

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

Université SAAD DAHLEB BLIDA 1

**Institut d'Architecture et d'Urbanisme**



**MEMOIRE DE MASTER**

**Option : ARCHITECTURE EN ZONE URBAINE LITTORALE**

**AZUL**

Intitulé du mémoire:

**La reconversion portuaire pour une nouvelle  
interface ville-port**

**Présenté et soutenu par :**

M<sup>elle</sup> A. AISSANI

**Responsable du master :**

M. Y. ICHEBOUBENE

Architecte/Docteur en urbanisme, Maître de conférences.

**Encadré par :**

M. B.K. AOUISSI

2017/2018

# TABLE DES MATIERES :

Remerciements.....	I
Résumé .....	II
Abstract .....	III
ملخص .....	IV
Table des matières.....	V
<b>I. INTRODUCTION GENERALE</b> .....	1
- Pourquoi le master en architecture .....	1
- Présentation et objectifs de l’option AZUL .....	1
- Choix du thème et objectif du travail.....	4
- Structure du mémoire .....	5
<b>II. ETAT DE CONNAISSANCES</b> .....	6
Introduction .....	6
<b>CHAPITRE 01 : Thématique générale</b> .....	7
<b><i>Architecture et aménagement urbain en milieu Littoral</i></b> .....	7
1. Introduction.....	7
2. Présentation de la ville littorale sur le plan urbanistique et architectural .....	9
2.1 Cas général .....	9
2.1.1 Particularités de la ville littorale sur le plan urbanistique .....	10
2.1.2 Particularités de la ville littorale sur le plan architectural .....	23
2.2 Cas de la ville littorale algérienne .....	31
2.2.1 Généralités sur le littoral algérien .....	31
2.2.2 Présentation de la ville littorale algérienne sur le plan urbanistique et architectural .....	31
2.2.3 Cadre juridique et réglementation de l’urbanisme en zone littorale .....	35
3. Conclusion .....	38
<b>CHAPITRE 02 : Thématique spécifique</b> .....	39
<b><i>La reconversion portuaire pour une nouvelle interface ville-port</i></b> .....	39
1. Introduction .....	39
2. Présentation générale des ports .....	40
2.1 Définitions du port.....	40

2.2 Typologie des ports .....	41
3. Ville portuaire et système « ville-port » .....	42
3.1 Interface ville/port .....	43
3.2 Clivage ville/port .....	44
4. Histoire d'évolution des relations entre la ville et le port .....	44
5. Etude d'exemples de reconversion portuaire.....	47
5.1 Cas de Marseille, France .....	47
5.1.1 Aperçu historique .....	47
5.1.2 Analyse du projet .....	49
5.2 Cas de Gênes, Italie.....	61
5.2.1 Aperçu historique .....	61
5.2.2 Analyse du projet.....	63
6. Cas d'Alger.....	69
6.1 Aperçu sur le port d'Alger.....	69
6.2 Réalité urbano-portuaire d'Alger .....	71
6.3 Perspective des relations urbano-portuaires d'Alger .....	72
6.4 Les projets proposés sur l'interface ville-port d'Alger .....	74
6.5 Constat actuel .....	78
7. Conclusion .....	80
<b>III. CONCLUSION GENERALE .....</b>	<b>82</b>
<b>IV. BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>84</b>
Liste des figures.....	89
Liste des acronymes .....	91



# INTRODUCTION GENERALE

---

## I. INTRODUCTION GENERALE:

Selon les écrits de Vitruve dans l'introduction à son monumental "De architectura", « *L'architecture est une science qui embrasse une grande variété d'études et de connaissances; elle connaît et juge de toutes les productions des autres arts. Elle est le fruit de la pratique et de la théorie. La pratique est la conception même continuée et travaillée par l'exercice, qui se réalise par l'acte donnant à la matière destinée à un ouvrage quelconque, la forme que présente un dessin. La théorie, au contraire, consiste à démontrer, à expliquer la justesse, la convenance des proportions des objets travaillés* » (L. Maufrais et al., 1847, p.29).

### - Pourquoi le master en architecture ?

Faire un master en architecture est une formation vécue comme une chance et non comme une contrainte. Cette expérience s'est révélée très enrichissante pour moi à travers laquelle j'ai saisi l'occasion de développer et renforcer mes connaissances dans le domaine d'architecture en vue de les utiliser dans le milieu professionnel que ce soit dans un bureau d'étude ou bien sur terrain. Faire le choix de parfaire mes connaissances, une fois installée dans la vie professionnelle m'a permis de comprendre la complémentarité des liens qui existent entre la théorie et la pratique. Ce master est une initiation à la recherche qui va permettre à l'étudiant d'acquérir les savoirs et les savoir-faire nécessaires à la pratique du métier d'architecte mais aussi de connaître les principes et la méthodologie d'une recherche scientifique et avoir l'opportunité de s'inscrire en post graduation par la suite.

Le master Architecture en Zone Urbaine Littorale (AZUL) vise à traiter des problématiques liées aux villes littorales à différentes échelles qu'elles soient en rapport avec l'habitat collectif, individuel, le patrimoine bâti, les équipements et même les projets urbains. « *Construire la ville sur le littoral nécessite de porter une réflexion particulière sur les enjeux urbains d'aménagement du littoral en tenant compte des caractéristiques géographiques et de l'environnement mais aussi des activités qui y sont liées*» (Corentin Hurault, 2016). La prise en considération de ces paramètres et du contexte sociétal aussi implique d'avoir une réflexion globale à l'étudiant pour lui permettre d'intervenir correctement et à long terme sur le littoral. La diversité des sujets traités dans un milieu aussi complexe et sensible, dont je vis tous les jours, et la volonté de le comprendre à proche m'ont intrigué à choisir l'option AZUL.

### - Présentation et objectifs de l'option AZUL

« *Le projet architectural est de plus en plus pensé en termes de son impact sur l'environnement et ne peut être conçu comme un "objet" isolé de son contexte. Il ne s'agit plus de penser architecture bioclimatique ou à énergie passive mais "architecture durable" insérée dans son environnement. Cette attitude nécessite la sensibilisation de l'étudiant à*

# INTRODUCTION GENERALE

---

*toutes ces problématiques et responsabilisation à travers les travaux personnels de recherche, de prospection, d'analyse, de critique et d'innovation »<sup>1</sup>.*

De ce fait, Avant de commencer un projet architectural, l'étude du site est très importante pour l'architecte qui doit tenir compte d'abord de ce qui existe ainsi des connaissances acquises à travers différentes phases. Tous ces éléments doivent assurer une bonne intégration du projet par rapport à son environnement urbain d'une part, et la relation entre la forme, la fonction, l'espace et la structure d'autre part.

Notre option AZUL s'intéresse en premier lieu au rapport site/projet. Cela signifie qu'elle donne importance aux particularités et spécificités du milieu d'intervention qui doivent être prises en considération lors de notre réflexion à concevoir l'espace ou l'aménager.

Un nombre d'architectes de renom procède cette vision qu'un bon projet est celui qui s'intègre judicieusement avec son environnement immédiat tant sur le plan naturel, social, culturel et économique. Comme l'a évoqué Richard MEIER : *« un projet avant d'être un dessin est, un processus c'est-à-dire, un travail de réflexion basé sur la recherche des réponses d'un ensemble de contraintes liées à l'urbanisme, au site, au programme, et au thème,... »*, Jean NOUVEL a dit aussi, *«... , chaque lieu, voire même chaque quartier, a son architecture »*. Ils l'ont concrétisé aussi par leurs réalisations comme Jean BALLADUR par son projet "La Grande Motte" : *« Plusieurs conjonctions m'ont amené à faire cela. Pour moi c'est une des grandes leçons de Le Corbusier, que j'ai toujours vu travailler sur les sites, que ce soit à Chandigarh, que ce soit à Longchamp, c'est un homme qui allait sur place, qui regardait le paysage et qui faisait des croquis »*.

C'est une option qui arrive à concilier l'approche urbanistique et l'approche architecturale sans désavantager l'une par rapport à l'autre. Elle se focalise sur les spécificités d'un milieu complexe et vulnérable qui est le littoral afin d'améliorer la planification et la gestion de son développement à travers l'identification des indicateurs qui ont marqué cette belle architecture et ce bel urbanisme mais aussi connaître les facteurs à l'origine des situations de désolation que vivent aujourd'hui certaines villes du littoral. Ces indicateurs et ces facteurs sont si importants pour nous dans notre manière de penser, de produire et d'organiser l'espace dans le but d'améliorer la qualité architecturale de ces villes ainsi de leurs redonner une meilleure image architecturale et urbanistique dont elles jouissaient autrefois.

---

<sup>1</sup> Description tirée du master en architecture, spécialité « Architecture et environnement », Université Mohamed Khider BISKRA.

# INTRODUCTION GENERALE

---

*« De nos jours, les actions de développement du littoral s'inscrivent en majorité et dans de nombreux pays, dans une dimension nationale voire même internationale, d'aménagement du territoire et de l'environnement.*

*Il faut dire que nombreuses études ont montré que les régions littorales ont été de tout temps les plus convoitées tant pour le développement de l'activité purement touristique que pour d'autres activités économiques (Jacques MARCADON, 1999). Elles sont de tout temps l'objet de conflits sévères en termes d'occupation de l'espace (Francesco FRANGIALLI, 1994). Pour exemple, sur les 400 millions d'habitants que compte le bassin méditerranéen près de 150 millions vivent sur le littoral dont plus de 60% sont des urbains (Jean-Claude JAGER, 1998); et si la rive sud représentait le un tiers en 1950, la moitié en 1985, elle représentera, d'après les statistiques les deux tiers en l'an 2025. Des études (Annie Pinaud-Bonnelie, 1993) sur l'urbanisation du littoral ont montré que c'est surtout sur les rivages que la progression du bâti est spectaculaire et, l'essor du tourisme est généralement le principal responsable des mutations du paysage bâti dans les espaces à vocation touristique (Jérôme LAGEISTE, 2006) et (Jean RIEUCAU, 2004). En moins d'un siècle l'interaction entre les différentes activités en développement en zones littorales a donné naissance à une urbanisation inouïe des régions littorales.*

*Dans le cas de l'Algérie, il faut dire qu'aujourd'hui les situations décriées par nombreux spécialistes dans le domaine de l'architecture et de l'urbanisme, dans notre pays, sont : l'habitat, qui en plus de l'offre qui n'arrive toujours pas à satisfaire la demande, l'architecture, le confort, etc. ne contentent pas. Le patrimoine, particulièrement le patrimoine bâti et urbain qui est souvent peu valorisé, pour ne pas dire à l'abandon. Et plus complexe encore, l'aménagement de notre espace littoral où les deux situations suscitées (l'habitat et le patrimoine) sont plus alarmantes. Ainsi, l'image de notre littoral est désolante. En effet, face à une urbanisation non contrôlée, issue d'interventions peu réfléchies, des effets indésirables sont préoccupants -empiétements sur des espaces censés être protégés; le paysage bâti de valeur patrimoniale ne cesse de se dégrader jusqu'à voir cette belle architecture et ce bel urbanisme dont jouissaient jadis nombreuses villes du littoral, est envahi de nos jours par des extensions très typiques, souvent sans rapport avec les spécificités évidentes du littoral ; nombre d'espaces naturels de grande valeur sont envahis par la construction (les sites verts), et d'autres pollués (les plages, les cours d'eau) ; etc. Certains espaces qui étaient autrefois espace d'accueil, de convivialité et lieu privilégié de la vie, à force n'inspirent que dégoût et sont devenus par le temps répugnants et hostiles à la vie normale. Malheureusement et il faut le dire, malgré ce bilan négatif, nous avons continué à agir toujours de la même manière comme, du moins jusqu'à ces dernières années. Nous nous sommes peu intéressés aux situations réelles de nos villes ; et encore moins pour le cas des villes du littoral où nous avons produit et organisés l'espace bâti souvent de la même manière que nous le produisons et nous l'organisons ailleurs – les mêmes contenus des plans d'urbanisme à l'exceptions quelque fois des statistiques qui diffèrent; nous élaborons souvent des plans types ; etc.-. Les particularités, si significatives de nos villes littorales, sont peu pour*

# INTRODUCTION GENERALE

---

*ne pas dire jamais, prises en considération dans la manière de penser, de produire et d'organiser nos espaces de vie.*

*Les pouvoirs publics prenant conscience de la problématique même très en retard, ont finit par mettre en place une réglementation récemment, portant sur la protection et à la valorisation du littoral par textes de lois et d'un ensemble de plans :*

- **La loi n° 90-29 du 1er décembre 1990** relative à l'aménagement et l'urbanisme.
- **La loi 02-02 du 05 février 2002** relative à la protection et à la valorisation du littoral.
- **Le Plan d'Aménagement Côtier (PAC)**
- **Les instruments d'urbanisme:** Le Plan directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (PDAU) et le plan d'occupation des sols (POS)

*Même si les dispositions n'ont pas empêché l'urbanisation de s'étendre dans les zones proches du rivage, ceci met en évidence l'importance du sujet. Et c'est pourquoi l'option AZUL s'y intéresse »<sup>2</sup>.*

Ce travail se rapporte à un type privilégié des villes littorales. C'est les villes portuaires qui souffrent notamment des grands problèmes d'aménagement liés principalement à l'existence du port et ses infrastructures. Ce dernier occupe une grande partie de la ville et la privatise de tout contact avec la mer. Cette situation s'est aggravée au cours du 19<sup>ème</sup> siècle avec la révolution industrielle et le progrès du gigantisme naval où les ports classiques sont devenus inaptes à la réception de ce type de navires. En effet, le port se délocalise vers autres zones en périphérie de la ville laissant derrière lui de vastes sites abandonnés au centre de la ville. Ces zones constituaient un obstacle entre la ville et son vieux port conduisant au phénomène appelé par les spécialistes de la question: le 'clivage ville/port'. Cette problématique a intrigué plusieurs acteurs : urbanistes, architectes, historiens, géographes...etc. qui ont profité de cette zone tampon et de ces lieux délaissés comme un outil de réaménagement de la ville portuaire sous un mouvement de 'reconquête' également dit '*waterfront revitalisation*' qui vise à une recomposition ville/port.

Cette problématique reste toujours un sujet d'actualité que nous nous sommes intéressés à l'aborder à travers ce modeste travail.

Le but de cette recherche est de diagnostiquer la problématique des liens coupés entre la ville et son port à travers l'étude des exemples de reconversion portuaire, puis montrer la nécessité de la recomposition ville-port d'Alger comme solution au problèmes qu'elle vit et comme réponse à ses ambitions de mondialisation et de métropolisation dans un cadre environnemental annoncé par son PDAU (2009-2035).

---

<sup>2</sup> Extrait tiré du programme de l'option AZUL (Architecture en Zone Urbaine Littorale) encadrée par M. Youcef ICHEBOUBENE, Architecte/ Docteur en urbanisme, Maître de conférences.

# INTRODUCTION GENERALE

---

A partir de cela, le mémoire sera structuré comme suit :

**I. Introduction générale**, dans laquelle nous présenterons le but de faire un master en architecture, une présentation de l'option AZUL et son objectif ainsi une présentation du cadre générale du mémoire.

**II. Etat de connaissances**, il se divise en deux chapitres principaux:

- **La thématique générale:** *Architecture et aménagement urbain en milieu littoral*

L'objectif de cette phase thématique est d'avoir un complément de connaissances sur la ville littorale dans le monde en général et la ville littorale algérienne particulièrement. Cela sera élaboré sur le plan urbanistique et architectural.

- **La thématique spécifique:** *La reconversion portuaire pour une nouvelle interface ville-port*

Après avoir acquis un ensemble de connaissances sur la ville littorale dans la phase précédente, nous aborderons une problématique spécifique au littoral. Il s'agit de comprendre la rupture existante entre la ville et son port à travers l'étude d'exemples de reconversions portuaires pour des villes du pourtour méditerranéen. Nous mettrons l'accent aussi sur la ville d'Alger et ses projets soulignés à long terme dans ce contexte.

**III. Conclusion générale:** c'est un constat global ressorti après les analyses faites dans ce travail. Elle comportera aussi des réponses aux questions posées auparavant mais aussi des recommandations utiles.

**IV. Les références bibliographiques**, constituent un outil de travail pour le lecteur qui lui permettra de vérifier le contenu de la recherche. Elles contiennent une diversité d'ouvrages scientifiques, des mémoires, des thèses, des revues, des publications, des projets renommés et une multitude de sites internet.

# ETAT DE CONNAISSANCES

---

## II. ETAT DE CONNAISSANCES :

### Introduction:

*« Pour que le littoral conserve sa productivité et ses fonctions naturelles, il faut donc améliorer la planification et la gestion de son développement. En effet, l'aménagement des zones littorales doit se fonder sur une base scientifique tenant compte de ses caractéristiques géomorphologiques et climatiques et conciliant les exigences des divers secteurs économiques dont la survie dépend de ces écosystèmes » (Paskoff, 1993; Marcadon et al. 1999).*

A travers cette étude, nous souhaitons acquérir un ensemble de connaissances sur la ville littorale afin de mieux comprendre les mécanismes particuliers d'évolution de ce milieu vulnérable dans une perspective d'aménagement durable.

Dans un premier volet, nous aborderons une thématique générale pour identifier les spécificités de la ville littorale mais aussi connaître les facteurs à l'origine de ses formes de développement et les particularités de son aménagement. Nous concrétisons notre recherche par des exemples de villes littorales méditerranéennes dans le cadre d'urbanisme et d'architecture.

Par la suite, nous aborderons le cas de la ville littorale algérienne précisément pour la période post coloniale. Nous essayerons de comprendre les situations de désolation que vive aujourd'hui et les paramètres qui ont induit à cette transformation chaotique.

Le deuxième volet de cette recherche sera consacré à l'étude d'une thématique spécifique après avoir connu un certain nombre de problématiques liées aux villes littorales. Nous nous parlerons sur l'un des sujets d'actualité à savoir la reconversion portuaire pour une nouvelle interface ville-port. Nous compléterons toujours notre travail par des exemples de villes littorales du pourtour méditerranéen pour des projets d'architectes de renom.

# ETAT DE CONNAISSANCES

## Chapitre 01 : Thématique générale

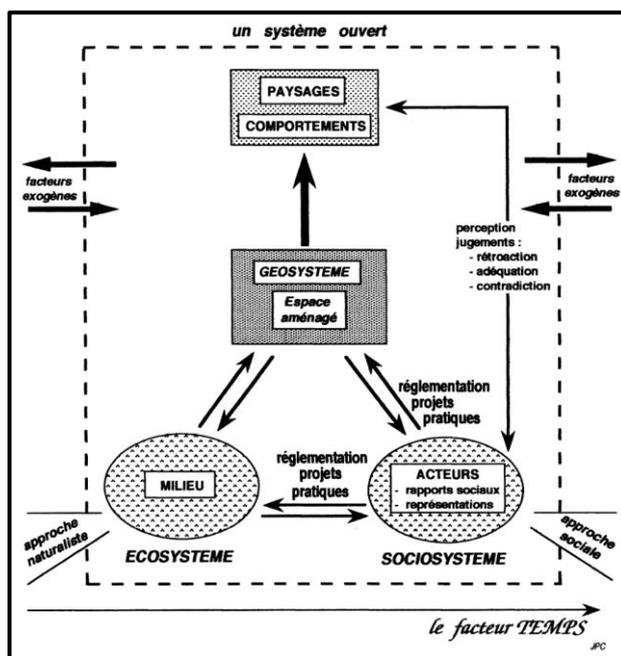
### Architecture et aménagement urbain en milieu littoral

#### 1. Introduction :

Dans cette section, nous s'intéressons aux particularités de la ville littorale sur le plan urbanistique et architectural, mais avant cela nous faisons un bref aperçu sur le littoral notamment en matière d'architecture et d'urbanisme.

Le littoral est un espace de discontinuité majeure entre le domaine terrestre et la frange maritime, connu par une attractivité impressionnante de populations et de flux d'échange. Il constitue un territoire exceptionnel par ses spécificités qui favorisent l'implantation d'établissements humains et d'activités diverses. « *Il subit une pression d'urbanisation importante d'où des statistiques estiment que 60 % des populations vit dans une bande côtière de moins de 100 km et une migration de 75 % est prévue pour 2050* » (Nelson, 2012). Ceci rend son aménagement de plus en plus sensible. « *Les littoraux constituent des environnements fragiles dans lesquels se manifestent de multiples facteurs d'évolution aux actions, interactions et rétroactions complexes* » (R. Paskoff, 1993).

Figure 1 : Le système littoral



Source : Jean-Pierre Corlay, 1995, Géographie sociale, Géographie du littoral, p.251

La figure 01 illustre que le littoral comprend un écosystème, c'est-à-dire un milieu aux potentialités diverses et aux fortes contraintes physiques, et un sociosystème impliquant des acteurs qui territorialisent l'espace par leurs usages en fonction de représentations, de projets et de stratégies. Ces dynamiques sociales produisent un espace humanisé, aménagé, présentant des structurations et des organisations qui varient en fonction des sollicitations.

# ETAT DE CONNAISSANCES

---

- Selon le critère géomorphologique, « *le littoral est l'espace s'étendant des plus basses mers au plus hautes et à l'espace influencé par les forces marines* » (George, 1990).
- Selon le critère économique, « *le littoral est l'aire des activités humaines directement induites de l'interface* » (J-P. Corlay, 1995).

Le littoral est caractérisé par une divergence d'activités :

- Les activités primaires, qu'ils s'agissent de l'agriculture sur les plaines côtières ou dans les deltas des grands fleuves de la pêche ou de l'aquaculture en développement.
- Les activités secondaires, telles que les activités portuaires qui se localisent dans des infrastructures modernes, permettant d'accueillir des navires gigantesques. De vastes zones industrialo-portuaires se constituent pour recevoir ces activités, nécessitant de grands aménagements, comme des quais mais également des voies de communication pour rallier la ZIP à l'arrière-pays.
- Les activités tertiaires, notamment liées au tourisme (création de stations intégrées) et au développement urbain. Cela nécessite des moyens de transports modernes, la construction de logements mais également de marinas, etc.

Cette diversité d'activités sur le littoral lui a rendu en tant qu' :

## - Espace urbanisé et peuplé :

Depuis son existence, l'homme s'est intéressé par l'eau : le littoral permet de se nourrir et facilite les échanges. À partir du 19<sup>ème</sup> siècle, l'industrialisation amplifie le phénomène de *littoralisation*<sup>3</sup>.

## - Espace au cœur des échanges :

Le littoral est l'espace le plus dynamique du monde et joue un rôle économique essentiel avec le développement des échanges globaux. Les ports constituent de grandes façades maritimes puissantes et sont considérés comme de véritables instruments facilitant l'évolution de la mondialisation, car ils rendent possible les échanges des produits divers, des marchandises et autres par voie maritime.

## - Espace touristique majeur :

Le littoral est la première destination touristique avec près de 300 millions de touristes chaque année. Il accélère le tourisme de masse et l'accroissement de l'espace urbain vers le littoral causant une urbanisation et une bétonisation.

## - Espace de plus en plus occupé et saturé:

L'accès à la mer favorise le développement de la pêche, de l'agriculture, du commerce, des activités industrielles, du tourisme mais aussi celui des villes et notamment des métropoles voire des mégapoles. La multiplicité des activités occupe de plus en plus de place.

---

<sup>3</sup> C'est le processus de déplacement des hommes et des activités de l'intérieur des terres vers les littoraux.

# ETAT DE CONNAISSANCES

---

## - Espace aménagé et transformé :

L'installation d'infrastructures telles que des bassins, des quais, des voies d'accès, des entrepôts, des portiques de débarquement ou des terminaux favorise l'activité industrialoportuaire. Pour faciliter les déplacements et le transport, des plateformes multimodales sont installées.

