

4-720-613-EX-1

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE



MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

UNIVERSITE SAAD DAHLAB BLIDA -01-

INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME

EXCLU DU PRÊT

Mémoire de Master

OPTION : Architecture en Zone Urbaine Littorale

A.Z.U.L

Enseignant porteur de Master : Dr. ICHBOUBEN Y.

**La reconversion des sites portuaires comme une
stratégie de redynamisation urbaine des fronts
d'eau**

(Le cas de Bejaia)



Présenté par :

Toumi, Amina.

Boudiafe, Khadidja.

Groupe : 03.

Encadré(e)(s) par :

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

Dr. MOHAMED-CHERIF F/Z (Géographe).

Année universitaire :2015/2016



Remerciement :

Tout d'abord nous remercions Allah le tout puissant de nous avoir donné, la santé, le courage, la patience et la volonté afin d'arriver à la finalité de ce travail.

Nous remercions plus sincèrement nos parents qui nous beaucoup soutenus, guidé, conforté et orienté pendant toute notre formation et qui continuèrent à nous aider dans tous les projets d'avenir son oublier nous frères et sœurs et tous les membres de famille.

Nous tenons à adresser aussi nos plus sincères remerciement à **Mr Aouissi K.B** , **Mme Mohamed Cherif F/Z** , **Melle Chaibi M** de nous avoir encadrés , soutenus , encourager et suivi tout au long de l'année et pour tous leurs conseils judicieux, leur disponibilité , ainsi pour tout le savoir qu'ils nous ont apportés au cours de notre projet de fin d'étude.

Nous souhaitons à exprimer nos remerciements à tous les membres de jury pour avoir bien voulu accepter de participer à ce jury.

Nous adressons aussi toute notre gratitude aux enseignants(e) ayant contribues (e) de près ou de loin à notre formation durant ces 5 années.

Sans oublier nos proches, amis(e) et collègues pour leurs soutiens.

Merci

Dédicace :

Je dédie travail :

A

La mémoire de ma grand-mère

Mes chers parents

Mes chers frères : Rafik, Ahmed, Anis.

Toute ma famille

Mons fiancé : Anis et sa famille

Mon amie et mon binôme : Khadidja

Mes amis(e) : Wafa , zahra, romaissa, amel, fethia, khaled Doua.

Amina

Dédicace :

Tout d'abord, je tiens à remercier DIEU de m'avoir donné la patience et le courage et de m'avoir facilité le chemin pour atteindre mes objectifs. Je dédie ce travail en premier lieu à ma grande lumière qui illumine ma vie et qui me donne encore de l'espoir et pour le simple fait qu'elle soit ma Mère, à mon très chers Père, le secret de ma réussite, merci mes chers parents pour votre soutien et encouragement durant tout mon cursus universitaire.

À ma très cher sœur Asmaa, à mes frères : Mohammed Mustapha et Walid que je leurs souhaite beaucoup de réussite.

À mon grand-père, mes tentes et mes oncles, mes cousins et mes cousines spécialement ma cousine Sabrina pour leur soutien moral et à toute la famille Boudiaf et Gasmi

Un spécial Merci pour mon binôme Amina qui m'a beaucoup aidé pendant cinq ans , elle était sympathique et sincère je lui dire merci pour tout l'amour et de l'amitié.

Un spécial Merci à l'enseignante madame Naimi Meriem, Meriem Chaibi, et Yasmine bouadou.

À ma très chères amies Amel, fethia, Roumaissa, wafa ,Yasmine ,zahra, Zineb , à Anis Amrouche , Khaled Doua, Achraf Ben youcef et merci pour vos conseils et vos encouragements, aussi pour les bons moments qui on contribués à rendre ces années inoubliables

Et à tous ceux qui m'ont aidé de près ou de loin pour l'aboutissement de ce travail

Khadidja

Table des matières :

Remerciement	I
Dédicace	II
Tables des matières.....	IV

Chapitre1 :Introductif

I.	Introduction générale :	2
II.	Présentation du littorale :.....	3
	II.1. Le littorale :.....	3
	II.2. La ville littorale :.....	3
III.	Les particularités des villes littorales :.....	3
	III.1. Sur le plan urbanistique :.....	3
	III.1.a. Développement parallèle à la mer :.....	3
	III.1.b. Développement perpendiculaire à la mer :.....	4
	III.2. Sur le plan architectural :.....	4
	III.2.a. Les facteurs naturels.....	4
	III.2.b. Le rapport entre la forme architecturale et le climat.....	6
	III.3. les risques naturels.....	7
	III.4. Sur le plan économique.....	8
IV.	La ville littorale algérienne :.....	9
	IV.1. Les lois et mesures de protection du littorale :.....	9
	IV.2. Phénomène de la littoralisation.....	12
	IV.3. Classification et problématique des villes littorales algériennes :	12

V.	Démarche méthodologiques :.....	14
V.1.	Constat générale de la recherche :.....	14
V.2.	Problématique de la recherche :.....	15
VI.	Approche méthodologique :.....	16

Chapitre 2 : concepts, définitions et mutations des villes portuaires :

I.	Introduction :.....	19
II.	Définition de la ville portuaire :.....	20
II.1.	Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires :.....	20
III.	Les mutations de la filière portuaire :.....	22
IV.	La fin du système ville- port :.....	22
V.	Clivage ville/ port :.....	24
V.1.	Les Frome du clivage ville/port :.....	26
V.1.a.	Rupture spatiale :.....	26
V.1.b.	Rupture intentionnelle :.....	26
V.2.	Les conséquences du clivage ville/port :.....	26
V.2.a.	L'apparition d'une interface en décalage :.....	26
V.2.b.	La non- cohabitation ville/port :.....	26
V.2.c.	La perte d'identité :.....	27
VI.	La recomposition ville/port :.....	28
VI.1.	Définition de la reconversion :.....	28
VI.2.	Les incitations des reconversions portuaires :.....	28
V.2.a.	Le gigantisme naval :.....	28
V.2.b.	Le phénomène du délaisement :.....	30
V.2.c.	Les friches portuaires :.....	31
VII.	Les générations waterfronts :.....	32
VII.1.	Typologie des différents mouvements de reconversion de waterfront : .	33

VII.1.a.	Le type d'aménagement Nord-Américain axé sur le shopping :	33
VII.1.b.	Le type d'aménagement libéral, L'exemple londonien :	33
VII.1.c.	Le type d'aménagement raisonné :	33
VIII.	Analyse d'exemple de reconversion des sites portuaires :	35
VIII.1.	Situation de la ville :	37
VII.2.	Les incitations de la reconversion portuaire :	36
VIII.3.	Le projet Neptune : liaison la ville avec son front d'eau :	37
VIII.3.a.	La première phase : (Neptune 1) :	38
VIII.3.b.	La deuxième phase : Le Quartier du Grand Large :	39
IX.	Conclusion :	43

Chapitre 3 : Eclatement urbano-portuaire à Bejaia :

I.	Introduction :	45
II.	Bejaia ; Développement de la ville et son port :	46
II.1.	Bejaia comptoir Phénicien « 12-9s AV JC » :	46
II.2.	Bejaia ville Romaine « Saldae » 33 AV JC :	47
II.3.	Bejaia capitale Hammadite « Naceria » 1067-1162 :	48
II.4.	Bejaia ville Espagnole « Bougia » 1509-1555 :	49
II.5.	Bejaia régence Turque « La Médina » 1555-1833 :	50
II.6.	Bejaia ville Française « Bougie » 1833-1962 :	51
II.6.a.	L'appropriation des lieux (1833-1848) :	51
II.6.b.	La ville Extra-muros : 1871-1962 :	52
II.7.	Bejaia après l'indépendance 1962 à nos jours :	53
III.	Etat des lieux : Clivage ville/ port de Bejaia :	54
III.1.	Les formes du clivage ville/port :	54
III.1.a.	Rupture spatiale :	54
III.1.b.	Rupture institutionnelle :	56

III.1.c. Rupture culturelle et social :.....	56
III.2. Les conséquences du clivage ville/port :.....	56
III.2.a. La perte de centralité :.....	56
III.2.b. Dégradation de qualité de vie de la ville :.....	57
IV. Le processus de la reconversion du port de Bejaia :.....	57
V.1. Les avantages de la recomposition de la ville/port pour Bejaia :.....	58
IV.1.a. Sur le plan social :.....	58
IV.1.b. Sur le plan environnemental :.....	58
IV.1.c. Sur le plan économique :.....	58
V. Conclusion :.....	59
VI. Conclusion générale :.....	61

Chapitre 1

Introductif

I. -Introduction générale :

« L'architecture est aujourd'hui comme, une formulation, un opérateur, un inventeur de relation. Le jeu de l'architecture n'est ni la fonction (l'usage), ni la forme (style), ni même toute adéquation entre fonction et forme, mais plutôt l'ensemble des combinaisons et permutations possibles entre différentes catégories d'analyses : espace, mouvement, événement, technique, symbole.

L'architecture n'est pas composer, ou faire la synthèse des contraintes, mais c'est combiner, permuter, se mettre en relation, de façon manifeste ou secrète. » Bernard Tschumi

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

- le littoral reste le milieu le plus attractif, il bénéficie d'une image favorable liée à la présence de la mer, et un milieu convoité par la population, cela pour des raisons naturelles et ,historiques ainsi pour travailler ou profiter d'un environnement perçu comme plus agréable.

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

- en effet Les zones littorales représentent à la fois un terrain essentiel d'activité humaine et économique, mais aussi un potentiel vital de ressources naturelles quand doit le protéger.

II. Présentation du littoral :

« Entre la mer et la cote, la bataille est engagée depuis 5000 ans, et c'est toujours la mer qui gagne, l'affrontement tourne parfois au drame. Ce genre de tragédie reste rare, mais le combat que livrent les vagues au rivage est permanent, centimètre après centimètre la mer ronge plages et falaises. » Kacimi Malika

II.1. Le Littoral :

-Le littoral est l'espace de contact, l'interface, entre terre et mer : il est constitué d'un rivage, d'un avant pays marin exploité, d'un arrière-pays continental dont les paysages, les aménagements et les activités sont fortement marqués par la présence de la mer.

II.2. La ville littorale :

-La ville littorale est une agglomération humaine de tailles variables qui occupe géographiquement une zone littorale, ses relations environnementales, économiques et sociales sont étroitement liées à la mer.

-Par son emplacement spécifique, le point de contact entre la terre et la mer d'où elle acquière ces particularités sur les différents plans :



III. Les particularités des villes littorales :

III.1. Sur le plan urbanistique :

-L'extension de l'urbanisation dans le littoral se réalise en continuités des agglomérations et des villages existants.

-La majorité des villes côtières possèdent un patrimoine historique très important par les transformations opérées sur leurs tissus par les extensions, ou le remplacement des maisons d'époque par des nouveaux bâtiments.

-D'une manière globale, la structure urbaine se développe parallèlement ou perpendiculairement à la bande littorale.

III.1.a. Développement parallèle à la mer :

-La ville littorale dans les sites plats se développe parallèlement à la mer pour bénéficier de la vue sur la mer.

-La proximité de la mer constitue un avantage pour l'économie des villes par la dominance des activités économiques (portuaires, touristiques...etc.)

III.1.b. Développement perpendiculaire à la mer :

-Les villes qui se développent perpendiculaire à la mer se situent sur des sites accidentés ou presque montagneux, l'implantation sur ces sites assurent une bonne protection naturelles contre l'humidité, le vent, les inondations, tsunami.

-Le tracé urbain suit la morphologie du site ce qui en résultant vue panoramique vers la mer sur tout paysage urbain.

III.2. Sur le plan architectural :

III.2.a. Facteurs naturels :

❖ Le climat :

-le climat est le temps météorologique moyen qu'il fait en un lieu ou sur une région, il est dans caractérisé par l'ensemble des paramètres : température, humidité, vent... chacun de ces paramètres est à son tour caractérisé par ces valeurs, cela permet de définir un climat océanique, continentale, méditerranée ...

-Le climat méditerranée se caractérise par les douceurs des étés et secs, des hivers généralement doux et pluvieux et par un fort ensoleillement.

➤ L'ensoleillement :

« L'architecture est le jeu savant, correct et magnifique des volumes assemblés sous la lumière. Les éléments architecturaux sont la lumière et l'ombre, le mur et l'espace ». Corbusier

-Le soleil joue un rôle capital en architecture, L'interaction entre les formes du bâtiment et l'ensoleillement d'une façade régit les phénomènes de captation et de protection solaire.

- On peut profiter du soleil par :

- L'exploitation de l'énergie solaire grâce à des aménagements tel que les grand baies vitrés, les terrasses, les balcons.
- L'intégration architecturale des panneaux solaire.
- Le choix de l'orientation et l'implantation des bâtiments afin de profiter de la lumière naturelle.
- La couleur extérieure de revêtement a une influence sur la partie de rayonnement solaire incident absorbée par la paroi, plus la couleur est sombre, plus la quantité d'énergie absorbée est importante, d'où l'on préconise l'utilisation des couleurs claires pour les revêtements extérieurs des bâtiments.

-On peut se protéger du soleil par :

- Les protections définitives :

- **Balcons** : Bien positionné au sud, il peut faire de l'ombre sur la partie RDC.

- **Les avancées de toit:** Prolonger légèrement le toit permet d'assurer une ombre à l'étage.
- **Les casquettes solaires ou brise-soleil:** Il s'agit d'une protection localisée qui n'occupe pas tout un mur de votre construction. Par exemple, une simple protection au-dessus de la baie plein sud du salon.
- **Les pergolas:** Positionnées sur le terrain, elles assurent un ombrage l'été en plus d'un espace terrasse.

-Les protections temporaires :

- **La végétation :** plantez les arbres à feuille caduque près d'une construction apporte une protection solaire efficace. En hiver, l'absence de feuille laisse passer le soleil. En été, les feuilles arrêtent le rayonnement solaire.
- **L'impact de l'ensoleillement sur le choix des matériaux de construction :** l'utilisation de verre de faible émissivité et moucharabieh.

➤ **Le vent :**

-Le vent, c'est de l'air qui se déplace, Il se déplace des zones de haute pression vers des zones de basse pression

Lorsqu'une masse d'air se réchauffe (sous l'effet du soleil ou au contact d'un milieu chaud comme une mer, l'air devient plus léger et s'élève, Cette fuite d'air vers le haut fait baisser la pression en-dessous.

-On peut profiter du vent par :

- Le vent fournit une source d'énergies renouvelable, il transforme l'énergie thermique en énergie cinétique, l'utilisation des éoliennes transforme cette énergie en électricité.

-L'implantation sur le terrain-là où le vent a le plus de potentiel à circuler librement afin de favoriser une ventilation naturelle.

-On peut se protéger du vent par :

- Planter les barrières brise-vent naturelles et artificielles (écrans végétales)
- Choix de la forme : l'architecture au milieu littorale se penchera sur des formes aérodynamiques plus que les formes rectilignes.

➤ **L'humidité :**

-L'humidité atmosphérique représente la quantité de vapeur d'eau contenue dans l'atmosphère ; cette quantité est le résultat de l'évaporation des surfaces des océans, des surfaces humides, de la végétation et des petites masses d'eau.

- L'humidité est très forte au bord de la mer, l'air est moins sec que dans l'arrière-pays.

-On se protège de l'humidité par :

-Injection des produits hydrofuges (la peinture, l'enduit anti humidité, hydrofuge de surface.)

-Pose d'une membrane d'étanchéité et vérifier que le drain de fondation fonctionne.

➤ **La pluie :**

-On profite de la pluie par :

- l'installation des gouttières pour récupérer les eaux de la pluie afin d'alimenter le jardin de pluie.

-le filtrage et le stockage de l'eau de la pluie fournit de l'eau pour des usages domestiques (lavage des voitures, arrosage des espaces verts).

III.2.b. Le rapport entre la forme architecturale et le climat :

➤ **La métaphore :**

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

-Le choix d'une forme dynamique et fluide, inspiré par la mer pour créer la continuité entre la mer et son environnement.

➤ **Les couleurs :**

-En climat littoral, les couleurs claires en revêtement de façade tels que le blanc et le bleu afin de diminué la qualité d'énergie solaire.

➤ **Les ouvertures :**

-On utilisant des grandes ouvertures et les baies vitrées, cela permettra le passage de la lumière, de l'aire, des sons venus de l'extérieur, ventiler les espaces intérieures et aussi profiter des vues vers l'extérieur.

➤ **Aménagement extérieure : terrasse et balcon:**

-Elément de l'architecture d'un bâtiment qui se trouve à l'extérieur de celui-ci, elle offre une vue sur l'extérieur et sur la mer.

III.3. Les risques naturels :

➤ **Le changement climatique :**

-Les conséquences du changement climatiques sur les océans et le littorale est bien sur l'élévation du niveau de la mer, de sa température acidification des océans et le climat des vague.

➤ **La submersion marine :**

- La submersion marine est définie comme une inondation temporaire de la zone côtière par la mer dans des conditions météorologiques. Les submersions envahissent généralement les terrains situés en dessous du niveau des plus hautes mers.

➤ **Mouvements géomorphologiques naturels (Tsunami):**

-Est une série d'onde généralement engendré par un mouvement brutal du fond de la mer au cours d'un séisme (tremblement de terre sous-marin).

➤ **L'érosion:**

-Est un phénomène mondial, qui se traduit par le recul du trait de côte, ou le déplacement vers l'intérieur des terres de la limite entre le domaine marin et continental, suit à la perte des matériaux.

-L'érosion côtière résulte de la conjonction de **facteurs d'origines naturelles et humaines**

III.4. Sur le plan économique :

➤ **Activités portuaires :**

-Les échanges maritimes ont toujours animé l'économie mondiale, et de très nombreuses villes sont nées de la présence d'un port.

