

4.720.1.360
4.720.1.360.1

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEURE ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE



UNIVERSITE SAAD DAHLAB BLIDA -01-
INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME

Mémoire de Master

OPTION : Architecture en Zone Urbaine Littorale

A.Z.U.L

Enseignant porteur de Master : Dr. ICHBOUBEN Y.

La reconversion portuaire, une réintégration du port à la ville : cas d'Alger

Présenté par :

CHABOUNI Samir

FRIDI Abdeldjalil

Encadrés par :

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

Dr. MOHAMED-CHERIF F/Z (Géographe).



Année universitaire : 2015/2016.

Chapitre 1 : Introduction générale

- I . Introduction : Le littoral, site et projet
- II. Les particularités des villes littorales
- III. La ville portuaire comme cas particulier
- IV. Problématique de la ville portuaire algérienne
- V. Démarche méthodologique du travail
- VI. Approche méthodologique

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

Remerciements

Nous remercions Dieu Tout Puissant de nous avoir donné la force, le courage et la patience pour l'élaboration de ce modeste travail.

Nous remercions nos parents pour leurs sacrifices « Merci d'être ce que vous êtes»

On tient à remercier vivement nos enseignants pour leur présence et leur suivi tout au long de l'année : **Monsieur AOUISSI K.B et Madame Dr. MOHAMED-CHERIF** pour leurs précieuses orientations, leur patience et la confiance qu'ils nous ont accordée, ils se sont toujours montrés à l'écoute et à la disponibilité tout au long de la réalisation de ce mémoire.

On tient à exprimer notre reconnaissance envers les membres de jury qui ont eu la prévenance d'examiner ce travail, et de l'enrichir par leurs remarques.

Un grand merci à nos amis et à nos collègues qui, par leurs relectures, leurs encouragements et leur soutien moral, nous ont permis de tenir bon dans les moments difficiles.

Table des matières

Remerciements

Table des matières

CHAPITRE 1 : Introduction générale		05
I.	Introduction : Le littoral, site et projet.....	07
II.	Les particularités des villes littorales.....	11
III.	La ville portuaire comme cas particulier.....	13
IV.	Problématique de la ville portuaire.....	14
V.	Démarche méthodologique du travail.....	16
VI.	Approche méthodologique.....	16
CHAPITRE 2 : La reconversion portuaire au profit d'une connexion ville-mer		18
I.	Introduction.....	19
II.	Les composantes, morphologie et fonction des ports.....	19
	1. Les infrastructures.....	19
	2. Morphologie et typologie fonctionnelle.....	20
III.	La ville portuaire, un intérêt dynamique.....	20
	1. Typologie fonctionnelle des villes portuaires.....	22
	2. Spécificités de la ville portuaire.....	22
	3. Evolution du rapport ville-port.....	25
	4. Intensité et typologie des relations ville/ports.....	28
	5. Les impacts des relations ville/port sur le développement des villes portuaires.....	33
IV.	La reconversion portuaire, un accord ville-port.....	33
	1. Concepts et définitions	33
	2. Enjeux et processus de la reconversion	34
	3. Pour un développement durable	35
V.	Etude d'exemple, comme expérience internationale de reconversion.....	40
VI.	Conclusion.....	40
CHAPITRE 3 : Alger ; Ville, port et mer		41
I.	Introduction.....	42
II.	Alger, l'évolution historique de la ville.....	42
	1. La phase précoloniale : Alger ; la coexistence de la mer.....	45
	2. La phase coloniale : la ville et le port ; l'amorçement du divorce.....	51
	3. Après l'indépendance : la ville et le port ; le divorce accentué.....	53
III.	Alger ; une ville portuaire en perpétuelle mutation.....	53
	1. L'exception du clivage ville / port.....	54
	2. Etat de fait.....	56
IV.	Alger et son port ; vers une restructuration.....	57
	1. Le port d'Alger ; un port en difficulté.....	57
	2. Le port d'Alger face aux nouvelles tendances portuaires.....	57

3. Alger et son port ; une nouvelle collaboration	59
V. Conclusion.....	64
Conclusion générale	65
Bibliographie	
Table des figures	

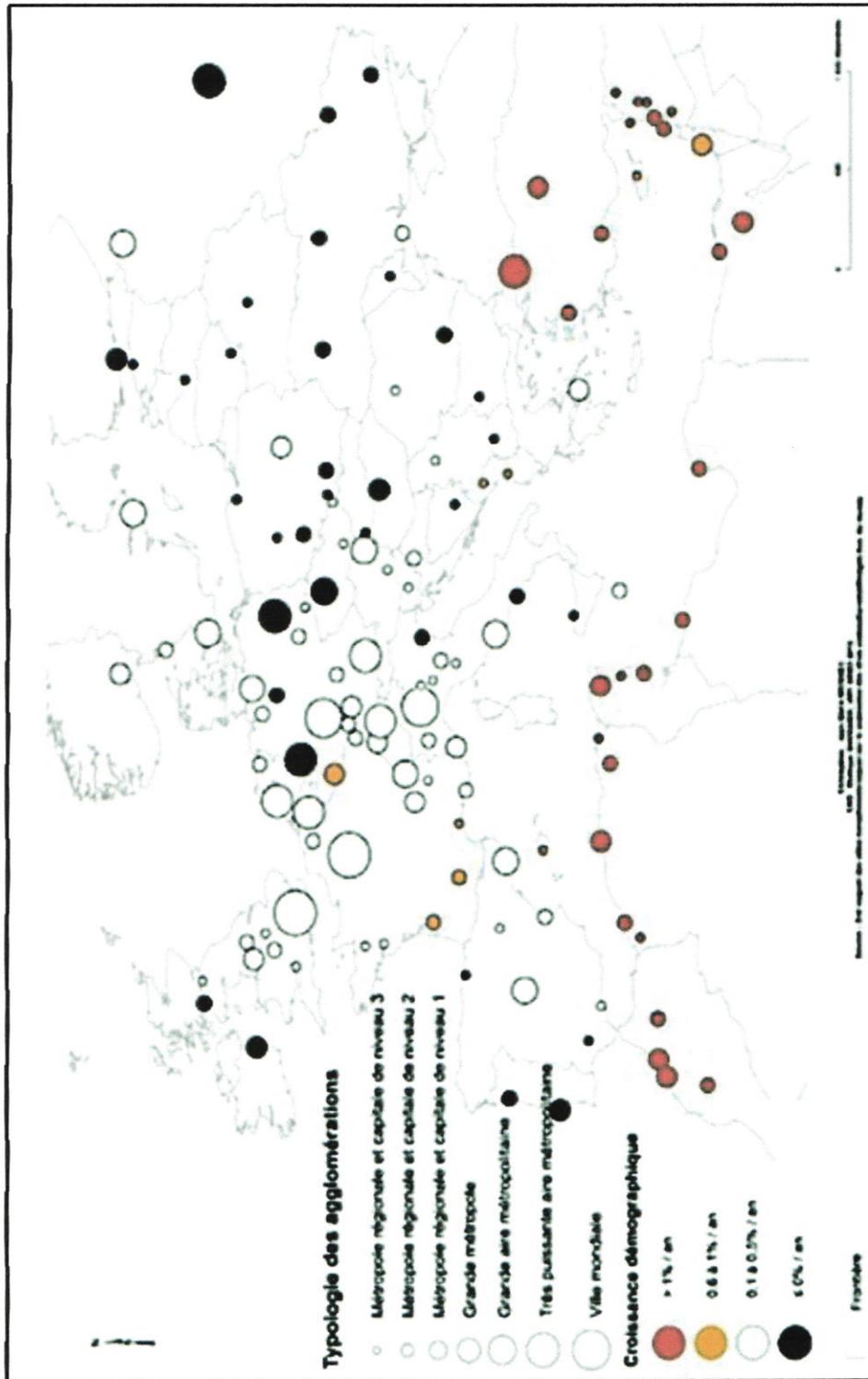


Figure 1 : Typologie des agglomérations Européennes et de Méditerranée en 2013

Source : 3ème rencontre scientifique Montpellier - Constantine

II. Les particularités des villes littorales

Les zones côtières figurent parmi les lieux les plus dynamiques. Elles concentrent près des deux tiers de la population mondiale, leur niveau d'occupation est cinq fois plus élevé que la densité moyenne des terres habitées et elles comptent huit des dix plus grandes agglomérations du globe. D'ici trente ans, on estime que les trois quarts de l'humanité vivront dans des zones proches du rivage. Ces quelques chiffres suffisent à montrer la place centrale qu'occupe aujourd'hui l'espace littoral au sein des activités humaines, comme lieu d'échange, de production, d'urbanité et d'innovation. (Construire un développement équilibré du littoral. Paris 2004)

1. Sur le plan urbanistique :

L'urbanisme littoral se développe en extension des agglomérations existantes ou en aménagement nouveaux ; ces aménagements s'orientent selon :

a. Développement parallèle à la mer

C'est le cas le plus courant ; ou la ville se développe parallèlement à la mer face au principal centre d'attraction qui est *la mer*. (La mer oriente l'habitat, détermine les axes urbains et les angles de vue et permet de créer des ruelles parallèles à la mer).

Cette organisation est pour des raisons climatiques tel que :

Profiter de la ventilation naturelle ; ainsi l'esprit de l'homme d'être en face à la mer.

b. Développement perpendiculaire à la mer :

Les villes qui se développent perpendiculairement à la bande côtière se situent généralement sur des sites accidentés, comme le cas de la ville de Bejaia. Les risques naturels jouent un rôle très important sur le développement de la ville, leurs impacts font que cette dernière s'éloigne de la côte et implique la construction sur les hauteurs pour éviter les dégâts. (Humidité, vents, inondations). Ce développement se caractérise par des percées qui découpent les ilots et donnent des échappés visuelles sur la mer.

c. Développement satellitaire (vers toutes les directions) :

Il y a aussi des villes qui se développent vers toutes les directions, et cela pour des raisons :

Naturels : la présence des (cours d'eau, montagnes, forêts, rochers...etc.)

Sociales : la présence de certaines zones comme : les zones militaires - les sites protégés- les terres agricoles.

d. L'aménagement des percées :

Se caractérise par la structure urbaine en particulier l'organisation des voiries et des percées découpant les ilots qui sont faites dans le but :

- D'avoir une échappée visuelle de l'intérieur de la ville vers la mer.
- Régulariser l'écoulement régulier de l'air dans la ville.

e. L'aménagement des espaces publics :

Se caractérisent par la présence de terrasses publiques de différents types, couverte ou non couverte, permettant le regroupement, les rencontres et l'échange culturel, comme elles offrent une vue sur la mer.

f. L'aménagement des espaces vert :

La présence de la végétation le long des rues, dans les places et à l'intérieur des constructions, est fortement recommandée pour la protection du soleil ou du vent et une réduction de la contrainte de chaleur en abaissant les températures c.à.d. améliorer les microclimats urbains (facteurs naturels : l'ensoleillement et le vent).

2. Sur le plan architectural :

L'architecture des villes littorales résulte les particularités du littoral et les différentes caractéristiques tels que :

a. L'orientation du bâtiment : l'implantation d'une construction en bord de mer doit résoudre avant tout la contradiction entre les vents dominants et la vue sur la mer.

Pour se protéger du vent, les constructions en bord de mer se sont dotées de protection, ces protections ont pris diverses formes. D'où la nécessité de prévoir des ouvertures pour laisser passer le vent.

b. La forme : la forme architecturale renvoie à un volume défini par sa configuration géométrique d'une part et ces propriétés visuelles et sa métaphore telle que la couleur, les propriétés, les textures, d'autre part (le rapport avec l'environnement).

c. Les matériaux de construction : le choix des matériaux est fait en prenant une considération des facteurs climatiques (le soleil, les vents, l'humidité et pluie) et les risques naturel comme la corrosion causée par les airs salins. Parmi ces matériaux on trouve : l'utilisation de la brique, le béton, le béton cellulaire, les panneaux isolés, le bois naturel et le verre.

d. Les couleurs : Claires en revêtement des façades tel que le blanc pour les murs et le bleu pour la menuiserie. Ces choix sont comme une réponse à des exigences climatiques telles que le soleil car ces solutions renforcent la protection contre les rayons solaire.

e. Technique de construction:

Les ouvertures: utilisation des grandes ouvertures et baies vitrées pour mieux profiter de l'éclairage naturel, l'ensoleillement, l'aération (ventilation) et des vues panoramiques ; et aussi la protection du rayonnement solaire ; en utilisant des éléments de protection (pare-soleil horizontal, pare-soleil vertical, Pergolas)

Terrasse : peut être couverte ou non, permet le regroupement, l'échange, comme elle offre une vue sur l'extérieur et sur la mer. On donne plus d'importance à l'espace extérieur que l'espace intérieur.

3. Sur le plan naturel :

Le besoin de « nature » apparaît, depuis quelques années, comme une aspiration profonde des sociétés urbaines à la recherche de leurs racines et de leur équilibre face au mal-être de la ville. (*Rives nord-méditerranéennes*, 8 | 2001, 11-12.)

- a. **Le climat** : Le climat du littoral se caractérise en général par : l'ensoleillement l'humidité et les vents.

L'ensoleillement : Les relations entre l'intérieur et l'extérieur d'un bâtiment sont modulées par les ouvertures. La pénétration de la lumière est un élément essentiel de l'usage et de l'ambiance dans un projet.

Comment en profiter ?	Comment se protéger ?
Avoir un bon Eclairage naturel : La bonne disposition des façades, les espaces de vie et les surfaces vitrées les plus importantes.	L'utilisation des techniques constructives (pergolas)
Chauffer les locaux par l'effet de serre, ou de l'eau sanitaire par les panneaux solaires.	Utilisation de l'eau et les écrans végétaux, pour modifier le climat local.
Intégration architecturale des panneaux solaires, Les capteurs solaires peuvent jouer le rôle de brise soleil et aussi d'élément architectonique pour la façade.	Utilisation des fenêtres Aérothermique

La Pluie

Comment en profiter ?	Comment se protéger ?
Une centrale hydraulique produit de l'énergie électrique en utilisant l'énergie hydraulique de l'eau (provenant de la pluie) accumulée dans les barrages.	Dans les maisons individuelles la récupération de l'eau de pluie dans une cuve ensuite une filtration par des filtres en inox ; Et enfin la distribution dans la maison.

Le Vent

Comment en profiter ?	Comment se protéger ?
Produire de l'électricité par les éoliennes (énergie renouvelable)	Utilisation des barrières <i>brise-vent</i> naturelles et artificielles qui sont les rangées d'arbres.
la forme de la toiture peut renforcer la différence de pression favorable à la ventilation naturelle	Traitement de la construction : réaliser des acrotères perforés au sommet des façades des bâtiments, l'utilisation des formes aérodynamiques plus que les formes rectilignes.

b. Les risques naturels :

Actuellement le littoral est sensibilisé par les risques naturels présents sur ses cotes. Les intempéries, l'accroissement de l'urbanisation, le taux de fréquentation de ces cotes mettent en péril l'avenir de ce site.

L'érosion : c'est l'élévation du niveau de la mer du au changement climatique qui est la cause principale de ce phénomène d'érosion, il peut avoir des conséquences directes telles que la disparition de surfaces terrestres et indirectes telles que l'augmentation du risque de submersion.

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

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

e. Comment se protéger ?

Les ouvrages longitudinaux de basse plage et de petits fonds

Les ouvrages longitudinaux de haute plage (digues, Murs)

Les ouvrages transversaux aux épis

4. Sur le plan économique :

L'activité portuaire : elles sont caractérisées par la présence d'un port, qu'on peut les classer selon leurs activités et leurs types de bateaux qu'elles accueillent comme : port de plaisance - port de pêche - port de commerce - port des voyageurs - port militaire.

L'activité touristique : le tourisme est caractérisé par le développement d'une Architecture et d'un Urbanisme composés d'aménagements (espaces de loisirs, de distraction, de consommation...) et d'infrastructures beaucoup plus touristiques (hôtels, restaurants, grands complexes touristiques, auberges,etc.).

L'activité agricole : l'agriculture est connue comme étant une activité traditionnelle dans les Villes littorales ; les gens aménagent leurs écosystèmes pour satisfaire leurs différents besoins (le besoin alimentaire en premier lieux), et ceux de la société.

5. Sur le plan social :

L'attractivité des villes littorales a toujours poussé ces habitants à être hospitalier, elles expriment les rapports d'interaction et de transformation qui existent entre les formes d'organisation de la société (tradition, religion, culture des habitants) et les formes architecturales et les types d'aménagements.

L'histoire démographique des littoraux méditerranéens a entraîné la juxtaposition de classes sociales aux contrastes ségrégatifs tranchés, augmentés de l'arrivée permanente ou saisonnière de population à hauts revenus de l'Europe du Nord, et de populations à faibles revenus des pays du Sud. Cette ségrégation a été accrue par le caractère tardif des réglementations et des contrôles sur l'aménagement et l'urbanisme et par les dérives illégales exacerbées par

l'importance des enjeux financiers représentés par cette urbanisation. (*Rives nord-méditerranéennes*, 15 | 2003, 7-10.)

Enfin dans ce labyrinthe, les communications réunies dans ce numéro ont donc comme fil d'Ariane les rapports que les systèmes socio-spatiaux entretiennent avec l'environnement qu'ils produisent et modifient en même temps qu'il les conditionne (E. Belgrano et D. Rimondi). Les représentations de cet environnement sont susceptibles d'évoluer avec le temps et même de s'inverser (Cl. Durbiano). Cette réflexion générale se répercute sur le terrain par des logiques d'occupation et des conflits qui ne sont pas exemptes de paradoxes : à l'échelle locale des formes de « marginalité » s'installent dans des espaces sur occupés (E. Rosa) ou se présentent comme des freins à l'artificialisation totale de l'espace (J.-N. Consalès), tandis qu'à l'échelle d'un littoral régional l'importance des espaces protégés peut servir d'argument à la relance d'une urbanisation très demandée (J. Daligaux).

III. La ville portuaire comme cas particulier

Selon une étude dans de nombreux pays, la ville principale est en bordure de mer. Les villes dominantes s'étant très souvent développées à partir des ports, ce rapport a été mesuré par M. DOGAN (RIBBECK Eckhart. 2000. p.95)

Ces dernières années les villes portuaires deviennent un sujet d'importance particulière chez les géographes, les urbanistes, les économistes et les historiens (DUCRUET, C. 2004) Par leurs importances et complexités, villes et ports « entretiennent des relations parmi les plus complexes, les plus diversifiées et les plus déterminantes que l'urbanisme contemporain ait à traiter » (PRELORENZO Claude. 2010).

« L'avenir des villes portuaires tient moins dans la mise en œuvre d'innovations d'ordre technique et physique, que dans la capacité des acteurs impliqués d'adopter ou pas une vision et une stratégie du développement communément partagées vis-à-vis d'un projet » (Raffaele Cattedra.2011, p 83)

Le contenu qu'est la ville portuaire est un rappel de l'identité même du contenant qu'est la société littorale, qui exerce ce rôle identitaire à travers différents modes de pratique de l'espace et notamment l'espace littoral. Le degré s'il se mesurait de l'utilisation de la construction et de l'insertion de cette espace dans l'usage des habitants, révélerait l'appropriation même du littoral par la société qui demeure en quête d'un aspect identitaire. (HADEF R, 2007)

Par ailleurs la ville présente une imbrication spatiale de deux entités distinctes et en interdépendance : ville et port. Les rythmes de la ville portuaire sont ceux du port, car non seulement il constitue son élément caractéristique mais il se présente comme son organe vital (AOUISSI K.B, 2013), mais « Le port n'est-il pas dans son essence un carrefour, un lieu de confrontation ? En lui s'opère une extraordinaire rencontre, celle de la ville, construction la plus élaborée que la civilisation ait produite, et de la mer, univers naturel obéissant à ses propres lois » (*l'urbanité des cités portuaires*, Paris l'harmattan, 1997, p.399.)

Et selon André Vigarié, au sein de la ville portuaire se trouve le triptyque qui associe l'avant-pays (éventail des connections maritimes), l'arrière-pays (aire de clientèle et de desserte terrestre) et le port qui fait la jonction entre les deux : c'est le „triangle magique“ qui suppose d'efficaces interfaces entre les susdits espaces mais aussi avec la ville. L'avant-pays marin ferait ainsi la spécificité des villes portuaires par rapport aux autres villes. (TAMANI-DJEBRA.F, 2014)

➤ Une nouvelle vision

Dans un ouvrage consacré aux relations des villes avec leur espace portuaire (Ces ports qui créèrent des villes, 1994), Claude Chaline identifie les bouleversements auxquels les cités maritimes sont confrontées depuis plusieurs décennies et rappelle les différents facteurs d'évolution qui ont récemment conduit à la réutilisation des espaces portuaires devenus vacants.

Les révolutions technologiques des transports maritimes, les nouvelles techniques de manutention et de stockage des marchandises, le rythme de rotation des navires, la quasi disparition du trafic des passagers sur les longues distances, la contraction de l'activité industrielle lourde et plus encore la délocalisation des activités maritimes vers des sites neufs pour la plupart totalement déconnectés du site original, sont autant de facteurs qui en se conjuguant ont affaibli le système de relations qui articulait depuis plusieurs siècles les espaces urbains et portuaires.

En s'adaptant aux techniques contemporaines de manutention et au gabarit toujours plus grand des navires, le port s'est ainsi progressivement détaché du centre urbain pour s'établir sur de nouveaux terrains à la périphérie de l'agglomération. C'est au début du XIXe siècle que les historiens de la ville (Josef KONVITZ, 1982 ; Marcel RONCAYOLO, 1990).

