

Université de Blida 1
Institut d'Architecture et d'Urbanisme



Master 2
ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN
MEMOIRE DE FIN D'ETUDES

Thème :

Rupture ville-port

Intitulé :

Recomposition de l'interface urbano-portuaire, le cas de la ville de Mostaganem.

Projet :

Tour d'habitation intégrée

Candidats :

MAZROUA Asmaa

BOUIALI Meriem

Encadreur :

Mr. KACI

Assistant:

Mr. BENACEUR

2018-2019

Résumé :

Durant de longues années, les interfaces Ville-Port ont été délaissées progressivement causant une dévalorisation de ces espaces, des bâtisses vétustes, des friches urbaines et portuaire, et une image négative du front de mer qui est le porteur de la vitrine de la ville. Certaines villes notamment les villes portuaires du tiers monde continuent à vivre cette rupture comme c'est le cas de Mostaganem, où le clivage ville-port est considéré comme un effet néfaste qui dégrade la ville portuaire.

Dans ce mémoire, l'objectif est de mettre la lumière sur la problématique de la rupture ville/port auquel fait face la ville de Mostaganem. Ou la recomposition de l'interface urbano-portuaire demeure l'opportunité ultime pour dépasser ce problème de rupture.

Dans ce projet, le site a l'avantage de s'étendre sur une frange maritime couvrant toute la longueur de l'aire urbaine. Cette situation nous donne l'avantage de redynamiser l'interface Ville-port par l'aménagement du front de mer et du port ; ainsi par la projection d'équipements de divers fonctions et la proposition d'espaces publique afin d'y créer une animation qui conduira la réappropriation de l'espace portuaire par les habitants et la remise à niveau et l'embellissement de la façade maritime, tout en évoquant un reflet du centre historique pour rappeler la richesse historique de Mostaganem.

La démarche adoptée se développe d'une part dans une phase conceptuelle qui consiste à définir les différents concepts qui recouvre toute notre partie théorique en s'appuyant sur des exemples concrets ; et d'autre part dans une seconde phase opérationnelle, en adoptant l'approche historico morphologique afin d'identifier la structure urbaine et cerner les caractères de l'urbain et les dysfonctionnements dont elle souffre cette entité.

Le résultat de cette investigation a fait ressortir de grandes opportunités de modernisation des infrastructures urbaines et de reconquête de l'eau de cette ville historique.

Mots clés : Façade maritime, Clivage, Centre historique, recomposition, interface, port, Front de mer

:

تم التخلي تدريجيا عن الوصلات البينية بين المدن والموانئ، مما
ي إلى انخفاض قيمة هذه المساحا المتداعية
قيمة لها الميناء بنية مهمشة كل هذاشكل صورة سلبية عن الواجهة
البحرية وهي حاملة نافذة (عرض) المحل في المدينة
تزال المدن الساحلية
تعيش هذا الانفصال بين المدينة و الميناء، كما هو الحال في مستغانم، حيث يعتبر
ه الانفصال العامل الاول في اعاقه تطور و تحسن النمط المعيشي حيث انه ي
ميناء

والهدف هذا التقرير هو تسليط الضوء على مشكلة الانفصال بين المدينة و الميناء
حيث ان تنظيم الواجهة الحضرية ()
ل الفرصة النهائية لتجاوز مشكلة الانقطاع هذه.

بميزة الواجهة
هامش والميناء،
رافق عمومية
هذا الواجهة
مميزة تنشيط الواجهة
الواجهة
وتزيينها

النهج ناحية
التشغيلية الثانية
الهيكل
هذا الكيان
نتيجة هذا
الكبيرة لتحديث
التحتية الحضرية
مياه هذه المدينة التاريخية.
مفاهيم
وثانيا
منها

المفتاحية: الواجهة البحرية
البحرية
التاريخي التركيب الواجهة الميناء الواجهة

Remerciement :

Nous remercions ALLAH le tout puissant, le très miséricordieux de nous avoir donné la force, le courage, et la volonté pour mener à bien ce travail.

*Nous voudrions présenter nos remerciements à notre encadreur **Mr KACI Mebarek**, nous voudrions également lui témoigner notre gratitude pour sa patience et son soutien qui nous a été précieux afin de mener notre travail à bon port.*

Nous tenons aussi à remercier l'ensemble des enseignants qui nous ont suivis durant notre cursus universitaire et qui nous ont fait bénéficier de leurs expériences.

*Nous tenons à exprimer notre reconnaissance envers **les membres de jury** qui ont eu la prévenance d'examiner ce travail.*

DEDICACES

J'ai le plaisir de dédier ce mémoire :

A ceux que j'adore le plus au monde mes chers et affectueux PARENTS qui m'ont encouragé et m'ont toujours poussé sur le chemin de la réussite. Et pour leur encouragement et soutien moral tout au long de mon parcours universitaire qu'Allah les garde & les protège.

A mes chers sœurs Sarah et Selma et mes frères Islem et Ismail.

A l'âme de ma grand-mère, Fatma Zahra Metahri.

A mon binôme, Meriem.

MAZROUA Asmaa

C'est avec un grand plaisir que je dédie ce modeste travail en guise de respect et de reconnaissances à:

Mes Très Chers Parents, en témoignage et en gratitude de leurs sacrifices et leur soutien permanent durant toutes mes années d'études, leurs sacrifices illimités, leur réconfort moral et tous les efforts qu'ils ont consentis pour mon éducation et mon instruction pour me voir réussir un jour... Que Dieu les garde et les protège...

Mes très chères sœurs Fella et Zakia et mes chers frères Tayeb et Sidahmed, que le tout puissant Allah les garde pour moi.

Ma chère binôme Asma, avec qui j'ai traversé des moments joyeux d'amitié et de travail et qui resteront des souvenirs inoubliables. et a sa famille qui nous ont soutenu et encouragé pour faire ce modeste travail

Je tiens à exprimer ma profonde gratitude à notre cher promoteur KACI Mebarek

Mes remerciements vont également à tous ceux qui m'ont aidé de près ou de loin durant toute ma formation. Et aussi à tous nos amis

BOUIALI Meriem

Table des matières

RESUME.

REMERCIEMENTS.

DEDICACES.

Chapitre1 : CHAPITRE INTRODUCTIF

I.1 INTRODUCTION	1
I.1.1 Thématique générale du master :.....	Erreur ! Signet non défini.
I.1.2 Thématique de l'atelier projet urbain en centre historique :	5
I.1.3 Problématique générale :.....	7
I.2 Choix du cas d'étude :.....	9
I.3 Problématique spécifique :.....	9
I.4 Les hypothèses :.....	10
I.5 Les objectifs :.....	11
I.6 Approche méthodologique :.....	11
I.7 Structure du mémoire :.....	12

chapitre2: ETAT DE LA CONNAISSANCE.

II.1 INTRODUCTION :.....	Erreur ! Signet non défini.
II.2 DEFINITION DES CONCEPTS :.....	Erreur ! Signet non défini.
II.2.1 Le projet urbain:.....	Erreur ! Signet non défini.
II.2.2 Le centre historique :	Erreur ! Signet non défini.
II.2.3 Le centre ville :	Erreur ! Signet non défini.
II.2.4 La ville portuaire :.....	Erreur ! Signet non défini.
II.2.4.1 Les spécificités de la ville portuaire :	Erreur ! Signet non défini.
II.2.5 Le port :.....	Erreur ! Signet non défini.
II.2.6 Waterfronts :	Erreur ! Signet non défini.
II.2.7 Le clivage ville-port :.....	Erreur ! Signet non défini.
II.2.8 Centralité urbaine :.....	Erreur ! Signet non défini.
II.2.9 La recomposition urbaine :	19
II.2.9.1 La revitalisation :	20
II.2.9.2 La revalorisation :	20
II.2.9.3 La reconversion :	20
II.2.9.4 La réhabilitation urbaine:.....	21
II.2.9.5 Amenagement :	22
II.2.9.6 La requalification:.....	22
II.3 ANALYSE DES EXEMPLES :	23
II.3.1 La ville portuaire du Havre: réinventer l'interface ville-port :.....	Erreur ! Signet non défini.
II.3.2 La ville portuaire de Tanger : Projet Tanger Med	Erreur ! Signet non défini.
II.3.3 La ville portuaire de Canet en Roussillon: Projet du port d'Alizés.....	Erreur ! Signet non défini.
II.4 Analyse comparative :	25

chapitre3: **CAS D'ETUDE : La ville de MOSTAGANEM.**

III.1 PRESENTATION DE LA VILLE DE MOSTAGANEM :	26
III.1.1 Présentation de l'aire d'étude :	26
III.1.2 Situation géographique :	Erreur ! Signet non défini.
III.1.3 Accessibilité :	Erreur ! Signet non défini.
III.1.4 Climatologie:	Erreur ! Signet non défini.
III.1.4.1 Les vents:	27
III.1.4.1 La morphologie:	27
III.2 LECTURE TERRITORIALE :	Erreur ! Signet non défini.8
III.2.1 Processus de structuration	28
III.2.2 Synthèse de la lecture territoriale :	30
III.3 STRUCTURATION DE L' AIRE D'ETUDE :	31
III.3.1 Genèse historique :	Erreur ! Signet non défini.
III.3.1.1 L'antiquité :	Erreur ! Signet non défini.
III.3.1.2 Période arabo-bérbère :	Erreur ! Signet non défini.
III.3.1.3 Période Ottomane :	Erreur ! Signet non défini.
III.3.1.4 Période Coloniale :	Erreur ! Signet non défini.
III.3.1.5 Période post-coloniale :	Erreur ! Signet non défini.
III.3.2 Synthèse :	Erreur ! Signet non défini.
III.4 LECTURE MORPHOLOGIQUE DES ELEMENTS DE COMPOSITION URBAINE :	Erreur ! Signet non défini.
III.4.1 Lecture Morphologique :	39
III.4.1.1 Délimitation de l'aire d'étude :	39
III.4.1.2 Les portes :	40
III.4.1.3 Les parcours :	40
III.4.1.4 Les place te les jardins publiques :	41
III.4.1.5 Les équipements :	42
III.4.1.6 Logique de découpage des ilots :	43
III.4.2 Etude typologique :	44
III.4.2.1 Entité 01 :	44
III.4.2.2 Entité 02 :	45
III.4.2.3 Entité 03 :	45
III.4.2.4 Conclusion :	48
III.5 BILAN ET DIAGNOSTIQUE	48
III.5.1 Orientation des instruments d'urbanisme :	Erreur ! Signet non défini.0
III.5.2 Plan de structure :	Erreur ! Signet non défini.1
III.5.3 L'intervention urbaine :	52
III.5.3.1 Schéma d'aménagement:	52
III.5.3.2. Etapes d'élaboration du plan d'aménagement :	Erreur ! Signet non défini.
III.5.3.3. Rappel d'états des lieux:	Erreur ! Signet non défini.

III.5.3.3. Le plan d'aménagement:	Erreur ! Signet non défini.
III.6. La genèse du projet:.....	59
III.6.1. Présentation de l'aire d'intervention.....	59
III.6.2. Phase conceptuelle.....	60
Conclusion.....	61

TABLE DES ILLUSTRATIONS :

Figure 01: Carte de situation de Mostaganem/ source: créée par les auteurs du mémoire	Erreur ! Signet non défini.
Figure 02 : Schéma des problèmes de l'aire d'étude/ source : Photo aérienne google earth traitée par les auteurs.....	9
Figure 03 : Situation géographique du Havre/ source : https://www.rtl.fr/actu/justice-faits-divers/	23
Figure 04 : :Opération d'aménagement et la répartition des équipements Quartiers sud du Havre / source : Observatoire habitat et foncier - Retour sur 20 ans d'intervention, Agence d'urbanisme de la région du Havre et de l'Estuaire de la Seine 2014.....	23
Figure 05 : situation géographique de Tanger/ source : https://www.cityzeum.com/tourisme/tanger	24
Figure 06 : Plan d'aménagement du port de Tanger/ Source : http://www.sapt.ma/	24
Figure 07 : Plan d'aménagement du port de d'Alizés/ Source : https://port-alizes.com/ Erreur ! Signet non défini.	
Figure 08 : Schéma des problématiques et des interventions des exemples./ Source : les auteurs du mémoire	Erreur ! Signet non défini.
Figure 09 : tableau d'analyse des exemples./ Source : auteurs du mémoire	Erreur ! Signet non défini.
Figure 10 : Situation géographique de Mostaganem et ses frontières/ Source : https://d-maps.com/pays.php?num_pay=3502&lang=fr	Erreur ! Signet non défini.
Figure 11 : Carte montrant l'accessibilité à Mostaganem/ Source : https://d-maps.com/pays.php?num_pay=3502&lang=fr	Erreur ! Signet non défini.
Figure 12 : carte des vents dominants/ Source : Photo aérienne google earth traitée par les auteurs	Erreur ! Signet non défini.
Figure 13 : Coupe montrant la pente de la ville de Mostaganem/ Source : les auteurs du mémoire	Erreur ! Signet non défini.
Figure 14 Carte montrant la phase 1 et 2 du processus de structuration de Mostaganem/ Source : Carte GSELL S., Atlas archéologique de l'Algérie-cartes, Paris 1911, traitée par les auteurs	28
Figure 15: Carte montrant la phase 3 et 4 du processus de structuration de Mostaganem/ Source : Carte GSELL S., Atlas archéologique de l'Algérie-cartes, Paris 1911, traitée par les auteurs	29
Figure 16: Carte de synthèse du processus de structuration de Mostaganem/ Source : Carte GSELL S., Atlas archéologique de l'Algérie-cartes, Paris 1911, traitée par les auteurs.	Erreur ! Signet non défini.
Figure 17: Frise chronologique de l'évolution de la ville de Mostaganem/ Source : les auteurs du mémoire..	Erreur ! Signet non défini.
Figure 18: Images montrant les ruines du port de kiza/ Source : https://www.algerie1.com/actualite/mostaganem	Erreur ! Signet non défini.
Figure 19 : Carte de Mostaganem en 11 ^e siècle/ Source : créée et traitée par les auteurs	Erreur ! Signet non défini.
Figure 20 Carte de Mostaganem en 16 ^e siècle / Source : créée et traitée par les auteurs	Erreur ! Signet non défini.
Figure 21 Carte de Mostaganem durant la période ottomane/ Source : créée et traitée par les auteurs	Erreur ! Signet non défini.
Figure 22 carte de Mostaganem en 1840/ Source : créée et traitée par les auteurs	Erreur ! Signet non défini.
Figure 23 carte montrant le 1 ^{er} axe de la ville, durant la période coloniale/ Source : créée et traitée par les auteurs.....	Erreur ! Signet non défini.

Figure 24 Photos montrant le 1 ^{er} axe de la ville, durant la période coloniale/ Source : https://www.vitamedz.com/mostaganem-la-porte-de-mascara/Photos_0_161876_0_1.html	Erreur ! Signet non défini.
Figure 25 Photo montrant la rue de Sig et d'Alma/ Source : https://www.befr.ebay.be/itm/S-57203-ALGERIE-MOSTAGANEM-CPA-L-L-ed-/253322403181	Erreur ! Signet non défini.
Figure 26 : Carte montrant la place de l'église/ Source : http://tenes.info/nostalgie/MOSTAGANEM	Erreur ! Signet non défini.
Figure 27 carte de Mostaganem en 1885/ Source : Créée et traitée par les auteurs	Erreur ! Signet non défini.
Figure 28 Image montrant le palais consulaire/source : http://tenes.info/nostalgie/MOSTAGANEM	Erreur ! Signet non défini.
Figure 29 Image montrant la poste/source : http://tenes.info/nostalgie/MOSTAGANEM	Erreur ! Signet non défini.
Figure 30 Image montrant l'hotel de ville de Mostaganem. /source : http://tenes.info/nostalgie/MOSTAGANEM	Erreur ! Signet non défini.
Figure 31 Carte de Mostaganem en 1945/ Source : créée et traitée par les auteurs	Erreur ! Signet non défini.
Figure 32 Carte de Mostaganem en 1962. / Source : créée et traitée par les auteurs	38
Figure 33 Carte montrant les limites de l'aire d'étude /source : Photo aerinne google earth traitée par les auteurs.	39
Figure 34 Carte montrant les portes d'accées a l'aire d'étude /Source : Photo aerinne google earth traitée par les auteurs.	Erreur ! Signet non défini.
Figure 35 Carte des parcours/ Source : Créée et traitée par les auteurs	Erreur ! Signet non défini.
Figure 36 Carte des espaces publiques. / Source : Créée et traitée par les auteurs	Erreur ! Signet non défini.
Figure 37 Carte montrant des équipements/ Source : Créée et traitée par les auteurs	Erreur ! Signet non défini.
Figure 38 Carte montrant la logique de découpage des ilots/ Source : Créée et traitée par les auteurs.	Erreur ! Signet non défini.
Figure 39 Carte montrant le tracé traditionnel /Source : Créée et traitée par les auteurs.	Erreur ! Signet non défini.
Figure 40 Carte de bilan et diagnostic/ Source : Créée et traitée par les auteurs	Erreur ! Signet non défini.
Figure 41 Carte montrant les limites du secteurs sauvgardés/ Source : Direction De La Culture De La Wilaya De Mostaganem (Service Du Patrimoine Archéologique), Recensement Des Sites Et Monuments Historiques Dans La Ville De Mostaganem.	50
Figure 42 Carte montrant les interventions du PDAU de Mostaganem/ Source : La duc de Mostaganem	50
Figure 43 Schéma de structure/ Source :Photo aerienne assemblée sur photoshop et traitée par les auteurs	51
Figure 44 Schéma d'aménagement./ Source : La proposition des auteurs superposé avec la carte google rassemblée sur photoshop	Erreur ! Signet non défini.
Figure 45 Carte du site avant et après l'enquête/ Source :carte autocad traitée par les auteurs.	56
Figure 46 Plan d'aménagement avec quelques perspectives /Source : La proposition des auteurs dessiner en autocad et superposé avec la carte google rassemblée sur photoshop.	57
Figure 47 Diagramme de repartition du programme/ Source : dessiné par revit et raite en photoshop par auteurs du mémoire	58
Figure 48 Diagramme des circulations verticales/ Source : dessiné par revit et raite en photoshop par auteurs du mémoire	59

Chapitre I : Chapitre introductif

I.1 INTRODUCTION :

I.1.1 Thématique générale du master :

La problématique générale du master 'Architecture et Projet Urbain' s'inscrit dans le cadre des études concernant le contrôle des transformations de la forme urbaine, au sein de l'approche morphologique à la ville et au territoire.

Elle s'insère dans le large corpus des recherches urbanistiques critiques sur le contrôle et la production des formes urbaines en réaction à l'approche fonctionnaliste de production de la ville des années 1950-70 qui recourrait aux modèles de l'urbanisme moderne.

Elle privilégie le fonds territorial comme **fondement** de la planification des ensembles urbains et **support** (réservoir, matrice affectée par des structures multiples) pour définir et orienter leur aménagement : les forces naturelles qui ont assuré par le passé le développement organique des villes seront mises en évidence pour constituer le cadre nécessaire à la compréhension des rapports qu'entretiennent ces villes avec leur territoire.

S'appuyant sur le considérable capital de connaissances produit et accumulé au cours du temps par la recherche urbaine, la recherche urbanistique investit actuellement, d'une manière particulière, le domaine des pratiques nouvelles et des instruments nouveaux de projet ainsi que les nouveaux moyens de contrôle de l'urbanisation et de ses formes.

Dans ce vaste domaine (de contrôle de l'urbanisation et de ses formes), le master 'Architecture et Projet Urbain' soulève tout particulièrement la problématique spécifique de la capacité des instruments d'urbanisme normatifs et réglementaires en vigueur à formuler et produire des réponses urbaines adéquates aux transformations que connaissent les villes dans leurs centres et périphéries.

Les pratiques de l'urbanisme opérationnel (à finalité strictement programmatique et fonctionnaliste) nécessitent une attitude critique de la part des intervenants sur la ville : c'est le projet urbain qui constituera l'apport spécifique de l'architecte dans la pratique plurielle de l'aménagement de la ville, correspondant à une nouvelle manière de penser l'urbanisme. Le projet urbain devient alors un élément de réponse possible pour la reconquête de la fabrication de la ville face à la crise de l'objet architectural et à la crise de l'urbanisme, devenu trop réglementaire.

Chapitre I : Chapitre introductif

Plus qu'un concept ou qu'une grille de lecture historique des phénomènes urbains, la notion de projet urbain sera dans les années 70 l'expression qui « cristallisera les divers aspects de la critique de l'urbanisme fonctionnaliste, et simultanément, celle qui exprimera la revendication par les architectes d'un retour dans le champ de l'urbanisme opérationnel »¹.

Au cours de la décennie qui suivra, parmi les différents auteurs et théoriciens du projet urbain, Christian Devillers se distinguera sur la scène architecturale comme auteur – et acteur- dont la contribution épistémologique sur le thème du projet urbain sera la plus conséquente².

Après avoir rappelé les principales qualités qui font la ville : sédimentation, complexité, perdurance des formes pour de nouveaux usages, etc., Devillers développera trois aspects³ :

Le premier concerne une théorie de la forme urbaine, le deuxième aborde les méthodes du projet urbain, alors que le troisième s'attaque à la difficile question des logiques institutionnelles et procédurales.

Il conclura par affirmer que le projet urbain « *est une pensée de la reconnaissance de ce qui est là (...) des fondations sur lesquelles on s'appuie pour établir des fondations pour d'autres qui viendront après* » : une conception de l'architecture dans son rapport au lieu et à l'histoire, assurant la durabilité et la continuité historique

C'est l'alternative à l'urbanisme au travers de la notion de 'Projet Urbain', qui se définit en filigrane de l'ensemble de ces propos qui nous permettront de construire une démarche de substitution au sein de laquelle l'histoire et le territoire constitueront les dimensions essentielles.

Dans les faits, le projet urbain est aujourd'hui un ensemble de projets et de pratiques qui gèrent notamment de l'espace public et privé, du paysage urbain. « Sans refléter une doctrine au sens étroit du terme, l'idée de projet urbain renvoie cependant à un

¹ Bonillo J. L., Contribution à une histoire critique du projet architectural et urbain, Thèse d'H.D.R., Laboratoire INAMA, E.N.S.A.Marseille, (Mars 2011)

² Devillers, Ch., « Le projet urbain », in Architecture : recherche et action, Actes du colloques des 12 et 13 mars 1979 à Marseille/Palais des Congrès, Paris, Ministère de l'Environnement et du cadre de vie, CERA/ENSBA. Concernant cet auteur, voir également : Devillers, Ch., Pour un urbanisme de projet, mai 1983 ; et Conférences paris d'architectes, pavillon de l'arsenal 1994 – Christian Devillers, Le projet urbain, et Pierre Riboulet, La ville comme oeuvre, Paris, éd. du Pavillon de l'arsenal, 1994.