-Le port est l'ensemble des espaces terrestres, eaux maritimes ou fluviales, des infrastructures réunissent les conditions physiques et d'organisation permettent l'accueil des navires.

-Le port peut être de commerce, pêche, de plaisance, pétrolier, industriel, ou de plusieurs activités à la fois.

➤ **L'agriculture :**

-L'agriculture est un processus par lequel les hommes aménagent leurs écosystèmes pour satisfaire les besoins de leurs sociétés (économique entres autres). Elle désigne l'ensemble des savoir-faire et activités ayant pour objet la culture des terres, et, plus généralement, l'ensemble des travaux sur le milieu naturel.

➤ **La pêche :** Est aussi traditionnellement présente sur les littoraux. Plusieurs aménagements ont été effectués par les pêcheurs pour pratiquer leurs activités.

➤ **Le tourisme :**

-Le tourisme est l'une des principales formes récentes de mise en valeur et d'occupation des rivages et a fortement contribué à l'urbanisation des littoraux : mer, plage, soleil, baignades et sport nautiques expliquent que le littoral soit la première destination des vacanciers dans le monde et concentre de 60% à 90% des séjours touristiques.

- On appelle tourisme à l'ensemble d'activités réalisées par des individus lors de leurs voyages et séjours dans des endroits différents de leur milieu habituel pendant une période de temps consécutive inférieure à un an.

- L'activité touristique a généralement lieu ayant pour but les loisirs, bien qu'il existe aussi le tourisme pour des raisons d'affaires.

-Les principaux types de tourisme que connaît la ville littorale sont :

-Tourisme de santé, balnéaire, vert et culturel

IV. -La ville littorale algérienne :

-Le littoral algérien s'étend sur 1200 Km, il présente un écosystème fragile et constamment menacé de dégradation en raison de la concentration de la population (2/3 de la population sur 4% du territoire seulement). Des activités économiques et des infrastructures le long de la bande côtière [3]

-A cette forte concentration de la population permanente s'ajoute une population estivale supplémentaire. A ce propos, il faut signaler qu'en Algérie il n'existe aucune politique visant à gérer et à promouvoir le tourisme balnéaire

IV.1. Les lois et mesures pour la protection du littoral :

-Les zones littorales se présentent comme un milieu délicat et qui nécessite une protection, pour cela, la loi algérienne prévoit une loi avec un ensemble de directives afin d'assurer sa protection et sa mise en valeur.

❖ **Au niveau international :**

-L'Algérie a adhéré à la convention de Barcelone de 1976 en janvier 1980.

-De même, le protocole relatif à la protection de la mer méditerranée contre la pollution d'origine tellurique ratifié en 1982 est entré en vigueur en 1983.

❖ **Au niveau national :**

-Le désir de maîtriser la gestion des espaces littoraux en Algérie est récent, la loi 90-29 du 1^{er} décembre 1990 relative à l'aménagement et à l'urbanisme est le premier texte ayant définie en << disposition particulières à certaines partie du territoire >> l'espace littoral. Les dispositions de ce texte s'appliquent à toutes les îles, îlots ainsi qu'une bande de terre d'une largeur minimale de 800 mètres longeant la mer et incluant l'intégralité des zones humides et leurs rivages sur 300 mètres de largueur dé qu'une partie de ces zones est en littoral tel que défini. En outre toute construction sur une bande de terre de 100 mètres de largeur à partir du rivage est frappée de servitude de non aedificandi, toutefois sont autorisées sur cette bande les constructions nécessitant la proximité immédiat de l'eau (art.45 de la loi 90-29).

-Les dispositions de cette loi n'ont pas empêché l'urbanisation de s'étendre dans les zones proches du rivage. Ces espaces connaissent également une dégradation importante due à l'extraction non autorisée du sable et à la fréquentation anarchique des plages .ce n'est qu'en février 2002 qu'une loi spécifique au <<littoral>> a été promulguée.il s'agit de la loi 02-02 du 05 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral.

-Cette loi délimite trois bandes dans le littoral tel que défini à l'article(07), dans lesquelles sont édictées des restrictions relatives à l'urbanisation.

-**Bande 1** : Il s'agit de la bande inconstructible dont la largeur peut atteindre 300 mètres à partir du rivage pour des motifs liés au caractère sensible du milieu côtier. Cette bande inclut le rivage naturel dans lequel sont interdits la circulation et le stationnement des véhicules (sauf les véhicules de service, de sécurité, de secours, d'entretien ou de nettoyage des plages).

-**Bande 2** : D'une largeur de 800 mètres ou sont interdites les voies carrossables nouvelles parallèles au rivage. Toutefois, en raison de contraintes topographiques de configuration,

des lieux ou de besoins des activités exigeant la proximité immédiate de la mer, il peut être fait exception à cette disposition.

-Bande 3 : Dont la largeur est de trois kilomètres, dans cette bande sont interdites :

-Toute extension longitudinale du périmètre urbanisé.

- L'extension de deux agglomérations adjacentes situées sur le littoral à moins que la distance les séparant soit de cinq(5) kilomètres au moins.

-Les voies de transit nouvelles parallèles au rivage.

-Les constructions et les occupations du sol directement liées aux fonctions des activités économiques autorisées par les instruments d'urbanisme dans la bande des trois kilomètres sont réglementées.

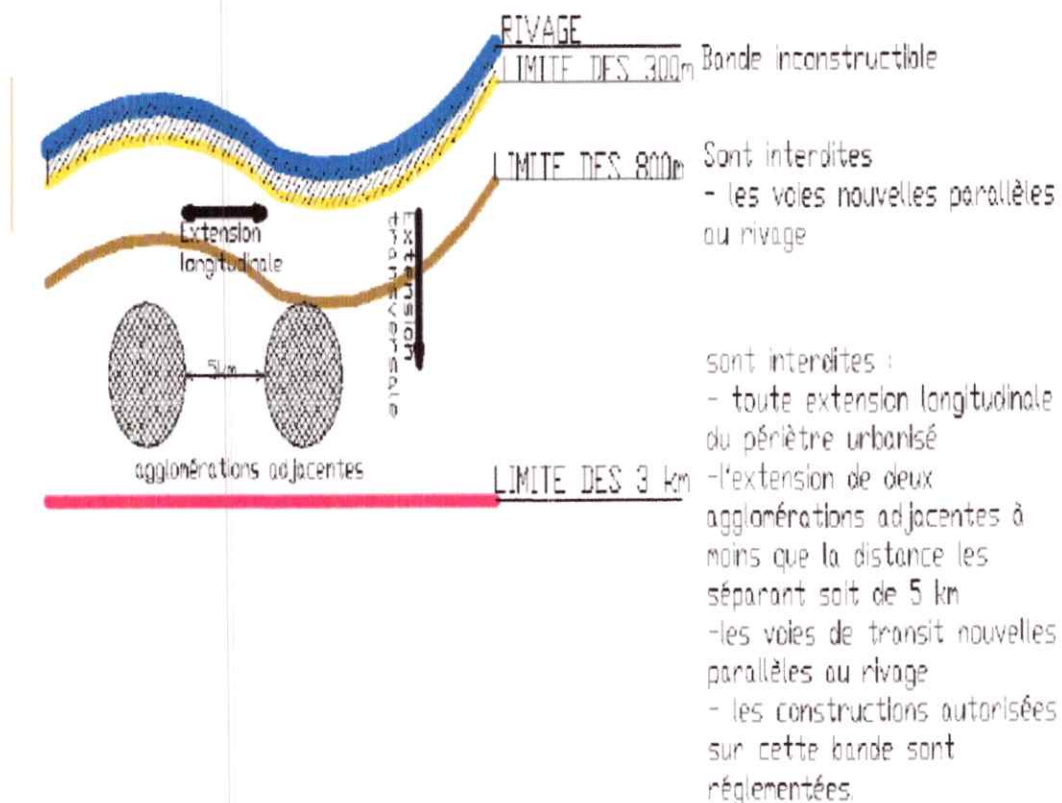


Figure N 1 : Bande délimitées par la loi du 02-02 du 05-02-2002.

Source : cour typologies Urbaines et architecturales au milieu littorale, Aouissi K.B.2015

IV.2. Le phénomène de littoralisation :

-Est un processus ancien (glissement des populations et des activités vers les littoraux) s'est accentué au XX siècle, avec l'augmentation et la mondialisation des échanges internationaux.

-Ce phénomène se caractérise par :

-Une migration des populations vers les littoraux, pour les richesses halieutiques, ou encore l'ouverture sur la mondialisation, plus aisée qu'à l'intérieur des pays.

-la maritimisation de l'économie, qui a accompagné le développement des transports maritimes intercontinentaux et des grands ports maritimes (zones industrialo-portuaires).

-Les conséquences de cette littoralisation sont la concentration de la population sur la cote, ce qui est à la fois un avantage et un inconvénient. Elle permet à ces habitants de travailler le plus souvent et de mieux vivre, mais cette surconcentration de population entraîne en effet des problèmes pour l'approvisionnement en eau et de la pollution, voire même des problèmes de chômage, donc de pauvreté, sans compter un accroissement des risques climatiques, industrielles etc.

IV.3. Classification et problématique des villes littorales algériennes :

❖ Classification des villes littorales algériennes :

-Par définition juridique et typologique dans la loi (loi 06-06 de 2006), nous distinguons :

-**ville moyenne** : l'agglomération urbaine dont la population est comprise entre cinquante mille(50.000) et cent mille (100.000) habitants.

-**Petite ville** : l'agglomération urbaine dont la population est comprise entre vingt mille (20.000) et cinquante mille (50.000) habitants.

-Ainsi, on peut distinguer trois types villes littorales en Algérie, à savoir :

-La grande ville littorale, Alger, Annaba et Oran.

-La ville moyenne littorale, Mostaganem, Jijel, Bejaia, Skikda.

-La petite ville littorale, Cherchell, Tipasa, Ténès, Boumerdes, Dellys, Azeffounne, Béni Saf, Aokas, Etc.

❖ **Problématique de la ville littorale algérienne :**

-Aujourd'hui les villes littorales algérienne souffrent de la concentration de la population et la forte urbanisation anarchique de la façade maritime et ont engendré une véritable détérioration du littoral c'est le cas des grandes et moyennes villes.

- La ville littorale algérienne ne regarde plus ses spécificités notamment sur le plan architectural, à force de banaliser et d'organiser l'espace bâtie de la même manière que l'on produise ailleurs les contenus des plans d'urbanisme et l'élaboration souvent des plans types cela mène a un phénomène de standardisation de la typologie urbain de la villes.

-Les grandes et les moyennes villes littorales algériennes ont presque les même spécificités et cela par la présence des ports actifs, mais leur principale problématique c'est qu'elles deviennent indépendantes de son port (la démarimitisation des villes portuaires), elles ne contrôlent plus ses ports et les considéré comme un obstacle de développement et nuisance,
On parle du clivage ville/port.

V. La Démarche méthodologique :

- La ville et le port ont formé un système dont leurs activités étaient quasi consubstantielles, créant ainsi une trame urbaine spécifique, à cette logique d'interdépendance et de complémentarité, mais aussi tout un imaginaire, lié à une place marchande, destination finale d'une route de transport, lieu d'échange, de commerce, centre de vie et de brassage culturel.

-les rapports entre la ville et le port ont changé, de profondes mutations de nature technologique, exerçant un déséquilibre économique et spatial ont achevés un processus de désorganisation du système ville/port, originel déjà par deux siècles d'industrialisation aboutissant ainsi à une véritable coupure tant visuelle que psychologique entre la ville et le port.

V.1. Constat général de la recherche :

-Aujourd'hui selon les pays, les espaces à l'interface ville/port constituent des territoires à recomposer, une reconversion devient donc urgente afin de procurer une nouvelle image au port qui constitue un nœud de circulation à l'interface des réseaux maritimes afin d'adopter une vision de pôle et donner à la ville portuaire une nouvelle image attractive.

➤ Le cas Algérien :

-Comme toutes les villes portuaires au monde dont le port est très actif, la ville de Bejaia n'échappe pas au phénomène du clivage ville/port, la partie de son front d'eau possède une architecture sommaire (la présence des dépôts et de hangars), ces occupations dévient des sites portuaires qui constituent une dichotomie spatiale entre la ville et la mer. Donc cette interface ville/port nécessite une recomposition et un réaménagement waterfront.

V.2. Problématique de la recherche :

-L'objectif de la reconversion du territoire ville /port, ne consiste pas pour la ville de profiter d'un espace vide laissé par le port, mais pour y installer de nouveau projet et repousser ainsi la frontières urbain aux dépend des territoires portuaires.

-Le principe de la reconversion, redonne vie au port de la ville, et redonne à la ville un énorme potentiel, elle reprend son port et regagne son front d'eau.

- Une nouvelle image à la ville avec plus d'attraction, plus d'emplois tout cela permettre aux villes concernées d'être redynamisé que ce soit sur le plan national ou international.

-La nature de notre problématique nous amène a posé certaine questions dont les plus pertinentes sont :

1/D' où est le clivage ville/port dans le cas de Bejaia ?

2/Comment le clivage ville/port se manifeste-il dans le cas de Bejaia ?

3/ Est-il possible d'appliquer les même stratégies des Operations waterfronts sur la ville de Bejaia ?

▪ Les Hypothèses :

-A travers ce travail nous vérifierons certaine hypothèse à savoir :

- La délocalisation des activités portuaires vers le port de Djen-Djen (Jijel), le port devient un ancien port historique.
- La présence du port de Djen-Djen en zone suburbain et avec un meilleur potentiel pour tout investissement futur constituent une opération de délocalisation du port de Bejaia, cette dernière profitera de ce processus de remplaçant au profit d'une opération' waterfront revitalization' censé de recoudre les liens ville-port-mer.

▪ **Les objectifs :**

- Comprendre les facteurs du clivage ville/port et montrer aussi que c'est un phénomène mondial et qui 'il est toujours suivi par un mouvement de réaménagement visent à une recomposition.
- Mettre l'accent sur la problématique du clivage ville/port dans notre cas d'étude, identifier ces causes et désigner ces conséquences afin de les résoudre et changé l'image de la ville.
- Prospector les relations urbano-portuaires au futur, face à ces problèmes et verrons la possibilité de recomposition ville/port a Bejaia.

VI. Approche méthodologique :

-Afin d'aboutir aux objectif fixé, nous allons deviser notre travail en trois parties :

-Dans le premier chapitre : on a essayé de

- Montrer le lien entre la morphologie de la ville et l'environnement naturel aux milieux littoraux.
- Présenter les particularités des villes littorales sur le plan architectural et urbanistique.
- Marquer la présence du phénomène clivage ville/port dans les villes littorales algériennes.

-Dans le deuxième chapitre : Echelle mondiale : le but de cette partie, c'est de nous initier au sujet et de nous familiariser avec les concepts par un aperçu théorique d'abord, de nous intéresser a l'évolution des villes portuaires et en termine par une analyse d'exemple.

-cette partie consiste à :

- Définir les concepts clés à travers des études et des analyses qui portent sur le sujet.
- Identifier les facteurs de mutations de cette symbiose entre la ville et le port d'une manière général afin de comprendre l problématique des villes portuaires au monde.
- Montrer les incitations de la reconversion portuaire dans le monde.
- Analyser un scenario de la reconversion portuaires et ces objectifs (Dunkerque).

-Dans le troisième chapitre : Echelle locale : l'objet principal de cette partie est d'établir un état des lieux pour notre cas d'étude 'Bejaia' et montrer l'importance de la reconversion du port de Bejaia afin de redonner à la ville une nouvelle image attractif au future.

- présenter d'une manière descriptive l'histoire urbain de la ville de Bejaia et son port, cette étude nous semble importante, elle permet de mettre l'accent sur le moment clé de l'évolution urbain de la ville et l'impact de ses relations avec le port.
- Identifier les cause du clivage ville/port et ces conséquences et cela par l'établissement d'un état des lieux afin de montrer le décrochage entra la ville et son port.
- Prospector un scenario et une image future du développement de la ville de demain et d'envisager une future symbiose entre la ville et port pour un développement durable pour Bejaia.

Chapitre 2

Concepts, définitions et mutations des villes portuaires.

« Le port et la ville ne se parlaient plus. Ils sont désormais
bord à bord. Mais ce n'est plus le même désir »
Port et Déport, pierre Gras

I. Introduction :

-L'économie mondiale était toujours animée par les échanges maritimes, de très nombreuses villes sont nées à partir d'un port, ils ont formé un système basé sur l'imbrication et la complémentarité de leurs fonctions, ils ont évolués rapidement et leurs relations sont transformées depuis la moitié du XXe siècle, et plus nettement à partir des années 1970.

-Au profit de l'apparition des nouveaux ports modernes, les anciennes infrastructures portuaires sont délaissées ou progressivement déconnectées de leurs villes, L'éloignement du port de la ville a conduit à la désorganisation et au délaissement progressif de vastes espaces avec des conséquences en termes de dévalorisation de l'espace, de pollution, d'image négative, mais aussi, pour les territoires, une baisse de l'emploi, de la population et des rentrées fiscales.

-Ce décrochage de système ville/port à laisser d'importants espaces à recomposer et revaloriser afin de redonner à ses villes une vrai image de la ville portuaire et aussi d'accueillir de nouvelles fonctions plus adaptées au contexte actuel ,« L'ambition aujourd'hui est de proposer une nouvelle génération de transformations par lesquelles la ville et le port resteraient en partie combinés voire même intégrés d'une manière plus étroite et novatrice. Il s'agit [...] de transformer à nouveau la ville en une vraie ville portuaire. » (Association Internationale Ville-Port, décembre 2005, Rotterdam).

-Dans un ouvrage de Claude CHALINE qui parle sur relations des villes avec leur espace portuaire, il mentionne les bouleversements que les villes portuaires ont subis depuis plusieurs décennies et rappelle les différents facteurs d'évolution qui ont récemment conduit à la réutilisation des espaces portuaires devenus vacants. Des mutations de deux phénomènes qui ont marqué le découplage entre la ville et le port sont l'activité portuaire et les nouvelles stratégies urbaines.