Les aménagements touristiques représentent 1 % des littoraux mondiaux et se manifestent par des stations balnéaires intégrées, des complexes résidentiels avec des hôtels et des services, transformant le paysage en île artificielle.

## - Espace source de conflit :

Des conflits d'usage entre les usagers et les trois piliers économiques, sociaux et environnementaux du développement durable ne sont pas respectés ; chacun défend ses intérêts à l'encontre le plus souvent de l'environnement.

Notre recherche qui est circonscrite principalement sur les villes littorales méditerranéennes, nous a mené à constater que sous l'effet d'une croissance démographique accélérée, les cités méditerranéennes ont subi une pression immobilière et foncière caractérisée par la compacité et la continuité du bâti. Elles se sont marquées aussi par une marginalisation de leur périphérie et une métropolisation mal maîtrisée. Cette urbanisation déséquilibrée dans le bassin méditerranéen a affecté les armatures urbaines des pays, entre métropoles et petites villes et aussi entre villes littorales et villes intérieures.

Dans ces dernières années, nous remarquons que ces villes littorales se sont orientées vers une programmation plus stratégique de leur développement et leur aménagement tentant à imiter les grandes métropoles mondiales. Elles se sont confrontées à des nouveaux défis et à des problèmes spécifiques d'aménagement. Plusieurs opérations emblématiques ou événementielles ont eu lieu dans plusieurs villes telles que les jeux olympiques de Barcelone ou d'Athènes, les expositions universelles de Séville ou de Lisbonne. Nous pouvons dire que cela a rendu la ville littorale comme un laboratoire riche en matière d'architecture et d'urbanisme.

## **2. Présentation de la ville littorale sur le plan urbanistique et architectural:**

### **2.1 Cas général :**

Dans cette partie, nous s'intéressons aux spécificités du littoral à travers l'étude d'exemples de certaines villes littorales du pourtour méditerranéen dans le cadre urbanistique et architectural.

# ETAT DE CONNAISSANCES

---

## 2.1.1 Particularités de la ville littorale sur le plan urbanistique:

### ✓ *Formes de développement de la ville littorale:*

Il y a trois formes principales de développement de la ville littorale : parallèle à la mer, perpendiculaire à la mer et sous forme satellitaire. Il faut noter que la même ville pourra connaître plusieurs formes de développement pendant son processus d'évolution à travers le temps, mais certainement qu'il y aura une forme prédominante. Derrière ces formes, il y a des facteurs à l'origine dont nous s'intéressons à les identifier à travers l'étude des exemples de villes littorales dans le bassin méditerranéen.

La première forme de développement de la ville littorale est le développement parallèle à la mer. Le désir de garder toujours un contact visuel et physique avec l'eau ainsi les activités économiques qui nécessitent la proximité à la mer (activités portuaires et touristiques) sont les facteurs principaux au tracé linéaire de ces villes. Elles se caractérisent par des percées visuelles créées afin de profiter des vues panoramiques sur mer ainsi pour assurer une bonne ventilation des tissus urbains (Cf.p. 11-12).

La deuxième forme de développement est le développement perpendiculaire à la mer. Plusieurs facteurs induisent cette forme dont nous pouvons citer :

- La complexité morphologique et à la difficulté de l'orographie du territoire sont souvent origine à une structure urbanistique compacte. C'est le caractère le plus diffusé des villes situées sur des sites accidentés ou montagneux. En suivant la pente et le coteau, les villages sur les sommets des collines où les maisons en chaîne, séparés de petites routes très escarpées et des escaliers (Cf.p. 13).
- Autres caractéristiques de certains sites qu'elles soient liées à leur hydrographie, ou leur salubrité, peuvent favoriser des fonctions d'abri défensif ou portuaire qui occupent l'avant pays. En effet, la ville va se développer en arrière pays (Cf.p. 14).
- la présence des éléments structurants de la ville qu'elles soient naturels ou artificiels tels que les axes routiers et les fleuves.
- Une bande côtière étroite, du coup saturée où l'espace est presque totalement occupé à cause de la concentration des hommes et des activités.
- Les risques naturels tels que l'humidité, les vents et les inondations favorisent l'implantation en hauteur afin de se protéger.
- Le respect de la réglementation qui vise à protéger les bandes côtière pour mettre en place un développement durable de ces espaces.

La troisième forme de développement est la forme satellitaire. Ce type d'évolution se fait dans toutes les directions à cause de la présence des obstacles naturels (montagnes, terres agricoles, forêts, cours d'eau...) ou bien artificiels comme les zones militaires ou industrielles. Ceci réoriente le sens de développement et engendrent l'apparition de plusieurs pôles (Cf.p. 15-16).

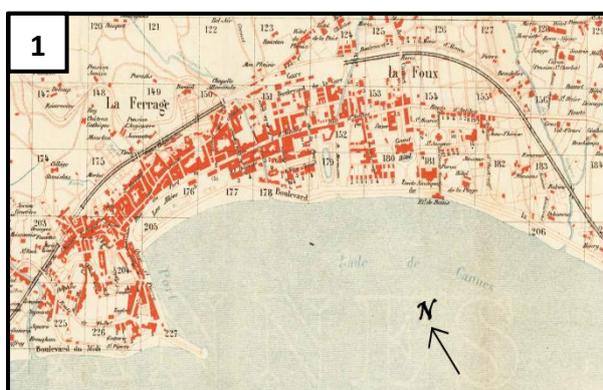
# ETAT DE CONNAISSANCES

## Exemples de villes littorales qui se développent parallèlement à la mer :

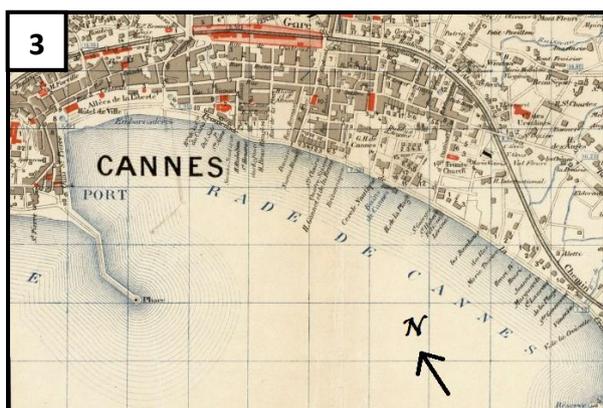
### Cas de la ville de Cannes, France :

La ville de Cannes s'étend au bord de la Méditerranée, elle s'est développée à partir d'un promontoire rocheux. Ce site n'était à l'origine qu'un modeste village de pêcheurs et de moines. C'est au XIXe siècle, avec l'arrivée des touristes Anglais et Russes que la ville prend véritablement son essor : le port s'est développé à l'est du promontoire et son aménagement a favorisé un important trafic commercial. Ces travaux ont entraîné la création de nouvelles boutiques et résidences dans son voisinage. Au delà du port se trouve un grand axe est-ouest formé par des rues parallèle à la mer traversant la totalité de la ville et le long de la plage avec de belles maisons pourvues de jardins.

**Figure 02 : Illustration du développement de la ville de Cannes**



Source d'image 1&2: <http://www.cannes.com/fr/culture/archives-municipales/service-educatif/dossierspedagogiques/dossiers-pedagogiques-cartographie.html> consulté le 08/03/2018



Source : <http://expos-historiques.cannes.com> consulté le 08/03/2018



Source : <http://www.photos-de-villes.com/cannes-06400/photo/photo-arienne-de-cannes> consulté le 08/03/2018

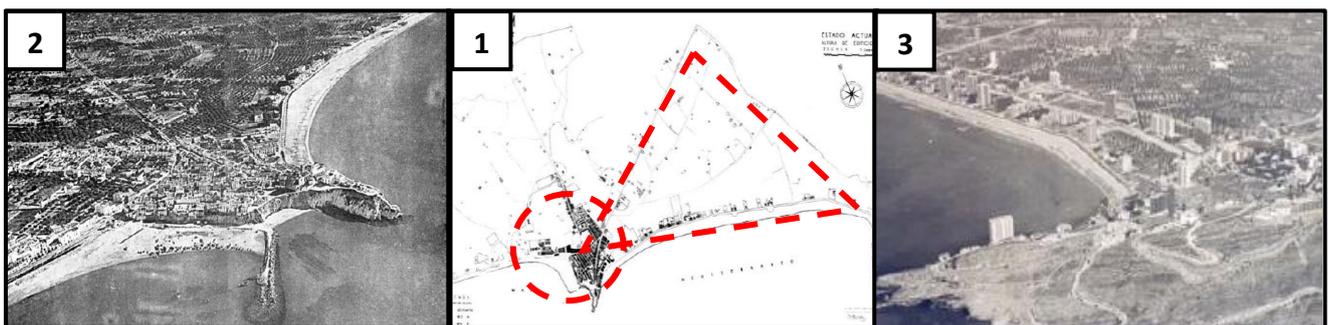
Les images 01, 02 et 03 représentent régulièrement les plans de la ville de Cannes en 1785, 1871 et 1985. L'image 04 représente une vue aérienne de la ville avec le grand axe est-ouest structurant la ville parallèlement à la mer.

# ETAT DE CONNAISSANCES

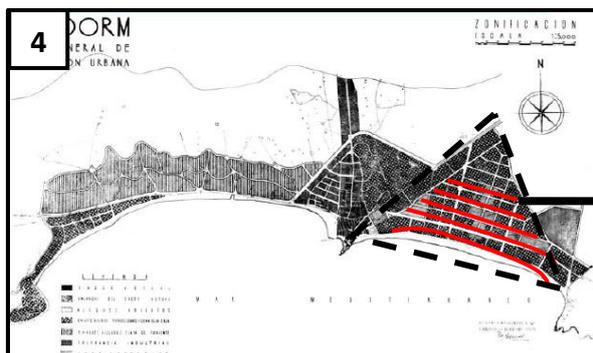
## Cas de la ville de Benidorm, Espagne :

Au XVII<sup>e</sup> siècle la ville s'est connue comme un petit village de pêcheurs où son économie était fondée principalement sur l'agriculture et la pêche. Jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, les terres agricoles occupent majoritairement l'espace. Les collines et les montagnes accueillent les garigues et l'arboriculture. Les années 1950 ont marqué un tournant dans l'évolution urbaine de Benidorm par la création de la première grande avenue le long de la plage principale. Le plan de développement urbain a été destiné à la planification de la ville pour le tourisme le long du littoral. Il propose un nouvel alignement en front de mer avec une grille structurant les îlots. L'urbanisation progressive du front de mer s'est donc effectuée dans un premier temps le long des grandes zones de plages, ensuite a eu lieu la construction d'immeubles de grande hauteur en front de mer suivie par l'urbanisation lente et diffuse de la ville sur les versants des montagnes. Ainsi, le paysage de la ville de Benidorm a progressivement évolué du modèle agricole vers le modèle touristique où l'urbanisation s'est effectuée au détriment de l'agriculture qui n'était pas assez rentable pour la ville face à ses concurrents voisins.

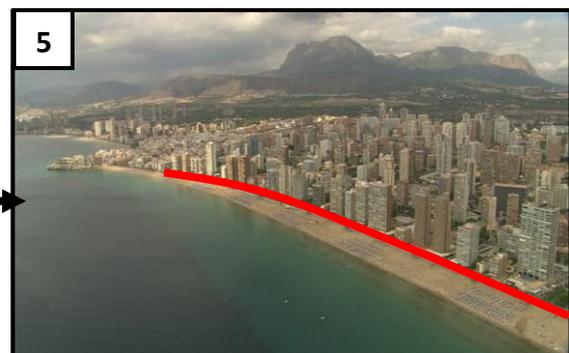
**Figure 03 : Illustration du développement de la ville de Benidorm**



Source image 01, 02 & 03: <https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/19376/1/03a-Benidorm.pdf> consulté le 12/03/2018, traitée par l'auteur



Source: <https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/19376/1/03a-Benidorm.pdf> consulté le 12/03/2018



Source: <https://encrypted-tbn0.gstatic.com> traitée par l'auteur, consulté le 11/03/2018

L'image 01 représente le Plan de la ville de Benidorm en 1956. L'image 02 est une photographie aérienne du village. L'image 03 représente une vue sur les terres agricoles avec l'apparition de quelques bâtiments. L'image 04 représente le plan général de Benidorm en 1963. L'image 05 illustre une vue sur la zone touristique Ensache de la plage Levante avec des constructions parallèle au rivage.

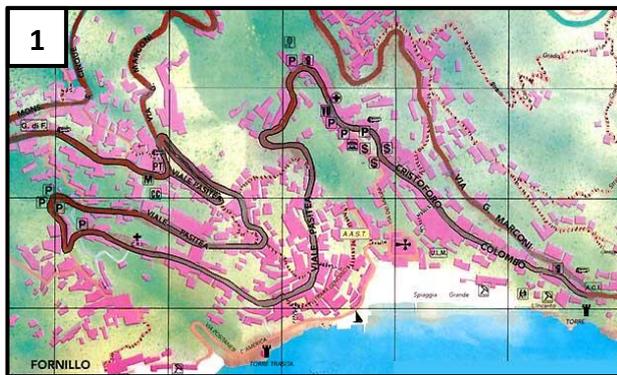
# ETAT DE CONNAISSANCES

## Exemples de villes littorales qui se développent perpendiculairement à la mer :

### Cas de la ville de Positano, Italie :

Positano est un village situé sur la côte amalfitaine au sud de l'Italie. Il est accroché à la montagne qui dévale jusqu'à la mer. La morphologie rocheuse du site a renforcé une forme de développement en gradin surélevée par rapport au front de mer. La région est bien connue et réputée pour ses plages de galets et ses rues étroites et escarpées. Ce tracé urbain assure une bonne protection naturelle contre l'humidité et le vent.

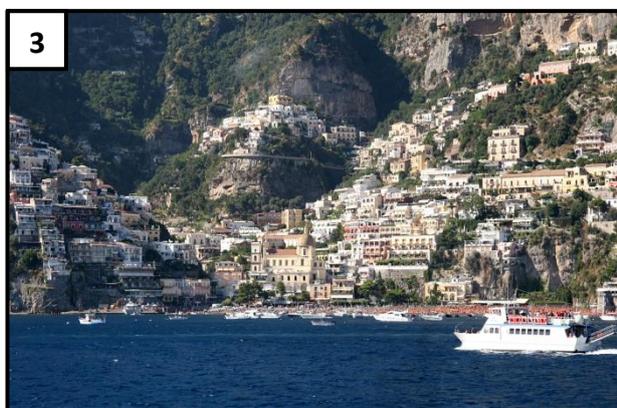
**Figure 04 :** Présentation de la ville de Positano et sa forme de développement



Source: <http://www.mackoo.com/italie/images/positano-carte.jpg> consulté le 27/03/2018



Source: [Google earth](https://www.google.com/maps/@45.63811,14.55025,15z) consulté le 27/03/2018



Source: [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/b/a/a5/View\\_of\\_Positano\\_from\\_sea.jpg/800px-View\\_of\\_Positano\\_from\\_sea.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/b/a/a5/View_of_Positano_from_sea.jpg/800px-View_of_Positano_from_sea.jpg) consulté le 27/03/2018



Source: [https://st.depositphotos.com/2850451/3437/i/950/depositphotos\\_34373289-stock-photo-positano-city.jpg](https://st.depositphotos.com/2850451/3437/i/950/depositphotos_34373289-stock-photo-positano-city.jpg) consulté le 27/03/2018

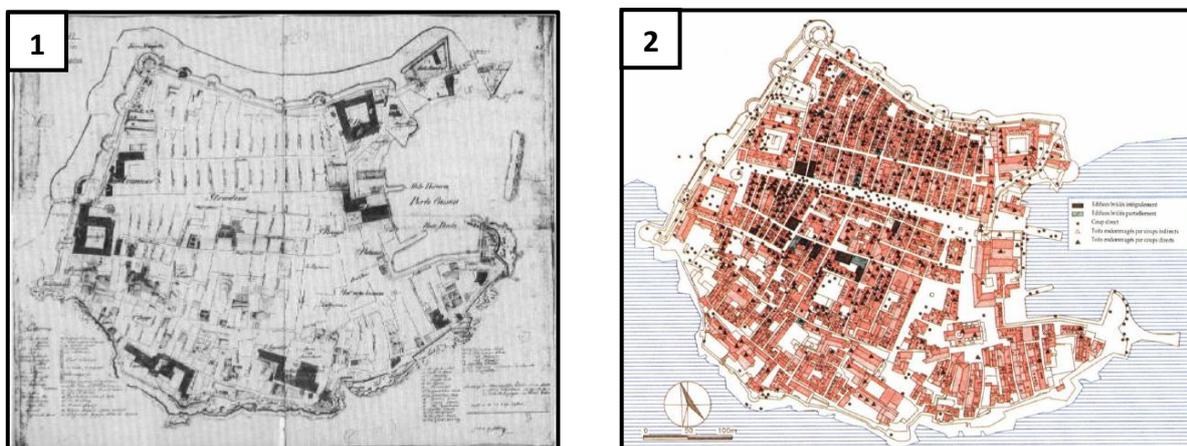
*La carte 01 représente le plan de Positano avec l'emplacement du bâti et des routes en suivant les courbes de niveau. L'image 02 représente une vue aérienne sur la ville. Les images 03 et 04 illustrent le développement du cadre bâti perpendiculairement à la mer.*

# ETAT DE CONNAISSANCES

## Cas de la vieille ville de Dubrovnik, Croatie :

La ville a été édiflée au Moyen Age dans la partie sud de la cte croate. Elle a commencé à se former sur des rochers abrupts surplombant la mer, séparés de la terre ferme par une baie peu profonde et un terrain marécageux. Son noyau historique est situé au pied du mont Serdj (Facteur naturel). La typologie accidentée du site a conclu à transformer les rues intérieures en escalier pour accéder aux terrasses de la ville. En allant vers la mer, le tracé est moins régulier et s'ouvre en s'élargissant. L'artère transversale va se rétrécir d'est en ouest (sens du développement de la ville). La spécificité de sa situation géographique a favorisé le développement du commerce et de la tradition maritime. Dubrovnik a toujours joué un rôle défensif pour la sécurité de son port d'où l'ensemble citadin a occupé une place importante dans l'histoire de son développement urbain par la construction d'une enceinte fortifiée.

**Figure 05 : Présentation du développement de la vieille ville Dubrovnik**



Source image 01 &02: <http://unesdoc.unesco.org/images/0009/000944/094464fo.pdf> consulté le 17/03/2018



Source: <https://voyages.ideoz.fr/wp-content/uploads/2017/07/dubrovnik-ville-fortifi%C3%A9e-1024x516.jpg> consulté le 17/03/2018

L'image 01 représente le plan de la vieille ville de Dubrovnik en 1831. L'image 02 représente son évolution en 1991-1992. L'image 03 illustre une vue aérienne de la ville avec le mont Serdj en arrière plan.

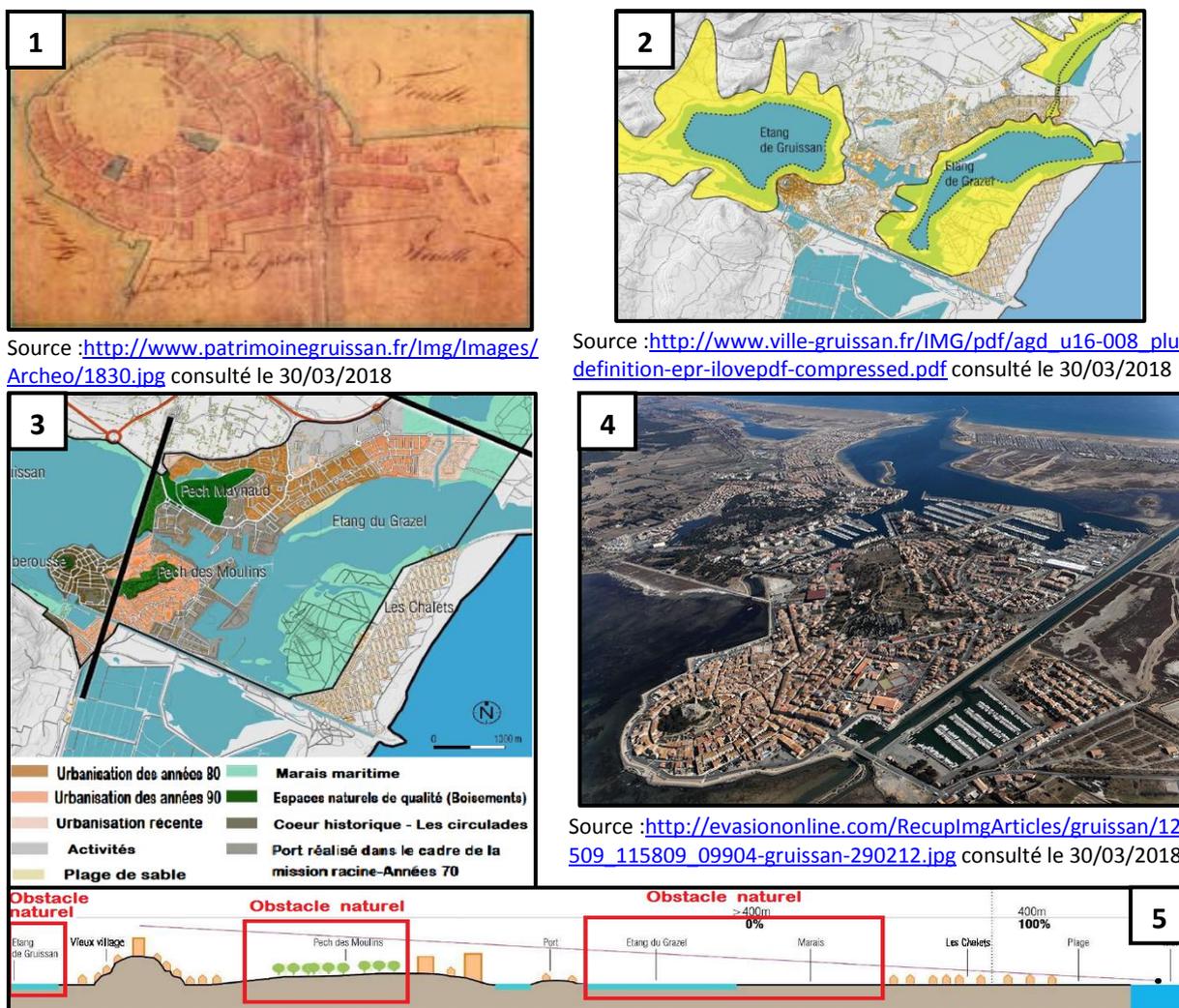
# ETAT DE CONNAISSANCES

## Exemples de villes littorales qui se développent sous forme satellitaire :

### Cas de la ville de Gruissan, France :

A Gruissan, l'espace est morcelé entre les reliefs (facteur naturel). Au sommet de la ville, il se trouve le château qui constituait à l'époque un lieu de protection de la population locale face aux nombreuses incursions de pirates. Suite aux affrontements, le château et le village ressortent dévastés et il sert alors de carrière de pierre pour reconstruire le village qui l'entoure aujourd'hui à ses pieds. Par la suite, une autre partie de la ville va se développer autour d'un massif calcaire. La fin du XXe marque un nouveau tournant urbain crucial pour Gruissan avec la construction, dans le cadre de la mission interministérielle d'aménagement touristique du littoral du Languedoc-Roussillon (facteur économique), d'un port de plaisance moderne suivi par l'aménagement du front de mer avec des chalets.