³ Intervention de C h. Devillers en Mars 1979 au colloque intitulé Architecture : Recherche et Action au Palais des Congrès de Marseille

Chapitre I : Chapitre introductif

point de vue doctrinal qu'on s'efforce de substituer à un autre : l'urbanisme opérationnel, et qui peut s'exprimer plus ou moins en fonction de seuils »⁴.

Il s'agira alors, d'une part, de développer les outils de définition, de gestion et de contrôle de la forme urbaine et de réintroduire la dimension architecturale et paysagère dans les démarches d'urbanisme, et, d'autre-part, situer la démarche du projet urbain entre **continuité avec les données de la ville historique et référence à l'expérience de la modernité.**

Dans la démarche du master 'Architecture et Projet Urbain', le passage analyse-projet a constitué une préoccupation pédagogique majeure dans l'enseignement du projet architectural et urbain.

Dans ce registre, on citera Albert Levy et Vittorio Spigai [1989] dans leur 'Contribution au projet urbain', qui privilégieront la dimension historique pour assurer le passage entre analyse et projet : la continuité historique devant permettre d'assurer la 'conformation' du projet à (et dans) son milieu.

Cette même préoccupation est abordée par David Mangin et Pierre Panerai [1999] sous une autre optique : celle de la réinsertion des types bâtis, majoritairement produit par l'industrie du bâtiment, dans une logique de tissus.

L'histoire des villes, quant à elle, nous enseigne la permanence des tracés (voieries, parcellaires...) et l'obsolescence parfois très rapide des tissus. Il convient donc à partir de la production courante d'aujourd'hui (types, programmes, financements et procédés constructifs habituels des maîtres d'oeuvre moyens) de travailler dans une perspective nouvelle qui intègre dès l'origine une réflexion sur les évolutions et les transformations possible, d'origine publique et privée. Cette tentative d'actualiser les mécanismes et les techniques qui ont permis de produire les villes, débouche ici sur des indications très pragmatiques et pratiques (tracés, trames, dimensionnements, découpage, terminologie...).

L'objectif principal du master 'Architecture et Projet Urbain' s'inscrit dans une construction théorique qui fait de l'abandon de l'utopie de la ville fonctionnelle du mouvement moderne et de l'acceptation de la ville concrète héritée de l'histoire, la référence essentielle de la démarche du master. La ville héritée de l'histoire est le contexte obligé d'inscription de l'architecture. En retour l'architecture... construit la ville.

4 Bonillo J. L., L'analyse morphologique et le projet urbain dans Intergéo-Bulletin, 1995, n° 118

Chapitre I : Chapitre introductif

Le retour à l'histoire ne signifie cependant pas le rejet 'simpliste' de la modernité pour une attitude nostalgique envers la production urbaine ancienne : les productions architecturales et urbaines du XXe siècle nécessitent en effet une plus large évaluation critique de leurs modèles et méthodes, suscitant de nombreuses voies de recherche

Au courant de l'année universitaire 2016/2017 et parmi les différentes optiques à partir desquelles le projet urbain a été abordé et développé, trois thèmes ont été privilégiés :

- Le Projet Urbain et les Instruments d'urbanisme
- Le Projet Urbain en centre historique
- Le Projet Urbain en périphérie

A travers la thématique du projet urbain, les étudiants pourront alors proposer un territoire de réflexion et d'expérimentation sur la ville.

Dr. Arch. M. Zerarka

Porteur du master 'Architecture et Projet Urbain'

2019

Chapitre I : Chapitre introductif

I.1.2 Thématique de l'Atelier Architecture et Projet Urbain en Centre Historique :

Selon Gustavo Giovannoni *“La ville ancienne est caractérisée par ses limites, la lenteur de son rythme de vie, la petite échelle des pleins et des vides qui forment son tissu, la solidarité dans la proximité des éléments de son bâti dont aucun n’est doté d’autonomie par rapport aux autres dans une relation d’articulation ou dit autrement, de contextualité...”*⁵ Selon cette définition, le centre historique est le noyau ancien et le lieu de fondation de la ville. Héritier d’une vieille organisation et riche en patrimoine historique, il rassemble les activités essentielles de la ville.

Les possibilités d’interventions sur les centres historiques et l’architecture traditionnelle sont multiples et de portées diverses, elles peuvent aller d’une simple opération d’entretien à une opération de démolition et de construction d’un nouveau bâtiment.

Donc si le projet urbain intervient au centre historique d’une manière particulière c’est parce que chaque ville est unique selon sa position, tradition, histoire, et géographie, ce qui nécessite une opération unique à chacune, qui peut être complexe ou simple.

Ces opérations se varient selon le cas d’étude, donc on a une série d’interventions qui ont un impact sur le cadre bâti existant et l’image de la ville, afin d’assurer la rentabilité, de retenir ou d’y attirer de nouvelles activités et de tirer profit des qualités d’un milieu de vie déjà habité. Ce sont des instruments d’amélioration de l’espace public, de modifications aux bâtiments existants incluant le recyclage architectural ainsi que les projets d’insertion et de densification permettent d’assurer la pérennité et la prospérité des milieux ainsi consolidés.

Nous pouvons citer plusieurs opérations ; la restauration, la réhabilitation, la consolidation, l’entretien, l’amélioration, la restructuration ...etc.

C'est dans ce contexte que « l’atelier centre historique » fait objet sur l’importance de la préservation des centres historique dans le cadre d’un projet urbain à travers des interventions qui doivent penser a relier le centre historique avec ses abords, dans le

⁵ G.Giovannoni, 1998, l’urbanisme face aux anciennes villes, Edition le seuil, traduit de l’italien par Jean-Marc Mandosio, Amélie Petita et Claire Tandille, Paris, 9P

Chapitre I : Chapitre introductif

but de la mise en valeur de la production de l'urbain qui a impliqué avant tout de composer le future en se basant sur le passé et ses indices.

Les interventions en centres historiques ne sont pas des opérations simples mais il s'agit d'une démarche importante. Ces centres étant un héritage commun à l'humanité toute entière, la coopération internationale est essentielle pour énoncer et faire respecter les critères de gestions de ce patrimoine. Des lois de législation et des programmes spécialisés de formation de haut niveau faisant une large place à la protection et à la gestion des centres historiques devraient être mis en œuvre pour assurer ce processus dynamique et permanent qui est accordé par les instruments de l'urbanisme ou l'aménagement du territoire qui sont liés fortement aux éléments structurant et référenciés pour une richesse en repère, ce qui nous facilite l'intégration

Chapitre I : Chapitre introductif

I.1.3 Problématique générale :

Projet urbain et la ville portuaire.

*« La toile d'araignée qui s'est lentement tissée entre les territoires a été filée à travers mers et océans avec comme unique point d'accroche ce qui est capable de devenir port. Ces ancrages, lieux de rupture entre les terres et les mers, ont été les fondations de comptoirs, puis de villes. Ces places d'échanges, lieux de rencontre des hommes et des produits, confidentes des langues et de l'écrit. Il n'est que de "bons ports", fortune des marins, des marchands et des voyageurs. Les cités qui en profitent ne peuvent être que fenêtres ouvertes et si elles s'embastionnent, c'est la conséquence d'une perversion de l'histoire ».*⁶ CANTAL DUPART Michel

Dans une description moderne et contemporaine, le mot port représente l'espace où sont déchargés et rechargés les navires. Mais, l'espace portuaire n'est pas seulement un lieu de transport. Il est l'un des éléments les plus importants de l'inconscient collectif. Le port est avant tout un milieu où se croisent, vivent et, se transforment les hommes et les marchandises. A ce titre, les réalités portuaires ne sauraient être appréhendées sans leur environnement, le plus souvent urbain. Aussi, sa place dans le maillage régional, national ou international joue un rôle dans son évolution déterminé par les facteurs historiques et les besoins économiques. Tous ces éléments ne sont pas sans conséquence, d'une part, sur le rapport affectif des habitants au port et, d'autre part, sur l'urbanisme.

Le port et la ville ont longtemps imbriqué leurs fonctions afin de former des places d'échanges, de valorisation et de production pour le commerce maritime. Mais les évolutions économiques et sociétales du 20^{ème} siècle ont provoqué des évolutions et des modifications de leurs relations. De nombreuses villes ont alors délocalisé leurs activités portuaires hors du territoire urbain, provoquant le délaissement de nombreuses infrastructures. Les zones portuaires, symboles d'une ère industrielle marchande, se sont alors retrouvées abandonnées et inutilisées. Les espaces à l'interface de la ville et du port constituent alors une véritable rupture spatiale et fonctionnelle. Ce phénomène est appelé le clivage ville-port.

⁶ C.M. DUPART, 1993, Le port, cadre de ville: séminaire de l'Association internationale villes et ports, Édition l'Harmattan, Paris, 7P.

Chapitre I : Chapitre introductif

Autrefois les villes se localisent à proximité des voies de navigation, la ville portuaire inclue. Leur tissu urbain ainsi que leur mode de vie reflète la logique des activités portuaire qui fond l'économie de la ville. D'abord le port était un lieu d'espoir et de refuge puis (XVI-XVII siècle) un symbole de richesse et de prospérités et enfin (période des lumières XVIII siècle) un outil didactique et un lieu touristique afin de rendre compte des progrès technique effectués⁷. Mais à partir de la Révolution industrielle les destinées de la ville et le port ont suivi des chemins différents, soulignent la dissociation spatiale et fonctionnelle contemporaine, mettant fin à une symbiose séculaire voire millénaire selon les cas.

Depuis les années 50, les villes portuaires deviennent un sujet d'importance particulière chez les géographes, les urbanistes, les économistes et les historiens. Par leurs importances et complexités, ces acteurs se sont engagées dans des opérations « *water fronts revitalisations* » de réaménagement des fronts d'eau, de reconversion et de reconquête afin de résorber ces ruptures de manière profitable à tous – acteurs urbains et portuaires, mais aussi habitants et touristes.

L'Algérie profitant d'une bande littorale qui s'étend sur une longueur de plus 1270km abritant des villes portuaires importantes comme toutes les villes du monde n'échappe pas au *clivage* enclenché par la révolution industrielle, considéré comme un effet pervers qui dégrade la ville portuaire, accuse un décalage diachronique en beaucoup de villes émergentes qui continuent à vivre le paradoxe ville/port à l'image d'Alger, Oran, Mostaganem, Bejaia etc. et qui présente une juxtaposition spatiale des entités distinctes et en interdépendance. Une relation qui n'est souvent pas harmonieuse.

La présente recherche plaide pour la reconquête de l'eau, de la ville verte et de la nostalgie à un urbain sans échappements. Nos villes portuaires, pourront-elles relever le défi ? À partir du constat premier, nous développons notre problématique générale :

La recomposition ville/port sera-t-elle la destinée des villes algériennes à l'image des autres villes portuaires qui les ont précédées dans beaucoup de pays méditerranéens?

⁷ M.Figeac, 2002, Histoire Des Sociétés Urbaines, Paris, 13P

Chapitre I : Chapitre introductif

I.2 Présentation succincte du cas d'étude :

Mostaganem Bâtie en amphithéâtre, en balcon sur la mer et distante de 800 m environ du rivage, constitue une ville méditerranéenne assez particulière. Elle se trouve à 353km à l'Ouest d'Alger, 80km à l'Est d'Oran et à 80km au Nord de Mascara.

La ville de Mostaganem est un point de convergence civilisationnel ; ce qui fait d'elle un lieu de cohabitation culturelle et historique important. Malgré ces potentialités la ville souffre néanmoins d'un fort clivage ville-centre historique-port ; ce qui en fait un cas d'étude illustrant parfaitement la problématique de rupture ville - port.

Le site qui fait objet de notre étude regroupe plusieurs tissus urbains de différentes périodes.

D'une part nous avons le centre historique proprement dit : derb Tabbana, l'un des quartiers témoin de la période médiévale délimité au nord par oued Ain sefra, le centre colonial limité par la voie ferrée, et d'autre part le quartier de la marine et le port ; qui sont des espaces aujourd'hui enclavés, et déconnectés du tissu urbain de la ville, ce qui rend le port de Mostaganem détaché par rapport à la ville. Avec en plus, désaffectation généralisée des infrastructures portuaires



Figure01 : Carte de situation de la ville de Mostaganem.



Figure02 : Schéma des problèmes de l'aire d'étude plus, désaffectation généralisée des infrastructures portuaires

I.3 Problématique spécifique :

Mostaganem, ville du littoral nord algérien, connaît cette distanciation ville/port. Cette fragmentation indicative d'une figure de séparation, illustre la représentation d'une image critique d'équilibre de rapport de l'interface ville/port. Celle-ci est causée non seulement par le progrès technologique mais aussi par les contraintes naturelles et artificielles qui ont poussé la croissance de la ville de Mostaganem vers la périphérie et loin de son centre. Parmi ces contraintes on cite : le talus qui présente une grande différence de niveau entre le port et la ville, aussi la présence de la ligne ferroviaire qui a coupé les liens entre les deux. Ce qui fait que l'activité portuaire et

Chapitre I : Chapitre introductif

l'activité urbaine ne cohabitent plus en juxtaposition sur le même territoire, le port est considéré comme une source de nuisances, de risques majeurs et de pollution qui nuit à la qualité de vie de la ville. C'est pour quoi la ville a tourné son dos au port pour qu'à la fin, chacun se développe seul et à ce niveau, on se trouve face au zoning et la discordance des systèmes de la ville.

Désormais, la perniciosité préconise le déclassement du parasite et la promotion de l'espace au rang d'une figure de subversion et de modernisation qualitative du mode de vie à travers la promotion de l'homme lui-même, à travers la restitution à son quotidien du déploiement de la nature dans l'effervescence de son environnement artificiel. « *Ouvrons la fenêtre et enfermons dans son intérieur le milieu où elle vit* » a dit Berlage⁸. Toute est une question de figure et de présence, la perméabilité se trouve donc au centre d'une gratification des milieux naturels et en premier lieu l'eau. Le remodelage du clivage ville/port sera-t-il plausible et vraisemblable pour la baie marine de Mostaganem à l'image des autres villes portuaires qui l'ont précédé? Aujourd'hui et plus que jamais Mostaganem « *rêve* », face aux ambitions de cette métropole inachevée⁹ et les problèmes qu'elle vit, la recomposition ville-port demeure comme l'opportunité ultime pour « sa montée en gamme », en « water front » à l'instar de Lisbonne, Marseille, Dunkerque, Hambourg, havre etc...

Certes Mostaganem est une ville millénaire, mais sa qualification de ville portuaire date de l'époque coloniale ; ce qui laisse le centre historique en marge du port. Cela justifie le décrochage entre la fonction portuaire et la fonction urbaine qui met l'ensemble en difficulté de cohabitation ou en désarticulation, souvent même en confrontation, entre un intérêt d'efficacité économique pour le port, et le souci de la qualité de vie pour la ville.

À partir de ce constat, et dans le but de la mise en valeur des potentialités que possède Mostaganem nous développons notre problématique spécifique :

Comment recomposer l'interface ville-mer et comment l'insérer dans la dynamique urbaine ?

Enfin Comment concrétiser de nouveaux liens entre ville et port tout en réintégrant l'image du centre historique à l'interface ?

I.4 Les hypothèses :

Afin d'opérer efficacement la diffusion de la centralité et la prise en charge de l'interface urbano-portuaire, nous préconisons de revaloriser et requalifier la relation ville port avec une mixité fonctionnelles (affectation d'une vocation culturelle et touristique en plus de la dynamique urbaine habituelle : commerces et services).

⁸ H. P. Berlage, architecte néerlandais

⁹ Kh.B. Aouissi, 2016, Le clivage ville/port: Le cas d'Alger, Editions Connaissances et Savoirs, Paris, 12 p.

Chapitre I : Chapitre introductif

I.5 Les objectifs :

Le but de notre intervention consiste à :

- Désenclaver et réanimer physiquement le quartier portuaire et rénover les liens avec les quartiers voisins.
- Lier le centre-ville et le port à travers des relations spatiales et fonctionnelles.
- Reconstituer un espace maritime qui s'inscrit dans la structure territoriale.
- Création d'une façade maritime en vue d'une meilleure prise en charge de l'interface ville-port.

I.6 Approche méthodologique :

Dans le cadre de notre étude, le travail qu'on a abordé s'est réparti en trois phases :

Phase de recherche : cette phase est basée sur la recherche bibliographique, en premier lieu on a consulté des ouvrages et examiné une multitude de thèses et de mémoires relatifs à notre thème de recherche. Par la suite on a exploré plusieurs sites internet qui nous ont fourni des revues et des articles actualisés liés à la thématique de reconquête des fronts d'eaux. Ensuite nous sommes déplacés à Mostaganem ou on s'est rapproché de son département d'architecture et puis des différents organismes et administrations : la duc de Mostaganem les services d'hydraulique ou on a collecté des documents cartographiques et manuscrits (livres historique, thèses doctorale et des études préalables...), ensuite on définit le cadre conceptuel qui recouvre toute la partie théorique il sera question dans un premier chapitre d'identifier la thématique de recherche ainsi que la présentation du cas d'étude puis dans un second chapitre développer le sens des concepts relatifs au thème de recherche ainsi qu'aux différentes dimensions et autres critères.

Phase conceptuelle : Il sera question de l'analyse du cas d'étude, il englobera la partie graphique et la présentation du projet et de son processus d'élaboration.

Analyser l'évolution urbaine de la ville à travers l'histoire afin de mieux comprendre l'évolution du tissu urbain à travers le temps, sa formation et sa structuration.

Le projet architectural dérivant de l'aménagement urbain s'est focalisé sur la façade maritime et un ensemble d'équipements d'accompagnement.

Chapitre I : Chapitre introductif

I.7 structure du mémoire :

Le mémoire sera composé en 03 chapitres et d'une conclusion définis comme suit :

Chapitre 1 « introductif » :

C'est un Chapitre Introductif qui présente le thème d'intervention avec un aperçu sur la ville choisi comme cas d'étude et les différentes problématiques existantes en arrivant à citer les hypothèses et les objectifs à atteindre.

Chapitre 2 « état de l'art » :

Il s'agit d'une recherche bibliographique sur les concepts et notions ayant un lien direct ou indirect avec notre thématique tout en consolidant avec une analyse d'exemples qui permettent de restituer le programme, les points forts qu'on peut adopter et les lacunes qu'on doit éviter dans notre conception.

Chapitre 3 « cas d'études » :

Il contient deux phases essentielles :

Phase Analytique : constituer d'une analyse à différents échelles ; territorial, historique et typo morphologique afin d'établir un schéma d'aménagement de l'aire d'étude.

Phase conceptuelle : contenant le dossier graphique urbain (plan de composition, plan d'aménagement), et architectural (plan de différents niveaux, coupe, façade, 3D)

En dernier nous allons achever notre mémoire avec une conclusion générale.

Chapitre II: Etat de connaissance

II.1 INTRODUCTION :

Les villes portuaires ont été toujours un sujet d'actualité qui intéresse plusieurs domaines particulièrement chez les géographes, historiens, urbanistes et architectes, pour élaborer une stratégie qui répond à la mutation entre la ville et le port.

« Le développement de notre pays exige la mise à niveau de nos infrastructures portuaires, condition essentielle pour une véritable croissance. »¹⁰

Le présent chapitre se structure en deux grandes parties, la première est une recherche bibliographique qui consiste à en mettre en lumière tous les concepts et notions en relation avec la problématique d'articulation urbaine entre le centre historique, centre-ville et le port, afin de définir les concepts et les moyens les mieux appropriés à mettre en œuvre pour guider notre projet et développer les potentiels des villes portuaires tout en préservant leur qualité.

L'enjeu est d'établir une harmonisation entre les intérêts du développement économique et la mise en valeur des patrimoines socioculturels, historiques et naturels des villes côtières. Cette étape est achevée par la 2ème partie qui appréhende une recherche thématique sur les villes portuaires, particulièrement sur le plan urbanistique et architectural similaires à notre projet, afin de tirer des instructions et conclusions, permettant d'alimenter notre connaissance en matière de problèmes qui surgissent dans des cas d'études similaires à notre projet.

II.2 DEFINITION DES CONCEPTS:

II.2.1 Le projet urbain :

“S’agit-il d’architecture de la ville ou d’architecture dans la ville? S’agit-il d’un projet de plan urbain, d’un plan de contrôle morphologique des architectures dans la ville, de l’interface ville-architecture? S’agit-il de projet de l’architecture urbaine, de méga structure urbaine, ou de méga projet architectural?”¹¹

Le projet urbain était apparu comme une notion qui répond aux effets critiques de la pratique du mouvement fonctionnaliste qui a créé des villes modèles à caractère fonctionnel ou la notion du contexte, du temps et du lieu sont disparues et le résultat :

¹⁰ Entreprise portuaire de Skikda, Lors de la Journées d'études sur les travaux d'infrastructures portuaires, 26 et 27 juin 2018, Skikda.

¹¹ A. LEVY - V. SPAIGAI. 1989, La Question Générale Du Plan Et La Problématique De L'Architecture Urbaine, Edition E.D Clura Edntré, 52P

Chapitre II: Etat de connaissance

crise social, éclatement de la ville, disparition de l'espace public, la création de la notion du zoning et la perte d'identité.

Le projet urbain se développe à travers les nouvelles recherches et expérience national et internationale, ce qui lui donne la dimension temporelle et temporaire contrairement à l'architecture moderne.

Sa première apparition était dans un article en 1976 « Contributions au projet d'une forme urbaine : les projets urbains »¹², puis comme un intitulé pour un rapport de recherche 1981 par Philippe Panerai pour un projet d'intérêt public, et jusqu'à 2001 le projet urbain était un thème de recherche théorique seulement.

Des le 2002 le projet urbain devient une pratique opérationnelle qui définit les différentes méthodes, démarches et stratégies du projet urbain

Le projet urbain est considéré comme une dimension à multiples échelles, essentielle pour comprendre la ville, ce qui fait qu'il touche à de multiples questions d'où on cite « *sa formation, son histoire, les lois et les décrets qui l'organise et son rapport aux doctrines d'histoire de l'urbanisme* »¹³.