-Il s'agit donc de mouvement de ' Waterfront revitalization ' qui vise à reconquérir ces espaces portuaires tout en leur maintenant une vocation maritime portuaire. Ces opérations présentent donc un caractère très largement ouvert, la présence de l'eau y est importante. De nombreuses villes portuaires s'interrogent sur la mise en place de cette recomposition.

I. Définition de la ville portuaire :

<<Le port n'est –il pas dans son essence un carrefour, un lieu de confrontation ? En lui s'opère une extraordinaire rencontre, celle de la ville, construction la plus élaborée que la civilisation ait produite, et de la mer, univers naturel obéissant à ses propres lois>> Aude Marché 1977, p399

-Le terme port renvoie à celui de porte. En ce sens, l'infrastructure portuaire est un passage entre la terre et la mer, une entrée et une issue permettant la circulation des hommes, des marchandises et des matériels. Elle assure la succession entre différent mode de transport, maritime, fluvial et terrestre. Elle constitue un centre névralgique, mais c'est aussi un havre, c'est à dire un abri pour les navires.

- De nombreuses disciplines ont abordé la ville portuaire come thème de recherche explicite depuis les années 1960 jusqu'à aujourd'hui. Le concept même de *<<la ville portuaire>>* serait apparu au Japon (D.SCHIRMANN-DUCLOS 1999).dans un contexte mêlant étroitement activité portuaire et industrielle, centre multimodaux et centres d'affaires.

-la définition précise du concept de ville portuaire n'existe pourtant pas en tant que telle, variant selon les disciplines et même selon les approches différentes au sein d'une même discipline. C'est pourquoi C.CHALINE(1994) pose la question suivante :*<< La ville-port est-elle une catégorie particulière, un objet d'étude spécifique au sein de sciences humaines ? S'agit-il d'un sujet suffisamment autonome pour justifier des approches conceptuelles spécifiques, méthodologies originales et pour esquisser une théorisation>>*.

-Selon André Vigarie, au sein de la ville portuaire se trouve le triptyque qui associe l'avant-pays (éventail des connections maritimes), l'arrière-pays (aire de clientèle et de desserte terrestre) et le port qui fait la jonction entre les deux : c'est le ' triangle magique ' qui suppose d'efficaces interfaces entre les susdits espaces mais aussi avec la ville. L'avant-pays marin ferait ainsi la spécificité des villes portuaires par rapport aux autres villes.

-Cela veut dire que la ville portuaires constituent l'imbrication spatiale entre l'espace de vie qu'est la ville et un espace particulier créé pour l'économie et le transport maritime, vue sa situations particulière au bord de la mer a fait de la ville portuaires une baie ouverte.

-La ville portuaire a été classée en fonction de divers critères : sa taille, ses orientations dominantes en termes d'emplois, son rayonnement et l'imbrication des échelles.

II.1. Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires :

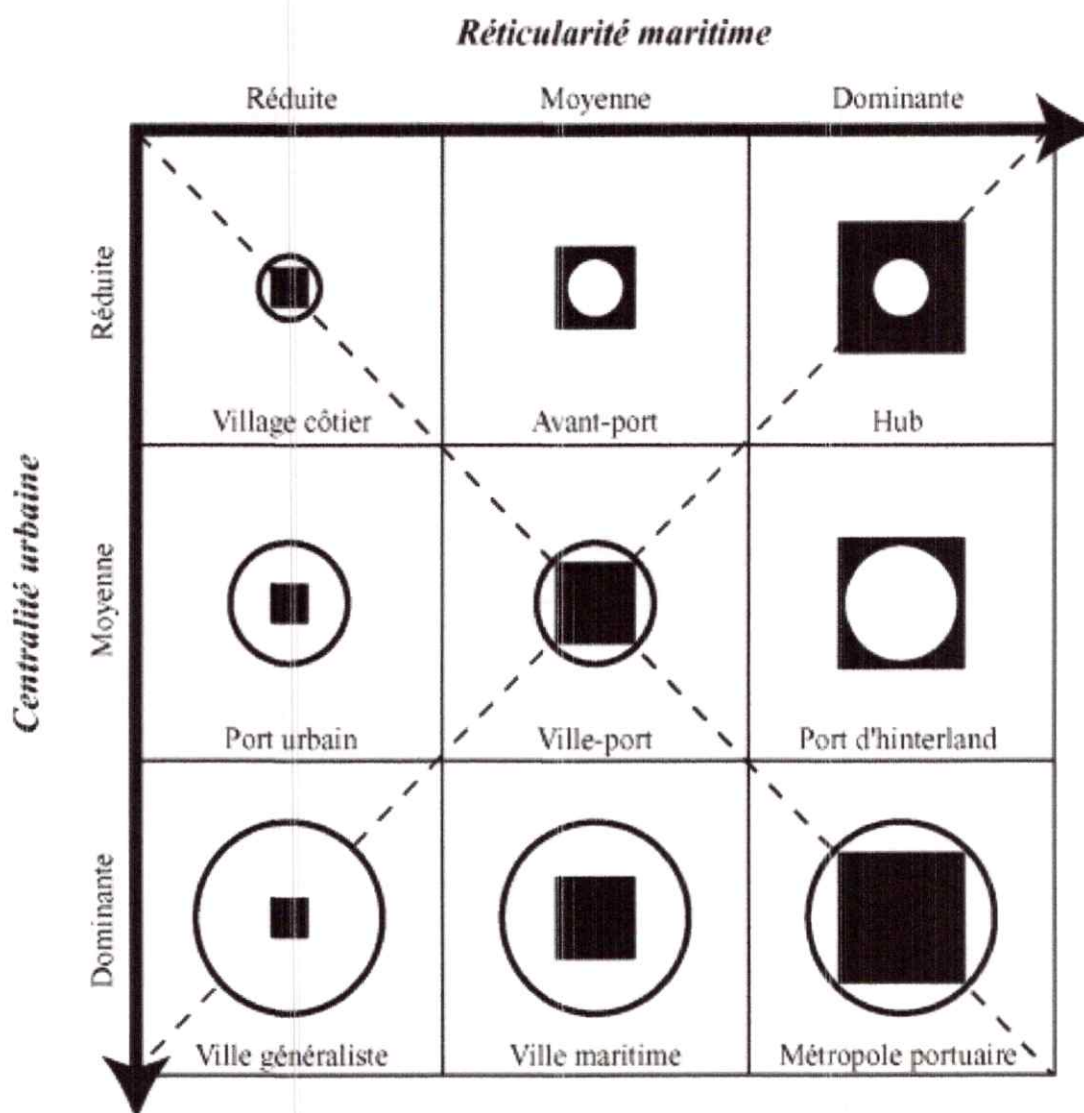
-Ces questions de définition d'un objet géographique ont conduit plusieurs auteurs à proposer des typologies, visant un juste milieu entre l'abstraction totale de la ville-port, qui semble mener à une impasse, et la grande diversité des configurations spatiales et économiques existantes, ramenées à des types. C'était déjà l'idée de A, Vigarie (1979, op cit) lorsqu'il distinguait trois configurations possibles :

♦ Agglomération aux fonctions portuaires nettement prioritaires, même si le pourcentage d'emploi portuaires n'est pas majoritaire dans l'emploi urbain (Le Havre).

◆ Agglomération à vocation portuaire minoritaire, tissu industriel continental et peu lié à la navigation (Rouen, Manchester, Szczecin).

◆ Agglomération à fonctions portuaires minoritaires, dans un ensemble d'orientations tertiaires puissantes (grandes capitales économiques des bords de mer : New-York, Londres, Hambourg, Copenhague).

-Ducruet César (2001-2004) à formuler une autre typologie exprimée de façon graphique (Fig.1) dont le but est de mettre en valeur des principes dynamiques. Selon l'auteur les deux grandes orientations des villes portuaires (fonction urbaine, fonction portuaire) se combinent de façon variable, chacune pouvant être interprétée en termes d'emplois, de consommation d'espace, d'importance économique.



-Figure N 2 : Typologie spatlo- fonctionnelle des villes portuaires.

-Source : DUCRUET.C. Les villes-ports laboratoire de la mondialisation.2004.

-Une ville portuaire associe de trois éléments :

-Le port, organisme technique répondant à des conditions précises par rapport à son accès, au stationnement des navires, au stockage.

-Les activités liées à la fonction portuaire, à l'industrie, au littoral.

-La ville qui se greffe dessus avec sa morphologie, ses habitants, ses activités.

II. Les mutations de la filière portuaire :

-L'économie mondiale connaît, au Xe siècle jusqu' à la moitié du XXe, une métamorphose. La révolution industrielle change les habitudes du commerce, des nouvelles technologies apparaissent, les bateaux deviennent de plus en plus gros. La spécialisation entre ports de commerce, de pêche et militaires apparaît. Aux entrepôts, S'ajoutent les axes de communication (ligne de chemin de fer).Les docks s'étendent et les professions se spécialisent.

-Au XXe siècle, la transformation est complète : les ports de commerce se spécialisent, les grues apparaissent afin de pouvoir charger les navires grandissant sans cesse, les cadences s'accroissent afin de rester dans la compétition, mais les effectifs de travailleurs embauchés baissent drastiquement. De leur cotés les ports de plaisance se développent et prolifèrent le long des côtes des pays développés par la création de marinas parfois géantes.

-Puis vient le phénomène de la mondialisation après les années 1950. Le port d'une ville s'ouvre alors à la concurrence mondiale. Le port évolue et devient un pôle de haute technologie ou il doit innover et s'adapter aux nouvelles tendances et caractéristiques du transport.

-La morphologie des ports évolue situé à l'origine dans le quartier historique, il ne peut plus accueillir alors ces nouveaux bateaux chargés de conteneurs. Le manque de place devient inévitable. Le plus souvent, le port est en partie délocalisé en aval. On voit donc l'apparition de zone industrialo-portuaires (ZIP). Ces nouvelles zones sont situées hors des secteurs urbanisés. Les conteneurs apportent également une nouveauté. Le transfert des conteneurs de bateau à camion ou de camion à bateau se fait directement.

-La fonction de port-entrepôt disparaît, il n'est plus nécessaire de stocker une grande quantité de marchandises. Le paysage du port est donc métamorphosé .De grande zones sont alors laissées à l'abandon et de grandes constructions deviennent alors désaffectées.

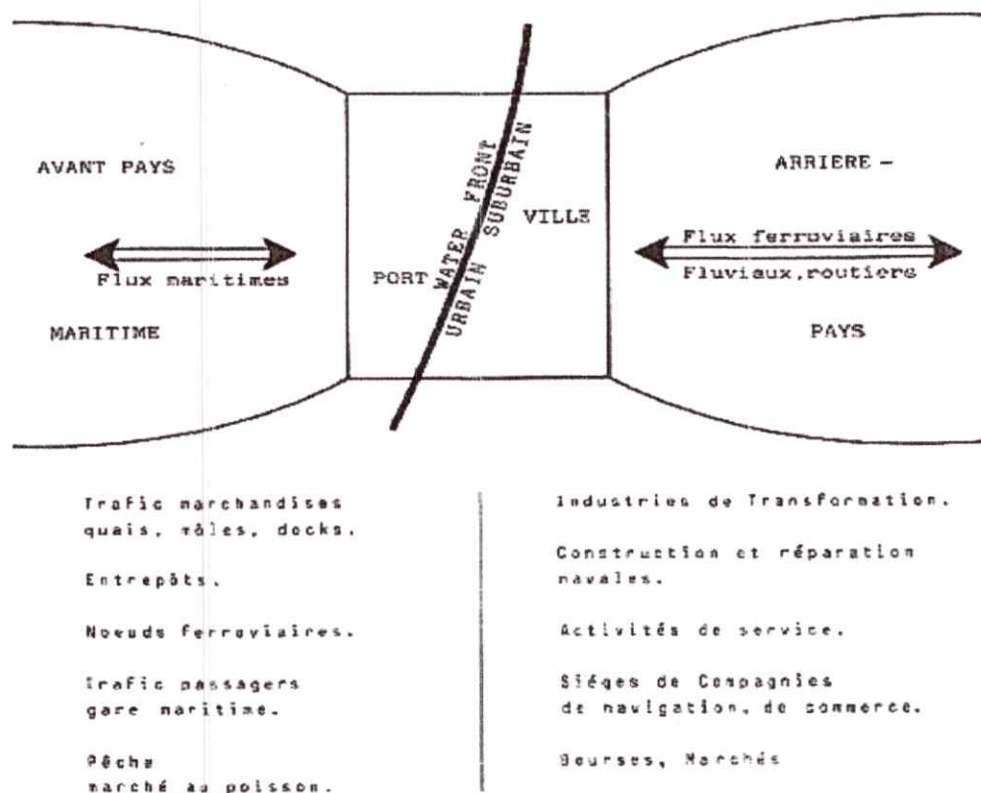
III. La fin du système ville- port :

-Comme le relève 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 local mais un vecteur de flux parmi d'autre* » (WILSON, 2002). La délocalisation des activités portuaires hors de l'enceinte urbaine matérialise la séparation entre

ville et le port , remplaçant ce qui était encore, jusqu' a la moitié du XX e siècle , une juxtaposition, par une disjonction des deux entités, pour reprendre les termes de René Borruet (1994).Le système commence à péricliter à partir des années 1950 dans les villes-ports d'Amérique du Nord , pour suivre dans les années soixante et septante dans le reste du monde (Peter Hall,1993,12).

-Les auteurs s'accordent généralement sur les causes du « *découplage du système ville-port* » telle que Claude Chaline, entre autres, les définit. Selon lui, les « *causes sont diverses mai convergentes, se confortant les unes les autres, par effets négatifs d'entraînement* » (Chaline, 1994,28).Comme P. Hall le relève « *plusieurs facteurs, tous économiques dans leur nature, mais technologiques dans leur origine, étaient responsables* » (Hall, 1993,12). Le timing du processus de découplage peut varier en fonction de la dynamique de la ville-port, mais aussi selon la capacité des autorités à réagir plus ou moins vite aux mécanismes en cours (Maria Gravari-Barbars ,1996).

-Ajouter à ça plus récemment et pour des raisons de sécurité ; « *des coutures en continu, comme cela et encore en parfait fonctionnement à Casablanca* » (CLAUDE Chaline.1994.p.26) et Bejaia par exemple, ce qui rend les ports comme espace ré pulsif pour les habitants et la ville.



-Figure N 3 : Schéma explicatif du Système ville-port fin XIXe et XXe siècle.

-Source : Claude Chaline.1994.p 27.

IV. -Clivage ville/port :

-La modernisation et l'intensification des ports au cours des révolutions industrielles sont les facteurs les plus importants et les plus déterminants de la séparation ville-port, qui apparaissent presque comme irréversibles aujourd'hui. D'après Claude Chaline Ces éléments déterminants sont :

- La création de nouvelles infrastructures.

- L'apparition de grands espaces de stockage pour conteneurs.

- Les infrastructures routières et ferroviaires viennent qui se fondre aux paysages et le rétrécissement du tissu industriel.

- Sous l'effet de mutations extérieurs, ces deux éléments qui ne faisaient qu'un, ont évolué chacun de leur côté et leur relation a changé de nature. L'espace entre port et ville est devenu visible au niveau architectural, physiologique, sociologique : une véritable rupture s'est créée. il y a donc une opposition entre le dynamisme et l'image de développement de la ville et le traumatisme de voir des parties de « l'ancien » port laissées à l'abandon.

- Selon les auteurs R.Malta et M. Colin confirment que les causes de ce phénomène de grande ampleur sont : recherche d'une accessibilité et d'une productivité maximale par les opérateurs du transport et de la logistique, la création de grandes voies de desserte et de chemin de fer d'un côté, stratégies urbaines de croissance tertiaire et industrielle, de l'autre.

- Ces axes de communications sont devenus un « outil » de clivage. Pour accélérer le transport des marchandises, il faut transformer le port, mais aussi lui faire parvenir des axes de communications directement à ses pieds. Se forment alors de véritables couloirs de transport. Ces changements sont nécessaires d'un point de vue économique. Mais ces métamorphoses ont un impact important sur le lien entre port et ville.

- Alors on peut noter que, Les ports deviennent un outil techniques dont la mission est réduire la rupture de charges, et d'aller toujours plus vite. Le port devient un étranger à la ville.

- Les villes aussi mutent : diversification des secteurs économiques, multiplication des fonctions tertiaires, intension dans une économie régionale et dilatation du territoire urbaine. Ce clivage est donc réel sur le plan spatial et institutionnel, mais cela est différent sur le plan économique et social. Le port est avant tout le principal moteur économique d'une ville portuaire. Les liens sociologiques sont forts entre les quartiers périphériques et le port.

- Mais la fonctionnalité et l'utilisation du port créent un effet de coupure qui entraîne le découplage ville/port et fait de ce même territoire, deux entités distinctes. Ce découplage ville/port, caractérisé notamment par la mutation de la ville et de l'espace portuaire, a entraîné rapidement un phénomène de délaissement des friches portuaires.

-Claude Chaline a résumé les différents phases ayant conduit à la séparation progressive de la ville et du port, et les progrès technologiques réalisés durant les deux siècles d'industrialisation et leur effets sur la dynamique de la ville port, comme indiqués dans le tableau ci-dessous.

