



République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique

Université SAAD DAHLAB BLIDA 01
Institut d'Architecture et d'urbanisme

Mémoire de Master 2 AZUL

(Joint en annexe le rapport explicatif du projet)

**Thème : Reconversion portuaire pour une nouvelle
interface ville-mer.**

Présenté par :

Bentahar Abderraouf

Bentahar Mohamed Abderrezak

Porteur de master :

Mr. Icheboubene Youcef (Maitre de conférences)

Encadré par:

Mr.: Ahmed Chaouch Nabil (Maitre assistant)

Mr.: Ameer Mohamed (Assistant vacataire)

2016/2017

REMERCIEMENTS

Il nous plait à travers la présentation de ce modeste mémoire de louer Allah le tout puissant qui nous a permis d'accomplir ce travail.

On tient à exprimer nos remerciements et notre respect au porteur du master
Le **Dr Icheboubene Youcef** pour ses orientations précieuses, sa rigueur, sa générosité et ses conseils.

On remercie notre encadreur **Mr Ahmed Chaouch Nabil** pour ses précieuses orientations, sa patience et son soutien continu moral et technique. Nos remerciements à **Mr Ameur Mohamed** pour ses conseils et tout ce qu'il nous a donné.

Nos respects aux président et membres de jury qui nous font l'honneur d'accepter et d'évaluer notre travail. Et d'apporter leurs réflexions et leurs critiques scientifiques...

Ainsi qu'à toute personne ayant contribué à la maturation de ce modeste mémoire de près ou de loin.

DEDICACE

A

Nos parents qui nous ont toujours encouragés, soutenus, accompagnés durant tout notre parcours, pour leurs sacrifices et soutien moral.

A

Nos frères Abderrahim et athmane pour leur disponibilité et soutien.

A

Notre seul et unique sœur.

A

Toute notre famille pour son soutien et encouragement.

A

A nos amis et collègues.

Résumé :

Les villes littorales ont été de tout temps les plus souhaitées tant pour le développement d'activités purement touristiques que pour d'autres activités économiques. Elles étaient qualifiées de laboratoires d'innovations en matière d'architecture et d'urbanisme.

Parmi ces activités on note l'activité portuaire ou les ports ont longtemps représenté un lieu d'échange et de production commerciale qui booste l'aspect économique de la ville. Frappés par le phénomène de désaffectation aujourd'hui ils connaissent l'apparition des friches abandonnées ou sous exploitées dont l'apparition est due aux mutations économiques au détriment de la zone urbaine ou ils y sont imbriqué, et causant ainsi une rupture ville mer.

Toutefois, ces vastes espaces abandonnés représentent un potentiel foncier très important et peuvent se prêter à de nouvelles vocations et du coup, offrent des occasions d'affaires rentables et une opportunité pour revaloriser l'image de la ville et répondre à ses nouveaux besoins tout en redonnant vie à la relation ville mer.

Plusieurs scénarios mondiaux ont connue la revalorisation de leurs espaces portuaires, nous avons retenue l'exemple de Marseille et le projet Euroméditerranée pour mieux appréhender le problème du clivage ville port qui obstrue le contacte de la ville à sa mer.

ملخص:

لقد باتت المدن الساحلية دائما الأكثر شعبية على حد سواء لتطوير الأنشطة السياحية البحتة وغيرها من الأنشطة الاقتصادية. كانت تسمى مختبرات الابتكار في مجال الهندسة المعمارية والتخطيط الحضري. ومن بين هذه الأنشطة نلاحظ نشاط الميناء حيث تمثل الموانئ منذ فترة طويلة مكان التبادل والإنتاج التجاري الذي يعزز الجانب الاقتصادي للمدينة. ضربت من ظاهرة الإيقاف من الخدمة واليوم يعرفون ظهور الأراضي المهجورة أو المستغلة تحت سطح الأرض والتي يعود سببها إلى التغيرات الاقتصادية التي تلحق الضرر بالمنطقة الحضرية حيث تتشابك، مما يؤدي إلى تمزق بحر المدينة. ومع ذلك، فإن هذه المساحات المهجورة واسعة تمثل إمكانات كبيرة جدا من الأراضي ويمكن أن تكون مناسبة للدعوات الجديدة، وبالتالي، توفر فرص تجارية مربحة وفرصة لإعادة تقييم صورة المدينة وتلبية احتياجاتها الجديدة في حين وإعطاء الحياة مرة أخرى إلى علاقة البحر المدينة. وقد عرفت عدة سيناريوهات عالمية إعادة تقييم مساحة الموانئ، احتفظنا بمثال مرسيليا ومشروع يوروميديتراني من أجل فهم أفضل لمشكلة ميناء مدينة الانقسام الذي يعيق اتصال المدينة ببحرها.

Abstract:

Coastal towns have always been the most popular both for the development of purely tourist activities and for other economic activities. They were called innovation laboratories in the field of architecture and urban planning.

Among these activities we note the port activity where the ports have long represented a place of exchange and commercial production that boosts the economic aspect of the city. Struck by the phenomenon of decommissioning today they know the appearance of abandoned or under exploited wasteland whose appearance and due to economic changes to the detriment of the urban area where they are intertwined, and thus causing a rupture city sea.

However, these vast abandoned spaces represent a very important land potential and can lend themselves to new vocations and thus, offer profitable business opportunities and an opportunity to revalue the image of the city and meet its new needs while giving life back to the city sea relationship.

Several global scenarios have known the revalorization of their port space, we have retained the example of Marseille and the project Euroméditerranée to better understand the problem of cleavage city port that obstructs the contact of the city has its sea.

Table des matières

Remerciement

Dédicace

Résumé

I – INTRODUCTION GENERALE9

1- Présentation de l’option10

2 -Structure de mémoire.....12

II- ETAT DE CONNAISSANCE13

Section 01 : Thematique général13

1.1 - Présentation du littoral et de la ville littorale13

1.2 - Connaissance de la ville littorale en général13

1.2.1- Les particularités urbanistiques de la ville littorale.....13

1.2.2- Les Particularités architectural de la ville littorale17

1.2.3- Les particularités sociales de la ville littoral20

1.3 - Connaissance de la ville littorale Algérienne.....21

1.3.1- Les particularités urbanistiques de la ville littorale algérienne22

1.3.2- Les particularités architecturales de la ville littorale algérienne.....23

1.3.3- Lois et réglementations des villes littorales algériennes.....24

Section 02 : Thématique spécifique.....26

2.1-Port et ville portuaire 26

2.1.1- Le Port26

2.1.1. a-Définition du port26

2.1.1. b- Composantes, morphologie et typologie fonctionnelle des ports ..26

2.1.1. c- Développement face à la mondialisation28

2.1.2- La ville portuaire.....29

2.1.2. a- Définition Littéraire de la ville ortuaire29

2.1.2. b- Difficulté de définition de la ville portuaire	30
2.1.2. c-Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires.....	31
2.1.2. d- Théorisation de la ville portuaire	32
2.2-Relation ville/port.....	34
2.2.1-Interface ville/port.....	35
2.2.1. a- Définition	35
2.2.1. b- Délaissement de l'interface ville/port	36
2.2.1. c- Clivage ville/port	37
2.2.1. d- La reconquête urbaine du WATERFRONT.....	38
2.2.1. e- Les générations de waterfronts	39
2.2.2-Reconversion de l'interface ville/port.....	41
2.2.2- a- Enjeux de la reconversion	41
2.2.2. b- Opérations de reconversions portuaires.....	43
<u>III - CONCLUSION GENERALE</u>	45
<u>IV - BIBLIOGRAPHIQUES</u>	46
<u>V - ANNEXE :</u>	

1. Rapport explicatif de projet

I – INTRODUCTION GENERALE :

La bande côtière séduit d'emblé par la beauté de ses sites, la mer lui confère notoriété, Attractivité et un rôle stratégique dans les perspectives de développement grâce à ses caractéristiques remarquables sur le plan urbanistique et architectural, ainsi les particularités paysagères, socio-économiques et ses particularités physiques, et climatiques.

Le littoral est l'espace de contact, l'interface entre la terre et la 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 marquées par la présence de la mer.

En effet le littoral abrite un grand nombre d'écosystèmes les plus complexes, les plus divers, les plus productifs de notre planète.

Actuellement; près de la moitié de l'humanité vit sur la bande côtière et la mondialisation des échanges, l'industrialisation des côtes et l'essor du tourisme balnéaire accélèrent la concentration du peuplement et des activités le long des rivages.

Cette littoralisation pose le problème de la comptabilité entre le développement économique et la protection de l'environnement.

Pour que le littoral conserve sa productivité et ses fonctions naturelles, il faut améliorer la planification et al gestion de son développement. L'aménagement des zones littorales doit se fonder sur une base scientifique tenant compte de ses caractéristiques géomorphologiques et climatiques et conciliant les exigences des divers secteurs économiques.

1-Présentation de l'option

L'option AZUL (Architecture en Zones Urbaines Littorales) s'intéresse au rapport Site/Projet. Cela ne veut pas dire que le projet est relégué au second plan ; au contraire un bon projet dans notre option est celui qui s'intègre judicieusement dans son environnement naturel, social et économique.

Les particularités d'un site donné, doivent être prises en considération dans notre manière de penser, de produire et d'organiser nos espaces de vie.

- **Choix de master azul:**

Notre choix d'intervention en zones littorales est motivé par des particularités qui distinguent ces zones du reste du territoire et par les mécanismes de leur développement qui sont très complexes.

Ces particularités résident d'abord dans les qualités que les villes du littoral possèdent à travers l'histoire sur les différents plans ou les modèles d'architecture et d'urbanisme qui présentent des caractères originaux par rapport aux modèles urbains courants¹.

Figure 1 : Littorale de la cote de MIAMI



Source : <http://search.travelandleisure.com/?q=miami&op=Search/>
Le 20/09/2017

¹ MIGNOT, Claude. La Villégiature retrouvée : les réseaux de la recherche. In Situ, revue des patrimoines [en ligne], (2005), n°4.

- **L'objectif principal de l'option :** est d'intervenir convenablement sur le littoral, en procédant par :
 - Une connaissance générale du littoral sur le plan naturel, économique, socioculturel, architectural et urbanistique.
 - Une identification, compréhension et explication des indicateurs, contraintes et problèmes marquant la production architecturale et urbanistique en zones littorales.
 - Réalisation d'un projet prenant en compte les spécificités de la ville. Il s'agit de l'historique, le relief, etc. La finalité escomptée, est de redonner aux villes littorales leur image architecturale et urbanistique et, ainsi que la vie agréable dont elles jouissaient autrefois.

- **Les intentions sont :**
 - Une meilleure adaptation aux particularités du milieu littoral, dans notre manière de produire et une organisation parfaite de l'espace bâti.
 - Réfléchir à une démarche de développement durable, ceci pour une durabilité dans le temps, pour une meilleure protection et aussi pour une mise en valeur des potentialités de nos espaces littoraux,
 - Redonner à ces villes littorales leur image architecturale et urbanistique et une vie agréable dont elles jouissaient autrefois.

Figure 2 : Façade maritime de MIAMI



Source : <https://www.discotech.me/miami/>
Le 23/09/2017

2-Structure de mémoire

Notre démarche d'étude est comme suit:

- **Une introduction générale :** Qui contient la présentation de l'option ainsi que ses objectifs et un aperçu sur le contexte mondiale du littorale.
- **L'Etat des connaissances :** Qui est en deux sections, la première section la thématique générale (Architecture en zone urbaine littorale) ou est développé la présentation du littorale et de la ville littorale ainsi que les connaissances de cette dernière en générale ces particularités urbanistique et architecturale, et les particularités sociale, aussi les connaissances de la ville littorale algérienne et ces particularités urbanistique et architecturale et des lois et réglementations des villes littorale algérienne. Au niveau de la deuxième section qui est la thématique générale (La reconversion portuaire) nous avons traité les définitions du port et de la ville portuaire leurs composants et leurs compositions spacio-fonctionnelle ainsi que la relation de la ville avec le port.la relation ville/port nous a menés à l'interface ville/port et la reconversion de cette dernière.
- **Le rapport explicatif du projet :** Il contiendra les motivations du choix de la ville, sa lecture historique sur le plan architecturale et urbanistique pour définir un constat générale, sur le quel nous nous somme basé pour choisir le site d'intervention, également les principes d'aménagement du plan d'aménagement (schéma de principe, plan d'action) ainsi que les étapes d'élaboration du projet architecturale (logique d'implantation, genèse de la forme, et l'organisation fonctionnelle, dossier graphique).

II- ETAT DE CONNAISSANCES

Setion 01 : Thematique general (Arhitecture en zone urbaine littorale)

1.1 - Présentation du littoral et de la ville littorale

La ville littorale, à travers son emplacement spécifique et son point de contact terre et mer, a présenté des particularités économiques et sociales, surtout architecturales et urbanistiques qu'on ne trouve pas dans les autres villes d'intérieurs, le rapport site/ville devient de plus en plus complexe et influe sur la production urbaine et architecturale, .la ville littorale a toujours présenté un laboratoire en terme de production architecturale et urbanistique.