Situant l'amorce de ce mouvement qui conduit à la généralisation du modèle du port « moderne » à l'image de Londres et Liverpool. La construction des lignes de chemin de fer, le lancement des premiers bateaux à vapeur, l'emploi de nouvelles machines, la diversification des matières premières et donc des fournisseurs, sont autant d'innovations technologiques qui favorisent le développement des industries liées à la navigation et aux marchandises livrées par le trafic maritime sur les côtes des grandes villes. Au cours de la seconde moitié du XXe siècle s'opère le passage de la logique du dock à celle, encore plus radicale pour ce qui regarde la relation ville-port, des conteneurs et des pipe-lines. Alors que la fonction d'entrepôt décline inexorablement, le transit, commandé par la logique du flux, se développe rapidement. Ces mutations accélérées ont considérablement bouleversé l'équilibre de ces cités autant dans leurs composantes spatiales que leurs composantes humaines, encore très empreintes du travail portuaire. La manutention de la marchandise hors bâtiment détermine de nouveaux programmes d'urbanisme portuaire dont l'architecture paraît absente. Horizontalité, géométrie, immensité, vacuité, étirement sont autant de rythmes et de mesures qui modèlent aujourd'hui le territoire aux limites toujours provisoires des ports modernes. Tandis que le port s'est peu à peu dégagé de son enceinte originelle pour s'étendre sur les espaces vierges d'une périphérie élastique, ses rapports avec sa zone d'influence se sont complexifiés pour se composer selon diverses échelles : locale, métropolitaine ou régionale, nationale et internationale. (Claude Prelorenzo, 2011, 13-22)

Enfin les évolutions récentes des relations entre la ville et le port sont marquées par des mutations dans deux ordres de phénomènes : l'activité portuaire et les nouvelles stratégies

urbaines. Les interactions sont nombreuses et parfois difficiles à appréhender. Il est alors important d'identifier clairement les intérêts et les stratégies de chacun des organismes, en particulier l'appétit des urbains pour la façade maritime et les effets technologiques de la globalisation (Claude Prelorenzo, 2011, 13-22).

« Un port qui ne s'adapte pas meurt. Mais une ville portuaire doit aussi saisir les opportunités pour redévelopper son interface ville-port et offrir ainsi un cadre de vie attractif, mieux adapté aux besoins des habitants et plus séduisant dans un contexte international de concurrence accrue, entre villes aussi » (Olivier Lemaire, AIVP Mai 2007)

IV. Problématique de la ville littorale portuaire algérienne

La ville littorale algérienne représente un écosystème fragile et constamment menacé de dégradation en raison des activités économiques et des infrastructures le long de la bande côtière, La ville portuaire d'Alger assure l'essentiel des interfaces entre l'Algérie et les autres marchés continentaux que le nouveau procès de circulation fait croître constamment ; La mondialisation impose ainsi la transformation de l'ancien port en ville portuaire.

La plupart des villes portuaires algériennes représente un écosystème fragile et constamment menacé de dégradation. Elle tourne progressivement le dos à la mer, car l'aménagement était pour répondre aux besoins sociaux avec une urbanisation et architecture non réfléchie, ainsi ne respecte plus son contexte particulier, pire, elle court le risque d'effacement de son identité à cause de sa standardisation.

Dans les grandes villes portuaires algériennes, le port a joué, dès le départ, un rôle déterminant dans le développement urbain. Il est l'élément moteur de son dynamisme et le 'déclencheur' de sa croissance urbaine (DJEDOUANI RAKEM, S. 2004). L'histoire de la ville portuaire n'a pas cessé d'être influencée par le port, une alliance forte marque l'histoire des deux entités, le port a toujours présenté pour la ville et après pour le pays un moteur économique efficace, une interface d'échanges et de mondialisation. (AOUISSI K.B, 2013).

Ces villes comme la plus part des villes portuaires méditerranéennes avaient le destin attaché à celui de leurs ports, d'abord comme comptoir créateur de la ville, point d'échange et d'ouverture sur la Méditerranée, ensuite ville relais durant la colonisation française et atout pour lui donner un statut d'une ville métropolitaine après son indépendance. Le port a gravé l'histoire de la ville et l'a même guidé à travers le temps.

Actuellement ces villes et ports témoignent d'un clivage flagrant et visible, exprimé par de multiples ruptures. Les intérêts de la ville et celles du port se chevauchent, s'affrontent et s'ignorent, ce qui devient une source de sérieux problèmes pour les deux entités, la préférence d'une fonction (urbaine ou portuaire) sera toujours au détriment de l'autre, car elles ne cohabitent plus (AOUISSI K.B, 2013).

❖ **Le cas d'Alger**

Alger vit un clivage ville/port depuis sa colonisation, un clivage qui se manifeste par de sérieux problèmes et qui dégrade le confort de la ville par la présence de risques majeurs potentiels. Son port est devenu un outil purement technique et inadapté au sein du tissu urbain. Ce que nous pouvons dire c'est que Alger est une ville portuaire en crise par son clivage et qui ne se rend pas compte que c'est la source principale d'un tas de problèmes. Alger, à force d'être ignorée par son port, s'est déracinée de ses origines, et fait oublier aux habitants et urbanistes sa vraie nature et son véritable essence une ville portuaire.

V. Démarche méthodologique du travail

Depuis quelques années, il y a comme un regain d'intérêt pour les villes portuaires à la fois chez les géographes, les urbanistes, les économistes et les historiens, intérêt dû à une remise en questions d'une conception classique et forcée de la ville –portuaire.

Les ports sont responsables dans une large mesure de l'existence des plus grandes villes au monde. Le port et la ville ont longtemps formé un système basé sur l'imbrication et la complémentarité de leurs fonctions. Ils ont évolué rapidement et leurs relations ont changé de nature : les évolutions technologiques dans le secteur maritime et l'expansion urbaine ont affaibli ces liens. Le port se trouve dans des agglomérations urbaines, et devient par conséquent autonome en se détachant ou en traçant des frontières avec la ville.

Une coupure que ce soit visuelle ou psychologique entre la ville et le port. Puis la stratégie d'éloigner, de délocaliser toute activité portuaire en dehors de la ville a engendré des espaces vides au cœur de la ville, ces espaces ville/port constituent un grand potentiel pour ces villes.

Des réflexions sont nées autour de l'avenir de ces « waterfronts » qui étaient tombés en désuétude après que les villes aient tourné le dos aux ports vu l'importance de ces opportunités foncières qui peuvent s'avérer comme des solutions pour plusieurs problèmes, urbains, économiques comme sociaux.

De nouvelles stratégies vont devoir être employées pour répondre aux nouvelles contraintes posées par les développements urbains durables mais aussi pour réagir de la meilleure manière possible aux réflexions autour du rapport à ce phénomène de clivage ville/port.

▪ **Constat général**

Depuis les années 50, une volonté de procurer une nouvelle image au port est apparue, où le port est plus accessible, mieux intégré et dont la présence devient un atout pour le développement des villes portuaires. Il s'agit alors de sortir de la vision traditionnelle et restreinte de la ville portuaire, où le port n'est qu'un nœud de circulation à l'interface des réseaux maritimes et terrestres pour adopter une vision de pôle, où l'espace portuaire devient un point clé de l'organisation de l'espace de la ville et un outil incomparable en matière d'aménagement du territoire. Une reconversion devient donc urgente face aux effets de la mondialisation et à la compétitivité entre les villes portuaires.

▪ **Constat spécifique**

La ville et son port confirment l'existence d'un clivage visible, exprimé par de multiples ruptures, le port d'Alger témoigne actuellement d'un manque démesuré en nouvelles techniques. Ces espaces fondamentaux sont laissés sans soin et à l'abandon de la par d'Alger qui accuse un retard considérable sur la redéfinition de ces derniers.

Le clivage ville/port influe négativement sur différents plans sur la ville d'Alger, donc il nécessite une recomposition ville-port et un éventuel réaménagement « *waterfront* ».

▪ **Problématique de la recherche**

Le principe de la reconversion portuaire, apporte à la ville un énorme potentiel pour les années à venir, plus d'attraction, un nouveau et un meilleur cadre de vie pour les citoyens, une destination pour de nouveaux touristes, tout cela permettra à la ville d'être redynamisée.

La politique de remise en valeur de ces espaces a été optée par plusieurs villes portuaires dans le monde, avec le développement de projet de réhabilitations du front de mer. Ainsi la revalorisation et l'embellissement attractif de ces territoires pourra redonner aux villes portuaires une nouvelle image qui leur offrira une attractivité locale et internationale.

Toutes ces constatations nous amène à soulever un certain nombre d'interrogations :

- Pourquoi Alger s'attarde à la reconversion de son port ? Pourquoi cet espace important, qui n'est autre que bénéfique pour le pays et son image (au Maghreb et en Méditerranée) est laissé à l'abandon ?
- Comment faire pour profiter de l'expérience des autres villes portuaires pour fournir une nouvelle harmonie à la ville d'Alger et son port ?

Cette constatation problématique formera notre **problématique spécifique de la recherche** :

Comme on l'a déjà cité ; le décrochage entre la fonction portuaire et la fonction urbaine qu'Alger vie, 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. Nous amène à nous demander :

- Comment le clivage ville/port se manifeste-t-il dans le cas d'Alger ?
- Comment le port présente-t-il une dégradation pour la qualité de vie en ville et comment la ville présente-t-elle un obstacle aux performances économiques du port ?

Afin de moderniser le port d'Alger et de le rendre compétitif.

- Quelle est la politique d'intervention, intentions, Stratégies et partenariats d'acteurs pour la reconversion du port d'Alger ?

▪ **Les hypothèses**

Ces réflexions susceptibles d'apporter des hypothèses de travail :

- Alger aujourd'hui ; une image visible d'une ville cassée fortement séparée de son port, qui dégrade la qualité de vie, vécu le clivage ville/port.

- La ville portuaire en Algérie attire de plus en plus l'attention des autorités. Ceci est confirmé par l'ensemble des études et projets en cours, entre autres le SNAT 2025 avec la proposition d'un schéma directeur portuaire, afin d'ajuster une recomposition ville-port sur de nouvelles bases à l'image de toutes les autres villes portuaires recomposées dans le monde.

- **Les objectifs**

Les objectifs de cette recherche posèrent une réflexion pour :

- Identifier la ville portuaire comme cas particulier, le rapport ville/port, et ses enjeux avec son environnement.
- Marquer le phénomène du clivage ville/port a considéré comme un effet mauvais qui dégrade la ville portuaire.
- Revoir le port comme projet de redynamisation génère de nouveaux espaces urbains valorisant l'identité de la ville. On tire l'expérience mondiale sur la réforme et la reconversion portuaire par la revalorisation de son water front.
- Mettre la lumière sur la problématique du clivage ville/port dans notre cas d'étude, comprend ses causes, déterminé les conséquences afin de résoudre les multiples citées auparavant, et changer l'image négative pour trouver l'équilibre avec une nouvelle animation urbain.

Ce travail se veut une réflexion pour sensibiliser à la question de l'influence de l'interface ville/port.

VI. Approche méthodologique

Afin d'aboutir aux objectifs fixés, la problématique et les questions citées auparavant seront abordés et présentées sous forme de trois (03) chapitres répertoriés comme suit :

Le premier chapitre sera consacré à :

- La spécification du contexte et de l'environnement littoral, tout en en montrant l'interaction et l'importance du lien site-projet.
- Montrer les particularités qu'apporte cet environnement à la ville sur le plan architectural et urbanistique.
- Définition de la ville portuaire comme cas particulier afin d'approfondir la relation ville-port.
- Marquer le témoin du clivage ville/port que la grande ville littorale portuaire algérienne vie.

Le second chapitre sera consacré à l'acquisition des connaissances sur la reconversion portuaire, qui sera notre thème de recherche, en effectuant des recherches bibliographiques sur les publications et les travaux qui traitent la même thématique, accompli d'un exemple qui sera analysé, dans le but de déceler les méthodes à adopter pour trouver l'équilibre entre les deux fonctions (port et ville). Le chapitre comportera les différentes étapes suivantes :

- **Donner une définition et des notions techniques de l'architecture portuaire ;**
- **Essais de définitions de la dynamique d'une ville portuaire, son mécanisme afin d'approfondir la nature de la relation ville-port et le niveau d'interdépendance entre les fonctions urbaines et portuaires. On se basera alors sur les approches mondiales de ce thème dans une étude bibliographique et une analyse des documents existants ;**
- **Définir les enjeux et les processus de la reconversion ;**
- **Analyser les scénarios de la reconversion portuaire, de leurs concepts urbanistiques et architecturaux.**

Le dernier chapitre sera dédié à notre cas d'étude « Alger ». L'objectif principal de cette partie est d'établir un état des lieux du clivage ville/port, d'analyser les variables et les constantes, ainsi que de montrer l'importance de la reconversion du port d'Alger pour une image métropolitaine mondiale au future. Les étapes de ce dernier chapitre sont les suivants :

- **En premier lieu, une lecture géo-historique sera présentée d'une manière brève et descriptive de l'histoire urbaine d'Alger et de son port.**
- **Par la suite, nous parlerons du décrochage à l'interface entre ville et port et nous montrerons un état de fait intéressant au clivage ville/port à Alger, comme cas exceptionnel par une lecture analytique.**
- **En dernier lieu, diverses actions seront citées, ces dernières visent à construire un scénario et une image future du développement de la ville avec son port. Ces actions seront citées après la mise en évidence d'un constat sur l'état de clivage ville/port à Alger.**

Chapitre 2 : La reconversion portuaire au profit d'une connexion ville-mer

- I. Introduction**
- II. Les composantes, morphologie et fonction des ports**
- III. La ville portuaire, un intérêt dynamique**
- IV. La reconversion portuaire, un accord ville-port**
- V. Etude d'exemple, comme expérience internationale de reconversion**
- VI. Conclusion**

I. Introduction

Villes et ports entretiennent des relations parmi les plus complexes, les plus diversifiées et les plus déterminantes que l'urbanisme et l'architecture contemporaine aient à traiter. Ces relations engagent la vie économique d'une région toute entière, parfois d'un pays. Elles déterminent un mode de rapport à la nature (articulation avec la mer en termes de paysage, d'écologie ou de ressources), elles spécifient une culture particulière (internationalisme, mobilité des personnes et des marchandises, etc...) et se répercutent dans bien d'autres domaines professionnel, résidentiel ou encore technologique.

Pendant de nombreuses années les villes portuaires ont évolué rapidement et leurs relations ont changé de nature sous l'effet des mutations et les phasages qu'elles ont connu, les évolutions technologiques dans le secteur maritime et l'expansion urbaine ont affaibli ces liens. Le port se retrouve alors dans des agglomérations urbaines qui limitent son expansion, et devient par conséquent autonome en se détachant ou en traçant des frontières avec la ville. Le système ville-port est alors remis en cause, désorganisé. Une coupure en a donc résulté, que ce soit visuelle ou psychologique entre la ville et le port, puis la stratégie d'éloigner, de délocaliser toute activité portuaire en dehors de la ville a engendré des espaces vides au cœur de la ville, lieu de l'ancien port.

Ces anciens espaces ville/port constituent un grand potentiel pour ces villes, d'où l'importance de les recomposer. Des réflexions sont nées autour de l'avenir de ces water-fronts qui perdaient leurs identités après que les villes aient tourné le dos à la mer, vu l'importance de ces opportunités foncières qui peuvent s'avérer comme des solutions pour plusieurs problèmes : urbains, économiques comme sociaux.

De nouvelles politiques vont devoir être proposée pour répondre aux nouvelles contraintes réfléchies par le développement urbain durable mais aussi pour réagir de la meilleure manière possible aux réflexions autour du rapport ville/port , l'idée est que ces zones portuaires conservent un réel potentiel de dynamisme économique et social pour permettre à la ville d'acquérir plus de force à l'échelle nationale mais surtout à l'échelle internationale.

L'ambition qui s'anime aujourd'hui est de pouvoir proposer des nouvelles régénérations et transformations qui permettraient à la ville et au port de rester combinés de la manière la plus novatrice, l'idée est de faire de la ville une vrai ville portuaire avec de nouvelles vocation économiques et sociales liées à cette époque, que les villes n'ont pas su ou voulu l'intégrer progressivement.

Alors que de nombreuses villes portuaires raisonnent sur comment recomposer ces territoires, il serait intéressant de dénombrer les quelques réflexions déjà établies pour des meilleures Interventions à l'avenir et pour apprendre des erreurs.

II. Les composantes, morphologie et fonction des ports

Dans l'étymologie grecque « Port » est un mot dérivé du mot latin « Portus » qui signifie « Passage ». Le port est l'élément caractéristique de la ville portuaire, situé généralement sur le littoral maritime, et souvent sur les berges d'un lac ou sur un cour d'eau. Il se définit comme un point de contact ou un espace d'interface et de liaison entre deux sphères de transport : maritime et terrestre. « *Un nœud de circulation à l'interface des réseaux maritimes et terrestres* » (BROCARD.M.1994. c'est port qui créèrent des villes. P22)

Le port étant un équipement structurant, constitue un outil incomparable en matière d'aménagement du territoire et contribue souvent, d'une manière décisive au décollage économique des régions qu'il dessert. Il est destiné à accueillir des bateaux et navires, et peut remplir plusieurs fonctions et activités, mais doit avant tout permettre d'abriter les navires, afin d'exercer les opérations d'embarquements et de débarquements des : marchandises, voyageurs, etc... Ainsi le port est un pôle de croissance économique, et un facteur avec une influence déterminante sur le développement : régional, national, international (Akrouh.A. 2009).

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

1. Les infrastructures

a. Les infrastructures portuaires

Elles constituent l'ossature d'un port, leurs natures et leurs qualités déterminent sa performance technique, et se résument tel que les ouvrages extérieurs et les ouvrages intérieurs.

b. Les superstructures portuaires

Ce sont les installations de stockage de marchandises ou celle du transbordement et trafic des voyageurs.

2. Morphologie et typologie fonctionnelle des ports

Il existe entre 6000 et 7000 ports dans le monde à nos jours, et plusieurs types de ports spécialisés dont il est possible de répartir sous deux catégories :

a. Les ports monofonctionnels

Les ports monofonctionnels traitent un nombre restreint de produits, la plupart étant du vrac (matières premières).

b. les ports multifonctionnels

Les ports multifonctionnels s'étendent sur de vastes territoires ou une gamme de services de transport et d'activités cohabite.

c. **La fonction de transbordement** : assure la fluidité des transferts.

d. **La fonction économique**

Cette fonction regroupe divers fonctions :

- Fonction de transit : le port se trouve à la jonction de deux trajets maritime et le terrestre. Pour cela, le port développe des relations maritimes aussi bien avec l'outre-mer qu'avec l'arrière-pays.
- Fonction industrielle : cette fonction concerne les trafics des marchandises qui passent par le port en raison des établissements industriels qui y sont installés ou dans ses environs immédiat.

e. **La fonction de plaisance et de pêche**

Les ports sont classés selon leurs activités et leurs types de bateaux qu'ils accueillent comme :

- L'activité de plaisance : son rôle est d'offrir un paysage composé d'infrastructure de plaisance, de loisir et de distraction (Restaurants, commerces, terrasses, etc...)
- L'activité de pêche : elle est dédié à l'accueil, au débarquement des navires de pêche, et aussi au traitement et à l'entretien du matériel utilisé.

III. La ville portuaire, un intérêt dynamique

Aujourd'hui, la coexistence au sein d'un site urbain exigu des fonctions portuaires et urbaines est de plus en plus difficile : La plupart des travaux réalisés sur le thème de la relation ville / port mettent l'accent sur la dissociation spatiale et fonctionnelle contemporaine, annonçant la fin d'une union qui a toujours existé. Les causes de ce phénomène de grande ampleur sont désormais bien connues :

D'une part la recherche d'une accessibilité et d'une productivité maximales par les opérateurs du transport et de la logistique portuaire.

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

Ainsi le port n'est pas seulement une addition d'appareils techniques, d'infrastructures, de plans d'eau, ou d'équipements et d'outils mais « Le port renvoie également à des métiers, à des cultures, à une société et à un spécifique » (R.Brunet, 1997).

1. Typologie fonctionnelle des villes portuaires

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

La figure 2 proposée par (C. Ducruet, 2004) permet de synthétiser les différentes typologies des villes portuaires. Selon le même auteur, les deux grandes orientations des villes portuaires (fonction urbaine, fonction portuaire) se combinent de façon variable, chacune pouvant être interprétée en termes d'emplois, de consommation d'espace, d'importance économique.

Aussi, selon le même auteur l'avantage est de permettre une lecture à la fois en termes relatifs (spécialisation) et absolus (taille).