Le projet urbain est un projet général et contextuel à la fois, il intervient d'une manière particulière fondé sur des concepts qui basent essentiellement sur l'histoire et le territoire, afin de donner des réponses unique à chaque ville dans le but de la mettre en valeur par la préservation de sa permanence et durabilité, ce qui nous a pousser à adopter la démarche du projet urbain dans notre recherche.

« L'identification et de reconnaissance des structures existantes, avant d'opérer par substitution partielle ou totale, en cherchant ainsi à exploiter leurs potentiel. Il s'agit de prendre en considération des caractères spécifiques du lieu d'intervention. Ces caractères devenant alors les points d'appui nécessaires au nouveau projet, garantissant la continuité urbaine et la préservation des éléments historico-culturels propres à l'identité du lieu. »¹⁴.

¹² A.MAX, mai/juin 1976, Contributions au projet d'une forme urbaine : les projets urbains, in : Architecture d'Aujourd'hui, n° 187, 7-9P

¹³ Y.TSIOMIS, 2008, Matières de ville: projet urbain et enseignement, Éditions de la Villette, Paris, 73 P.

¹⁴ A. LEVY - V .SPAIGAI. 1989, La Question Générale Du Plan Et La Problématique De l'Architecture Urbaine, Edition E.D Clura Edntré, 137 p.

Chapitre II: Etat de connaissance

II.2.2 Les centres historiques :

Le centre historique est un ensemble urbain homogène qui regroupe la plus grande partie des bâtiments anciens de la commune, des origines de la ville jusqu'au début du XXe siècle. Il s'est développé à partir d'une trame médiévale.

Selon Giovannoni un centre historique se caractérise par ces limites, la lenteur de son rythme de vie, son échelle, et la solidarité dans la proximité des éléments de son bâti.

Les anciennes villes ont toujours été transformées, remodelées et recomposées au cours du temps. Mais la manière d'approcher la ville et concevoir l'architecture a conduit à la destruction totale ou partielle des centres anciens qui furent marginalisés et abandonnés du moment qu'ils ne répondaient plus aux exigences de fonctionnement et de circulation de l'ère moderne dans la planification urbaine ou cette politique urbaine tourne le dos à la ville déjà construite, ce qui a causé sa dégradation, destruction, créant ainsi un espace sous-utilisé et non productif détaché du tissu de la ville, enclavé, incapable d'assurer la pérennité de la ville, son développement durable et le bon fonctionnement des systèmes urbains.

Les centres historiques sont souvent reconnaissables par la structure de leur voirie et de leur parcellaire qui posent à l'urbanisme actuel des problèmes de circulation et d'hygiène. »¹⁵

Mais ces villes historiques restent le centre de gravité géométrique des relations urbaines et territoriales. Parce qu'elles représentent la dimension historique et singulière d'un lieu et d'un contexte social. Elles donnent un visage aux lieux, et aux agglomérations donc préserver un centre ancien c'est alors préserver l'identité d'un lieu, l'identité de la population qui y vit, dans un monde qui privilégie la standardisation et prétend souvent faire du passé une table rase.

II.2.3 Le centre ville :

Le centre-ville est le cœur typique et historique de la ville. Il est également appelé hyper centre dans le cas des grandes agglomérations. C'est le lieu des manifestations culturelles et sportives, des échanges et de la politique. L'habitat y est dense et les commerces, lieux de culte et services publics s'y trouvent. Par ses caractéristiques le centre-ville est le lieu donnant la plus forte impression d'urbanité.

¹⁵ P.MERLIN, F.CHOAY, 1998, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, PUF, 149P

Chapitre II: Etat de connaissance

Dans ce lieu, l'organisation de l'espace devrait être optimisée notamment sur le plan architectural et doit permettre de donner au maximum le sentiment de vivre dans un milieu citadin. Etant le lieu de réunion de toutes les couches de la communauté, il devrait être la partie la plus active et la plus vivante de la ville

Le centre-ville est également le point focal du système de circulation ou convergent tous les réseaux de transport. L'on trouve généralement soit dans le centre-ville même, soit tout près, la gare du chemin de fer et la correspondance avec les autobus.

II.2.4 La ville portuaire :

La ville portuaire est un objet d'étude pluridisciplinaires (géographie, histoire, urbanisme, économie et sciences politiques), la question de leur définition se différencie selon chaque discipline, selon le géographe C.CHALINE, la ville portuaire est comme un point clé de l'organisation de l'espace.

La ville portuaire est classée en fonction de divers critères : sa taille, ses orientations dominantes, son rayonnement. Elle associe trois éléments :

- a. Le port, organisme technique répondant à des conditions précises
- b. Les activités liées à la fonction portuaire, à l'industrie, au littoral.
- c. La ville qui se greffe dessus avec sa morphologie, ses habitants, ses activités

Ce concept est composé de deux éléments hétérogènes : le port et la ville mais leur imbrication spatiale et fonctionnelle forme un complexe d'interaction où le flux entre les deux organes impose un équilibre, une ambiance et un sentiment d'appartenance, elles assurent à des degrés divers la double fonction d'encadrement territorial et d'interconnexion des réseaux de transport. Une telle dualité

II.2.4.1 Spécificités de la ville portuaire:

- **Façade maritime :**

La façade maritime est l'interaction entre la terre et la mer à travers le port, elle fait l'interface entre un avant-pays maritime et un arrière-pays terrestre. Cet ensemble fait un système qui symbolise le caractère et la manière dont la ville portuaire est construite, Ces façades ont été détachées de leurs fronts d'eau lors de l'industrialisation, La ville portuaire est dotée d'une vitrine maritime qui traduit un retour de la ville portuaire à la mer et les nouvelles orientations pour de nouveaux modes de valorisation d'actualité pour que la ville retrouve son identité grâce à la réhabilitation de sa façade maritime.

Chapitre II: Etat de connaissance

- **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'oeil 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 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* »²⁴

II.2.5 Le port :

Selon l'architecte Jacques Ferrier « *les ports sont de lieux marqués par de grandes lignes horizontales ou hangars et équipements industriels y sont espaces les uns des autres. Ce sont des paysages d'objets qui se détachent sur le ciel.* »¹⁶, C'est un élément qui caractérise la ville portuaire et qui se définit comme un point de contact ou espaces d'interface et de liaison entre deux sphères de transport, soit les sphères Terrestre et Maritime, sa fonction primaire est d'abriter les navires

Son intégration avec la ville est basée sur la mixité de ces fonctions à travers la présence des deux dimensions urbaine (loisirs, culture, résidence...etc.), et portuaire (croisière, plaisance), ainsi ces espaces publics d'une vraie qualité paysagère.

II.2.6 Water fronts :

C'est la reconquête urbaine des fronts d'eau. " On entendra par « water front » l'ensemble des territoires naguère occupés de manière quasi-exclusive par les activités maritime, industrielles et leurs compléments obligés et, notamment, les emprises ferroviaires. »¹⁷, elle englobe aussi les espaces résidentiels occupés par les gens qui travaillent dans le port.

¹⁶ J.P. Hugon, 2018, l'Architecture d'Aujourd'hui, p 96

¹⁷ C. Chaline, 1994, "Questions pour un cadrage conceptuel de la recherche", in : C. Chaline (ed.), *Ces ports qui créent des villes*, L'Harmattan, Paris, 71P.

Chapitre II: Etat de connaissance

Ce mouvement est apparu dans les années soixante dans les villes nord-américaines puis adapté par d'autres villes : la Bretagne, l'Australie, et plus récemment les villes européennes afin de répondre au délaissement des anciens sites portuaires qui ont provoqué une dévalorisation de l'espace, pollution, baisse d'emplois et de population, et enfin la génération de friches.

Ces conséquences ont conduit à de nouvelles initiations à une nouvelle stratégie d'aménagement orientée vers des opérations de reconversion et revitalisation des fronts d'eau tout en lui permettant de restaurer la liaison originelle avec la ville.

Le mouvement de water front repose principalement sur le tertiaire et les services d'où quatre axes d'aménagement parviennent : *l'environnement et les loisirs, La recherche et la technologie, la fonction tertiaire et la culture*¹⁸

Elle est considérée comme un modèle efficace pour valoriser les anciens espaces portuaires au cœur des villes et la plus importante opération d'urbanisme de la période contemporaine, elle consiste à récupérer et exploiter le port et ce et le transforme pour contenir de nouvelles activités tout en prolongeant l'activité urbaine dedans. Enfin water front est un modèle de référence pour la construction de nouvelles centralités.

II.2.7 Le Clivage ville /port :

Depuis les années 50, le système ville et port ont rentré dans une phase de désorganisation et de dysfonctionnement progressif, dont les causes sont multiples (évolutions des techniques de transport maritime et les techniques de manutention, changement de fonction..), selon Claude Chaline « *a l'ensemble de ces phénomènes étroitement liés à des évolutions technologiques, se sont mêlées des tendances lourdes, proprement urbaines, concourant, au total, à la dégénérescence des tissus urbains et à l'extension du phénomène de friches* »¹⁹.

Le clivage ville/port est enclenché par la révolution industrielle, il est considéré comme un effet qui dégrade la ville portuaire, en effet l'activité portuaire et l'activité urbaine ne cohabitent plus en juxtaposition sur le même territoire, le port est considéré comme une source de nuisances, de risques majeurs et de pollution qui nuit à la

¹⁸ E. BOUBACHA, D. DAVOULT, 1997

¹⁹ C. Chaline, 1994, "Questions pour un cadrage conceptuel de la recherche", in : C. Chaline (ed.), *Ces ports qui créent des villes*, L'Harmattan, Paris, 96P.

Chapitre II: Etat de connaissance

qualité de vie de la ville. En contrepartie, la ville par son partage des infrastructures routières et sa juxtaposition spatiale, est considérée comme un élément étouffant pour le port et nuit à ses performances économiques.

II.2.8 Centralité urbaine :

C'est un concept très complexe à définir dans nos ville actuelle, elle caractérise les lieux qui combine une complexité de fonction (commerce, administration...), au en trouve plusieurs éléments de la structure urbain « *la centralité urbain peut être identifiée par l'intensité des flux matériels (populations actives, visiteurs, touristes, ...) et immatériels (capitaux, informations) ».*²⁰

Selon James BIRD (1963) il a trois types de centralités :

- a. Endogènes : qui exprime une centralité interne par exemple les place centrale.
- b. Interne : centre économique à l'échelle d'une agglomération
- c. Exogène : port d'entrée.

Avant l'Age industrielle la centralité a procédé organiquement le port à travers les édifices à la fois central et maritime qui possède le port et les quartiers voisins, mais avec la révolution industrielle ces édifices s'éloignent des ports, abandonnent les terrains a des emprises utilitaire (espace de stockage...) qui devient actuellement des friches.

Les opérations de reconquête des ports ont permis un recentrage et un rééquilibrage pour la centralité urbaine de la ville à travers la réorientation des ports vers de nouvelles fonctions à caractère scientifique commercial culturelle de récréation et de loisir qui s'adapte avec l'époque de la ville et qui tourne principalement vers de nouvelles fonctions de tertiarisation.

Le retour à une centralité maritime ou portuaire nous aide à restituer un cadre de vie favorisant l'urbanité sous toutes ses formes, et créé des espaces aux potentiels multiples, politiques, économiques, fonciers et pas seulement une simple promenade.

II.2.9 Recomposition urbaine :

Une nouvelles perspectives qui s'ouvre pour la ville portuaire afin d'investir des espaces pour déployer de nouvelles fonctions permettant d'améliorer son fonctionnement.

²⁰ C. Chaline, 1994, "Questions pour un cadrage conceptuel de la recherche", in : C. Chaline (ed.), *Ces ports qui créèrent des villes*, L'Harmattan, Paris, 42P.

Chapitre II: Etat de connaissance

La recomposition urbaine est un soin particulier, donné à la constitution d'espaces ouverts, à la qualité esthétique du traitement architectural, aux fonctions récréatives et ludiques qui permettent de "consommer" l'environnement.

La recomposition des espaces portuaires délaissés ne peut se résumer à l'application d'un modèle précis. Chaque ville portuaire doit s'interroger sur la forme de réaménagement qu'elle veut et qu'elle peut mettre en œuvre en fonction de ses propres caractéristiques (site, contexte socio-économique, moyens disponibles,...). Si les processus économiques auxquels sont soumises les villes déterminent un éventail de fonctions assez restreint, la difficulté va résider dans les choix et dans le dosage de ces fonctions, pour faire en sorte que le réaménagement soit un succès et valorise les potentialités offertes. L'enjeu va être de trouver une stratégie adéquate afin d'optimiser au mieux l'espace en fonction de l'existant et d'une forte volonté de transformation et de développement.

Renouveau, régénération, requalification, rénovation, réhabilitation... autant de termes en « re » qui indiquent des mutations profondes, un « re » composition des espaces et des territoires. Ces recompositions ont toujours existé ; les territoires, comme les organismes vivants, naissent, croissent déclinent et meurent et c'est particulièrement le cas des territoires urbains et portuaires. **Parmi les actions inclus dans la recomposition on cite :**

II.2.9.1 La revitalisation :

Faire revivre, donner un nouveau souffle à un quartier ou un tissu urbain délaissé ou en déclin. Elle se résumer sur des travaux d'aménagement des espace ou équipements à usage collectifs,

« L'opération de revitalisation urbaine est une action visant, à l'intérieur d'un périmètre défini, l'amélioration et le développement intégré de l'habitat, en ce compris les fonctions de commerce et de service, par la mise en œuvre de conventions associant la commune et le secteur privé »²¹.

II.2.9.2 La Revalorisation :

Action de mise en valeur des Espace public à travers l'introduction des éléments physique ou naturel (couleur, forme et texture).

II.2.9.3 La Reconversion :

C'est une action qui revivifie les bâtiments en disfonctionnement à travers la transformation de leurs vocations initiale et l'affectation des activités nouvelle qui s'adapte avec le milieu urbain et l'évolution sociale et économique de la ville.

²¹ M.DELNOY, 2010, CWATUPE « le code wallon d'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie », Edipro, Belgique, 121P

Chapitre II: Etat de connaissance

La densification urbaine est un concept qui consiste à faire vivre davantage de population sur un même espace urbain. C'est ainsi, par exemple, que lorsqu'on passe d'un quartier en habitat individuel (petites maisons unifamiliales) à un quartier d'habitat collectif (avec des immeubles où les gens partagent un immeuble en plusieurs appartements) on effectue une densification urbaine.

II.2.9.4 Réhabilitation urbaine :

Dans le domaine de l'urbanisme et de l'architecture, la réhabilitation désigne au sens large le fait de réaménager un local, un bâtiment ou un lieu (quartier, friche, espace vert...). Elle consiste à garder l'aspect extérieur du bâtiment et à améliorer le confort intérieur et économiser l'énergie (réhabilitation énergétique).

La réhabilitation en ville ou conurbation concerne le cadre environnemental des logements et des monuments. On peut parler de réhabilitation thermique pour l'habitat ancien, de réhabilitation environnementale pour des friches polluées, de réhabilitation de quartiers (avec l'ANRU²² par exemple). Issues tout en y intégrant la ville et les citoyens : c'est la reconversion du port.

« Les interventions de réhabilitation représentent un ensemble de travaux qui n'affectent que partiellement les caractéristiques formelles, structurelles et d'usage d'un bâtiment, en consacrant des actions d'amélioration des conditions de son utilisation ou de réutilisation. A l'échelle urbaine et lorsque celles-ci affectent les caractéristiques structurelles des bâtiments par la démolition (totale ou partielle) de parties entières et leur reprise avec de nouveaux matériaux et techniques, ainsi que par des modifications fondamentales d'usage, les travaux suscités se formalisent dans ce qui est nommé comme restructuration urbaine, qui consiste donc en une transformation profonde d'une partie du tissu présentant un état d'insalubrité et de vétusté très avancé et constituant une discontinuité avec l'environnement immédiat »²³.

« Dispositions prises en vue de rendre à une ville ou à un ensemble historique ses qualités disparues, sa dignité, ainsi que son aptitude à jouer un rôle social ».

La recomposition des espaces portuaires délaissés est un exercice de transformation et de valorisation de l'espace en fonction d'un contexte socio-économique précis. Ainsi,

²² Agence nationale pour la rénovation urbaine

²³ « Règlement du plan de sauvegarde et de mise en valeur du secteur sauvegardé de la casbah d'Alger », [En ligne], titre I, dispositions générales, définitions, Article n°7, consulté le 20 avril 2019.

Chapitre II: Etat de connaissance

les villes portuaires modernes vont déployer sur l'interface de nouveaux usages révélateurs d'une société des services, du temps libre et de la consommation.

II.2.9.5 Aménagement :²⁴

Les définitions données à l'aménagement sont les suivantes :

1-Transformation volontaire d'un espace géographique aux bénéfices de la société qui l'occupe. C'est aussi l'action volontaire d'un groupe social pour organiser voire transformer l'espace dans le but de générer des effets positifs sur la société.

2-L'aménagement recouvre un ensemble d'actions qui concernent à la fois la création d'équipements, l'organisation institutionnelle d'un espace, la promotion du développement d'un territoire, la compensation des inégalités spatiales et la protection du patrimoine. La définition retenue est : L'ensemble des actions visant à un développement de l'espace intégrant la société.

II.2.9.6 Requalification :²⁵ La requalification urbaine, consiste à modifier les qualités physiques d'un milieu afin de lui attribuer une nouvelle vocation. Généralement, elle s'accompagne de la consolidation du milieu visé, de la création de nouveaux espaces publics - incluant l'ouverture de nouvelles rues - et de projets de construction favorisant la diversification des activités.

²⁴ N.Douay, C.Leininger-Frézal et M.Pichon, « Enseigner l'Aménagement dans un département de Géographie : évolution des rapports disciplinaires à partir du cas de l'Université Paris Diderot », *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement* [En ligne], 39-40 | 2018, mis en ligne le 04 décembre 2018, consulté le 14 mai 2019.

²⁵ Vivre en ville, Croître sans s'étaler : ou et comment reconstruire la ville sur elle-même, Collection « inspirer le Québec », mis en ligne le 2016, consulté le 2 juin 2019, Québec, 123P.

Chapitre II: Etat de connaissance

II.3 ANALYSE DES EXEMPLES :

Dans cette partie on a procédé à une analyse de projets concrets pour ressortir des éléments de réponse pour les problèmes constatés dans notre cas d'étude. Notre choix s'est arrêté sur deux exemples complémentaires en fonction de :

- Le premier exemple porte sur l'étude d'une interface ; qui est la requalification de la zone portuaire de la ville du Havre en France.
- Le deuxième exemple consiste d'un projet de reconversion du port de la vieille médina du Tanger au Maroc il repose sur le renforcement touristique et culturel de la ville de Tanger.
- Le troisième exemple porte sur l'aménagement de Port Alizés en France qui se base sur le redéveloppement urbain et portuaire, vers une nouvelle mixité ville-port. le projet propose également des projets emblématique afin d'animé le site.

II.3.1 La ville portuaire du Havre: réinventer l'interface ville-port :

Situation de la ville : Le Havre est une commune située dans le département Seine-Maritime. Elle se trouve à environ 200 km au nord de Paris, elle fait partie de la **région Haute-Normandie**.

Présentation du projet: La ville du Havre est une ville récente de 5 siècles. Son centre ville Perret est classé patrimoine de l'humanité depuis juillet 2005.

Les quartiers sud du Havre constituent un espace d'interface entre le port et la ville. Témoin de l'histoire maritime et portuaire du Havre, les évolutions de ces secteurs au ont conduit ce quartier vers de profonds bouleversements. Les activités portuaires et maritimes ont



Figure 03: situation géographique du Havre

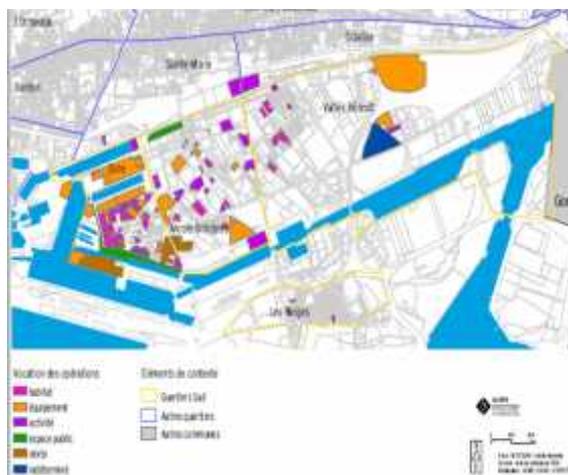


Figure 04:Opération d'aménagement et la répartition des équipements.

Chapitre II: Etat de connaissance

laissé place à de nombreuses friches industrielles et portuaires autour des bassins et des anciens docks. Ces transformations ont rendu nécessaire la réflexion autour de la reconquête de ces espaces délaissés le réaménagement de ces espaces vers de nouveaux usages.

II.3.2 La ville portuaire de Tanger: Projet Tanger Med

Situation de la ville : Tanger se trouve à environ 60 km à l'est de la ville de Tétouane et à proximité du détroit de Gibraltar. La ville se trouve à 14 kilomètres de la côte espagnole.

Présentation du projet: Le port de Tanger a été un port de marchandise d'une très grande compétitivité

au niveau internationale se hissant même au top 20 des plus grand ports a conteneurs mondiaux cependant dans un soucis d'image et dans un pays ou le tourisme représente de 8 a 10% du PIB ce qui a pousser le gouvernement à reconvertir une partie en port de plaisance et de croisière, afin renforcer le positionnement touristique et culturel de la ville de Tanger.



Figure 05 : situation géographique de Tanger



Figure 06: Plan d'aménagement du port de Tanger.

II.3.3 La ville portuaire de Canet en Roussillon : réaménagement port d'alizés :

Situation de la ville : Canet-en-Roussillon est une commune française située dans le département des Pyrénées-Orientales, en région Occitanie.

Présentation du projet:

Le nouveau quartier se situe au niveau de l'avenue Jean Moulin, juste derrière l'établissement de la Loge de mer. Réparti sur un espace de 8,5 hectares, il comprendra 645 habitats collectifs, 25 maisons de ville, 1 nouvel hôtel, des commerces et des services.