Phasage	Relation ville/port	Déterminants technologiques
Phase I Pré industrielle Avant le XIXème	Ville et port sont imbriqués, avec faible spécialisation fonctionnelle du territoire	Navigation à voile, navires en bois
Phase II Industrielle XIXème et début XXème siècle	Ville et port sont juxtaposés Très forte spécialisation de l'espace portuaire coupure totale entre ville et eau	Navire en métal combustible : charbon machine à vapeur chemin de fer
Phase III Post industrielle A (années 1970-1980)	Suburbanisation de la population et de certaines activités portuaires Désurbanisation, formation de friches, expériences de reconversion séparation du port et de la ville	Gigantisme des navires combustible pétrolier transport routier
Phase IV Post industrielle B (années 1990-2000)	Esquisses de réurbanisation mutation fonctionnelle généralisée des waterfronts	Economie de l'information et de la communication Temps libre Culturel

-Tableau N 1 : Les grandes séquences technologiques sous-tendant l'évolution des waterfronts et du couple ville/port.

Source : Reproduit selon Chaline Claude, 1994, p, 34.

V.1. Les formes du clivage ville/port :

- Certains villes continuent à vivre le phénomène clivage ville/port qui a créé des véritables ruptures:

V.1.A. Rupture spatiale :

-Une distanciation spatiale se crée entre l'avant pays (milieu maritime) et l'arrière-pays (milieu terrestre). La transformation du port en outil et infrastructure portuaire a nécessité des mutations physiques à l'instar des clôtures douanières, des lignes de transport, etc. cela rend le port inaccessible pour la ville, alors la ville perd tout contacts physiques avec le port, ce dernier lui coupe tout contact avec la mer. En effet la ville portuaires souffrant de clivage et perdent la valeur de leurs fronts d'eau.

V.1.B. Rupture institutionnelle :

-la rupture entre ville port ne s'est pas uniquement par une distanciation spatiale, mais aussi sur le plan institutionnel, « la rationalisation » des ports (Hoyle B.S.1988) S'est répercutée sur la plan institutionnel par une autonomisation de gestion des ports la ville n'a plus aucun control sur le port ni de point de vue planification ni de point de vue gestion.

V.2. Les conséquences du clivage vile /port :

-Ces ruptures spatio-fonctionnelles et dette ségrégation entre ville t port auront des répercussion négatives sur l'ensemble ville et port qui ne cohabitent plus à cause du contraste entre les deux natures de leur activités.

V.2.a. L'apparition d'une interface en décalage :

-Les nouveaux besoins du port moderne en termes de mobilité ont généré la création des infrastructures de transport terrestre (voie mécanique, des hangars, les voies ferrée, etc..) ces dernières viennent s'installer pour des raisons techniques dans l'espace tampon entre la ville et le port créant une interface située à l'aire de contact des deux systèmes, cette interface est considérée comme le terrain d'affrontement entre la ville et le port ,elle les sépare et décale principalement la ville de son front d'eau.

V.2.b. La non- cohabitation ville/port :

-Le clivage ville/port se traduit par :

-Un port condamné par sa ville :

-La juxtaposition du port à la ville se présente comme une servitude pour le port et limite toute extension, ce qui emprisonne le port dans sa morphologie et le fait entrer en stagnation face aux taille de plus en plus grandes bateaux et aux volumes d'échanges en accroissement et qui nécessitent plus tard de nouveaux espaces de stockage.

-Du coté économique : les ports et leurs villes partagent les mêmes infrastructures routières, ce qui se répercute négativement sur la rapidité des transports par voie terrestre, les bateaux seront forcément en retard par rapport à leur temps prévu d'arrivage aux autres ports, ceci va nuire l'économie maritime et cause des pertes économiques.

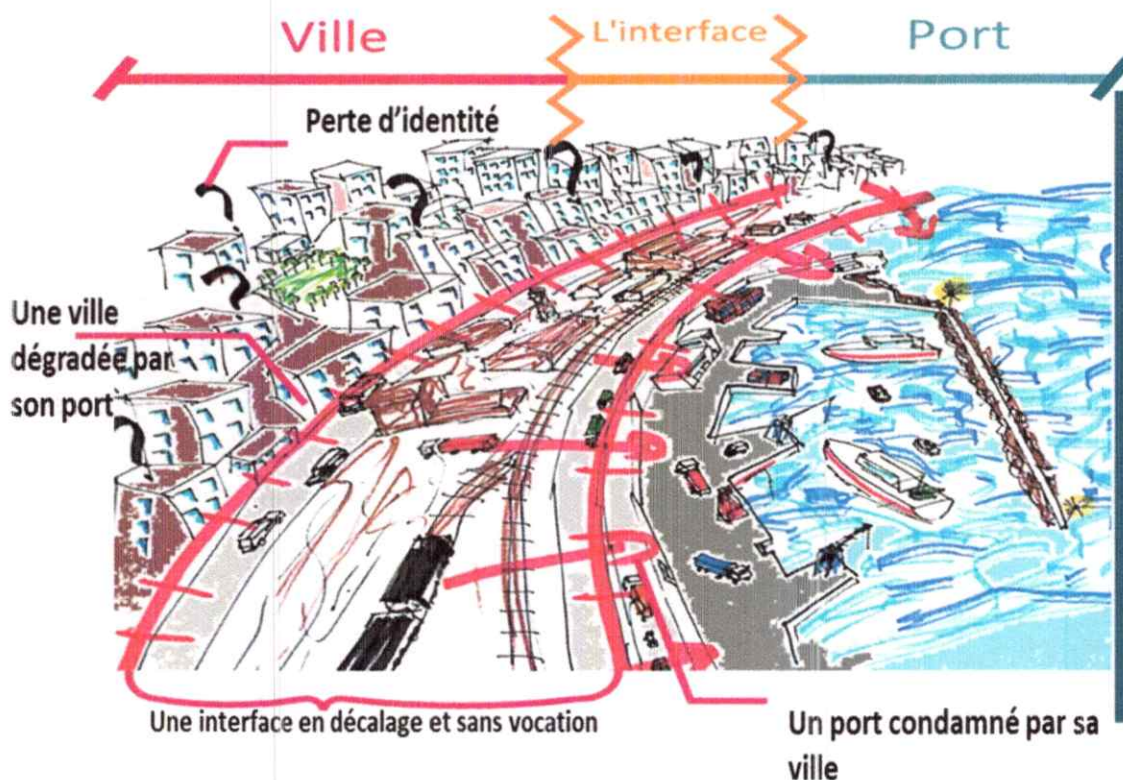
-Une ville dégradée par son port :

-La fermeture du port derrière ses clôtures a fait oublier sa juxtaposition à sa ville, ainsi que la nature de ses activités il devient une source de nuisance sonore et visuelle pour la ville.

-Plus les nouvelles utilisations du port étouffent la ville et ses réseaux routiers, et cela par les moyens de transports de marchandises transportées qui exposent la ville à des sérieux problèmes de pollutions et marines ce qui dégradent son environnement naturel

V.2.c. La perte d'identité :

-L'eau a toujours formé une source identitaire pour les villes portuaires, mais le phénomène clivage entre la ville et son port a déraciné l'identité de ses deux systèmes, ainsi la nouvelle nature du port non seulement lui coupe tout lien avec la ville, mais aussi lui a fait subir l'effet de «démarrimatisation» des villes portuaires (Hatuth.Y.1998).alors la ville perd tout contact avec son font d'eau.



-Figure N 4 : schéma explicatif des conséquences du phénomène clivage ville/port.

-Source : clivage ville/port (AOUISSI K.B).

V. La recomposition ville-port :

VI.1. Définition de la reconversion:

-Les termes : Rénovation, Requalification, Réhabilitation et revalorisation indiquent des mutations profondes, une « re » composition des espaces et territoires.

-La reconversion veut dire : un changement d'activité d'un site. Et aussi un moyen pour valoriser un espace essentiel qui était considéré comme lugubre.

VI.2. Les incitations des reconversions portuaires :

VI.2.a. Le gigantisme naval :

Au milieu du XXe siècle, et plus nettement à partir des années 1970, de profonds changements sont venus réorganiser l'activité portuaire. Dès lors, les ports et les villes ont évolué rapidement et leurs relations se sont transformées. Les activités portuaires se sont organisées en fonction des **exigences mondialisées du trafic maritime**, reléguant au second plan leurs relations avec la ville.

-L'évolution des techniques de construction navale a permis d'accroître la capacité des navires (400 mètres de long, 30 mètres de tirant d'eau et d'une capacité de 500 000 tonnes pour un supertanker).



-Figure N 5: Evolution de la taille des navires (du haut vers le bas).

-Source : Delphine Ménard, sous licence CC BY-SA 2.0, FR, Wikipédia Commons.

-Pour accueillir ces navires, se constituent de vastes **Zone industrialo-portuaires (ZIP)** hors des villes par des opérations de types « Bluefield » (développement réalisé en mer) ou « Greenfield » (développement pris sur le domaine terrestre).

-La création des ZIP s'est accompagnée de nouvelles techniques de traitement de la marchandise : La mécanisation, l'unification des charges, la conteneurisation, ce qui permet d'accroître les vitesses de transbordement, de raccourcir le temps de passage à quai des navires et d'améliorer la productivité des ports.

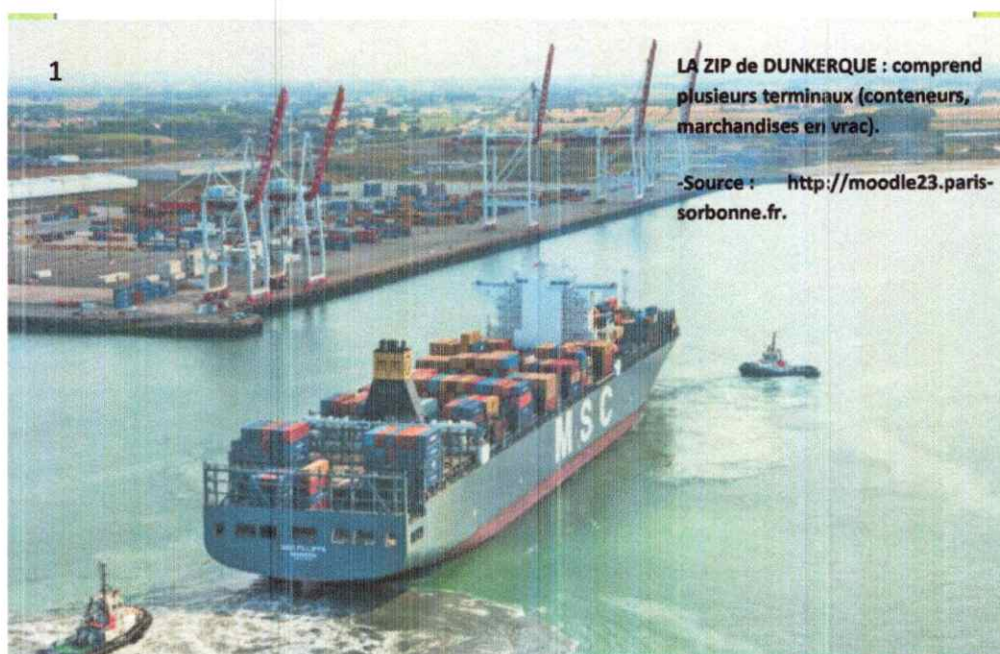
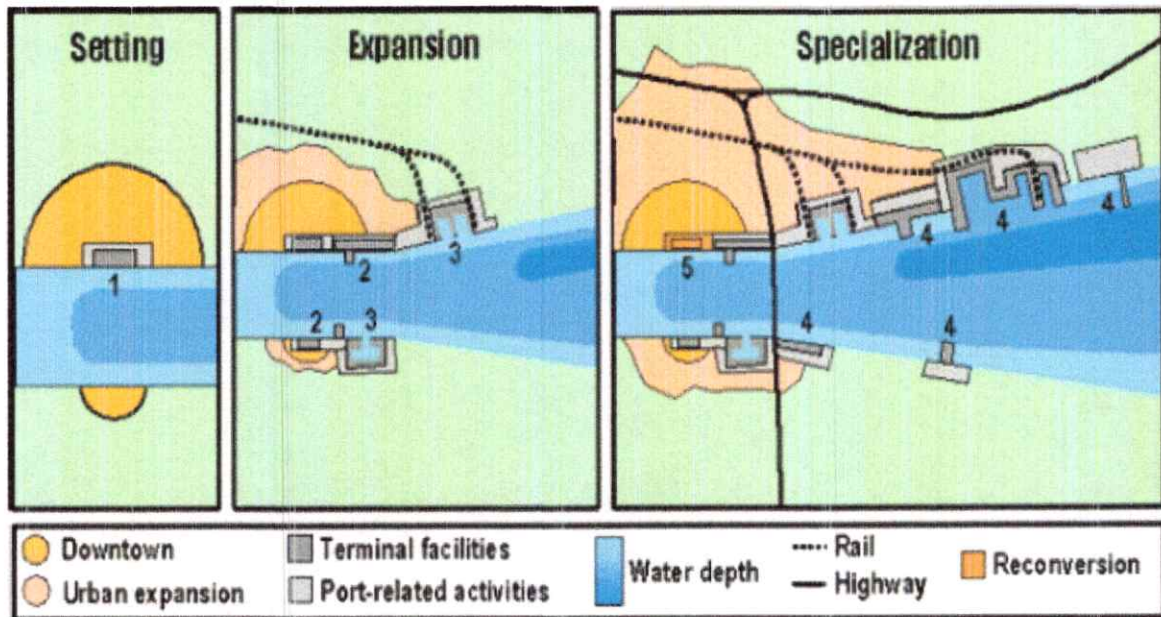


Figure N 6 : Image 1.2.3. Les nouvelles infrastructures portuaires.

VI.2.b. Le Phénomène de délaissement :

- Les anciens ports n'arrivent pas à concurrencer les nouveaux ports, ils sont abandonnés à travers le temps et au profit des nouveaux sites suburbains plus performants, ils sont subis une délocalisation. Des spécialistes comme Baudouin, Chaline ont appelé ce phénomène le « **Le délaissement portuaire** ». Il exprime la dissociation entre la ville et son port qui guide à un dysfonctionnement c'est à dire la perte de contact entre l'activité portuaire et les fonctions urbaines.



-Figure N 7: Le modèle Anyport de J.Bird qui illustre le processus de délocalisation et délaissement des anciens ports.

-Source : Rodrigue, J.P et al. (2006).

-Les ports sont devenus incapables pour répondre aux nouvelles exigences portuaires, inadaptés ni dans leur contexte ni dans leurs espaces, ils sont devenus des espaces dégradés et désertés. Claude Chaline (1994) n'a considéré que ce phénomène comme « **La mort des ports** ».

-Plusieurs villes dans le monde, telles que Marseille, Singapour, Tunis, Montréal, Nantes, etc... Sont confrontées au phénomène de la délocalisation de leurs installations. Elles souffrent d'un décrochage entre deux aspects qui se présente sur deux types :

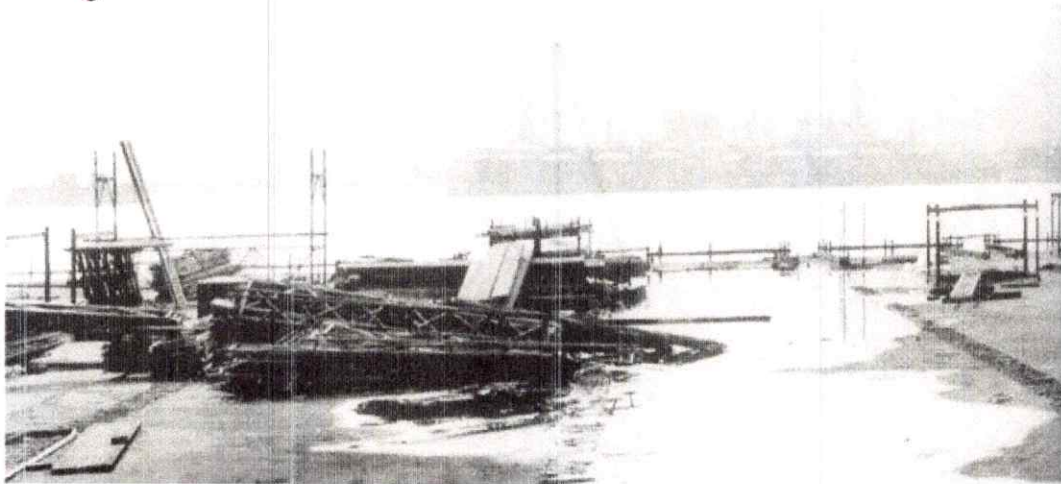
-**Décrochage spatial** : il s'agit d'une distanciation spatiale entre l'espace urbain et l'espace portuaire.

-**Décrochage fonctionnel** : Entre la fonction urbaine et la fonction portuaire.

VI.2. c. Les friches portuaires :

-Une friche appelée encore ou délaissé, 'terrain vague' est un morceau de la ville abandonné. c'est un état transitoire plus ou moins long où les espaces sont en attente d'une reconquête. On distingue différents types de friches : friche portuaire, industrielle.

-Le délaissement a provoqué l'apparition des friches portuaires, ces dernières sont des espaces délabrés en attente d'une nouvelle utilisation maritime, ils constituent un véritable traumatisme identitaires pour la ville portuaire et leur façade maritime. « Cette situation apparaît aujourd'hui dommageable aussi bien pour la ville que pour le port, car elle symbolise une situation de crise traumatisme peu compatible avec la promotion d'un dynamisme et d'une image de développement ». (Boubacha, E. Davout, D. et al.1997.p.15).



-Figure N 8: Exemple d'une friche portuaire dans le port de Genès.

-Source : homeusers.brutele.be.

-La délocalisation des ports à l'extérieur de la ville a engendré des conséquences négatives pour les villes portuaires, elle a provoqué des crises dans tous les niveaux, tout d'abord :

-Crise sociale :

- A cause du délaissement du port, la population désormais ne trouve plus la particularité de la ville portuaire, la délocalisation portuaires s'est accompagné avec une crise social, cette crise s'agit de l'augmentation de taux de chômage grâce à la perte d'emplois maritime, « Un port ancien signifiait beaucoup d'emplois sur peu d'espace [...]. Un port moderne a besoin de beaucoup d'espace pour peu d'emplois ». (CHALINE, C, 1993).