**Figure 06 : Présentation du développement de la ville de Gruissan**



Source : <http://www.patrimoinegruissan.fr/IMG/Images/Archeo/1830.jpg> consulté le 30/03/2018

Source : [http://www.ville-gruissan.fr/IMG/pdf/agd\\_u16-008\\_plu-definition-epr-ilovepdf-compressed.pdf](http://www.ville-gruissan.fr/IMG/pdf/agd_u16-008_plu-definition-epr-ilovepdf-compressed.pdf) consulté le 30/03/2018

Source : [http://evasiononline.com/RecuplmgArticles/gruissan/120509\\_115809\\_09904-gruissan-290212.jpg](http://evasiononline.com/RecuplmgArticles/gruissan/120509_115809_09904-gruissan-290212.jpg) consulté le 30/03/2018

Source image 03 & 05 : [http://www.ville-gruissan.fr/IMG/pdf/agd\\_u16-008\\_plu-definition-epr-ilovepdf-compressed.pdf](http://www.ville-gruissan.fr/IMG/pdf/agd_u16-008_plu-definition-epr-ilovepdf-compressed.pdf) consulté le 30/03/2018, traitée par l'auteur.

La carte 01 représente le plan cadastral de Gruissan en 1830. La carte 02 représente la délimitation du cadre bâti entre les deux étangs. La carte 03 représente l'évolution du tissu urbain à travers les années. L'image 04 est une vue aérienne sur la ville. L'image 05 illustre une coupe schématique sur la ville avec des obstacles naturels (Pech des Moulins, Etang du Grazet).

# ETAT DE CONNAISSANCES

## Cas de la ville de Rovinj, Croatie :

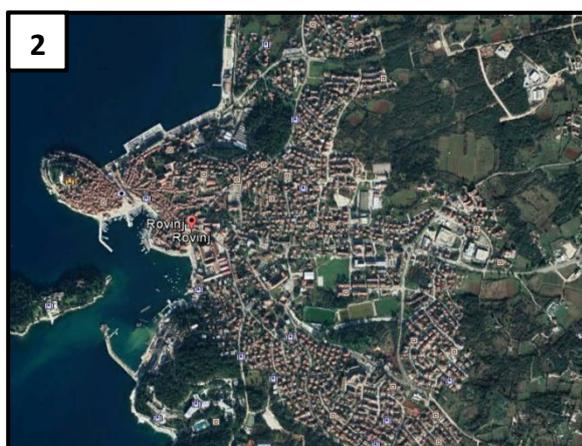
La ville de Rovinj est située sur la côte ouest de la péninsule d'Istrie. Un canal sépareit l'île de la terre-ferme. Après les attaques répétées, la ville s'est entourée par des murs. Au cours des siècles, Rovinj se développe dans un port crucial connu par son activité maritime. Le Moyen Âge a déterminé la structure urbaine fondamentale de l'île, avec ses rues étroites et sinueuses qui descendent en éventail, le long des pentes entre les terres agricoles.

Au fil du temps, les remparts médiévaux deviennent trop serrés pour la ville en pleine expansion. Pour cela, elle se propage entre les deux rangées des murs sur l'île, puis vers la terre-ferme, jusqu'à la couverture du canal. Les murs sont convertis en maisons d'habitation.

**Figure 07 : Présentation du développement de la ville de Rovinj**



Source : [https://lh3.googleusercontent.com/UQilkBOqUjKlYOZnha5cNcwYuPtI1luw4QDvVUFpoVPGIhDp2Uh95\\_DGn\\_80j6Zagl=s132](https://lh3.googleusercontent.com/UQilkBOqUjKlYOZnha5cNcwYuPtI1luw4QDvVUFpoVPGIhDp2Uh95_DGn_80j6Zagl=s132) consulté le 24/03/2018



Source : [Google earth](https://www.google.com/earth/) consulté le 24/03/2018



Source : <http://www.keywordsdoctor.com/bWFwYSByb3Zpbmo/> consulté le 24/03/2018

*L'image 01 représente le plan de répartition du cadre bâti de la ville de manière satellitaire par rapport au canal, au port ainsi les terres agricoles. Les images 02 et 03 représentent des vues aériennes sur la ville.*

# ETAT DE CONNAISSANCES

---

## ✓ *Les nouvelles tendances de développement:*

Aujourd'hui, le problème de foncier, particulièrement sur la bande côtière, caractérisé par une saturation et une littoralisation de l'espace ainsi les changements climatiques obligent à réfléchir à de nouvelles pistes pour gérer l'urbanisme sur des littoraux vulnérables à l'élévation du niveau marin. Les côtes basses et sableuses sont donc spécialement exposées à la problématique du changement climatique et à ses conséquences en matière d'érosion, de submersion et même les tsunamis. Pour faire face à ces phénomènes, les solutions traditionnelles (ouvrages lourds) de protection du littoral ne paraissent plus justifiées. Des nouveaux modes de gestion sont mis en place tels que :

- Le recul stratégique vers l'intérieur : il consiste à déplacer ou reculer préventivement les activités et les biens sur le territoire afin de les mettre à l'abri de la mer tout en permettant de restaurer le caractère naturel du site et de préserver son attrait touristique.
- S'éloigner du trait de côte et construire en hauteur : c'est une réponse aux besoins de densification des villes et l'une des solutions les plus fréquentes notamment pour s'enfuir du bruit.
- La mise en place de certaines lois par le secteur juridique qui déterminent la bande littorale afin de protéger les terres agricoles, les domaines maritimes publics (DMP), les sites historique etc.
- l'empiètement sur mer dont il y a deux formes :
  - Sur le bâti existant.
  - Sur des îles flottantes.

## **Exemple sur les nouvelles tendances de développement :**

### **Cas de Monaco, France:**

Monaco affiche le pays le plus densément peuplé au monde avec ses 2 km<sup>2</sup> pour 37 550 habitants<sup>4</sup>. En effet, le problème foncier se pose réellement et se complique avec une réglementation d'urbanisme, de plus en plus exigeante.

Pour répondre aux besoins d'espace, Monaco a été marquée par l'apparition des premières constructions en hauteur dès l'année 1960. L'urbanisme vertical, loin d'être obsolète, continue d'inspirer les projets actuels, faisant une part non négligeable aux constructions en hauteur telles que les luxueuse tours Odéon et Simona (Cf. fig.08, p.18).

La ville saturée mène aussi une politique d'urbanisation qui va s'étendre sur la mer. Entre 1966 et 1973, Monaco s'engageait à créer du terre-plein de Fontvieille de 23 ha de superficie par des fonds atteignant 30 à 35 m. le projet a connu par la suite une nouvelle extension « Fontvieille 2 », par des profondeurs allant de 40 à 80 m pour objet de créer une

---

<sup>4</sup> Les statistiques selon l'encyclopédie libre Wikipédia (Consulté le 26/03/2018).

# ETAT DE CONNAISSANCES

nouvelle cité marine. La ville se vit à la verticale avec des parkings sous-marins allant jusqu'à 4 niveaux.

Un futur éco-quartier construit sur mer est en cours de réalisation à Larvotto (2015-2025). Cette nouvelle extension va permettre un accroissement du territoire de 6 hectares. Il comportera un programme diversifié entre des logements de très grands luxes (collectifs et individuels), des commerces, des équipements publics, un parking public, un port d'animation et de larges espaces publics. Le projet prêter une attention particulière à l'insertion dans l'environnement notamment au respect de l'environnement marin (Cf. p.19).

## Les Perspectives futures :

Malgré la multitude des projets lancés, le relief et les courants marins rendent difficile toute nouvelle extension maritime. Des solutions ultra-marines ont été imaginées pour un futur plus lointain. De la « Venise monégasque » à la ville sous-marine, en passant par les péniches d'habitation et les îles artificielles, tout a été envisagé au-delà du rivage. Dans ce registre, Monaco sera peut-être un jour l'un des premiers États à expérimenter le concept de ville flottante, actuellement mis à l'essai au large de la Polynésie française. Le projet « Lilypad », conçu par l'architecte belge Vincent Callebaut, pour répondre aussi bien à la montée des réfugiés climatiques qu'à la sur-urbanisation des littoraux. C'est une île flottante qui se présente sous la forme d'une feuille de nénuphar géant d'Amazonie (Cf. p.18). Elle est composée de trois marinas et d'habitations végétalisées pouvant abriter jusqu'à 50 000 personnes. Un projet intéressant pour l'État monégasque qui appréciera non seulement sa large capacité d'accueil, mais aussi son respect de l'environnement.

**Figure 08: Illustrations des constructions en hauteur à Monaco**



Source : [http://www.lepoint.fr/images/2016/11/28/6332959lpw-6332984-monaco-principality-jpg\\_3926689.jpg](http://www.lepoint.fr/images/2016/11/28/6332959lpw-6332984-monaco-principality-jpg_3926689.jpg)  
consulté le 08/04/2018

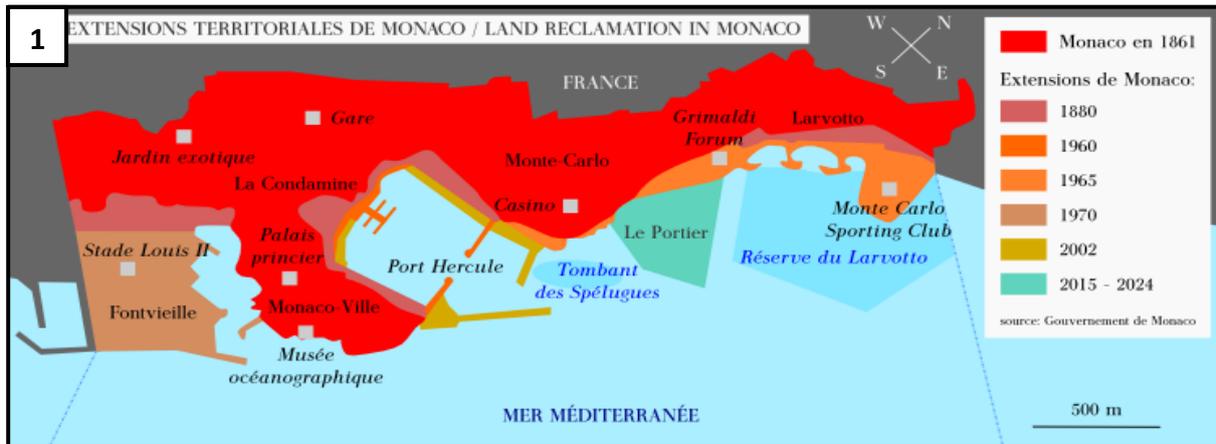


Source : <http://edito.nicematin.net/AM/pdf/09-07-2015-09-53-27.jpg> consulté le 08/04/2018

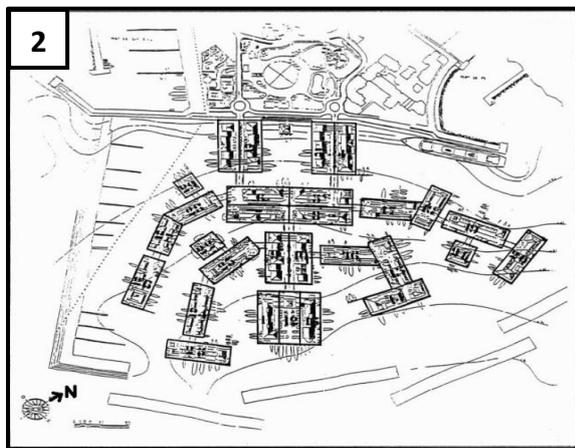
*L'image 01 représente la tour Odéon avec un nouveau record de 170 mètres de hauteur. L'image 02 représente la tour Simona de 90 mètres de hauteur.*

# ETAT DE CONNAISSANCES

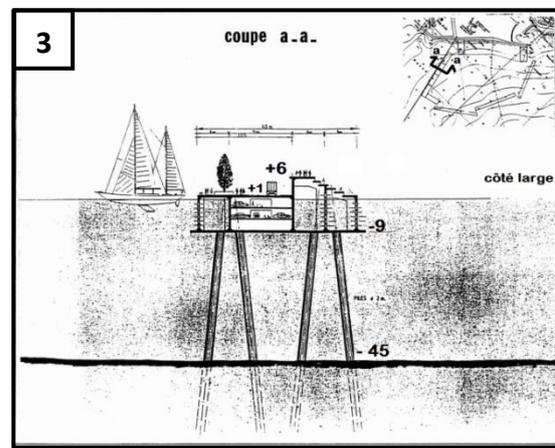
**Figure 09: Présentation des projets d'extension en mer à Monaco**



Source : [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c5/Monaco\\_depuis\\_since\\_1861.png](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c5/Monaco_depuis_since_1861.png) consulté le 08/04/2018



Source : [Revue LA HOUILLE BLANCHE/N° 8-1995. Page n°46](#) consulté en ligne le 08/04/2018



Source : [Revue LA HOUILLE BLANCHE/N° 8-1995. Page n°47](#) consulté en ligne le 08/04/2018



Source : [http://www.leparisien.fr/images/2016/09/01/6085831\\_presse-papiers-1.jpg](http://www.leparisien.fr/images/2016/09/01/6085831_presse-papiers-1.jpg) traitée par l'auteur, consulté le 08/04/2018



Source : <http://projets-architecte-urbanisme.fr/images-archi/2009/12/vincent-callebaut-projet-lilypad.jpg> consulté le 08/04/2018

La carte 01 représente le plan des extensions territoriales de Monaco à travers le temps. L'image 02 représente le projet d'extension en mer du quartier Fontvieille avec l'emplacement des caissons. L'image 03 est une coupe sur le même projet illustrant la profondeur des pieux métalliques de 45 mètres. L'image 04 représente le projet d'extension en mer d'éco-quartier Larvotto. L'image 05 représente le futur projet de la ville flottante «LilyPad».

# ETAT DE CONNAISSANCES

---

En résumé, nous pouvons dire que la forme de développement de la ville littorale est soumise à des facteurs à l'origine qu'ils soient naturels (la morphologie du terrain, le climat), économiques (activités touristiques, agricoles, industrielles) mais aussi des facteurs sociales et réglementaires. La ville littorale est considérée comme une combinaison de facteurs qui relèvent de la société, la dynamique du système résultant d'interactions complexes entre la dynamique naturelle et la dynamique sociale. Tout cela influencera sur son processus d'évolution et de formation.

## ✓ *Les aménagements urbains spécifiques:*

Aménager la ville littorale a pour objet de satisfaire les besoins humains sur cet espace fragile en tenant compte à la fois des contraintes qu'ils peuvent représenter et des menaces de l'urbanisation sur un environnement d'exception.

Nous trouvons des aménagements urbains spécifiques au littoral par leurs positions, leurs sens d'orientation vers la mer, leurs espèces de végétation et par le choix de mobiliers urbains. Ces critères leurs distinguent des aménagements que nous trouvons dans une ville intérieure.

Parmi ces aménagements, nous pouvons citer l'organisation des voiries qui découpent les îlots afin de maintenir la relation de la ville avec la mer qu'elle soit physique ou bien visuelle mais aussi pour renouveler la circulation de l'air dans la ville. En effet, il résulte des percées qui sont souvent caractérisées par une forte attractivité grâce à la diversité des activités que nous trouvons le long de leurs cheminements. Elles sont marquées ainsi par la présence de la végétation qui adoucit le climat (facteur naturel). Nous pouvons citer l'exemple du « boulevard Las Ramblas » à Barcelone et le « jardin d'essais » à El Hamma, Alger (Cf. p.21).

Il y a aussi les espaces publics dont il est remarquable qu'en ville littorale, l'importance est donnée beaucoup plus à l'espace extérieur que celui d'intérieur. Ce dernier offre un paysage superbe et des vues panoramiques sur mer à travers des terrasses, belvédères, promenades, parcs, placettes et jardins (Cf. p.22).

Il faut citer qu'il y en a autres aménagements propres au milieu littoral tels que les ports et les équipements qui y sont liés : les gares maritimes, école de pêche, etc. Nous allons les aborder de façon plus détaillée dans le deuxième chapitre de ce travail, à savoir la thématique spécifique en rapport avec ce type d'aménagement.

# ETAT DE CONNAISSANCES

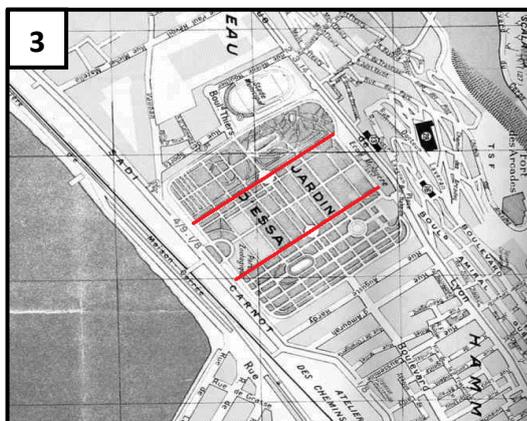
Figure 10 : Illustration des percées visuelles sur la mer



Source : [https://cdnmedia.rtl.fr/online/image/2017/0817/7789747758\\_trajet-ramblas.jpg](https://cdnmedia.rtl.fr/online/image/2017/0817/7789747758_trajet-ramblas.jpg) traitée par l'auteur, consulté le 10/04/2018



Source : <http://www.visiter-barcelone.info/wp-content/uploads/2016/07/LA-RAMBLA.jpg> consulté le 10/04/2018



Source : <http://algerroi.fr/Alger/hamma/images/0plan.jpg>, traitée par l'auteur, consulté le 10/04/2018



Source : <https://i.pinimg.com/736x/de/29/a5/de29a5578c71b0779d32e4b319cbcd34.jpg> consulté le 10/04/2018

La carte 01 représente le tracé du boulevard de Las Ramblas jusqu'à la mer. L'image 02 représente la forte attractivité en ce dernier. La carte 03 représente le plan du jardin d'essais. L'image 04 représente une percée visuelle du jardin vers la mer.

# ETAT DE CONNAISSANCES

Figure 11 : Présentation des aménagements des espaces publics en milieu littoral



Source : <http://easywebsite.net/images/Italy1549-CinqueTerre-Monterossa.jpg> consulté le 12/04/2018



Source : [https://lh3.googleusercontent.com/pG2XHIE2KamSQ\\_HVxRUN22boB8o4JHeGEHdKyliazNwlyAUNvgJccIIDIQxx1uQMkB1kcA=s128](https://lh3.googleusercontent.com/pG2XHIE2KamSQ_HVxRUN22boB8o4JHeGEHdKyliazNwlyAUNvgJccIIDIQxx1uQMkB1kcA=s128) consulté le 12/04/2018



Source : <https://i.pinimg.com/originals/de/1c/ab/de1cab454f03edaa5b9c5d743dc2cb99.jpg> consulté le 12/04/2018



Source : [https://lh3.googleusercontent.com/EJIWxWvY720cwPDwZ4feiDWtisTOI\\_p2QKTruccvz1cSR6\\_9ICUBKFhN18bCg-b5zeG=s127](https://lh3.googleusercontent.com/EJIWxWvY720cwPDwZ4feiDWtisTOI_p2QKTruccvz1cSR6_9ICUBKFhN18bCg-b5zeG=s127) consulté le 12/04/2018



Source : [https://i1.wp.com/www.lercio.it/wp-content/uploads/2013/01/rsz\\_9332\\_livorno\\_terrazzapct20\\_mascagni.jpg](https://i1.wp.com/www.lercio.it/wp-content/uploads/2013/01/rsz_9332_livorno_terrazzapct20_mascagni.jpg) consulté le 12/04/2018



Source : <https://mediacdn.tripadvisor.com/media/photo-s/05/e6/4b/97/cafe-des-delices.jpg> consulté le 12/04/2018

L'image 01 représente une promenade aménagée le long du rivage à Monterossa, Italie. L'image 02 représente les quais de Barcelone traités en bois. L'image 03 représente un Jardin aménagé en front de mer à Thessalonique en Grèce. L'image 04 illustre le belvédère Santa Luzia à Lisbonne, aménagé avec des pergolas recouvertes de végétations. L'image 05 représente la terrasse Mascagni à Livourne en Italie avec un superbe coucher de soleil. L'image 06 représente l'aménagement du café des délices à Sidi Bou Saïd en Tunisie, conçu en terrasse, surplombant le port et la plage.

# ETAT DE CONNAISSANCES

---

## 2.1.2 Particularités de la ville littorale sur le plan architectural:

Les projets conçus en zone littorale sont caractérisés par leur particularité architecturale qui est influencée par des critères liés à ce milieu complexe et vulnérable. Dans le but de comprendre comment les caractéristiques du milieu littoral influence sur la conception architecturale, nous nous sommes intéressés à étudier deux projets : L'atelier Renzo Piano Building Workshop à Gênes et la tour Simona de Jean Pierre Lott à Monaco. Cette étude abordera plusieurs critères à savoir : le contexte du projet, l'implantation, la forme, l'orientation, le traitement des façades, le choix des matériaux, la végétation etc.

### **Exemple 01: L'agence Renzo Piano Building Workshop**

#### **- Contexte du projet :**

« *Le contexte est un élément de richesse, un matériau où puiser ses idées, une partition à déchiffrer* » (R. Piano, 1987, p.64).

À travers cet exemple, nous allons voir comment Piano a pris en compte le contexte, non pas comme un élément abstrait mais comme un réel outil générateur du projet. Qu'il s'agisse de la topographie, du climat, de la mémoire culturelle, ou de la valorisation du site, créant ainsi une relation toujours unique entre le projet et son contexte.

Situé entre la montagne et la mer Méditerranée, Le projet est perché sur les collines au dessus de la mer, construit en 1989 à Punta Nave à quelques kilomètres de Gênes, dans une zone protégée de la côte ligurienne. Piano inscrit son atelier dans un contexte culturellement protégé dans lequel il s'y adapte formellement et matériellement. « *Le contexte inclut la nature, sous toutes ses formes, mais aussi les édifices voisins en respectant les constructions environnantes par l'emploi des matériaux similaires à la ferme et aux serres*» (Margaux GILLET, 2011).

#### **- Implantation, forme et orientation du projet :**

Piano a implanté son atelier dans une assiette de 1000 m<sup>2</sup> sur un terrain accidenté au bord de la mer. La zone est quasiment non construite ressemblant à une île déserte. L'architecte a fait ce choix en cherchant le calme et le silence nécessaires à la concentration et à la créativité.

Le bâtiment est composé d'un système de terrasses couvertes de verre et construites en pente progressive orientée vers la mer. Leur forme (comme l'aile de papillon) fait allusion à celle du lieu. Elle s'inscrit parfaitement avec la forme préexistante des serres traditionnelles trouvées sur la côte ligure (Cf. fig.12, p.24). « *Elle a pour vocation de rappeler les cultures en terrasse typiques des côtes plantées de vignes et abritées d'oliviers à travers lesquels elle bénéficie d'une large vue sur la méditerranée*» (Margaux GILLET, 2011)

# ETAT DE CONNAISSANCES

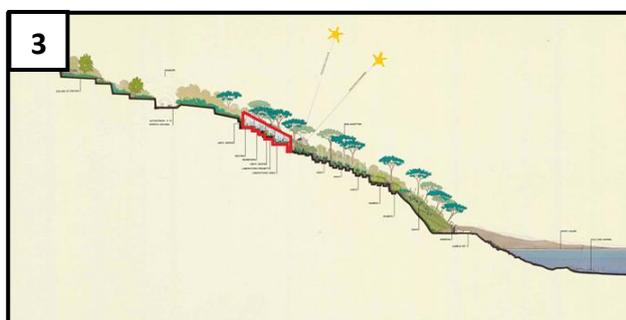
Figure 12 : implantation, forme et orientation de l'atelier RPBW<sup>5</sup>



Source : <http://www.fondazionerenzopiano.org/it/project/>, traitée par l'auteur, consulté le 15/04/2018



Source : <http://rpbw.r-ui-pro.com/> traitée par l'auteur, consulté le 15/04/2018



Source : [http://rpf.ice.spill.net/files/drawing\\_file\\_278\\_fr.jpg](http://rpf.ice.spill.net/files/drawing_file_278_fr.jpg) traitée par l'auteur, consulté le 15/04/2018

*L'image 01 représente l'implantation du projet entre la mer et la montagne. L'image 02 représente la relation entre la forme des terrasses du projet et les terrasses cultivées. L'image 03 représente une coupe de l'implantation en escaliers et de la toiture pentue.*

## **- Espace extérieur, une promenade paysagère :**

L'accès au projet se fait uniquement par un ascenseur à crémaillère ou par quelques centaines de marches en cas de panne. Cet esprit de l'architecte de s'éloigner le parking, en bas proche de la route longeant le littoral, rentre dans le respect du paysage et du cadre de vie existant.