On obtient tout d'abord deux gradients symbolisés par les diagonales. La première, du village côtier à la métropole portuaire, symbolise un gradient de la hiérarchie combinatoire des fonctions urbaine et portuaire, les deux étant à chaque palier respectivement équilibrées dans leurs poids économiques et leurs emprises spatiales. La seconde, du hub à la ville globale, montre une opposition de fond entre la domination des fonctions de nœud et celle des autres fonctions (industrie, tertiaire). Les autres configurations (port régional, port urbain, d'hinterland et métropole maritime) correspondent à des variantes où, à chaque fois, le poids respectif des fonctions est déséquilibré. (TAMANI.D.F, 2014)

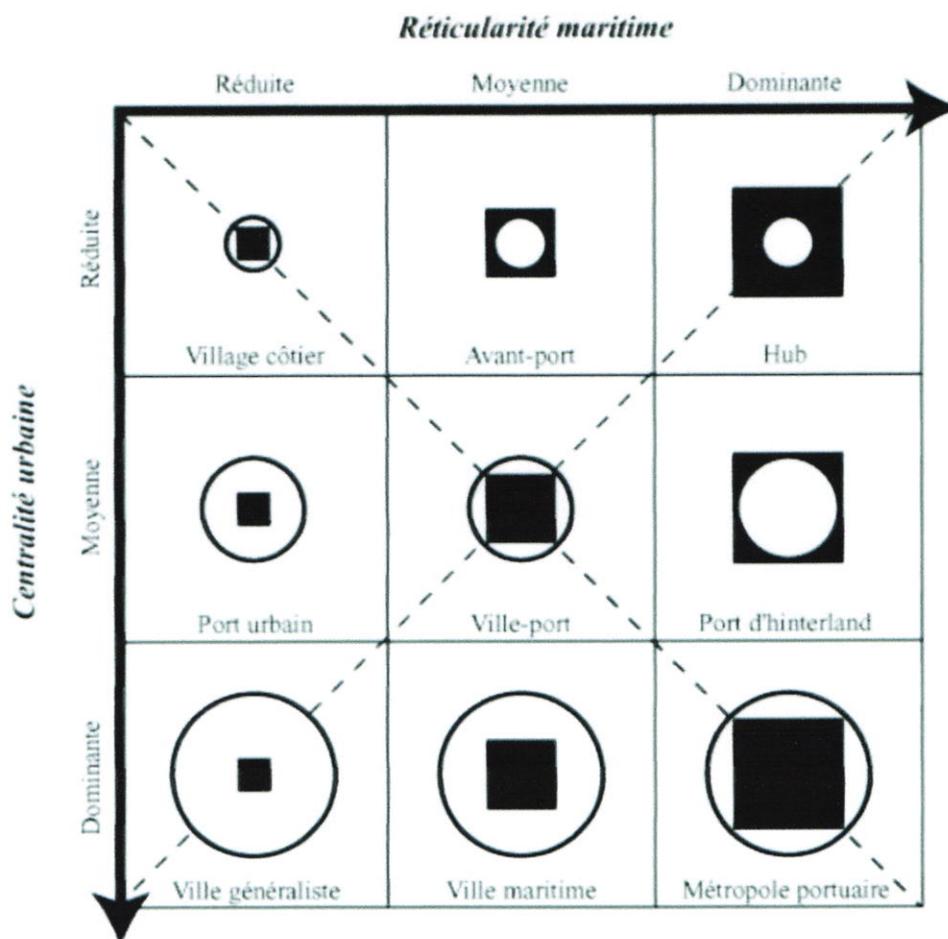


Figure 2 : Typologie spatiaux-fonctionnelle des villes portuaires
Source : (César Ducruet, typologie mondiale des relations ville-port p4)

➤ **Une ville portuaire associe trois éléments :**

- Le port, organisme technique répondant à des conditions précises par rapport à son accès, au stationnement des navires, au stockage.
- Les activités liées à la fonction portuaire, à l'industrie, au littoral.
- La ville qui se greffe dessus avec sa morphologie, ses habitants, ses activités.

2. Spécificités de la ville portuaire

a. Une façade Urbaine

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

b. Une source d'évasion

L'imaginaire du port maritime se décuple par une approche sensorielle immédiate : Sur la jetée l'œil reste attiré par l'horizon infini, par ce sentiment de force et d'impuissance face aux mouvements de la mer. L'homme est saturé 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 »* (T. Baudouin, M. Collin. Edition l'Harmattan, Paris, 1997).

3. L'évolution du rapport ville-port

Les ports ont historiquement fourni la liaison entre transport maritime et terrestre, c'est à la fois une frontière et un trait d'union entre les milieux maritimes et terrestres, essences même de l'internationalité des échanges et du développement économique mondial.

Autrefois la concurrence entre les ports étaient quasiment absente, elle se justifie par le déroulement de ses activités à proximité de la zone portuaire, de son arrière-pays, ainsi qu'à l'absence d'autres moyens de transferts efficaces (voies aériennes, voies terrestre, etc.), aucune retombée n'étant à craindre en la matière. Mais tel n'est plus le cas aujourd'hui. Ces ports se retrouvent soudainement sur un même marché concurrentiel, en quête de marchandise dans un arrière-pays commun. Les concurrents viennent à la fois du voisinage et de secteurs lointains, où *« Seuls les plus forts survivent et se développent »*.

Les villes et les ports ont évolué rapidement et leurs relations ont changé de nature : le port s'est coupé progressivement de la ville en s'éloignant ou en traçant des frontières. Une grande partie des activités portuaires s'est alors délocalisée hors du territoire urbain, et les anciennes

installations portuaires au cœur des villes ont été progressivement délaissées, car devenues obsolètes. Ainsi, les espaces à l'interface de la ville et du port constituent dorénavant une véritable rupture au sein des villes portuaires. (Figure 3)

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

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

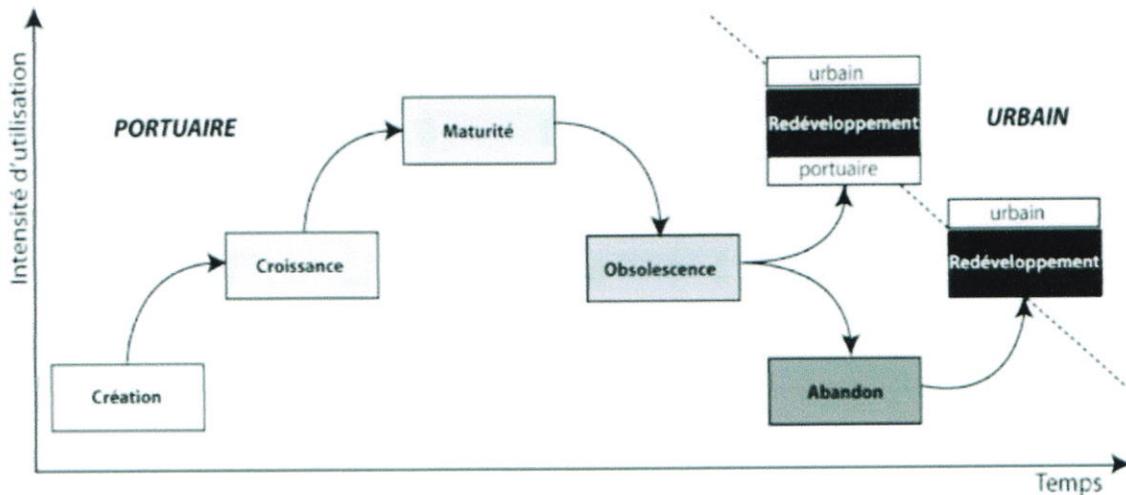


Figure 3 : Le concept de cycle de vie d'un équipement portuaire.

Source : séminaire (conflits et territoires) www.lavud.letilleul@club-internet.fr

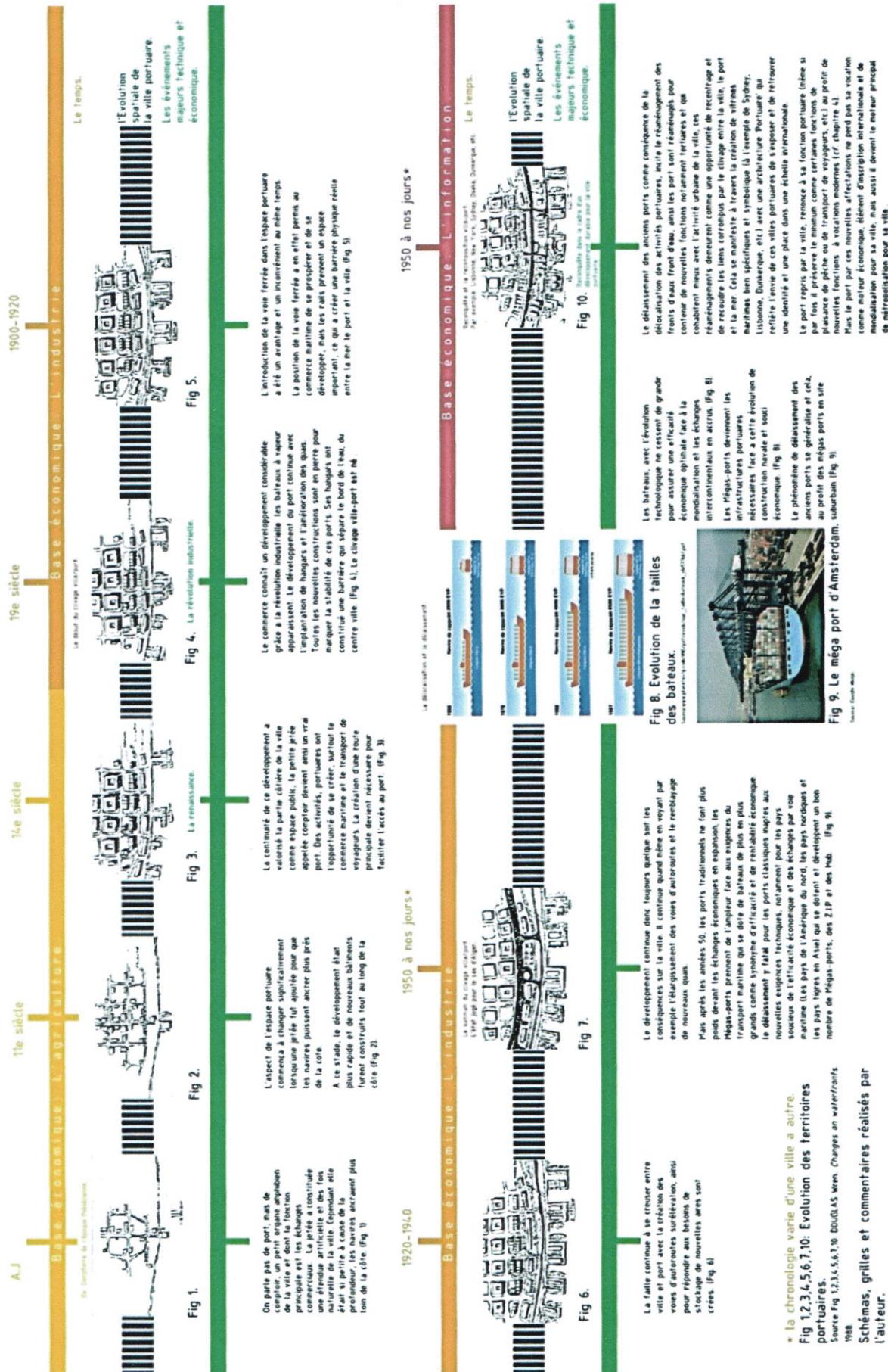


Figure 4 : Genèse et évolution de la ville portuaire dans le monde

Source : Le clivage ville/port et la recomposition ville/port ; cas mondial. AOUISSI.K.B, 2014



4. Intensité et typologie des relations villes/ports

Depuis les années 1980, l'évolution des ports à savoir une croissance ou un déclin va faire confronter les villes portuaires à des crises urbaines qui se caractérisent par une expansion du trafic de conteneurs mais aussi une crise de l'emploi ainsi l'intérêt des villes n'est pas une question de réception-envoi des conteneurs ou d'accostage mais c'est une question de faire de ces passages des emplois et du revenu pour la ville .

Il y a un manque de connaissance des principes généraux de la relation ville-port, ce qui explique la rareté de documents comparatifs. De ce fait, vu la difficulté de définir les mécanismes d'une ville portuaire, il serait plus pertinent d'orienter les recherches vers les spécificités spatio-fonctionnelles d'une ville portuaire, ainsi que l'intensité de sa relation avec son port.

a. L'interface ville-port

Une interface est un espace de contact qui met en relation deux ensembles géographiques distincts. Dans 1^e cas de la ville portuaire, on parle d'interface ville/port, comme le montre le schéma Fig.8, cette interface est une plateforme qui reçoit du côté du port des flux maritimes et d'un autre des flux ferroviaires et routiers permettant. C'est le système qui fonctionnait au XIX^eB et début XX^eB siècle.

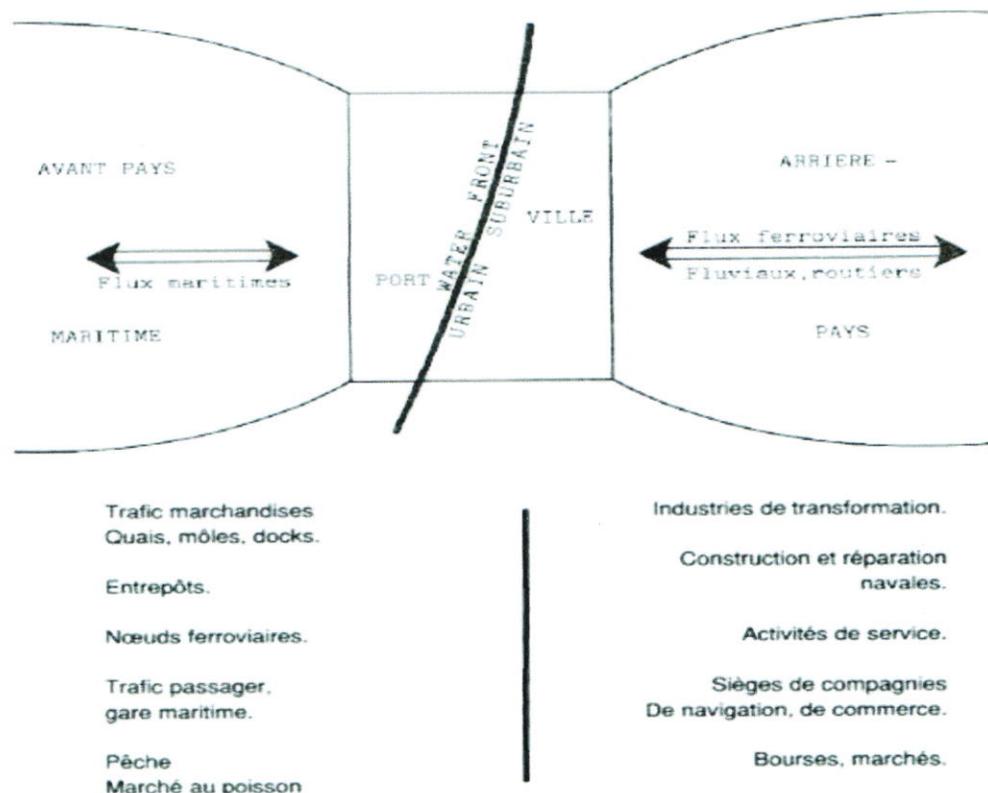


Figure 5 : Système ville port fin XIXe et XXe siècle

Source : Claude Chaline.1994.p 27.

b. Le clivage ville/port

Les mutations que connaît le couple Ville-Port ont un impact direct sur la nature du port ainsi, elles ont tendance à réduire le port à un outil technique dont la mission économique est le rendement en traitant le maximum de marchandises en un temps réduit, efficacement et sûrement et surtout à moindre coût entre les transports maritimes et terrestres.

"Le port moderne fonctionne plus comme une porte que comme un centre d'activités, et les évolutions technologiques dans le secteur maritime ont comme principal effet d'affaiblir les traditionnels liens fonctionnels entre le port et la ville " (Hoyl.B.S, 1988). Ainsi le port devient petit à petit à un concentré de technicité, un lieu qui répond surtout à une fonction de transport et de transfert de conteneurs, ce qui va à l'opposé de la ville qui est encombrée et à la quête d'espace et de fluidité. En éloignant l'ensemble des activités de manutention et les investissements aux nouveaux sites portuaires, un effacement portuaire apparaît au sein de la ville.

Ainsi les anciennes installations vont connaître un délaissement et une négligence. De plus les retombées (économiques, sociales...) du port, même s'il se développe, ne vont plus concerner la ville, car la relation de la ville avec ces activités portuaires n'est plus visible spatialement.

De ce fait la ville n'aura plus de contrôle sur le nouveau port, encore moins sur son développement qui vont la dépasser. La ville et le port deviennent officiellement deux entités distantes, car d'un côté le port aura tendance à être une porte nationale alors que la ville se développera plutôt dans les fonctions locales et régionales. Une vraie scission apparaît : Hier la vocation portuaire était la raison d'être de la ville portuaire, aujourd'hui ce n'est qu'un vecteur de flux parmi d'autres.

La ville connaît elle aussi des mutations qui font qu'elle devient indépendante du port La "dé-maritimisation" des villes portuaires" (Vigarie.A, 1991).

Si la plupart des villes dont le port s'est détaché accordent de moins en moins d'importance à leur interface ville/port, qui n'est plus qu'un secteur dépassé et déclinant, à l'inverse aux Etats-Unis, Yehuda Huth (Hayuth.Y, 1988 p52-64) souligne l'intérêt que suscite l'espace urbain en front de mer, cet intérêt représente parfois un facteur accélérant le processus de délocalisation du port.

La dissociation spatiale n'est pas forcément synonyme de retrait de l'intégralité des fonctions portuaires hors de la ville, certaines activités comme les Quais de Ferry de passagers restent situées au niveau du milieu urbain.

Claude Chaline a résumé les différentes phases ayant conduit à la séparation progressive de la ville et du port, et les progrès technologiques réalisés durant les deux siècles d'industrialisation et leurs effets sur la dynamique de la ville port, comme indiqués dans le tableau suivant :

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

Tableau : Les grandes séquences technologiques sous-tendant l'évolution des waterfronts et du couple ville/port. **Source :** reproduit selon C.Chaline, 1994, p. 34

En résumant les différentes phases périodique ayant conduit au clivage ville/port, les causes peuvent être liées à trois aspects principaux de la révolution industrielle :

- L'évolution technologique des transports (le terrestre et le maritime)
- La rationalisation des marchés (séparation entre les lieux de production et de consommation)
- La nouvelle place qu'occupe le port dans cette nouvelle économie

c. Les formes du clivage ville/port

La distanciation entre la ville et le port engendrée directement ou indirectement par la révolution industrielle, or des impératifs d'ordre technologique (CHALINE C. 1994). Certaines villes continuent à vivre Ce phénomène avec un ensemble de ruptures qui ont divisé la ville et le port sur des différents plans :

- Rupture spatial

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

➤ Rupture institutionnel

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

➤ Rupture culturelle

L'isolation du port de sa ville n'a pas seulement déraciné cette dernière de son identité, mais également cette distanciation a symbolisé pour la population urbaine le déclin, voire même la mort de leur port (BIRD. J. 1963), la mer qui a formé toujours la source identitaire de la ville perd tout contact avec elle et devient prisonnière derrière les barreaux et les clôtures du port ce qui prive généralement les habitants du front de mer de leurs villes, un véritable patrimoine immatériel perdu.

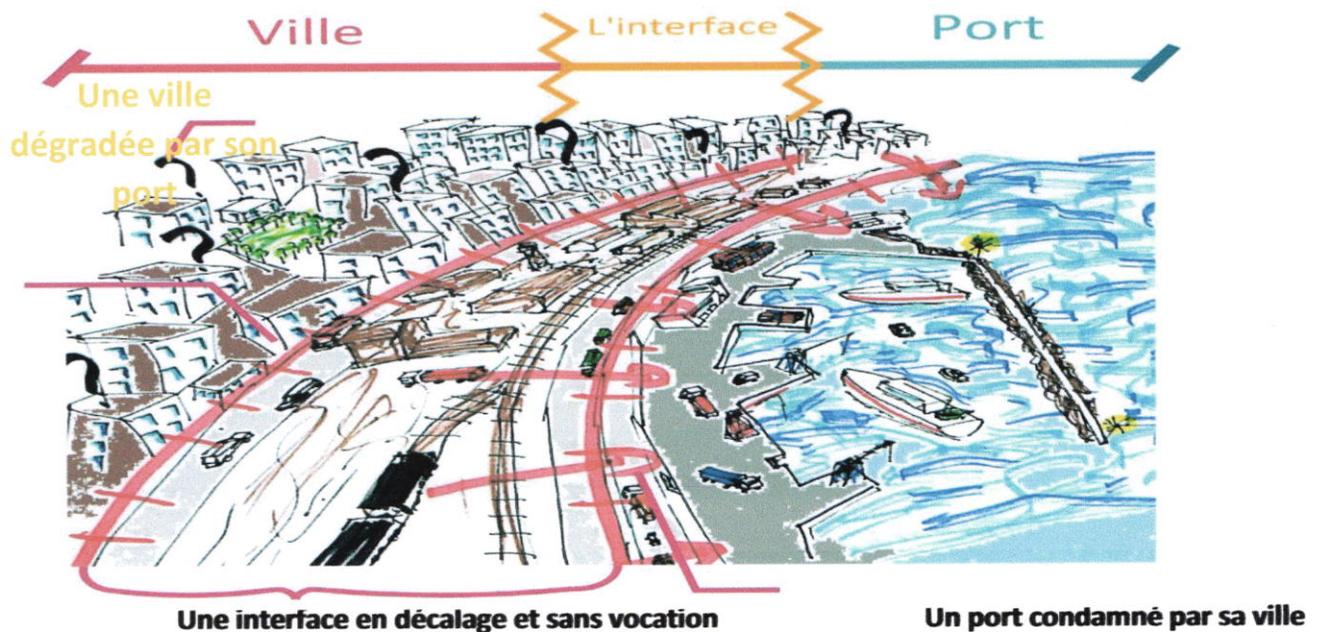


Figure 6 : Les conséquences du clivage ville/port

Source : Le clivage ville/port et la recomposition ville/port ; cas mondial. AOUISSI.K.B, 2014

5. Les impacts des relations ville/port sur le développement des villes portuaires

Avec la révolution des transports maritimes et la quête de grands espaces et avec le développement du phénomène global d'aménagement de zones industrielles portuaires, et pour des raisons foncières les ports subissent des délocalisations, qui se présentent sous :

a. Le phénomène de délaissement

Pour exprimer la séparation entre la ville et le port, certains auteurs n'ont pas de mal à employer des termes assez forts, ainsi on parlera de décrochage voire le divorce, et cela revient aux importantes répercussions de ce phénomène sur les villes portuaires, et se manifeste parfois par de véritables ruptures.

La délocalisation du port et les changements qui l'ont accompagné vont avoir un grand impact sur l'interface ville /port : On aura d'une part des équipements qui vont rester sur place n'étant plus adaptés pour la ville vu l'absence de toute activité portuaire, ils vont modifier la nature du contact entre le tissu urbain et le tissu portuaire.