1.2 - Connaissance de la ville littorale en général

1.2.1- Les particularités urbanistiques de la ville littorale

- **Développement parallèle à la mer :**

La proximité de la mer constitue un avantage pour l'économie des villes littorales sur un terrain plat (dominance des activités balnéaires) Pour bénéficier de cette vue sur la mer, la croissance de la ville se fait parallèlement à la côte en adoptant une tracée linéaire avec la

création des percées perpendiculaires. Pour garder des liens visuels vers la mer, ceci influera sur l'architecture par le type et l'orientation des ouvertures, des balcons et des terrasses, Elles se développent selon un facteur principal: **avoir un pied dans l'eau.**

Figure 6 : ile de Réunion-France.



<http://fr.canoe.ca/voyages/destinations/europe/archives/2013/08/20130829-112416.html/Le 12/03/2017>

- **Développement perpendiculaire à la mer:**

Le cas des terrains accidentés ou presque montagneux, la morphologie peut présenter une contrainte lors de la construction, les constructions implantés sur ces sites surélevés et les roches bénéficient d'une ventilation naturelle et une bonne protection naturelle contre les vents et l'humidité, Leurs tracés urbain suit la morphologie du terrain selon les lignes de crête, créant des formes organiques ainsi

obtenant une dégradation de niveau pour avoir une vue globale sur le paysage maritime.²

Figure 7 : Barcelone une ville qui s'est développée parallèlement à la mer.

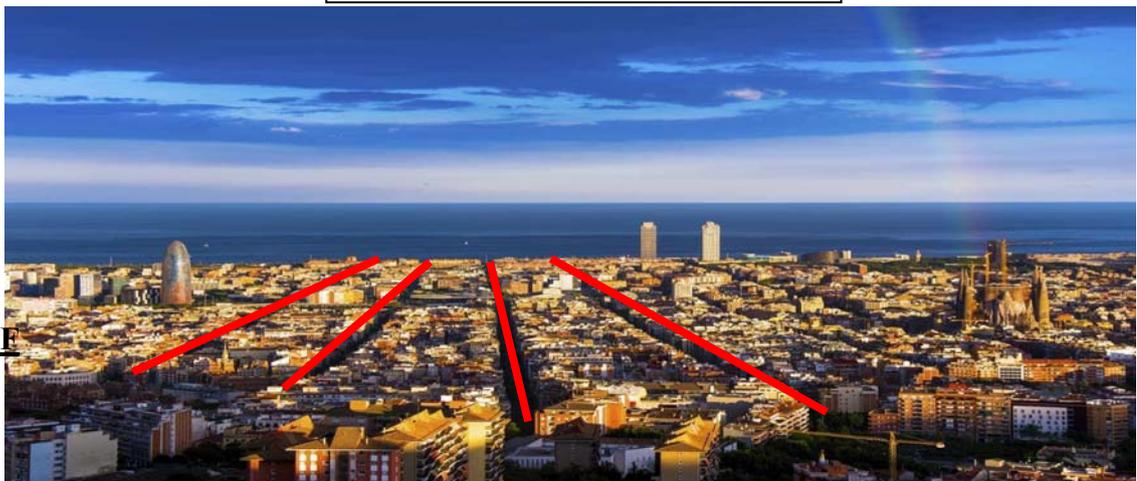


http://www.luxurydreamhotels.com/fr/hotels/W_Barcelone.html /
Le 12/03/2017.

- **Les perses vers la mer:**

Le développement des villes littorales a donné naissance à des percées qui assurent le contact visuel entre la ville et la mer et le contact physique mis en avant par l'édification des ruelles, boulevards et des axes mécaniques, elles aboutissent généralement à des places et des terrasses aménagées qui donnent sur la mer, les percées ont également un rôle de ventilation lors de l'extension de la ville.

Figure 8 : Percées visuelles à Barcelone.



<http://www.spain.info/fr/que-quieres/ciudades-pueblos/grandes-ciudades/barcelona.html> / Le 12/03/2017.

² MIOSSEC Alain, les littoraux entre nature et aménagement, (12/2004). Edition Armand Colin.

▪ **Différents types de villes littorales**

Ville à vocation touristique:

Une ville balnéaire est aménagée en vue d'une activité principale; le tourisme des bains de mer, le mode des bains de mer commence à se développer et connaît une nouvelle vigueur après la seconde guerre mondiale et devient une destination estivale de choix.

Le tourisme balnéaire nécessite en effet des équipements spécialisés : ports de plaisance, marinas (station balnéaire aménagée autour d'un port de plaisance), hôtels, golfs, piscines, grands ensembles immobiliers... et infrastructures de transport (autoroutes, aéroports) pour faciliter l'accès des estivants.

Figure 9 : Antalya Turquie.



<https://www.getyourguide.fr/antalya-l172/>
Le 08/01/2017.

Figure 10 : Musée Mucem de Marseille France.



<http://laure-agnes-caradec.fr/lesite/article-de-la-provence-le-coeur-de-marseille-semballe-maintenant-pour-la-joliette/>Le 13/05/2017.

Le Tourisme est Rattaché aux loisirs et à la santé, il englobe également l'ensemble des activités économiques auxquelles la personne fait appel lors d'un déplacement inhabituel (transports, hôtels, restaurants, etc...)

Dans les villes touristiques (balnéaires), on constate que l'espace public domine l'espace privé ; exemples des placettes, des promenades et des corniches piétonnes.

Ces espaces sont créés pour avoir une ouverture sur la mer, ils découlent aussi de nos pratiques sociales en donnant une forme à notre manière de vivre.

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

- *Tourisme de santé,*
- *Tourisme balnéaire,*
- *Tourisme culturel,*
- *Tourisme vert*

Villes à vocation portuaires :

La présence d'un élément très important comme le port peut-être à vocation industrielle et commerciale (port de commerce et d'industrie), touristique (port de plaisance) ou un port de pêche. On compte plusieurs types de port :

- *Port de commerce et d'industrie*
- *Port de pêche*
- *Port de plaisance*

Figure 11 : Port de commerce de Lorient, France.



[https://reporterre.net/Les-ports-europeens-sont-devenus/Le 10/09/2017.](https://reporterre.net/Les-ports-europeens-sont-devenus/Le-10/09/2017)

Figure 12 : Port de plaisance la rochelle.



[http://www.mativi.fr/les-films/les-chantiers-amel-a-la-rochelle.html,9,19.](http://www.mativi.fr/les-films/les-chantiers-amel-a-la-rochelle.html,9,19)
Le 10/09/2017.

Figure 13 : Port de pêche de Casablanca.



https://www.medias24.com/images/photos_articles/big/Port-de-peche-de-casa-ANP.jpg/ Le 15/09/2017.

1.2.2- Les Particularités architecturale de la ville littorale

Les constructions de type balnéaire en général sont caractérisées par :

- **L'implantation et l'orientation des bâtiments:**

Afin de profiter de l'ensoleillement et de l'exposition favorable dont jouit-la région littorale, la bonne orientation des façades, ainsi que la disposition des espaces de vie et les surfaces vitrées sont les plus importantes lors de la conception, la meilleure disposition étant NORD-SUD.

- **La forme et la volumétrie:**

La forme, renvoie à un volume qui n'est pas simplement défini par sa configuration géométrique (composition de figures simples: cube, pyramide, sphère...);mais aussi par des propriétés visuelles et sa métaphore et surtout Le rapport à l'environnement³.

- les éléments climatiques imposent aussi la forme architecturale comme les vents
- Les facteurs économiques : réalisation de projets attractifs peut devenir comme une source de revenu pour la ville.

Figure 14 : Tour d'habitation Malmö-Suède.



<http://projets-architecte-urbanisme.fr/tour-turning-torso-signe-renouveau-malmo/>Le 22/01/2017.

Figure 15 : Hôtel Sheraton Alger.



http://www.vitamedz.org/sheraton-club-des-pins/Photos_17418_56395.htmlLe 22/01/2017.

³ La revalorisation du front de mer de Zeralda. Promotion 2006-2007.

- **Les matériaux de construction et les couleurs:**

Les matériaux :

- l'utilisation De la brique, le béton, le béton cellulaire, les panneaux isolés, le bois naturel, le verre.
- éviter l'utilisation de l'acier (les problèmes de corrosion).
- le choix de ces matériaux est fait en prenant en considération les facteurs climatiques(le soleil, les vents l'humidité et pluie, et les risques naturels comme la corrosion causée par les airs salins.

Les couleurs:

- claires en revêtement des façades tel que le blanc et le bleu qui rappellent la couleur de la mer et qui reflètent la lumière et diminuent la quantité d'énergie solaire absorbée.

Figure 16 : Plages aquitaines France.



<https://www.tripadvisor.com/LocationPhotoDirectLink-g187089-d11925705-i234016695-Port/de/Saint/jean/de/Luz-aint.fr/Le 10/09/2017>

Figure 17 : Alger la blanche.



[http://diarrassaada.alger.free.fr/i2-mes_voyages_05_78.html/Le 11/06/2017.](http://diarrassaada.alger.free.fr/i2-mes_voyages_05_78.html/Le 11/06/2017)

Figure 18 : Hôtel HILTON Alger.



[http://www.hiltonhotels.com/fr_FR/algerie/hilton-alger/Le 11/06/2017.](http://www.hiltonhotels.com/fr_FR/algerie/hilton-alger/Le 11/06/2017)

- **Le traitement des façades:**

Les façades:

- Des façades avec un jeu de décrochement dans la volumétrie, afin d'assurer un certain confort (aération, ventilation, éclairage naturel) à l'intérieur des bâtis.
- Afin de résoudre la contradiction entre vents dominants et vue sur la mer ainsi que le confort d'été, les constructions au bord de la mer doivent être dotées:
- De diverses formes géométriques (forme dégradée, courbée...) ainsi que des formes qui se basent sur les métaphores.
- De masques architecturaux ou protections fixes: les flancs, les auvents, les loggias.

Les ouvertures :

- Utilisation des grandes ouvertures et baies vitrées pour mieux profiter de l'éclairage naturel, l'ensoleillement, l'aération et la ventilation) et des vues panoramiques. Et aussi la protection du rayonnement solaire; on utilisant des éléments de protection (pare soleil horizontal, pare soleil vertical).⁴

Figure 19 : Utilisation d'ETFE pour la transparence et le jeu de façade.



<http://www.birdair.com/tensile-architecture/membrane/etfe/Le19/11/2016>.

Figure 20 : Villa cote d'azur avec ouvertures donnant sur la mer.



<http://elssyclipss.chez.com/10%20Les%20Villas.html/Le11/09/2017>.

⁴ Pour une meilleure image touristique de la ville de Cherchell promotion 2015/2016.

▪ **Les espaces de transition:**

Une importance particulière est donnée à l'espace extérieur par l'utilisation d'espaces ouverts pour profiter du soleil et de la vue sur la mer (balcon, terrasse belvédère auvent galerie kiosque loggia pergola...).

Figure 21 : Terrasse d'une villa a Tahiti avec espace vue sur mer.



<http://www.tahitipearlbach.pf/fr/premium-suite-duplex-vue-ocean/>
Le 28/04/2017.

1.2.3- Les particularités sociales de la ville littorale

Une grande partie de la population mondiale, vit près des côtes. Les territoires urbanisés couvrent 13,1% de la surface des communes littorales en 2000, cette part monte à plus de 27% à moins de 500 mètres de la mer et décroît au fur et à mesure que l'on s'éloigne des rivages. Une grande part de la population mondiale, vit près des côtes, afin de tirer profit des ressources marines et pour participer au commerce international. En effet la présence de la mer stimule l'économie ce qui explique le développement urbain des littoraux et l'attrait qu'il exerce sur la population avec l'accentuation de la concentration des populations.

▪ **Particularités des habitants du littoral:**

Mode de vie:

- C'est la façon dont une personne ou un groupe vit.
- Les habitants du littoral sont des gens ouverts décontractés, insoucians et aventuriers, aiment vivre en plein air (le climat est à l'origine).et en présence d'activités saisonnières.

L'impact sur l'architecture et l'organisation du bâti:

- La relation entre ce type de comportement et la configuration physique est immédiat se manifestant par la maison à patio les maisons avec perrons et les terrasses, suivant les traditions et religion de chaque région.

- Les villes du littoral se développent parallèlement à la mer avec des échappées visuelles vers cette dernière.
- Terrasses vers la mer et front de mer (lieux de rencontre et d'échange culturel)

Comportements:

Les comportements des habitants du littoral se distinguent par une sociabilité appréciable et une hospitalité distincte avec le touriste, car le tourisme est la source de revenu principal. Ceci inclus qu'ils sont serviables agréables et passionnés par la mer.

1.3 - Connaissance de la ville littorale Algérienne

Le littoral algérien s'étend sur 1 200 kilomètres de plages bordées d'une mer turquoise. D'une superficie de 9824 km², 0.4% de celle du pays, il représente un écosystème riche et fragile. Cet espace littoral couvre 159 communes maritimes Regroupant toutes les grandes villes sur son territoire, et regorgeant de sites naturels magnifiques.⁵

D'Oran la Radieuse à Annaba, en passant par Alger la blanche et les criques sauvages de Kabylie, le littoral fait assurément le bonheur des randonneurs, baigneurs, et amateurs de pêche et sports nautiques.