Le funiculaire emmène le visiteur dans une promenade paysagère sur des dizaines de mètres, profitant de vues panoramiques sur la mer (Cf. fig.13, p.25).

## **- Façades et matériaux :**

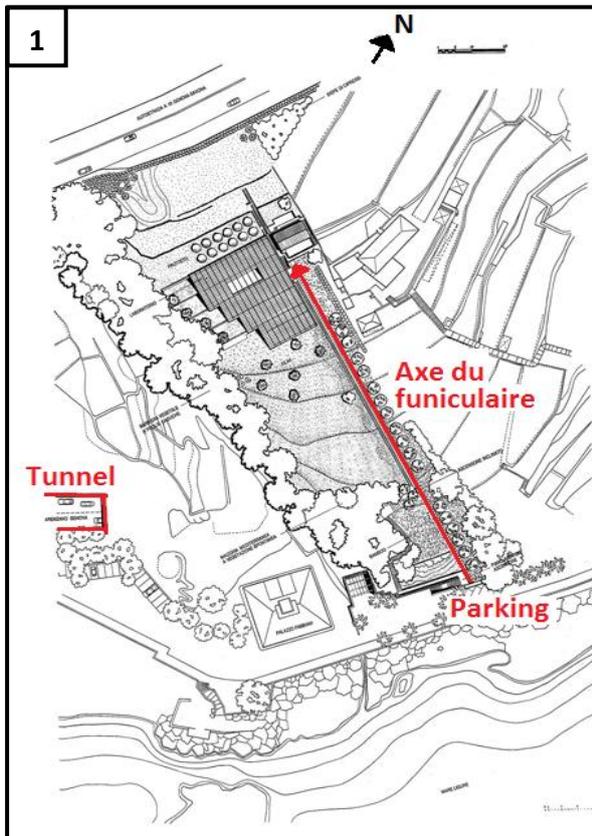
L'atelier est construit en bois, en acier, en pierre locale non taillée, en ardoise et en verre. Ces matériaux utilisés sont empruntés de l'ancienne ferme réhabilitée et conservée au nord du terrain et à laquelle le projet est accolée : « *la continuité avec l'existant est donc assurée en douceur* » (Buchanan Peter, 1993, p.76). À ciel dégagé, Le toit est composé de

<sup>5</sup> Renzo Piano Building Workshop

# ETAT DE CONNAISSANCES

vitres encadrées de bois, des poutres en lamellé-collé. Les parois sont quasiment faites de panneaux de verre non encadrés créant cette notion de transparence entre l'espace extérieur et intérieur. Elles sont aussi équipées des stores et persiennes extérieurs afin de réguler automatiquement l'intensité du soleil imprégnant les espaces intérieurs de lumière naturelle tout le long de la journée, sans laisser passer des rayons lumineux directs sur les plans de travail (Cf. fig. 14, p. 26)

**Figure13: Promenade paysagère vers l'Atelier RPBW**



Source : [http://rpf.ice.spill.net/files/drawing\\_file\\_274\\_fr.jpg](http://rpf.ice.spill.net/files/drawing_file_274_fr.jpg)  
traitée par l'auteur, consulté le 15/04/2018



Source : <http://www.fondazionerenzopiano.org/it/project/>  
consulté le 15/04/2018



Source : <http://rpbw.r.ui-pro.com/> consulté le  
15/04/2018

*La carte 01 représente le plan de masse du projet et la volonté d'isolement à l'échelle territoriale. Les images 02 et 03 représentent le funiculaire comme perte de perception entre l'intérieur et l'extérieur.*

## **- La végétation :**

L'atelier est une immense serre envahie à l'intérieur et à l'extérieur par tous types de plantes et de verdure, créant le sentiment d'une communion privilégiée avec la nature. La verdure est l'une des composantes essentielles de l'espace. Elle vient compléter le rapport du projet avec sa nature environnante. Les plantes qui l'entourent et qui pénètrent dans le bâtiment sont bien enracinées dans les zones de travail et sont clairement visibles à

# ETAT DE CONNAISSANCES

travers les parois de verre. La végétation joue un rôle de cloisonnement puisqu'elle permet la partition de l'espace intérieur en le laissant communiquer acoustiquement. Les jardins en terrasses sont prolongés à l'intérieur suivant les mêmes gradins dessinés en coupe. (Cf. fig. 15, p.27)

**Figure14: Matériaux utilisés et traitement des façades à l'atelier RPBW**



Source : Buchanan Peter, 1993, p.80-86.



Source : <http://rpbw.r.ui-pro.com/> consulté le 16/04/2018



Source : <http://rpbw.r.ui-pro.com/> consulté le 16/04/2018



Source : <http://rpbw.r.ui-pro.com/> consulté le 16/04/2018

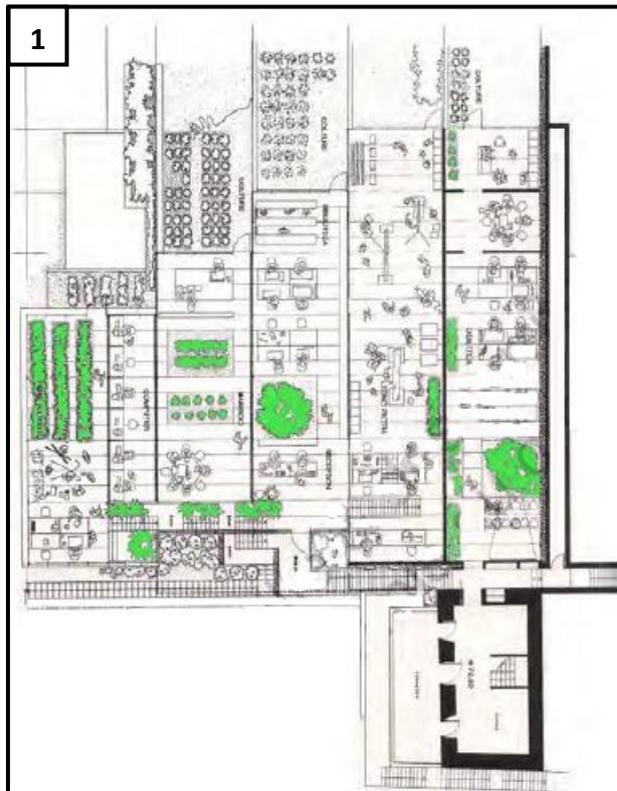


Source : <http://rpbw.r.ui-pro.com/> consulté le 16/04/2018

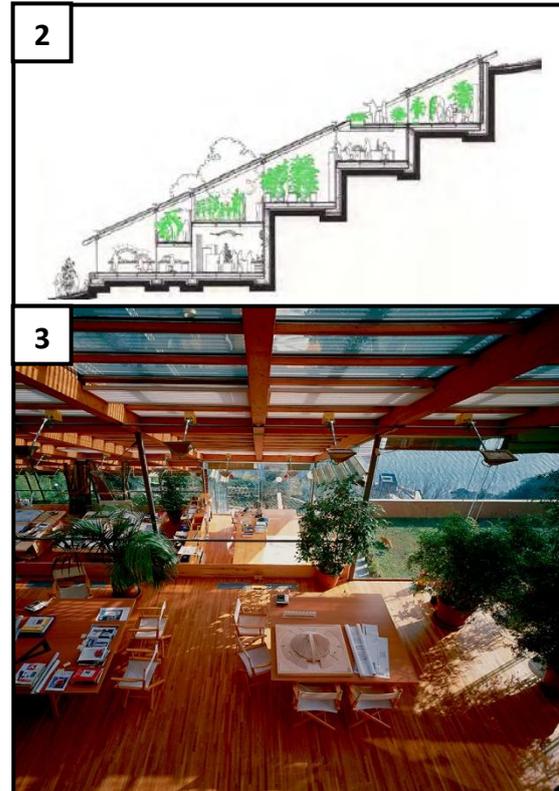
*L'image 01 représente les matériaux locaux utilisés dans la construction de l'atelier RPBW. L'image 02 représente la composition du toit en verres et en bois lamellé collé. L'image 03 représente les stores extérieurs intégrés dans la façade. L'image 04 représente les parois vitrées créant cette transparence et bénéficiant de vue sur mer. L'image 05 représente la lumière diffuse et zénithale même de nuit.*

# ETAT DE CONNAISSANCES

Figure 15 : Intégration de la végétation à l'atelier RPBW



Source image 01&02: Buchanan Peter, 1993, p.82.



Source : [https://4.bp.blogspot.com/-18XTY35CRXc/WPkcbWntR3I/AAAAAAAAURk/uTc7nnhW8fgPIbTu1qT7krCtFJ6hg7IBwCLcB/s1600/p133\\_RPCL.jpg](https://4.bp.blogspot.com/-18XTY35CRXc/WPkcbWntR3I/AAAAAAAAURk/uTc7nnhW8fgPIbTu1qT7krCtFJ6hg7IBwCLcB/s1600/p133_RPCL.jpg)  
consulté le 16/04/218

Les images 01 et 02 représentent le plan et la coupe intégrant la végétation dans l'espace intérieure. L'image 03 illustre le micro climat renforcé par la présence abondante de la végétation.

## Exemple 02: La tour Simona par Jean Pierre Lott, Monaco, France

La tour Simona est un immeuble d'habitation de 90 m de hauteur, construit en 2012 à Monaco par l'architecte Jean Pierre Lott avec Suzanne Belaieff, architecte associée dans l'opération.

### - Contexte du projet :

Le contexte du projet s'inscrit dans la nouvelle perspective de construire verticalement à cause de la crise du foncier que connaît le pays. Le Simona apporte un contexte urbain enrichi et une réflexion typologique sur le logement avec ses formes urbaines. Il donne naissance à une autre conception de la ville en réinventant les codes de l'habitat contemporain et en réécrivant le rapport entre dimension verticale et unicité du site. « Ce projet apporte des réponses aux besoins de densification des villes, qui ne peuvent plus se développer que sur des parcelles très réduites, et propose un renouvellement des formes urbaines », commente l'architecte Jean-Pierre Lott.

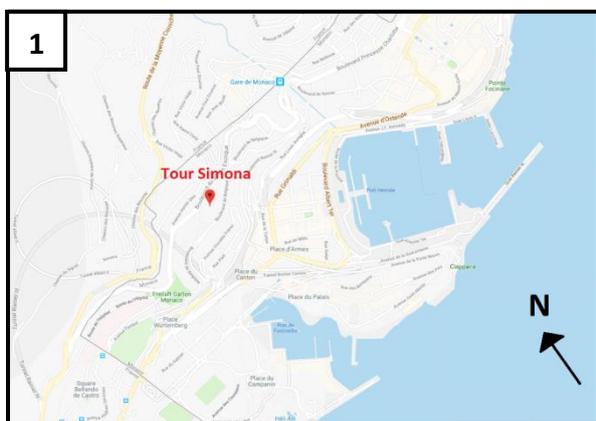
# ETAT DE CONNAISSANCES

## - Implantation, forme et orientation du projet :

Sur son œuvre, l'architecte Jean-Pierre Lott a dit : « *Compacité, densité, verticalité. La ville pousse, compresse, surgit. [...]* »

La tour est implantée dans un cadre exceptionnel au cœur de la verdure à proximité du Jardin Exotique sur une faible emprise au sol de 900 m<sup>2</sup> et de 400 m<sup>2</sup> seulement à partir du 6<sup>ème</sup> niveau. Le bâtiment est remarquable par sa géométrie riche et complexe. La verticalité se structure autour de deux volumes asymétriques alternant formes courbées et lignes droites verticales élancées. Les deux blocs sont reliés par des passerelles. Les appartements sont répartis sur deux niveaux en duplex dont chacun est orienté de manière à offrir une vue imprenable sur le panorama de la baie monégasque.

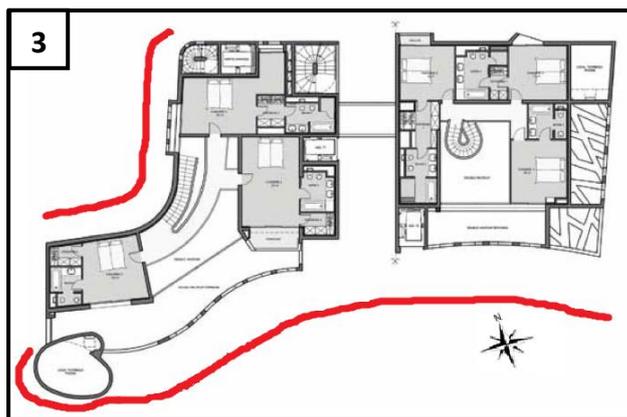
**Figure 16 : Implantation, forme et orientation de la tour Simona**



Source : Google maps, traitée par l'auteur, consulté le 20/04/2018



Source : <http://edito.nicematin.net/AM/pdf/09-07-2015-09-53-27.jpg> consulté le 20/04/2018



Source : [http://www.arcadata.com/medias\\_upload/moxie/Focus/LE\\_SIMONA/plan\\_simona\\_1.jpg](http://www.arcadata.com/medias_upload/moxie/Focus/LE_SIMONA/plan_simona_1.jpg), traitée par l'auteur, consulté le 20/04/2018

La carte 01 représente la situation de la tour Simona. L'image 02 représente l'implantation de la tour Simona par rapport à son contexte entre mer et jardin. L'image 03 représente le plan d'un appartement de l'immeuble avec la fluidité des formes utilisées.

# ETAT DE CONNAISSANCES

## - Traitement des façades et matériaux :

L'architecte a conçu l'immeuble d'une manière qu'il n'y aura pas mitoyenneté dont tous les appartements bénéficieront de quatre voir cinq façades. Celle du côté "Sud" est caractérisée par les ondulations de ses parois, par la résille géométrique en mosaïque blanche des brise-soleils qui protègent les terrasses et par le jeu des petites fenêtres qui rythment les parois. Nous remarquons aussi que la façade "Ouest" est animée par des percements aléatoires qui ponctuent le cylindre des piscines créant un jeu de lumière avec l'ombre. Les passerelles sont composées des pergolas entièrement végétalisées et leurs garde-corps sont en verre laissant passer la transparence. Les pavés dans les piscines sont ainsi de verre colorés servant à animer les façades. Tout l'immeuble est de couleur blanche reflétant le paysage méditerranéen et renforçant la protection solaire.

**Figure 17 :** Traitement des façades et matériaux utilisés dans le Simona

Source : <https://www.groupepastor.mc/fr/parc-immobilier/simona.html> consulté le 20/04/2018



L'image 01 représente la façade Sud, divisée en deux blocs et reliés entre eux par des passerelles. L'image 02 représente le traitement de cette dernière en résille de béton blanc treillissé. L'image 03 illustre la façade sud-ouest contenant le cylindre de la piscine. L'image 04 illustre son traitement avec des percements ovales. L'image 05 représente la grandeur des ouvertures donnant sur la mer.

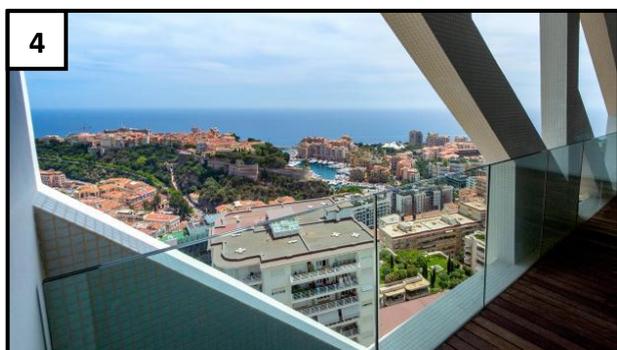
# ETAT DE CONNAISSANCES

## - les espaces de transition et de loisirs :

Chaque appartement est doté d'une piscine privée et de grandes terrasses afin de profiter d'ensoleillement et de vues sur mer. Au toit, nous trouvons ainsi une terrasse végétale équipée d'une grande piscine collective. L'immeuble contient une salle de fitness. Les passerelles forment une promenade reliant l'entrée du bâtiment au boulevard du jardin exotique bénéficiant d'une vue panoramique sur le parc Princesse Antoinette.

### **Figure 18 : Présentation des espaces de transition et de loisirs à la tour Simona**

Source : <https://www.groupepastor.mc/fr/parc-immobilier/simona.html> consulté le 20/04/2018



L'image 01 représente le hall d'entrée de la tour Simona. L'image 02 représente un balcon végétalisé d'un appartement. L'image 03 représente la piscine extérieure de la tour Simona. L'image 04 représente la vue sur mer par un balcon d'appartement. L'image 05 illustre la piscine intérieure.

# ETAT DE CONNAISSANCES

---

## 2.2 Cas de la ville littorale algérienne :

### 2.2.1 Généralités sur le littoral algérien :

Le littoral algérien constitue un véritable balcon sur la Méditerranée s'étendant de Marsat Ben M'Hidi à l'Ouest au Cap Roux à l'Est sur 1622 km et disposant d'une façade maritime importante. Il se caractérise par une succession de baies, plus au moins ouvertes séparées par des régions très escarpées, ainsi par sa diversité géomorphologique et climatique.

Le système de peuplement du territoire algérien est caractérisé par une forte polarisation sur la frange littorale d'une profondeur allant de 50 à 100 km d'Est en Ouest. « Environ les deux tiers de la population algérienne sont concentrés sur le littoral qui représente 4% du territoire seulement » (Malika Kacemi, 2013). Cette urbanisation démesurée du littoral algérien est caractérisée par les phénomènes de l'étalement urbain, accentué surtout après l'indépendance, au détriment des terres agricoles.

### 2.2.2 Présentation de la ville littorale Algérienne sur le plan urbanistique et architectural:

#### - Période post coloniale :

##### ✓ Sur le plan urbanistique:

Depuis l'indépendance, le littoral algérien a connu des transformations profondes et brutales d'où l'état a focalisé son intérêt sur le développement des grandes villes (Alger, Annaba, Oran) et quelques moyennes villes (Skikda, Mostaganem, Jijel) au détriment des petites villes qui sont restées délaissées. L'état est devenu à la fois le grand propriétaire immobilier et le promoteur d'une nouvelle phase de développement de l'urbanisation afin de faire face à la crise de logements suite à l'explosion démographique significative. En effet, les pouvoirs publics ont lancé des projets de construction avec des programmes de relogement: villages socialistes, zones d'habitat urbain nouvelles (ZHUN), lotissements, habitat évolutif en recourant à l'industrialisation du bâtiment qui n'a pas toujours obéi aux critères de cohérence, de qualité, de pérennité ni aux spécificités géographique et climatique du milieu littoral. Ils continuent à construire de la même manière sur une ville côtière comme sur une ville saharienne puisque les instruments d'urbanisme et de la construction mis en place ont les mêmes contenus et ne spécifient pas les particularités d'une région par rapport à une autre. Par exemple, le Plan d'Aménagement Côtier (PAC) comme instrument d'orientation en matière d'aménagement, basé sur les principes de la Loi littorale, s'inspire dans son application des Plan Directeur d'Aménagement Urbain (PDAU) et des Plan d'Occupation du Sol (POS). Cependant, ces derniers portent une vision terrestre et marginalisent souvent la dimension maritime. Le PDAU ne cite la mer que pour indiquer la position géographique ou pour l'identifier comme une contrainte à l'extension urbaine.

# ETAT DE CONNAISSANCES

Parallèlement à cette urbanisation accélérée et inappropriée, les villes littorales algériennes ont subi des nouvelles formes d'extension urbaine. « Elles se sont développées essentiellement sous forme de cordons plus ou moins étroits le long du rivage, aboutissant à une consommation importante du linéaire côtier » (Bouroumi T., 2010). Le phénomène d'exode rural s'est manifesté au niveau spatial par la prolifération de l'habitat informel avec ses différentes formes : les bidonvilles et l'habitat précaire, empiétant sur les marges des villes sans respecter aucune norme exigible. Ceci a engendré à la dégradation de la ville littorale algérienne et à la disparition de l'identité de cet espace unique au profit d'une occupation déstructurée et irréversible.

Le littoral algérien est aussi convoité par les activités économiques les plus diverses : industrielles (raffinerie), tertiaires (services) et touristiques (hôtels). Il existe donc une concurrence de l'espace entraînant un déséquilibre dans le développement de certaines activités par rapport à d'autres. Nous prenons l'exemple des aménagements industriels effectués sur le littoral Nord-Ouest algérien (Pôle industriel d'Arzew, construction de nouveaux villages tel que Cap Falcon, etc.) qui ont affaibli voir brisé l'équilibre de l'écosystème. « L'industrie pétrolière participe aussi à ce désastre écologique. Cependant, elle s'est accaparée de nombreux sites présentant d'importantes potentialités paysagères, culturelles et historiques, bloquant ainsi toute possibilité d'évolution pour d'autres usages liés à la mer, notamment liés au tourisme balnéaire. L'essor de cette industrie s'est soldé par un aménagement chaotique, issu d'une absence de planification. Les effets résultant de ces décisions sont aujourd'hui critiqués : par exemple, des communes ont été enclavées et privées de toute initiative sur leurs littoraux, et les agglomérations qui y sont localisées subissent quotidiennement les effets de la pollution et sont exposées en permanence aux risques d'explosions et d'incendies » (Malika Kacemi, 2006).

**Figure 19 :** Illustration de l'urbanisation de la ville de Jijel après l'indépendance



Source : <http://nsa38.casimages.com/img/2017/02/17/170217063437519500.jpg> consulté le 22/04/2018



Source : [http://jijelecho.com/IMG/jpg/La\\_plage\\_Kotama\\_ex-Casino\\_-\\_JIJEL.jpg](http://jijelecho.com/IMG/jpg/La_plage_Kotama_ex-Casino_-_JIJEL.jpg) consulté le 22/04/2018

L'image 01 représente l'étalement urbain du cadre bâti entre habitat collectif et individuel dans la ville de Jijel sans aucun égard à la vocation balnéaire. L'image 02 représente l'occupation urbaine inappropriée du front de mer de la plage Kotama à Jijel.

# ETAT DE CONNAISSANCES

## ✓ Sur le plan architectural:

Après l'indépendance, l'état a partagé son rôle constructif avec une multitude de petits promoteurs privés. Ceci a engendré des formes architecturales diverses : toit en pente, toit plat d'inspiration méditerranéenne et coupole d'inspiration arabo islamique. Les bâtiments classiques de l'époque coloniale et les bâtiments modernes sont mélangés sur le front de mer. D'un autre côté, le déficit en matière de production de logements et d'hôtelleries a poussé les citoyens à transformer leurs habitations à plusieurs étages afin de les louer aux estivants. Ils ont même transformé le rez-de-chaussée pour des buts commerciaux. Cette politique de « laisser faire » a rendu les villes littorales algériennes un champ d'expérimentation qui a perdu tout son caractère architectural hérité.