A cause du découplage des systèmes urbain et portuaire, l'interface est plongée dans une phase de dysfonctionnement. L'espace est condamné car d'une part, il n'est plus d'aucune utilité n'étant plus rentable économiquement et d'autre part le port n'a jamais eu une configuration urbaine classique s'étant développé autour des activités portuaires et maritimes.

le délaissement aura naturellement pour conséquence la dégradation de l'interface ville/port, et l'apparition des friches portuaires qui sont en fait les espaces (batis ou urbain) abandonnés qui étaient liés à l'activité portuaire.

b. Une crise sociale , démographique et urbaine

La rupture est encore plus affamée du fait que ce fragment de désolation est un symbole de déclin pour la population et y voit même la "mort de leur port ". Une véritable nostalgie vis-à-vis du passé du port s'installe , l'activité portuaire a fait la grandeur de ces villes et fait partie de l'imaginaire urbain de ses habitants pour qui ces friches représentent un vrai traumatisme identitaire . Une crise sociale s'installe aussi à cause des pertes d'emplois liés aux activités maritimes qui se sont délocalisées .

Et une crise démographique ensuite à cause de la population qui va à la quête de travail à l'extérieur de la ville . Cette population laisse derrière elle des quartiers portuaires et arrièreportuaires se dégrader.

c. L'apparition des friches industrielles

« des espaces historiquement utilisés à des fins industrielles, mais qui sont aujourd'hui abandonnés et inutilisés » (F.Dumesnil, 2002). Ils peuvent être de superficies très variables, être localisés n'importe où dans la ville ou à sa périphérie (selon la localisation du port), comporter ou non des bâtiments inutilisés, leurs origines dépendent de l'historique de l'industrialisation, qui est spécifique à chaque région.

L'apparition de ces friches industrialo-portuaires a fait perdre à la ville une part importante de ses atouts agrandissant le fossé qui sépare la ville/port, les façades maritimes sont entièrement occupées par ces zones, ou sont installées métallurgies lourdes, centrales thermiques....ect, aux dépens du tissu spatial de la ville portuaire.

Considérés aujourd'hui comme réserve foncière, Il est établi que la réhabilitation des friches industrielles est une action qui a des conséquences positives pour une ville, du point de vue économique, mais aussi au point de vue environnemental et social. "Ces sites historiquement contaminés se situent majoritairement dans des zones urbaines de valeur, à proximité du centre' (F.Dumesnil, 2002).

De là, il est pertinent de s'interroger sur l'existence d'un lien entre la réhabilitation des friches industrielles et l'atteinte du développement durable de la ville portuaire. Comment la revitalisation des espaces industriels laissés en friches, et toute la décontamination qui entoure généralement les projets, contribuera-t-elle à faire de la ville portuaire une ville viable? Que faire de ces zones délaissées de leurs fonctions ?

d. La pollution portuaire obstacle pour le développement durable

Aujourd'hui, l'implantation du port loin du centre-ville urbain a produit des effets négatifs sur l'environnement marin et le développement durable de la ville, notamment par la présence des friches industrielles et le rejet de déchets qui posent des problèmes importants de pollution :

Pollution des bassins portuaires et des plans d'eau : Pollution par les hydrocarbures et certains émissaires du trafic maritime (pétrolier), ordures ménagères, rejets de cales et déchets des industries (poissons, etc.)

Pollution atmosphérique : Mauvaise manipulation des matières (poussières, les gaz à effet de serre, etc.) pouvant contaminer l'air de la ville à grande échelle.

Pollution sonore et visuelle : Trafics et camions, grues, etc. provoquant des perturbations et des nuisances pour les quartiers avoisinants.

Ces pollutions participent nettement aux **changements climatiques** qui constituent pour les zones côtières des dangers tels l'élévation du niveau de la mer et l'augmentation de la fréquence et de la force des tempêtes.

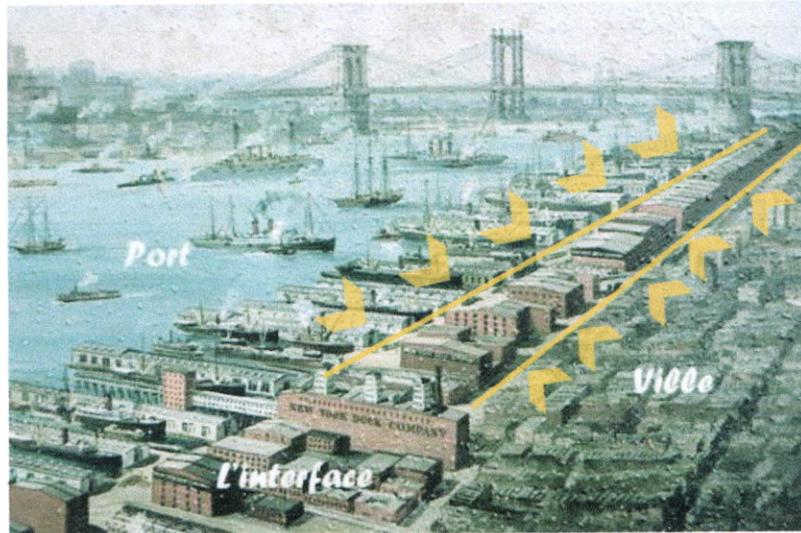


Figure 7 : Peinture de la ville de New York durant le 19e Siècle

Source : http://fr.123rf.com/photo_256741_le-voilier-wavertree-historique-du-19e-siecle-dans-le-vieuxport-de-new-york.html



Figure 8 : Contact direct entre la ville d'Alger et son port

Source : Ancienne photo extraite <http://alger-roi.fr/Alger/port/port.htm>

- Le passage d'une relation ville/port harmonieuse à une relation de dissociation spatiale et fonctionnelle avec d'un côté un abandon des quartiers avoisinant le port et de l'autre les friches industrielles résultant de la délocalisation du port (figure 9).

L'équilibre ne peut être atteint qu'en réaffirmant les fonctions portuaires au sein des friches délaissées tout en y intégrant la ville et les citoyens : **c'est la reconversion du port.**

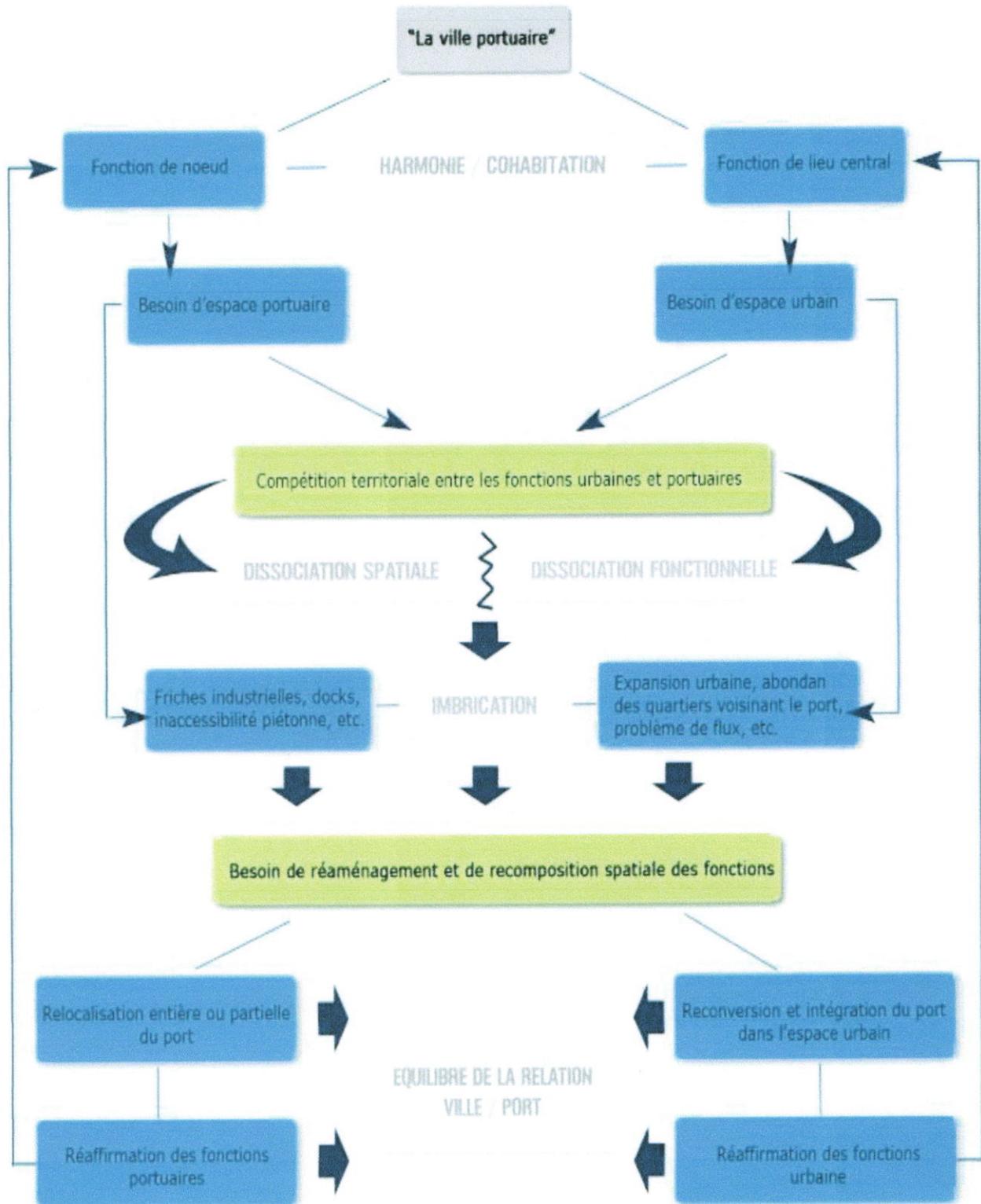


Figure 9 : Schéma résume le passage ville/port

Source : La réconciliation de la ville avec le port. (Akrouh.A. 2009)

IV. La reconversion portuaire : un accord ville-port

La ville redécouvre les opportunités d'aménagement que représentent les anciens espaces portuaires qui se retrouvent en position centrale et qui lui permettent de renforcer des fonctions urbaines en recyclant des espaces, hier industriels. Deux solutions globales existent : la **réconciliation entre ville et port par le biais de sa reconversion intégrée**, qui permettra de trouver l'équilibre entre fonctions portuaires et urbaines, ou celle radicale, qui consiste à dissocier physiquement les fonctions urbaines et portuaires par la création d'un port entièrement nouveau, totalement à l'écart de la ville. Ce nouveau port permettra de réaffirmer la fonction nœud et de résoudre à la saturation des espaces portuaires et urbaines.

Le choix de réaménagement soit approprié au contexte régional d'appartenance, aux spécificités de la ville portuaire et à la nature de la relation ville-port, et ceci afin de réussir **une reconversion conforme, à long terme**.

Les villes portuaires, plus que d'autres, doivent s'adapter aux mutations rapides des échanges internationaux. Bien que le manque d'espace dans les villes portuaires soit reconnu comme étant un facteur limitant un bon fonctionnement et à l'expansion des ports, l'intégration des deux fonctions au sein d'un même tissu de la ville demeure possible dans certains cas.

1. Concepts et définitions

Renouveau, régénération, requalification, rénovation, réhabilitation . . . autant de termes en « ré- » qui indiquent des mutations profondes, une « ré- » 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.

Naissent → croissent → déclinent → meurent

La Reconversion, est un changement d'activité d'un site regroupant requalification et réaménagement. Ce sont des territoires en crise forte, en déprise économique et démographique sensible, comme les régions postindustrielles ou les anciennes installations portuaires (Akrouh, A. 2009)

Dans le contexte actuel de mondialisation, les reconversions se révèlent de plus en plus fréquentes et nécessaires. Il a été démontré que la mondialisation des villes portuaires accentue les faiblesses et les vulnérabilités en modifiant et en intensifiant la concurrence : Le redéveloppement est alors l'objet premier de la reconversion.

2. Enjeux et processus de la reconversion

Les conséquences spatiales de ces transformations sont très visibles dans les villes portuaires où se multiplient les friches, espaces ayant en quelque sorte perdu leur fonction et pour lesquelles il a été le plus souvent difficile de retrouver un usage dans le cadre du nouveau système : vieilles usines délabrées, anciennes installations, ou vastes friches stériles lorsque les infrastructures et les bâtiments ont été rasés, constituent le produit de ces mutations et traduisent l'inadaptation du contenant (le bâti) au contenu (les activités urbaines et portuaires). Or, le devenir de ces espaces

déchus, structurés et façonnés par la dissociation ville-port, constitue un enjeu majeur pour l'avenir des villes et des régions concernées.

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

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

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

3. Pour un développement durable

Le développement durable postule qu'il est possible de d'harmoniser l'environnement et le développement économique. Le concept invite, de ce fait, à la réconciliation entre la responsabilité vis-à-vis du patrimoine maritime et sa rentabilité. Il faut alors voir dans la reconversion un mouvement susceptible de bifurquer vers une vision apte à intégrer les objectifs propres au développement durable.

- La reconversion est un enjeu qui se pose dans des milieux dégradés ou, souvent, la résolution de problèmes environnementaux est une condition nécessaire à la relance économique.
- Les milieux en reconversion doivent nécessairement créer des conditions aptes à améliorer leur compétitivité.
- Un milieu en reconversion est à l'affût d'opportunités d'affaires et de projets, à long terme, qui alimenteront son renouvellement.
- Les milieux en reconversion ont un besoin de soutien de la part des organismes publics. L'autre volet essentiel de la reconversion est le changement de la législation encadrant la réhabilitation.
- Il est primordial, pour un territoire en reconversion, de changer son image négative à travers la conservation du patrimoine identitaire d'une ville portuaire et l'insertion de nouvelles activités respectant l'environnement marin.

La reconversion devrait aussi prendre en considération les diverses stratégies de la réforme portuaire, qui s'avère de nos jours une urgence afin d'éviter l'étalement du port sur l'espace urbain, ou vice-versa. De ce fait plusieurs pays entament déjà des mesures et des méthodes d'approches à cette interface sensible de la ville portuaire.

V. Etude d'exemple, comme expérience internationale de reconversion

1. Cas de Marseille : Création d'une nouvelle centralité

Le cas de Marseille est intéressant puisque le réaménagement de la ville-port intervient avant même l'apparition de friches portuaires. L'opération Euroméditerranée, concerne l'interface urbano-portuaire.

Marseille compte ainsi parmi les villes portuaires durement confrontées à la mutation de leur appareil industriel et portuaire traditionnel avec pour conséquence la disparition de nombreux emplois, l'accentuation des phénomènes d'exclusion sociale et l'appauvrissement des quartiers centraux. C'est dans un souci d'embellissement de la ville, que Euroméditerranée pilote aujourd'hui une grande opération de rénovation urbaine sur un principe de désengorger la ville de ces friches industrielles, qui consomment des surfaces stratégiques sans apporter un plus à la ville autre que de la discorde.

a. Stratégies du projet

Le projet " Euroméditerranée " est composé de différents pôles d'intervention, concrétisés par la mise en place de ZAC (Zone d'Aménagement Concertée) de la mer vers la ville, exemples les ZAC « Major/Cité de la Méditerranée », « Docks/la Joliette », « Saint Charles/porte d'Aix » et « Belle-de-Mai ».

Le projet se base sur trois volets, à savoir : le développement économique, la programmation d'équipements d'excellence, et l'amélioration des transports. La conduite du projet s'inscrit sur un temps long de vingt ans, réparti en deux grandes étapes, 1995-2005 et 2006-2015, avec l'extension du périmètre (l'opération Euro-med 2), le projet s'étale jusqu'à 2030.

- Marseille lauréate de Label de Capitale européenne de la culture pour l'année 2013 se promet un bel avenir et en profitera pour transformer son port. De grands projets commencent à voir le jour, beaucoup concernent le Vieux-Port ou le front de mer

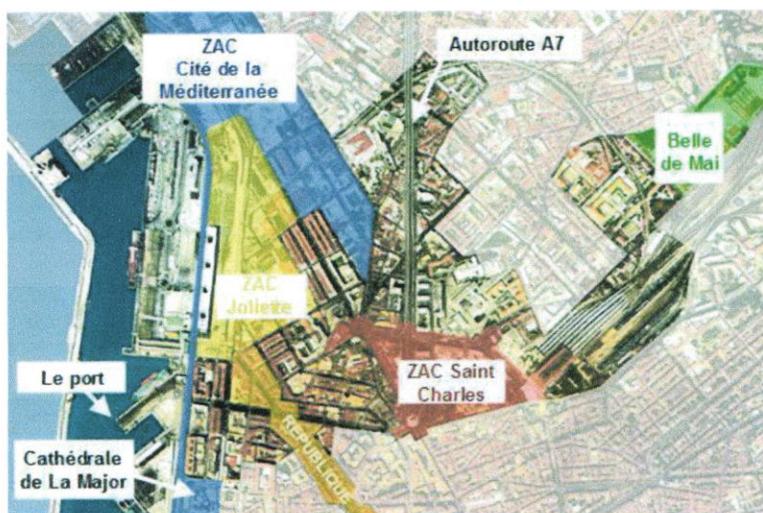


Figure 10 : Les ZAC d'Euroméditerranée (Marseille). **Source** : <http://www.linternaute.com>

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

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

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

Avec ces nouveaux édifices, Marseille s'offre ainsi une nouvelle « skyline », une silhouette urbaine relookée où les gratte-ciels côtoieront désormais La Bonne Mère, symbole religieux et activités culturelles, de formation, scientifiques, ludiques et tertiaires formeront, avec les équipements du Port, dont la nouvelle gare maritime devant la Major, un ensemble unique témoignant du rôle de Marseille comme métropole majeure des échanges culturels et économiques entre Europe et Méditerranée.

« La tour CMA-CCM »



Le projet « phare »

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

« Euroméd Center »



Une plate-forme de services

L'Euroméd Center est signé par l'architecte Massimiliano Fuksas. En tout 70 000 m² de bureaux, un hôtel****, un centre de congrès et le cinéma multisalles, 14 tout de même, financé par Luc Besson. La façade d'entrée en forme de dauphin culminera à 30 mètres de hauteur.

Projet « Terrasses de port »



Vue sur mer

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

Le Centre régional de la Culture méditerranéenne



L'immeuble flottant

Le centre est perçu comme un lieu de vie populaire, de vie économique et d'expression artistique. Le bâtiment a été conçu par l'architecte italien Stefano Boeri. Il comportera une zone d'exposition de 1200 m², un centre de conférences constitué de deux amphithéâtres, de 450 et 120 places, ainsi qu'un grand café-restaurant de la Méditerranée situé le long du hall d'accueil.



Le « Musée », jumelé au Fort Saint-Jean

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



Figure 11 : Projets pour la recomposition ville-port à Marseille dans le cadre du projet Euroméditerranée.

Source : <http://www.linternaute.com>

b. Intérêt

Avec l'opération d'intérêt national Euroméditerranée lancée par l'Etat en 1995 et dont la mission principale est « la relance de Marseille et son repositionnement en tant que place centrale de l'aire métropolitaine », l'agglomération marseillaise a été dotée d'un puissant outil pour « régénérer » plus de 300 ha au cœur de la ville, dont no*** tiers seulement sur le territoire directement concerné par les activités portuaires. C'est sur cet « arrière port » que les études et l'attention ont d'abord porté dans la mesure où il ne s'agissait pas à proprement parler de friches portuaires, mais plutôt d'une continuité d'espaces dégradés ayant plus ou moins perdu leur fonction.

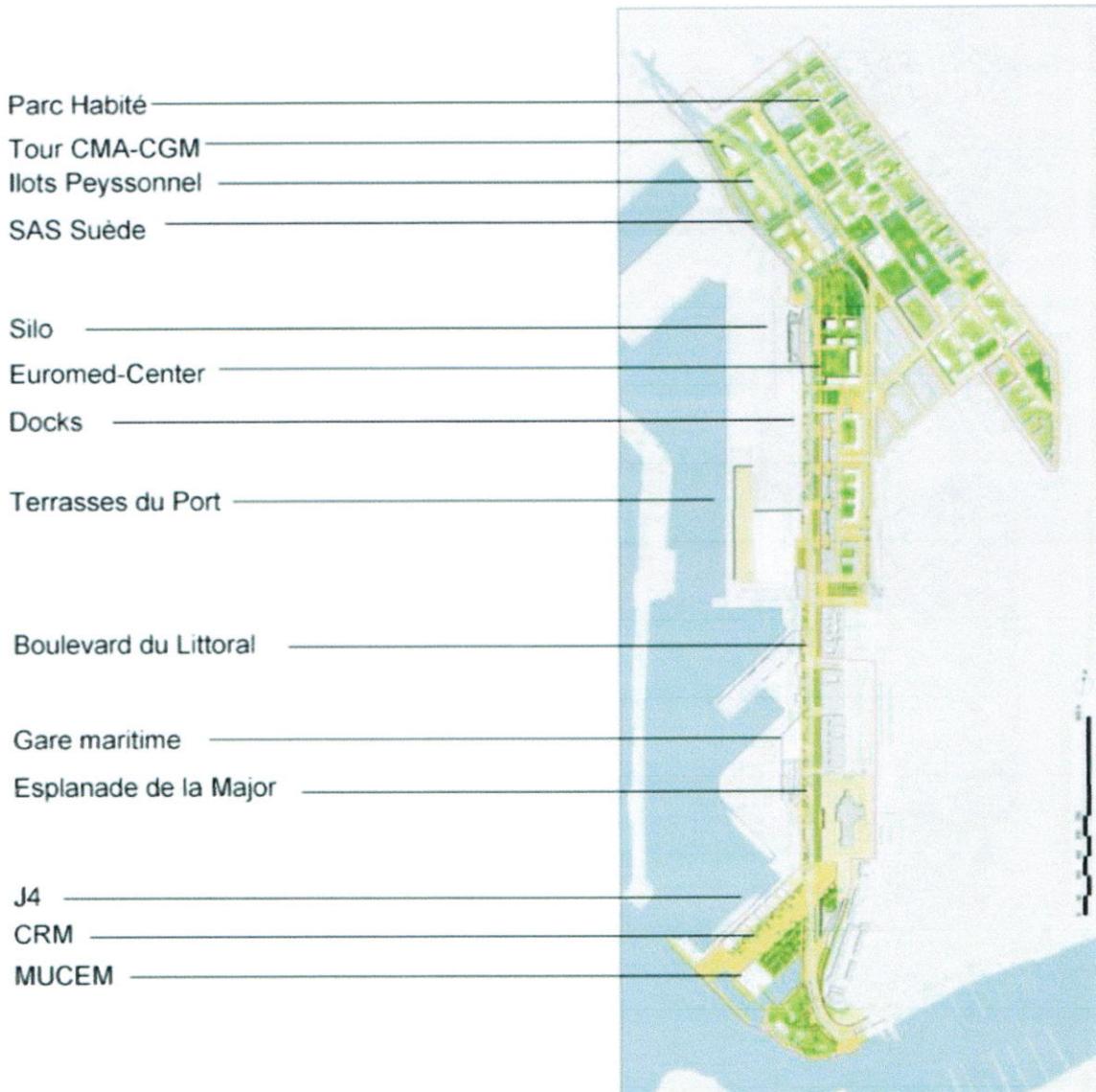


Figure 12 : Master Plan de l'Euroméditerranée : Quartier de La joliette et d'Arenc.