Figure 07: Plan d'aménagement du port d'alizes

II.4 Analyse comparative :

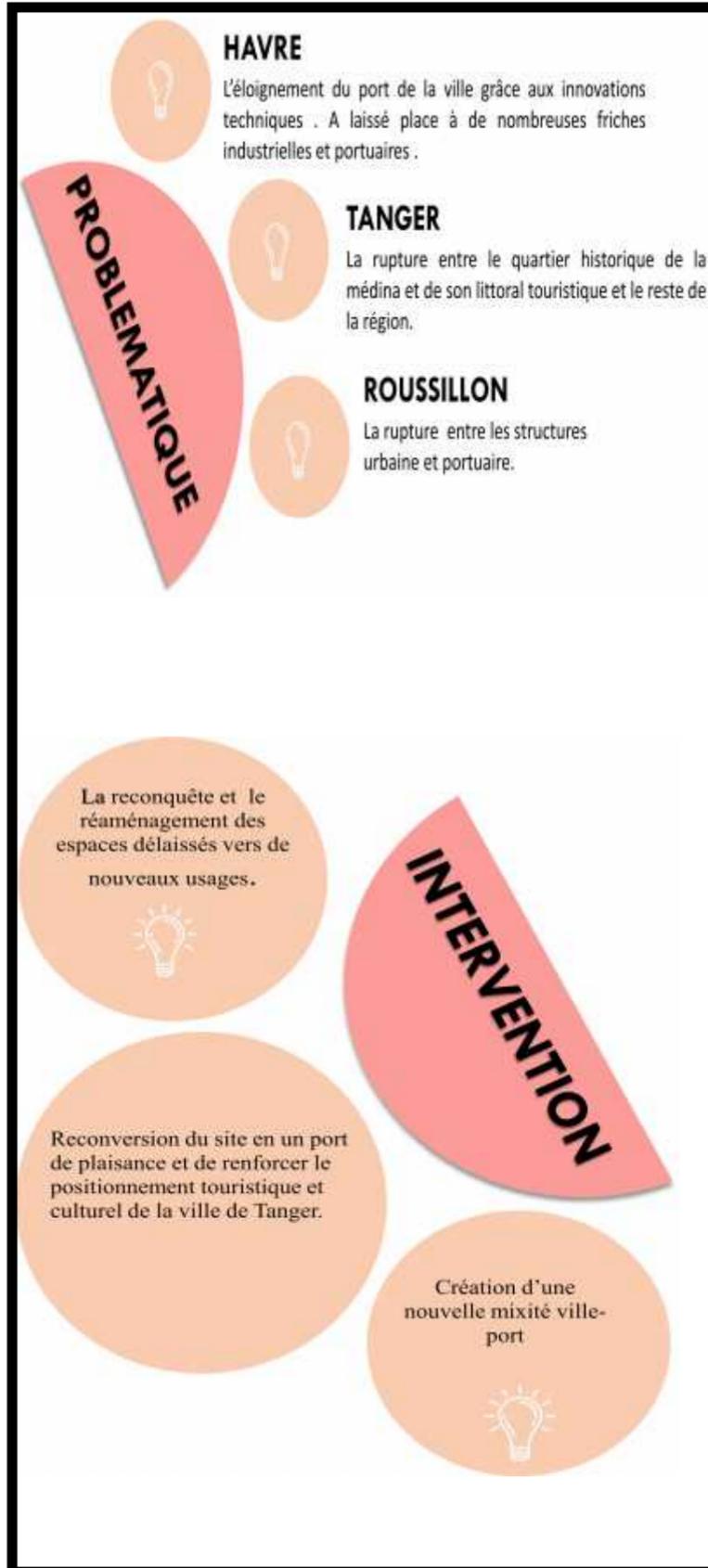


Figure08 : Schéma des problématiques et des interventions des exemples.

	HAVRE	TANGER	ROUSSILLON	RECOMMANDATIONS
STRUCTURE	<p>équipement Périphérie Centre Historique Port</p> <p>permettre un fonctionnement optimal entre les équipements et logements situés entre la gare et le bassin fluvial.</p>	<p>Place B.d.</p> <p>Aménagement du boulevard du front de mer et création de 3 parcours piétons qui permettront de relier la ville avec son port.</p>	<p>Place B.d.</p> <p>Aménagement des passages piétons, et une large place à la promenade au sein d'un parc public et s'articule autour d'un plan d'eau.</p>	<p>S'appuyer sur la trame existante et la Compléter: La prolongation de la trame des dessertes existantes vers le territoire ville-port pour intégrer ces sites à la structure urbaine. Elle devra être complétée le plus souvent par la réalisation de nouvelles connexions pour contribuer au désenclavement physique du site : accès piétons, vélos, tramway, bus, etc.</p>
RÉCUPÉRER	<p>Artificialisé les sols par des matériaux qui font le lien entre l'aménagement public contemporain et la mémoire industrielle du port.</p>	<p>Des bâtiments emblématiques de la zone portuaire seront restaurés et reconvertis afin de sauvegarder l'esprit du site.</p>	<p>Intégration dans un site naturel d'exception. La récupération du plan d'eau et l'aménagement d'une promenade au sein d'un parc public.</p>	<p>Jouer la carte de la qualité architecturale:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Traiter le port comme un espace urbain par la réutilisation architecturale de la symbolique portuaire (rails, grues, conteneur, etc.) - une valorisation du patrimoine portuaire reconverti et historique de la ville.
MOBILITÉ	<p>D'insuffler une dynamique nouvelle au quartier Saint-Nicolas par un investissement important (parc public, voies, stationnement, place), liant les différentes opérations en cours.</p>	<p>Ils ont bien exploité la morphologie du terrain par la création d'un téléphérique qui relie le port à la ville piétonne.</p>	<p>La voiture est écartée du projet, elle est confinée à l'extérieur de l'ensemble. Tous les parkings seront intégrés aux bâtiments.</p>	<p>Favoriser les déplacements de la population par d'autres types de mobilité (voie d'eau/ téléphérique):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Amélioration de l'accessibilité des sites ville-port, par voie d'eau appelés "Blue transport" : water-taxi, navettes fluviales. - la création de circuits bus, piétons ou cyclistes de promenade avec accès à des points de vue naturels ou artificiels.
BIO DIVERSITÉ	<p>Des espaces publics ont été créés ou requalifiés, contribuant à valoriser le paysage urbain d'où on cite jardin fluvial places et squares.</p>	<p>Le système de végétation correspondant aux caractéristiques bioclimatiques de la région de Tanger.</p>	<p>Une promenade au sein d'un parc public et s'articule autour d'un plan d'eau, véritable îlot de verdure au pied des logements</p>	<p>Rendre le port un poumon écologique: Combiner réduction des pollution potentielles du port et ouverture visuelle sur l'eau et le port par le respect de l'environnement.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le système de végétation du port doit être composé d'espèces correspondant aux caractéristiques bioclimatiques de la région.

Figure09 : tableau d'analyse des exemples

Chapitre III: Cas d'étude

III.1 PRESENTATION DE LA VILLE DE MOSTAGANEM :

III.1.1 Présentation de l'aire d'étude :

Ville côtière de l'ouest algérien. La ville de Mostaganem est bâtie en amphithéâtre sur un plateau d'une altitude moyenne de 85m dotée d'un littoral de 124Km. En effet la ville se divisait en deux petites agglomérations distinctes et séparées par un vallon fertile où coule l'oued Ain-Sefra. Actuellement, elle se compose d'une ville neuve, très étendue, et d'une vieille ville, plus compacte, accrochées de part et d'autre à un profond ravin creusé (l'oued d'Ain-Sefra).

III.1.2 Situation géographique :

La wilaya de Mostaganem se situe au nord-ouest du territoire national, à environ 360 km d'Alger et à 80 km à l'Est d'Oran. Elle est délimitée :

- au nord, par la Méditerranée ;
- à l'ouest, par la wilaya d'Oran ;
- à l'est, par la wilaya de Chlef ;
- au sud, par les wilayas de Mascara et Relizane .



Figure10 1 : situation géographique de Mostaganem et ses frontières.

III.1.3 Accessibilité :

- La ville de Mostaganem est doter d'un réseau routier important ; elle est le point de convergence de 9 axes routiers dont 6 routes nationales et 3 chemins de wilayas.
- Elle est accessible à partir de l'autoroute est-ouest par la RN 90A cette même route constitue la voie ceinture de la ville.
- La RN23 permet de relier Mostaganem



Figure 2 : Carte montrant l'accessibilité a Mostaganem

Chapitre III: Cas d'étude

à Relizane et également d'accéder à l'autoroute est-ouest.

- Elle est traversée par la route nationale N11 du côté de littorale cette même voie relie Mostaganem a Arzeu et Oran vers l'ouest et Tenes vers l'est .
- RN 17 permet de relier Mostaganem et Mohamadia (Mascara).

La RN 90 permet de relier Mostaganem à des communes périphérique telle que Aine tadles et notamment oued rhio et mazouna

III.1.4 Climatologie :

Mostaganem possède un climat méditerranéen chaud avec été sec (Csa) selon la classification de Köppen-Geiger.²⁶

III.1.4.1 Les vents :

Les statistiques des données de vents existants permettent de distinguer deux secteurs dominants ; le secteur Est à Nord en été. Et Le secteur Ouest à Sud-ouest en hiver ou la vitesse est supérieur ou égale à 8m/s²⁷



Figure 12 : carte des vents dominants.

III.1.5 Morphologie :

Les pentes du ravin de l'oued « Ain El Sefra » dépassent les 50m. A l'intérieur de la zone bâtie, les pentes sont fortes. On peut sentir une lourde pente qui dépasse le 25m

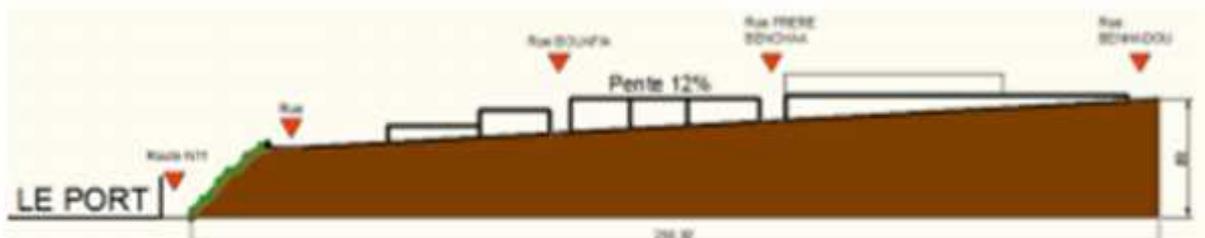


Figure 13 : Coupe montrant la pente de la ville de Mostaganem.

²⁶ <https://planificateur.a-contresens.net/afrique/algerie/wilaya de mostaganem/mostaganem/2487134.html>

²⁷ <https://www.meteoblue.com/fr/meteo/historyclimate/climatodelled/mostaganem alg%c3%a9rie 2487134>

Chapitre III: Cas d'étude

III.2 LECTURE TERRITORIALE :

L'échelle que nous avons étudiée d'abord est celle du territoire, c'est à partir de là que les structures morphologique naturelles et artificielles vont être lus et reconnus comme matrice des structures suivantes.

La compréhension du processus de formation de la structure de la ville ne se maîtrisera que par son insertion dans un système de structure territoriale, afin de décortiquer la stratification du territoire de Mostaganem on a suivi l'approche de Caniggia.

A l'échelle territoriale on va se base sur la lecture de la structure morphologique naturelles et artificielles afin de se familiariser et comprendre le processus de formation et de transformation des établissements humains.

Le territoire de Mostaganem est délimité par un réseau hydrographique important ; oued Chlef au nord, sud le tif d'oued tine, est oued Mellal et a l'ouest la mer méditerranéenne.

III.2.1 Processus de structuration

1^{er} Phase : Elle représente l'apparition des premiers établissements de haut promontoire, comme les établissements : Ain Fares, Sidi Saada, Yellel

2^e Phase : Elle représente la naissance des parcours de contre crêtes locale, suite à des raisons d'échanges entre les établissements de haut promontoire, et l'occupation des bas promontoires, et l'apparition des lieux d'échange et de marché. Bouguirat, touahria sirat.



Chapitre III: Cas d'étude

3^e Phase : Elle représente la formation des établissements au niveau des bas promontoires « Stidia, Mazagrane .. » et la naissance des parcours de contre

crête locale parallèle au parcours de

crête principal qui relie entre les promontoire.

4^e Phase Cette phase est caractérisée par l'occupation du fond de vallée et la réalisation de noyaux proto-urbain et aussi l'occupation de tous le territoire à travers les parcours de contre crête continue et le parcours synthétique.

- cycle deux :



Figure 15 : Carte montrant la phase3 et 4 du processus de structuration de Mostaganem

C'est la période où les fonds de vallées étaient des établissements préférentiels, elle caractérise la consolidation des parcours de contre crête local synthétique, fond de vallée par les français pour relier tous les établissements afin de pénétrer tout le territoire.

Chapitre III: Cas d'étude

- Cycle trois – état actuel- :

Ce cycle présente l'état actuel au on a récupère les vois consolider par la colonisation et les transforme on route national et route de wilaya.

Synthèse :

L'analyse territorial nous a permis de comprendre que le promontoire de Mostaganem était structurée à partir de l'intersection du parcours de crête secondaire avec le parcours de contre crête synthétique continue impropre, ce promontoire était reliaer avec tous le territoire à travers les parcours de contre crête synthétique ce que fait de Mostaganem un point de convergence territorial.



Chapitre III: Cas d'étude

III.3 ANALYSE URBAINE DE L'AIRE D'ETUDE :

III.3.1 Genèse historique :

"Chaque ville a son histoire, sa personnalité, ses structures économiques et sociales. La nature des problèmes varie donc d'une ville à d'autre, comme d'un quartier à un autre ... car une ville, c'est de l'histoire cristallisée en formes urbaines"

JEAN-PAUL LACAZE²⁸

La morphogénèse urbaine étudie les principales phases de constructions de villes ou de leurs typologies architecturales et urbanistiques propres, mais également leurs stagnations, leur phases de déclin, voir leurs abandons.

Pour appréhender notre aire d'étude, la démarche utilisée se rapporte aux aspects morphologique et paysager de lecture d'une ville. Fondée sur la mise en évidence des caractéristiques de la forme urbaine (Panerai, P., Depaule, J.C., Demorgon, M., 1999) qui intègre les dimensions spatiales et historiques dans l'analyse de la forme physique et de la constitution du tissu urbain.

Le processus d'évolution de la ville de MOSTAGANEM :

Mostaganem est un point de convergence civilisationnel ce qui fait d'elle un lieu de cohabitation culturelle historique importante. L'évolution spatiale, durant les siècles a façonné une ville ou coexistant des ethnies divers ; berbères, arabes, turcs, ou européens et ou chacune a marqué l'histoire par un patrimoine culturel et architectural qui subsiste jusqu'à nos jours.

Le processus de développement de la ville de Mostaganem nous aidera à comprendre le mode de fonctionnement, de développement des différents tissus urbains. Et les événements ayant mené aux problèmes auxquelles fait face aujourd'hui la ville.

III.3.1.1 L'antiquité :

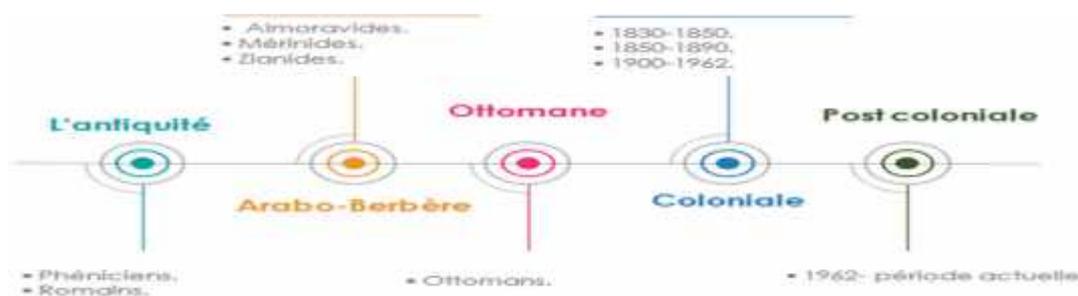


Figure17 : Frise chronologique de l'évolution de la ville de Mostaganem.'

²⁸ J.P. LACAZE, les méthodes de l'urbanisme, édition n° : 6, 120 P

Chapitre III: Cas d'étude

- **La Période Phénicienne :** La ville de Mostaganem abrite des traces de la préhistoire, de l'âge de l'utilisation de la pierre preuve d'une présence humaine ; beaucoup de ces vestiges sont à kharouba et Sidi el Medjdoube, etc....

La ville fut occupée d'abord par les phéniciens sous le nom de Murustaga dont le port de Kiza témoigne cette période.



Figure18 : Images montrant les ruines du port de kiza

- **La période romaine :** la ville fut reconstruite par les Romains qui lui donnèrent au temps de Gallien 3 (218-268), le nom de Cartenna.

En 2^e siècle, de terribles tremblements de terre causèrent la disparition des traces romaines et de la ville elle-même. Plusieurs auteurs ont affirmés que Mostaganem a bien été occupé par les romains, d'ailleurs selon Dr. Thomas Shaw « *La force et la bonté de ses murailles particulièrement au N-O portent à croire qu'elles sont l'ouvrage des romains. Il est vrai que je n'y ai trouvé aucun débris d'architecture ancienne. Mais Mostaganem et Mazagran sont si bien pourvus d'eau qu'i n'est pas douteux que les romains ne s'y soient pas établis, au reste Pline et Ptolémée assignent à leur Cartena la même position astronomique que Mostaganem* »²⁹

²⁹ Dezobry et Bachelet, 1873, dictionnaire de biographie d'histoire et de géographie tome II, Edition sablons, 196 P.

Chapitre III: Cas d'étude

III.3.1.2 Période Arabo-Berbère³⁰ :

- **Almoravides 1061-1106** : « *Youssouf Ibn Tachoufin le fondateur de la dynastie almoravide se serait contenté de construire un « Bordj» sur une colline au Nord de l'actuelle agglomération et ce vers 1082, lorsqu'il entreprit la conquête du Maghrib central* »³¹ le fort El M'hal existe jusqu'à ce jour, il sert actuellement à une prison civile.

Les Almoravides ont occupé un site protégé par une topographie élevée.

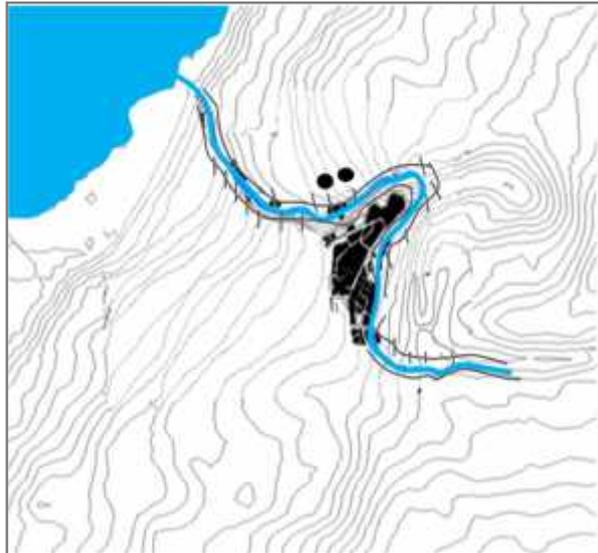


Figure 19: Carte de Mostaganem en 11^e siècle

Elle dominait l'environnement et favorisait ainsi une position de défense et de contrôle du secteur ouest. L'oued constituait en même temps pour les habitants, une ressource d'eau pour irriguer les jardins et actionner les moulins.

- **Les Mérinides :**

Au Quatorzième siècle et plus précisément en l'an 1342, la grande mosquée fut construite sous l'occupation des MERINIDES.

Les Zianides : Sous le règne des Zianides de Tlemcen que des constructions secondaires sont apparues à l'autre rive de l'oued *Ain-Sefra*. Il s'agit de la fondation de la ville de *Tigditt*.



Figure 20 : Carte de Mostaganem au 16^e siècle

Au début du seizième siècle, la ville passa sous la dominance de Hamid El Abed, dernier chef El M'hal. Il entoura la ville de remparts, (Derb Tobanna et le quartier El Matmor). La ville passa sous la dominance turque en 1516, en 1517 l'émir HAMID EL Abed fut abattu et chasse de sa capitale.

³⁰ M. Belhamissi, 1982, Histoire de Mostaganem, Alger, Ed. SNED,

³¹ G. Marçais, 1971, Encyclopédie de l'Islam tome III, Edition Brill, Pays Bas, 193P

Chapitre III: Cas d'étude

III.3.1.3 Période ottomane :

En 1550, Kheir Eddine Barberousse Pacha prend possession de la ville et la fortifia en l'entourant de murailles et de forts. Cette époque a marqué l'apogée du développement de la ville pour son rayonnement sur toute sa région.

Le centre-ville « El bled » occupé par les turcs et les Kouloughlis se situe sur la rive gauche de l'oued « Ain-Sefra » qui scindait la ville en deux. Réservé au commandement beylical et à l'aristocratie locale, il était protégé par un mur d'enceinte percé de cinq portes et dominé par un fort turc appelé « fort de l'est ». Il comporte des édifices qui remontent à l'occupation mérinide.



Figure21 : carte de Mostaganem durant la période ottomane

a) le centre occupé par les Kouloughlis et les

Turcs sur la rive gauche de l'Ain-Sefra, groupés autour d'un vieux fort appelé Bordj el Mehal (fort des Cigognes) ;

b) Matemore, quartier presque exclusivement occupé par les Maures, se livrant au commerce des grains ;

c/ Tigditt au Nord qui avait l'aspect d'un faubourg complètement ruiné

III.3.1.4 La période coloniale :

Urbanisations militaires (1830-1850) : «

L'armée coloniale s'est installée en face, de l'autre côté de l'Ain Sefra, l'oued qui longe le derb. Elle occupe alors un monticule qui domine les lieux et convenait parfaitement à la vision stratégique des militaires et s'appelle Matemore. Cette partie restera espace tampon entre la communauté européenne et algérienne jusqu'à



Figure 22 : Carte de Mostaganem en 1840

Chapitre III: Cas d'étude

1962»³² Ayant besoin de poste de contrôle des populations autochtones, c'est le fort turc qui le premier à être occupé par les français, le quartier d'El MATMOR a été converti en garnison. La superposition d'une place publique marquée d'une église monumentale sur l'aboutissement de cet axe considérée antérieurement comme place d'arme et lieu de criées annonçant les veillées mortuaires (tradition sauvegardée à nos jours et au même emplacement) traduit une sorte d'extraversion forcée de la ville.