**Figure 20 : Présentation de l'architecture du cadre bâti du littoral algérien**



Source : Ghodbani, 2012.



Source : Ghodbani, 2012.



Source : Boustil, 2012.



Source : <https://image.slidesharecdn.com/plandetravail-150221133223-conversion-gate02/95/lhabitat-individuel-jijel-78-638.jpg?cb=1424525756> consulté le 23/04/0018

*L'image 01 représente des maisons construites sur des pilotis sur la plage de Terga à Ain Témouchent dans les années 1950. L'image 02 représente une maison de plage à Terga construite à l'origine sur des pilotis pour ne pas bloquer les échanges sédimentaires et l'écoulement des eaux de surface. Après, le rez-de-chaussée a été construit pour des raisons de location pendant l'été. L'image 03 représente le cadre bâti colonial (R+1) face aux mutations contemporaines (R+3): surélévation et ouverture des baies à plage El Djemila ex La Madrague à Ain El Benian. L'image 04 représente le traitement de façade d'une maison située à proximité du front de mer de Jijel par des décrochements des balcons à forme géométrique simple, l'utilisation de la pierre et des couleurs claires (blanc et beige).*

# ETAT DE CONNAISSANCES

---

## - Période actuelle:

Actuellement, l'état a lancé un programme de réaménagement des villes littorales afin de changer rapidement et radicalement leurs images et ce à travers des projets de grande envergure et à long terme. Nous citons comme exemple le réaménagement de la ville d'Alger qui englobe :

- La reconquête du front de mer autours de la place des martyrs, les terrasses du port, les piscines et bains naturels.
- La réalisation de grands projets urbains structurants comme la promenade de l'indépendance, le projet d'Alger médina (centre d'affaires et de loisirs des Pins Maritimes).
- La qualification des espaces urbains autour des grands équipements en cours de construction comme la faculté de médecine, la faculté de droit ou encore le stade de Baraki.
- La restauration des équilibres écologiques avec l'aménagement paysager des autoroutes et la Requalification d'oued el Harrach.

**Figure 21 : Présentation des projets "en cours" de réaménagement de la ville d'Alger**



Source : [https://4.bp.blogspot.com/-BRcghpc7uig/WxbIsIjHOVI/AAAAAABXsQ/\\_HINZJktz0ME5w\\_1ORKT8tdqa\\_R\\_KYB6wCLcBGAs/s1600/DSC0171.JPG](https://4.bp.blogspot.com/-BRcghpc7uig/WxbIsIjHOVI/AAAAAABXsQ/_HINZJktz0ME5w_1ORKT8tdqa_R_KYB6wCLcBGAs/s1600/DSC0171.JPG)  
consulté le 25/04/2018

Source : <https://www.alg24.net/wp-content/uploads/2017/05/Mosqu%C3%A9e-dAlger.png>  
consulté le 25/04/2018

*L'image 01 représente l'aménagement de la sablette d'Alger. L'image 02 représente le projet de la grande mosquée d'Alger.*

# ETAT DE CONNAISSANCES

---

## 2.2.3 Cadre juridique et réglementation de l'urbanisme en zone littorale:

Avec la montée de la conscience mondiale envers la protection des espaces sensibles dans le cadre d'un développement durable, l'Etat a mis en place certains instruments et lois qui permettront une utilisation durable du littoral en assurant une gestion rationnelle et adéquate des espaces littoraux en tenant compte des contraintes spécifiques aux zones côtières. Nous pouvons citer dans ce contexte certains textes juridiques qui ont été promulgués :

### ✓ **Loi d'urbanisme et d'aménagement du territoire (90-29) du 1<sup>er</sup> décembre 1990** <sup>6</sup>

C'est le premier texte ayant défini en « dispositions particulières à certaines parties du territoire » l'espace littoral. Les dispositions de ce texte s'appliquent à toutes les îles, îlots ainsi qu'une bande de terre d'une largeur minimale de 800 mètres longeant la mer et incluant l'intégralité des zones humides et leurs rivages sur 300 mètres de largeur dès qu'une partie de ces zones est en littoral tel que défini. En outre toute construction sur une bande de terre de 100 mètres de largeur à partir du rivage est frappée de servitude de non aedificandi, toutefois sont autorisées sur cette bande les constructions nécessitant la proximité immédiate de l'eau.

### ✓ **Loi n° 02-02 du 22 Dhou El Kaada 1422 correspondant au 5 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral** <sup>7</sup>

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

#### **Section I :**

#### **Dispositions générales relatives au littoral :**

**Art. 4.** - dans le cadre de l'élaboration des instruments d'aménagement et d'urbanisme concerné d'état, les collectivités territoriales doivent:

- Veiller à orienter l'extension des centres urbains vers des zones éloignées du littoral et de la côte maritime.
- Mentionner dans les documents d'aménagement du littoral comme aires classées et frappées des servitudes de non-aedificandis, les sites présentant un caractère écologique, paysager, culturel et touristique.
- Encourager et œuvrer pour le transfert vers des sites approuvés, des installations industrielles existantes dont l'activité considérée comme préjudiciable à l'environnement côtier.

**Art. 9.** - Il est interdit de porter atteinte à l'état naturel du littoral qui doit être protégé, utilisé et mis en valeur en fonction de sa vocation.

---

<sup>6</sup> Malika Kacemi, « Protection et valorisation du littoral en Algérie : législation et instruments : Le cas des communes littorales d'Oran », *Études caribéennes* [En ligne], 20 | Décembre 2011, mis en ligne le 15 décembre 2011, consulté le 25 Avril 2018.

<sup>7</sup> JORA N° 10 du 29 Dhou El Kaada 1422, 12 février 2002.

# ETAT DE CONNAISSANCES

---

**Art. 11.** - Les espaces réservés aux activités touristiques et notamment les activités balnéaires et les sports Nautiques, le camping et le caravaning, même à titre temporaire, sont définis par voie réglementaire qui en précise les conditions de leur utilisation. Ces activités sont interdites au niveau des zones protégées et des sites écologiques sensibles et font l'objet de prescriptions particulières dans les zones comprenant des sites culturels et historiques.

**Art. 15.** - Toute implantation d'activité industrielle nouvelle est interdite sur le littoral tel que défini à l'article 7 ci-dessus. Sont exclues de la présente disposition, les activités industrielles et portuaires d'importance nationale prévues par les instruments d'aménagement du territoire. Les conditions et les modalités de transfert d'installations industrielles au sens de l'article 4 alinéas 3° ci-dessus, sont fixées par voie réglementaire.

✓ **Loi n° 03-02 du 16 Dhou El Hidja 1423 correspondant au 17 février 2003 fixant les règles générales d'utilisation et d'exploitation touristique des plages**<sup>8</sup>

**Art. 2.** - La présente loi a pour objectifs :

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

✓ **Loi n° 03-03 du 16 Dhou El Hidja 1423 correspondant au 17 février 2003 relative aux zones d'expansion et sites touristiques**<sup>9</sup>

**Art. 1.** - La présente loi a pour objet de définir les principes et règles de protection, d'aménagement, de promotion et de gestion des zones d'expansion et sites touristiques.

Elle a pour objectifs :

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

---

<sup>8</sup> JORA N° 11 du 18 Dhou El Hidja 1423, 19 février 2003.

<sup>9</sup> JORA N° 11 du 16 Dhou El Hidja 1423, 17 février 2003.

# ETAT DE CONNAISSANCES

---

- La création d'un bâti aménagé et adapté au développement des activités touristiques et la sauvegarde de sa spécificité.

✓ **Décret exécutif n° 02-01 du 22 Chaoual 1422 correspondant au 6 janvier 2002 fixant le règlement général d'exploitation et de sécurité des ports**<sup>10</sup>

Il a pour objet de définir les règles générales d'exploitation et de sécurité des ports de commerce, de pêche et de plaisance, applicables dans les limites maritimes et terrestres du domaine public portuaire relevant de chaque port.

## Section 1

### Des zones portuaires clôturées

**Art. 7.** - Dans le cadre des dispositions précédentes, ont priorité d'implantation en zone clôturée :

- Les bâtiments, hangars et terre-pleins affectés au transit et à l'entreposage des marchandises.
- les installations spécialisées nécessaires à la manutention de marchandises telles que les silos, chais, terminaux à conteneurs, terminaux à pondéreux, parcs aux inflammables, entrepôts frigorifiques.
- Les installations spécialisées pour l'expédition et la réception des hydrocarbures ainsi que les stations de soutrage et de déballastage.
- Les gares maritimes, les abris pour le matériel portuaire, les ateliers de construction et de réparation navale.
- Les postes de secours de première intervention.
- Les stations de pilotage, de lamanage et de remorquage.

## Section 2

### Des zones portuaires non clôturées

**Art. 8.** - Les zones portuaires non clôturées sont réservées à des activités liées au trafic maritime et présentant un intérêt pour le port.

## Section 3

### Des zones réservées à la pêche et à la plaisance

**Art. 10.** - Les zones affectées à la pêche et à la plaisance, clôturées ou non, situées au niveau d'un port de commerce ou dans les ports aménagés exclusivement à cet usage, sont réservées aux seuls besoins de ces activités et de leur développement.

**Art. 11.** - Ont priorité d'implantation au niveau de ces ports et de ces zones :

- Les cases de pêcheurs ainsi que les installations de commercialisation, de conservation et de transformation des produits halieutiques;
- Les installations de réparation, maintenance et mise à sec des flottilles de pêche et de plaisance.

---

<sup>10</sup> JORA N° 01 du 22 Chaoual 1422, 6 janvier 2002.

# ETAT DE CONNAISSANCES

---

- Les foyers et cercles culturels destinés aux gens de mer et aux clubs nautiques.

**Art. 15.** - Les gares maritimes doivent être dotées par l'autorité portuaire de toutes les commodités et installations nécessaires à l'accueil, au transit et à la sécurité des passagers, de leurs véhicules et de leurs bagages.

### 3. Conclusion :

A travers ce que nous avons consulté et analysé dans ce chapitre, nous pouvons dire que les villes littorales ont certaines particularités qui rendent leur aménagement différent. Elles se caractérisent par leurs paysages et leurs fortes relations avec la mer. Elles se distinguent ainsi par leurs tailles (petites, moyennes et grandes) et par leurs vocations selon l'activité dominante (touristiques, agricoles, industrielle, etc.). Le processus de leurs formations et de transformations est du à des facteurs à l'origine qu'ils soient naturels, économiques, culturel, etc. ce qui influe sur leurs composition urbaines engendrant des formes parallèles à la mer, perpendiculaires et satellitaires mais aussi sur leurs compositions architecturales donnant un cachet typique au milieu grâce au traitement des façades, des couleurs et des matériaux choisis.

Cependant, en tant qu'espace convoité, les villes littorales connaissent aujourd'hui des grands problèmes d'aménagement face à leur concurrence vers la mondialisation. Elles ont confronté plusieurs phénomènes tels que l'artificialisation, la littoralisation, la densification et l'urbanisation qui ont induit de plus en plus à la dégradation du milieu marin, à une image urbaine décousue et des tissus sociaux détruits.

Les villes littorales algériennes ne font pas exception de cette situation alarmante. Depuis l'indépendance, le tissu urbain de ses villes est en détérioration à cause d'une urbanisation démesurée et une occupation chaotique perdant toutes leurs images urbanistiques et architecturales que jouissaient autrefois. Malgré les efforts étatiques de mise en place de certaines lois, ces dernières sont restées malheureusement la plupart du temps textes sur papier, sans efficacité vu le manque du contrôle et de suivi.

Face à cet état de fait, il est devenu indispensable d'opter pour un programme de réaménagement des villes littorales. Plusieurs projets ont été lancés dans plusieurs villes littorales méditerranéennes en tenant compte de leurs vocations principales. L'activité portuaire constitue le moteur de développement de ces dernières. Pour cela, il était temps de mettre en place un projet qui relie la ville avec son port. C'est dans ce contexte que nous aborderons le thème que nous avons choisi de traiter dans le deuxième chapitre de ce travail, à savoir « **La reconversion portuaire pour une nouvelle interface ville-port** ».

## Chapitre 02: Thématique spécifique

### *La reconversion portuaire pour une nouvelle interface ville-port*

#### 1. Introduction :

*« Le port et la ville ne se parlaient plus. Ils sont désormais bord à bord. Mais ce n'est plus le même désir. Pourquoi vouloir gommer ou ignorer le génie des lieux quand il se nourrit davantage d'échanges que de mythes? » (Gras P., 2003, p.42).*

Les villes portuaires, exceptionnelles par leurs emplacements en interface entre terre et mer, *« constituent des places d'échanges ouvertes sur le monde propices à l'émergence d'activités liées à la valorisation du processus de circulation »* (BOUBACHA E., 1997). Elles se caractérisent par une composition morphologique spécifique qui associe: *« l'avant pays (éventail de connexion maritime), l'arrière pays (aire de clientèle et de desserte terrestre) et le port celui qui fait la jonction entre les deux »* (A. Vigarié, 1979). Il constitue leur élément majeur, le moteur de leur développement et le catalyseur de leur urbanité. Cependant, *« 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 »* (C.Prelorenzo, 2011).

Plusieurs facteurs tels que la mondialisation, la concurrence et les différentes typologies du port ont influencé souvent sur la morphologie de la ville : l'évolution du commerce maritime mondial a progressivement déconnecté l'infrastructure portuaire de la ville en induisant à apparaître le système « ville/port » qui peut se concevoir aujourd'hui de manière spatialement différenciée; la ville d'une part et le port d'autre part.

Cette dissociation spatiale entre espace urbain et infrastructure portuaire a laissé d'importants délaissés industrielles et sites portuaires à revaloriser dans la ville. Pendant ces dernières années, cette question de reconquête de ces espaces délaissés est devenue un sujet d'actualité qui interpelle des chercheurs de différentes disciplines : géographes, urbanistes, architectes, économistes et même historiens. C'est dans ce cadre qu'il a été fondé le réseau mondial des villes portuaires : l'Association Internationale Ville Port (AIVP) qui rassemble les acteurs urbains et portuaires du développement des villes et des ports ainsi que leurs partenaires. Cela est justifié par la prise de conscience par ces acteurs de l'opportunité pour la ville et le port de redéfinir ces lieux abandonnés qui apparaissaient dans un premier temps comme un phénomène subi et indésirable notamment pour répondre aux enjeux de développement de la ville après qu'elle a tourné longtemps le dos à son port. *« L'ambition aujourd'hui est de proposer une nouvelle génération de transformations par lesquelles la ville et le port resteraient en partie combinés voir même intégrés d'une manière plus étroite et novatrice. Il s'agit (...) de transformer à nouveau la ville en une vraie ville portuaire »* (AIVP, 2005, p.25).

# ETAT DE CONNAISSANCES

---

La présente recherche s'inscrit dans le contexte de développement des connaissances au sujet d'intégration du littoral portuaire actif et du tissu urbain qui le côtoie. Plus précisément, elle se concentre sur les infrastructures portuaires obsolètes et délaissées et leur lien avec la ville.

Comment la reconversion de ces espaces délaissés peut-elle permettre à la ville de renouer avec son paysage portuaire?

Comment faire vivre ensemble la ville et l'espace portuaire malgré que les deux territoires soient séparés par leurs fonctions ?

Quel type d'aménagement de l'interface ville-port pourra-t-il ouvrir le port aux citoyens sans nuire à son activité ?

La reconquête des friches portuaires peut être le moyen de retisser les liens entre la ville et son port. Ces sites constitueront une figure de pionniers d'un développement urbain préfigurant la ville de demain.

La valorisation des espaces publics d'interface entre la ville et le port par des promenades et divers équipements dans la mesure de pouvoir mettre en évidence une association entre la ville et son poumon portuaire mais aussi créer un environnement urbain vivant pour les résidents et les touristes en présentant un visage contemporain et en offrant un nouvel espace pour les évènements publics.

L'objectif de cette recherche est de diagnostiquer la problématique de reconquête des interfaces urbano-portuaires pour refonder les liens entre la ville et son port. Pour cela, nous allons étudier des exemples des villes portuaires méditerranéennes qui montrent des reconversions d'espaces portuaires en espaces urbains tout en donnant une nouvelle image à la ville mais aussi en valorisant l'existence d'une architecture et d'un urbanisme portuaire trop souvent considéré comme un simple lieu technique.

## 2. Présentation générale des ports:

### 2.1. Définitions du Port :

- Dans l'étymologie grecque, port est un mot dérivé du mot latin « *portus* » qui signifie « passage ».

- « *Les dictionnaires ont jusqu'aux années 1930 défini le port comme "un enfoncement de la mer dans les terres", naturel ou artificiel, donnant aux bateaux un abri (un havre) contre vents, courants et tempêtes. Avec les progrès techniques les ports sont aussi devenus, comme certains aéroports, des avancées gagnées sur la mer* »<sup>11</sup>.

- Un port est une plate-forme intermodale d'échanges entre l'eau et la terre (Conseil Economique et Social, 1993).

- En géographie, un port est une infrastructure construite par l'homme, située sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac ou sur un cours d'eau, et destinée à accueillir des bateaux et navires.

---

<sup>11</sup> Définition selon l'encyclopédie libre Wikipedia, Consulté le 28/04/2018.

# ETAT DE CONNAISSANCES

---

- En urbanisme, nous définissons un port urbain comme « *un lieu marqué par ses diverses dimensions urbaines (loisirs, culture, résidence etc.), et portuaires (croisière, plaisance), ainsi ses espaces publics d'une vraie qualité paysagère, qui favorisent une mixité fonctionnelle et assurent l'intégration de la ville avec son port* » (OUNADJELA F. Z. et al., 2017).

## 2.2. Typologie des ports <sup>12</sup>:

Le port possède plusieurs caractéristiques qui permettent de le classer par rapport aux autres. Selon leurs activités, nous pouvons les classer en quatre catégories :

### ✓ Les Ports de plaisance :

Ces ports sont souvent situés près du centre des villes pour des raisons touristiques et pratiques (facilité d'accès et d'avitaillement). Ils participent certainement à la recomposition des territoires tant au niveau urbain qu'au niveau régional. Ils accueillent les bateaux de plaisance, de loisir et de compétition, à voile et à moteur. La plupart des bateaux sont de petite taille (inférieur à 20 m), et les places de port sont standardisées grâce à des pontons et des cat-ways.

### ✓ Les Ports de pêche:

Cette catégorie des ports constitue la plus nombreuse dans le monde. Ils sont caractérisés par leurs dimensions réduites et qui varient selon les bateaux accueillis : les chalutiers de haute mer partant pour plusieurs semaines auront besoin de plus d'espace de quai en revenant décharger leur cargaison, tandis que et les petits bateaux de pêche partant à la journée auront besoin de pouvoir décharger rapidement pour la criée. L'infrastructure est plus simple que pour un port de commerce : quelques quais ou pontons, une station de ravitaillement, et un moyen de vendre le produit de la pêche (marché à proximité), et éventuellement de le traiter avant la vente si cela n'a pas été fait sur le bateau.

### ✓ Les Ports de commerce :

Cette catégorie joue un rôle essentiel dans la mondialisation. Ils servent à accueillir les navires de commerce : ceci inclut le trafic des passagers sur les ferries et les paquebots et le transport de marchandises pour les navires cargo.

### ✓ Les Ports militaires :

Ils accueillent les navires de guerre. Nous pouvons trouver dans cette catégorie certains ports ouverts et d'autres fermés et interdits pour des raisons de sécurité tels que les bases de sous-marins. Ils peuvent inclure des écoles navales, des chantiers de réparation etc.

---

<sup>12</sup> Source de données : Wikipedia l'encyclopédie libre sur son site : <https://fr.wikipedia.org/wiki/Port>, consulté le 01/05/2018.

# ETAT DE CONNAISSANCES

Figure 22 : Présentation des types des ports selon leurs activités



Source : [https://www.francevoyage.com/visuals/photos/gruissan-26851\\_w300.jpg](https://www.francevoyage.com/visuals/photos/gruissan-26851_w300.jpg) consulté le 01/05/2018



Source : [http://cdn.nautal.com/blog/wpcontent/uploads/2015/12/Portocolom\\_01-1024x682.jpg](http://cdn.nautal.com/blog/wpcontent/uploads/2015/12/Portocolom_01-1024x682.jpg) consulté le 01/05/2018



Source : [http://www.leconews.com/images/2014/12/23/importations\\_853411\\_679x417.jpg](http://www.leconews.com/images/2014/12/23/importations_853411_679x417.jpg) consulté le 01/05/2018



Source : [https://france3regions.francetvinfo.fr/provencealpesotedazur/sites/regions\\_france3/files/styles/top\\_big/public/assets/images/2016/11/17/toulon\\_port\\_militaire.jpg](https://france3regions.francetvinfo.fr/provencealpesotedazur/sites/regions_france3/files/styles/top_big/public/assets/images/2016/11/17/toulon_port_militaire.jpg) consulté le 01/05/2018

L'image 01 représente le port de plaisance de Gruissan en France. L'image 02 représente le port de pêche Porto Colom à Majorque en Espagne. L'image 03 représente le port de commerce d'Alger. L'image 04 représente le port militaire de Toulon en France.

### 3. Ville portuaire et système « ville-port » :

Il n'y a pas une définition unique à la ville portuaire en raison de la complexité des mécanismes de son développement et la difficulté de « traiter un objet réel non identifié » (BRUNET R., 1997)

- La ville portuaire est définie comme « un nœud de circulation à l'interface des réseaux maritimes et terrestres » (M. Brocard, 1994). Elle est définie aussi en géographie urbaine comme étant un « peuplement urbain aux caractéristiques spécifiques dérivées de ses fonctions maritimes d'échange, d'initiative, de transport (...) ces fonctions différencient la ville-port des autres peuplements urbains régionaux et déterminent sa configuration physique, économique et sociale » (REEVES P., 1994. in. Ces ports qui créent des villes).

# ETAT DE CONNAISSANCES

---

La ville-port est définie comme étant une « cité dont l'essentiel de l'activité économique repose sur l'exploitation du trafic maritime, le port assurant l'interface technique indispensable à cette relation » (R. BORRUEY, 1994 in. Ces ports qui créèrent des villes).

« Le système ville-port fait référence aux relations que pouvaient entretenir les villes avec leurs ports pendant la révolution industrielle et jusqu'aux premières décennies du XXe siècle » (AUCAME, 2015).

« Le terme de ville portuaire se rapporte plus à une ville dotée d'un port intérieur et opérationnel. Quant au terme « ville-port », il définit aussi bien une ville portuaire qu'une ville dont le port a disparu, mais qui garde encore les traces de sa présence ou de son absence. Il manque peut-être à ce jour une réelle réflexion sur la différence entre ces deux termes » (HENRY, 2006).

## 3.1. Interface ville/port :

- Dans la littérature Française, « il s'agit d'un plan ou une surface de discontinuité formant une frontière commune à deux domaines aux propriétés différentes et unis par des rapports d'échanges et d'interaction réciproques »<sup>13</sup>.

- « En géographie, une interface est une zone limitrophe entre deux espaces (région, ville, pays) qui sert à des échanges commerciaux et culturels »<sup>14</sup>.

- En urbanisme, « les interfaces villes-ports sont des aires de contact entre les espaces portuaires et les espaces urbains de la ville. Il existe différents types d'interfaces selon qu'elle soit située entre un vieux port et un centre historique, entre un port de commerce et un quartier d'habitation ou encore entre un port et un espace naturel de campagne. Ces interfaces peuvent être aussi délimitées de diverses façons, avec des murs pour les ports de commerces ou des clôtures métalliques pour les ports militaires. Mais l'interface correspond juridiquement à la limite du domaine portuaire. Ainsi ces zones d'interface peuvent être des zones de conflits entre les différentes activités plus ou moins compatibles mais aussi des zones de mutations pour le développement de la ville » (Taussat. A., 2013).