Source : <http://www.skyscraperdy.com/showthread.php?t=455845>

Se développant entre l'entrée du Vieux-Port et Arenc, la Cité de la Méditerranée est l'un des programmes les plus ambitieux d'Euroméditerranée, qui s'inscrit dans le cadre de nouvelles relations entre ville et port. Le réaménagement de la façade maritime est un enjeu urbain majeur car il permet de redynamiser le centre-ville et le port en créant des connexions entre ces deux sites.

La Cité de la Méditerranée prévoit la transformation du front de mer sur près de 3 km de long (du Fort Saint Jean in Arenc). La transformation de la façade maritime de l'opération marque la **réouverture de la Métropole sur la mer, le réaménagement de l'interface avec le port et le regain de son dynamisme économique.**

c. A noter

L'importance pour la ville de formuler un projet global de transformation en s'appuyant sur le repérage des lieux-phares susceptibles de lui donner une dimension symbolique, ainsi friches, quais, places, îles, ponts, forts et même carrières ont été mobilisés au bénéfice d'un signal fort lancé par Marseille à toutes les villes portuaires du bassin méditerranéen.

De plus les piétons doivent être les plus avantagés dans l'aménagement du port ce qui devrait se matérialiser au niveau des voies carrossables, les grandes artères devraient être enfouies, laissant uniquement une voie dans chaque sens pour les automobiles, ce qui réduira et le trafic et les nuisances sonores, donnant plus de places aux moyens de transports dits "doux" (voies cyclables, voies du bus..)

Enfin, Euro Med a évité pour la ville de Marseille une muséification de son port également il était le moyen déterminant pour éradiquer la situation de clivage ville/port dont la ville souffre, il a permis l'articulation de la ville avec la mer en l'ouvrant sur son port, le projet Euro Med s'affirme comme un bon exemple de reconversion portuaire en construisant la ville sur la ville et dont la durabilité prime dans la planification (AUCAME. 2008).



Figure 13 : Projet Euro Med à Marseille, France ; réaménagement des anciens sites portuaires comme nouveau centre tertiaire pour la ville.

Source : projets-architecte-urbanisme.fr

VI. CONCLUSION

Les villes portuaires suscitent depuis une quinzaine d'années un intérêt sans précédent justifié par la remise en cause de l'interaction entre ces deux dynamiques, qui accélèrent leurs dissociations spatiales et fonctionnelles. A la lumière de ce constat, nous avons consacré une partie théorique qui constitue l'ossature de ce travail pour approcher le mécanisme de la ville portuaire et définir cette interface sensible et délaissée au fil du temps.

L'analyse des tendances mondiales nous apprend beaucoup sur la diversité des moyens de réagir face à la désuétude des ports, et démontre qu'il est illusoire de penser à un modèle d'approche global, car l'intervention dépend largement des spécificités de chaque ville portuaire, de son appartenance régionale et surtout du degré d'interdépendance entre l'urbain et le portuaire.

L'approche à adopter ne peut être toujours la même et gagne à être complétée par la redéfinition des liens entre ports et villes.

Aujourd'hui, avec la volonté de procurer une nouvelle image au port, où le port est plus accessible, mieux intégré et dont la présence devient un atout pour le développement des villes portuaires.

Il s'agit de sortir de la vision traditionnelle et restreinte de la ville portuaire, ou le port n'est qu'un nœud de circulation à l'interface des réseaux maritimes et terrestres pour adopter une vision de pôle, où l'espace portuaire devient un point clé de l'organisation de l'espace de la ville et un outil incomparable en matière d'aménagement du territoire. Sa reconversion devient urgente face aux effets de la mondialisation et à la compétitivité entre les villes portuaires.

En outre les problèmes qu'il génère, le port renvoie également à des métiers, à des cultures, à une société et un imaginaire spécifique. Ces aspects sont les leviers et la clé de la réussite d'une opération de reconversion. Il s'agit de revoir le port comme un espace ouvert, commun et continu à la ville ainsi que d'améliorer son image à travers la régénération du cadre urbain et portuaire hérité, par l'innovation et la diversité de ces composantes. Un espace multifonctionnel qui met en scène la culture et l'image de la ville portuaire.

Enfin le principe de reconversion des territoires Ville/Port, redonne vie au port de la ville et redonne à la ville un énorme potentiel pour les années à venir, en redonnant une nouvelle image à la ville, plus d'attraction, plus d'emplois, un nouveau et un meilleur cadre de vie pour les citoyens, une destination pour de nouveaux touristes, tout cela permettra aux villes concernées d'être redynamisées, que ce soit sur le plan national ou le plan international. Mais une vision prospective s'impose pour éviter de tomber dans un piège qu'on aurait pu éviter des années avant. Car pour faire une bonne reconversion, il faut faire surtout une bonne prospective, en analysant les nouveaux moyens de transport que peut accueillir la ville, la réaction de la ville face à la réduction de réserves de pétrole que va connaître l'humanité dans les 50 années à venir et surtout de faire en sorte de concevoir durable avant l'heure, car aujourd'hui c'est déjà du passé, comme l'affirmait Fernand Braudel, *"l'avenir ne se prévoit pas, mais il se prépare"*.

Chapitre 3 : Alger ; ville, port et mer

- I. Introduction
- II. Alger ; L'évolution historique d'une ville et d'un port
- III. Alger ; une ville portuaire en perpétuelle mutation
- IV. Alger et son port ; vers une restructuration
- V. Conclusion

« Alger n'est rien moins qu'un port naturel »

(Bérard, 1921)

I. Introduction

Les villes portuaires ont joué un grand rôle dans le développement de l'Afrique moderne, et ce par leur rôle de nœud dans les systèmes de transport maritime international. Les ports ouvraient une fenêtre sur un monde plus vaste, comme le souligne Hoyle « dans le développement de l'Afrique, le rôle des villes-ports impériales a sans aucun doute été hautement significatif » (Brian Hoyle.p369)

A Alger et comme dans toutes les villes portuaires, le port a joué, dès le départ, un rôle déterminant dans le développement urbain. Il est l'élément moteur de son dynamisme et le 'déclencheur' de sa croissance urbaine (DJEDOUANI RAKEM, S. 2004).

Alger et son port n'ont pas échappé au modèle classique et généralisé d'évolution des relations ville/port, tel que décrit par Claude Chaline. Les deux espaces se sont tout d'abord développés de façon imbriquée et en étroite association. La très forte spécialisation de l'espace portuaire a par la suite entraîné une juxtaposition de la ville et du port et une coupure entre la ville et l'eau. De nouvelles visions ont entraîné une réappropriation progressive de ces espaces. Si les déterminants technologiques et les modalités du découplage survenu entre la ville et le port historique sont communs à la plupart des villes portuaires, chaque cas présente des particularités et il est important de spécifier la façon dont Alger et son port se sont développés ensemble puis se sont progressivement tourné le dos.

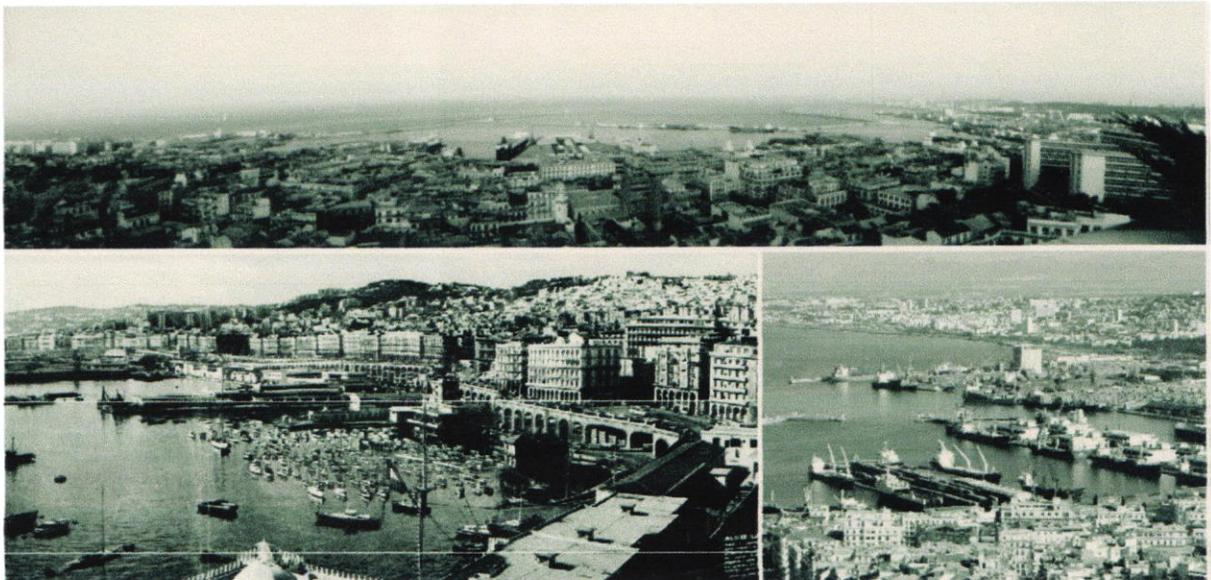


Figure 14 : Alger et son port, des images qui matérialisent le clivage et le contraste entre urbain et portuaire.

Source : Le Clivage ville/port, Le cas d'Alger, AOUISSI K.B, 2013

II. Alger, l'évolution historique de la ville

L'histoire du port d'Alger est étroitement liée à l'histoire de la ville même, un survol historique nous permet d'éclairer les origines de la ville et du port, ses activités et les étapes de son évolution « le port d'Alger a été, pendant de longues années, considéré avant tout comme un organe militaire de ravitaillement, de refuge, de défense et au besoin d'attaque » (René Lespes, 1930).

1. La phase précoloniale : Alger ; la coexistence de la mer

Durant cette phase la coexistence du port et de la ville d'Alger supposait un maximum d'interdépendance fonctionnelle. Elle est historiquement fortifiée sur la mer par les murailles de la médina « Casbah », les terrasses de la Casbah regardaient toutes vers la mer, vers le port. En sortant des murs, elle tend à s'ouvrir sur la mer, son développement venant du port. Jusque à 1830, l'histoire du port d'Alger se confond avec celle de la ville.

a. Ikosim : la née d'un comptoir : 4e siècle A.J.C

« Alger n'est rien moins qu'un port naturel. C'était l'opinion du capitaine de corvette Bérard, à qui l'on doit la première description nautique des côtes de l'Algérie. » (BERARD, A. 1837)

Alger est une ville créée par l'atout de son site, un site qui combinait tous les éléments nécessaires et accomplissait tous les besoins des phéniciens en vue de créer leur comptoir (AOUISSI K.B, 2013).

b. Icosium: une ville-camp romaine : L'an 40

Les Romains s'y sont établis sur la route en bordure de la mer et ont construit quelques ouvrages portuaires pour bien abriter leurs galères, à Icosium, la lutte contre les vandales et les byzantins s'est soldée par la destruction de la plupart des ports algériens ainsi que leur ville.

Une ville créée par un port, un port qui présentait une étendue naturelle de la ville sur la mer par ce qu'on appelle aujourd'hui 'l'amirauté'. Le port n'était rien qu'un organe amphibien primitif de la ville sur la mer.

c. El-Djezaïr : La Medina musulmane : (945-971) jusqu'à 1830

« Du 10e au 15e siècle Alger subit la domination de tous les prétendants qui se sont disputés le pouvoir au Maghreb central. Vers la fin du 15e siècle, Alger comme les autres villes du littoral maghrébin subit le contre coup de la 'Reconquista' espagnole » (HOCINE U. 2003). La population s'accroît avec l'arrivée de nombreux émigrés andalous et la ville s'agrandit. Face à la persistance de la croisade chrétienne, la population d'Alger sollicite la protection des frères Barberousse qui s'installent à Alger en 1516.

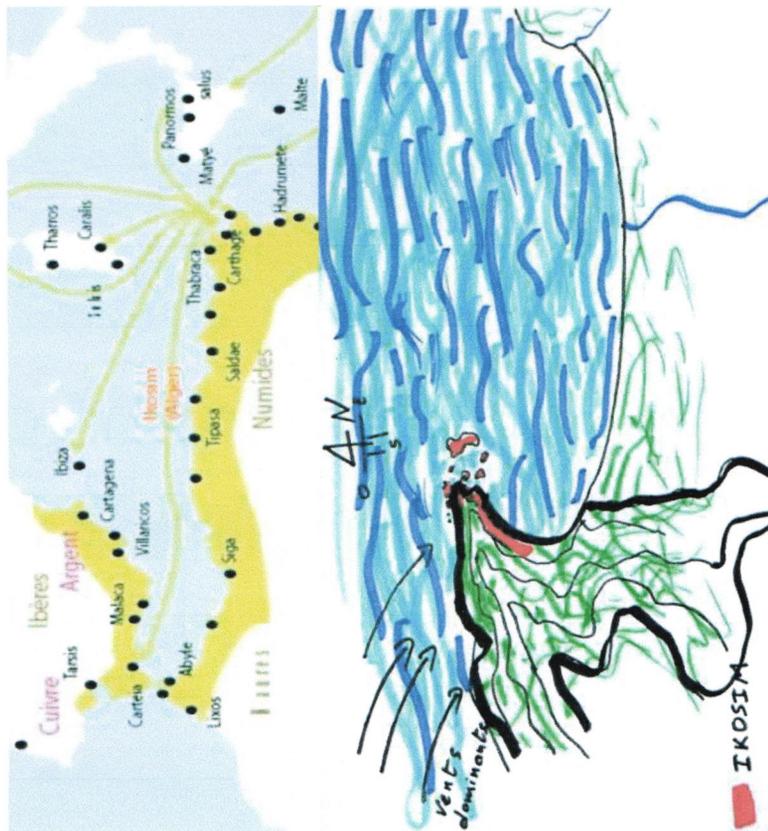
Une ère de bouleversements spatio-fonctionnels pour la ville et le port va commencer, 'une ère de tension et de régence' (LESPÈS R. 1921) va dominer les deux rives Nord et Sud de la méditerranée, un air électrifié, chargé de différentes batailles navales et de bombardements des villes côtière comme c'était le cas d'Alger. Ainsi les villes se virent transformées en 'Cité-État pirate' (LESPÈS R. 1921), le port, sera appelé à fortifier et protéger sa ville. Dotée d'une flotte maritime redoutable (la Taïfa) et qui terrifiait les Européens, Alger se transforme avec son port beaucoup plus comme une base navale, les activités commerciales se placent en second plan. (AOUISSI K.B, 2013)

« L'homogénéité de la ville qui formait un triangle fortifié entre la Casbah elle-même et le port » (J.J DELUZ, 1988). La ville turque entretenait une relation très étroite avec le port, cette dernière se présentait comme un amoncellement de maisons avec des terrasses situées en face de la mer, les turcs ont construit leur cité en préservant le droit à la vue sur mer, avec l'édification d'une cité en amphithéâtre dominant la baie d'Alger ; Aussi avec l'ambiance commerciale le long des rues que la relation s'est tissée avec le minuscule port et sa courte jetée.

Le port faisait partie intégrante de l'identité de la cité, la ville ayant dompté la mer en aménageant son port. Le port demeura ainsi plus de 300 ans, jusqu'à l'arrivée des français.



Figure 15: Alger et son port durant la période ottomane
Source : <https://upload.wikimedia.org>



L'an 40

Icosium: une ville-camp romaine

Le port d'une colonie romaine

4e siècle A.J.C

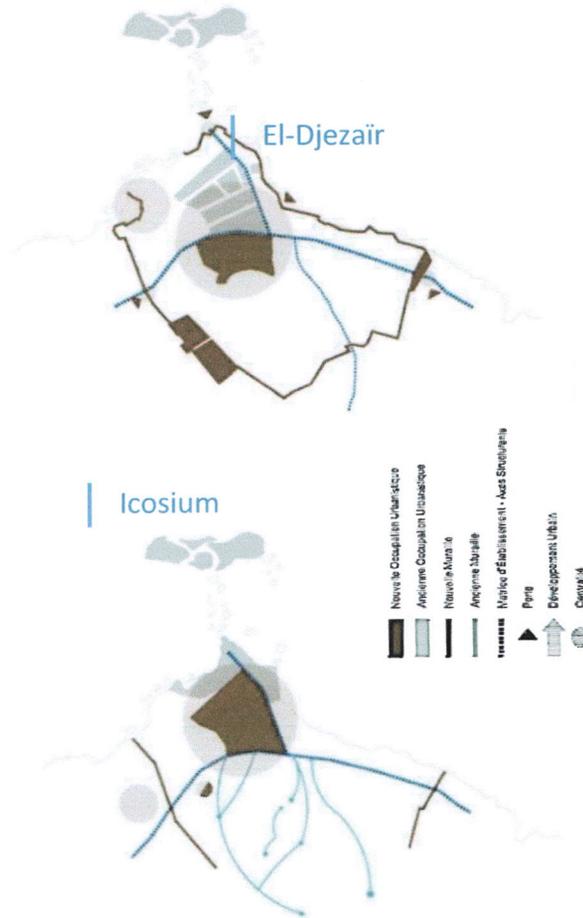
Icosim: un comptoir punique

Un port de commerce et d'échanges commerciaux

(945-971) jusqu'à 1830

El-Djezaïr: La Medina musulmane

Le port est un essentiellement un organe défensif



- Nouvelle Caspille Urbanistique
- Ancienne Caspille Urbanistique
- Naouli le Mur de
- Ancienne muraille
- Mur de l'habitat ancien - Avant Strensberg
- ▲ Port
- Développement Urbain
- Centre 'A

Figure 16 : Le développement synchronique et diachronique de la ville et du port d'Alger durant la période pré coloniale
 Source : Alger métropole 2000.

2. La phase coloniale : la ville et le port ; l'amorcement du divorce

Avec l'arrivée des français en 1830, la ville d'Alger s'est plongée dans l'ère industrielle et ses grands bouleversements urbains ont modifié le paysage de la ville qui a connu un essor considérable, mais entamant aussi, un processus de découplage qui la conduit à une division spatiale et fonctionnelle de ses espaces urbains et portuaires. De l'autre côté, et vu le besoin ressenti pour l'amélioration et l'agrandissement du port turc, des opérations de réparation du grand môle et de reconstruction des quais du côté de la darse ont été entrepris par les français.

a. Alger ; à l'ère militaire (1830-1848) :

L'intérêt du port d'Alger a été primordial pour le colonisateur, il a été voulu comme une base navale comparable à celle de Toulon. Un choix stratégique pour le contrôle des côtes sud de la méditerranée.

- L'interface ville/port comporte le noyau administratif, défensif, financier et commercial de la ville.
- Le port n'est rien qu'une extension naturelle de la ville sur la mer ; un organe amphibien de la ville.
- Le port été une source de vie primordiale pour la ville ; la pêche, l'échange de biens, mais également il conféra l'importance hiérarchique pour la ville dans son territoire.



Carte 1 : Alger et son port en 1830.

C : La casbah / 1 : BabDjedid / 2 : BabAzoun / 3 : Bab Bahr / 4 : Bab El Jazira / 5 : Bab El Oued.

Source : Alger Métropole. p48.

b. Alger ; période de transition (1848-1884) :

Très vite le port d'Alger est devenu le point d'intérêt pour le colonisateur. Le rôle d'Alger comme **ville relais** (DJEDOUANI RAKEM, S. 2004) entre la France et sa colonie algérienne s'accroît par un ensemble mutations du port d'Alger :

- Le progrès du colonisateur dans l'arrière-pays riche en matière première et très exploitable économiquement, ce qui conféra au port un hinterland plus vaste. L'absence de rivaux sur les côtes sud méditerranéennes a fait perdre l'importance de la vocation militaire du port d'Alger.
- L'ouverture du canal du Suez en 1869, ce qui a accentué le rôle de port de relâche pour le port d'Alger.
- La destruction totale du vignoble français par le Phylloxéra en 1878, ce qui a incité les français à favoriser l'exportation de vins algériens par la mise en valeur de la riche plaine de la Mitidja (premier hinterland du port d'Alger).

L'échappée du port à sa ville commence, la notion port-ville-région vient d'être affirmée comme une nouvelle échelle d'appartenance pour le port après sa dichotomie avec sa ville. Le port devient la destination des produits agricoles de la Mitidja afin de les exporter vers la France et l'Europe. La notion de réticulaire terrestre est créée avec la polarisation de la ville d'Alger (grâce à son port) sur de nouveaux territoires de la région algéroise formé par des sous-régions ou « *des villes satellites ; (Blida, Médéa, Miliana, Boufarik, etc.)* » (DJEDOUANI RAKEM, S. 2004).