-Crise démographique :

-Due à la migration de population à l'extérieur de la ville pour des raisons d'emplois, la ville est devenue répulsive. Comme FABRE l'explique « *Liverpool a perdu la moitié de sa population en quarante ans, Gênes 120.000 habitants en vingt ans, Hambourg 200 000 habitants, Marseille 100 000 et Barcelone 50 .000 habitants depuis 1975* » (FABRE. 1997 In. Ville et port ; mutation et recomposition. p.17).

-Crise Identitaire :

- lorsque la ville portuaire est déracinée de son identité, il s'agit de la '**démarimitisation**' de la ville portuaire qui symbolise le déclin pour la population urbaine, « *voire même de la mort de leur port* » (BIRD.J.1963), alors que celui-ci a au contraire connu une évolution rapide, mais imperceptible du point de vue du public. « *Faute d'une image de substitution, les friches constituent un véritable traumatisme identitaire pour les villes portuaires dont les habitants, en percevant dans l'espace autrefois si actif une image de désolation, développent une véritable nostalgie vis-à-vis de l'activité passée* » idem. Reste à savoir si cette nostalgie est véritablement développée par les habitants ou si elle n'est pas exacerbée par les propositions d'aménagements des vieux gréements comme objets urbains.

- Avec ou sans friches portuaires, la '**révolution du conteneur**' a conduit à la perte des quartiers maritimes qui s'étaient constitués pour répondre aux besoins des marins qui séjournèrent sur place en attendant que les navires soient déchargés par les dockers. Le XXe siècle transmet au port une image de désolation, mais également d'isolation. Comme le dit P. Verhoeven, « *ordinary citizens don't feel at home anymore in the port ; the port has become a foreign world* ». (Conférence AIVP).

VI. Les générations de waterfront :

-La désorganisation et le délaissement progressif des anciens sites portuaires ont des conséquences (dévalorisation de l'espace, Pollution, Image négative, baisse des emplois et de population) qui deviennent de plus en plus problématiques.

-Ces conséquences ont devenus des incitations pour le réaménagement et réorganisation des espaces qui répondent aux nouveaux besoins de la ville portuaire. Ainsi, les premières opérations de '**waterfront reconversion**' ou '**waterfront revitalisation**' dont les villes nord-américaines ont été le berceau ont mis l'accent sur le front d'eau en priorité, en renouvelant la fonction, de portuaire à récréative dans la plupart des cas.

VII.1. Typologie des différents mouvements de reconversion de waterfront :

-L'aménagement des waterfront a évolué au fil des décennies, Il est possible aujourd'hui de distinguer plusieurs type d'aménagement :

VII.1.a. Le type d'aménagement Nord-Américain axé sur le shopping :

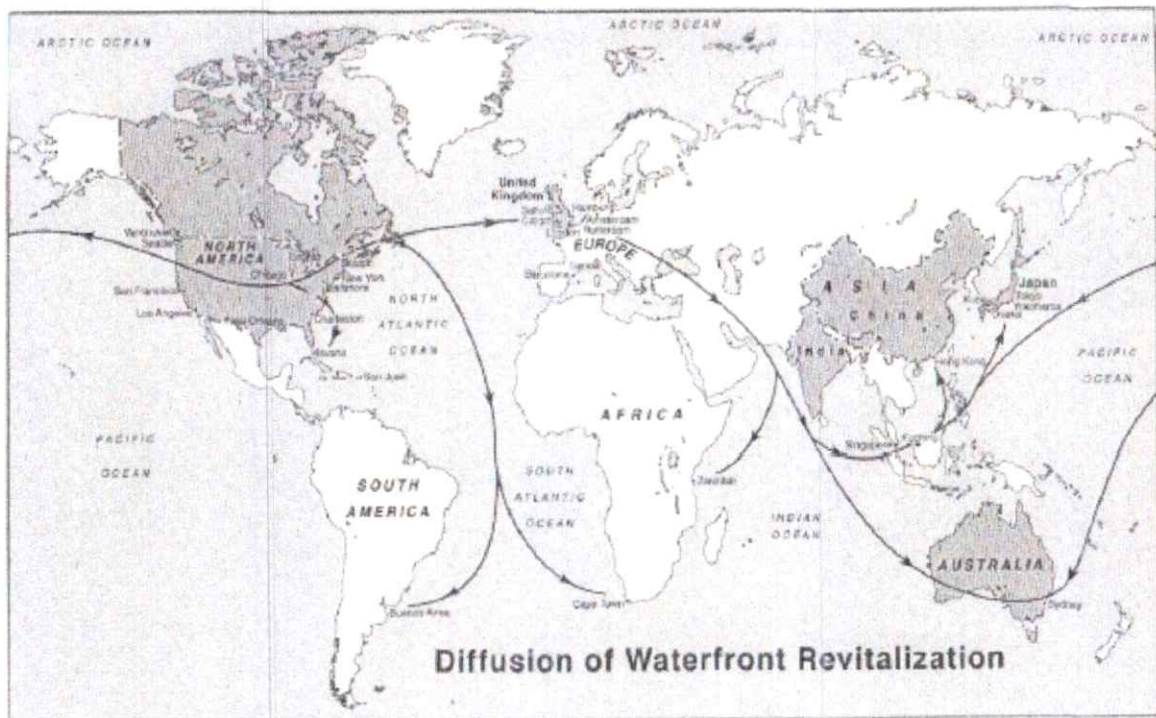
-Il constitue le premier mouvement de recomposition des anciens espaces portuaires initié dès les années 50 par les groupes d'affaires. L'exemple de Baltimore est représentatif de ce qui s'est réalisé à Boston, San Francisco et dans le reste des Etats-Unis. L'aspect touristique est valorisé notamment en implantant un Festival Market, grand centre commercial qui met en œuvre les principes du fun-shopping. Ce type de réaménagement est plus destiné aux touristes et aux hommes d'affaires qu'à la population locale. Ces waterfronts deviennent rarement des espaces organiques de la ville et font le plus souvent offices de parc d'attraction. Ces waterfront peuvent être de véritables échecs lorsque les villes oublient de travailler l'intégration du Festival Market Place avec le milieu urbain.

VII.1.b. Le type d'aménagement libéral, L'exemple londonien :

-La deuxième vague de waterfronts, dans les années 70-80 apparait en Europe, mais aussi en Australie à Sydney et Brisbane. Londres est sans conteste la référence majeure en termes de reconversion des friches portuaires en Europe. Les London Docklands initient l'Europe et le monde à une nouvelle forme de réaménagement des Fronts d'eau, vers la fin des années 1980. IL ne s'agissait pas moins de 2000 hectares à développer. Le parti pris est celui du tertiaire et « repose largement sur le dynamisme du marché immobilier ». Bureaux, zone d'entreprises, parc de logements. R. Rodrigue-Malta, souligne que cette deuxième période est marquée « Tout autant par une requalification physique de vastes territoires que la reconversion de la base économique locale » .L'expérience londonienne n'est bien sûr pas sans défauts, mais ses avantages seront souvent invoqués et l'opération semble avoir fait école dans le monde (CHALINE, 1999, p.82).

VII.1.b. Le type d'aménagement raisonné :

-Ce type de réaménagement que l'on voit émerger dans les années 80-90 et qui s'est renforcé jusqu'à aujourd'hui, va plutôt incomber collectivités publiques locales qui vont s'efforcer d'attirer de nouvelles activités économiques tout en essayant de respecter les préoccupations sociales, culturelles et environnementales. Le souci de mixité cherche aussi à recréer un nouveau quartier de vie, lié au reste de la ville.



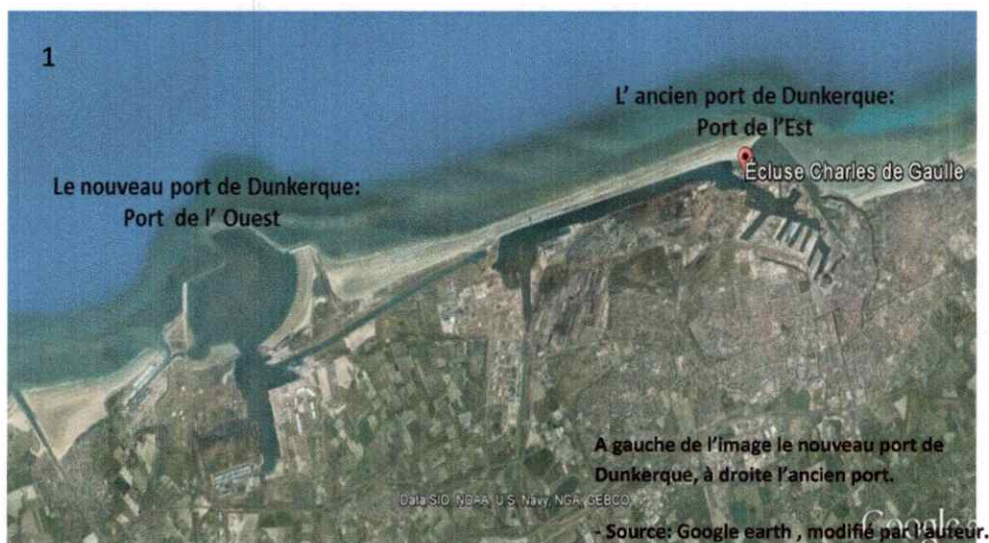
-Carte N 1: Diffusion globale de la revitalisation du waterfront avec quelques exemples.

-Source : Hoyle, 2000, *Change on the Port-City waterfront*, cartographie de Bob Smith, Département de Géographie, Université de Southampton.

VIII. Analyse d'exemple de reconversion des sites portuaires (Dunkerque):

VIII.1. Situation de la ville:

-Est une commune française liée à la mer du nord, elle est dotée d'un grand port maritime (le 3ème port en France en terme de grandeur), il s'étend sur 17 km de littorale. Il est divisé en deux grandes zones. Le port Est qui est accessible par une écluse peut recevoir des navires allant jusqu'à 130 000 tonnes, il comprend les bassins Freycinet et le bassin Maritime. Le port Ouest, créé au début des années 1970, distant de 13 kilomètres de l'entrée du port Est, est accessible directement depuis la mer aux navires ayant un tirant d'eau de 20,5 m.



-Figure N 9 : Situation Port de Dunkerque.

-Source : cargos-paquebots.net (photos 2.3)

VIII.2. Les incitations de la reconversion portuaire :

-Dunkerque est détruite à plus de 80% pendant la seconde guerre mondiale .La reconstruction engagé à partir de 1948 sur le plans de l'urbaniste Théodore Leveau ,avec Jean Niermans pour architecte en chef , prendra plus de dix ans .Le port est reconstruit dans sa configuration d'avant-guerre ,conçu comme un ensemble distinct du centre-ville, sans réelle anticipation des évolutions du trafic maritime, des technologies et des besoins futurs.

-Dans la seconde partie du XX éme siècle, les équipements du port historique vont vite devenir obsolètes et le port va se délocaliser vers les espaces disponibles à l'ouest de la ville. Seul la construction navale (les chantiers de France, devenus la Normed) se développent face à la ville.

-Mais dans les années 1980, la crise des chantiers navals touche aussi Dunkerque et la Normed ferme en 1987, laissant 180 hectares de docks, moles et bassins, plus ou moins pollués à proximité de la ville-centre, avec Un port inactif voire abandonné et une ville en difficulté.

-Ces friches industrielles deviennent alors une opportunité foncière pour un centre-ville jusqu' alors limité dans son extension, peu attractif, peu représentatif d'une agglomération de plus de 20 000 habitants et qui affiche déficit global de surface commerciale d'environ 25 000 m².

« Dunkerque est un territoire qui a subi un choc important dans les années 80 avec les chantiers navals. La ville s'est donc retrouvée avec des sites portuaires vacants en plein centre-ville » (Philippe Guiony), De plus le port s'est délocalisé vert l'ouest de la ville pour pouvoir s'agrandir, Le maire Michel Delebarre lance alors un concours d'urbanisme remporté par l'architecte Richard Roger avec le projet « Neptune »: « Il s'agit de retourner la ville dans son port et d'urbaniser ces friches pour créer un lien entre le centre-ville et le quartier balnéaire ».



-Figure N 10: Les Chantiers de France (Normed) à l'époque où la construction navale occupait l'ensemble du site.

-Source : aucame.fr.

VIII.3. Le projet Neptune : liaison de la ville avec son front d'eau :

-afin de réparer l'après Normed, et initier le projet de réaménagement waterfront, un syndicat Mixte fut créé en 1988, il associe la ville, le port et la communauté urbaine de la ville de Dunkerque.

-L'objectif fixé était de proposer non pas un projet formel mais un guide, un cadre et des orientations d'ensemble pour une reconquête urbaine qui s'engageait alors pour 20-30 ans.

-L'équipe de Richard Rogers sera retenue et commencera l'élaboration d'un << masterplan>> en concertation étroite avec tous les acteurs concernés

-Ce masterplan sera approuvé en 1991, il développe les axes suivant :

- Affirmer le rapport de Dunkerque à la Mer.
- Assurer la continuité des espaces.
- Mixité fonctionnelle du site (divertissement des fonctions).
- Effectuer un tracé durable.

-Retourner la ville vers les bassins.

-Le projet Neptune compte plusieurs aspects distinctifs :

- Un système de circulation qui est pensé afin de diminuer les flux en dehors du centre afin de relier les terre-pleins portuaires et le front de mer ce qui impliquera nécessairement de nouveaux ponts.
- L'intégration de plusieurs espaces publics, de places et de promenades sur des axes qui relient les bassins, la ville reconstruite ainsi que les terre-pleins portuaires.
- Proposer un tissu urbain qui poursuit l'existant et sur lequel sont proposés des implantations variées
- La précision de la morphologie est laissée libre dans le respect des échelles et typologies qui sont proposées
- Les « grands effets d'architecture » ne sont pas recherchés dans les croquis d'ambiances qui dictent le projet
- Le pourtour des bassins est traité en espace de loisir, de détente et de promenade.

-L'opération à Dunkerque est fractionnée en deux phases :

VIII.3.a. La première phase : (Neptune 1) :

-Dans cette étude seront réalisés :

1-La liaison entre le centre-ville et la citadelle ou les anciens chantiers de France par un ensemble de ponts.



-Figure N 11 :Constructions des pont, Image 1.2.3 : citadelle, texel, université (la 1^{ere} phase du projet Neptune) .

Source : aucame.fr (photo 1.2.3)

2-Différents programmes de constructions :

-La zone accueille aujourd'hui de nombreuses fonctions qui participent à la mixité du site :

- Tertiaire (premier immeuble de bureaux livré en 1996).
- Habitat (premiers logements privés livré en 1997).
- Commerce et loisir avec la création du pôle marine.
- Enseignement supérieur et de recherche avec l'ouverture de l'université et du restaurant universitaire en 1992.
- Maison de recherche sur l'environnement industriel du Dunkerquois, Bâtiment des Sciences humaines, bâtiments des sciences techniques des activités physiques et sportives.
- Services publics (Hôtel de la communauté urbaine).
- Equipement culturel (musée portuaire).
- Activités portuaires (Pêche, terminal croisière, plaisance).



-Figure N 12 : Différents constructions, Image 1.2.3. :Le musée portuaire, Le restaurant de l'université, Les logements collectifs(la 2^{eme} phase du projet Neptune).

-Source : aucame.fr (photo 1.2.3)

VIII.3.b. La deuxième phase : Le Quartier du Grand Large

-A partir de 2005, Une seconde étape (Neptune 2) se met en place, ou l'équipe de Nicolas Michelin est maître d'ouvrage tout en s'inspirant du plan masse de Rogers, sur cette opération dit Grand Large, située entre le centre et le quartier balnéaire.

-cette phase se donne pour objectif le développement durable dans le respect du plan stratégique de L'Agenda 21 et de ses aspects sociaux, environnementaux et économiques.

-Le projet du Grand Large s'inscrit dans une vaste opération de renouvellement urbain qui répond à des principes sont :

-La mixité sociale : La première tranche du projet (175 logements) comporte 40% de logements sociaux et propose différents typologies d'habitat, des studios pour étudiants, logements individuel, logements collectif et des habitats haut standing plus les services, cela a pour objectif d'assurer une mixité sociale de point de vue tranche d'âge.

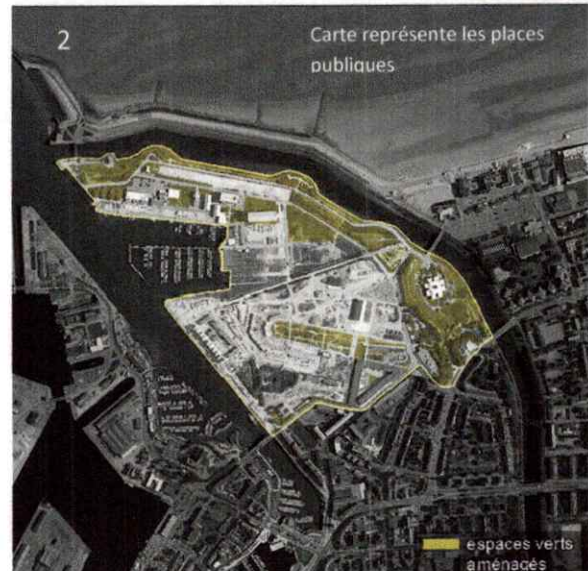
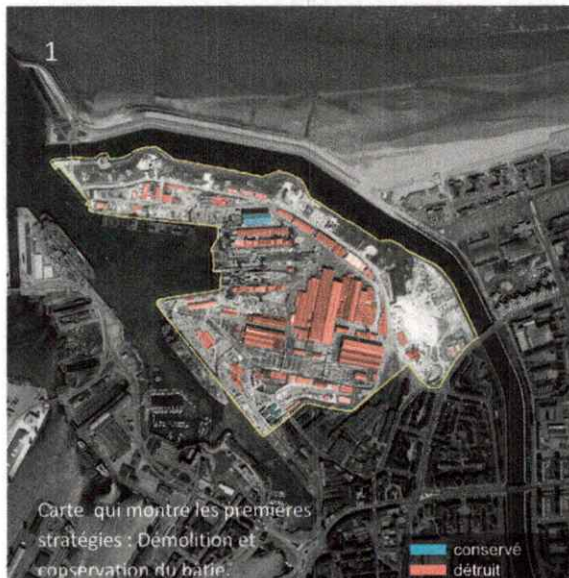
-L'environnement : Des mesures portant sur la gestion des eaux de pluie, bâtiments utilisant des techniques HQE (Haut Qualité Environnementale) et favorisant les économies d'énergie (ventilation naturelle, isolation, renforcée, etc..) ont été prises et les déplacements piétonniers ont été privilégiés.