L'activité touristique de cette partie de l'Algérie n'empêche pas la préservation de la faune et de la flore marines. Véritable lieu de détente, le littoral algérien est également un lieu riche en histoire, le bord de mer étant jalonné de plusieurs sites archéologiques de l'époque antique ou ottomane.

Figure 22 : La ville d'Alger.



<http://alger50.org/cms/images/stories/port/alger-1962-pano-1280-w.jpg>/Le 25/03/2017.

Figure 23 : La ville d'Annaba.



http://www.vitamedz.org/annaba-by_1820_20988_23_1.html/Le 05/04/2017.

⁵ www.wikipédia.com

Figure 24 : La ville d'Oran.



<http://www.algerie360.com/economie/economie-algerie/prevue-le-27-fevrier-prochain-la-tripartite-se-deroulera-a-oran/Le 27/12/2016>.

1.3.1- Les particularités urbanistiques de la ville littorale algérienne

Le littoral en Algérie représente un écosystème fragile et constamment menacé de dégradation en raison de la concentration de la population (2/3 de la population sur 4% du territoire), des activités économiques et des infrastructures industriels le long de la bande côtière.

On peut classer les villes littorales algériennes comme suit :

Grandes villes :

Comme le cas d'Alger, Oran, Annaba qui sont de grande ville de part leur grande urbanisation ainsi que leur grande population.

Moyennes villes :

Comme Jijel et Mostaganem qui sont des villes dont l'urbanisation est un peu moins étendue que celle des grandes villes littorales algériennes ainsi qu'une moyenne population.

Figure 25 : Vue des hauteurs d'Alger.



http://www.chaineeldjazair.com/index.php/fr/chaine_eldjazair/contact/Le 21/11/2016.

Petites villes :

Comme Azzefoune, qui sont des villes qui possèdent un périmètre urbain assai petit et une petite population.

Figure 26 : La ville de Mostaganem.



<http://www.reflexiondz.net/L-HISTOIRE--DE-MOSTAGANEM/> Le 25/09/2017.

Figure 27 : La ville d'Azzefoune



http://www.elwatan.com//images/2012/08/13/supp1_1132160_465x348.jpg/Le 02/01/2017.

L'état a préféré s'intéresser aux grandes villes qui sont Alger, Oran et Annaba et quelques moyennes villes comme Tipaza et au détriment des petites villes (Azeffoun) qui restent relativement délaissées ou en stagnations.

Ceci a engendré un déséquilibre sur le plan urbanistique, les grandes villes ont connu une forte urbanisation (elles sont sur-urbanisées) à l'encontre des petites villes qui sont sous-urbanisées⁶.

1.3.2- Les particularités architecturales de la ville littorale algérienne

Les Villes littorale algérienne sont caractérisé essentiellement par la présence de l'architecture coloniale on peut constatés a travers les façades de plusieurs villes (alger, annaba, oran, bejaia, cherchel...).

Après l'indépendance l'Algérie a bâti vit et d'une manière non réfléchi ce qui a déteint sur l'architecture post coloniale. Actuellement l'Algérie envisage de prendre en main le bâti littorale ce qui donnera un impacte direct sur l'aspect architecturale des ces villes.

⁶ Mr Aouissi K.B. La ville littorale Algérienne.

Figure 28 : Façade coloniale de la ville d'Alger.



<http://www.alger-city.com/pics/ville/ville-alger.jpg>
Le 24/12/2016.

1.3.3- Lois et réglementations des villes littorales algériennes

La loi littorale fixe une politique globale d'aménagement, de protection et de mise en valeur. La réalisation de cette politique d'intérêt général implique une coordination des actions de l'Etat et des collectivités locales, ou de leurs groupement⁷s.

Ces lois ont pour but :

- Préserver le patrimoine culturel et naturel de la zone littorale.
- Encourager de part l'implantation les activités économiques.
- Encourager la recherche et les découvertes en ce qui concerne les ressources littoral.
- Mettre en place des lois qui interdisent l'empiétement sur des zones naturelles ou patrimoniales.

Quelques lois du littoral:

Loi n° 02-02 du 22 Dhou El Kaada 1422 correspondant au 5 février 2002 relative à la protection du littoral.

La présente loi a pour objet de fixer les dispositions particulières relatives à la protection et à la valorisation du littoral

⁷ MEGHFOUR KACEMI MALIKA et TABET AOUL KHEIRA, Intégration des spécificités du littoral dans les documents d'urbanisme.

**Loi n° 03-02 du 16 Dhou El Hidja 1423 correspondant au 17 février 2003
fixant les règles générales d'utilisation et d'exploitation touristique des plages.**

La présente loi a pour objectifs :

- la protection et la valorisation des plages en vue de faire bénéficier les estivants de la baignade, de la détente et de toutes les prestations qui s'y rapportent,
- la réunion des conditions d'un développement harmonieux et équilibré des plages répondant aux besoins des estivants en matière d'hygiène, de santé, de sécurité et de protection de l'environnement,
- l'amélioration des prestations de séjour des estivants,
- la définition d'un système de loisirs intégré et compatible avec les activités balnéaires.

**Loi n° 03-03 du 16 Dhou El Hidja 1423 correspondant au 17 février 2003 relative
aux zones d'expansion et sites touristiques.**

La présente loi a pour objectifs :

- L'utilisation rationnelle et harmonieuse des espaces et ressources touristiques en vue d'assurer le développement durable du tourisme.
- L'intégration des zones d'expansion et sites touristiques ainsi que les infrastructures de développement des activités touristiques dans le schéma national d'aménagement du territoire
- La protection des bases naturelles du tourisme
- La préservation du patrimoine culturel et des ressources touristiques à travers l'utilisation et l'exploitation, à des fins touristiques, du patrimoine culturel, historique, culturel et artistique
- La création d'un bâti aménagé et adapté au développement des activités touristiques et la sauvegarde de sa spécificité.

Section 02 : Thématique spécifique (Reconversion portuaire)

2.1-Port et ville portuaire

2.1.1-Le Port

a-Définition du port :

Les ports se définissent comme des points de contact ou espaces d'interface et de liaison entre deux sphères de transport, soit les sphères terrestre et maritime.

Le port étant un équipement structurant, constitue un outil incomparable en matière d'aménagement du territoire et contribue souvent, d'une manière décisive au décollage économique des régions qu'il dessert. Un grand port devient une ville, un pôle de croissance industriel, un facteur avec une influence déterminante sur le développement régional et national⁸.

b- Composantes, morphologie et typologie fonctionnelle des ports :

Plusieurs facteurs définissent la nature du site portuaire et déterminent l'inscription spatiale des ports dans le territoire maritime et terrestre. Ces composantes sont les marqueurs de leurs inégalités de rayonnement, à savoir:

Les infrastructures :

- Les infrastructures portuaires : Ils constituent l'ossature d'un port, leurs natures et leurs qualités déterminent sa performance technique, et se résument en *Les ouvrages extérieurs, Les ouvrages intérieurs*.

Figure 29 : Port du Havre France.



www.grandsportsmaritimesdeFrance/observatoiresportuaires.fr
Le 22/03/2017.

Figure 30 : Port de Lorient.



<https://www.international-horizons.com/en/the-maritime-economy-of-lorient/> Le 22/03/2017.

⁸ AKROUH Anouar /La reconversion de la ville portuaire, une réconciliation de la ville avec le port.

- Les superstructures portuaires : Ce sont les installations de stockage de marchandises ou celles du transbordement et trafic voyageurs.

Figure 31 : Port de Saint Nazaire.



<http://www.tourisme-lepouliguen.fr/st-nazaire-le-port-de-tous-les-voyages-visite-des-chantiers-navals.html/> Le 26/03/2017.

Morphologie et typologie fonctionnelle des ports :

Il existe entre 6 000 et 7 000 ports dans le monde et il existe de nos jours plusieurs types de ports spécialisés dont il est possible de répartir sous deux catégories: les ports monofonctionnels et les ports multifonctionnels.⁹

- Les ports *monofonctionnels* traitent un nombre restreint de produits, la plupart étant du vrac (matières premières).
- Les ports *multifonctionnels* s'étendent sur de vastes territoires où une gamme de services de transport et d'activités industrielles cohabite.
- La fonction de *transbordement* : assurant une fluidité du transfert
- Les fonctions *économiques* : Cette fonction regroupe divers activités :

-La fonction de transit : Le port se trouve à la jonction de deux trajets maritime et le terrestre. Pour cela, le port développe des relations maritimes aussi bien avec l'outre mer qu'avec l'arrière pays.

-La fonction industrielle : Cette fonction concerne les trafics des marchandises qui passent par le port en raison des établissements industriels qui y sont installés ou dans ses environs immédiats.

⁹ RODRIGUES-IMALTA R, « Villes portuaires horizons 2020 », Méditerranée, 111 2008,

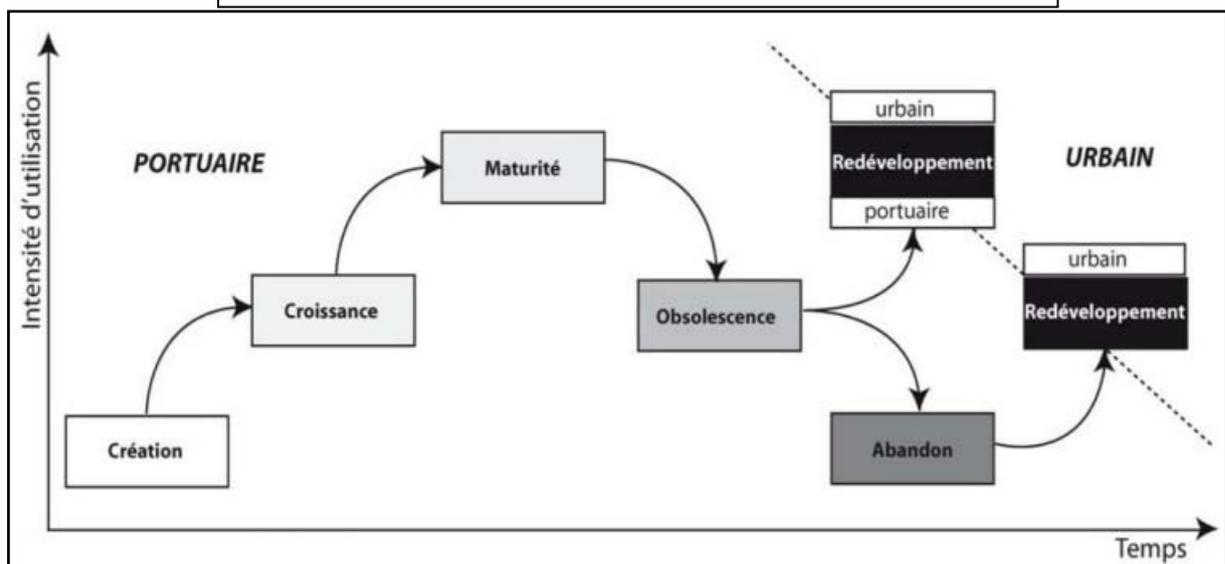
- Les fonctions de *plaisance* et de *pêche* : Il s'agit de la pêche industrielle et la pêche locale représentée par les petits métiers, ainsi que des activités de loisirs et celles liées à la mer (Restaurants, pêche, etc.).

c-Développement face à la mondialisation :

Les ports ont historiquement fourni la liaison entre transport maritime et terrestre, c'est à la fois une frontière et un trait d'union entre les milieux maritimes et terrestres, essences même de l'internationalité des échanges et du développement économique mondial. Autrefois la concurrence entre les ports étaient quasiment absente, elle se justifie par le déroulement de ses activités à proximité de la zone portuaire, de son arrière pays, ainsi qu'à l'absence d'autres moyens de transferts efficaces (voies aériennes, voies terrestre, etc.), aucune retombée n'étant à craindre en la matière. Mais tel n'est plus le cas aujourd'hui. Ces ports se retrouvent soudainement sur un même marché concurrentiel, en quête de marchandise dans un arrière pays commun. Les concurrents viennent à la fois du voisinage et de secteurs lointains, où « Seuls les plus forts survivent et se développent ».¹⁰

Les villes et les ports ont évolué rapidement et leurs relations ont changé de nature : Le port s'est coupé progressivement de la ville en s'éloignant ou en traçant des frontières.

Figure 32 : Le concept de cycle de vie d'un équipement portuaire.



Séminaire « conflits et territoires » [www.lavaud.letilleul@club-internet.fr/Le 18/09/2017](http://www.lavaud.letilleul@club-internet.fr/Le%2018/09/2017)

¹⁰ CHALINE Claude, « Ces ports qui créent des villes », édition l'Harmattan, Paris, 1994.