« L'interface ville/port n'est plus perçue comme une ligne ou une frontière clairement définie sur carte et sur plan, mais il s'agit plutôt d'une surface forcément fortement allongée mais dotée d'une certaine épaisseur et qui n'est bien souvent pas homogène. Il serait utopique de prétendre qu'il y a une réponse unique en terme de traitements fonctionnels et urbanistiques de ces espaces de transition, et il serait par ailleurs erroné de penser que ceux-ci ne sont pas en interrelation avec, d'un côté, le port et, de l'autre, la ville» (AIVP, 2007, p.07).

« Pour les aménageurs portuaires, les interfaces urbano-portuaires sont avant tout des espaces tampon, pas nécessairement fixes dans le temps, puisque les ports ne cessent

---

<sup>13</sup> Dictionnaire encyclopédique Larousse (Edition 2009).

<sup>14</sup> Source de données : Wikipedia l'encyclopédie libre sur son site : <https://fr.wikipedia.org/wiki/Interface>, consulté le 03/05/2018.

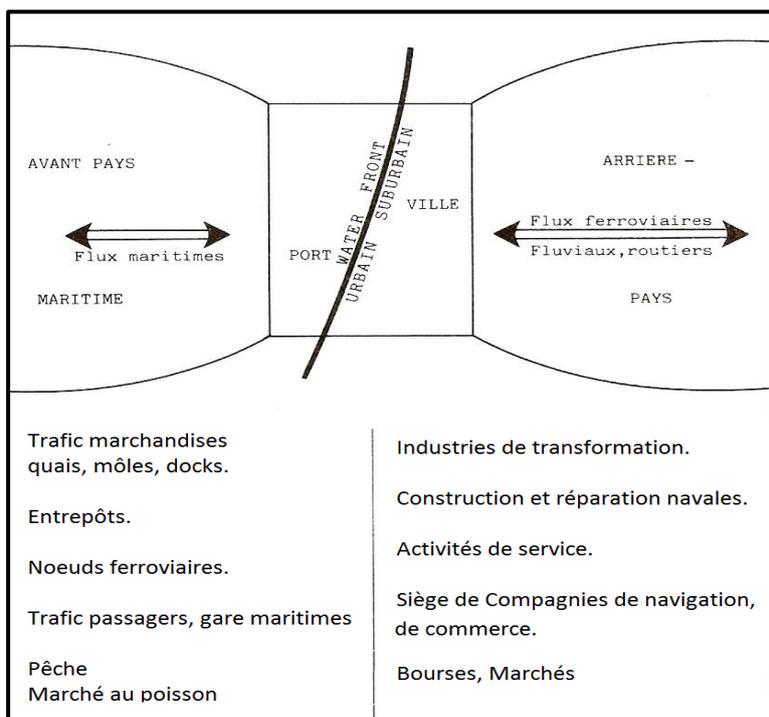
# ETAT DE CONNAISSANCES

*d'évoluer dans l'espace et que la frontière de demain ne sera pas nécessairement là où elle est aujourd'hui » (AIVP, 2007, p.07).*

En effet, ces interfaces présentent des caractéristiques changeantes au fil du temps et au fil du territoire.

**Figure 23: Relation ville/port 19<sup>ème</sup> et début du 20<sup>ème</sup> siècle**

Source : Challine Claude, 1994, p. 27



## 3.2. Clivage ville/port :

- « *La rupture entre la ville et le port est connue sous le concept du Clivage ville/port synonyme de ruptures et de dichotomie spatio-fonctionnelle entre ville et port* » (AOUISSI B.K, 2013).

- « *Sur le plan spatial, Le clivage ville/port se manifeste clairement à travers un phénomène de dissociation, les zones portuaires sont isolées du reste de la ville : barrières, clôtures, autoroutes, tant d'obstacles qui freinent l'accès directe vers le front d'eau* » (GRAVARI-BRABAS M., 1999).

## 4. Histoire d'évolution des relations entre la ville et le port :

Dès l'antiquité, les ports ont été souvent à l'origine de naissance de nombreuses villes. « *Le port et la ville formaient alors un système imbriqué et complémentaire créant des places d'échanges* » (M. Colin, 1995). Au cours des siècles, l'image du port et de sa nature ont fortement changé. Dans un premier temps, les ports maritimes occupaient des sites naturellement abrités. Ils étaient perçus comme un lieu d'espoir et de refuge. Leurs

# ETAT DE CONNAISSANCES

---

constructions et leurs aménagements étaient marqués par le souci militaire : fortifications, munitions et des châteaux forts. Du fait de leurs caractéristiques propres en tant que lieux d'accès, de production et d'échanges, leurs positions devenaient évidemment stratégiques et tournées vers le commerce maritime. Par la suite, après les grandes découvertes, le commerce maritime prit une extension considérable, ainsi que les guerres navales qui frappèrent pendant plusieurs siècles. Cela généra un extraordinaire développement des ports, se renforçant encore par les progrès techniques qu'ils ont connu au 19<sup>ème</sup> siècle pendant la révolution industrielle avec l'arrivée de la machine à vapeur, le début de l'utilisation du béton et les nouvelles technologies de dragage. Les échanges et le trafic maritime se densifièrent, resserrant les liens intercontinentaux. En effet, Le rôle et la spécificité des ports de commerce s'achevèrent de les séparer des ports militaires.

Au milieu du 20<sup>ème</sup> siècle, à partir des années 1970, de profonds changements sont venus réorganiser l'activité portuaire en fonction des exigences mondialisées du trafic maritime, reléguant au second plan sa relation avec la ville. Le progrès technologique dans la production et la navigation a conduit les anciens ports à s'étendre sur le littoral pour répondre à leurs besoins en matière de stockage et de conteneurisation. Cela se fait soit en milieu urbain, soit dans les faubourgs de la ville. Des Zones Industriales-Portuaires (ZIP) sont développées dans des proportions démesurées pour accueillir des nouveaux types d'industrie comme la pétrochimie ou la sidérurgie. Par conséquent, l'interface « ville port » autrefois intégrée se délite. Cela génère d'importants espaces délaissés appelés "friches portuaires". Il s'agit des territoires qui symbolisent l'histoire et la vocation portuaire initiale mais aussi des anciens équipements tels que les entrepôts et édifices destinés au stockage, les installations militaires, les grues etc. *« Faute d'une image de substitution, les friches constituent un véritable traumatisme identitaire pour les villes portuaires dont les habitants, en percevant dans l'espace autrefois si actif une image de désolation, développent une véritable nostalgie vis-à-vis de l'activité du passé »* (A. Vigarié, 1999 in. Gras, 2010, p. 188-189).

Au 21<sup>ème</sup> siècle, la reconquête de ces espaces abandonnés est devenue une problématique qui intrigue les acteurs urbains et portuaires. Ils trouvent que le décroissement du port et sa réintégration à la ville est devenue une nécessité. Ils cherchent à mettre en place un nouvel aménagement tout en maintenant une certaine vocation maritime compatible avec la ville afin de favoriser une meilleure cohérence et une meilleure mixité entre les espaces urbains et portuaires. Ils visent aussi à donner à la ville portuaire une nouvelle image tout en valorisant un foncier disponible mais aussi le patrimoine du lieu. *« Pourtant, loin d'avoir perdu leur dynamisme et leur puissance créatrice, les villes-ports constituent de véritables "laboratoires" du XXI<sup>e</sup> siècle, qui tendent à répondre aux mutations du monde urbain »* (Gras P., 2010).

Le tableau 01 résume la chronologie de l'évolution des rapports "ville-port" et divise l'histoire en 6 stades.

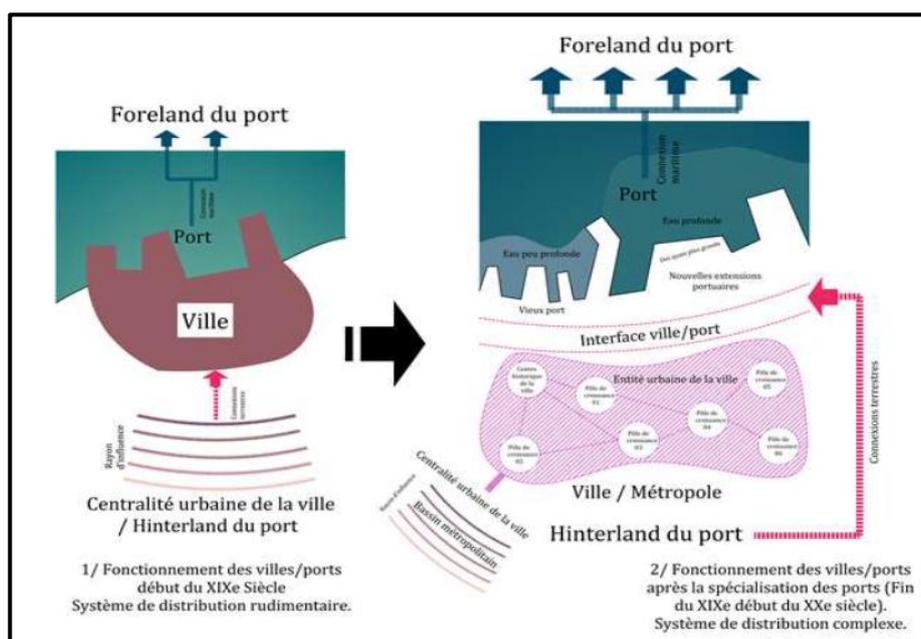
# ETAT DE CONNAISSANCES

**Tableau 01: Evolution spatiotemporelle des relations ville-port**

ETAPE	SYMBOLE ○ ville ● port	PERIODE	CARACTERISTIQUES
1. Ville-port primitive		Jusqu'au XIXe siècle	Association étroite spatiale et fonctionnelle entre ville et port
2. Ville-port en expansion		XIXe - début XXe	La croissance rapide commerciale et industrielle force le port à se développer hors des limites urbaines
3. Ville-port moderne		mi-XXe	Croissance industrielle (pétrole) et apparition de nouveaux équipements demandeurs d'espace
4. Retrait du waterfront		1960s - 80s	Les changements en technologie maritime induisent l'apparition de ZIP séparées
5. Redéveloppement du waterfront		1970s - 90s	Le port moderne consomme de grandes zones terrestres et maritimes ; le noyau urbain se renouvelle
6. Renouvellement des liens Ville-port		1980s - 2000+	La mondialisation et l'intermodalisme transforment les rôles portuaires ; les associations portuaires ; renouvelées ; le réaménagement urbain améliore l'intégration ville-port

Source : modifié de B. S. Hoyle, 1988, p.7, Département de géographie, Université de Southampton (traduit par l'Auteur)

**Figure 24 : Schéma illustratif du fonctionnement du système ville-port avant et après la spécialisation des ports après la révolution industrielle ; d'une simple entité en un système complexe et découplé**



Source : AOUISSI B.K., MADANI S., 2017, p.154.

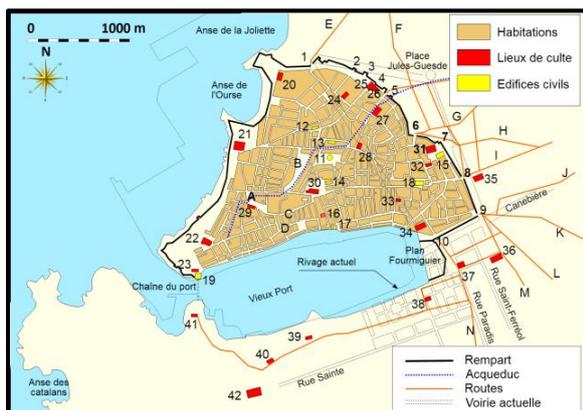
# ETAT DE CONNAISSANCES

## 5. Etude d'exemples :

### 5.1. Cas de Marseille, France:

Marseille est située au sud-est de la France, en Provence. Elle est limitée par la mer Méditerranée à l'ouest, le Garlaban à l'est et enserrée par les deux massifs de l'Estaque et de l'Étoile au nord et le massif de Marseilleveyre au sud. Sa façade maritime s'étend sur 57 km.

**Figure 25: Situation et limites géographiques de Marseille**



Source : <http://cafe-geo.net/wp-content/uploads/marseille-sortie-mars-2017-400x269.jpg> consulté le 08/05/2018



Source : [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/9c/Plan\\_de\\_Marseille\\_au\\_Moyen\\_%C3%A2ge.svg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/9c/Plan_de_Marseille_au_Moyen_%C3%A2ge.svg) consulté le 08/05/2018.

#### 5.1.1 Aperçu historique :

La ville de Marseille a été fondée il y a environ 2600 ans, par des grecs d'Asie. Ces originaires de la cité de Phocée ont fondé un comptoir dans la calanque du Lacydon (Vieux-Port actuel). Par la suite, la cité phocéenne a été transformée en ville romaine sans renier la culture de la civilisation grecque : théâtres, forums, bains impériaux, etc. De son côté, le port s'est développé avec de vastes entrepôts comme ceux des Docks romains édifiés le long du littoral. Il constituait le centre économique de Marseille jusqu'au milieu du 19<sup>ème</sup> siècle dont il jouait une place importante dans le commerce de la mer méditerranée. Cependant, ce développement économique ne s'accompagnait pas d'une réflexion urbanistique : « *dans l'absence d'un plan directeur, le grand port et les quartiers de travail qui l'accompagnent ont bloqué le développement urbain dans toute la partie nord de la ville* » (J. Greber cité par Roncayolo, 1990). La seconde guerre mondiale est venue réorienter les trafics portuaires vers le commerce des hydrocarbures, dans un contexte mondial très concurrentiel. En effet, le port va connaître une extension en dehors de la ville. En 1960, avec les progrès technologiques, les autorités françaises ont dédoublé le port en deux parties: Bassins Est au centre-ville, et, séparés par 50 km, Bassins Ouest dans la région de Fos et de l'Etang de Berre en tant qu'une nouvelle ZIP. Cela a influencé négativement sur la ville mère qu'a connue une stagnation mais aussi il a affaibli les liens existants entre la ville et le port qui ont été autrefois organiques. «*En 1980, le trafic des bassins Ouest à Fos était si important que les*

# ETAT DE CONNAISSANCES

*marseillais ne percevaient plus l'intérêt de garder le port dans le centre-ville et ils le voyaient comme une tâche dans la ville ou un spectacle désolant» (Aouissi K.B., 2013). Durant les années 1990, les activités de l'ancien port Est ont été délocalisées vers cette nouvelle ZIP libérant de vastes espaces.*

Les autorités locales n'ont pas trainé à trouver le moyen de réaménager ces espaces afin de revitaliser la dissociation entre la ville et le port. C'est dans ce cadre qu'ils ont lancé en 1995 une grande opération d'aménagement et de développement urbain au cœur de Marseille baptisée "EuroMed".

**Figure 26: Bassins Est et Ouest du Port Autonome de Marseille**



Source: Henry M., 2006 p.37



Source : [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/18/Marseille\\_Vieux\\_Port.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/18/Marseille_Vieux_Port.jpg) consulté le 11/05/2018



Source : <https://www.lantenne.com/photo/art/default/19697510-23475052.jpg?v=1516808160> consulté le 11/05/2018

*L'image 01 représente le plan de délocalisation des principales activités portuaire de l'Est (le Vieux Port) vers les nouveaux bassins et la ZIP de L'Ouest (Fos). L'image 02 représente le vieux port de Marseille (bassin Est). L'image 03 représente la nouvelle ZIP (bassins Ouest).*

# ETAT DE CONNAISSANCES

---

## 5.1.2 Analyse du projet :

Le projet d'Euroméditerranée est une opportunité que l'Etat a donnée à la cité phocéenne dans le but de répondre aux problématiques de la ville du 21<sup>ème</sup> siècle. Cette opération est présentée comme le projet susceptible de réconcilier Marseille ville-port et Marseille métropole régionale. Il a été fondé sur les trois piliers du développement durable (économique, social et environnemental) tout en respectant une cohérence d'ensemble.

Selon une étude d'AUCAM (Agence d'Urbanisme de Caen Métropole), les objectifs principaux soulignés sont:

- *Redynamiser l'économie locale afin de créer un centre tertiaire au rayonnement international.*
- *Améliorer l'habitat en réhabilitant certains quartiers et en construisant de nouveaux logements et équipements de proximité, en favorisant la mixité sociale.*
- *Renouveler l'interface urbano-portuaire.*
- *Renforcer les infrastructures de transport.*
- *Améliorer le paysage urbain de la ville et notamment sa vitrine maritime.*
- *Recréer des espaces publics.*
- *Élargir le centre.*
- *Rééquilibrage territorial de la ville; Procéder au rééquilibrage Nord-Sud de la ville.*
- *Implanter de nouvelles structures à vocation culturelle.*

(AUCAM, 2008, p.3)

« *L'un des enjeux majeurs du projet Euroméditerranée est de parvenir à créer, par ses aménagements, une mixité entre les usages de la ville et ceux du port, permettant un développement conjoint des deux entités* » (Marie Mazuy, 2015).

Afin de mieux comprendre cette opération, nous allons analyser certains projets conçus sur l'interface ville-port de Marseille et qui ont été conduits en étroite collaboration entre les acteurs urbains et portuaires. Ils voulaient ancrer la réflexion dans son histoire portuaire et dans son contexte actuel. Pour cela, Le port a abandonné la démolition de plusieurs bâtiments d'anciennes installations industrielles parce qu'il a pris conscience de son patrimoine infrastructurel. Ces projets articulent des espaces privés et des espaces publics.

Le projet Euroméditerranée est fractionné en deux phases. Dans sa première phase "Euromed 1" s'étend sur une superficie de 360 hectares. Ce dernier est découpé en trois secteurs : la ZAC (Zone d'Aménagement Concerté) de la Joliette, la ZAC Saint-Charles, la ZAC Cité de la Méditerranée qui s'étire sur une frange de 3,6 km de littoral entre le Vieux-Port et Arenç. Elle représente la vitrine du projet Euroméditerranée, tant par l'intérêt patrimonial du site que par son ambition en termes de rayonnement international et culturel.

# ETAT DE CONNAISSANCES

**Figure 27: Plan de la ZAC de la Cité de la Méditerranée**

Source : Euroméditerranée, indications rajoutées par l'auteur



*La figure ci-dessus représente le plan de la ZAC de la Cité Méditerranée englobant les différents projets de cette reconversion (le Silo d'Arenc, les Docks, l'esplanade du J4, les Terrasses du Port, le hangar J1, le J4 etc.) dont nous allons traiter certains d'eux.*

# ETAT DE CONNAISSANCES

- **J4, l'esplanade sur mer :**

Le J4 est un ancien domaine public maritime qui était dédié à l'origine au trafic des voyageurs entre la France et l'Algérie. Son nom J4 vient du nom des deux anciens hangars (J3 et J4) qui ont été démolis pour les besoins d'Euroméditerranée en 1997 pour qu'il soit aménagé en vaste espace public planté avec du mobilier urbain en bord de mer. Ce dernier occupe un emplacement stratégique à l'entrée du Vieux port, entre le Port Autonome et le Fort Saint-Jean, Surplombé par l'esplanade de la Major. « *Ce projet est plus classique que les autres puisque c'est seulement un espace délaissé par le port qui devient urbain* » (Régine Vinson, 2013). Une diversité d'évènements (concerts, cirques, jeux, etc.) est organisée à l'esplanade tout le long de l'année ce qui la rend un lieu apprécié par les marseillais qui viennent même pour profiter de la vue panoramique sur le port.

**Figure 28:** Présentation du réaménagement du J4 en esplanade sur mer



Source : Euroméditerranée



Source : Euroméditerranée



Source : Henry M., 2006



Source : [www.skycrapercity.com](http://www.skycrapercity.com), consulté le 23/06/2018

L'image 01 représente le plan de réaménagement du J4. L'image 02 représente Le J4 réaménagé, étude de définition. L'image 03 illustre un lieu de détente et de loisirs au J4, aménagé par des arbres, des bancs et des jeux. L'image 04 représente une vue aérienne sur l'esplanade.

# ETAT DE CONNAISSANCES

- **Le boulevard du littoral : une nouvelle articulation entre la ville et le port**

Le boulevard du littoral peut se décrire comme la colonne vertébrale de l'interface ville/port d'Euroméditerranée. Il fait 45m de large ce qui a permis d'avoir de nouvelles fonctions urbaines et une nouvelle pratique de l'espace public. Sa largeur donne place à des grandes promenades piétonnières et favorise les modes de transport en commun (le tramway et le métro). « C'est donc une nouvelle centralité qui est mise en place et qui valorise le port ainsi que la ville en créant de nouvelles attractivités urbaines et économiques. Sa façade Ouest est marquée par les grands hangars du GPMM, l'esplanade du J4 et ses percées visuelles vers la mer. La façade Est se dresse dans l'alignement des docks, se découpe pour laisser passer l'espace public (la place de la Méditerranée, la place de la Joliette et l'esplanade de la Major)» (S. Mahiou, 2013). Ce boulevard est marqué aussi par son traitement de sol et les espaces publics qui le desservent. Ceci a apporté une cohérence à l'interface urbano-portuaire.

**Figure 29: Illustrations du Boulevard du Littoral, Marseille**



Source : <http://projets-architecte-urbanisme.fr/images-archi/2013/05/plan-cite-mediterranee-marseille.jpg> , consulté le 24/06/2018, traitée par l'auteur.



Source : <http://thomasperreon.com/koken/storage/cache/images/000/197/DSC-1027,xlarge.1475512297.jpg> consulté le 24/06/2018

Source : <https://destimed.fr/local/cache-vignettes/L550xH413/p1160463copie-08169.jpg> consulté le 24/06/2018

La carte 01 représente le plan du boulevard du littoral s'étendant sur 2,5 km de long de la tour CMA-CGM en Est jusqu'au MuCEM à l'Ouest. L'image 02 illustre une vue sur le boulevard du Littoral. L'image 03 représente l'esplanade de la Major aménagée sur le boulevard du Littoral.

# ETAT DE CONNAISSANCES

---

- **Le silo d'Arenc:**

Le Silo d'Arenc est un bâtiment industriel construit sur pilotis en 1927 et qui servait au stockage des céréales jusqu'au 1984. Après 15 ans de sa fermeture, le projet de sa reconversion est le premier projet culturel à voir le jour sur la Cité de la Méditerranée. Il a pu être sauvé de la démolition pour qu'il soit reconverti en deux volumes distincts: d'une part, en un espace de bureaux de 4500 m<sup>2</sup> et d'autre part, en une salle de spectacles abritant 2 050 places en adéquation avec les activités touristiques portuaires. Les travaux de réhabilitation ont été confiés aux architectes Eric Castaldi et Roland Carta. Le bâtiment est inscrit en 2004 au patrimoine du 20<sup>ème</sup> siècle, ce qui a rendu obligatoire de garder l'architecture initiale du bâtiment dans sa réhabilitation. En effet, Les cellules en béton ont été cassées mais la façade extérieure est maintenue (Cf. fig. 30, p. 54). *« C'est l'ADN du bâtiment. Il ne fallait pas martyriser ce patrimoine transmis par l'histoire»*, affirme l'architecte Roland Carta. À l'extérieur, un monte-charge a été ajouté pour permettre d'acheminer du matériel jusqu'à la salle de spectacle, située à 16 mètres du sol. Trois niveaux de balcons y ont été ainsi aménagés. Régine Vinson, chargée de mission ville-port au Grand port maritime de Marseille (GPM) affirme que *« ce chantier a permis de vérifier que la création d'activités urbaines, surplombant le territoire portuaire en activités, était possible et plébiscitée par des investisseurs privés»*.