-Les objectifs du projet son :

- Poursuite du développement urbain avec un objectif de densité relativement élevée si on calcule la densité à l'intérieur des périmètres construits (un total d'environ 1000 logements).
- Offrir des qualités qualitatives et quantitatives afin d'offrir une autre avenue à la périurbanisation.
- Orienter l'offre afin d'alimenter une mixité sociale.
- Dans la première tranche du projet qui compte 175 logements 40% sont des logements sociaux. Plusieurs typologies sont proposées (appartements du studio, collectif, unifamilial).
- Proposer un quartier qui suit des principes de développement durable (gestion des eaux de pluie, protection contre le vent, économie d'énergie)
- Privilégier les piétons.
- Un quartier qui travaille de concert avec les normes de L'Agenda 21.

❖ La morphogénèse :

- Les cartes suivantes montrent le processus de la formation du Quartier du Large à travers le temps :



-Suite à la fermeture des chantiers navals, plus de 90% des bâtiments présents dans les années 1980 ont été démolis.

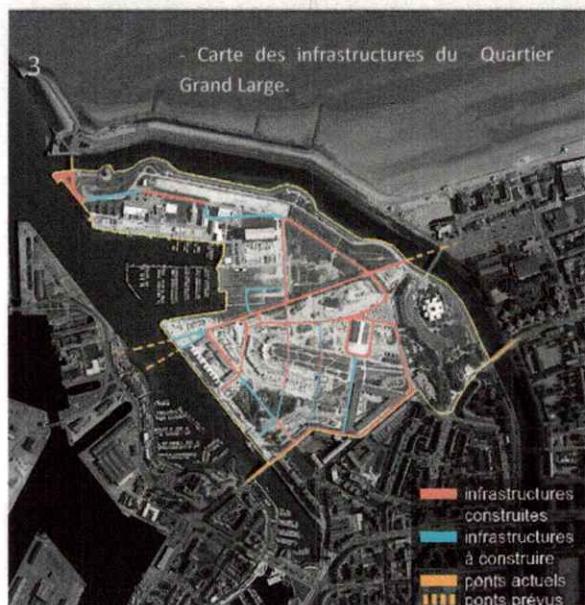
-Le site subit encore une fois une dévastation presque complète. Certaines critiques émaneront d'ailleurs par rapport à la faiblesse de l'effort de conservation et de réhabilitation. La carte ci-haut montre l'étendue de la démolition. Deux éléments notables (en bleu) ont été conservés. Au nord << la Cathédrale >>, qui était une halle à bateaux deviendra le FRAC (musée d'art contemporain).

-Au sud, le Ministère de l'Équipement des transports et du Logement s'installe également dans un ancien bâtiment.

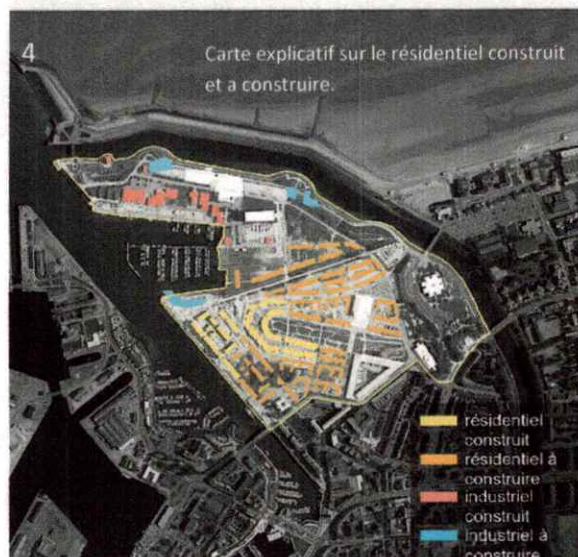
-Les premières installations à avoir été réalisées sur le site du Grand Large sont les places publiques dont le parc central en hémicycle qui couvre à lui seul un hectare.

-Les aires riveraines sont rendues accessibles aux citoyens, notamment par un grand parc linéaire au nord.

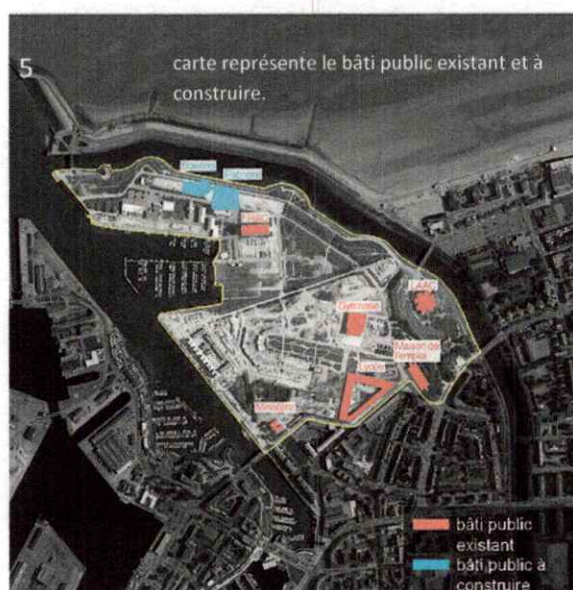
-Egalement, plusieurs aménagements d'espaces publics sont prévus, essentiellement près des édifices publics. Celui prévu près du FRAC en est un bon exemple.



-Les voies de communications sont implantées en suivant la progression du bâti.



-Cette carte montre qu'il y a toujours une présence d'activité industrielle (rouge au nord du site). Les zones en bleu représentent des bâtiments industriels à construire. En jaune sur la carte est représenté le résidentiel bâti. La couleur orange représente quant à elle le résidentiel à bâtir. Il est à noter la forte concentration des habitations près des espaces publics notamment autour du par cet également faisant face aux bassins.



-L'implantation des différents édifices publics a permis de structurer le développement autour de ces derniers. Le gymnase, LE FRAC et le lycée sont parmi les plus importants du site. Le bleu sur la carte montre des bâtiments projetés.



Carte N 2 : la morphologie du projet du Grand Large, Image 1.2.3.4.5.6 (la 2eme phase Neptune).

Source : Image (1.2.3.4.5.6) dunkerquegrandlarge.wix.com.

-Ce qu'on peut retenir de la reconversion du port de Dunkerque à travers ses deux projets Neptune et le Grand Large c'est qu'une opération de requalification du port n'atteint pas ses objectifs en édifiant de grandes architectures censées ramener des touristes mais c'est en concevant un vrai projet de développement urbain qui offre des espaces publics à tous les citoyens, et aussi en créant une certaine mixité urbaine, afin de sortir du caractère monofonctionnel et industriel de la ville, et c'est que les architectes R.Rogers et N.Michelin ont essayé de faire l'un après l'autre.

-Ces architectes ont tenu à ce que leurs projets ne soient pas des vitrines spectaculaires d'art contemporain ni le champ de compétition du bâtiment le plus beau et le plus original, au contraire il n'y avait aucune prétention derrière leurs projets, il y avait une seule volonté, c'est de recréer un lien entre le port et la ville par une multitude d'opérations fines.

-L'idée que défend Rogers est non seulement d'encercler les bassins de la citadelle pour insuffler une forme de continuité urbaine, mais de le faire dans le cadre d'une revitalisation par les commerces, les services, et l'accessibilité. C'est donc par une forme de mixité fonctionnelle que Rogers envisage de recréer de la centralité au cœur de Dunkerque.



-Figure N 13: Une Projection aérienne du futur aménagement du Grand Large (Dunkerque).

-Source : aucame.fr

IX. Conclusion :

-Ce chapitre nous a permis d'approfondir nos connaissances sur les définitions, les concepts et les mutations des villes portuaires et à partir de là nous avons conclu que la reconversion est une opération qui vient après une période de clivage ville/port, elle est le produit d'une transformation dans la filière portuaire, les anciens ports inaptes techniquement aux nouvelles tendances de transport maritimes et la création de nouvelles infrastructures portuaires modernes, cette opération waterfront guidera en dernière à une recomposition ville-port.

-A travers l'analyse d'exemple de la ville portuaire 'Dunkerque', nous retirons les étapes de la reconversion et ses avantages.

-Grâce au projet Neptune qui vise principalement à une recomposition ville/mer et à la revalorisation du front d'eau, la ville de Dunkerque devient donc une ville durable et cohérente dans son ensemble.

-cette analyse nous montre certaines similarités entre les deux villes en termes de vocation de leur port (port industrielle) et aussi leur souffrance du phénomène clivage ville /port.

-L'objectif de cette partie n'est pas d'établir une analyse comparative avec le cas de Bejaia et son port mais de prospecter le réaménagement waterfront pour notre cas d'étude dans le chapitre suivant.

Chapitre 3

Eclatement urbano-portuaire à

Bejaia

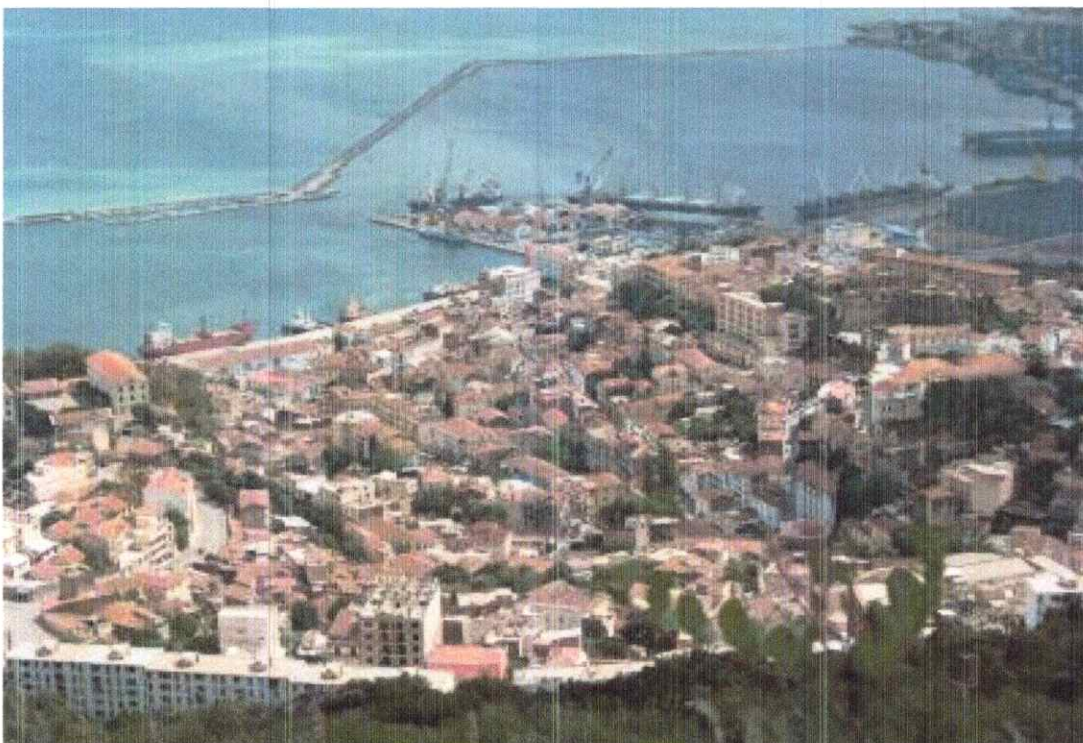
I. Introduction :

-Suite à cette recherche qui s'intéresse à la ville portuaire dans le monde, nous essayerons de l'appliqué sur un cas local qu'est la ville de Bejaia.

Bejaia, une ville antique de plus de mille ans, crée par un comptoir phénicien, elle est passée par de multiples noms au fil du temps : Saldae, Naceria ,Bougia , La madina , Bougie et enfin Bejaia. On parle donc d'un port qui a créé une ville au fils du temps.

-Actuellement cette ville portuaires est classé le deuxième après Alger par son port important, il est un élément moteur dans son dynamisme, mais par son statut qu'a hérité il provoque un découplage entre la ville et son front d'eau. La ville de Bejaia vit un clivage ville/port flagrant, en effet le port ignore sa ville, cela a privé ces habitants du front de mer de leur ville et a fait oublier sa nature : ville portuaires.

-Dans ce chapitre nous allons découvrir les formes du clivage ville/port que vit la ville, ces conséquences et la nécessité de sa reconversion on prospecte un scénario de waterfront revitalisation.



-Figure N 14: La ville de Bejaia avec son port.

-Source : Bougiefransaices, skyrock.com.

II. Bejaia ; Développement de la ville et son port :

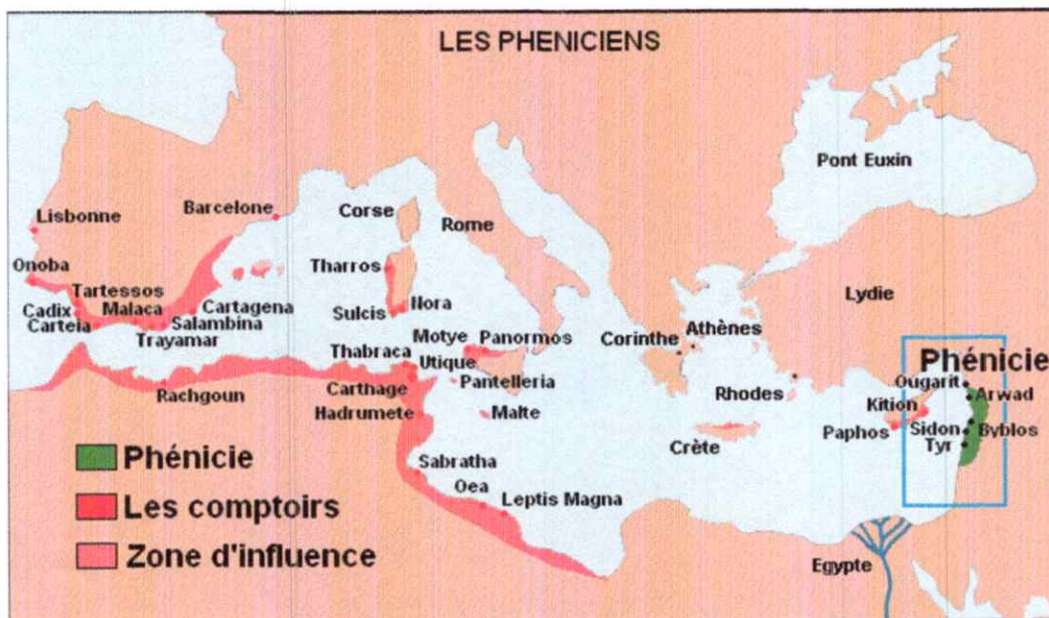
« Il n'y a guère, en Algérie, de ville qui par la grandeur des souvenirs dont se compose son passé, et par l'importance politique militaire et commerciale que lui réserve assurément l'avenir, justifie plus que Bougie... » L.C. Féraud, Histoire des villes de la province de Constantine, L. Arnolet, Bougie, Constantine, 1869, p.7.

-Bejaia, Bougie, Medina, Buggia, Naceria, ou aussi Saldæ, bien des noms que Bejaia actuelle a portés durant un parcours des plus impressionnants car a l'instant de la majorité des villes Algériennes, Bejaia a vécu une croissance spatiale qui s'est faite selon cinq grandes époques : Romaine-Hammadite-Espagnole-Turque-Française.

II.1. Bejaia comptoir Phénicien « 12-9s AV JC » :

-La position géographique privilégiée de la région de Bejaia a permis l'installation d'un comptoir (Imperia) Phénicien et cela pour deux raisons :

- L'existence des caps protecteurs (Caps Carbone et Cap Bouak).
- La présence des autochtones a permis les échanges commerciaux avec les phéniciens.



Carte N 3 :l'installation du comptoir phénicien dans le monde.