Une grande partie des activités portuaires s'est alors délocalisée hors du territoire urbain, et les anciennes installations portuaires au cœur des villes ont été progressivement délaissées, car devenues obsolètes. Ainsi, les espaces à l'interface de la ville et du port constituent dorénavant une véritable rupture au sein des villes portuaires. (Figure 32)

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

La vie d'un port est ponctuée de croissance et de crise de ses activités qui ont un impact direct sur la forme de la ville. De ce fait, une nouvelle approche est désormais en marche : celle visant à rendre visible le port moderne, à en donner une nouvelle image, celle d'un port plus accessible, mieux intégré, dont la présence devient un atout supplémentaire pour l'attractivité de la ville portuaire. C'est un nouveau regard sur le port que l'on voit naître.¹¹

2.1.2- La ville portuaire

a-Définition de la ville portuaire :

La ville portuaire signifie « une ville qui dispose d'un port, et dont une partie de l'activité économique repose sur celui-ci »¹², c'est-à-dire il y a deux termes essentiels : la ville et le port pour lesquels nous proposons les définitions suivantes :

La ville est : « agglomérations relativement importantes dont les habitants ont des activités professionnelles diversifiées, notamment dans le secteur tertiaire ».¹³

*« La ville- que l'acception du terme soit strictement géographique et fonctionnelle ou largement économique et culturelle- a une territorialité, cette dimension lui vient de ce que son système et ses effets s'inscrivent dans l'espace et le temps ».*¹⁴

¹¹ CHALINE Claude, « Ces ports qui créent des villes », édition l'Harmattan, Paris, 1994.

¹² <http://www.linternaute.com/dictionnaire/fr/definition/ville-portuaire>

¹³ Dans le Larousse (1996)

¹⁴ Roncayolo M – 1990 – p.218.

Le Port est l'élément caractéristique de la ville portuaire. Dans l'étymologie grecque, port est un mot dérivé du mot latin « portus » qui signifie passage. Dans le domaine marin, « un port est un endroit situé sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac ou sur un cours d'eau, il est destiné à accueillir des bateaux et navires, en particulier pendant les opérations de chargement et de déchargement. Il facilite aussi les opérations de ravitaillement et de réparation ». ¹⁵

Le port comme étant « un abri naturel ou artificiel pour les navires, composé de quais le long desquels accostent les bateaux, et de bassins appelés docks (par extension, dock désigne aussi les magasins construits sur les quais où sont entreposées les marchandises. Les installations portuaires sont les bâtiments et les appareils nécessaires à l'embarquement et au débarquement des marchandises (fret) et des passagers. »¹⁶.

b- Difficulté de définition de la ville portuaire :

Plusieurs chercheurs et spécialistes du domaine ont donné une signification au fonctionnement ou au rôle de la ville portuaire sans pour autant arriver à une définition.

L'absence d'une définition consensuelle de la ville portuaire, malgré le nombre des travaux, renvoie à la difficulté soulignée par Roger Brunet (1997) « *de traiter d'un objet réel non identifié* ». Les spécialistes de la question se sont même demandé s'il s'agissait d'une « *catégorie scientifique particulière* » (C. Chaline, 1994) appelant une « *méthodologie spécifique* » (M. Morvan, 1999). De tels doutes sont déjà anciens et les historiens anglo-saxons des choses de la mer l'ont bien rappelé ; lorsque l'on évoque la ville portuaire, on se heurte à sa diversité (F. Broeze, 1989) et l'on tombe soit dans l'ornière des villes soit dans celle des ports et du monde maritime (P. Reeves et al., 1989), perdant de vue ce qui fait la spécificité de l'objet même par rapport à ceux dont il se distingue : les ports sans ville, les villes sans port.¹⁷

Son rôle dans l'espace géographique est pourtant clair ; il s'agit bien d'un « nœud de circulation à l'interface des réseaux maritimes et terrestres » (M. Brocard, 1994) dont la fonction originelle de rupture de charge en fait une « synapse »(

¹⁵ <http://www.cnrtl.fr/definition/port>.

¹⁶ Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement- P.MERLIN et F.CHOAY-ed.PUF

¹⁷ Typologie mondiale des relations ville-port(2008)/<https://cybergeog.revues.org>

H.P.White et M.L.Senior, 1983), un « point-clé de l'organisation de l'espace »(S.D.Brunn et J.F.Williams, 1983) , une « ville-nœud de communication » (J.Bastié et B.Dézert, 1980) où se développent des activités spécifiques pour le chargement et le déchargement des marchandises.

La ville portuaire se présente comme un point d'observation privilégié de la mondialisation économique à l'œuvre et constitue des zones d'articulation des logiques du local et du global, du national et de l'international.

Ainsi le port n'est pas seulement une addition d'appareils techniques, d'infrastructures, de plans d'eau, ou d'équipements et d'outils mais «Le port renvoie également à des métiers, à des cultures, à une société et à un imaginaire spécifique» ¹⁸

c-Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires :

La typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires constitue ces spécificités qui sont :

- **Une façade Urbaine**

La ville orientée vers la mer possède une façade urbaine. Ceci influence beaucoup la manière dont la ville portuaire est construite, la captation du sol, la manière de circuler, etc. Ceci dit, Ce n'est pas le cas de toutes les villes portuaires. Avant d'être une ville. Plusieurs villes n'avaient pas de vocation urbaine au départ, ex : Le Havre qui était une citadelle destinée à protéger Rouen et Paris, avant de devenir ce qu'elle est aujourd'hui.

- **Une source d'évasion**

La ville portuaire est aussi une source de voyage et d'évasion. L'imaginaire du port maritime se décuple par une approche sensorielle immédiate : Sur la jetée l'œil reste attiré par l'horizon infini, par ce sentiment de force et d'impuissance face aux mouvements de la mer. L'homme est envahi par une sensation de liberté au contact de l'air marin, une attirance pour le voyage, la navigation et un désir de confronter cet élément naturel. Sa présence semble se prolonger aux espaces de la ville laissant sentir sa trace. Un espace où les couleurs, les sens, la lumière et les odeurs prennent une

¹⁸ F.Braudel« La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II »Armand Colin, Paris, 1990

autre dimension. « Hors de tout contexte qui le situe dans le temps et dans l'espace, Le port évoque un foisonnement d'images. Puissantes et multiples, attractives ou repoussantes, froidement réalistes ou follement romantiques, ces images sont vibrantes de résonances»¹⁹.

d- Théorisation de la ville portuaire :

Suite aux travaux pionniers de James Bird (1977) sur les 'gateways' ou portes d'entrée, définies par leurs fonctions d'échanges qui priment sur leurs fonctions centrales, Douglas K. Fleming et Yehuda Hayuth (1994) proposent d'analyser les nœuds de transport à travers les concepts de centralité et réticularité. Tandis que ces deux concepts reflètent bien respectivement le rayonnement urbain du nœud et son insertion dans des réseaux de transport, nous proposons de leur ajouter la nodalité, qui se définit par les qualités du nœud lui-même. Cette théorisation de la ville portuaire en trois concepts fondamentaux a l'avantage d'affiner le triptyque portuaire, qui ignore la ville et ne permet pas de mesures équivalentes tant les arrière et avant-pays sont fluctuants. L'avantage de la centralité, de la nodalité et de la réticularité est d'exprimer des réalités relativement stables dans l'espace et le temps.²⁰

La centralité est en général comprise comme la mesure de la situation d'un nœud dans un réseau (A. Bailly, 1994), tandis que le centre est un point autour duquel se distribuent d'autres objets dans l'espace, ou encore une agglomération de taille quelconque rendant des services à un espace environnant (R. Brunet, 1993). En termes d'activités économiques, la centralité exprime un « *degré de complexité fonctionnelle acquis par un centre, qui lui confère une puissance d'attraction sur une région* » (D. Pumain et T. Saint-Julien, 1997). James Bird (1977) distingue trois types de centralité : endogène (places centrales), interne (économies d'échelles et d'agglomération) et exogène ('gateways' ou portes d'entrée) dans le cas des ports. La combinaison de ces trois aspects exprime un pouvoir de génération de flux (D. Fleming et Y. Hayuth, 1994) ;

La nodalité se définit par une « *situation carrefour dans un réseau de relations* » (A. Bailly, 1994). Par extension, c'est « *l'ensemble des propriétés qui*

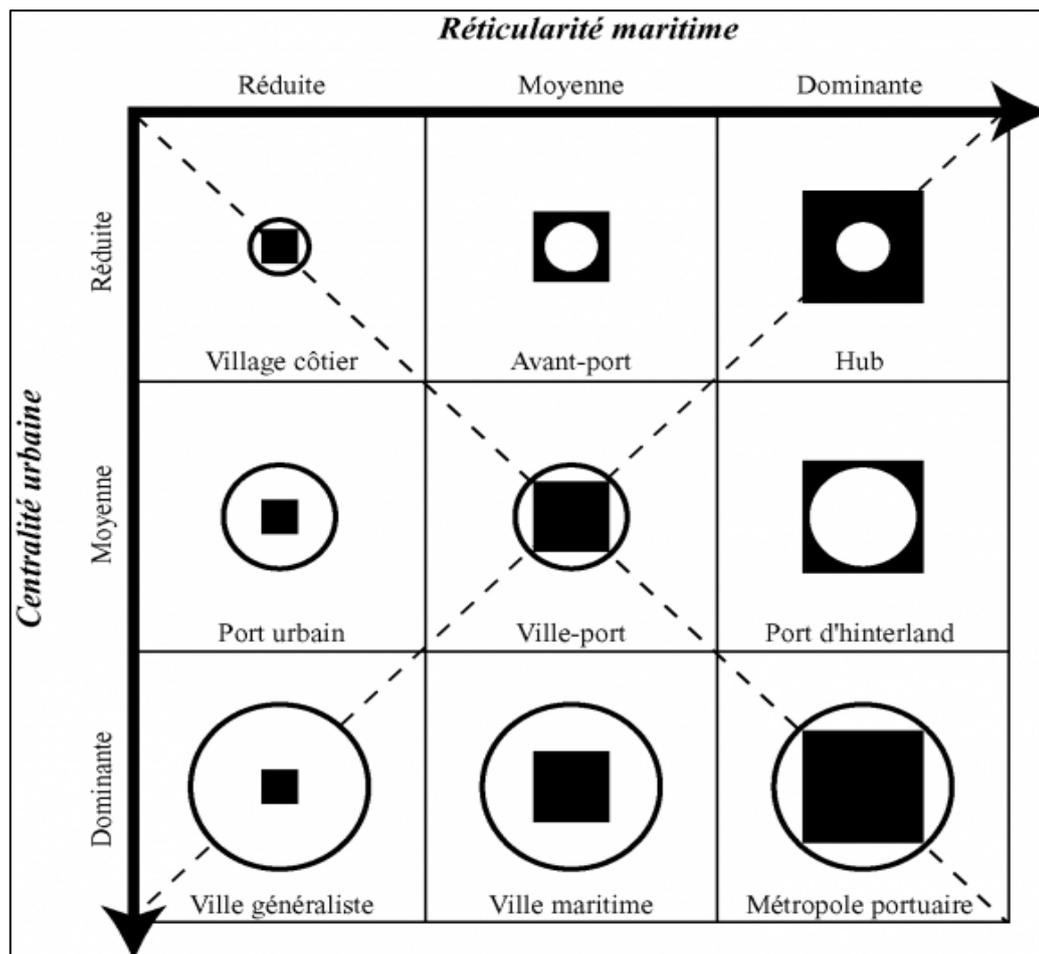
¹⁹ Coordonnée par T.BAUDOUIN, M.COLLIN et C.PRELORENZO «Urbanité des cités portuaires » Edition l'Harmattan, Paris1997

²⁰ Typologie mondiale des relations ville-port(2008)/<https://cybergeog.revues.org>

caractérisent les nœuds de transport » et les points de jonction de toute nature (J.J. Bavoux et al. 2005). Dans le cas des villes portuaires, la nodalité se rapporte aux infrastructures portuaires principalement, à leur taille et leur degré d'accessibilité nautique et terrestre ;

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

Figure 33 : Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires.



César DUCRUET– Typologie mondiale des relations ville-port 2008/Le 19/09/2017.

2.2-Relation ville/port

«L'évolution récente des relations entre la ville et son port est marquée autant par les changements survenus dans l'activité portuaire que par les nouvelles dynamiques urbaine» (wilson, 2001). La démarche chronologique suivante permettra de comprendre le déclin du système ville-port qui peut être résumées en (henry 2006) :

Si de nos jours la distanciation entre ville et port semble être une réalité flagrante, ça n'a pas toujours été le cas. En effet, jusqu'au Ve siècle après J-C les grandes civilisations ont basé leurs économies sur la mer qui était perçue alors comme symbole de puissance et de prospérité. Nous citons les Grecs, les phéniciens, les Égyptiens qui installaient des ports dans le but de satisfaire les exigences guerrières. La ville et le port étaient en symbiose et tout était tourné vers le port à l'exemple du forum.²¹

Les choses commencent à changer à partir du Ve siècle : les restes de l'empire romain et Byzantin n'étaient plus des puissances maritimes. Étant donné que les terres islamistes s'étaient concentrées sur les guerres terrestres car les infrastructures portuaires étaient jugées chères et cela dure jusqu'au XVe siècle.

Les activités maritimes reprennent le dessus vers la fin du XVe siècle et jusqu'au XVIIe siècle notamment avec la découverte des Amériques. Les rois ordonnent alors les fabrications de port et l'amélioration des existants et aussi la création de nouveau port pour l'importation des nouvelles richesses et le commerce d'esclaves.