La création d'une première avenue à Mostaganem, l'avenue du 1^{er} de ligne marque l'ordre nouveau, celui de la ligne droite comme le souligne Marc Côte.

La transformation de la ville a été effectuée dans le but d'adopter le tissu « européen » et cela par ouverture, parfois forcée, de la structure ancienne. Ainsi, la « porte de

Mascara » en est l'exemple le plus flagrant. Une série de photographies échelonnées dans le temps démontre clairement. L'utilisation délibérée d'un axe majeur qui mène au centre du Mostaganem précolonial.³³ Un élargissement de l'axe fait tomber le mur d'enceinte, efface la porte et ainsi de suite jusqu'à l'anéantissement total de toute trace d'existence de l'ancien centre-ville.

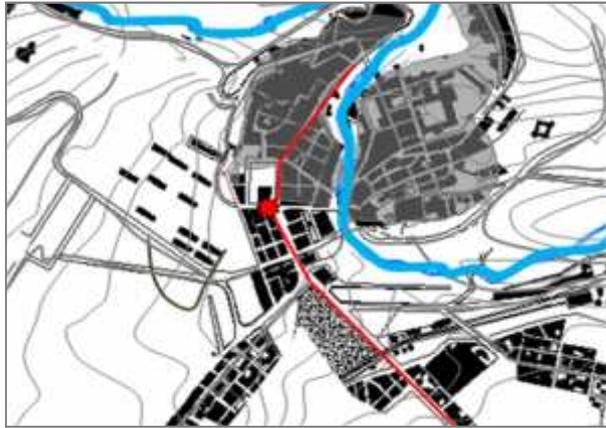


Figure 23: Carte montrant le 1er axe de la ville durant la période colonial.



Figure 24: photos montrant le 1er axe de la ville durant la période colonial

³² E. Vernaz, le vieux Mostaganem, 1920, Algérie, 26P

³³ Lakhdar Yamani et Kouider Brahimi, « Evolution sociale et reconfiguration spatiale : la ville de Mostaganem », *Insaniyat /* , 44-45 | 2009, 175-193.

Chapitre III: Cas d'étude

En 1840, on y établi un premier débarcadère en bois, puis en maçonnerie ébauche du futur port. En 1848, une jetée de 80m de longueur est construite.³⁴

- **De 1850 à 1900** : L'occupation de la ville existante, se poursuit par la création de la ville dite moderne. Initiée en 1855, elle donne naissance à la physionomie urbaine de Mostaganem selon un plan d'alignement des rues **Figure 26**, ponctué de places et de carrefours **Figure 27**. Une succession de projets a été entamée

postérieurement par la construction de L'hôpital militaire et de la Place d'Armes, qui deviendra plus tard la Place de la République, plantée d'arbres et dont la position centrale regroupe l'église et des bâtiments de deux à cinq niveaux pour usage d'habitation.

Au fur et à mesure que la ville prend forme, en 1848 à 1900 on observe l'apparition de plusieurs quartiers résidentiels tels que : (La Marine, La pépinière, Beymouth et Saint Jules) autour du centre colonial offrant aux ingénieurs et bâtisseurs français en Algérie l'opportunité d'expérimenter des techniques et des dispositifs urbanistiques nouveaux. En 1881, suite à l'augmentation du trafic, il devient nécessaire d'allonger la jetée ou elle atteindra 325m. En 1885, Suite aux prolongements successifs de cet ouvrage un projet de construction de port fut déclaré. Les premiers grands travaux débutent en 1890³⁵.



Figure 25: Images montrant la rue du Sig et D'Alma



Figure 26: Images montrant la place de l'église.



Figure 27 : Carte de Mostaganem en 1885.

³⁴ Entreprise portuaire de Mostaganem, article en ligne consulté le 14 juin 2019, <http://www.port-mostaganem.dz/le%20port.php>

³⁵ Entreprise portuaire de Mostaganem, article en ligne consulté le 14 juin 2019, <http://www.port-mostaganem.dz/le%20port.php>

Chapitre III: Cas d'étude

• **De 1900 à 1962** : La période des orientalismes qui ont laissé des traces visibles dans la conception des projets architecturaux. Le développement économique de la région entre 1900 et 1962, dû à l'essor de la viticulture, a favorisé l'exécution des projets structurants de la ville. L'Hôtel de ville, en 1927, constitue par son architecture massive un fait marquant et un repère dans la représentation sociale. D'autres équipements importants ont suivi, tels que l'Hôtel des finances, La poste et les banques qui ont été réalisés le long du boulevard principal Benayed Bendehiba (Ex. Avenue du Premier de Ligne).



Figure 28 : Palais consulaire



Figure29 : La poste



Figure30 : L'hôtel de ville

L'édification de nouveaux quartiers (Monplaisir à l'Est, La Salamandre au Nord-Ouest) ainsi que la jonction des quartiers existants (Beymouth, Saint-Jules et Raisinville) donnent à la ville la configuration héritée après l'indépendance.

Jusqu'aux années 1940, la production des logements a été le fait de l'initiative privée.

Ce n'est qu'après 1954 que les autorités françaises ont mis en œuvre des formules pour loger la population algérienne défavorisée. Issue de l'exode rural, celle-ci était installée dans des bidonvilles à proximité de Monplaisir, El Arsa et Tidjdit³⁶. Au nord de ces quartiers, l'armée française en 1956 a construit un camp de recasement dénommé « Les maisons du capitaine », et l'office HLM (Habitations à loyer modéré) pour sa part, a

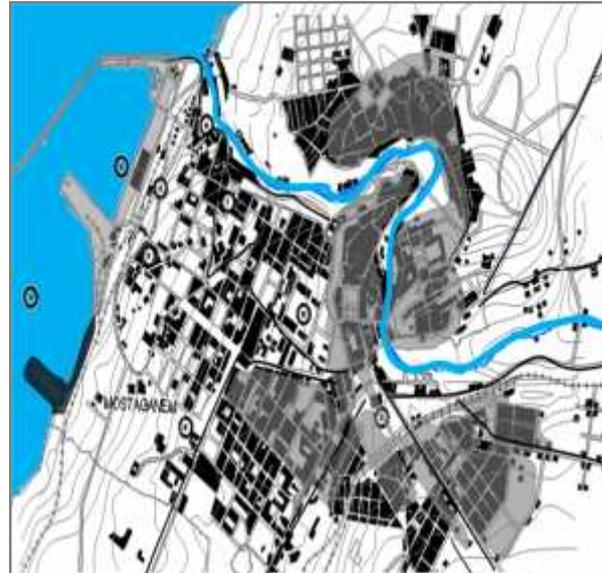


Figure31 : Carte de Mostaganem en 1945.

³⁶ L. Yamani et K.Brahimi, 2009, « Evolution sociale et reconfiguration spatiale : la ville de Mostaganem », *Insaniyat / إنسانيات*, 44-45 | 175-193P.

Chapitre III: Cas d'étude

réalisé des logements de types divers sur deux sites. Durant les dernières années de la Guerre de libération nationale, le Plan de Constantine a financé des logements type HLM à Raisin-ville, Beymouth et à l'extrémité Sud Est de la ville.

En 1904 le 1er bassin du port prit naissance. La jetée sud-ouest fût construite en 1941, date à laquelle le 2ème bassin a vu le jour³⁷.

III.3.1.5 La période postcoloniale :

L'urbanisation a été relativement lente. Un instrument de planification urbaine (PUD) tracera les grandes orientations de son expansion urbaine. Le noyau central sera vite englouti dans les nouvelles extensions.

Le développement de la ville devient linière créant deux agglomérations importantes. Au Sud-ouest, Salamandre la balnéaire, sera désormais un quartier de l'agglomération.

Au Sud vers Mazagran, ce sera l'habitat collectif et individuel qui assurera la jonction avec la ville. Quant au Nord Est



Figure32: Carte de Mostaganem en 1962

vers Kharrouba, de grands projets structurants verront le jour tel le nouveau pôle universitaire, la sureté urbaine, la protection civile, un institut de formation professionnelle, des cités universitaires et le nouvel hôpital.

III.3.2 Synthèse :

Les différents âges de cette ville sont lisibles dans son plan et sa morphologie. L'existence de l'oued, les conditions historiques et les pratiques sociales ont façonné une forme organique au départ qui s'est étendue par la suite le long d'une route nationale. Le maillage des rues représente une continuité spatiale, avec une rupture architecturale, la trame orthogonale de la ville coloniale qui s'est additionnée à la forme irrégulière des anciens tissus urbains. La transformation du paysage urbain de Mostaganem passe par une forme compacte parfaitement

³⁷ Entreprise portuaire de Mostaganem, article en ligne consulté le 14 juin 2019, <http://www.port-mostaganem.dz/le%20port.php>

Chapitre III: Cas d'étude

liée à celle de l'oued, à une forme éclatée faite de ruptures et de discontinuités morphologiques. Le nouveau paysage est démuné d'éléments qui l'identifient culturellement, comparativement à l'image des réalisations des époques précédentes. Chargées de sens et de symboles sur le plan architectural, elles contrastent avec la monotonie produite depuis l'indépendance et la multitude de formes architecturales sans lien apparent.

III.4 LECTURE MORPHOLOGIQUE DES ELEMENTS DE COMPOSITION URBAINE :

III.4.1 Lecture Morphologique :

III.4.1.1 Délimitation de l'aire d'étude :



Figure 33: Carte montrant les limites de l'aire d'étude.

Notre aire d'étude est délimitée :

- Au Nord-ouest par **la mer Méditerranée**.
- Au Nord-est par **oued Ain Safra**.
- Au Sud par le **chemin de fer**.
- La limite sud-ouest la rue Boumaza, elle n'est pas physiquement matérialiser mais la différence de typologie entre les deux tissus qu'elle délimite fait clairement ressortir la dernière limite de notre aire d'étude.

Chapitre III: Cas d'étude

III.4.1. 2 Les portes:

La ville de Mostaganem est doter d'un réseau routier important ; elle est le point de convergence de 9 axes routiers dont 6 routes nationales et 3 chemins de wilayas.



Figure 34: Carte montrant les portes d'accès à l'aire d'étude.

- **La porte 01 : du port** on y accède par la route RN11, du coté de littorale cette même voie relie Mostaganem a Arzew et Oran vers l'ouest et Ténès vers l'est.
- **La porte 02 : de Mascara** elle se trouve a l'intersection de la route RN23 et de l'ancien rempart, c'est un nœud important ou se concentre l'activité administrative.
Elle permet l'accès à l'autoroute est-ouest et relier également Mostaganem à Relizane.
- **La porte 03:** L'accès se fait par l'avenue Khemisti Mohamed. RN17
- **La porte 04 :** L'accès se fait par l'avenue Ouled Aissa Belkacem.

III.4.1.3 Hiérarchie des parcours :

- **A l'échelle du territoire :**
Parcours matrice : Avenue Benyahia Belkacem, Ce parcours porte la structure de la ville. Il travers le territoire tout en passant par la porte de Mascara.

- **A l'échelle de la ville :**
Parcours d'implantation principaux : Avenue Khemisti Mohammed et Ouled Aissa Belkacem, ils sont apparus en premier, ils ont orienté les premières extensions coloniales.



Figure 35 : Carte des parcours

Chapitre III: Cas d'étude

Parcours d'implantation secondaires : *Avenue Hamadou Houssine* et *Cherik Said* ils acquièrent leur importance par leur rôle dans la structuration de la ville en reliant le noyau historique au port.

- **A l'échelle du quartier :**

Le parcours de dédoublements centralisant : *Le Bd. Mustafa Benkara* qui prend naissance à partir du parcours d'implantation principale, il longe les quartiers résidentiels et les relie ensemble.

Le parcours de dédoublements de la périphérie : *Rue Boumaaz*, qui assure un rythme de dédoublement des quartiers.

III.4.1.4 Les places et jardins publics :

L'analyse des places permettra d'identifier leurs échelles, leurs formes, et leurs impacts sur l'organisation de la ville, de ce fait on peut constater que l'aire d'étude bénéficie d'un nombre considérable de place et d'espace vert hiérarchisés comme suit:



Figure 36 : Carte des espaces publics.

Chapitre III: Cas d'étude

III.4.1.5 Les équipements

L'analyse des équipements nous oriente à cerner les lieux polarisants, grâce à leurs capacités d'attirer un nombre important de population.

On remarque dans ce site la prédominance d'éléments permettant d'établir plusieurs repères dans toute la ville. En plus de la valeur ajoutée grâce à la présence de quartiers où se trouvent des équipements de grande envergure qu'on peut deviner en :

- **Les équipements à l'échelle du territoire:**

On a l'université, le port et ses friches désaffectés.

- **Les équipements à l'échelle de la ville:**

C'est des équipements de centralité qui se gravitent autour des places et au long du parcours matriciel matérialisé par la RN23, tel que: l'APC de Mostaganem et la poste.

- **À l'échelle du quartier :**

On trouve des équipements d'accompagnement et de service, tel que : La grande mosquée, la maison du caïd, les bains maures et hammam, école coranique, primaire aussi des commerces au rez-de-chaussée des habitats individuels et enfin des friches.

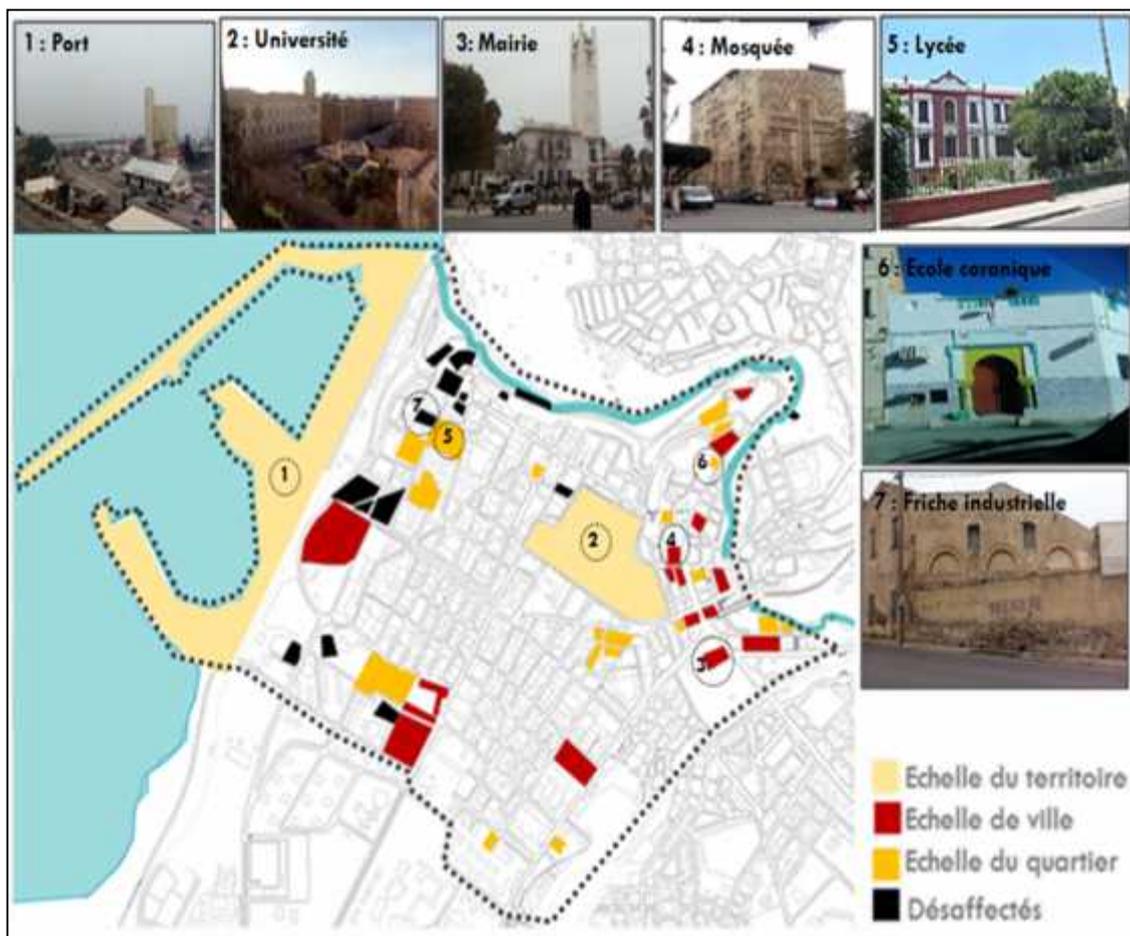


Figure 37 : Carte des espaces équipements.

Chapitre III: Cas d'étude

III.4.1.6 Logique de découpage des ilots

« C'est la plus petite unité de l'espace urbain, entièrement délimité par des voies », sa forme et son organisation dépendent de la position par rapport à la topographie et sa localisation dans la trame urbaine, cette lecture sur le découpage des ilots sert à mieux présenter des formes géométriques (régulier et irrégulier). Chaque forme géométrique conditionne la volumétrie, la distribution, l'éclairage des appartements, la qualité des espaces intérieurs.

Dans notre aire d'étude on peut distinguer trois entités :

L'entité traditionnelle : marquée par l'organicité des ilots et un réseau de parcours sinueux, qui obéit largement à la topographie du terrain. Les îlots traditionnels se présentent sous des formes très variées, à cause des contraintes liées au site et à la rentabilité foncière. On trouve que l'accès vers les maisons se fait en chicane par des impasses.

L'entité coloniale 19^e siècle: ou l'îlot est régulier, à formes carrées, rectangulaire ou trapézoïdales, avec un alignement parfait sur la voie où les bâtiments entourent la place.

L'entité contemporaine 20^e siècle : c'est une zone mixte on trouve une fusion entre différents styles architecturaux, elle se caractérise par des ilots plus au moins réguliers.

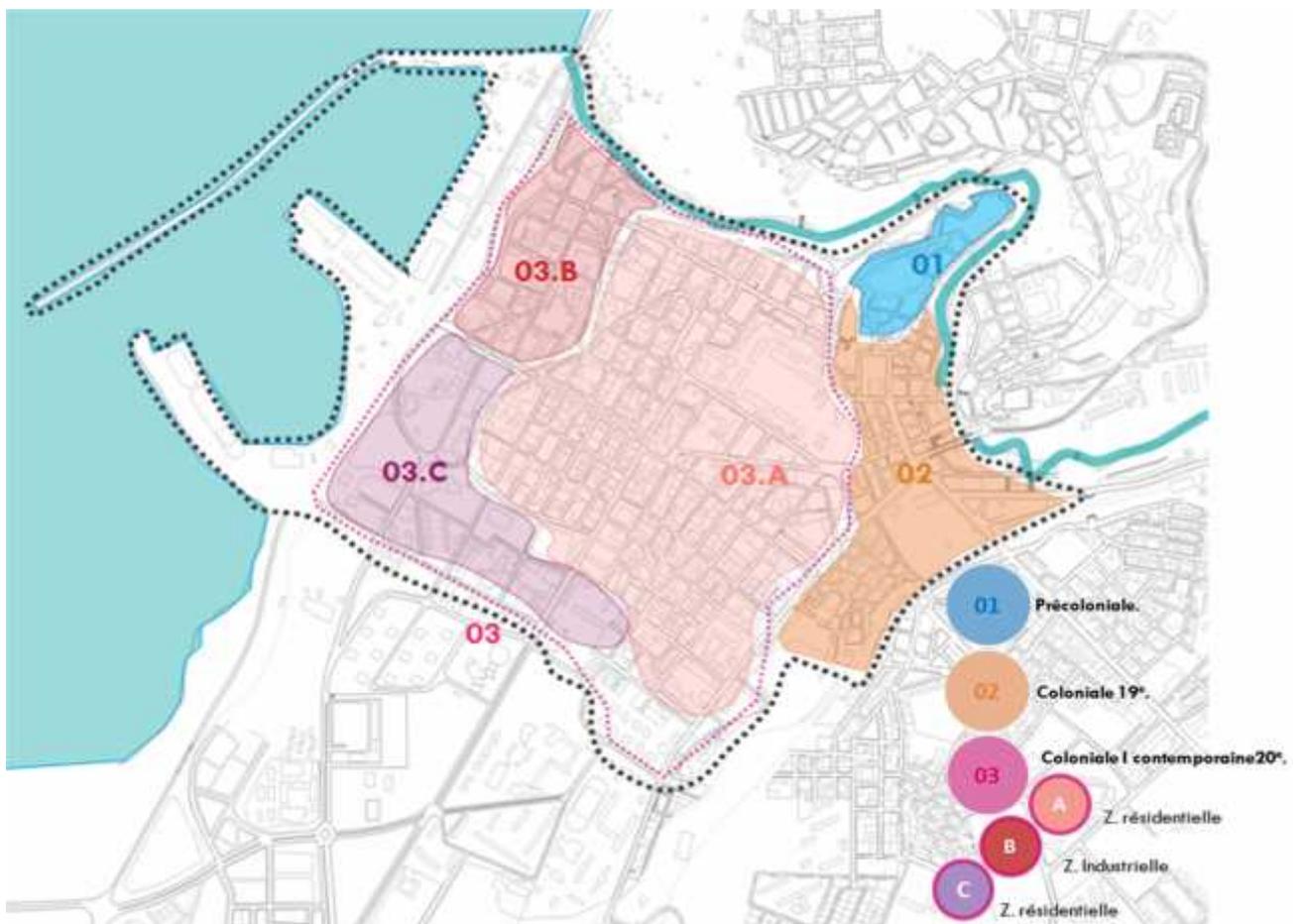


Figure38 : Carte montrant la logique de découpage des entités.

Chapitre III: Cas d'étude

III.4.2 Etude typologique :

« La typologie est un domaine d'étude qui s'intéresse à l'analyse des variations morphologiques de l'habitat à travers l'histoire, il s'agit d'une classification typologique qui définit le processus de formation et de transformation de l'habitat. »

III.4.2.1 Entité 01 : Représente le tissu traditionnel issu de l'époque ottomane : Ce tissu ne représente qu'une petite partie de notre zone d'étude et se concentre principalement sur le quartier "El Darb", l'accès se fait par des ruelles sinueuses qui se finissent en impasse.

Les habitations y sont accolées les unes aux autres en créant des îlots de forme organique caractéristique de l'architecture arabo musulmane datant de l'empire ottoman.