-Source : Bing.com

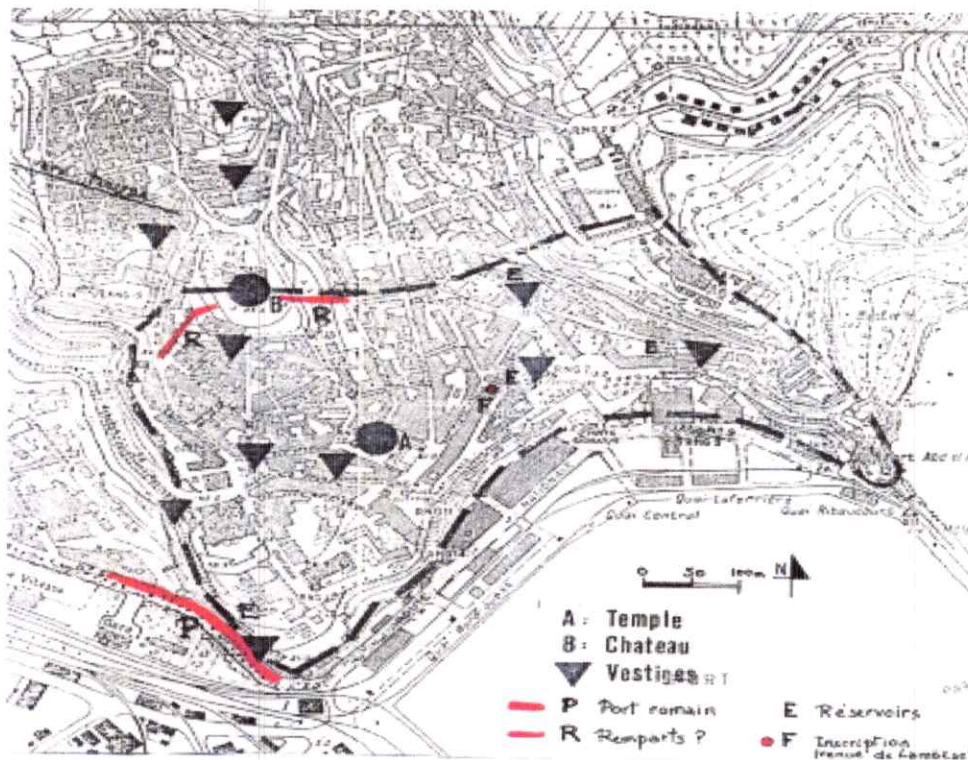
II.2. Bejaia ville Romaine « Saldae » 33 AV JC :

-L'occupation de la ville par les romains s'inscrit dans le cadre économique.

- Existence de l'eau.
- Morphologie défensive.

-Faits urbaine :

- Construction d'un mur d'enceinte percée par 4 portes : Gouraya, Casbah, FOUKA et Sarrasine.
- Installation du port pour assurer les échanges commerciaux. (il porte aujourd'hui la casbah).
- Construction de certains édifices de la ville romaine.



-Carte N 4 : l'occupation de la ville par les romains (Bejaia et son port).

-Source : .ebanque-pdf.com.

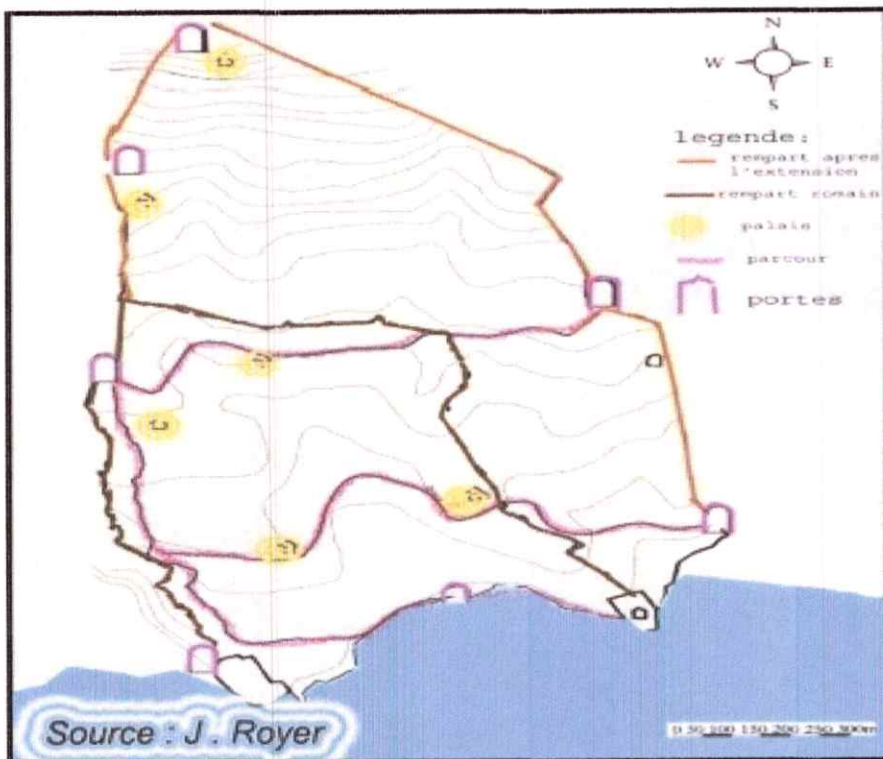
II.3. Bejaia capitale Hammadite « Naceria »1067-1162 :

-La ville est construite complètement sur l'emplacement de la ville romaine.

-Faits Urbaine :

- Elargissement de l'enceinte de la ville côté Nord en intégrant le mont Gouraya.
- Implantation de nouvelles portes urbaines : porte Mergoum, Amsiouen, Rouah.

-l'activité portuaire a repris rigueur avec les Hammadite, dont la civilisation a permis l'ouverture sur le monde européen.



Carte N 5 : l'évolution de la ville (période Hammadite).

-Source : dziriya.net.

II.4. Bejaia ville Espagnole « Bougia » 1509-1555 :

-Les Espagnols occupèrent la ville durant 45 ans, ce qui leur laissa le temps de la détruire et de la saccager ; dévastant particulièrement les mosquées et les palais. En 1551, la superficie de la ville ne dépassait pas 25 Ha à proximité du port.

-Faits urbains :

- Rétrécissement de l'enceinte de la ville.
- Reconversion des mosquées en églises.
- Occupation et transformation des principaux édifices : La casbah, Fort Abdelkader, Fort Moussa, Fort Gouraya.



-Carte N 6: La ville et le port, période espagnol (1555).

-Source : Centralité urbaines et développement touristique à Bejaia, Aouni, Mehenna.2014.



-Figure N 15 : Bejaia en période Espagnol.

-Source : Bing.com.

II.5. Bejaia régence Turque «La Médina » 1555-1833 :

-La Médina était implantée sur le périmètre urbain espagnol avec la permanence de l'enceinte et les quatre portes qui l'articulaient à son territoire.

-Pendant la période des turques, Bejaia perd toute sa grandeur et prospérité en la comparant aux périodes antérieures.

*Sa structure urbaine est marquée par une centralité spirituelle et économique :

- Spirituelle : matérialisée par la mosquée Sidi el Mouhoub (ancienne église espagnole).
- Economique : représentée par le Souk et la place Fatima.



-carte N 7: La ville de Bejaia en période Ottoman.

-Source : sn.skyrock.com



-Figure N 16 : la ville vers 1830.

-Source : Bing.com.

II.6. Bejaia ville Française « Bougie »1833-1962 :

II.6.a. L'appropriation des lieux (1833-1848) :

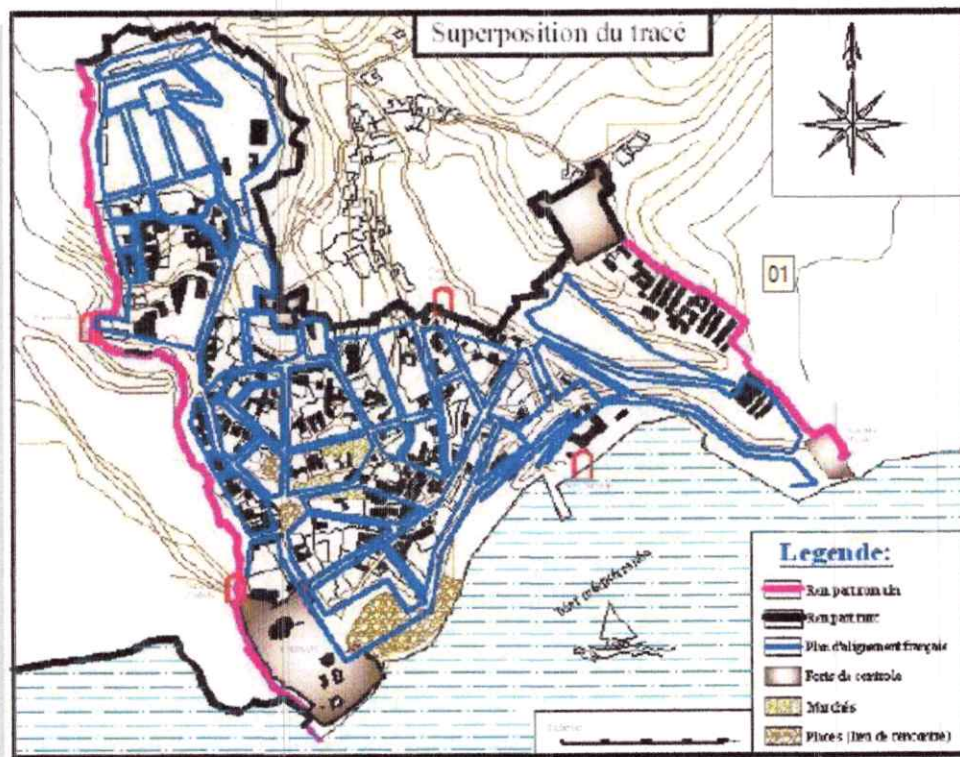
-cette époque a connu trois étapes de transformation :

- L'occupation et l'amélioration des édifices (fort Moussa,fort casbah, fort Abd el kader).
- Reconversion des mosquées en églises.
- Réaménagement des places permettant aux français de contrôler les autochtones.

-Durant cette étape, les colons ont récupéré la structure existante.

2- Réinterprétation des lieux (1854-871) :

- La génie militaire était désigné comme maître d'œuvre des travaux, déterminer les nouveaux alignements de manière à assurer la circulation, l'écoulement des eaux et l'éclairage. La question de l'alignement est pour le génie une question sérieuse, engageant l'avenir et devant être traitée avec économie.



Carte N 8: l'Evolution de la ville durant l'époque coloniale.

-Source : Centralité urbaines et développement touristique à Bejaia, Aouni, Mehenna.2014.

II.6.b. La ville Extra-muros :1871-1962 :

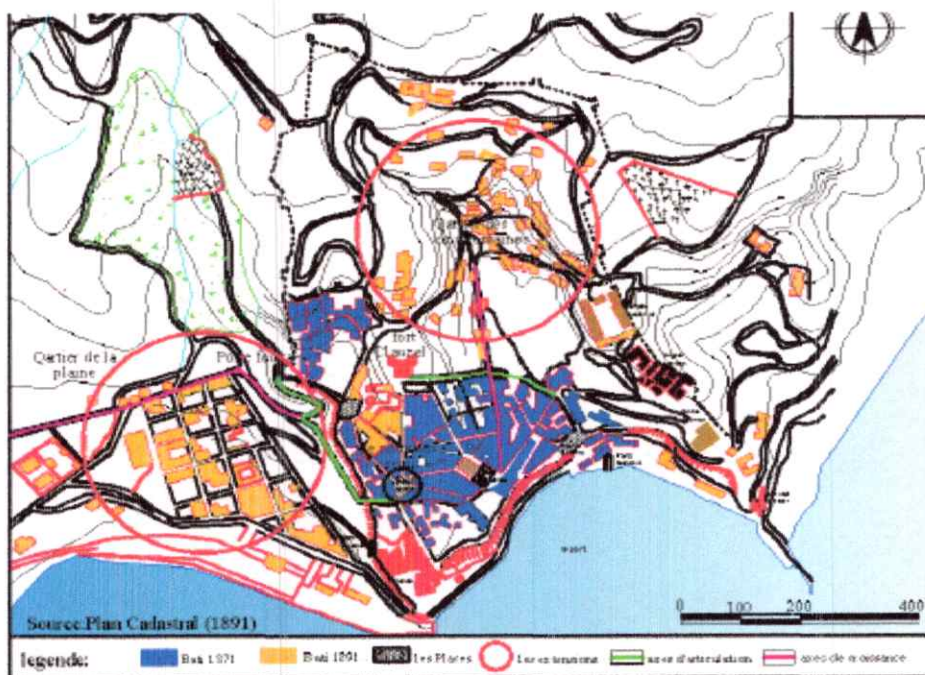
❖ Franchissement des limites :

-L'extension de la ville du côté de la mer (vers la plaine) grâce à l'avènement du chemin de fer.

-L'extension et la réorganisation du port en trois parties : l'arrière port -le port-l'avant port.

-C'est une phase où la ville a connu une véritable croissance caractérisée par la densification des tissus existants.

-On note que la ville commence à prendre deux directions de croissance, le boulevard de la liberté et la rue de Sétif.



Carte 9: Plan de cadastral de la ville (1891).

-Source : dziriya.net.

-Ce plan consiste à un modèle de production de l'habitat (crise de logement).

- Le nouveau découpage qui retire bougie du département de Constantine et l'introduction dans le département de Sétif.

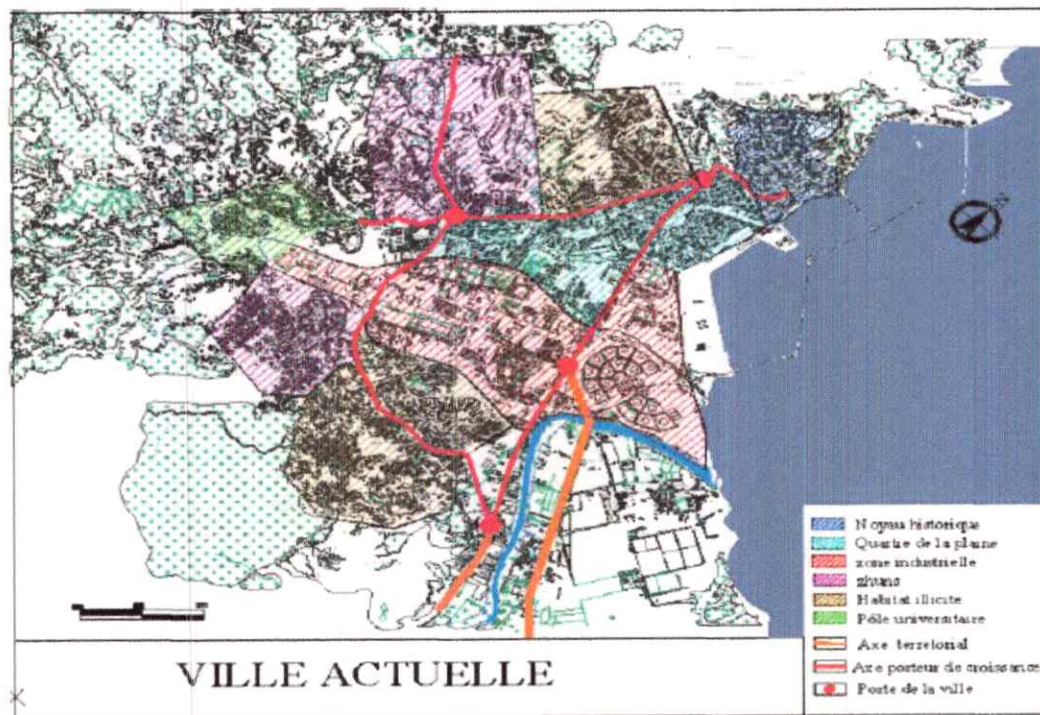
II.7. Bejaia après l'indépendance 1962 à nos jours :

- La ville de Bejaia a connu une urbanisation massive et rapide dû aux besoins urgents de la ville dans les différents domaines (industrie, habitat, ...).

-Productions urbaines :

- - émergence d'un tissu urbain anarchique engendré par l'important exode rural.
- - extension spontanée individuelle non contrôlée pour résoudre la crise de logement.
- 1974 à nos jours :
 - En 1974, la ville de Bejaia se détacha de département de Sétif et sera élevée au grade de chef-lieu de la wilaya.
 - En 1975, la ville se dota d'un plan d'urbanisme (PUD) qui a repris et développée l'idée du plan de construction : donner une assiette importante à la zone industrielle vu l'importance du port.
 - La politique d'aménagement est basée sur le zoning.

L'apparition des ZHUN et des grands ensembles (Sidi Ahmed, Ihadaden).



Carte N 10 : la ville de Bejaia actuelle.

-Source : : Centralité urbaines et développement touristique à Bejaia, Aouni, Mehenna.2014.

III. Etat des lieux : Clivage ville/ port de Bejaia :

-Après l'indépendance la ville de Bejaia s'est développée d'une manière forte. Parallèlement son port, lui aussi a connu le même sort, il s'impose actuellement par son statut comme étant le deuxième port en Algérie en termes d'activité commercial.

-Face à ce développement, une faille se creuse entre les deux entités, la ville et son port deviennent deux camps séparés, ils ne partagent que l'espace géographique entre eux (l'interface ville/port), En effet on parle bien du clivage ville/port.

III.1. Les formes du clivage ville/port :

-Comme nous l'avons vu dans le chapitre précédent, le clivage ville/port est défini comme un ensemble de ruptures des liens entre la ville et le port, La ville de Bejaia n'échappe pas de ce phénomène, elle présente un clivage avec son port flagrant et cela par un ensemble de ruptures que nous pouvons constater avec une simple visite à la ville.

-Pour le cas de Bejaia en distingue quatre types de ruptures :

III.1.a. Rupture spatiale :

-Bejaia et son port souffre d'une ségrégation spatiale bien distincte car nous avons d'un côté le port qu'est clôturé, cela veut dire qu'il est inaccessible pour la ville ou accessible d'une manière précise et dédiés au transit des marchandises (via les camions transporteurs de conteneurs), et de l'autre coté la ville qui s'étend vers les hauteurs, cela à former la première rupture spatiale entre la ville et le port.