Après sa reconversion, Le Silo est devenu un lieu de visite patrimonial pour les touristes et même les citoyens.

- **La Digue du Large :**

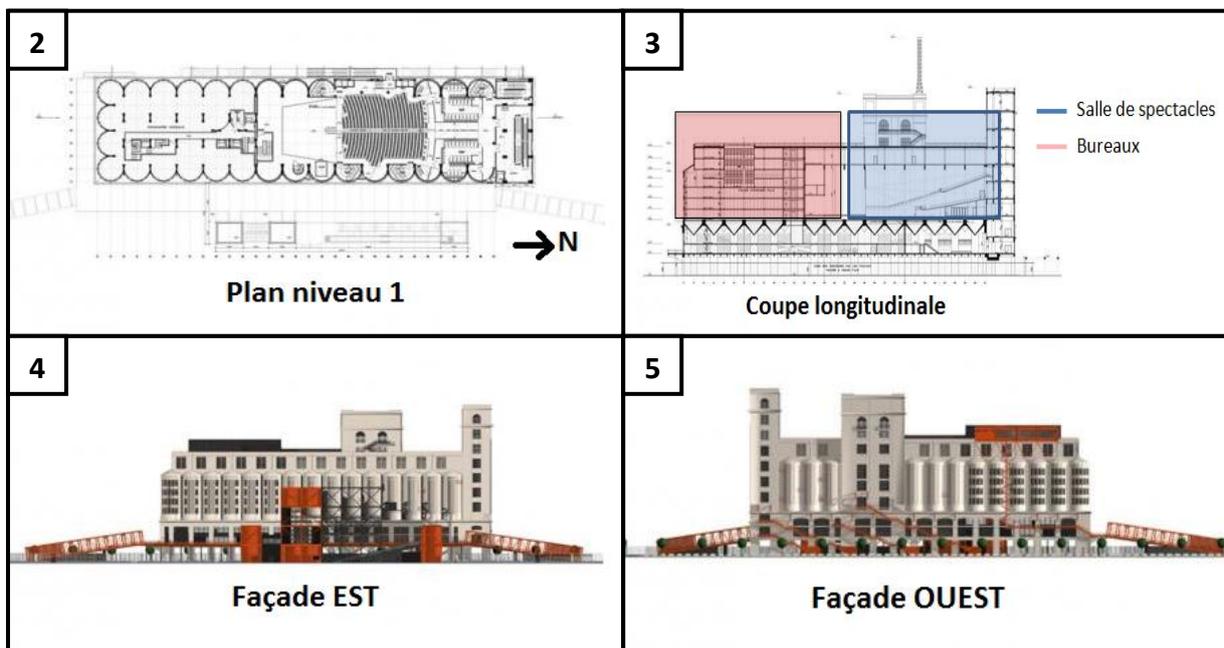
Après qu'elle a été fermée depuis plusieurs années pour des raisons de sécurité, le projet de rénovation de la Digue du large est au cœur du projet ville/port. C'est un lieu admiré par les marseillais permettant de se promener entre la ville et la mer tout au long de 7km. L'aménagement a été confié à l'artiste Kader Attia qui a constitué des blocs de béton blanc de diverses formes géométriques (escaliers, piliers, cubes) sur lesquelles les visiteurs sont invités à cheminer (Cf. fig. 31, p. 55). L'artiste qui a passé son enfance à Alger, s'est inspiré dans son aménagement des jeunes du quartier de Bab-el-Oued qui *« passent des heures, assis sur ces blocs, à regarder, comme hypnotisés, le va-et-vient des bateaux qui relie l'Algérie à l'Europe... "Les Terrasses" rappellent les toits immaculés de la Casbah d'Alger, mais aussi l'ensemble des villes méditerranéennes, avec une inspiration des architectes Fernand Pouillon et Le Corbusier»* (K. Attia, 2013).

# ETAT DE CONNAISSANCES

**Figure 30:** Présentation du projet de reconversion du silo d'Arenc



Source : <https://madeinmarseille.net/actualites-marseille/2017/09/silo-avant-travaux-eric-castaldi500x226.webp> consulté le 21/06/2018



Source : <http://www.castaldi-architecte.com/> consulté le 21/06/2018, traité par l'auteur



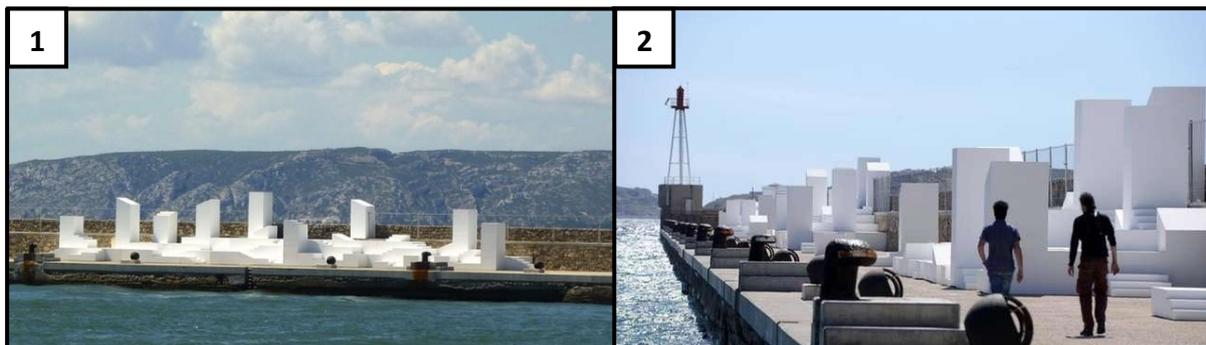
Source : <https://encryptedtbn0.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcSsI9NUyOivbWiHbO3-PebcBAj-sFLQp1X1QYYdM6ZVGPowV1B> consulté le 21/06/2018

Source : [https://img.aws.lacroix.com/2014/08/10/1190254/La-salle-spectacle-Le-Silo-pres-centre-ville-Marseille-genera-chiffre-affaires-15millionneuros2013\\_0\\_730\\_399.jpg](https://img.aws.lacroix.com/2014/08/10/1190254/La-salle-spectacle-Le-Silo-pres-centre-ville-Marseille-genera-chiffre-affaires-15millionneuros2013_0_730_399.jpg) consulté le 21/06/2018

L'image 01 représente le Silo avant sa rénovation. L'image 02 représente le nouveau plan du Silo. L'image 03 représente une coupe longitudinale du Silo divisé en salle de spectacles et bureaux. Les images 04 et 05 illustrent les façades Est et Ouest. L'image 06 représente la salle de spectacle d'intérieur. L'image 07 représente le Silo aujourd'hui après sa reconversion.

# ETAT DE CONNAISSANCES

**Figure 31:** Aménagement de la Digue du Large, Marseille



Source : <http://www.tourisme-marseille.com/wp-content/uploads/2015/08/kader-attia-terrasses-digue-du-large-marseille-700x394.jpg> consulté le 27/06/2018

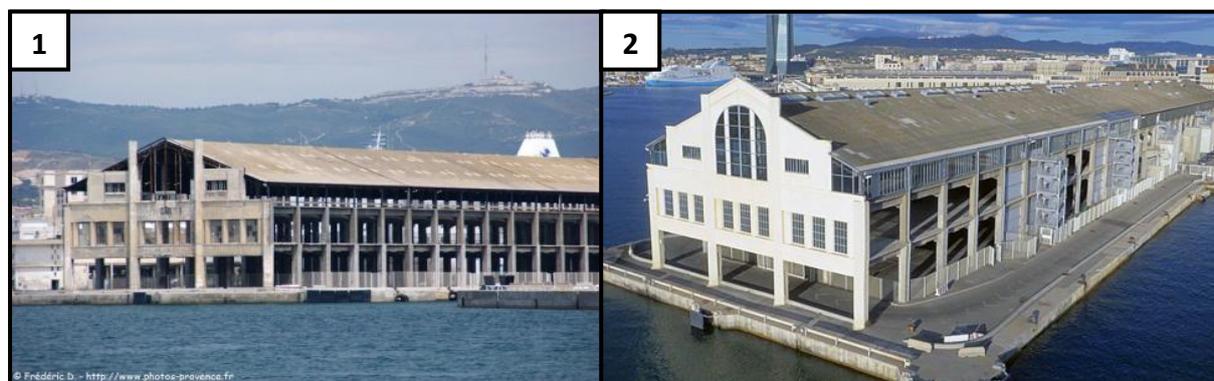
Source : <http://static0.viadeo-static.com/images/photos/0/1371530126113-0021im6wizz785x8-002kyid2niry36m/website> consulté le 27/06/2018

*Les images 01 et 02 représentent l'aménagement de la Digue du Large avec des blocs de béton peints à la chaux et des visiteurs qui se promènent.*

- **Le J1 :**

Le J1 est un hangar de deux étages en béton armé situé sur les bassins Est du port, entre le MuCEM et les Terrasses du port. Ce symbole du passé industriel et portuaire de Marseille a été partiellement rénové, dans le cadre du projet EUROMED, par l'architecte Catherine Bonte ainsi que Michael Muntéanu pour la rénovation extérieure (façade en verre, escaliers métalliques, pignons). Le bâtiment a été reconverti en gare maritime internationale pour qu'elle soit ouverte en 2013, année où Marseille était capitale européenne de la culture. L'embarquement de véhicules sur les ferries en partance pour l'Algérie se fait au niveau du RDC. Le 1<sup>er</sup> étage sert à accueillir les passagers et le 2<sup>ème</sup> étage accueille l'Institut de formation du port et de nombreux événements organisés par la ville.

**Figure 32:** Le J1 reconverti en Gare Maritime Internationale, Marseille



Source : <http://www.photos-provence.fr/marseille/port-marseille-7.jpg> consulté le 30/06/2018

Source : [http://www.marseille-port.fr/fr/Content/Images/Newsletter/News\\_Pro/Reporter/20-2015/NEWS\\_J1.jpg](http://www.marseille-port.fr/fr/Content/Images/Newsletter/News_Pro/Reporter/20-2015/NEWS_J1.jpg) consulté le 30/06/2018

*L'image 01 représente le hangar J1 avant sa reconversion. L'image 02 représente le J1 après sa reconversion en Gare Maritime Internationale.*

# ETAT DE CONNAISSANCES

---

- **Les Docks du quartier de la joliette :**

La reconversion des Docks de Marseille s'inscrit dans l'opération d'urbanisme d'ensemble Euroméditerranée et de revalorisation de ce patrimoine bâti du 19<sup>ème</sup> siècle selon les principes suivants :

- Le maintien des structures principales, et en particuliers les matériaux de base tels que la maçonnerie de pierre, voutains de briques, structures métalliques porteuses, serrureries.
- L'aménagement des cours intérieures donnant le jour aux parties les plus épaisses du bâtiment.
- L'aménagement d'une galerie piétonne centrale en RDC distribuant l'ensemble des programmes.
- L'implantation des noyaux techniques verticaux (escaliers, ascenseurs, réseaux fluides) assurant la mise aux normes d'accès et de sécurité.
- La rénovation de l'équipement intérieur des 8 niveaux pour une flexibilité des espaces adaptés à la diversité des entreprises.
- L'articulation des accès et stationnements avec l'aménagement général du quartier.

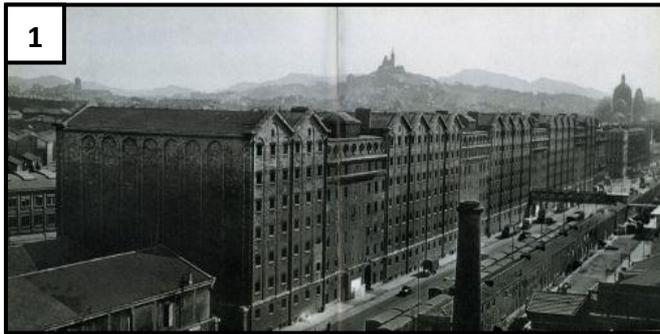
Le bâtiment était composé de 4 entrepôts, séparés par des murs épais afin d'éviter la propagation du feu en cas d'incendie, articulés chacun autour d'une cour. Il servait pour entreposer du papier et du blé, puis équipés de chambres froides. L'architecte marseillais Eric Castaldi a été chargé de l'opération de réhabilitation des docks qui a débuté en 1992. Les entrepôts sont reconvertis en bureaux pour plus de 3000 employés assortis de nombreux restaurants et cafés au rez-de-chaussée. Ceci a permis de développer une réelle dynamique dans le quartier, entre la ville et le port.

Après quinze ans de sa première reconversion, le bâtiment a connu une deuxième mutation, dédiée aux architectes italiens Alfonso Femia et Gianluca Peluffo de l'agence 5+1AA, pour offrir un nouveau lieu de rencontre, de convivialité et de détente aux habitants et aux touristes venant à Marseille.

Les principales transformations sont l'ajout de 65 nouvelles boutiques et les quatre cours dont deux ont été décaissées pour rendre accessibles les rez-de-chaussée en places publiques. Dans ces cours, des ambiances et des univers différents ont été créés en travaillant la pierre, les céramiques, la végétation, la transparence et à la lumière. Un défi dans ce bâtiment construit en pierre massive a été de modifier 50 ouvertures et notamment de le rendre accessible côté boulevard du Littoral (Cf. fig. 33, p. 57).

# ETAT DE CONNAISSANCES

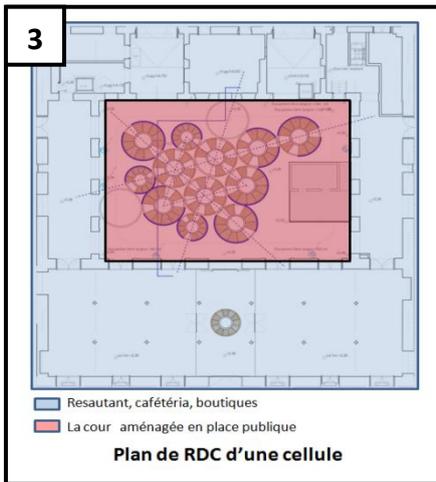
Figure 33: Présentation du projet de reconversion des Docks de la Joliette



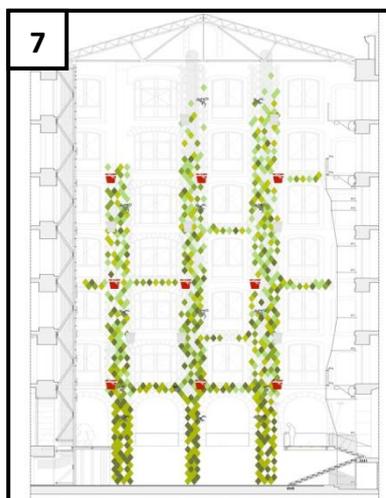
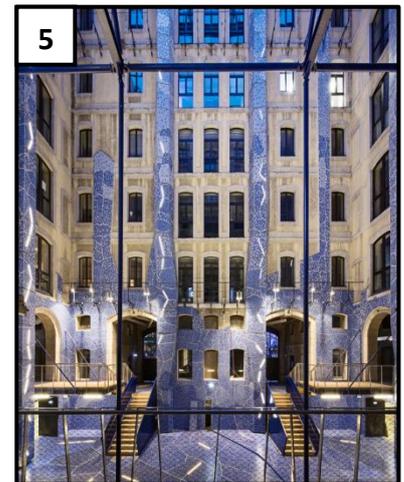
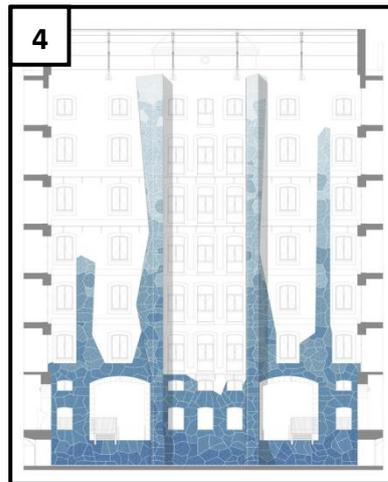
Source : [http://www.les-docks.fr/images/deco/illustration\\_docks.jpg](http://www.les-docks.fr/images/deco/illustration_docks.jpg) consulté le 22/06/2018



Source : <https://www.archdaily.com/785412/570d14ffe58ece322c00005b-marseilles-docks-5-plus-1aa-photo> consulté le 22/06/2018



Source images 03, 04 & 05: <https://www.archdaily.com/785412/marseilles-docks-5-plus-1aa/> consulté le 22/06/2018



Source images 06, 07 & 08: <https://www.archdaily.com/785412/marseilles-docks-5-plus-1aa/> consulté le 22/06/2018

Les images 01 et 02 représentent une vue d'ensemble sur les Docks de la Juliette avant et après la reconversion. L'image 03 représente le plan de réaménagement du RDC d'une cellule : restaurants, cafétérias et boutiques tout autour d'un patio couvert, aménagé en place publique tout en permettant de bénéficier du soleil et de la lumière du jour. Les images 04 et 05 illustrent la façade intérieure Nord, traitée avec la céramique bleue reflétant l'aspect de la mer. L'image 06 représente l'aménagement du patio. Les images 07 et 08 illustre la façade intérieure Ouest, décorée par la végétation.

# ETAT DE CONNAISSANCES

---

- **Les terrasses du port : un complexe commercial**

Durant l'époque industrielle, ce lieu était occupé par des hangars. Après de nombreuses années de sa fermeture, cet entrepôt monté sur pilotis a été reconverti dans le cadre du projet Euroméditerranée, en complexe ludico commercial de 40 000 m<sup>2</sup>, dans le but de mieux intégrer la ville et le port.

Le bâtiment est situé au cœur de la cité méditerranéenne. Il est limité au nord par les Docks de la Juliette et au sud par le Quai du Lazaret sur mer. Ce projet a été conçu par l'architecte français Michel Pétauud-Létang du cabinet 4A. Le choix architectural s'est porté sur un bâtiment « pont », au dessus du port : le centre commercial est implanté au dessus du terminal voyageur de la Joliette. Il comprend une promenade panoramique de 260 mètres de long et 15 mètres de profondeur. Il accueille ainsi plus de 10 000 m<sup>2</sup> dédiés aux activités de loisirs, promenade, restauration, sport et détente. Avec son architecture, le complexe commercial est intégré dans l'histoire et le paysage urbain de Marseille. Ses façades en pierre sont en harmonie avec celles des Docks (Cf. fig. 34, p. 59). Il offre ainsi une nouvelle ouverture sur la mer profitant des vues panoramiques et des plus beaux couchers de soleil. « *Les Terrasses du Port sont destinées à la fois aux marseillais mais aussi aux touristes et croisiéristes qui transitent sur le Port chaque année* » annonce l'architecte Michel Pétauud-Létang dans une interview lors de l'inauguration du projet en 2004.

- **MuCEM :**

Le Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée "MuCEM" est le projet architectural phare de cette opération. Il est implanté sur l'ancien môle portuaire "J4" sur l'esplanade de la Juliette. Ce choix correspond à une volonté de revalorisation de l'histoire et de la mémoire des populations méditerranéennes qui ont traversé et façonné ce lieu.

C'est l'architecte italien Rudy Ricciotti (associé à Roland Carta) qui a remporté le concours du projet en février 2004 pour qu'il soit inauguré en 2013, au moment où Marseille était Capitale européenne de la culture.

Le MuCEM se compose de deux plans carrés insérés l'un dans l'autre. Entre ces deux volumes, un vide dans lequel une rampe s'enroule autour des salles d'expositions et mène du rez-de-chaussée du musée à sa terrasse panoramique. La hauteur du bâtiment est de 19 m afin d'être aligné avec celle du fort Saint-Jean. L'architecte a conçu son projet comme un parcours architectural par la création des deux passerelles piétonnes qui relient les deux rives de la méditerranée mais aussi une nouvelle circulation est assurée entre le port et la ville.

Les façades du volume carré se composent de deux types d'enveloppes : une est faite d'une dentelle de béton sur les faces sud et ouest, les plus ensoleillées et l'autre est faite de verre sur les faces nord et est, privilégiant ainsi le vocabulaire de la transparence et de l'ouverture. Toutes les parties vitrées du bâtiment sont doublées d'un voile translucide en maille noire. Il permet de renforcer le confort visuel et la protection des œuvres face au fort soleil méditerranéen (Cf. fig. 35, p. 60).