L'organisation spatiale du quartier El Darb :

Les éléments qui composent la morphologie du tissu traditionnel s'organisent d'une manière hiérarchique reflétant les concepts (fondement) de la ville musulmane

- **La rue: espace public** sert à la distribution principale du quartier.
- **La ruelle :** « al zounka » Les ruelles sont hiérarchisées selon le principe d'arbre, leur dimension se réduit pour ne servir que de desserte aux maisons.
- **L'impasse « alznika »:** ruelle plus étroite, elle aboutit toujours à la maison, c'est un espace privé qui appartient plus à la maison qu'au quartier.
- **La maison:** constitue l'unité élémentaire du tissu urbain, l'utilisation du même type de base qui est la maison a patio. Conçue comme un édifice fermé et unifié, constituant l'espace privé par excellence.
- **La skiffa:** C'est une pièce qui sert de filtre entre l'espace public et l'espace privé, alors c'est l'espace d'accueil, et qui donne directement sur la cour (haouch, patio).
- **Haouch :** C'est la cour centrale qui distribue les différentes pièces.

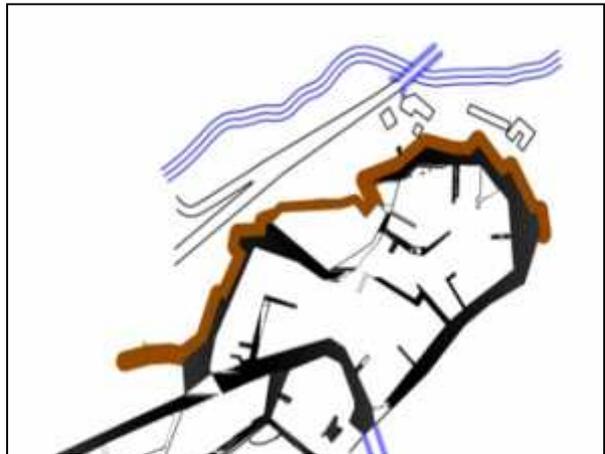


Figure 39 : Carte montrant le tracé traditionnel
Source : Auteurs du mémoire.

Chapitre III: Cas d'étude

III.4.2.2 Entité 02: la zone coloniale (le centre ville) :

Cette entité se compose d'îlots réguliers qui s'organisent autour des places. Ils sont de formes carrées, rectangulaire ou trapézoïdales, avec un alignement parfait sur la voie.

Les immeubles sont d'un gabarit de R+2 et R+3.

III.4.2.3 Entité 03: la zone mixte :

Cette dernière englobe des constructions de style Arabo-musulman et de style colonial Français. Il est à noter que les démolitions entamées à partir de 1985 ont décimé ou effacé les caractéristiques de des maisons Turques qui furent édifiées avant l'occupation Française.

Cependant, il est à noter la présence de certains fragments des constructions nouvelles (habitats collectifs).

Pour faciliter l'analyse, on a découpé l'entité en trois zones distinctes. Voir carte de découpe.

- **Zone 03.A :** Cette entité se caractérise par son tracé rectiligne, il comprend trois types d'îlots;

Rectangulaire: D'où résulte un découpage parcellaire rectiligne.

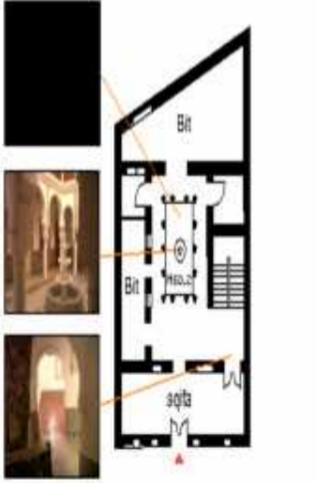
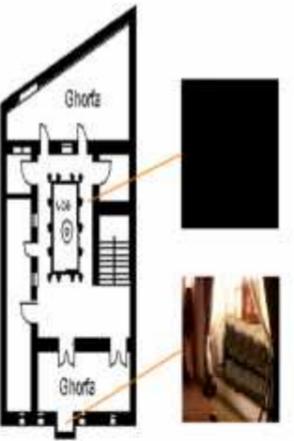
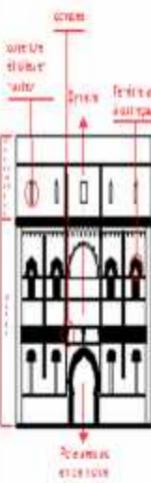
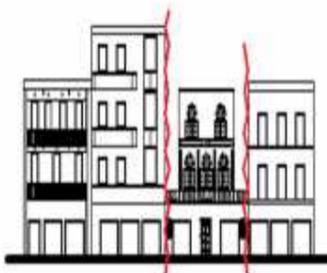
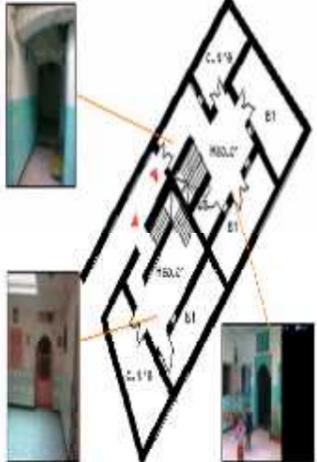
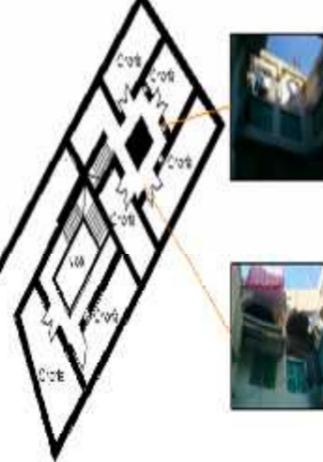
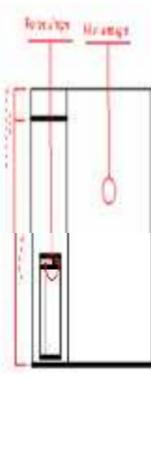
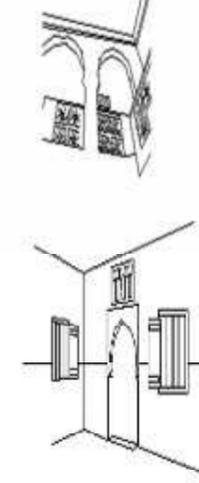
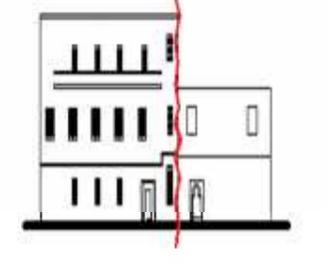
Triangulaire : D'où résulte des formes de parcellaire : triangulaire, rectangulaire ou trapézoïdale.

Trapézoïdal : D'où résulte des formes de parcellaire : triangulaire, rectangulaire ou trapézoïdale et même irrégulière en raison de la topographie.

- **Zone 03.B :** Cette entité se caractérise par ses grands îlots comprenant des équipements portuaires.
- **Zone 03.C :** À partir du début des années 80 la ville de Mostaganem a subi un vaste programme d'urbanisation comprenant de grands équipements structurants tels que les programmes d'habitation collectifs. Cette entité se caractérise par son architecture épurée et régulière construite en hauteur.

Le problème le plus récurrent présent dans le tissu contemporain est son mal intégration aux tissus coloniaux créant une différence de gabarit trop importante détériorant le paysage urbain.

Tissu traditionnel

Tracé	Situation et Raison de choix	Plans		Façades			Synthèse
	<p>Critères de choix:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Disponibilité des relevés. • Situation, orientation et l'état des bâtisses. 	RDC	R+1	Façade extérieure	Façade intérieure	Façade Urbaine: traditionnel- Coloniale	
 <p>Le quartier se compose d'un ensemble de maisons à patio (de type hasacht) collées les unes aux autres dont le gabarit est de RDC et R+1, dans le quartier on trouve également des mosquées et hammams comme équipements.</p> <p>La taille et l'orientation de chaque maison est en rapport direct avec sa situation. D'où on distingue trois types:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maisons qui donne sur la voie principale. • Maisons d'angle. • Maisons d'impasse. 	<p>Maison à colonne/ arc</p> <p>Dar Alkaid</p> 						<ul style="list-style-type: none"> • Bloc orienté vers l'espace public; façade principale donne sur la rue principale, secondaire sur l'impasse. • Accès direct par la rue. • Maison à patio riche (façade extérieure et intérieure) appartenant aux gens aisés elle est composée de deux niveaux. • Patio carré situé au centre entouré par des arcades. • l'accès se fait par une grande sijn. • Les pièces de la maison s'organisent autour d'un patio centralisé avec fontaine.
	<p>Maison urbaine</p> <p>Maison Auwad</p> 					 <p>Quelques maisons traditionnelles ont subi des transformations coloniales au niveau de la façade.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Maisons urbaines de la masse populaire, pas très décorées; façade extérieure aveugle créée à la manière d'une coquille protectrice, le vrai visage de la maison se situe à l'intérieur au niveau du houch. • Maison à patio composée de deux niveaux. • Accès indirect au houch de l'impasse. • L'entrée se fait par une sijn qui est petite de celle des maisons prestigieuses. • Les pièces sont les mêmes que les maisons aisées mais d'une taille et disposition différentes. • Les pièces s'organisent autour d'un houch (cour) carré ou rectangulaire qui peut être centrale ou périphérique.

Lecture typologique

Période	Coloniale: 19e siècle		Coloniale: 20e siècle		Post coloniale: 20e siècle	
	Immeuble Haussmannien	Palais Consulaire	Grand ensemble: HLM	Marché	Habitat collectif zone c	lotissement zone b
Façade	<p>Annotations: Niveau du rez-de-chaussée, Niveau du premier étage, Niveau du deuxième étage, Niveau du troisième étage, Niveau du quatrième étage, Niveau du cinquième étage, Niveau du sixième étage, Niveau du septième étage, Niveau du huitième étage, Niveau du neuvième étage, Niveau du dixième étage, Niveau du onzième étage, Niveau du douzième étage, Niveau du treizième étage, Niveau du quatorzième étage, Niveau du quinzième étage, Niveau du seizième étage, Niveau du dix-septième étage, Niveau du dix-huitième étage, Niveau du dix-neufième étage, Niveau du vingtième étage.</p>	<p>Annotations: Niveau du rez-de-chaussée, Niveau du premier étage, Niveau du deuxième étage, Niveau du troisième étage, Niveau du quatrième étage, Niveau du cinquième étage, Niveau du sixième étage, Niveau du septième étage, Niveau du huitième étage, Niveau du neuvième étage, Niveau du dixième étage, Niveau du onzième étage, Niveau du douzième étage, Niveau du treizième étage, Niveau du quatorzième étage, Niveau du quinzième étage, Niveau du seizième étage, Niveau du dix-septième étage, Niveau du dix-huitième étage, Niveau du dix-neufième étage, Niveau du vingtième étage.</p>	<p>Annotations: Niveau du rez-de-chaussée, Niveau du premier étage, Niveau du deuxième étage, Niveau du troisième étage, Niveau du quatrième étage, Niveau du cinquième étage, Niveau du sixième étage, Niveau du septième étage, Niveau du huitième étage, Niveau du neuvième étage, Niveau du dixième étage, Niveau du onzième étage, Niveau du douzième étage, Niveau du treizième étage, Niveau du quatorzième étage, Niveau du quinzième étage, Niveau du seizième étage, Niveau du dix-septième étage, Niveau du dix-huitième étage, Niveau du dix-neufième étage, Niveau du vingtième étage.</p>	<p>Annotations: Niveau du rez-de-chaussée, Niveau du premier étage, Niveau du deuxième étage, Niveau du troisième étage, Niveau du quatrième étage, Niveau du cinquième étage, Niveau du sixième étage, Niveau du septième étage, Niveau du huitième étage, Niveau du neuvième étage, Niveau du dixième étage, Niveau du onzième étage, Niveau du douzième étage, Niveau du treizième étage, Niveau du quatorzième étage, Niveau du quinzième étage, Niveau du seizième étage, Niveau du dix-septième étage, Niveau du dix-huitième étage, Niveau du dix-neufième étage, Niveau du vingtième étage.</p>	<p>Annotations: Niveau du rez-de-chaussée, Niveau du premier étage, Niveau du deuxième étage, Niveau du troisième étage, Niveau du quatrième étage, Niveau du cinquième étage, Niveau du sixième étage, Niveau du septième étage, Niveau du huitième étage, Niveau du neuvième étage, Niveau du dixième étage, Niveau du onzième étage, Niveau du douzième étage, Niveau du treizième étage, Niveau du quatorzième étage, Niveau du quinzième étage, Niveau du seizième étage, Niveau du dix-septième étage, Niveau du dix-huitième étage, Niveau du dix-neufième étage, Niveau du vingtième étage.</p>	<p>Annotations: Niveau du rez-de-chaussée, Niveau du premier étage, Niveau du deuxième étage, Niveau du troisième étage, Niveau du quatrième étage, Niveau du cinquième étage, Niveau du sixième étage, Niveau du septième étage, Niveau du huitième étage, Niveau du neuvième étage, Niveau du dixième étage, Niveau du onzième étage, Niveau du douzième étage, Niveau du treizième étage, Niveau du quatorzième étage, Niveau du quinzième étage, Niveau du seizième étage, Niveau du dix-septième étage, Niveau du dix-huitième étage, Niveau du dix-neufième étage, Niveau du vingtième étage.</p>
Décoration	<p>Annotations: Ornement symbolique, colonnade, modénature, ornement sans objet, ornement sans objet.</p>	<p>Annotations: Ornement en terre cuite, colonnade monumentale, Hochentisch, Mosaïque dans une niche.</p>	<p>Annotations: façades libres, construction en béton, façades libres d'ornementation.</p>	<p>Annotations: des grandes ouvertures et le rejet de toute ornementation, façades libres, utilisation des formes simples et pure.</p>	<p>Annotations: Un rythme, Des fenêtres en longueur, Des décrochements pour casser la façade droite.</p>	<p>Annotations: Volume unitaire, Balcon en maçonnerie, Aligné avec la rue, Niveau en béton.</p>

Chapitre III: Cas d'étude

III.4.2.4 Conclusion :

L'actuel tissu urbain de la ville de Mostaganem est le résultat de la stratification des différentes typologies laissées par les civilisations qui y ont élu domicile. De la maison à patio précoloniale à la maison à jardin coloniale, les styles sont différents mais tous les deux possèdent une caractéristique en commun. A travers notre recherche nous avons remarqué que la majorité des maisons avaient des toitures terrasses.

III.5 BILAN ET DIAGNOSTIC

Suite aux analyses précédentes sur le site d'intervention, on présente ci-dessous un bilan diagnostique sur la ville de Mostaganem.

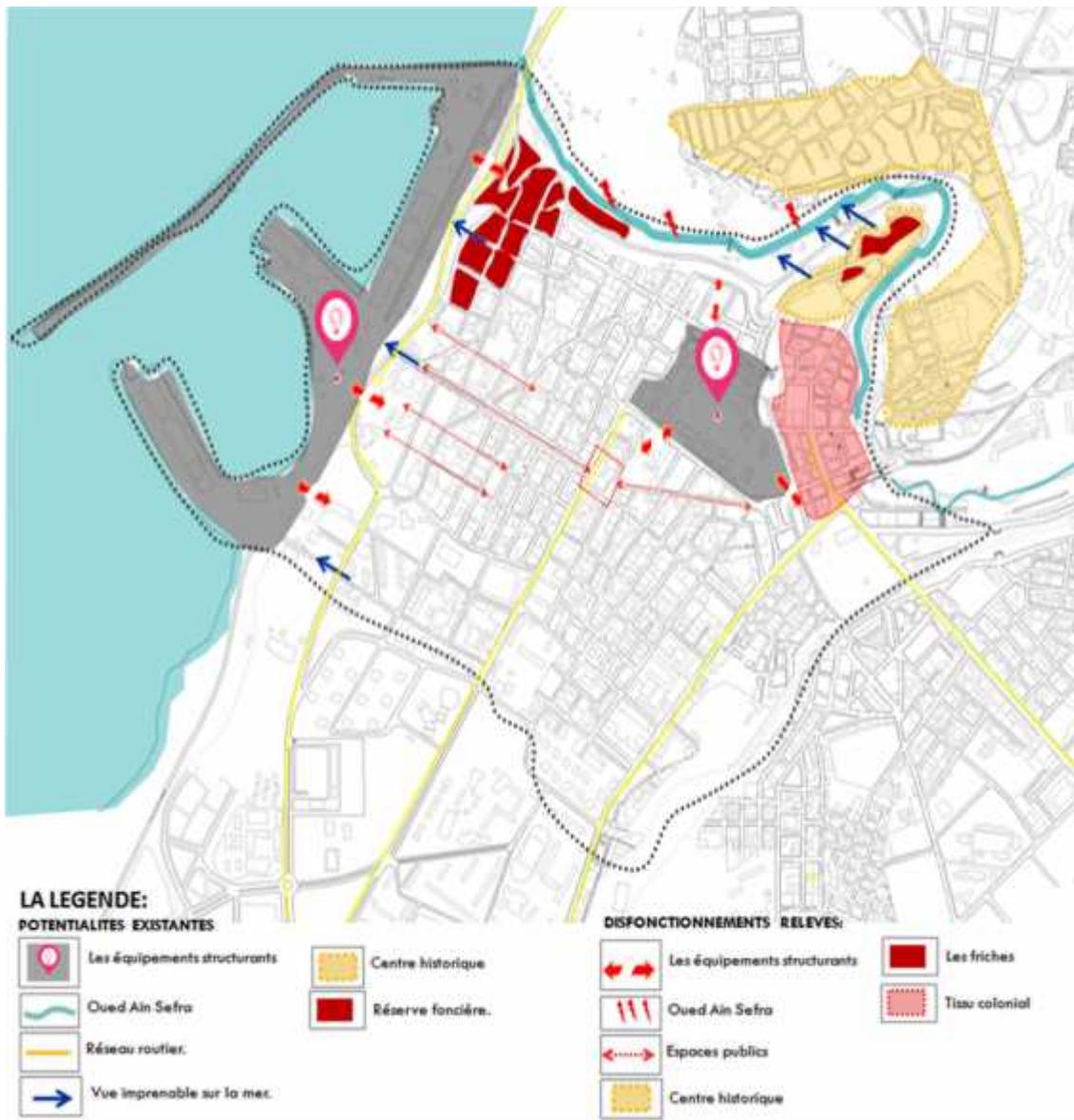


Figure 40: Bilan Diagnostique .

Chapitre III: Cas d'étude

POTENTIALITES EXISTANTES :

- Terrain en pente (amphithéâtre) ce qui permet d'offrir une vue vers la mer.
- L'existence d'un patrimoine architectural riche.
- Les nombreuses friches urbaines et bâtisses vétustes ou précaires vouées à la démolition ainsi que les usines, une fois délocalisées constituent des réserves foncières très attrayantes pour le réaménagement de la façade maritime.
- Possibilité d'exploitation des berges de l'oued Ain Sefra.
- La présence d'un large jeté sur le port pourra accueillir des opérations de réaménagement.

DISFONCTIONNEMENTS RELEVES :

- La rupture entre le centre historique et la partie basse a créé des problèmes de circulation et prive la ville de perspectives attrayantes.
- Façade maritime totalement négligée
- Présence de bâtisses vétustes et de friche urbaine tous le long du front de mer.
- Présence d'équipements industriels tels que le siège de Naftal enlaidissant le front de mer
- La gare maritime inadaptée et en inadéquation avec l'importance du port.
- La route portant le port dénuée de toutes animations.
- La présence étendue d'équipements de Sécurité (casernes) au cœur de la ville qui gêne l'animation de l'avenue Ahmadou Houssine.
- L'oued Ain Sefra qui s'est transformé en canal d'égout et espace de décharge des ordures a accentué la rupture entre les deux entités.
- Risque d'effondrement des constructions situées sur les berges de l'oued Ain Sefra.
- Manque d'équipements à vocation culturelle, et de loisir.

Chapitre III: Cas d'étude

III.5.1 Orientation des instruments d'urbanisme en vigueur:

III.5.1.1 Plan Permanent de Mise en Valeur des Secteurs Sauvegardés :³⁸

- Définir un périmètre de protection et de visibilité des monuments et sites historiques
- L'aménagement de l'oued afin de relier les deux parties de la ville par des espaces publics de qualité en particulier de désenclaver Tighditt et de mieux intégrer les nouveaux quartiers.
- Encourager l'urbanisation en cité-jardin pour maintenir l'écosystème **oasien**. Définir les actions à entreprendre dans le périmètre.



Figure41 : Les limites du secteur Sauvegardés

III.5.1.2 PDAU :

Zone	Recommandation
Ferroviaire	revitaliser le transport ferroviaire.
Portuaire	Exploiter le port dans une nouvelle perspective de développement pour réconcilier la ville et son port.
Centre historique	constitue un élément d'attractivité pour la promenade touristique.
Les berges d'oued Ain Sefra	Les berges de l'oued Ain-Sefra présentent des potentialités discrètes, leur désenclavement et aménagement peuvent donner à ces lieux une fonction récréative dans le centre-ville.
Le quartier de la Marine	Le quartier, doit contenir des lieux abritant des fonctions liées à l'activité du port et notamment des activités de services, de restauration et d'hébergement.

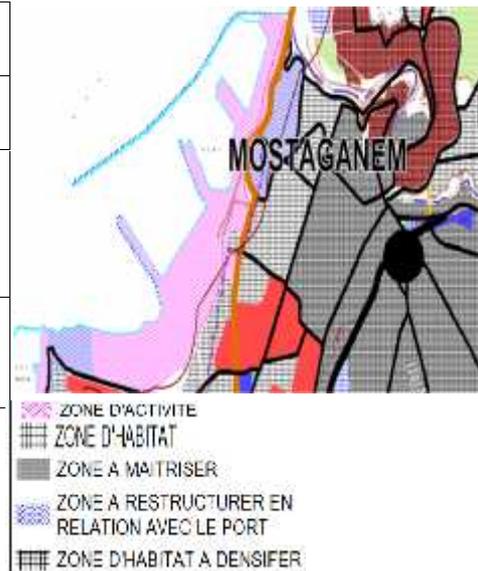


Figure 42 : Carte montrant les interventions du PDAU de Mostaganem

³⁸ Direction De La Culture De La Wilaya De Mostaganem (Service Du Patrimoine Archéologique), Recensement Des Sites Et Monuments Historiques Dans La Ville De Mostaganem.