De là, nous pouvons vraiment parler d'une étape transitoire dans la fonction portuaire et des nouveaux rapports ville/port. La perception de la ville et du port change dans la vision des colonisateurs et on commence à se rendre compte des atouts plus importants et plus intéressants du militaire. Une nouvelle vocation pour Alger et son port qui feront dorénavant l'objet de tous aménagements. (AOUISSI K.B, 2013)



Figure 17 : Canal du Suez 19e siècle.
Source : Histoire du canal de Suez, 2009.

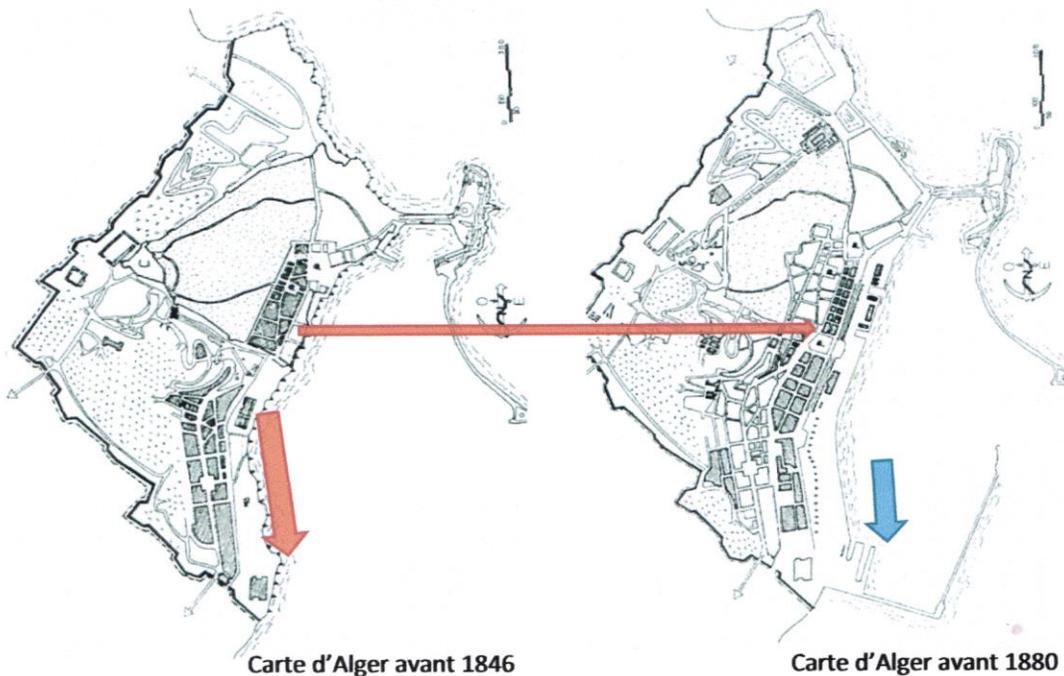


Figure 18 : développement de la ville d'Alger et son port ; 1846-1880.
Source : Alger Métropole. p48.

- *La destruction de la basse Casbah montre bien l'importance de l'interface ville-port comme clé de domination pour la ville.*
- *Le développement linéaire au long de la côte de la ville était conditionné par le développement linéaire vers le Sud par le port.*
- *Le rythme de développement du port a été celui de sa ville (la même cadence de développement).*
- *Mis à part un intérêt militaire, le port n'était pas important pour sa ville.*

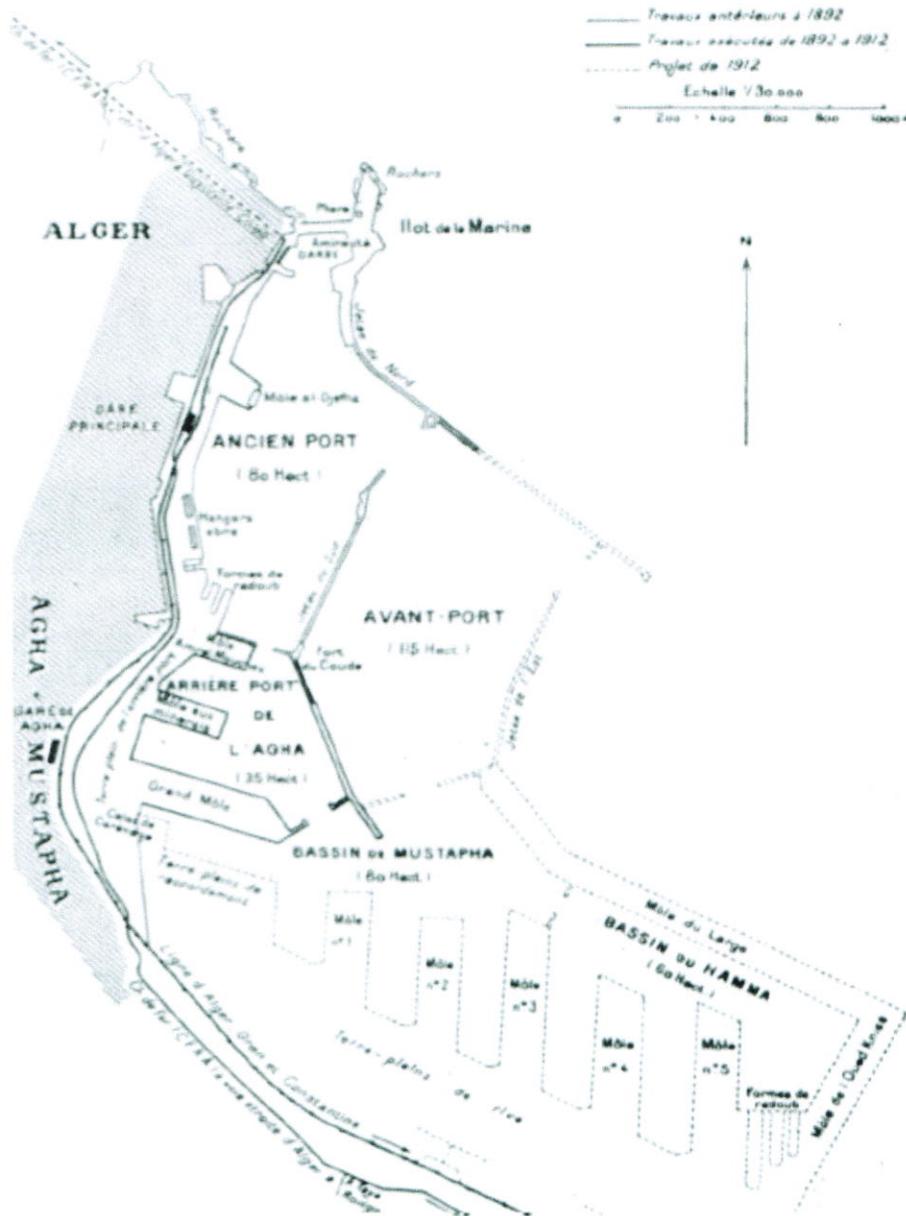
c. Alger ; l'ère du tertiaire (1884-1962):

Fort d'atouts, le port d'Alger devient vite un élément vital pour la France, non seulement comme une porte africaine pour l'Europe mais un enjeu stratégique pour l'économie française et algérienne, il est considéré comme un port de commerce, un port de relâche, un port pour voyageurs et plus au moins un port de pêche.

Cet ensemble d'événements économiques a ouvert de nouvelles perspectives pour la ville d'Alger et son port, changeant sa vocation d'une ville militaire à une ville tertiaire. Les intérêts commerciaux ayant pris de l'importance, à compter de 1892, l'afflux des marchandises et l'encombrement des quais, imposaient des agrandissements et de nouveaux aménagements.

D'où l'amorce d'un nouveau bassin comme arrière port dans la baie de l'agha (1897-1905), puis celui de Mustapha (1927-1940) fermé au sud par un brise-lames qui met le port à l'abri du ressac.

Le développement du port a stimulé la croissance urbaine ; en effet, et selon R.Lespès c'est à cette époque que se situe la mutation d'Alger de ville militaire en centre tertiaire important, avec le développement du chemin de fer : Alger- Constantine (1887), Alger-Tizi-Ouzou-Bougie (1890), Alger-Blida-Berouaguia (1892) ; la ville s'est étendue jusqu'au Hamma et l'Hussein dey.



Carte 2 : Plan du port d'Alger pour son projet d'extension de 1912 ; la vocation commerciale a effacé celle militaire.

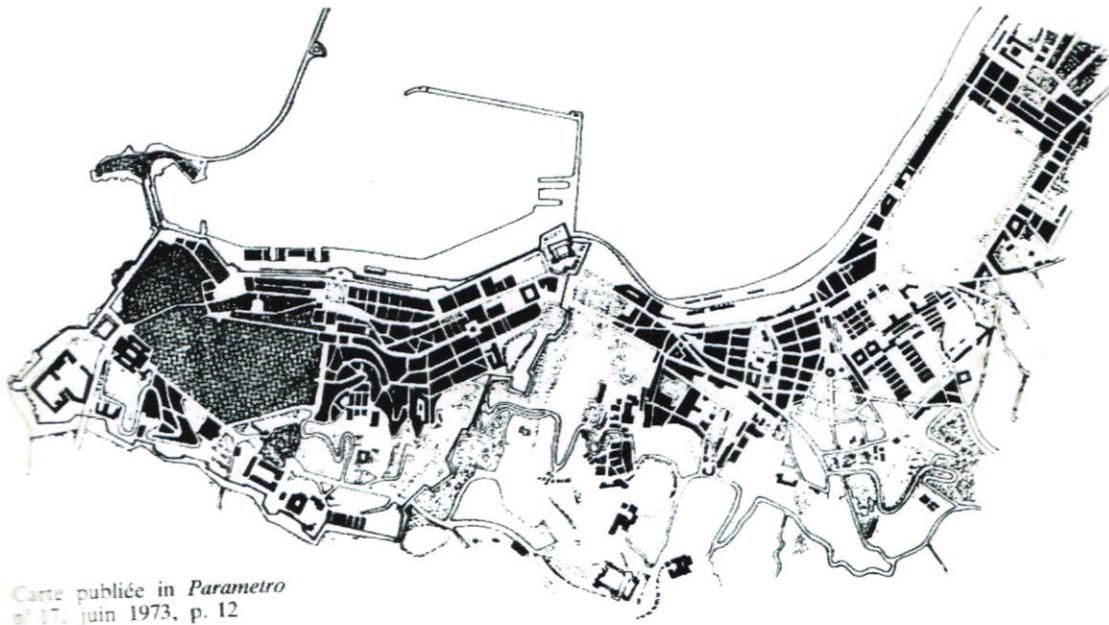
Source : Annales de Géographie. 1921, t. 30, n°165. p199.

En 1950 le port d'Alger, parmi les ports français, sera classé :

- Au 3e rang pour le tonnage de jauge.
- Au 4e rang en nombre de navire.
- Au 4e rang en nombre de passagers.
- Au 6e rang pour le tonnage des marchandises.

La ville d'Alger ne cessait de se développer, le plan Guiauchain et Delaroché mis en œuvre, visait l'unification de la ville européenne par une façade unique visible depuis la mer.

Cette période correspond aussi, à une phase active de réorganisation administrative. On assiste à l'extension linéaire de la ville liée à sa fonction portuaire. La ville est gênée dans son extension spatiale par les collines du Sahel avec le massif de la Bouzareah, au Nord-Ouest, collines auxquelles la vieille ville est adossée et dont elle est redevable de son site fortifié. La ville se développe le long de la baie, vers le Sud, en façade sur la Méditerranée, préservant et développant sa fonction portuaire.



Carte 3 : Alger, Zone urbanisée en 1895

Source : Sgroi Dufresne, Alger 1830-1984 : stratégies et Enjeux Urbains p 21

Dès la fin du 19^{ème} siècle, les transformations apportées aux principes d'aménagement des quais ont marqué la fin de l'osmose qui régnait entre les deux entités – la ville et le port -. La ville se construit en parallèle à la mer, marquée par des immeubles reposant sur des arcades qui bordent la rue et le percement de grands boulevards qui sont probablement la réelle cause de la cassure des rapports ville/port, comme le souligne DELUZ « les soutènements du front de mer qui tout en constituant l'une des beautés d'Alger, condamnent la ville à être définitivement coupée de son port » (J-J Deluz, 1988, p13).

L'essor économique du port s'est traduit par une croissance urbaine pour la ville, entre 1880 et 1914, et le développement de la ville s'est fait d'une manière intensive. Des axes structurants, ponctués par des places, partent du noyau historique et affirment la progression de la ville vers l'Est. Le plan géométrique de la ville s'est ainsi dessiné parallèlement à la mer (DJEDOUANI RAKEM, S. 2004). La rupture de la ville avec son port s'est aggravée par la façon dont la ville coloniale a été conçue. Ils ont voulu, en effet, faire d'Alger et de son port un véritable camp retranché, d'abord comme une base navale comparable à celle de Toulon.

Cette dichotomie entre ville et port sera accentuée par le développement des voies de communication, d'abord avec l'empilement des voies ferrées dans l'interface ville-port, afin d'assurer la connexion du port avec sa région pour acheminer les marchandises, ensuite par la voie mécanique 'la moutonnière' et les installations techniques annexées au port.

Donc le clivage ville/port d'Alger était voulu, car le port avait pour souci sa liaison avec sa région et non pas avec sa ville, afin d'assurer une efficacité optimale en tant que nœud transitoire entre transport terrestre et transport maritime, entre Alger et Marseille, et entre toute une colonie (l'Algérie), source de richesse et de matières premières et le colonisateur (la France), pays consommateur (AOUISSI K.B, 2013).



Figure 19 : Le port d'Alger vers 1911, l'emprise ferroviaire avec les hangars accentuent la séparation entre la ville et le port.

Source : Archive de l'Algérie. Édition Michèle Trinckvel. 1995. (AOUISSI K.B, 2013)

3. Après l'indépendance : la ville et le port ; le divorce accentué

L'indépendance de l'Algérie en 1962 va apporter à la ville et au port d'Alger une nouvelle ère de bouleversements, un tournant dans l'histoire urbaine de la ville qui se manifestait par un changement de statut, un boom démographique, un booste urbain comme jamais vu, ainsi qu'un changement radical de fonction et d'économie de base.

Vu sa fonction de capitale, la ville d'Alger a concentré les centres de décisions, ce qui se traduit sur le plan spatial par sur une exploitation des structures urbaines existantes et par un développement urbain particulièrement poussé dans la périphérie immédiate. La politique de réalisation de grands projets de prestige a été observée depuis l'indépendance, afin de donner à la ville une certaine hauteur et un rayonnement.

La réactivation de projets de restructuration urbaine, de modernisation du centre de la capitale, le projet de Hamma et celui du ravin de la Femme Sauvage dénote aussi une volonté de transformation urbaine nécessaire à la création de l'image de marque.

L'urbanisation d'Alger s'est basée essentiellement sur les extensions urbaines ; les interventions sur les tissus existants n'étaient pas une priorité.

Le port d'Alger a été considéré comme une unité économique et fonctionnelle, cloîtrée dans son enceinte et donnant dos à la ville ; elle est gérée séparément de l'ensemble de la ville.

Face à ces nouvelles déterminantes, les relations ville/port s'affaiblissent et tracent un nouveau chemin, souligné par un passage d'échelle, chargé de nouveaux objectifs autonomes et sans liens entre la ville et le port. Ville et port vont entrer en clivage flagrant exprimé par une multitude de ruptures dans différents domaines.



Figure 20 : Photo de la ville et du port d'Alger.

Source : Archive de l'Algérie. Édition Michèle Trinckvel. 1995.

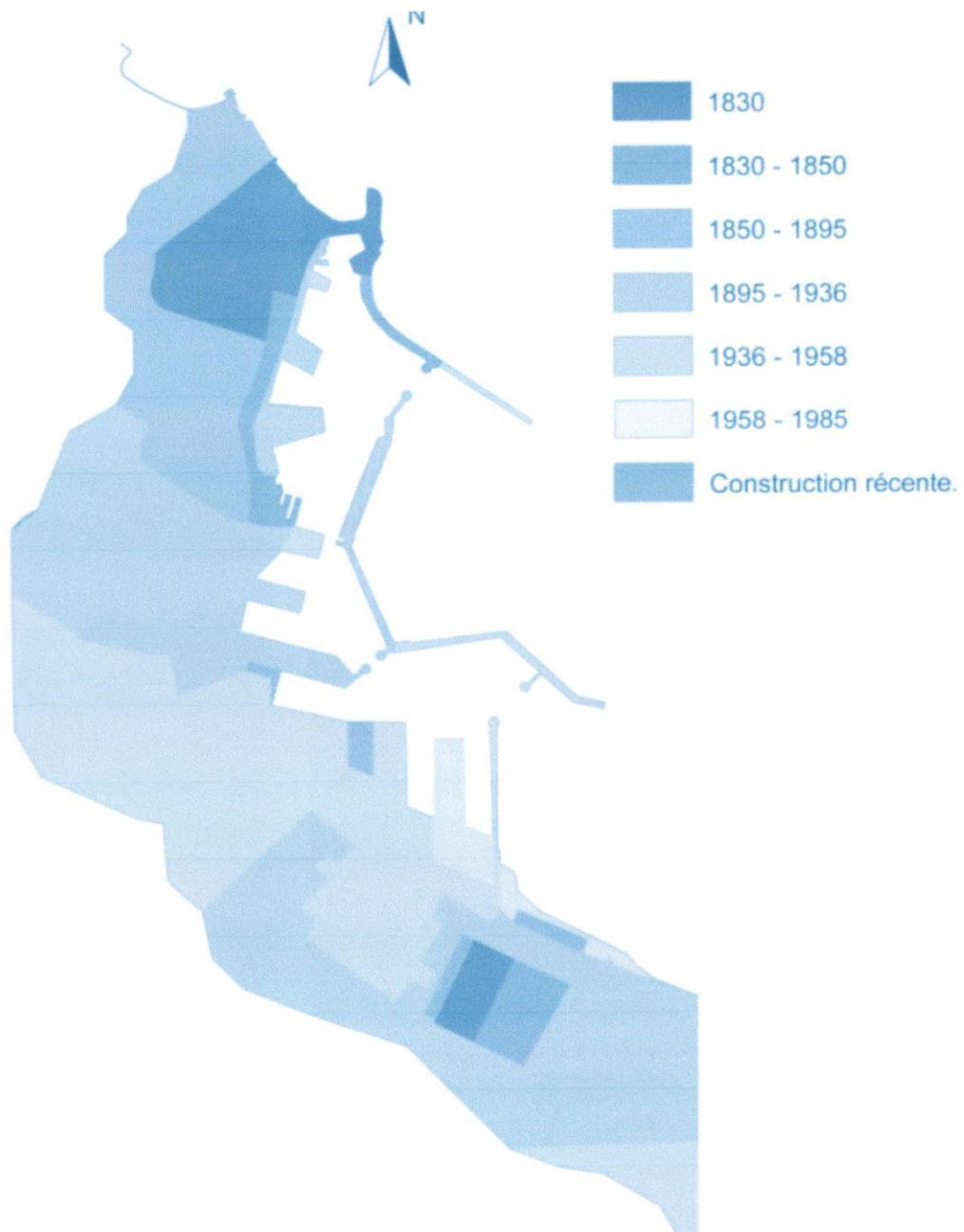


Figure 21 : Schéma de développement diachronique et synchronique de la ville et le port d'Alger.
Source : Le clivage ville/port le cas d'Alger, AOUISSI K.B, 2013

✓ Synthèse Historique du Port d'Alger

La colonisation française était une étape bouleversante pour la ville et le port d'Alger, en 132 ans, Alger passe d'une simple Médina fortifiée à une capitale nationale, de qui sera formée par la suite l'une des plus importantes métropoles maghrébines.

Le port d'Alger de son côté, passe d'une simple base navale de 3,5ha à un port de première importance en méditerranée qui compte plus de 35ha, ainsi il devient la porte entre deux continents (Afrique et l'Europe).

L'importance hiérarchique de la ville d'Alger dans son territoire était essentiellement tirée de la forte activité et l'importance de son port, sa domination régionale lui a été attribuée grâce à ce dernier.

Essentiellement ce qu'on peut dire, c'est que la croissance de la ville était fortement liée à la croissance du port et cela de point de vue morphologique, ou de point de vue économique, le rythme et l'essor de développement de la ville n'est que celui de son port et vice versa.

Mais, il faut savoir, que le franc succès du port d'Alger a fait de sa ville une victime, ainsi il est échappé à sa ville et a adopté une nouvelle échelle territoriale ; il passe de la notion du port et sa ville, à la notion du port et sa région.

Aujourd'hui le clivage ville/port se manifeste sous de multiples formes, qui dégradent la qualité de vie de la ville, et qui nuisent aux performances économiques du port.

III. Alger, une ville portuaire en perpétuelle mutation

Les ports maritimes constituent des structures d'accueil, induisant un développement économique et culturel important ; A travers la lecture historique du port d'Alger, nous avons pu comprendre comment cet organe a évolué d'une simple base navale de la flotte de la régence d'Alger, au port militaire et enfin, au port commercial qui a joué un très grand rôle durant plusieurs années.

1. L'exception du clivage ville / port

Le port a toujours présenté pour la ville et après pour le pays un moteur économique efficace, une interface d'échanges et de mondialisation. L'exception du cas algérois se fait par le fait que le clivage ville/port n'était pas le résultat de la révolution industrielle (car la ville ne l'a pas connue), mais son clivage a été voulu et planifié par les colons (L'Algérie était perçue pour la France comme une colonie et fournisseur principal de matières premières, une France en pleine révolution industrielle, et dont les besoins en matières premières ne cessaient de s'accroître. Les français n'ont pas cherché à industrialiser l'Algérie, mais ils se sont limités à l'exploiter et profiter de ses richesses en les exportant au pays 'colonisateur'). Isoler le port de sa ville avait des fins militaires au début et d'exportations massives au pays colonisateur par la suite avec le développement des voies de communication d'abord avec l'empilement des voies ferrées dans l'interface ville-port afin d'assurer la connexion du port avec sa région pour acheminer les marchandises ensuite par la

voie mécanique 'la moutonnaire' et les installations techniques annexées au port comme les hangars de stockage et des petites industries notamment du côté de Hamma et Hussein-Dey.