En Europe et durant le jusqu'au milieu XIX ème de nombreux projets de restructurations d'agrandissement et de création sont menés mais faute d'argent et/ou de matériaux ses opérations furent inachevés. Et déjà on observe une distanciation physique entre la ville et le port.²²

Avec la venue de la révolution industrielle vers le milieu du XIX ème siècle la fonction du port dans la ville a totalement changé. Les relations ville/port se complexifient avec l'arrivée de la machine à vapeur, c'est le début de l'utilisation du béton, et des nouvelles technologies de dragage et de créations de port moderne. En

²¹ Lieu central de la vie politique, économique et culturel de la ville romaine été toujours prévu près des établissements portuaire.

²² Marginalisation de la place centrale Forum malgré sa présence dans la trame urbaine.

effet, cette période devient l'ère de la spécialisation et du développement des ports, parallèlement à l'éloignement de la ville induisant au Clivage ville/port. Avec toutes ces modifications technologiques, il devient vite une nécessité pour la ville de récupérer le waterfront historiquement situé lui aussi au cœur de la cité dans la zone portuaire et grâce à lui, promouvoir l'intégration du port dans la cité et son rapprochement.

Cette intégration est faite au niveau d'un point défini par le port d'un côté et de la ville d'un autre qui est l'**interface ville/port**.

2.2.1-Interface ville/port

Le concept d'interface ville-port, développé notamment par B. Hoyle, devient alors de plus en plus populaire au fur et à mesure que les études sur la dissociation ville/port se multiplient. Pour James J. Wang, ce concept portant sur « la ségrégation spatio-temporelle » des villes-ports cherche à expliquer deux notions concourantes :

- La question des nouvelles tendances migratoires des terminaux portuaires vers des sites périphériques mieux adaptés aux capacités intermodales contemporaines ;
- Le réaménagement des délaissés portuaires résultant eux-mêmes de cette migration (Wang, Olivier, 2003).

Il semble cependant qu'une troisième entrée analytique ressort de ce concept :

- La question de l'articulation nouvelle entre la ville et le port.

Le concept d'interface relève donc de plusieurs réalités : géographique (espace), économique (système), symbolique et culturelle²³

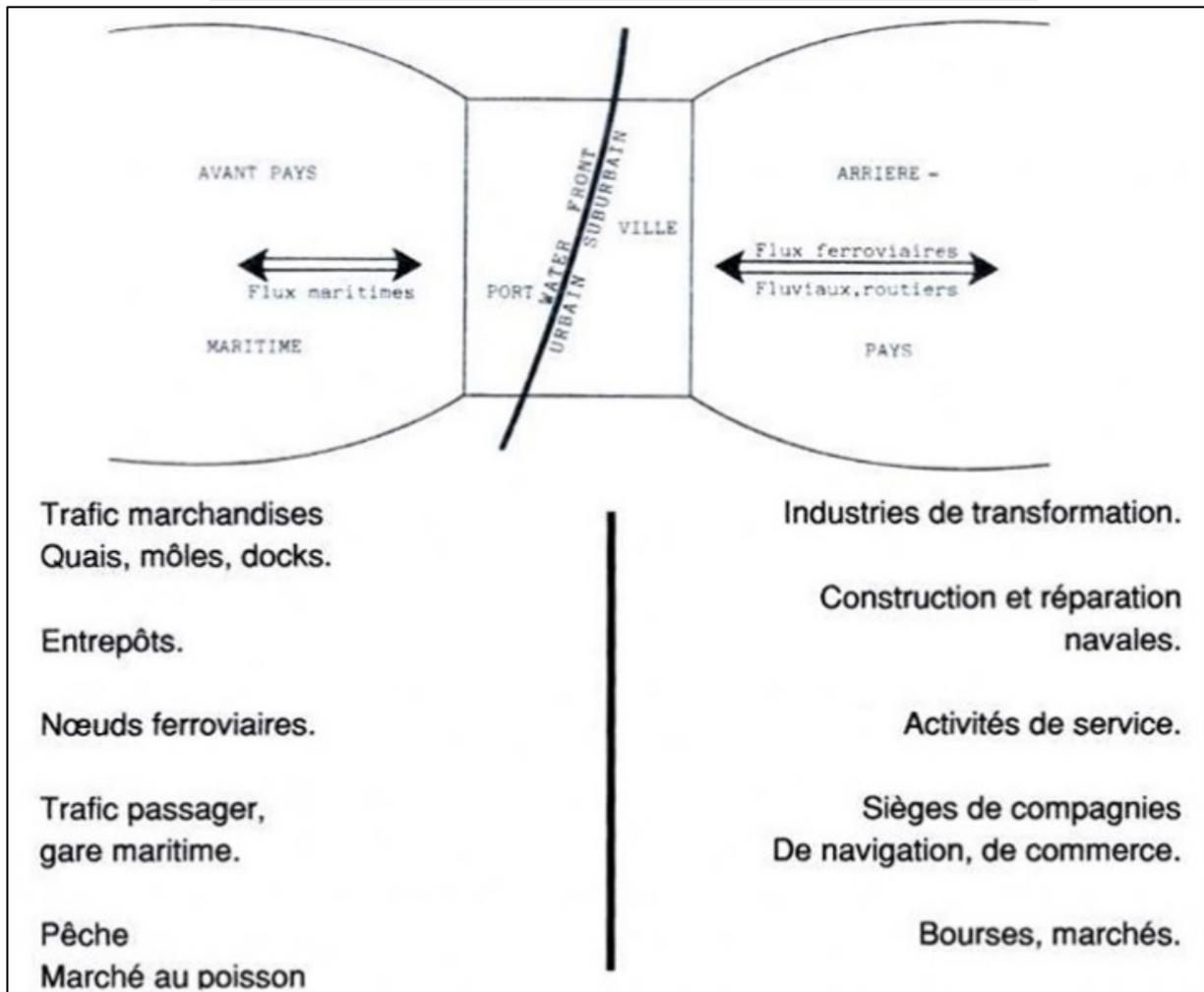
a-Définition :

Les interfaces ville/port sont des aires de contact entre les espaces portuaires et les espaces urbains de la ville. Il existe différents types d'interfaces selon qu'elle soit située entre un vieux port et un centre historique, entre un port de commerce et un quartier d'habitation ou encore entre un port et un espace naturel de campagne.

²³L'interface ville/port : espace-système en mutation. L'exemple de Nantes, Nantes : Institut de géographie, sept. 1997 (DEA de géographie, dir. J. Marcadon)

Ces interfaces peuvent être aussi délimitées de diverses façons, avec des murs pour les ports de commerces ou des clôtures métalliques pour les ports militaires. Mais l'interface correspond juridiquement à la limite du domaine portuaire. Ainsi ces zones d'interface peuvent être des zones de conflits entre les différentes activités plus ou moins compatibles mais aussi des zones de mutations pour le développement de la ville.

Figure 34 : Système ville port XIX et début XXème siècle.



Chaline Claude, «Ces ports qui créèrent des villes»/Le 27/09/2017.

b-délaiement de l'interface ville/port :

Dans les années 70, ces zones d'interface offrant une image industrielle dépassée sont oubliées dans un contexte de développement moderne des métropoles. En effet, ces zones ne fonctionnent plus car ne répondent plus aux exigences portuaires. Les équipements situés sur ces zones ne sont plus adaptés à l'évolution des trafics et aux nouvelles relations villes-ports. De plus, même sur les interfaces où les activités portuaires n'existent plus, les infrastructures ne se sont pas développées au

même rythme que les zones urbaines. Les interfaces sont donc de plus en plus délaissées car en double décalage. Apparaissent alors les friches portuaires, à la fois sur les zones portuaires et sur les zones urbaines où s'étaient développées des activités liées au port. Les interfaces villes-ports symbolisent pour de nombreuses villes une image de crise et de traumatisme peu adaptée à un développement dynamique de ces villes. (E.Boubacha, 1997).

c-Clivage ville/port :

La rupture entre la ville et le port est connue sous le concept du Clivage ville/port synonyme de ruptures et de dichotomie spatio-fonctionnelle entre ville et port. Le clivage ville/port se manifeste clairement à travers un phénomène de dissociation, les zones portuaires sont isolées du reste de la ville : barrières, clôtures, autoroutes, tant d'obstacles qui freinent l'accès direct vers le front d'eau²⁴.

A partir des années 50, les espaces portuaires évoluent encore car ils sont inadaptés aux nouvelles conditions du fonctionnement portuaire. De nouveaux équipements sont créés afin de pouvoir accueillir les nouveaux navires de capacité de charge et de taille plus importantes puisque les structures à proximité des villes sont inadaptées. Des Zones Industriale-Portuaires (ZIP) sont développées dans des proportions démesurées dans les années 60-70 pour accueillir des nouveaux types d'industrie comme la pétrochimie ou la sidérurgie. De plus, la mécanisation et la conteneurisation vont réduire les temps de transport afin d'améliorer la productivité des ports bouleversant les techniques de traitement des marchandises. Le transport maritime devient alors plus compétitif. Le port joue son rôle de prestataire de services. Ainsi les relations ville/port sont mises à mal. Les politiques nationales provoquent alors le clivage ville/port. Dans un contexte de mondialisation des échanges, le port n'est plus qu'un maillon de la chaîne des réseaux de transport, il est complètement désolidarisé de la ville. « Le port moderne n'est plus qu'une porte et les évolutions technologiques affaiblissent les liens fonctionnels ville-port » (B.S. Hoyle, 1988). Les ports ne sont plus des moteurs de développement économique mais ne sont que des vecteurs de flux, autonomes de leur ville²⁵.

²⁴ Henry, 2006

²⁵ Taussat Anne-Elisabeth/ Réaménagement de l'interface ville-port Stage de découverte DA3 – 2013-2014.

d- La reconquête urbaine du WATERFRONT:

Afin de poursuivre l'analyse des rapports entre ville et port, il est nécessaire de s'arrêter un instant sur ce qui constitue, selon la figure ci-dessous, les phases V et VI de l'évolution de la ville-port, qui correspondent au renouvellement urbain des espaces délaissés, dans la deuxième moitié du XXe siècle.

La reconquête des fronts d'eau urbains, comme celle des friches portuaires qui les accompagnent sont le cadre depuis quelques décennies des plus importantes opérations d'urbanisme de la période contemporaine. Ce type de régénération urbaine inventé aux Etats-Unis dans les années 1960 (San Francisco et Boston) a gagné, depuis, la quasi-totalité des villes-ports dans le monde, en remodelant leur morphologie interne et en renouvelant vers le tertiaire leurs bases fonctionnelles et économiques²⁶. « Reconquête » - un terme récurrent dans la littérature francophone qui traduit bien la volonté des villes de retrouver un morceau d'urbanité autrefois confisqué par le port pour des besoins alors dépassés et sans plus aucun rapport avec l'image moderne de la cité post-industrielle. Le phénomène de séparation de la ville et

Figure 35 : Les six phases de l'évolution des relations ville-port.

STAGE	SYMBOL ○ City ● Port	PERIOD	CHARACTERISTICS
I Primitive port/city		Ancient/medieval to 19th century	Close spatial and functional association between city and port.
II Expanding port/city		19th-early 20th century	Rapid commercial/industrial growth forces port to develop beyond city confines, with linear quays and break-bulk industries.
III Modern industrial port/city		Mid-20th century	Industrial growth (especially oil refining) and introduction of containers/ro-ro (roll-on, roll-off) require separation/space.
IV Retreat from the waterfront		1960s-1980s	Changes in maritime technology induce growth of separate maritime industrial development areas.
V Redevelopment of waterfront		1970s-1990s	Large-scale modern port consumes large areas of land/water space; urban renewal of original core.
VI Renewal of port/city links		1980s-2000+	Globalization and intermodalism transform port roles; port-city associations renewed; urban redevelopment enhances port-city integration.

De B. Hoyle 1988, 7. (Diagram by Bob Smith, Department of Geography, University of Southampton)/Le 27/09/2017.

du port de même que celui de régénération des délaissés portuaires ont fait l'objet de divers modèles. Celui de B. Hoyle (figure ci-dessous) se base sur une approche chronologique de l'évolution des rapports ville-port et divise l'histoire en 6 stades, le

²⁶ Chaline, 1999, p. 71

dernier ajouté en l'an 2000, pour montrer la tendance des villes et des ports à vouloir, depuis deux décennies environ, retrouver des liens entre eux.

e- Les générations de waterfronts :

La diffusion de la reconquête urbaine des waterfronts mérite d'être retracée, afin de comprendre, en plus de l'évolution des rapports ville-port, les évolutions en termes de réflexion sur ces rapports. De plus en plus en effet, on assiste à une prise de conscience des villes-ports de la nécessité de réfléchir sur l'avenir de leurs relations. En effet, « comme tout nouveau produit urbanistique, les reconquêtes de waterfronts se sont éloignées du modèle initial en se diffusant vers d'autres continents et en passant à travers différents filtres socioculturels » (Chaline, 1999, p. 71). Ainsi, les premières opérations de waterfront reconversion ou waterfront revitalisation nord-américaines des années soixante mettaient l'accent sur le front d'eau en priorité, en renouvelant la fonction, de portuaire à récréative dans la plupart des cas, mais sans pour autant remédier à l'effet d'enclave créé par les besoins industrialo-portuaires. Mais depuis les années 1990, les projets tentent plutôt d'aménager le front d'eau tout en lui permettant de restaurer la liaison originelle avec la ville, le terme francophone de renouvellement urbain ou régénération urbano-portuaire étant alors plus approprié que les termes anglo-saxons insistant sur une portion de l'espace, le waterfront.