III.5.2 PLAN DE STRUCTURE :

SYNTHESE :

A travers une analyse urbaine approfondie de notre cas d'étude, et adoptant la démarche historico-morphologique, nous avons décortiqué cette structure complexe et nous avons pu ressortir les problèmes et les potentialités ; ce qui favorisera par la suite une intervention cohérente et intégrée à la structure urbaine existante.

A la fin de cette étude, nous avons établi le plan de structure suivant :



Légende :

- | | |
|--|---|
|  Espaces publics |  Parcours matrice |
|  Les nœuds |  Parcours d'implantation principaux |
| Les équipements importants: |  Parcours d'implantation secondaires |
|  Echelle territoriale |  Parcours de dédoublement central |
|  Echelle de ville |  Parcours de dédoublement périphérique |
|  Echelle du quartier | |

Figure 43 : Plan de structure

III.5.3 L'intervention urbaine :

III 5.3.1. Schéma d'aménagement :

A partir des différents constats recueillis durant l'élaboration du bilan diagnostic ci-dessus nous avons proposé un schéma d'aménagement ou nous exposant nos propositions afin de remédier au problème relevé précédemment.

- Réhabilitation du cadre bâti au niveau de Derb Tebbana. et la récupération des poches vides du tissu traditionnel.
- La réanimation et la mise en valeur des parcours importants qui relient le port et le centre ville et le renforcement de la végétation.
- Démolition des constructions situées sur les berges de l'oued Ain Sefra et la récupération de ses terrains.
- Réaménagement et revalorisation des places publiques.
- Reconversion de la maison du lieutenant en un équipement culturel.
- Réhabilitation et la restitution des façades du tissu colonial.
- Renforcer la structure urbaine par la projection de nouvelles activités culturelles et commerciales.
- Réaffectation du port d'exportation et le convertir en un port de plaisance.
- Aménagement du 3eme bassin par la projection de l'habitat de haut standing pour faire revivre le port
- Promenade tout au long du port pour la lie avec Kharrouba et salamandre qui est entrain de se tissé pour crée une promenade littorale
- Mise en ouvre des falaises par la projection des passerelles et des rampe ou il ya une faible pente
- L'aménagement végétal du talus
- Aménagement du quartier de la marine et le port se feront suivant trois thématiques :
 - ✓ Zone 1 : Interface ville-port (Quartier la marine).
 - ✓ Zone 2 : zone historico-culturelle.
 - ✓ Zone 3 : zone de loisirs et d'habitat.

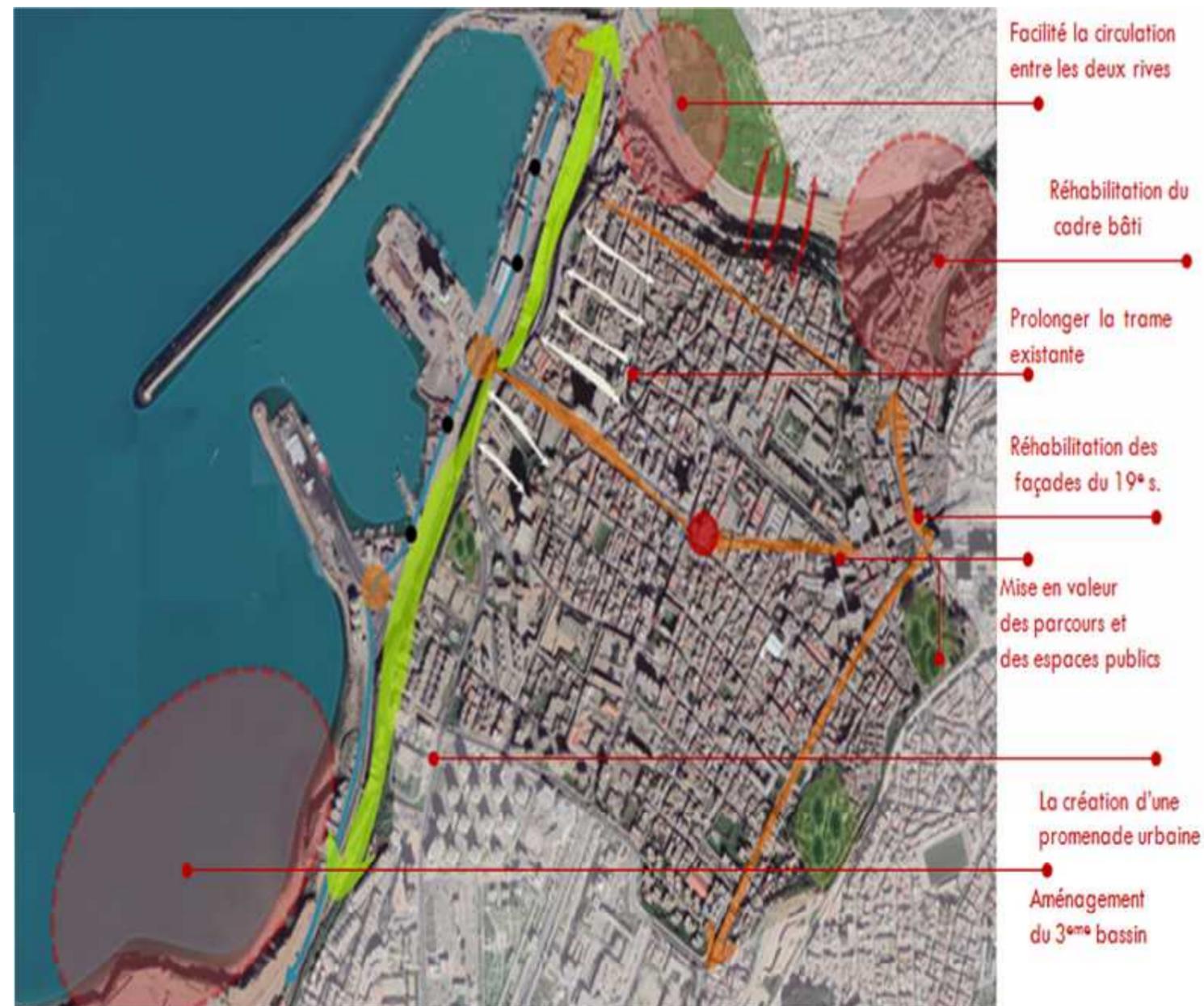


Figure 44 : schéma d'aménagement

Chapitre III: Cas d'étude

III 5.3.2. Etapes d'élaboration du plan d'aménagement :

✓ Zone 1 : Interface ville-port.

Nous avons opté pour intervenir dans la zone1 vue la situation stratégique de l'assiette foncière qu'elle recèle pour la création d'une véritable façade maritime à Mostaganem.

L'assiette du projet se situe a l'interface ville-port, elle est entourée de trois éléments importants; Oued Ain Sefra, le port, et le tissu colonial. Cette situation lui confère un rôle d'articulation entre les différentes entités et surtout d'articuler la ville avec son port, de ce fait et au **vu de la morphologie du site** nous avons jugé que cette articulation serait mieux exploitée à travers la projection de tours d'habitation intégrées.

Logique d'implantation:

Dans le processus d'implantation, nous avons commencé par la projection au cœur du quartier restructuré , deux places de forme régulière rectangulaire en suivant la configuration du terrain; ses place sont reliées à **la trame des dessertes existantes** par un réseau de voies piétonnes et mécaniques permettant l' intégration de ces sites à la structure urbaine ainsi la perméabilité de l'ensemble et l'attraction des flux piétons vers le front maritime. Il est important de noter qu'à la fin de chaque parcours prolongé, il est aménagé un événement qui peut être une place ou un équipement . Ce système a engendré une délimitation d'ilots.

Ensuite nous avons procédé à une opération d'aménagement du quartier en se basant sur l'analyse typo-morphologique, la jonction entre notre projet et le tissu existant se fait par des placettes pour annoncer le changement d'échelle et assurer la cohérence de circulation.

Pour les ilots juxtaposés avec le tissu existant nous avons proposé des tours d'habitation intégrés de R+20 en forme de barre et qui suit la même orientation du bâtis existant, pour dégager ainsi la vue sur mer et non pas pour faire un écran. Afin d'animer le tissu, nous avons projeté quelques équipements d'accompagnement (hôtel, médiathèque, C.E.M. primaire, mosquée) et des activités commerciales suivant une hiérarchisation; cette dernière est ressentie du fait que nous avons projeté des activités commerciales à l'échelle de la ville au RDC des bâtisses qui définissent les parois de la place et au fur et à mesure qu'on s'éloigne de la place les commerces

Chapitre III: Cas d'étude

changent d'échelle et deviennent de proximité imprégnant ainsi l'utilisateur (piéton) à la transition entre l'espace public et semi privé.

Par la suite nous avons proposé

- La création d'une façade maritime pour rendre l'eau à la ville, de ce fait nous avons proposé des tours en forme de bateau sur des socles qui ont la forme des vagues, comme une métaphore qui donne l'image des bateaux qui submergent de la ville et vers le port. Cela est aussi en se basant sur la morphologie accidentée du site qui nous permet de concrétiser cette idée.
- Pour intégrer l'eau dans la ville, nous avons proposé aussi un front maritime doté d'un balcon qui surplombe le port, ce front est doté parfois par des rampes urbaines où la topographie est douce et des passerelles où elle ne l'est pas
- Enfin, pour garder la mémoire du port, on a réhabilité le silo dans le cadre d'une reconversion fonctionnelle (musée) lui permettant une meilleure insertion dans la vie quotidienne des habitants. et nous avons projeté une passerelle qui relie le parcours centralisant au nouveau musée.

✓ **Zone 2 : zone historico-culturelle.**

La deuxième zone qui est une **zone historico-culturelle**, elle se trouve à la rive gauche de l'oued Ain Sefra, elle est caractérisée par la présence d'équipements culturels et culturels (mosquée avec école coranique, marché artisanal, restaurants et des pêcheries).

Nous avons adopté la mission de jouer la carte de la qualité architecturale par la réutilisation de la symbolique du vieux centre historique de la ville (découlant des concepts identifiés dans l'analyse urbaine), ou le centre d'interprétation du patrimoine est un exemple, par son haut minaret à la débouchée de Ain Sefra, et sa cour inspirée de la maison traditionnelle.

Nous avons aussi favorisé les déplacements de la population par d'autres types de mobilité pour améliorer l'articulation entre le port et le centre historique, donc nous avons les déplacements par voie de l'eau communément appelés "Blue transport" : water-taxi, navettes fluviales, etc. ou des visites guidées en bateaux peuvent être organisées pour donner un accès et une vision autre. Aussi nous avons

Chapitre III: Cas d'étude

renforcé cette articulation par la création d'une ligne de téléphérique qui relie le centre historique au port.

Cette zone fait aussi l'objet d'articulation entre les deux rives d'Ain Sefra par des passerelles. Aussi par la prolongation du parcours de périphérie qui se termine dans la place de l'ancien phare, le parcours est doté de circuits, piétons et cyclistes ainsi une promenade avec accès à des points de vue naturels ou artificiels.

✓ **Zone 3 : zone de loisirs et d'habitat :**

Dans la troisième et dernière zone que nous avons nommé **zone de loisirs et d'habitat** on a mis en valeur la présence de l'eau par la mise en place d'attractions aquatiques, ainsi qu'à l'intégration de promenades profitant des vues sur mer, accompagnées d'espaces de consommation. Nous avons traité le port comme un espace urbain par la réutilisation architecturale de la symbolique historique (kiosque de commerce artisanal dotée d'une architecture traditionnelle du centre historique.)

Pour le 3eme bassin nous avons proposé de **déplacer la ville vers le port... sur l'eau** par la projection de l'habitat de haut standing, et des équipements urbains; des appart-hôtels, des centres de remise en forme, une gare maritime, des restaurants, cinéma, et des espaces de détente et enfin une crique à deux niveaux, le citoyen peut faire du sport, ou de la marche, ou juste admirer la vue.

Et pour **faire du port un poumon écologique**, on a combiné la réduction de la pollution potentielle du port et l'ouverture visuelle sur l'eau et le port par le respect de l'environnement.

Cette variété de thématiques d'intervention permet de tirer profit au maximum des potentialités urbaines, naturels, sociales et architecturales. Ils sont une simple référence à l'atmosphère maritime des lieux. Ils deviendront une véritable ouverture de la ville sur son port.

Chapitre III: Cas d'étude

III 5.3.3. Rappel d'état des lieux:

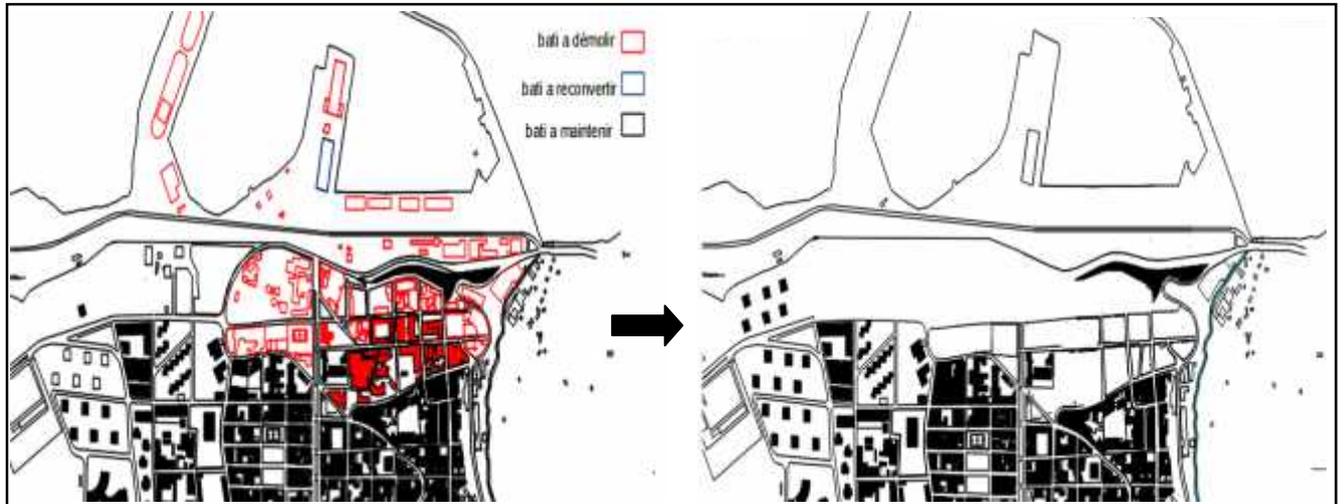


Figure 45 : carte montrant le site avant et après l'enquête.

III 5.3.4. Le plan d'aménagement :

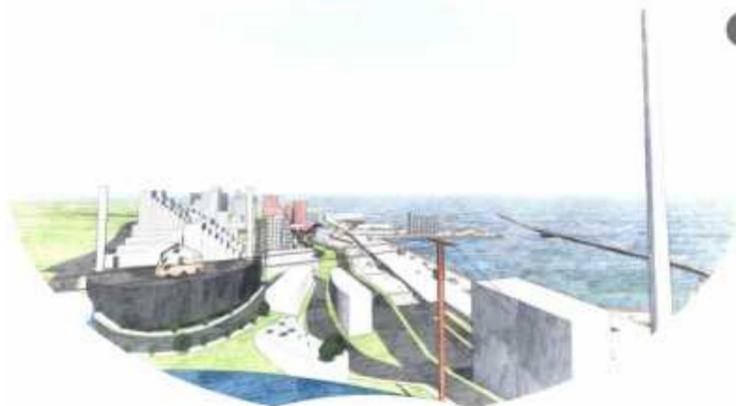
Suite à ces interventions ciblées, nous sommes arrivées à établir le plan d'aménagement suivant :

Notre projet est structuré tout au long du port en prenant naissance dans la partie haute à partir du quartier de la marine jusqu'à la mer.

Le projet est orné d'une façade maritime, et de plusieurs fonctions urbaines dans un cadre convivial. Le tout commence dans la zone 1 avec une projection d'un quartier résidentiel qui est articulé avec la ville par un système de voiries. Toutes les tours ont un parking sous-sol ; à partir du front de mer commence une promenade qui longe la ligne d'interface en épousant les formes courbées du front maritime. En parallèle à celle-ci, on trouve une deuxième promenade à l'intérieur du port marquée par des kiosques et de commerce artisanal. Ainsi que des équipements culturels et de services, cette promenade aboutie à une crique donnant sur le port de plaisance.

La promenade relie aussi toute les trois zones.

Vue sur l'ensemble du quartier



Vue sur la passerelle et le silo reconvertie au musée



Vue sur le parcours centralisant et le silo.



Figure 46: Plan d'aménagement avec quelques perspectives

Chapitre III: Cas d'étude

III 6. La genèse du projet:

Nous avons choisi l'îlot qui donne sur le port, et qui s'organise autour d'une place et le front de mer. A partir de l'aménagement proposé pour le quartier d'interface (quartier de la marine), nous avons jugé que des tours d'habitations intégrés serait le mieux adapté afin d'occuper l'îlot, et de construire une façade maritime pour la ville de Mostaganem. On a profité de crée des socles afin d'intégrer des activités commercial et des terrasses pour profiter de la vue sur mer.

III 6.1.Présentation de l'aire d'intervention :

Superficie : L'assiette de notre projet et de forme trapézoïdale, elle couvre une surface de 4717 m².

Orientation : Notre site d'intervention est orienté au Nord-est, le projet est accessible directement à partir de la place et du front de mer.

Topographie : Notre site est accidenté, et présente une pente de 13%.

Forme du projet : La forme du projet s'appuie sur l'image du bateau, donc on a les tours en forme de bateau et le socle comme des vagues.

Le programme est réparti comme suit: un sous sol, qui s'étend sur trois niveaux.

Un socle qui s'étend du RDC jusqu'au R+2, ou on a projetée les activités de services et de consommation destinées au grand



Figure 47: diagramme de répartition du programme

Chapitre III: Cas d'étude

public, Dès la terrasse, les usagers ont l'impression d'embarquer sur un bateau de plaisance pour une croisière vers "l'île aux plaisirs". Quant à l'activité d'hébergement elle a été affectée sur le reste des niveaux.

III 6.2. Phase conceptuelle :

La Formalisation Du Projet : Prenant en charge l'alignement par rapport aux différentes voies délimitent notre terrain .On à une façade maritime et une autre vers la place. Cette implantation a permis de dégager des vues panoramiques vers la mer.

Notre projet se développe selon les concepts suivants :

III 6.2.1. Alignement:

On a appliqué le principe de l'alignement au niveau des quatre parois du projet.

III 6.2.2. La monumentalité et l'émergence:

Le caractère de monumentalité est pour donné une particularité a la façade maritime.

III 6.2.3. La transparence:

Se traduit dans la relation intérieure extérieure, dans le but d'avoir une continuité visuelle entre le projet et son environnement, (faire profiter l'utilisateur des aménagements extérieurs et du paysage qu'offre le site).

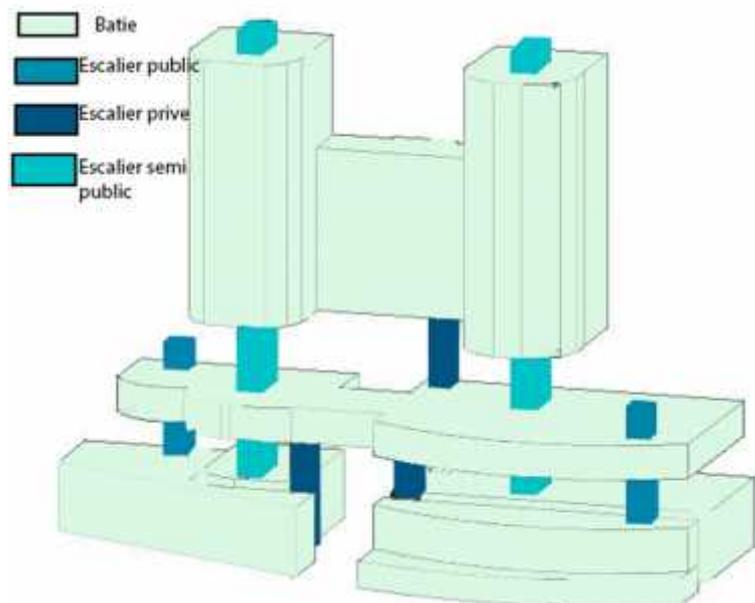


Figure 48: diagramme des circulations verticales

Chapitre III: Cas d'étude

CONCLUSION :

La présente recherche nous a permis de bien comprendre la structure urbaine de Mostaganem et de découvrir ses potentialités et ses dysfonctionnements urbains, sociaux et économiques qui ont causé la rupture ville-port.

Dans notre projet urbain, nous avons identifié une problématique spécifique à notre aire d'intervention à laquelle nous avons tenté d'apporter des solutions par la recomposition de l'interface urbano-portuaire et aussi par le réaménagement du front d'eau afin d'accentuer l'attractivité du territoire, puisqu'il va mettre en valeur le patrimoine local et apporter une nouvelle image à une ville déjà labellisée ville d'histoire. Il va conserver l'identité portuaire de la ville en mettant en avant le patrimoine hérité du passé et les activités portuaires et maritimes actuelles. Ce projet va donc participer aux politiques urbaines ayant pour objectifs d'attirer de nouveaux habitants de nouveaux touristes et de nouveaux flux. Il servira de levier pour le territoire et pourra peut-être donner un nouvel élan aux activités portuaires afin de redonner vie au port.

Notre travail s'est focalisé sur la recomposition de l'interface urbano-portuaire, notre principal objectif était la création d'un lien entre les deux entités de la ville, ou ; La première partie a permis de mettre l'accent sur une problématique spécifique relative à la recomposition du lien entre l'interface et le port.

La deuxième partie de ce mémoire a permis de situer le concept du projet urbain comme stratégie principale et d'identifier d'autres concepts complémentaires qui concrétiseront des outils clés de notre intervention urbaine s'inscrivant dans notre problématique spécifique.

La troisième partie nous a permis de se référer à l'approche typo-morphologique afin de connaître la Genèse de ville de Mostaganem, sa croissance jusqu'à l'état actuel, afin d'aboutir à une structure qui serait en cohésion avec la ville et aborder notre plan d'aménagement avec des interventions pertinentes et adaptées à notre site d'intervention.