L'aménagement du front de mer de la ville coloniale s'est limité à assurer la liaison visuelle de la ville avec la mer par un étagement mais qui a mis la ville en rupture avec son port. Ce clivage sera accentué après l'indépendance (1962) par l'importance et le statut qu'a hérité le port de la période coloniale (en tant que point important d'échanges entre l'Algérie et la France : créer une relation forte entre Alger et Marseille, et accentuer son rôle comme **ville-relais** ; elle reliait toute l'Algérie avec la France via la liaison Port d'Alger - Port de Marseille). Ainsi, il devient une porte d'échange pour tout un pays, avec une économie basée principalement sur l'importation des biens et l'exportation des hydrocarbures.

Le cas d'Alger reste un cas un peu particulier dans l'évolution des rapports ville-port, car nous pouvons bien parler d'un clivage voulu et planifié. Alger, c'est une ville victime de son succès. Son emplacement géographique et par la suite politique lui ont confié des atouts qui vont la laisser comme une ville dépassée par son statut, une métropole inachevée. (AOUISSI K.B, 2013)

2. Etat de fait

Alger et son port souffrent d'une ségrégation spatiale bien distincte, le port s'embastonne derrière ses clôtures douanières avec des accès bien précis et bien surveillés dédiés au transit des marchandises, la ville s'élève d'un cran sur les arcades de Chassériau qui ont formé la première forme de rupture spatiale planifiée par les français qui ont voulu les utiliser comme socle pour la ville et espace de stockage pour le port.

« La taille urbaine est à la fois une contrainte spatiale aux flux par l'indirecte saturation des espaces de transit (dont le port), et un atout économique pour l'implantation d'activités diversifiées dont le tertiaire décisionnel. C'est l'ambiguïté essentielle entre le temps long des systèmes urbains et le temps court des flux. Les conséquences sont la distanciation physique de la ville et du port, pour des questions techniques (accessibilité) mais aussi environnementales, leurs liens subsistant sous des formes différentes, en rapport avec la dilution logistique et portuaire sur des espaces plus vastes que l'ancrage traditionnel. » (Ducruet César, 2010)



Figure 22 : Délimitation de l'interface entre la ville et le port sur une photo satellite, avec détail de typologie sur un échantillon.

Source : Photo de fond prise de Google Earth©, modifications et montage faits par l'auteur

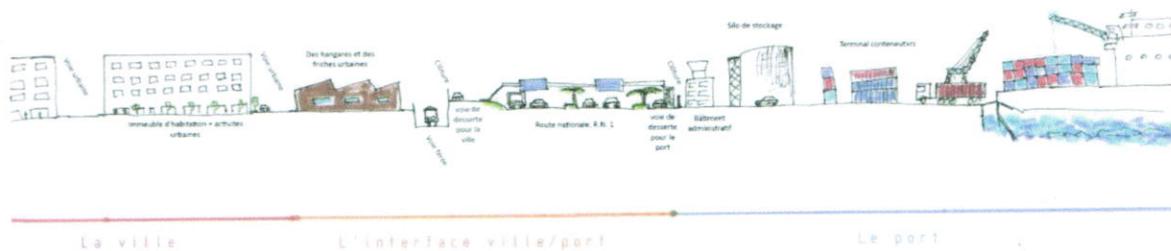


Figure 23 : Coupe schématique sur la ville et le port (côté Hamma)

Source : Le clivage ville/port le cas d'Alger, AOUISSI K.B, 2013

Le clivage ville/port d'Alger, ne se résume pas uniquement par un découplage spatial, mais il est relayé par une division institutionnelle, la gestion du port est assurée par l'État à travers son entreprise EPAL (Entreprise Portuaire d'Alger), qui est une entreprise à caractère commercial, chargée de la gestion du port d'Alger.

Un des effets secondaire du clivage ville/port, c'est l'embastionnement du port pour des exigences techniques et sécuritaire. Les habitants voient le port de loin, comme étant ; un espace clôturé, surveillé, inaccessible, et sans aucune activité en relation avec leur ville. Le port dans l'esprit des habitants, est une infrastructure, une usine dont la matière première est la marchandise.

La répulsion du port, et l'absence de vocation pour l'interface, rend cet espace de la ville que nous appelons 'le front de mer' un espace répulsif, un refuge pour les délinquants, un espace que les habitants n'osent pas fréquenter, un point noir dans leur ville. Le clivage ville/port ne se limite pas uniquement à des ruptures environnementales et économiques mais il affecte également des ruptures de dimensions sociales.

La ville d'Alger est privée d'un fort atout et une forte source de polarisation pour sa centralité à cause de son clivage ville/port, « *Alger fonctionne comme un conglomérat d'unités urbaines et autonomes et non comme un système hiérarchisé* » (DJELAL-ASSARI Nadia. 2004. p.208).

La ville d'Alger souffre d'une dégradation dans sa qualité de vie. La présence du port auprès de la ville pose de véritables problèmes car l'infrastructure portuaire à des besoins techniques spécifiques pour son fonctionnement. Tout comme une unité industrielle, il y a le bruit des engins, les gaz d'échappements provenant des bateaux et des camions de transport, le sur-flux routier qu'apporte le port pour le transport de marchandises, gênant la ville et nuisant au confort de ses habitants.



Figure 24 : Embouteillage 'monstre' du côté du port d'Alger, la photo satellite montre bien le sur flux (03 juin 2009 à 12h45).

Source : Google Earth©.

En fin, on en conclut qu'Alger et son port vivent un clivage aigu et qui a atteint son summum. Il se concrétise par un ensemble de ruptures matérielles et immatérielles qui sont le produit de la différence entre les deux natures de fonctions portuaire et urbaine, qui ne cohabitent plus et continuent de s'affronter et à s'ignorer. Les conséquences sont graves, et aucun des deux camps n'est gagnant de ce clivage. Le port est en train de mettre son efficacité économique en jeu, face à une forte compétitivité portuaire à l'échelle nationale ou méditerranéenne.

La ville dont le confort et la qualité de vie sont mises en jeu à cause de la présence du port qui devient une source d'ennuis et d'inconfort. Actuellement Alger se contente d'être classée en tête des villes au monde les moins favorables pour y vivre, malgré ses potentialités et son riche passé.

IV. Alger et son port : vers une restructuration

Les ports maritimes constituent des structures d'accueil, induisant un développement économique et culturel important. A travers la lecture historique du port d'Alger, nous avons pu comprendre comment cet organe a évolué d'une simple base navale de la flotte de la régence d'Alger, au port militaire et enfin, port commercial qui a joué un très grand rôle durant plusieurs années.

Ce port a subi des extensions et une révision des structures spatiales et fonctionnelles, à chaque fois que les exigences technologiques le lui imposent. Mais l'expansion du port d'Alger est limitée par le tissu urbain qui l'enclave et l'emprisonne, par conséquent, il n'arrive plus à répondre à la forte activité commerciale.

Selon les experts du domaine maritime le retard que cumulent les ports Algériens est dû principalement au fait que le port algérien demeure tassé sur lui-même, alors que l'ensemble des

systèmes méditerranéens se sont depuis longtemps adaptés aux nouvelles exigences technologiques, managériales et organisationnelles.

Compte tenu du perfectionnement croissant des techniques portuaires tels que : La taille croissante des navires nécessitant des tirants d'eau de plus en plus importants , les besoins en espace de stockage et de production de plus en plus vastes, notamment avec l'arrivée en force de la conteneurisation, la recherche de performances dans les délais d'accessibilité, de chargement et de déchargement, les autorités ont réalisé qu'il était indispensable de réaliser de nouveaux ports répondant aux nouvelles exigences : Le port de Djendjen déjà fonctionnel depuis 2009, et un deuxième port dont le site se situerait entre Alger et Ténès.

Les nouveaux ports permettront le désenclavement spatial des ports du centre (entre autre celui d'Alger), ainsi la délocalisation des activités encombrante nécessitant de grands espaces permettra la récupération des zones actuellement occupées par les installations portuaires dont l'activité est délocalisée.

1. Le port d'Alger : un port en difficulté

Les ports algériens souffrent encore de multiple difficulté liée à la gestion et à la productivité, l'infrastructure portuaire d'Alger fait face à de nombreux problèmes qui entravent son bon fonctionnement, portent atteinte à son image et compromettent son positionnement par rapport aux autres ports maghrébins et méditerranéens.

La principale difficulté du port d'Alger est l'exiguïté de ses espaces contrainte à laquelle est soumis du fait qu'il soit enclavé à l'intérieur du tissu urbain, limité à terre et en mer, ce qui ne lui permet pas de s'étendre afin d'accueillir de nouveaux équipements et d'agrandir ses capacités d'accueil, cet enclavement rend aussi difficile l'expédition des marchandises par la route.

Le port d'Alger n'a pas subi de transformations importantes, les quelques installations réalisées sont loin de répondre aux besoins de son trafic. Les infrastructures sont largement insuffisantes, voire parfois obsolètes et les tirants d'eau limitent ses capacités d'accueil à des navires de taille moyenne, les équipements de manutention disponibles ne sont pas toujours adaptés et les conditions de traitement des marchandises (notamment les contrôles) allongent les temps de passage portuaire, voire entraînent une congestion des terminaux.

En plus le port ne possède pas de réseau viaire propre. Tous les accès que dispose actuellement, débouchent sur l'avenue l'ALN, qui est l'une des artères les plus fréquentées de la capitale. Cela a des répercussions néfastes aussi bien sur la ville que sur le bon fonctionnement du port, créant des embouteillages, à la longueur de journée, qui ralentissent les opérations d'évacuation des marchandises. Aussi les infrastructures ferroviaires sont sous-utilisées : la voie existante consacrée au fret portuaire coupe la voie rapide littorale (ALN) et le trafic ferroviaire, qui interrompt la circulation routière n'est possible qu'en période nocturne.

Enfin la gestion actuelle du port limitée à l'entreprise portuaire EPAL freine son développement et son évolution, ce qui bloque le rehaussement du port d'Alger à la place des ports compétitifs, et ce malgré la concession du terminal à conteneur à la DPW, qui reste un changement timide qui ne donne pas de résultats positifs cela plus de trois années de concession.

2. Le port d'Alger face aux nouvelles tendances portuaires

Le port d'Alger a subi les mêmes extensions à savoir : le vieux port, puis la première extension vers un nouveau bassin comme arrière port dans la baie de l'agha, puis le bassin de Mustapha et le bassin du Hamma, enfin la réalisation du terminal à Conteneurs. Pour ce qui est de la spécialisation du port d'Alger et vu que d'une part, le port est coincé par la ville et d'autre part, les tirants d'eau ne permettent pas la réception des navires de 3ème et 4ème génération, le maintien des activités portuaires devient impossible, d'où la proposition d'aménagement de nouveaux ports.

L'évolution de la technologie des navires, celle de leur taille a nécessité l'adaptation des ports. Les chenaux et quais sont plus profonds, les quais plus longs, les espaces d'entreposage de plus en plus larges et spécialisés par type de produits et mode de conditionnement.

Selon les experts du domaine portuaire et économique, l'Algérie devra réaliser deux ou trois ports de taille mondiale en dehors des grandes villes portuaires existantes et ce vu que les ports actuels ne peuvent être mis à niveau, et ne possèdent pas les caractéristiques compatibles avec le management portuaire mondial.

« L'Algérie a investi uniquement dans les ports pétroliers. Ces ports sont adaptés au trafic. En revanche, les ports polyfonctionnels accusent un retard important. Ils sont confrontés à différents problèmes notamment celui de l'état des infrastructures. Ce sont des ports de la première génération. Ils sont simplement des points de ruptures de charge et non pas des places logistiques. Ils ont été construits au début de la colonisation française et ils ont gardé le même aspect »(F.Z.Mohamed Cherif,2007, p2)

Le port de DjenDjen et un autre, entre Alger et Ténès, dont les études sont en cours, sont la solution préconisée pour offrir à l'Algérie une plateforme portuaire.

Ces ports seront spécialisés dans la conteneurisation avec des équipements et logistique modernes. Dans le même objectif, l'Algérie compte agrandir le port de Djendjen mis en exploitation depuis 2009, afin de lui assurer la fonction de hub, le port sera doté d'une superficie supplémentaire de 78 hectares pour une capacité de 2 millions d'EVP et pour un coût de 500 millions d'euros étalés sur 30 ans (F.Z.Mohamed Cherif, 2011).

En plus de la fonction de transbordement, l'objectif est d'élargir l'arrière-pays aux pays limitrophes entre autre le Niger, à cet effet, des infrastructures routières ont été réalisées notamment la pénétrante autoroutière reliant le port à l'autoroute Est-Ouest et en assurant sa connexion avec la transsaharienne. Le port pourrait devenir la porte de l'Afrique subsaharienne.

Les majeures difficultés que rencontre le port d'Alger sont l'exigüité de son espace avec l'impossibilité de son extension sur terre vu qu'il est bloqué de tous les côtés et l'excessivité des travaux d'extension sur la mer, ainsi que l'obsolescence de ses infrastructures vu qu'il n'a pas subi

de transformations majeures après l'indépendance, ses activités sont sclérosées donc par sa position en centre-ville.

Enfin Le port dans la ville d'Alger, constate aujourd'hui l'impossibilité d'extension et d'élargissement de ses espaces afin de répondre aux nouvelles données du marché mondial ; La ville de son côté, et en tentant de s'intégrer dans les stratégies d'exploitation et de rentabilisation de leur baie et espaces côtiers, se lance dans des projets de renouvellement et d'aménagement de la baie d'Alger, dans un objectif de renouer la relation de la ville avec le port et la mer.

Le rôle structurant du port a été et doit être replacé d'une part, dans le contexte des changements qui ont affecté à différentes périodes les échanges mondiaux, et d'autre part dans les spécificités de la ville d'Alger.

3. Alger et son port ; une nouvelle collaboration

«Alger a de tout de temps joué un rôle maritime majeur. Son port a été le premier vecteur de son urbanisation. Il demeure ainsi la tête de pont des échanges Extra-maritimes et octroie à Alger un attrait particulier dans tout le bassin méditerranéen» (René Borruey, 1997)

Le clivage entre ville et port est grave et altère les deux camps ; une ville qui vit un clivage avec un port jugé dépassé feront forcément l'objet d'une recomposition, sans pour autant être obligé de renoncer à l'activité portuaire. Cette recomposition sera assurée par la délocalisation de l'activité portuaire, pas forcément dans sa totalité, au profit de nouveaux ports dans des sites suburbains plus performants, et par la suite, un réaménagement du front d'eau de la ville s'impose.

Ainsi que les complications qui bloquent le développement du premier port Algérien, qui constate aujourd'hui une chute par rapport aux autres ports de la façade maghrébine. Le port d'Alger occupe une position clé, il constitue un élément patrimonial majeur et un lieu d'animation pour l'agglomération, nécessitant une recomposition ville/port salutaire pour recoudre les liens perdus depuis plus d'un siècle et demi entre ville et port avec une nouvelle stratégie de renouvellement lui permettant à la ville d'Alger d'illustrer son image.

a. Potentialités et Points Forts

- Situation : Le port occupe une place stratégique dans la façade maritime méditerranéenne, situé dans un site de grande valeur historique, la casbah d'Alger patrimoine historique classé entouré de monuments importants et de grande valeur et beaucoup d'équipements offrant un parcours touristique intéressant.
- Assiettes foncières : La délocalisation des activités du port donne naissance à d'importantes friches portuaires pouvant servir d'assiettes pour donner une nouvelle image au port et la ville d'Alger.
- Accessibilité : Pour d'autres activités de nature urbaine liées à l'identité portuaire (port de plaisance, tourisme, commerce...), le port a une très bonne accessibilité par le réseau viaires (voies de transit inter urbaine) et la ligne de métro dont des bouches au niveau de la place Audin, place du 1er mai, et la voie ferrée qui délimite ce site.

- Pôle d'activités diverses : commerciales au niveau des voutes et le long des rampes, le port de pêche, avec possibilité d'accueil d'autres activités.

b. Les politiques de recomposition déjà prévue

« La ville algérienne doit être qualitative, compétitive, attractive et durable capable de répondre aux besoins de ses habitants, aux mutations qui la traversent, et de contribuer à une véritable culture et identité urbaine » (SNAT, Document de synthèse février 2008 P. 8)

Alger est une ville en pleine mutation, depuis l'indépendance plusieurs plans d'urbanisme lui ont été proposés, certains se basant sur la conception du zoning pour éliminer les effets négatifs d'une croissance accélérée et pour rentabiliser et rationaliser l'exploitation des sols urbains.

- o La proposition du GPU (Alger, capitale du 21e siècle)

A partir de l'année 1998, les grands projets urbains concentrés autour de la ville d'Alger sont des éléments qui annoncent de nouvelles perspectives. Le grand projet urbain « GPU » initié par le gouvernorat du grand d'Alger, est un projet de départ pour engager une réflexion sur la volonté d'élever la ville au rang de métropole internationale. C'est dans ce projet que la question de relation de la ville d'Alger avec son port et la mer a été abordée ainsi que celle de l'aménagement de la baie d'Alger.

L'objectif de ce projet est de redonner à Alger les moyens de ses ambitions en associant toutes les compétences (citoyens, société civile, intellectuels, universitaires, collectivités locales, secteurs économiques, etc.) ; voulant ainsi, s'inspirer de l'expérience des autres pays à travers le monde, Alger a essayé d'inscrire son développement urbain dans une démarche stratégique.

La stratégie générale d'aménagement retenue par le GPU se base sur un développement qualitatif de la ville qui vise à renforcer la métropolisation d'Alger et à promouvoir son internationalisation « Alger doit passer de la croissance quantitative subie, à un développement qualitatif organisé » (GGA, 1997, p51)

Le projet est aujourd'hui abandonné, malgré la réalisation d'une tranche importante du projet, son devenir reste incertain.

- o PDAU « révisé », Une vision, des ambitions

« Une vision, des ambitions : une autre Alger est possible » est basé sur l'attractivité, et échelonnée sur plusieurs étapes dont la reconquête du front de mer, le réaménagement de certains quartiers, la structuration de la périphérie, un plan lumière, un macro maillage en transports en commun, des boulevards urbains, une ceinture des agri parcs et autres promenades, dont l'objectif est de faire d'Alger, à l'horizon 2030, une métropole méditerranéenne à l'instar des villes comme Marseille et Barcelone.

○ Le plan stratégique d'Alger

« Le plan stratégique est conçu comme un outil flexible capable de garantir la réalisation de l'opération urbanistique sur le long terme en dépit des fluctuations contextuelles et d'offrir une vision globale de la transformation » (Céline Rozenblat, 2004, p102)

Le projet traite quatre grands thèmes : l'amélioration des mobilités, la structuration du tissu urbain, la réhabilitation et la revitalisation du centre historique, la restauration des équilibres écologiques et la préservation des terres agricoles de la capitale. Vu l'ampleur des travaux, le projet est programmé en quatre séquences temporelles : jusqu'à 2014, phase 2015-2019, phase 2020-2024 et phase 2025-2029.

Ce plan stratégique définit les conditions d'un Plan d'Aménagement à long terme, susceptible d'accompagner le désengagement progressif du port. L'étude anticipe donc le déplacement des activités du port sur un site du côté Est et donc une vacance des quais.

○ La proposition du projet de la baie d'Alger

Le projet d'aménagement de la baie d'Alger, rentre dans une vision de renouvellement urbain, et en particulier vise à donner à l'agglomération d'Alger et plus principalement à la zone côtière un cadre d'évolution économique et urbanistique à différents horizons (5, 10 et 15 ans). Dans ce contexte, différentes thématiques sont traitées : l'environnement, l'évènementiel, l'architecture, l'urbanisme, l'économie, la culture, le tourisme, etc.

Ce projet se fera grâce à la construction d'un nouveau port à conteneurs et industriel et grâce à la reconversion de certaines friches industrielles près de la côte. Ces opérations permettront de libérer des espaces importants en vue de recevoir des fonctions et des activités plus adaptées aux nouvelles ambitions auxquelles aspire la ville, notamment en matière de services et d'autres activités d'appui à la structure économique d'Alger.

Les projets de la baie seront complétés par des interventions dans les zones d'aménagement des transversales, contribuant à la création d'une liaison équilibrée entre des zones plus éloignées et la baie, le boulevard urbain de la rocade renforcera ce dessein.



Figure 25: Photo 1, 2, La reconversion du port d'Alger en espace culturel et de loisirs.

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

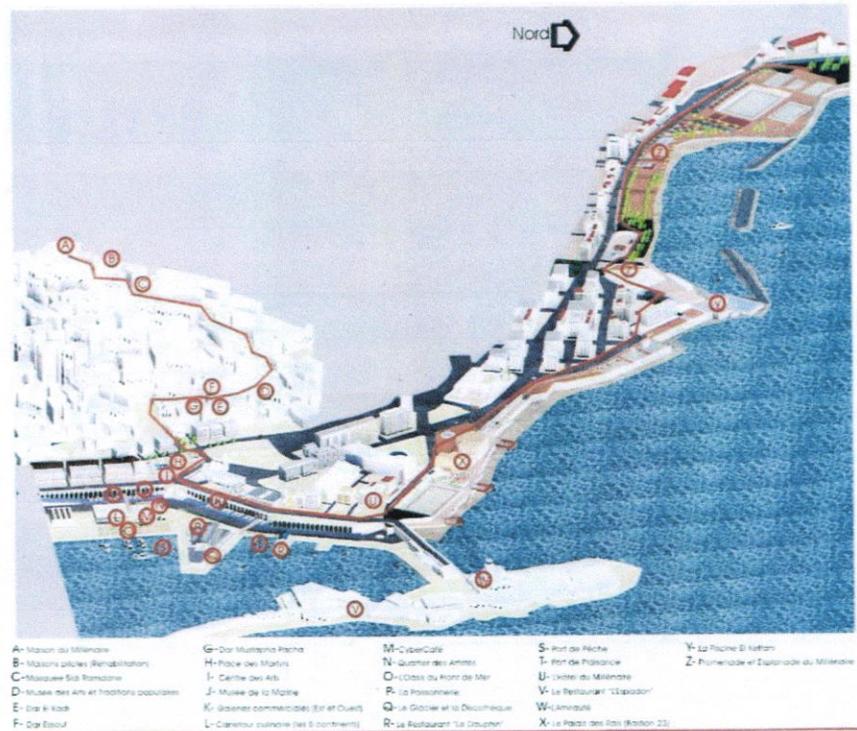


Figure 26 : Pôle 1 du GPU, le parcours culturel et touristique du projet carrefour du millénaire. Source : Gouvernorat du Grand Alger, document de présentation, 1998.