Il est possible aujourd'hui de distinguer plusieurs générations de waterfronts (Bonillo, 1992, Chaline, 1994, Rodrigues-Malta, 1997). La première impulsion a été donnée aux environs des années soixante aux Etats-Unis ; Boston et San Francisco, puis Baltimore font œuvre de pionnières en matière de waterfront revitalization²⁷. Les ports d'Amérique du Nord ont été les premiers à quitter la ville pour suivre le modèle de Bird en allant se situer dans des eaux toujours plus profondes et sur des espaces toujours plus vierges. Le renouvellement des villes-ports nord américaines vise surtout à « reconquérir une centralité perdue » en dotant l'espace autrefois portuaire « de fonctions urbaines exceptionnelles : équipements culturels et récréatifs complétés par une infrastructure d'accueil haut de gamme pour le tourisme d'affaire »²⁷.il Malta mentionne également le besoin des villes nord-américaines de dénoncer l'étalement urbain et d'aller à l'encontre d'un modernisme propre aux urbanistes dans les opérations de réaménagement. Impossible de résister à l'envie de citer le cas de Baltimore qui a fondé à partir des années septante sa reconversion sur un projet

²⁷ Rodrigues-Malta, 1997, p. 93

touristique en réinventant l'Inner Harbor : aquarium, centre de congrès, hôtels, marinas en font partie, complétés par un festival market place. Le festival market place, pièce maîtresse des premières opérations de waterfront a tout de suite remporté un énorme succès auprès du public. Inventé à Boston puis 'produit en série' dans de nombreuses villes américaines, il s'agit d'anciens bâtiments portuaires reconvertis en longues galeries de restaurants et de magasins à thème maritime²⁸.

La portée du waterfront de Baltimore est ludico-commerciale par excellence. Autrement dit, la ville-port mêle habilement des activités récréatives et d'autres de commerces répondant aux nouveaux besoins de la société de consommation. Plus rien à voir donc avec un lieu de transit et de commerce maritime. Le port fait partie du passé et les urbanistes de la ville en quête de post-modernisme en donnent d'ailleurs une évocation nostalgique. Le port du XXe siècle a perdu sa représentation actuelle aux yeux des urbains pour se fondre dans une vision passéiste.

La deuxième vague de waterfronts, dans les années 1970-1980 apparaît 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, zones d'entreprises, parc de logements. R. Rodrigues-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 ». Jean-Lucien Bonillo partage cet avis ; la crise du milieu des années septante favorise une reconversion créatrice d'emplois (1992, p. 204). 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). Marseille, nous le verrons s'inspire entre autres de ce modèle de renouvellement tertiaire pour remodeler sa façade urbano-portuaire, même si le caractère des lieux n'est absolument pas comparable à la morphologie des docklands londoniens. A partir des années 1990, une troisième génération se dessine. Il s'agit du redéveloppement des fronts d'eau et de l'articulation ville-port dans les pays nouvellement industrialisés et les pays en voie de développement. On pense

²⁸ Magali Henry /Villes portuaires en mutation (2006).

notamment aux continents asiatique et africain. La Chine a d'ailleurs déjà dépassé l'Europe, puisqu'on n'y parle même plus de ports mais de terminaux tant ces derniers sont éloignés des villes. Les pays asiatiques s'inventent donc des nouvelles configurations de villes-ports à une échelle très différente de celles du continent européen. En Afrique, Le Cap est d'ores et déjà la référence en matière de transformation postmoderne de fronts d'eau, grâce au Victoria and Alfred Waterfront²⁹.

2.2.2- Reconversion de l'interface ville/port

La Reconversion, est un changement d'activité d'un site regroupant requalification et réaménagement.

Les territoires, comme les organismes vivants, naissent, croissent, déclinent et meurent et c'est particulièrement le cas des territoires urbains et portuaires, ces territoires sont en crise forte en déprise économique et démographique sensible. Comme les régions post-industrielles ou les anciennes installations portuaires.

Dans le contexte actuel de mondialisation, les reconversions se révèlent de plus en plus fréquentes et nécessaires. Il a été démontré que la mondialisation des villes portuaires accentue les faiblesses et les vulnérabilités en modifiant et en intensifiant la concurrence : Le redéveloppement est alors l'objet premier de la reconversion. De ce fait il s'agit de comprendre : Comment s'opère une reconversion ? Quels ont été les principes urbanistiques qui conduisent ces vastes opérations de reconversion, et quel type de paysage urbain peut-elle engendrer dans une ville portuaire ?³⁰

a-Enjeux de la reconversion :

Les conséquences spatiales de ces transformations sont très visibles dans les villes, notamment celles des vieilles régions portuaires où se sont multipliées les friches, espaces ayant en quelque sorte perdu leur fonction et pour lesquelles il a été le plus souvent difficile de retrouver un usage dans le cadre du nouveau système : vieilles usines délabrées, anciennes installations, ou vastes friches stériles lorsque les infrastructures et les bâtiments ont été rasés, constituent le produit de ces mutations et

²⁹ Magali Henry /Villes portuaires en mutation (2006).

³⁰ AKROUH Anouar /La reconversion de la ville portuaire, une réconciliation de la ville avec le port.

traduisent l'inadaptation du contenant (le bâti) au contenu (les activités urbaines et portuaires). Or, le devenir de ces espaces déchus, structurés et façonnés par la dissociation ville-port, constitue un enjeu majeur pour l'avenir des villes et des régions concernées³¹.

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

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

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

En pratique, beaucoup d'opérations de réhabilitation aboutissent à faire table rase du passé ; mais il est parfois possible de conserver certains éléments à valeur patrimoniale pour les réaffecter à de nouveaux usages, ou plus simplement pour donner une identité au site d'accueil. Ainsi il convient de s'appuyer sur l'héritage historique, constituant en quelque sorte l'image de marque du site et un gage de qualité pour l'accueil des nouvelles activités : Le renouveau s'appuie alors sur un passé revalorisé et pour ainsi dire recyclé³²

A fin de mieux comprendre la question de la reconversion nous avons pris un exemple d'une expérience internationale confronté au problème des espaces urbains et portuaires dégradés que l'on a analysé sous plusieurs angles.

^{26,31}PRELORENZO C., « La ville portuaire, un nouveau regard, évolutions et mutations » Rives méditerranéennes Numéro 39 ,2011

b-Opérations de reconversions portuaires:

Plusieurs villes portuaires du monde ont connu des problèmes liés au clivage et aux délaissements des friches industrialo-portuaire cependant ils ont eu recours à la reconversion. Nous avons retenue comme exemple pour déterminer les opérations de la reconversion la ville de **Marseille**.

Marseille reste aujourd'hui encore le premier port français, le deuxième port méditerranéen et le quatrième port européen. Débordant à l'ouest les limites de la cité phocéenne jusqu'à Port- Saint-Louis-du-Rhône, le Grand port maritime de Marseille reste un pôle majeur de l'économie régionale et nationale.

L'ouverture de Marseille sur la mer Méditerranée en fait depuis ses origines une ville cosmopolite d'échanges culturels et économiques avec l'Europe du Sud, le Proche-Orient, l'Afrique du Nord et l'Asie. Elle est d'ailleurs parfois considérée comme la « Porte de l'Orient »³³

La circonscription du port autonome de Marseille s'étend sur 70 km de côtes, allant d'est en ouest du Vieux-Port à Port-Saint-Louis-du-Rhône. **Euroméditerranée** est une **Opération d'Intérêt National** lancée par l'Etat en 1989. Elle vise à faire de Marseille une métropole de premier plan dans le bassin méditerranéen. Ce projet est financé par l'Union Européenne, l'État, la Région, le Département, la Communauté Urbaine et la Ville de Marseille.

Euroméditerranée, la plus grande opération de rénovation urbaine d'Europe du Sud, s'attache depuis plus de 15 ans à réhabiliter 480 hectares au cœur de Marseille, entre le port de commerce, le Vieux-Port et la gare TGV.³⁴

Les plus grands architectes internationaux ont été conviés à plancher sur la nouvelle silhouette de cette façade maritime. Les constructions prévues dans le programme «Euroméditerranée» visent à répondre à plusieurs équations urbaines et portuaires et surtout à hisser le port de la cité phocéenne dans le podium des ports de la méditerranée.

³³ <http://fr.wikipedia.org/Marseille>

³⁴ « Marseille Euroméditerranée entre Europe et Méditerranée », Impression : Spot Marseille, mars 2005.

- **La façade urbaine**

La réussite du programme dépend de la réalisation de plusieurs projets visant à améliorer l'image des activités portuaires de Marseille à la place d'une façade portuaire constituée de friches et d'anciennes installations industrielles :

- « **Euromed center** », Massimiliano Fuksas.
- « **Tour CMA-CGM** », Zaha Hadid.
- « **Les quais d'Arenc** », Jean Nouvel et Yves Lion.
- Le musée public « **Mucem** », Rudy Ricciotti.
- « **Centre régional de la Culture Méditerranéenne** », Stéfano Boeri.
- « **Pôle de santé** » articulé autour du projet de regroupement des hôpitaux Ambroise Paré et Paul Desbief.
- un « **Grand palais des évènements** » installé en bord de mer sur le modèle du palais.
- Projet urbain « **Esplanade de la major** ».

Avec ces nouveaux édifices, Marseille s'offre ainsi une nouvelle «skyline », une silhouette urbaine relookée³⁵.

Figure 36 : La nouvelle façade maritime de Marseille.



<http://www.euromediterranee.fr/uploads/pics/quaisarenc.jpg/> Le 27/09/2017.

³⁵ AKROUH Anouar /La reconversion de la ville portuaire, une réconciliation de la ville avec le port.

- **Le projet urbain :**

L'urbanisme développé par Euroméditerranée pour répondre à la complexité liée au contexte et à la mise en œuvre du projet dans la durée se traduit dans le schéma de référence. Celui-ci illustre le projet et ses objectifs et accompagne son évolution dans le respect de la cohérence d'ensemble ³⁶:

- Etendre le centre-ville vers le nord en liaison avec les quartiers périphériques,
- Promouvoir le rayonnement métropolitain,
- Assurer la mutation de ce secteur dégradé en créant un quartier attractif assurant la mixité fonctionnelle, sociale, générationnelle et en diversifiant les modes de transports,
- Traiter l'interface entre la ville et le port.

Figure 37 : Aménagement de La cité de la Méditerranée de Marseille.



<http://www.atelierslion.com/projets/cite-de-la-mediterranee/> e 28/09/2017.

³⁶ Révision du POS de Marseille Projet d'aménagement et de développement durable. 2010.

Le projet s'appuie pour cela sur le renforcement de la trame des espaces publics et du maillage végétal. Les axes majeurs, les entrées de ville et le front de mer sont ainsi recomposés afin d'assurer continuités et qualités urbaines. Les ouvrages d'infrastructures de voirie sont reconfigurés et de nouveaux transports collectifs sont développés à cette occasion. Les polarités urbaines sont par ailleurs consolidées ou créées autour de grands équipements qui intensifient l'attractivité métropolitaine et l'animation urbaine³⁷.

- **L'articulation entre la ville et le port :**

L'articulation de la ville avec le port a été assurée par le Tunnel de la Joliette qui permet de libérer la surface de la circulation de transit pour aménager le Boulevard du Littoral, un axe destiné à desservir les équipements culturels du J4 et à faciliter l'accès au Vieux-Port et au centre-ville de Marseille. La construction du tunnel de la Joliette "est un élément indispensable de la reconquête de la façade maritime, sa livraison donne le coup d'envoi de l'aménagement du boulevard du littoral. Ouvert sur la mer, élargi à 45 m avec des pistes cyclables, des trottoirs généreux plantés d'arbres, il reliera en 2013 la tour CMA-CGM à l'entrée du Vieux Port, et sera rythmé par la présence de grands équipements comme Le silo, les terrasses du port, Euromed center ou le MUCEM", précise Guy TEISSIER, Député des Bouches-du Rhône, Président d'Euroméditerranée³⁸.

Figure 38 : Tunnel de la joliette qui assure l'articulation de la ville avec le port, Marseille.



<http://www.tourisme-marseille.com/fiche/les-docks-village-marseille/>
Le 28/09/2017.

³⁷ Révision du POS de Marseille Projet d'aménagement et de développement durable. 2010.

³⁸ AKROUH Anouar /La reconversion de la ville portuaire, une réconciliation de la ville avec le port.

- **Les projets :**

Les activités culturelles, de formation, scientifiques, ludiques et tertiaires formeront, avec les équipements du Port, dont la nouvelle gare maritime devant la Major, un ensemble unique témoignant du rôle de Marseille comme métropole majeure des échanges culturels et économiques entre Europe et Méditerranée. D'ores et déjà, l'aménagement de préfiguration du môle J4 au pied du Fort St-Jean permet au public d'accéder à un lieu de promenade superbe et d'accueillir des manifestations temporaires et de grands évènements.