Au bout de notre investigation, nous préconisons que nos hypothèses de départ sont vérifiées dans la mesure où l'injection d'activités culturelles et touristiques dans l'aménagement proposé ont aidé à la valorisation des potentialités paysagères et patrimoniales de cette ville portuaire chargées de potentialités

Chapitre III: Cas d'étude

C'est pour cette raison que nous ouvrons le champ sur une piste de recherche, dans ce travail nous n'avons pas introduit le volet développement durable ou le port peut être considéré comme acteur de développement durable.

Ouvrage :

1. G.GIOVANNONI, 1998, l'urbanisme face aux anciennes villes, Edition le seuil, traduit de l'italien par Jean-Marc Mandosio, Amélie Petita et Claire Tandille, Paris.
2. P. PANNERAI, J.C. DEPAULE, M. DEMORGON, M. VERANCHE « éléments de l'analyse urbaine ».
3. C.CHALINE, «*Ces ports qui créèrent des villes*'' , 1994, Ed. l'Harmattan, Paris.
4. C. CHALINE, 1994, "Questions pour un cadrage conceptuel de la recherche", in : C. Chaline (ed.), *Ces ports qui créèrent des villes*, L'Harmattan, Paris.
5. DEZOBRY ET BACHELET, 1873, dictionnaire de biographie d'histoire et de géographie tome II, Edition sablons.
6. F.CHOAY, P.MERLIN, 1988, Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement.
7. P.INGALINA, le projet urbain, 2003, (collection, que sais-je ?), 2eme édition, paris.
8. A.MASBOUNGI, *projet urbain en France*, 2002, Ed : Le moniteur, paris.
9. P.PANNERAI, D. MANGIN: *Projet urbain*, 1999, Éditions Parenthèses, Marseille.
10. A.LEVY, V.SPAIGAI. 1989, La Question Générale Du Plan Et La Problématique De l'Architecture Urbaine, Edition E.D Clura Edntré.
11. P.RIBOULET : « *Onze leçons sur la composition urbaine*, 1998, Éditions Presses de l'école nationale des ponts et chaussées », Paris.
12. M.BELAHAMISSI, Histoire de Mostaganem des origines à nos jours, 3eme édition revue corrigée et augmentée.
13. Y.TSIOMIS, 2008, Matières de ville: projet urbain et enseignement, Éditions de la Villette, Paris.
14. E. VERNAZ, le vieux Mostaganem, 1920, Algérie.
15. M.DELNOY, 2010, CWATUPE « le code wallon d'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie », Edipro, Belgique.
16. KH.B. AOUISSI, 2016, Le clivage ville/port: Le cas d'Alger, Editions Connaissances et Savoirs, Paris.

Les Thèses :

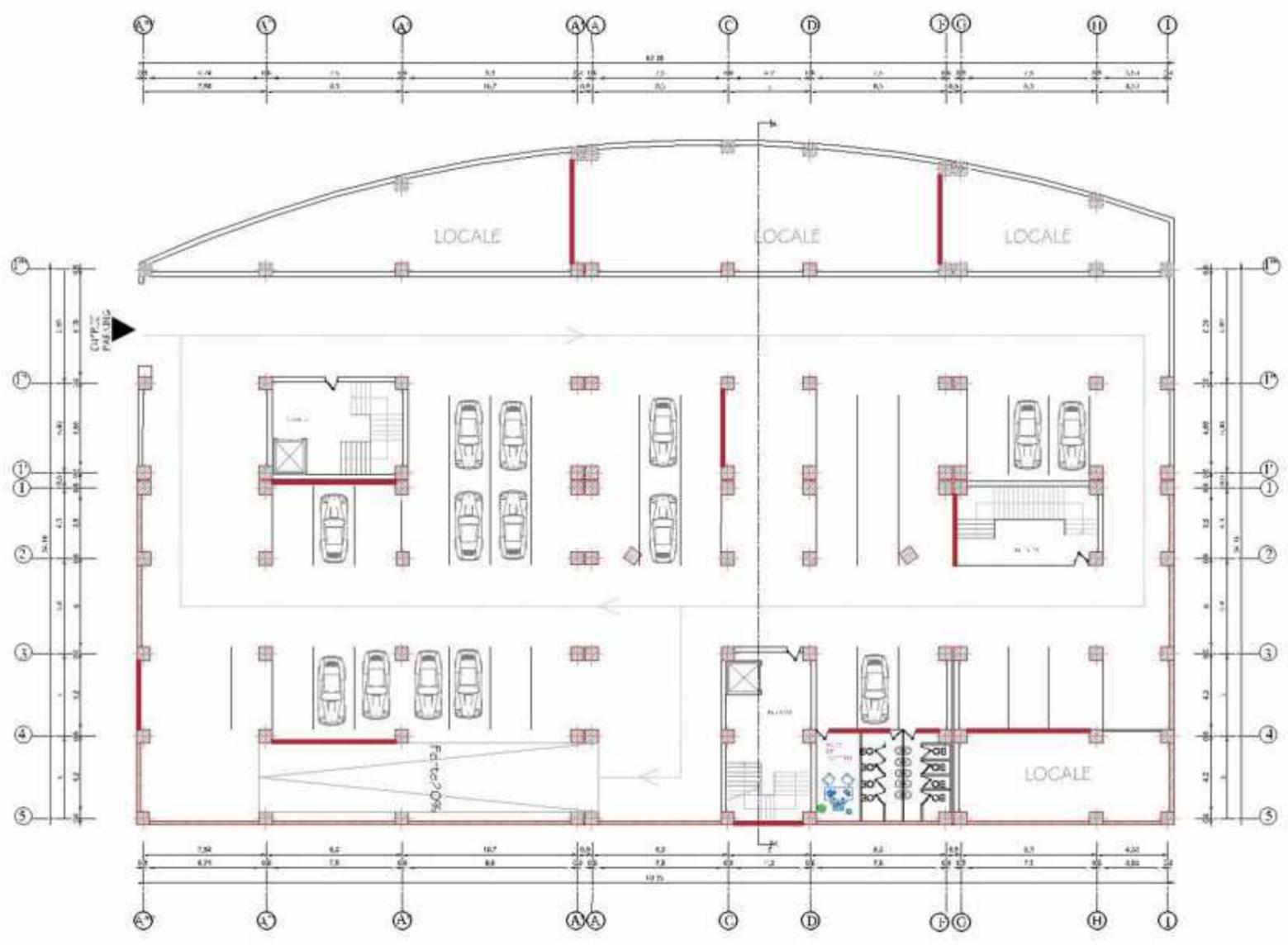
1. A.AKROUH, Directeur d'étude : M. Frédéric Lefèvre, *La reconversion de la ville portuaire (une réconciliation de la ville avec le port)*, Mémoire master 2, Marseille

Articles et revues :

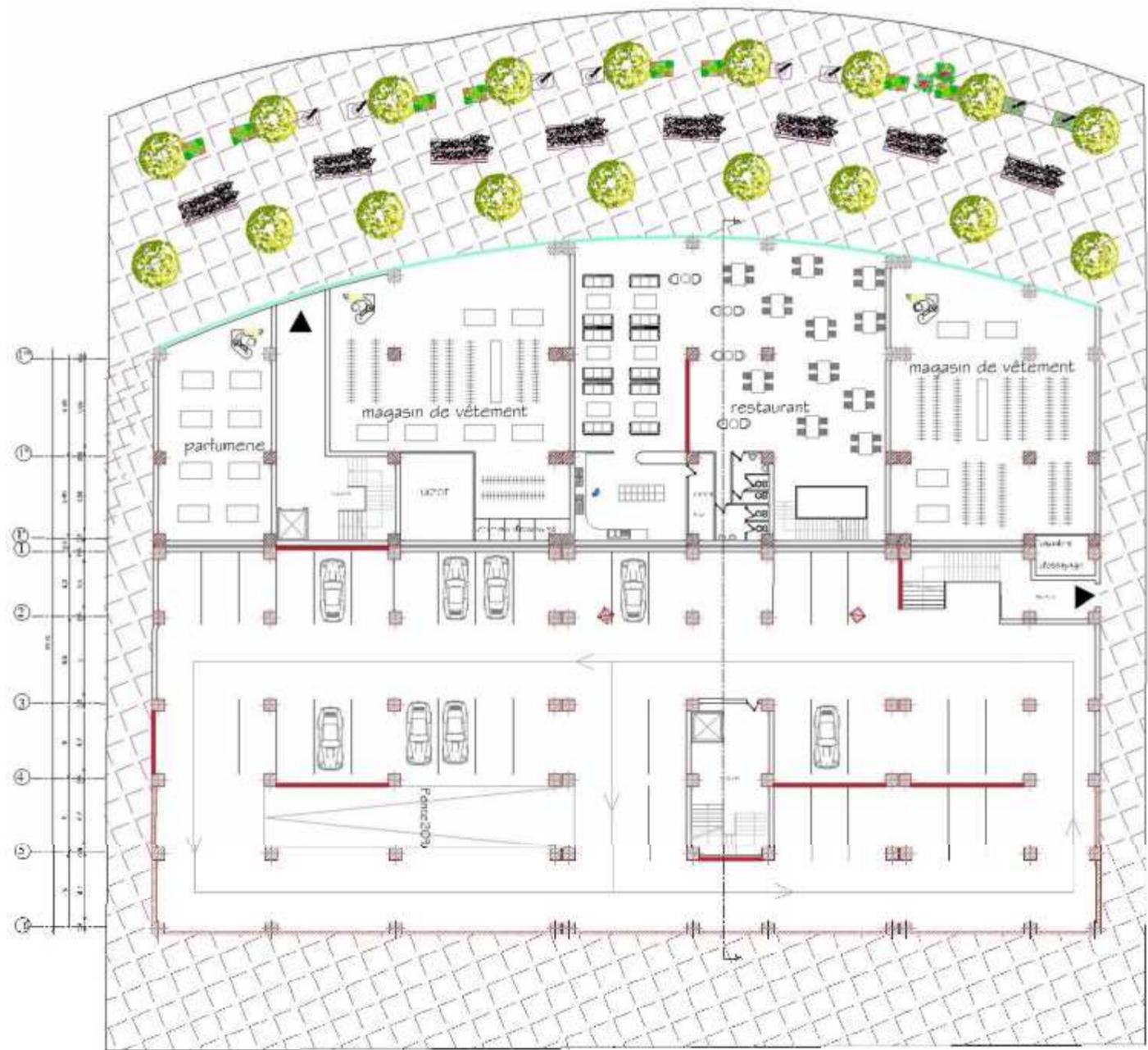
1. A.HENNOUN et A.CHENINE Le plan d'occupation des sols du quartier historique Derb-Tebbana de Mostaganem : entre planification et application, Département d'Architecture, USTMB Oran, 2011.
2. Dossier d'inscription au secteur sauvegardé de l'ancienne ville de Mostaganem, Présenté par la Fondation Djanatu al-Arif, Président d'honneur : Cheikh Kh.Bentounes, Novembre 2013.
3. L.Yamani et K.Brahimi, « Evolution sociale et reconfiguration spatiale : la ville de Mostaganem », *Insaniyat /* .

4. C.M. DUPART, 1993, Le port, cadre de ville: séminaire de l'Association internationale villes et ports, Édition l'Harmattan, Paris.
5. Entreprise portuaire de Skikda, Lors de la Journées d'études sur les travaux d'infrastructures portuaires, 26 et 27 juin 2018, Skikda.
6. « Règlement du plan de sauvegarde et de mise en valeur du secteur sauvegardé de la casbah d'Alger », [En ligne], titre I, dispositions générales, définitions, Article n°7, consulté le 20 avril 2019.
7. N.Douay, C.Leininger-Frézal et M.Pichon, « Enseigner l'Aménagement dans un département de Géographie : évolution des rapports disciplinaires à partir du cas de l'Université Paris Diderot », *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement* [En ligne], 39-40 | 2018, mis en ligne le 04 décembre 2018, consulté le 14 mai 2019.

ANNEXES



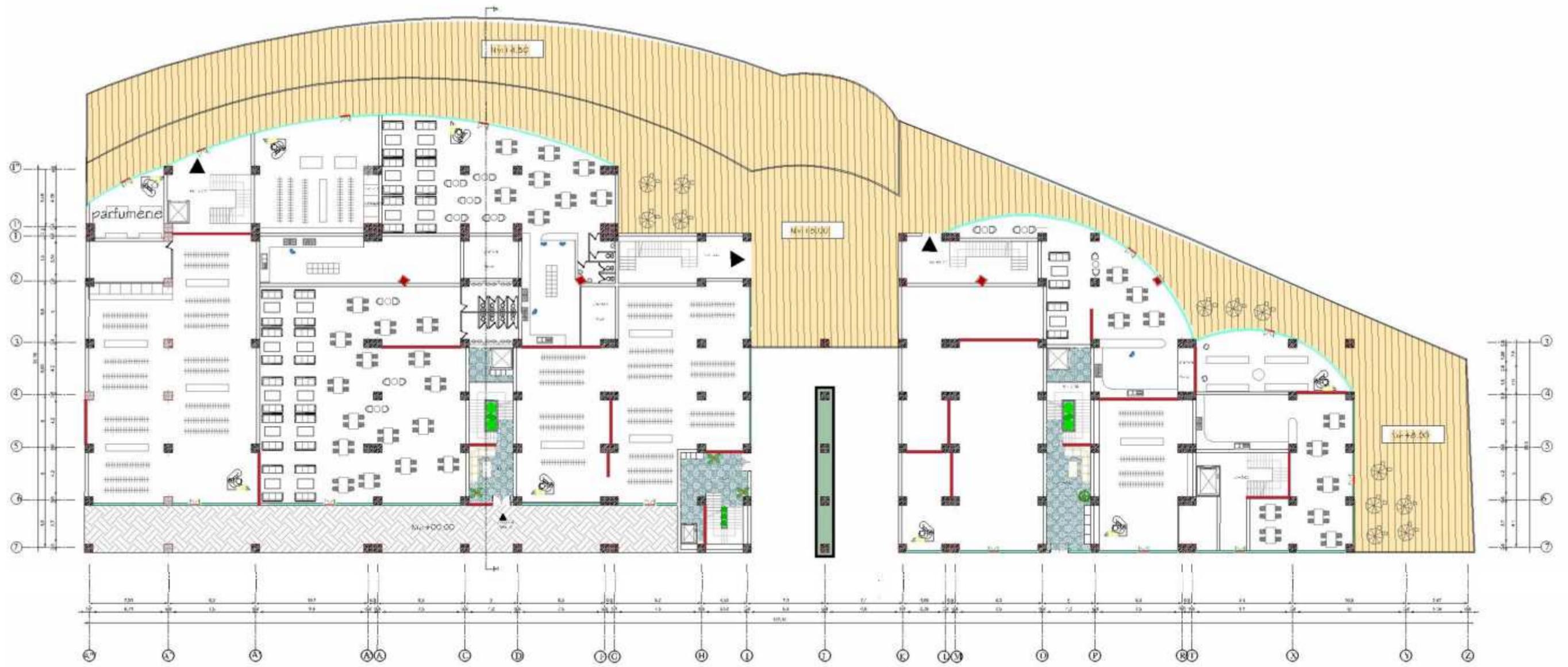
Plan De SOUS-SOL Niv:-3.00



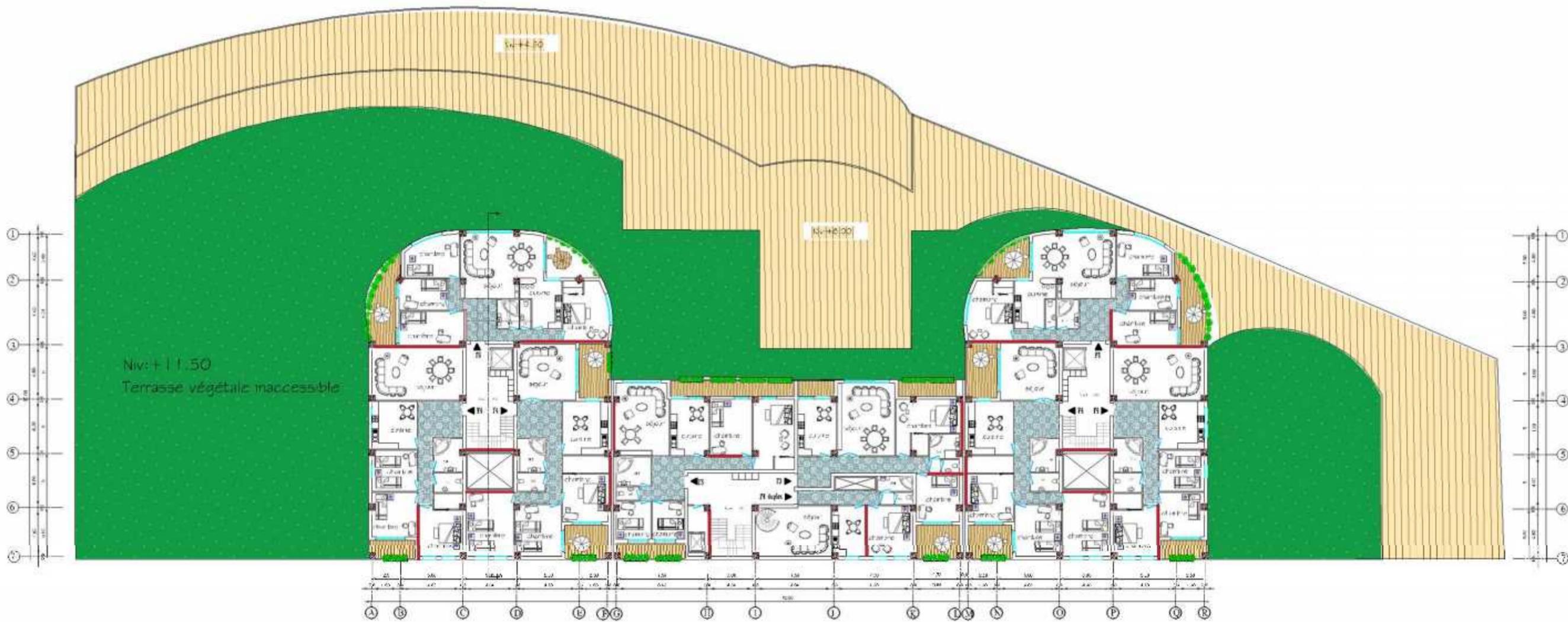
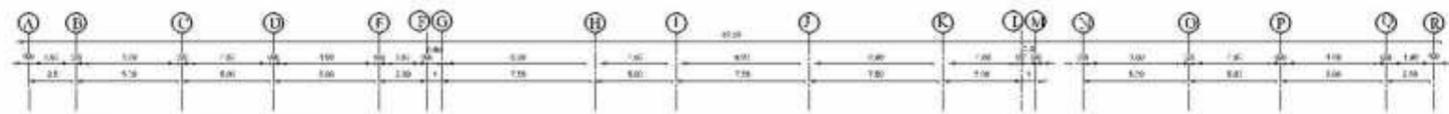
Plan De RDC Niv: +0.00



Plan Du 1er etage Niv: +4.50



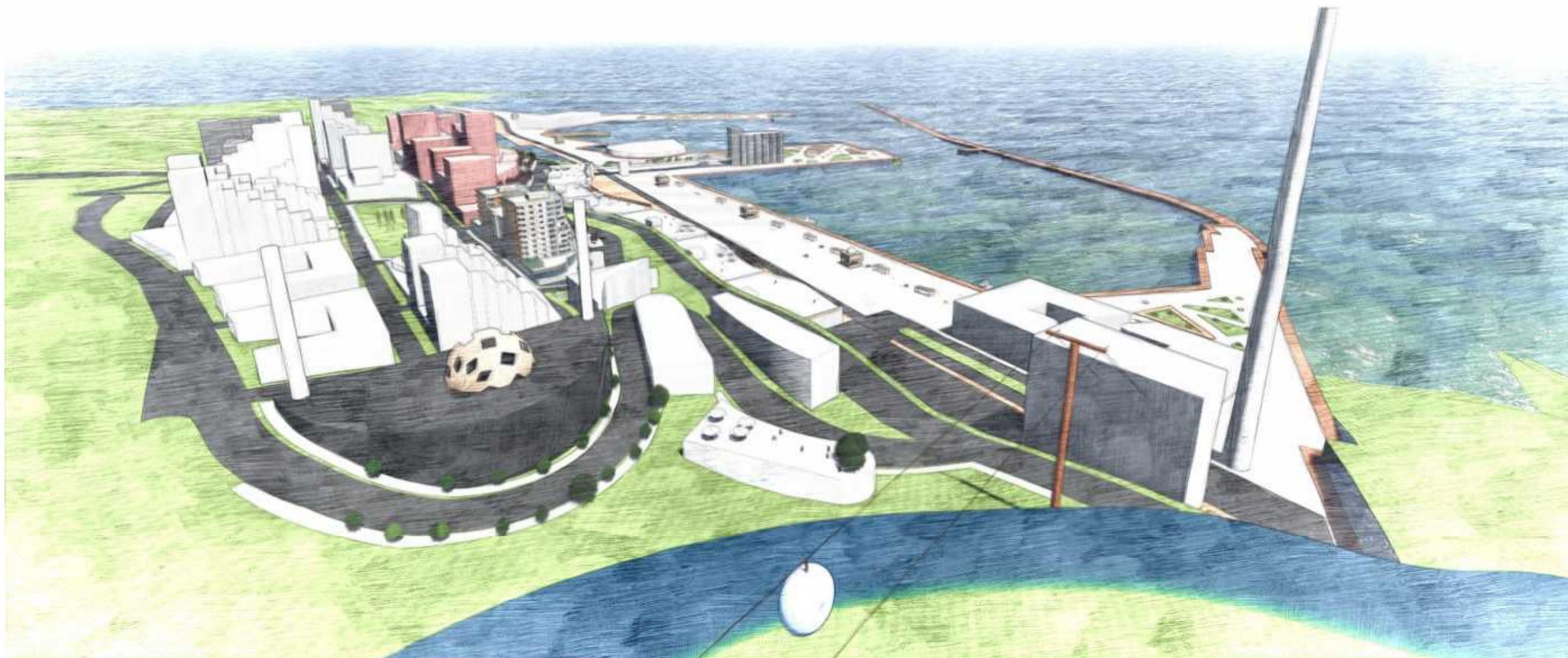
Plan du 2eme étage +8.00



Plan du 4eme étage +11.50



Plan de toiture



Vue 3D sur l'ensemble du projet d'aménagement