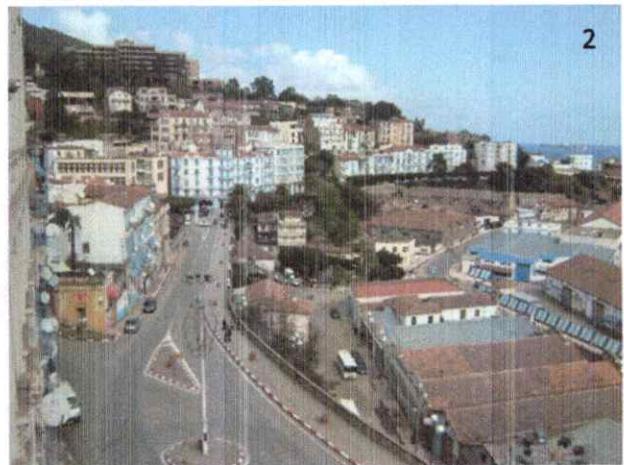
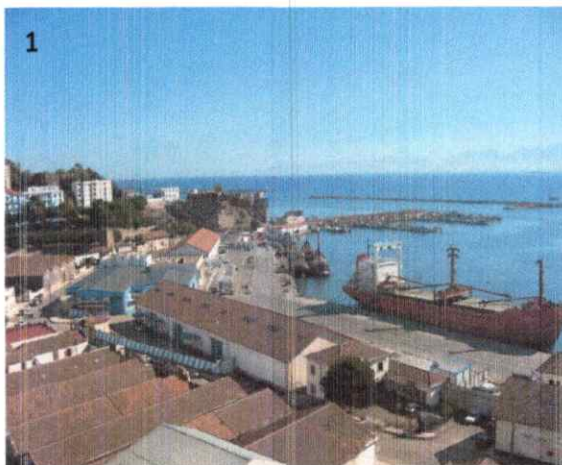
-cette rupture se manifeste par la présence des constructions (hangars et baraquement) dans la zone de contact entre la ville et le port (zone de dépôt et la zone industrielle) créant une interface entre les deux systèmes.

-En effet l'interface se trouve abandonnée par la ville et également par le port, mais partagé dans son utilisation, elle devient donc son vocation et son valeur, ce qui lui donne une image indigne pour la vitrine maritime de la ville.



-Carte N 11 : la rupture spatiale ville/mer dans la ville de Bejaia

-Source : Google earth. Modifier par l'auteur.



-Figure N 17 : Photo 1 et 2, les ruptures spatiales du clivage ville/port Bejaia.

-Source : Photos prise par l'auteur.

III.1.b. Rupture institutionnelle :

-La gestion du port est assurée par une entreprise EPB (Entreprise Portuaire de Bejaia) qu'est une entreprise publique économique, le port est considéré comme un enjeu stratégique, géré par une entreprise, cela veut dire que la ville n'a aucun pouvoir de gestion sur le port, Alor elle perd ces lien avec lui.

III.1.c. Rupture culturelle et social :

-la clôture du port pour des exigences techniques et sécuritaire a laissé les habitants voir le port de loin comme étant un espace inaccessible et surveillé, son aucune activité en relation avec la ville.

- le port par rapport aux habitants de la ville est comme une usine dont la matière première est la marchandise, ils le considèrent comme une source de nuisance et de pollution.

-La mer qui a formé toujours la source identitaire de la ville perd tout contact avec elle, elle devient prisonnière derrière les clôtures du port, ce qui prive les habitants du front de leur villes.

-Le clivage ville/port ne se limite pas uniquement à des ruptures spatiales et intentionnelles mais il affecte aussi des ruptures à dimensions sociales.

III.2. Les conséquences du clivage ville/port :

III.2.a. La perte de centralité :

- la ville de Bejaia et son port se présentes comme deux centralités qui se juxtaposent ,ils se développent d'une manière autonome, mais cela met la ville en défaillance, car elle est privé du port, à cause de contraste entre les deux natures et leurs activités, a poussé la ville a s'élève vers les hauteurs a la recherche de nouveaux terrains et d'un climat sain, la ville de Bejaia a perdu son port qui sensé d'être la force de sa centralité mais celui-ci la dégradé, en effet la ville perd son attractivité à cause de son port.

III.2.b. Dégradation de qualité de vie de la ville :

-La ville de Bejaia souffre d'une dégradation dans sa qualité de vie et cela due au clivage ville/port.

-La présence du port auprès de la ville pose de véritable problème, il y a le bruit des engins, les gazes provenant des camions et bateaux (pollution), et aussi le problème de circulation routière puisque le port de Bejaia est classé le deuxième après Alger donc le sur-flux qu'apport le port pour le transport de marchandises gênant la ville et ces habitants.

IV. Le processus de la reconversion du port de Bejaia :

-A l'instar de tous les ports, les nouvelles technique portuaires et pour des raisons nautiques : la taille croissante des navires nécessitant des tirants d'eau de plus en plus importante : les besoins en espace de stockage et de production de plus en plus vaste, les autorités algériennes ont vu indispensable de réalisé de nouveaux ports répandant aux nouvelles exigences.

-Le port de Djen-Djen (Jijel) est déjà fonctionnelle depuis 2009, il se trouve dans un site suburbain, ce port menace la place du port de Bejaia comme étant le deuxième port commerciale après Alger. A la présence de Djen-Djen qui dispose de plus de 18 mètre pouvait aussi accueillir des navires de gros porteurs par contre le port de Bejaia est limité naturellement par son site et son tirant d'eau qui dispose de 9 mètre de profondeur, cela ne lui permettra pas la réception des bateaux moderne, à cause de ces nouveaux besoins le port de Bejaia abandonnera son site historique au profit des site suburbain (le port de Djen-Djen) ce dernier engendrera par la suit le délaissement, le port de Bejaia aura besoin de changé son activité et cela par la reconversion de ses espaces délaisse afin de rendre le lien perdu entre la ville et le port , la ville reprend son port et regagne son front de mer.

-Et pour cela notre scénario est construit sur un principe analogique à partir de l'exemple analysé dans le chapitre précédent :

La ville	Superficie km ²	Population	Nature du port	Surface du port Ha
Dunkerque	43.89	89 882	Industriel	200
Bejaia	120.22	177 988	Industriel	156

-Tableau N 2 : Présente la similarité entre les deux villes.

-Source : Fait par l'auteur.

IV.1. Les avantages de la recomposition de la ville/port pour Bejaia :

-la recomposition ville/port pour le cas de Bejaia se montre non seulement comme une nécessité pour répondre à un délaissement futur des territoires portuaires et au clivage ville/port et ses problèmes qui en résultent, mais également comme une opportunité pour cette ville.

-Ce mouvement de reconquête a tous pour objectif d'adopter de nouvelles fonctions sur les anciens territoires portuaires qui est généralement tertiaires, qui a pour but d'améliorer et de répondre aux besoins de la ville.

-L'exemple de Dunkerque présentés dans la chapitre précédent témoigne les dernières opérations de réaménagements des waterfronts, A partir de cette exemples, on constate un ensemble de progrès en durabilités réalisé par la ville grâce à la recomposition ville/port, l'aménagement durable pour la ville de Bejaia dans le cadre d'une recomposition ville/port lui permettra de réaliser des progrès sur les trois principes piliers du développement durable et qu'on résume :

IV.1.a. Sur le plan social :

-Dans le cas de Dunkerque avec le projet 'Neptune et le grand large', on constate que la mixité sociale est devenu un souci dans ce type d'opération qui visent à toucher le maximum de tranches sociales et cela par la variation de type d'attractivité 'Mixité fonctionnelle' et type de logement.

❖ Perdre l'identité portuaire :

-L'identité portuaire de la ville est perdue à cause du clivage ville/port, et pour cela ses habitants l'aperçoit comme un patrimoine immatériel, la réouverture de la ville et son port vers la mer, lui permettra de retrouver cette identité.

IV.1.b. Sur le plan environnemental :

-La recomposition ville/port vise principalement à rouvrir la ville sur le port et également sur la mer, le nouveau caractère urbain pour le port permis à la ville d'avoir un aspect plus cohérent et un environnement plus propre grâce à la délocalisations des activités portuaires, ainsi l'adoption d'une nouvelle vitrine maritime moderne.

IV.1.c. Sur le plan économique :

❖ Nouvelle fonctions tertiaires :

- les terrains encore disponibles participent au développement de la ville et la mettre en valeur, la ville adopte de nouvelles activités d'actualité à caractère tertiaire, cela la redynamise et la transforme en un pôle économique attractif.

❖ Le Tourisme :

-La pratique du tourisme a permis à la ville de régénérer son économie et d'accroître son activité par leur nouvelle fonction, les villes portuaires qui ont subi la reconversion de leurs sites portuaires deviennent des destinations touristiques par exemple : cas de Lisbonne, son projet 'parc des nations' qui devient une destination touristique mondiale.

V. Conclusion :

-Actuellement la ville et son port vivent un clivage flagrant qui atteint son summum, ce dernier se présente sous différentes formes : spatiale, institutionnelle, et culturelle. Ces ruptures sont le produit de la déférence entre les deux natures de fonctions portuaire et urbaine. Les conséquences de ce clivage sont graves, le port devient la source de nuisance et de pollutions pour la ville et ses habitants, et la ville constitue un obstacle pour le fonctionnement de son port.

-Le phénomène clivage ville /port que vit la ville pousse à une recomposition qui sera assurée par la délocalisation de l'activité portuaire vers le nouveau port Djen-Djen à Jijel.

-En effet cette opération waterfront revitalisation sera une grande opportunité pour la ville, et une grande étape à franchir, cette recomposition s'avère bénéfique pour Bejaia. « L'ouverture des barrières entre la ville et son port assure le développement de ces deux camps au profit d'une ville durable » (AOUISSI.K.B) et par la suite un réaménagement du front d'eau pour la ville, ce dernier lui permettra de redynamiser son activité tertiaire et loisir afin que la ville reprend son image d'une ville portuaire et obtient une animation urbaine.

Conclusion Générale



VI. Conclusion générale :

-La ville et le port entretiennent des relations les plus complexes et les plus diversifiées, ce sont deux incontrôlables complices, lié à une place marchande, destination finale d'une route de transport, lieu d'échange et de brassage culturelle, pendant des siècles ses deux camps ont formé un système d'imbrication et de complémentarité, ce système a toujours fonctionné selon les déterminantes de nature technique et économique, mais l'apparition de la révolution industrielle a bouleversé les relations ville-port, le port devient comme principale moyen d'échange et sera confronté aux nouvelles exigences, cela a guidé à une forte séparation qui se manifeste par un ensemble de rupture (spatiale, institutionnelle et culturelle) comme pour notre cas d'étude la ville de Bejaia qui continue à souffrir un découpage on parle du **clivage ville/port** .

-Durant les années les années 50 et après ce phénomène s'est généralisé dans les villes portuaires au monde après la révolution industrielle, ce dernier a fait vivre la ville une véritable coupure avec son port, et a conduit à la délocalisation des anciens territoires portuaires au profit de nouveau site suburbain qui reprend mieux aux nouvelles exigences économique, ces espaces délaissés devient un potentiel important.

- Un mouvement de reconquête est apparu 'waterfront revitalization' son objectif est de rendre le lien entre la ville et le port cela par le réaménagement de ces espaces délaissés.

-La ville de Bejaia comme toutes les villes portuaires, elle continue à vivre ce phénomène clivage ville/port. A partir de cette recherche appliquée sur notre cas d'étude, nous a permis d'identifier les causes du clivage et ses formes.

-Et aussi la délocalisation de ces activités portuaires qui est très envisageable vers le port de Djen-Djen à Jijel dans un futur proche malgré que cette ville possède un port important, donc la ville souffre de la présence de son port qui lui tournait le dos et isole son front d'eau.

-Une opération 'waterfront revitalisation' s'impose, ce mouvement de reconquête a pour objectif d'adopter de nouvelle fonction qui sont généralement tertiaires pour ces anciens territoires et qui ont pour but d'améliorer et répondre aux besoins de la ville. Aussi permettra de ressouder la ville et son port qui deviendra un intermédiaire avec la mer. Donc le port sera appelé comme une nouvelle vitrine pour la ville, exprimé par de nouveaux édifices d'une architecture remarquable, plus modernes qui reflétera mieux le statut de la ville.

-A travers ces transformations la ville de Bejaia pourra rattraper son retard à long terme, et fera partie de grandes villes portuaires internationale.

Liste des figures :

-Figure 1 : Bande délimitées par la loi du 02-02 du 05-02-2002.....	11
-Figure 2 : Typologie spatio- fonctionnelle des villes portuaires.....	21
-Figure 3 : Schéma explicatif du Système ville- port fin XIXe et XXe siècle.....	23
-Figure 4 : schéma explicatif des conséquences du phénomène clivage ville/port.....	27
-Figure 5 : Evolution de la taille des navires (du haut vers le bas).....	28
-Figure 6 : Image 1.2.3. Les nouvelles infrastructures portuaires.....	29
-Figure 7 : Le modèle Anyport de J.Bird qui illustre le processus de délocalisation et délaissement des anciens ports.....	30
-Figure 8 : Exemple d'une friche portuaire dans le port de Genès.....	31
-Figure 9 : Situation port de Dunkerque.....	35
-Figure 10 : Les Chantiers de France (Normed) à l'époque où la construction navale occupait l'ensemble du site.....	36
-Figure 11 : Constructions des pont, Image 1.2.3 : citadelle, texel, université (la 1 ere phase du projet Neptune)	38
-Figure 12 : Différents constructions, Image 1.2.3. : Le musée portuaire, Le restaurant de l'université, Les logements collectifs (la 2eme phase du projet Neptune).....	38
-Figure 13 : Une Projection aérienne du futur aménagement du Grand Large (Dunkerque).42	
-Figure 14 : La ville de Bejaia avec son port.....	45
-Figure 15 : Bejaia en période Espagnol.....	49
-Figure 16 : : la ville vers 1830.....	55
-Figure 17 : Photo 1 et 2, les ruptures spatiales du clivage ville/port Bejaia.....	55

Liste des tableaux :

- Tableau 1 : Les grandes séquences technologiques sous-tendant l'évolution des waterfronts et du couple ville/port..... 25
- Tableau 2 : Présente la similarité entre les deux villes.....57

Liste des cartes :

- Carte 1 : Diffusion globale de la revitalisation du waterfront avec quelques exemples.....31
- Carte 2 : la morphologie du projet du Grand Large, Image 1.2.3.4.5.6 (la 2eme phase Neptune).40
- Carte 3 : l'installation du comptoir phénicien dans le monde.....46
- carte 4 : l'occupation de la ville par les romaines (Bejaia et son port).....47
- Carte 5 : l'évolution de la ville (période Hammadite).....48
- Carte 6 : La ville et le port, période espagnol (1555).....49
- Carte 7 : La ville de Bejaia en période Ottoman.....50
- Carte 8 : l'Evolution de la ville durant l'époque coloniale.....51
- Carte 9 : Plan de cadastral de la ville (1891).....52
- Carte 10 : la ville de Bejaia actuelle.....53
- Carte 11 : la rupture spatiale ville/mer dans la ville de Bejaia.....55

Bibliographie :

Les ouvrages :

Jacques Augarde, Bougie, la perle de l'Afrique du nord.1999.

Chaline Claude, Ces ports qui créent des villes, L'harmattan, 1994, paris.

Chaline Claude, Du port à la ville portuaire, L'harmattan, 1993, paris.

Hoylb.S, Revitalising the waterfront, international dimension of dockland developement , chichester,wiley,1998.

Bruyell Pierre, Dunkerque, des ports et des villes, 1998, p392.

Thèses et mémoires :

Aouissi Khalil Bachir, Le clivage ville/port : le cas d'Alger, mémoire magistère (EPAU) ,2013.

Tamani Djabra Fatiha, paramètres pour une stratégie de renouvellement urbain de l'interface ville/port : Cas d'Alger, 2014.

Hadef Rachid, Quel projet urbain pour un retour de la ville à la mer ? : Cas de Skikda, mémoire magistère, mémoire magister 2008.

Glaoui Khaoula, La reconversion du port de Tanger, port de Tanger-une entité de la ville, 2011.

Akrouh Anouar, La reconversion de la ville portuaire : une réconciliation de la ville avec le port, mémoire master 2, (Ecole nationale supérieur d'architecture, paris val de seine.2011).

Magali Henry, Ville portuaire en mutation, les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbaine Euro-méditerranéen- Mémoire licence, 2006.

Cours :

Aouissi Khalil Bachir, Typologies urbaines et architecturales en milieu littoral, la ville littorale au monde, Cour N : 03, master 1.2016.

Aouissi Khalil Bachir, Typologies urbaines et architecturales en milieu littoral, la ville littorale algérienne, Cour N : 04, master 1.2016.

Articles :

Emmanuel Boubacha, L'interface ville/port : espace- système en mutation, L'exemple de Nantes.

Claude Prelorenzo, reconversion portuaire : « un port, n'est pas un parc ».

Camille Tiano, Neptune : la requalification des friches industrialo-portuaires.

Site internet :

Ducruet César, 2008, typologie mondiale des relations ville-port, cybergeog : European journal of geography disponible sur : cybergeog.revues.org.

Mazy kristel : vers un développement intégré des interfaces villes-ports intérieurs, Disponible sur :

<http://www.umc.edu.dz/vf/images/ville%20et%20sante/TEXTES%20COLLOQUE%20LAUTES%20Avr%20Mai%202011/AXE%203%20La%20Metropolisation,%20Modernisation%20et%20projet%20urbain/KRISTEL%20MAZY.pdf>

R.Rogers , L'opération Neptune de Dunkerque ,Disponible sur : homreusers.brutele.be/psteel/pn1.html.

Vincent Bradel, Alain Guez, Les mutations portuaires , dans le cadre des villes de Marseille, Le havre et Nantes, Disponible sur : <http://fr.calameo.com>.

AIVP, faire la ville avec le port, disponible sur : <http://www.aivp.org>

Claude Prelorenzo , le retour de la ville portuaire, Disponible sur : cdlm.revues.org

Historique : Disponible sur : portdebejaia.dz

Aucame.2008. Le quartier du grand large de dunkerque, Disponible sur : http://www.aucame.fr/web/publications/etudes/fichiers/Fiche_Lisbonne.pdf.

Bing.com.

Fr. wekipidia.org.