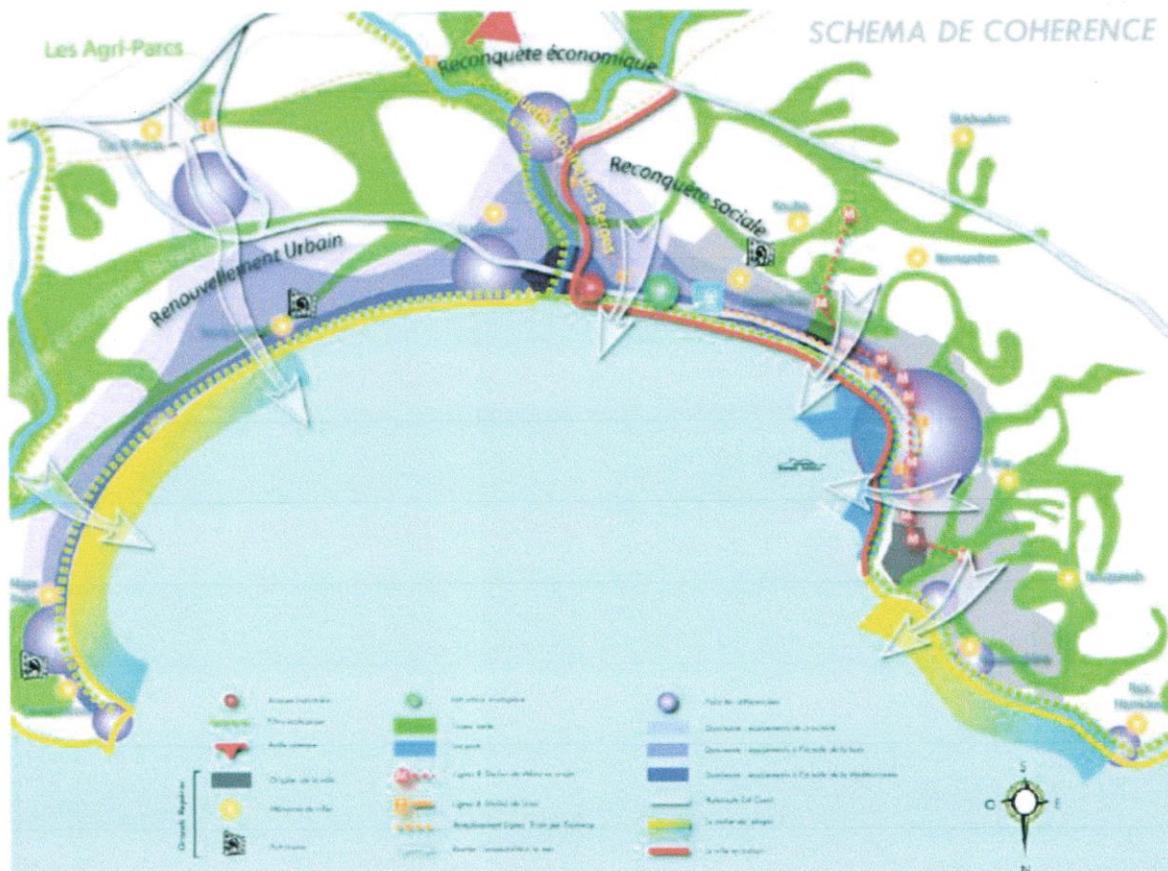


Figure 27 : Schéma de cohérence prévu pour l'aménagement de la baie d'Alger. Source : Arte-Charpentier.

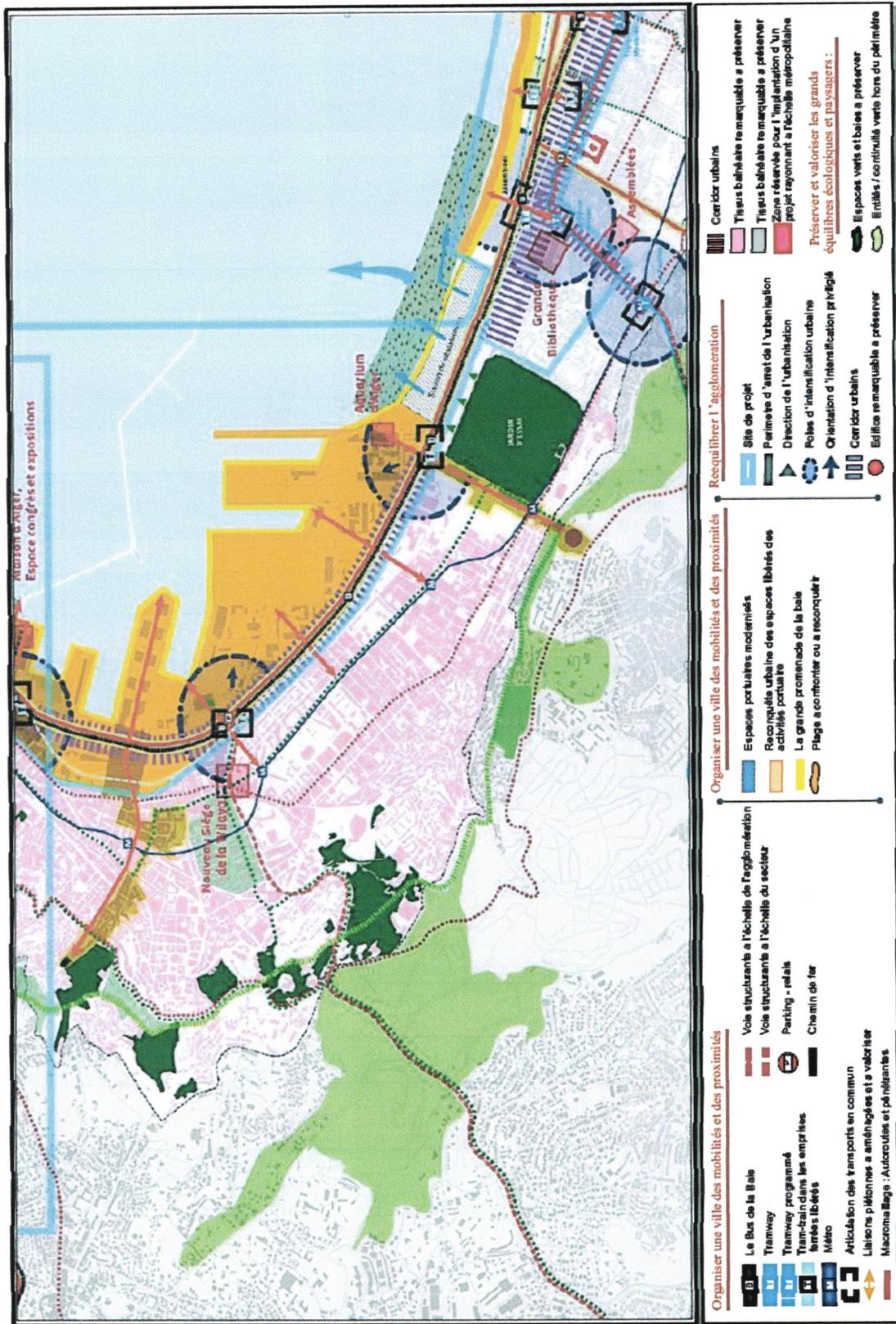


Figure 28 : Schéma expliquant les orientations du grand PDAU d'Alger

V. Conclusion

La ville et le port sont les deux entités qui ont fondé Alger, et le port a joué un rôle structurant dans la croissance de la ville. La ville d'Alger et son port ont évolué durant une période de leur histoire en harmonie, offrant un système cohérent, l'un dépendant de l'autre. Mais à l'instar de toutes les villes portuaires la ville d'Alger a vu rompre ses relations avec son port ; cela a débuté avec le percement de grands boulevards, l'installation de la voie ferrée et enfin la clôture pour des raisons de sécurité. Ce sont des tendances générales, relatives à la technologie des transports notamment, couplées à des spécificités locales qui induisent un développement particulier des ports, rompant ainsi toute relation avec l'urbain.

Le rôle structurant du port a été et doit être remplacé d'une part, dans le contexte des changements qui ont affecté à différentes périodes les échanges mondiaux, et d'autre part dans les spécificités de la ville d'Alger.

D'autre point, la ville en crise et en clivage avec son port, elle souffre de multiples problèmes dont l'origine est le port, il devient la première source de nuisance pour son confort, mais en contrepartie la ville aussi condamne son port et l'étouffe avec son tissu urbain, ce qui handicape l'activité du port à cause de sa ville qui l'oppose et met son efficacité économique en jeu.

Vu les difficultés dont souffre l'organe portuaire il est impératif de penser une redéfinition de ses fonctions et une réadaptation de ses infrastructures vers d'autres types de trafic maritime, qui peuvent être des potentialités mieux adaptées au développement de la ville.

L'analyse des systèmes de mise en image de la ville portuaire, en tant que traduction d'un projet de développement inscrit dans une ou plusieurs échelles territoriales, du local à l'international, exigeait le choix d'indicateurs renseignant à la fois la réalité matérielle, les ambitions des différents acteurs. Pour l'élaboration de nouvelles stratégies capables de répondre aux mutations socio-économiques ; les impératifs économiques imposent des changements à tous les niveaux, d'où l'apparition de nouveaux concepts, de nouvelles préoccupations urbanistiques et les programmes d'aménagement changent pour s'adapter au monde qui est en perpétuelle mutation.

Alger dort sur une mine d'or, tous ce qu'elle cherche loin se trouve là au-dessous de ses pieds qui baignent dans l'eau, il lui suffit de retourner sa tête vers la mer, tout comme elle le faisait dans le bon vieux temps de la Casbah. La recomposition ville/port pour Alger ; est le synonyme de résolution de problèmes dus au clivage ville/port et l'opportunité ultime de la réalisation de ces ambitions futures souligné par son PDAU (AOUISSI K.B, 2013).

Conclusion générale

Conclusion générale

L'objectif de cette recherche, est de répondre à un certain nombre de problématiques ce qui permet l'affirmation ou l'infirmer des hypothèses données au début de la recherche.

• Résultat générale

Les villes portuaires sont traitées comme un des sujets les plus délicats de l'urbanisme contemporain. Pendant de nombreux siècles, ville et port ont formé un système urbain spécifique marqué par une logique d'interdépendance et de complémentarité.

La ville portuaire se trouvant entre deux sphères de transport (nautique et terrestre) devient plus altérable et sensible aux mutations. Le port devenant de plus en plus efficace et primordial pour l'économie moderne passe de la notion du 'port et sa ville' au 'port et sa région'. Cette séparation fonctionnelle s'est manifestée par un ensemble de ruptures principalement spatiales. Ce phénomène de distanciation des villes portuaires est appelé 'le clivage ville/port'.

Le port reste un outil essentiel dans le cadre d'un développement durable du territoire, sa croissance et recomposition s'insèrent dans des stratégies d'évolution globale de toute la ville en impliquant divers acteurs à plusieurs échelles. L'amélioration de l'articulation ville-port nécessiterait donc une anticipation de cette réflexion à l'échelle métropolitaine.

• Résultat spécifique

Le clivage ville/port d'Alger n'étant plus compatible avec une croissance économique nationale nécessite une délocalisation de ses activités portuaires.

Le cas d'Alger se manifeste par un ensemble de ruptures :

- 1- Physiques : séparation spatiale divisé par une interface rigide et dynamique
- 2- Immatérielles : le déphasage de centralité (urbaine et portuaire) et la division institutionnelle entre les autorités locales de la ville et les autorités portuaires
- 3- Culturelle : déracinement de la ville et ses habitants de l'identité portuaire a cause de l'enfermement du port

Le décrochage entre les deux entités nuit à la qualité de vie de la ville. Le port est jugé comme source d'un tas de problèmes pour la ville et ses habitants ; problèmes de trafic routier, pollution atmosphérique, une défiguration du paysage urbain de la ville .

Les tirants d'eau ne permettent pas la réception des navires de 3ème et 4ème génération, le maintien des activités portuaires devient impossible, d'où la proposition d'aménagement de nouveaux ports.

Le port de DjenDjen et un autre, entre Alger et Ténès, dont les études sont en cours, sont la solution préconisée pour offrir à l'Algérie une plate-forme portuaire.

Au final la réflexion sur le devenir du port d'Alger doit être à la dimension de son ampleur fonctionnelle. Elle ne peut être limitée à son contexte urbain, ni régional, mais doit être prise dans sa vision d'aménagement du territoire. Elle ne consiste pas seulement au réaménagement des espaces portuaires délaissés, mais elle consiste également en une transformation économique et fonctionnelle afin de répondre au nouveau contexte socio-économique avec ; **Une revalorisation, modernisation et métropolisation de la ville.**

Une nouvelle utilisation des fronts d'eau permettra à la ville de se revaloriser par de nouvelles vitrines maritimes modernes qui embellissent son paysage urbain, aussi l'adoption de nouvelles fonctions à caractère tertiaire qui concordent mieux avec le nouveau contexte socio-économique de la ville lui permettra de se moderniser, son port constituera un moteur de métropolisation et de mondialisation grâce aux nouvelles fonctions d'attractivité de flux économique et professionnels, scientifiques et touristiques.

Ce nouvel exploit maritime des villes portuaires permettra la ré-identification de la ville d'Alger et la reprise de son front d'eau longtemps accaparé par son port, un front d'eau ré-exploitable par la ville et ses habitants. Il s'agit d'un réaménagement futur et durable opté pour le waterfront Algérois, et une '**remaritimation**' de la ville.

Bibliographie

▪ Les ouvrages :

- BAUDOUIIN T, COLLIN M, PRÉLORENZO C.** 1997. *Urbanité des cités portuaires*. Paris. L'Harmattan. 180p.
- CANTAL DUPART Michel et Claude CHALINE.** 1993. *Le port cadre de ville*. Paris. L'Harmattan. 253p.
- CHALINE Claude.** 1993. *Du port à la ville portuaire*. Paris. L'Harmattan. 244p.
- CHALINE Claude.** 1994. *Ces ports qui créèrent des villes*. Paris. L'Harmattan. 299p.
- CHALINE Claude.** 1999. *La régénération urbaine*. Paris. Ed. PUF (Presse Universitaire de France). 128p.
- CLAUDE Prelorenzo et Dominique Rouillard,** *Echelle et Dimension :Architecture, Ville, Territoire, Ed L'Harmattan, 2003. 153p.*
- COLLIN Michèle.** 1991. *Port et ville portuaire*. Paris. L'Harmattan. 224p.
- COLLIN Michèle.** 1994. *Ville et port 18e-20e siècles*. Paris. L'Harmattan. 287p.
- COLLIN Michèle.** *Urbanité des Cités Portuaires, Ed L'Harmattan, 1997. 402 p.*
- COLLIN Michèle.** 2003. *Ville portuaire, acteur du développement durable*. Paris. L'Harmattan. 199p.
- LAURENT P.** 1942. *Les ports maritimes Algériens*. Alger. Edition de France. 38p.
- PRELORENZO C, ROUILLARD D. (Dir.)** *La Métropole des infrastructures, Paris : Picard, 2009, 333p.*
- RaffaeleCattedra,** « *Projet urbain et interface ville-port en Méditerranée Perspectives pour une recherche comparative* », in *Rives méditerranéennes, n° 39 / 2011, pp 81-102*
- RIBBECK Eckhart et al.** 2000. *Alger métropole ; Région - Ville- Quartier*. EPAU (école polytechnique d'architecture et d'urbanisme) et SI (Stadtebau-Institut université Stuttgart). Alger. 113p.
- RONCAYLO Marcel.** 1990. *La ville et ses territoires*. Paris. Gallimard. 280p.

▪ Thèses et mémoires :

- AOUISSI Khalil.B,** 2013. *Le Clivage ville/port Le cas d'Alger. Mémoire de magister*. Ecole Polytechnique d'architecture et d'Urbanisme. *Post graduation : Urbanisme et Développement Durable.*
- AKROUH Anouar,** 2009. *La reconversion de la ville portuaire : une réconciliation de la ville avec le port. Mémoire master 2, école nationale supérieure d'architecture Paris-Val de Seine.*
- DJEDOUANI RAKEM Sahar.** 2004. *Mutations urbaines et stratégies de renouvellement dans deux villes-ports méditerranéenne ; le cas de Marseille et d'Alger*. Thèse en urbanisme et aménagement de l'espace. Université Paris XII- Val-de-Marne. 364p.
- HADEF.Rachide,** 2008 ; *Quel projet urbain pour un retour de la ville a la mer, université Mentouri. Constantine.*
- TAMANI-DJEBRA.F,** 2014. *Paramètres pour une stratégie de renouvellement urbain de l'Interface ville-port : cas d'Alger. Mémoire de magister ; option : ville et projet urbain*

▪ Référence électronique :

Claude Prelorenzo, « *Le retour de la ville portuaire* », Cahiers de la Méditerranée [En ligne], 80 | 2010, mis en ligne le 15 décembre 2010, consulté le 16 juin 2016. URL : <http://cdlm.revues.org/5239>

Claude Prelorenzo, « *La ville portuaire, un nouveau regard* », Rives méditerranéennes [En ligne], 39 | 2011, mis en ligne le 30 juin 2012, consulté le 16 juin 2016. URL : <http://rives.revues.org/4036>

Samuel Robert, *La vue sur mer et l'urbanisation du littoral. Approche géographique et cartographique sur la Côte d'Azur et la Riviera du Ponant*. URL : https://tel.archives-ouvertes.fr/file/index/docid/442279/filename/These_SRRobert.pdf

Séminaire (conflits et territoires) . URL : <http://www.lavud.letilleul@club-internet.fr>

Album photo (Alger et son port) .URL : <http://alger-roi.fr/Alger/port/port.htm>

Album photo (New York durant le 19e siècle) . URL : http://fr.123rf.com/photo_256741_le-voilier-wavertree-historique-du-19e-siecle-dans-le-vieux-port-de-new-york.htm

Projet Euro-méditerranéen (la recomposition ville-port de Marseille) URL : <http://www.linternaute.com>

Master Plan de l'Euroméditerranée URL : <http://www.skyscraperdy.com/showthreadphp?t=455845>

Alger et son port (durant la période ottomane) URL : <https://upload.wikimedia.org>

Reconversion du port d'Alger URL : <http://www.arte-charpentier.com/index.htm>

Liste des figures

Figure 1	: Typologie des agglomérations Européennes et de Méditerranée en 2013.....	06
Figure 2	: Typologie spatiaux-fonctionnelle des villes portuaires.....	21
Figure 3	: Le concept de cycle de vie d'un équipement portuaire.....	23
Figure 4	: Genèse et évolution de la ville portuaire dans le monde.....	24
Figure 5	: Système ville port fin XIXe et XXe siècle.....	25
Figure 6	: Les conséquences du clivage ville/port	28
Figure 7	: Peinture de la ville de New York durant le 19e Siècle	31
Figure 8	: Contact direct entre la ville d'Alger et son port.....	31
Figure 9	: Schéma résume le passage ville/port	32
Figure 10	: Les ZAC d'Euroméditerranée (Marseille).....	35
Figure 11	: Projets pour la recomposition ville-port à Marseille dans le cadre du projet Euroméditerranée.....	37
Figure 12	: Master Plan de l'Euroméditerranée : Quartier de La joliette et d'Arenc.....	38
Figure 13	: Projet Euro Med à Marseille, France ; réaménagement des anciens sites portuaires comme nouveau centre tertiaire pour la ville.....	39
Figure 14	: Alger et son port, des images qui matérialisent le clivage et le contraste entre urbain et portuaire.....	41
Figure 15	: Alger et son port durant la période ottomane.....	43
Figure 16	: Le développement synchronique et diachronique de la ville et du port d'Alger durant la période pré coloniale.....	44
Figure 17	: Canal du Suez 19e siècle	46
Figure 18	: Développement de la ville d'Alger et son port ; 1846-1880.....	47
Figure 19	: Le port d'Alger vers 1911, l'emprise ferroviaire avec les hangars.....	50
Figure 20	: Photo de la ville et du port d'Alger.....	51
Figure 21	: Schéma de développement diachronique et synchronique de la ville et le port d'Alger.....	52
Figure 22	: Délimitation de l'interface entre la ville et le port sur une photo satellite, avec détail de typologie sur un échantillon.....	55

Figure 23	: Coupe schématique sur la ville et le port (côté Hamma).....	55
Figure 24	: Embouteillage 'monstre' du côté du port d'Alger, la photo satellite montre bien le sur flux (03 juin 2009 à 12h45).....	56
Figure 25	: Photo 1, 2, La reconversion du port d'Alger en espace culturel et de loisirs.....	61
Figure 26	: Pôle 1 du GPU, le parcours culturel et touristique du projet carrefour du millénaire..	62
Figure 27	: Schéma de cohérence prévu pour l'aménagement de la baie d'Alger.....	62
Figure 28	: Schéma expliquant les orientations du grand PDAU d'Alger.....	63