- **La tour CMA-CGM**

Le plus haut gratte-ciel marseillais a été conçu par Zaha Hadid, Il accueillera les 2 700 salariés du troisième groupe maritime mondial. On y trouvera notamment un restaurant panoramique, une salle de fitness et un auditorium de 190 places. Pour l'architecte Zaha Hadid, « L'emplacement de la tour, à proximité du port et de l'une des grandes autoroutes qui desservent la ville a été pour nous l'occasion unique de créer un véritable point de repère qui constitue un trait d'union entre la ville et la mer »³⁹

- **Euromed Center**

L'Euromed Center est signé par l'architecte Massimiliano Fuksas. En tout 70 000 m2 de bureaux, un hôtel 5*, un centre de congrès et le cinéma multisalles, La façade d'entrée en forme de dauphin culminera à 30 mètres de hauteur.

Figure 39 : Tour CMA-CGM, Marseille



<https://www.pinterest.fr/pin/246572148328007314/> Le 28/09/2017.

Figure 40 : Euromed center.



http://farm4.static.flickr.com/3197/2607114779_b860bbe8cf_o.jpg/ Le 29/09/2017.

³⁹ 4^{ème} rencontres internationales de recherche en urbanisme, 7 et 8 février 2008, Grenoble.

- **Les Terrasses du port**

Les hangars du Port autonome de Marseille seront réaménagés pour accueillir un complexe commercial et de loisirs de 50 000 m² et des terrasses de 10 000 m². Lié à la démolition de la passerelle de l'A55, le projet devrait voir le jour en 2010 et générer à terme près de 2 000 emplois. Ses promenades, cafés, restaurants et salles de fitness seront destinés aux marseillais et aux croisiéristes qui transiteront par le port de Marseille⁴⁰.

Figure 41 : Les terrasses du port, Marseille.



<http://www.marseille.fr/newslettereco/document?i&iidattribute=66/Le 22/09/2017>.

- **Le Mucem (Jumelé au Fort Saint-Jean)**

Le nouveau musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée doit normalement s'installer dans le Fort Saint-Jean réhabilité, ainsi que dans un nouveau bâtiment mitoyen tout en transparence imaginé par Rudy Ricciotti. Le fond du plus grand musée de société français, l'ancien musée national des Arts et Traditions Populaires, se devra d'élargir son horizon pour se réinventer en Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée⁴¹.

Figure 42: Le Mucem et le fort saint jean, Marseille.



<http://madeinmarseille.net/514-mucem -musee-mediterranee/Le 29/09/2017>.

⁴⁰Projet Terrasses du port Agence F.Kern.

⁴¹ Les Rencontre de l'AIVP, 13I14 Décembre 2012, Barcelone.

a- Le MUSEM : Un projet unique

Un musée innovant pour faire découvrir la diversité culturelle de l'Europe et de la Méditerranée Un pont entre les cultures :

- Pour Promouvoir Les Echanges, Les Contacts Et Le Partage,
- Pour Créer Un Lieu De Rencontres Internationales A Marseille.
- Pour Répondre Aux Questions De La Société D'aujourd'hui,
- Pour Montrer Les Différents Styles De Vie,
- Pour Comprendre, Sentir Et Imaginer Avec L'aide Des Technologies De L'information Et De La communication.

Figure 43: Le Mucem, Marseille.



[http://www.lafarge.com/fr/france-marseille/Le 18/05/2017.](http://www.lafarge.com/fr/france-marseille/Le 18/05/2017)

b- Le FORT SAINT-JEAN : Un site d'exception

- Un monument historique situé à l'entrée du port de Marseille.
- La tour du Roi René, qui sert déjà de lieu de préfiguration, a été construite dans les années 1200.
- Actuellement, le fort n'est pas accessible au public.

Figure 44: le fort saint jean, Marseille.



[http://www.lafarge.com/fr/france-marseille/Le 18/05/2017.](http://www.lafarge.com/fr/france-marseille/Le 18/05/2017)

c- La construction du MUCEM en relation avec le Fort Saint-Jean :

- Un bâtiment conçu par l'architecte Rudy Ricciotti.
- Une construction carrée, de 72 m de long et 16 m de haut.
- une structure en béton ajouré qui laissera passer la lumière,
- une darse creusée entre le Fort Saint-Jean et le nouveau bâtiment.

Figure 45: Le Mucem et le Fort Saint Jean, Marseille.



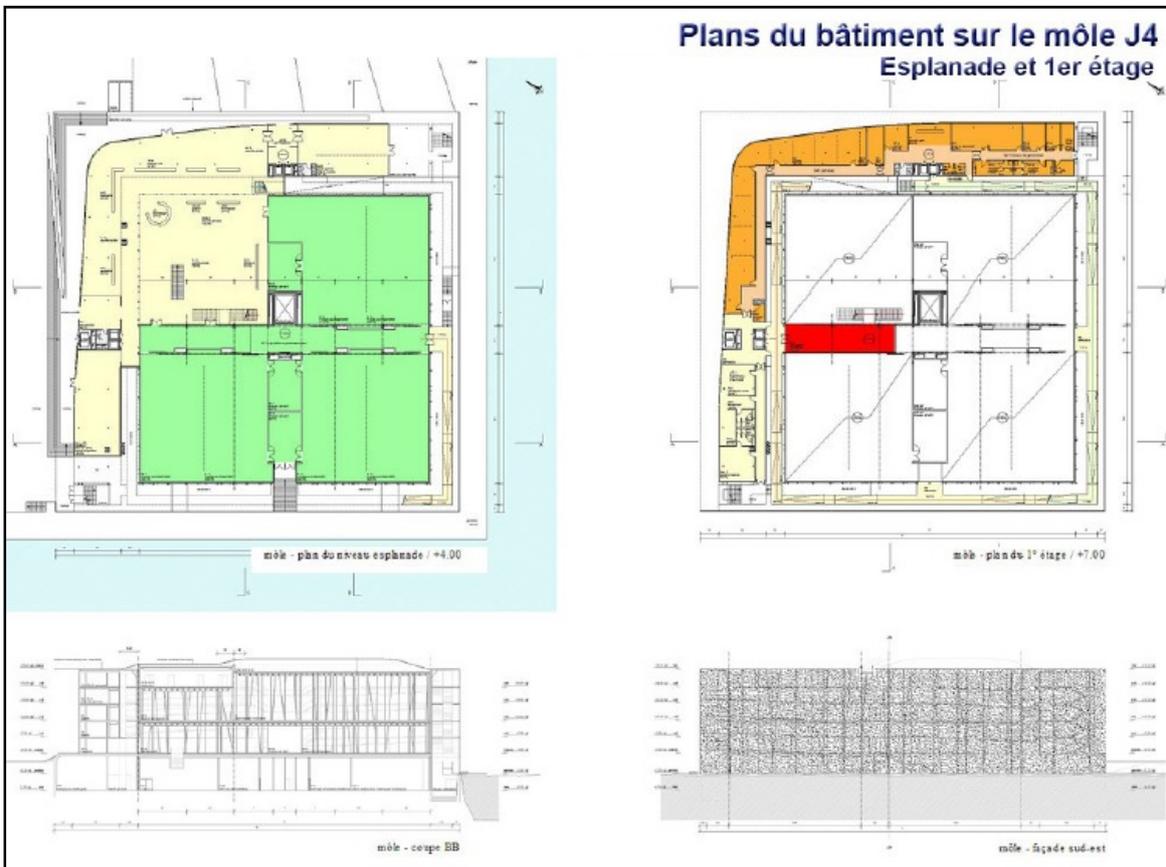
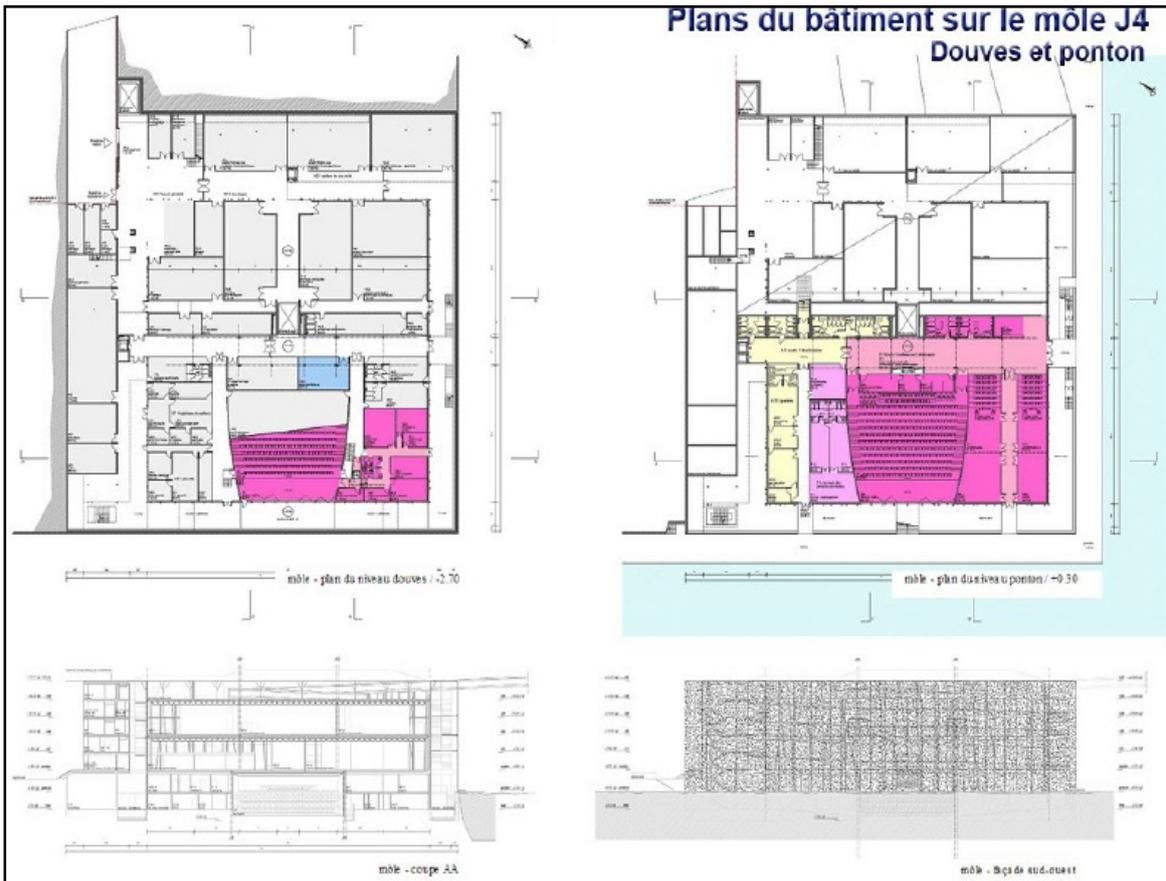
<http://www.lafarge.com/fr/france-marseille/> Le 19/05/2017.

d- Le Projet

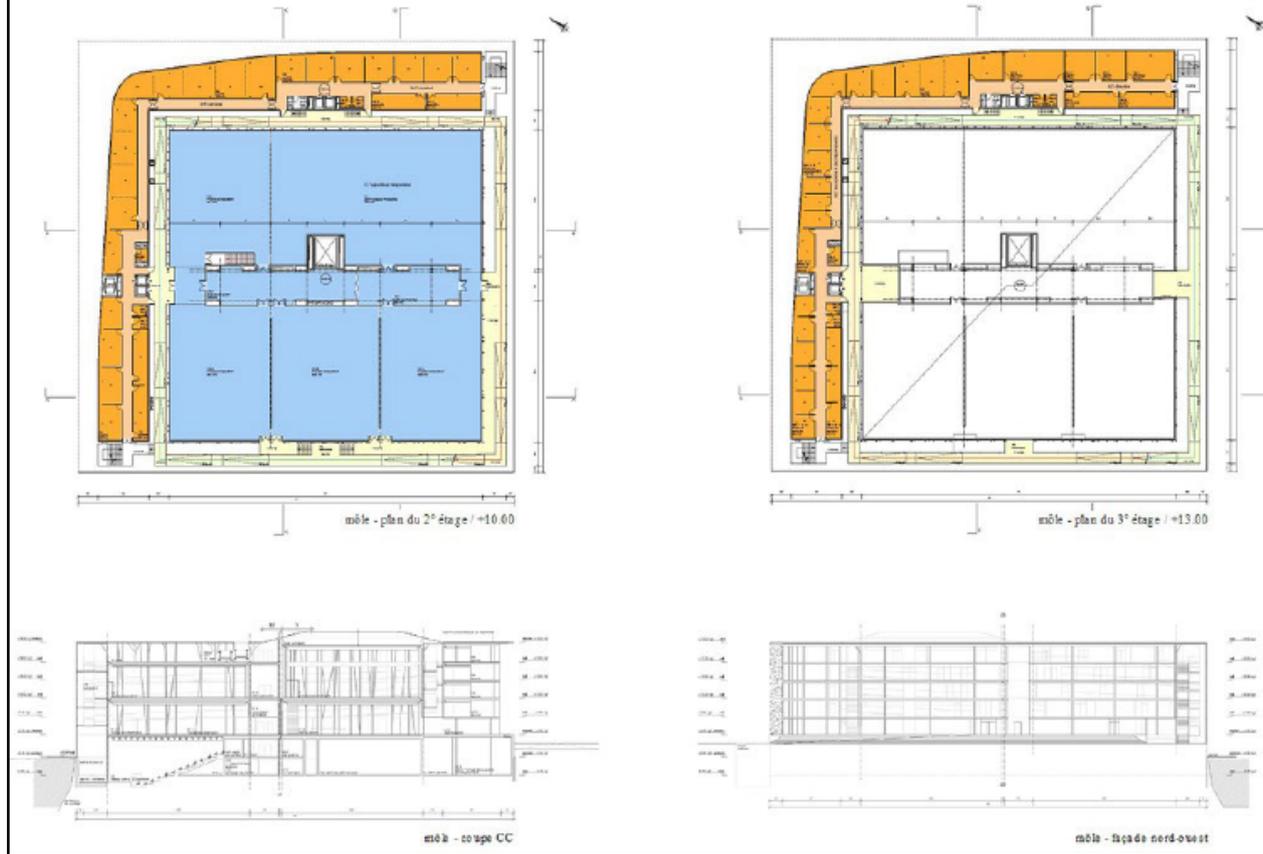
Un bâtiment qui s'élève sur 4 niveaux et qui comprend :

- Musée : 15.000 m² (Fort Saint-Jean et bâtiment neuf) :
 - Expositions permanentes : 2.300 m²,
 - Expositions temporaires : 3.200 m²,
 - Un auditorium,
 - Deux amphithéâtres,
 - Des salles de réunion,
 - Des salles de travail,
 - Un centre multimédia,
 - Des espaces administratifs,
 - Des studios pour étudiants ou chercheurs invités, etc.
 - Un restaurant, une cafeteria, des boutiques,...
- Centre de Conservation : 10.000 m²

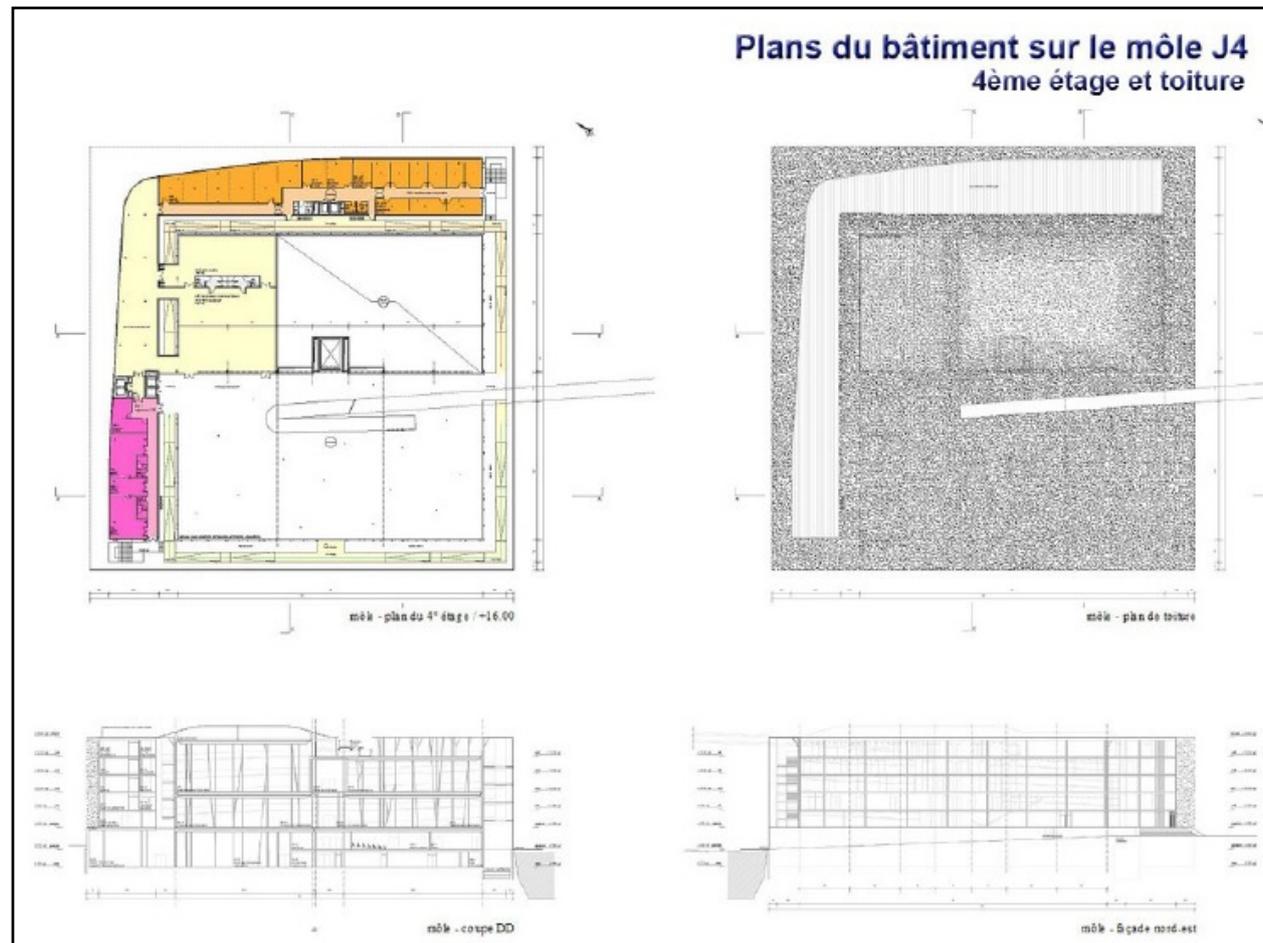
e- Les plans : Plan du MUCEM



Plans du bâtiment sur le môle J4 2ème et 3ème étages



Plans du bâtiment sur le môle J4 4ème étage et toiture



III - Conclusion générale

Les villes littorales sont caractérisées par leurs emplacements particuliers et de leurs étroites relations avec la mer, ce qui leur donne des particularités économiques et sociales qui influent sur leurs compositions urbaine et architecturale ainsi que leurs activités. Parmi les activités phare de la ville littorale nous comptons l'activité portuaire.

Dans ce travail nous avons étudié les villes littorales leurs caractéristiques, et leurs types, qui font d'elles des villes littorales à vocations touristique, portuaires ou autre. Les éléments qui influent sur leurs conceptions urbanistique et architecturale autant que leurs lois et règlements.

Afin d'approfondir l'étude de ces villes littorales nous avons développé une thématique spécifique qui s'intéresse aux interfaces ville/port qui déterminent la zone de contact de la ville avec la mer.

Nos recherches sur l'interface ville/port débute par la définition de la ville, le port et la ville portuaire. Pour enfin pouvoir donner une définition à l'interface ville/port.

La définition de l'interface ville/port nous a mené à connaître les problèmes du délaissement de cette dernière et du clivage ville/port qui obstruent le contact ville/mer, et la reconquête urbaine du waterfront qui est le concept de reconversion de l'interface afin de remédier aux problèmes cités.

Pour pouvoir recourir aux problèmes du délaissement et du clivage ville/port, nous avons fait appel à la reconversion de l'interface ville/port, en la définissant et en définissant ses enjeux. Nous avons aussi pris en compte les opérations de reconversion portuaire (le cas de Marseille et du projet Euroméditerranée).

IV – Bibliographie

- MEGHFOUR KACEMI MALIKA et TABET AOUL KHEIRA, Intégration des spécificités du littoral dans les documents d'urbanisme.
- MIOSSEC Alain, les littoraux entre nature et aménagement, (12/2004). Edition Armand Colin.
- AKROUH Anouar /La reconversion de la ville portuaire, une réconciliation de la ville avec le port.
- RODRIGUES-IMALTA R, « Villes portuaires horizons 2020 », Méditerranée, 111 2008,
- CHALINE Claude, « Ces ports qui créèrent des villes », édition l'Harmattan, Paris, 1994.
- Mr Aouissi K.B. La ville littorale Algérienne.
- Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement- P.MERLIN et F.CHOAY-ed.PUF.
- F.Braudel« La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II »Armand Colin, Paris, 1990
- Coordonnée par T.BAUDOUIN, M.COLLIN et C.PRELORENZO «Urbanité des cités portuaires » Edition l'Harmattan, Paris1997
- Lieu central de la vie politique, économique et culturel de la ville romaine été toujours prévu près des établissements portuaire
- Marginalisation de la place centrale Forum malgré sa présence dans la trame urbaine.
- L'interface ville/port : espace-système en mutation. L'exemple de Nantes, Nantes : Institut de géographie, sept. 1997 (DEA de géographie, dir. J. Marcadon)
- Taussat Anne-Elisabeth/ Réaménagement de l'interface ville-port Stage de découverte DA3 – 2013-2014.
- Rodrigues-Malta, 1997, p. 93
- Magali Henry /Villes portuaires en mutation (2006).
- PRELORENZO C., « La ville portuaire, un nouveau regard, évolutions et mutations » Rives méditerranéennes Numéro 39 ,2011.
- «Marseille Euroméditerranée entre Europe et Méditerranée », Impression : Spot Marseille, mars 2005.
- Révision du POS de Marseille Projet d'aménagement et de développement durable. 2010.
- Les Rencontre de l'AIVP, 13114 Décembre 2012, Barcelone.
- Typologie mondiale des relations ville-port(2008)/ <https://cybergeog.revues.org>.
- <http://fr.wikipedia.org/Marseille>
- <http://www.cnrtl.fr/definition/port>.
- <http://www.linternaute.com/dictionnaire/fr/definition/ville-portuaire>

Liste des figures :

Figure 1 : Littorale de la cote de MIAMI.

Figure 2 : Façade maritime de MIAMI.

Figure 3 : la Costa brava Barcelone.

Figure 4 : La pointe de Trévignon à Trégunc, France.

Figure 5 : Languedoc-Roussillon, France.

Figure 6 : ile de Réunion, France.

Figure 7 : Barcelone une ville qui s'est développé parallèlement a la mer.

Figure 8 : Percés visuelles a Barcelone.

Figure 9 : Antalya Turquie.

Figure 10 : Musée Mucem de Marseille France.

Figure 11 : Port de commerce de Lorient, France.

Figure 12 : Port de plaisance la rochelle.

Figure 13 : Port de pêche de Casablanca.

Figure 14 : Tour d'habitation Malmö-Suède.

Figure 15 : Hôtel Sheraton Alger.

Figure 16 : Plages aquitaines France.

Figure 17 : Alger la blanche.

Figure 18 : Hôtel HILTON Alger.

Figure 19 : Utilisation d'ETFE pour la transparence et le jeu de façade.

Figure 20 : Villa cote d'azur avec ouvertures donnant sur la mer.

Figure 21 : Terrasse d'une villa a Tahiti avec espace vue sur mer.

Figure 22 : La ville d'Alger.

Figure 23 : La ville d'Annaba.

Figure 24 : La ville d'Oran.

Figure 25 : Vue des hauteurs d'Alger.

Figure 26 : La ville de Mostaganem.

Figure 27 : La ville d'Azefoune.

Figure 28 : Façade coloniale de la ville d'Alger.

Figure 29 : Port du Havre France.

Figure 30 : Port de Lorient.

Figure 31 : Port de Saint Nazaire.

Figure 32 : Le concept de cycle de vie d'un équipement portuaire.

Figure 33 : Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires.

Figure 34 : Système ville port XIX et début XXème siècle.

Figure 35 : Les six phases de l'évolution des relations ville-port.

Figure 36 : La nouvelle façade maritime de Marseille.

Figure 37 : Aménagement de La cité de la Méditerranée de Marseille.

Figure 38 : Tunnel de la joliette qui assure l'articulation de la ville avec le port, Marseille.

Figure 39 : Tour CMA-CGM, Marseille.

Figure 40 : Euromed center.

Figure 41 : Les terrasses du port, Marseille.

Figure 42 : Le Mucem et le fort saint jean, Marseille.

Figure 43: Le Mucem, Marseille.

Figure 44: le fort saint jean, Marseille.

Figure 45: Le Mucem et le Fort Saint jean, Marseille.

Figure 46: Place Lumumba et place gueydon, Bejaia.

Figure 47 : Carte de situation géographique de Bejaia a l'échelle régionale.

Figure 48: Situation de Bejaia par rapport aux montagnes qui l'entour.

Figure 49 : Carte de délimitation de la ville de Bejaia et son accessibilité.

Figure 50 : Carte de Bejaia a la période phénicienne.

Figure 51 : Carte de Bejaia a l'époque romaine.

Figure 52 : Carte de Bejaia a l'époque Hammadide.

Figure 53 : Carte de Bejaia a l'époque Espagnole.

Figure 54 : Carte de Bejaia a l'époque Turque.

Figure 55 : Carte de Bejaia a l'époque Coloniale.

Figure 56 : Carte de Bejaia a l'état actuel.

Figure 57 : Illustration de la rupture ville mer causé par la présence du port.

Figure 58 : Carte de délimitation de la zone d'intervention.

Figure 59 : Coupe AA'.

Figure 60 : Carte de l'état de fait.

Figure 61 : Schéma de principe.

Figure 62 : Plan d'actions.

Figure 63 : Plan d'aménagement.

Figure 64 : Organigramme fonctionnelle.