# ETAT DE CONNAISSANCES

Figure 34: Les Terrasses du Port, Marseille



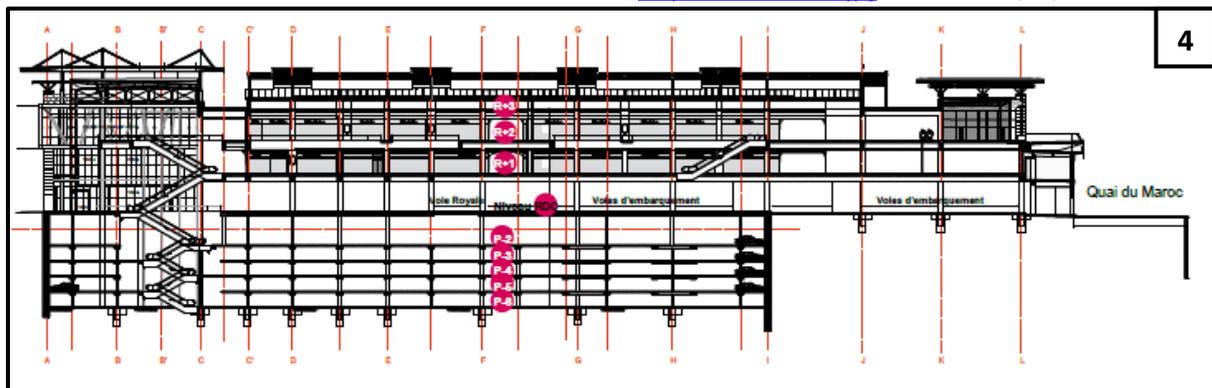
Source : <https://lebonsalon.com/wp-content/uploads/2017/05/projet-terrasses-port-marseille.jpg> consulté le 24/06/2018



Source : [https://lesbellesdusudbijoux.files.wordpress.com/2014/08/img\\_24741.jpg?w=640&h=426](https://lesbellesdusudbijoux.files.wordpress.com/2014/08/img_24741.jpg?w=640&h=426) consulté le 24/06/2018



Source : <http://www.tourisme-marseille.com/wp-content/uploads/2015/07/les-terrasses-du-port-marseille-12.jpg> consulté le 24/06/2018



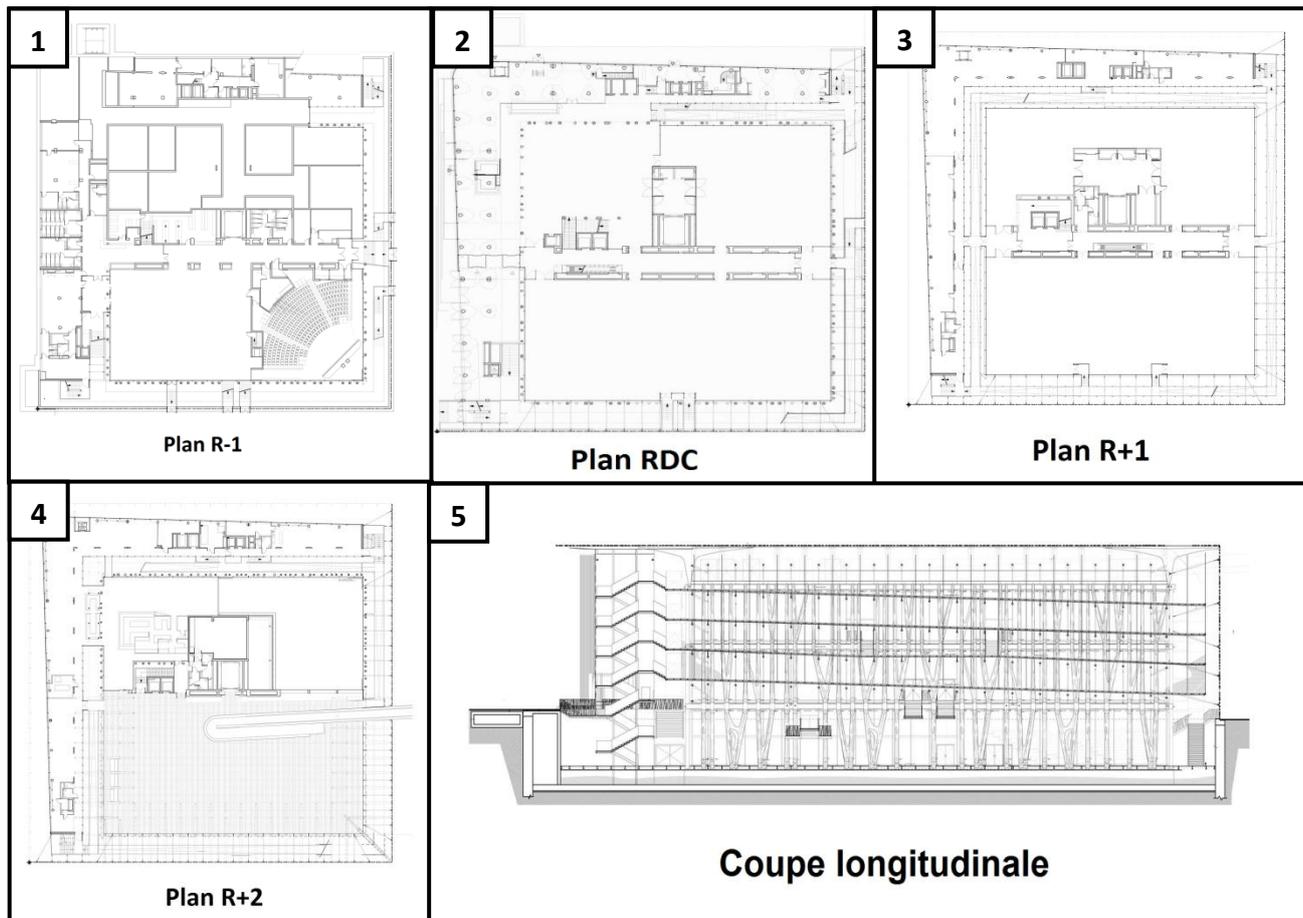
Source : MAGAZINE du port de Marseille Fos, N°22, Février 2011, p.6

L'image 01 représente une vue d'ensemble sur le projet. L'image 02 représente la façade en pierre et en acier, et ses cubes en verre qui encadre l'entrée principale face aux Docks et sur le boulevard du littoral. Elle est caractérisée par sa transparence. L'image 03 représente les terrasses avec une vue magnifique sur la rade. C'est un lieu de détente avec toutes ces chaises aménagées et de promenade aussi. L'image 04 représente une coupe longitudinale sur le bâtiment. Il comporte 6 niveaux de parkings souterrains, un centre commercial de deux étages et un toit terrasse réservé à l'événementiel.

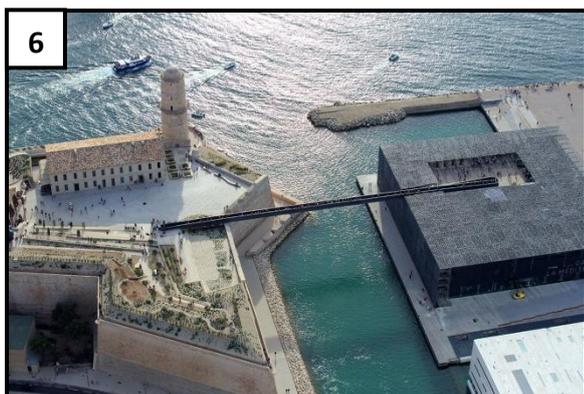
# ETAT DE CONNAISSANCES



Figure 35: Présentation du projet MuCEM, Marseille



Source : Thomas COUSSANES et al., 2013, p.13



Source : <http://www.mucem.org/.Moirenc.jpg> consulté le 01/07/2018



Source : <http://www.bonnasabla.com/wp-content/uploads/2015/09/colonnes-panneaux-dentelles-MuCEM.jpg> consulté le 01/07/2018

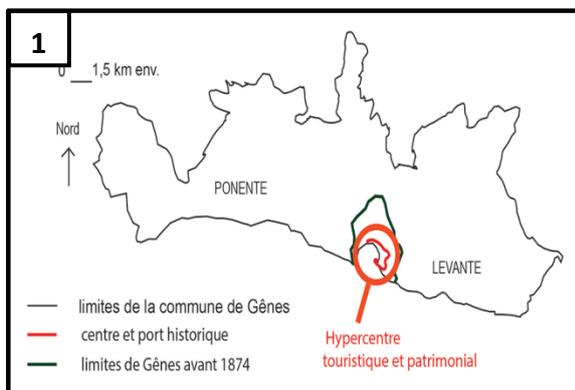
Les images 01, 02, 03 et 04 représentent les plans du MuCEM. L'image 05 représente une coupe sur la passerelle périphérique en façade sud-ouest. L'image 06 représente une vue aérienne sur le musée et la passerelle qui le relie au fort Saint-Jean. L'image 07 représente l'enveloppe en dentelle de résille de béton.

# ETAT DE CONNAISSANCES

## 5.2. Cas de Gênes, Italie:

La ville de Gênes est située dans la région de Ligurie, dans le Nord de l'Italie. Elle est construite sur une bande étroite de terre s'étendant sur 22 km de long et 9 km de large. Elle se trouve dans une baie naturelle, enclavée entre la mer et les montagnes. « Dû à l'Apennin qui forme une côte rocheuse, la ville subit un manque de grands espaces plats, ce qui restreint son expansion. La ville est d'ailleurs l'une des plus verticales au monde ». (Greco et Gazzola, 2003).

**Figure 36: Situation et limites géographiques de Gênes**



Source: <https://journals.openedition.org/espacepolitique/docannexe/image/3765/img-1-small580.png> consulté le 05/07/2018



Source : <https://www.luftbildsuche.de/foto/detail/stadtansicht-genua-provinz-ligurien-italien-173661.jpg> consulté le 05/07/2018

*La carte 01 représente le plan des limites géographiques de la ville de Gênes ainsi son hypercentre touristique et patrimonial. L'image 02 représente une vue aérienne sur la ville de Gênes.*

### 5.2.1 Aperçu historique :

La ville s'est développée autour du port naturel sur un site étroit entre la côte et les montagnes qui l'entourent. Durant le Moyen-âge, l'activité commerciale prend son essor: le port a dispersé ses installations sur des plates-formes flottantes, le long de la côte, privant la ville de sa relation à l'eau. En effet, la typologie du bâti de la première ligne de la ville est caractérisée par l'ouverture directe des rez-de-chaussée bordés de portiques sur l'espace de la rue, permettant de décharger les marchandises des chariots vers les zones de dépôt. Cela témoigne la relation organique entre la ville et son port à cette époque. Sur le plan urbanistique, le réseau des voiries prend une forme concentrique descendant toutes au port et prolongées sur l'eau par des quais de déchargement. Une symbiose totale était marquée entre les deux entités dont le port constituait également le cœur économique de la ville.

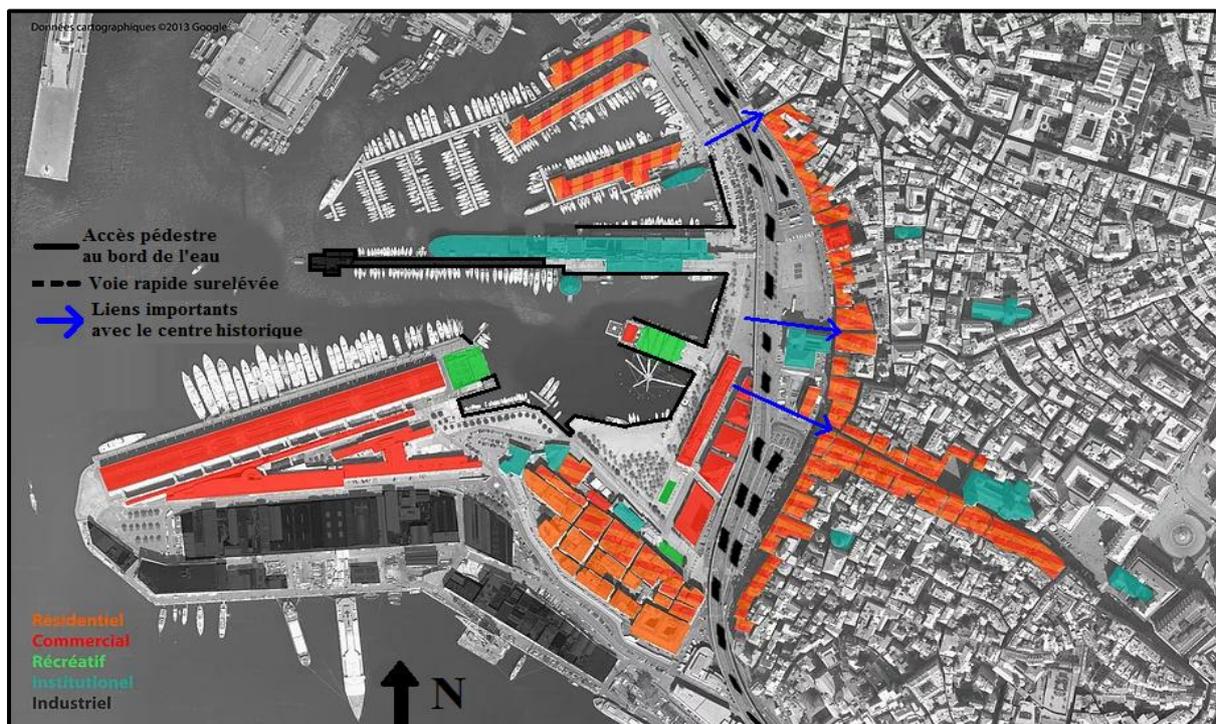
Pendant les années 1950-1960, le port s'est déplacé et la ville est restée fermée sur son port. À partir des années 1980, la crise industrielle a fragilisé l'activité portuaire de Gênes en influençant négativement sur la ville: des faillites, des licenciements et des friches

# ETAT DE CONNAISSANCES

sont apparues sur le front de mer. Le pont routier vient intensifier la fracture entre le centre-ville et le port. Le déplacement de l'activité à l'ouest de la ville libère une zone centrale, au cœur du centre historique. Donc un accès à la mer est devenu possible après qu'il n'était auparavant ouvert qu'aux travailleurs du port.

En 1992, Dans le cadre des célébrations du cinq centième anniversaire de découverte de l'Amérique par Christophe Colomb, la commune de Gênes a organisé une fête nationale. C'était l'évènement que les autorités locales l'ont saisi pour mettre en place un plan directeur de réhabilitation du vieux port à temps afin de le redynamiser. La ville a décidé de s'ouvrir sur son port auquel elle avait toujours tourné le dos. « Elle a voulu par un projet urbain et un aménagement portuaire ambitieux, gommer les stigmates de la crise industrielle et faire de son port un fer de lance d'une économie touristique où se mêle culture et fêtes » (Emmanuel Grange, 2015).

**Figure 37: Composition urbaine du vieux port de Gênes**



Source : [http://static.wixstatic.com/media/686d60\\_70989acfe83e4e25a48bbab4504808dc.jpg/v1/fill/w\\_915,h\\_580,al\\_c,q\\_85,usm\\_0.66\\_1.00\\_0.01/686d60\\_70989acfe83e4e25a48bbab4504808dc.webp](http://static.wixstatic.com/media/686d60_70989acfe83e4e25a48bbab4504808dc.jpg/v1/fill/w_915,h_580,al_c,q_85,usm_0.66_1.00_0.01/686d60_70989acfe83e4e25a48bbab4504808dc.webp) consulté le 06/07/2018, traitée par l'auteur

La figure ci-dessus représente la composition urbaine du vieux port de Gênes. Il contient des habitations (orange), des espaces commerciaux (rouge), des espaces de loisirs (vert), des équipements institutionnels (bleu) et des bâtiments industriels (noir). Nous remarquons aussi que la ville est séparée du port par la voie rapide surélevée.

# ETAT DE CONNAISSANCES

---

## 5.2.2 Analyse du projet :

« Mon projet pour l'Expo 1992, était basée sur une philosophie très simple: pour créer des projets architecturaux, dont l'utilité ne serait pas disparu avec les lumières des célébrations Columbus » (Renzo Piano, 1992).

Le projet a été dédié à l'architecte génois Renzo Piano qui voulait faire un don à sa ville natale. Le premier objectif était de relier le port au centre historique après que les deux entités ayant été trop longtemps séparés à cause de la construction du bâtiment de la douane au 19<sup>ème</sup> siècle, démolie pour laisser place au chemin de fer, qui à son tour a cédé sa place pour l'autoroute surélevée.

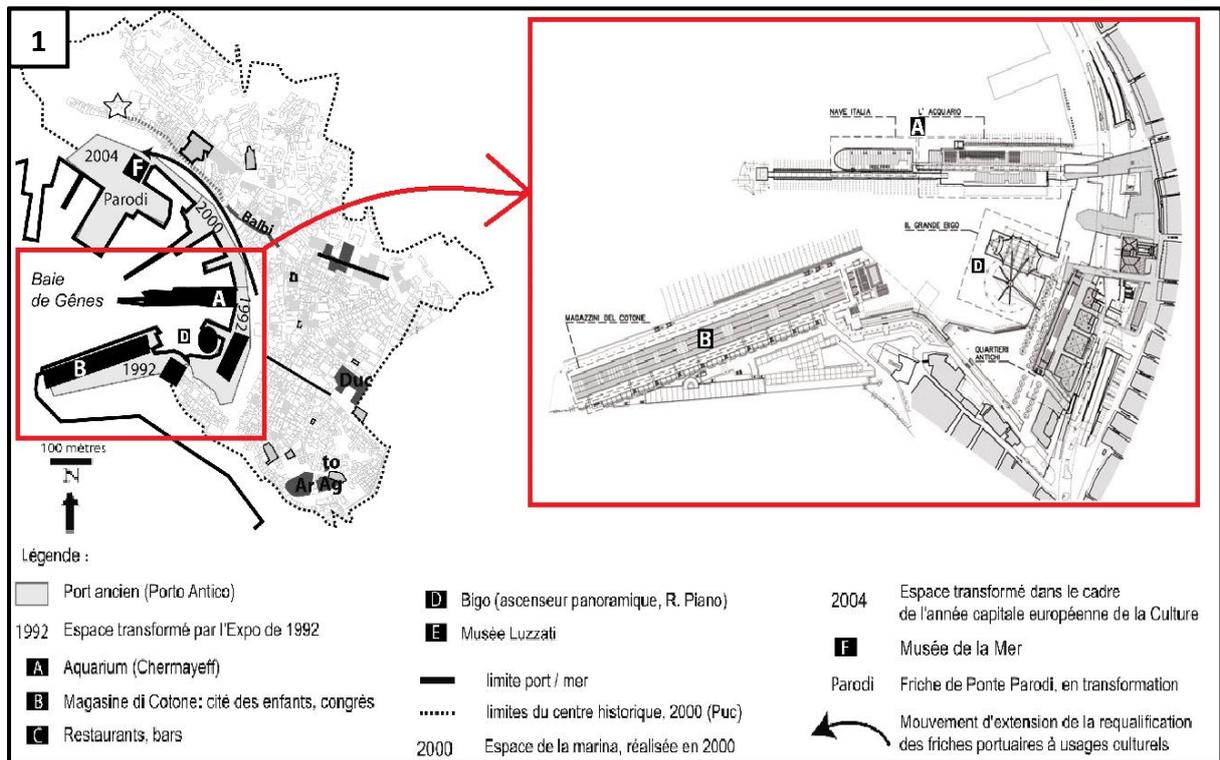
La base du projet est la division entre la réparation des navires et le nautisme dans le but de pouvoir associer développement urbain avec développement industriel. Ceci n'a été obtenu qu'avec une nouvelle définition de l'espace, une réorganisation des activités existantes et des destinations. Le résultat est que le vieux port a été converti en un site culturel et de loisirs.

Les travaux de réhabilitation ont permis de conserver une grande partie des édifices construits dans le port au cours de l'histoire de la ville et qui sont restés liés à ses activités traditionnelles. Cette conservation a été accompagnée de la reconversion et la revitalisation de ces bâtiments à l'intérieur dans un nouveau contexte socio-économique de la ville à l'aube du 21<sup>ème</sup> siècle. L'architecte a décidé de sauvegarder aussi la voie rapide "La sopraelevata" en réaménageant sa sous-face avec des palmiers. Sa hauteur de 12m donne un paysage sur la place (Cf. fig.38, p.64).

L'intervention de Renzo Piano a comporté « *la restauration des bâtiments historiques longeant les quais : les 4 entrepôts douaniers du 17<sup>ème</sup> siècle, l'Entrepôt du Coton, le Quartier Millo. Les nouvelles structures sont les suivantes : l'Aquarium, le Bigo et la Biosphère* ». (Fondazione Renzo Piano, 2013). Nous allons voir ci-après ces édifices pour mieux comprendre cette reconversion.

# ETAT DE CONNAISSANCES

Figure 38 : La requalification des friches portuaires et constitution du vieux port de Gênes



Source : <https://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/4411/img-1.png> consulté le 06/07/2018, traitée par l'auteur



Source : <http://www.portoantico.it/index.aspx?codpage=mappguide&lang=ita> consulté le 06/07/2018, traitée par l'auteur

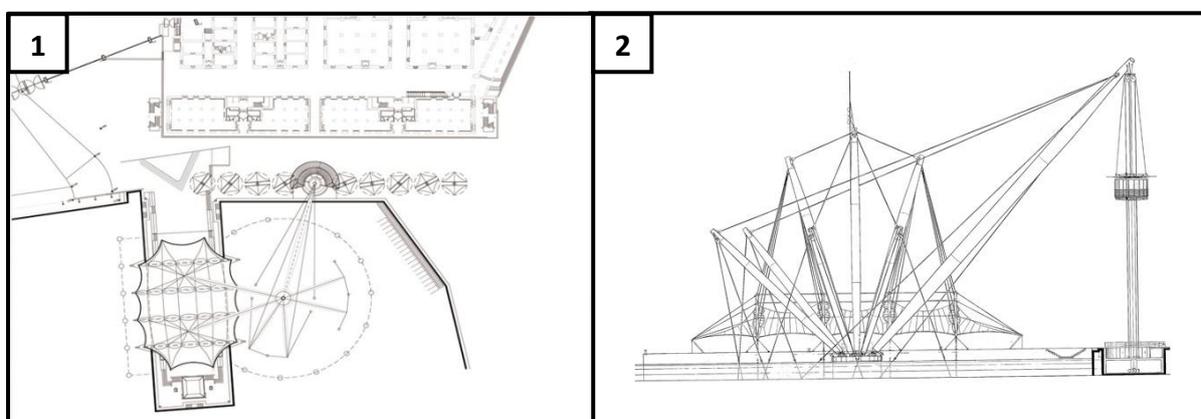
La carte 01 représente le plan de reconversion du vieux port de Gênes. L'image 02 illustre les nouvelles installations mises en place (Bigo, Biosphère, centre de congrès et aquarium) ainsi que le lien entre la ville et le port à travers le passage réaménagé sous la voie rapide.

# ETAT DE CONNAISSANCES

- **Le Bigo :**

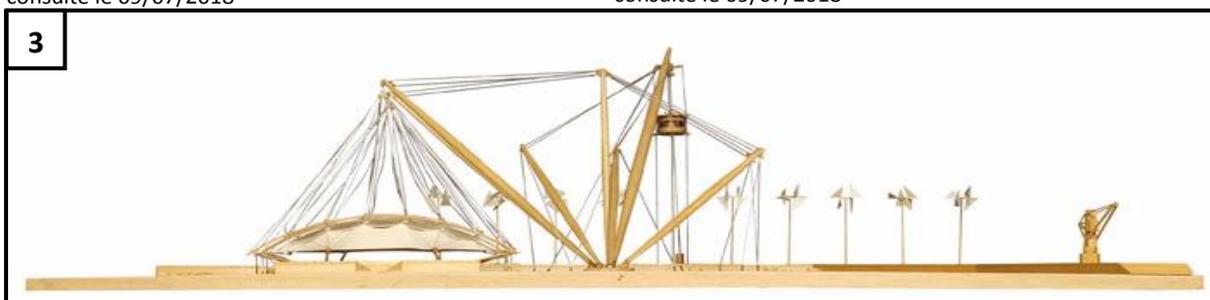
Le "Bigo" est inspiré d'une structure de levage semblable à une grue que les bateaux avaient utilisé pour le chargement et le déchargement des marchandises. Sa reconversion rappelle le thème nautique d'une exposition dans la zone portuaire de la ville. Le concept de base de son architecture est représenté par un système structural intégré de mâts et de câbles qui soutiennent une couverture tendue de toile blanche couvrant la zone d'exposition qui fait 30m de large et 60 de long, divisé en 5 nefs de 12 m de portée libre. La salle accueille plusieurs évènements et devient une patinoire pendant l'hiver. Le "Bigo" est doté d'un ascenseur panoramique qui constitue un manège, pour que les touristes puissent bénéficier d'une vue magnifique sur la ville à une hauteur de 40 mètres.

**Figure 39: Plan, façades et illustration sur le Bigo, Port de Gênes**



Source : [http://rpf.ice.spill.net/files/drawing\\_file\\_1390.jpg](http://rpf.ice.spill.net/files/drawing_file_1390.jpg) consulté le 09/07/2018

Source : [http://rpf.ice.spill.net/files/drawing\\_file\\_1391.jpg](http://rpf.ice.spill.net/files/drawing_file_1391.jpg) consulté le 09/07/2018



Source : [http://rpf.ice.spill.net/files/model\\_file\\_703.jpg](http://rpf.ice.spill.net/files/model_file_703.jpg) consulté le 09/07/2018



Source : <https://media-cdn.tripadvisor.com/media/photo-s/06/9c/7e/ee/porto-antico.jpg> consulté le 09/07/2018



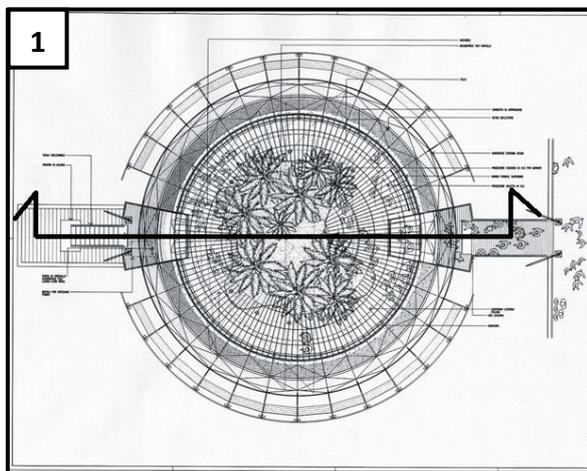
Source : <http://www.genoacitytour.com/wp-content/uploads/2017/07/bigo-1.jpg> consulté le 09/07/2018

# ETAT DE CONNAISSANCES

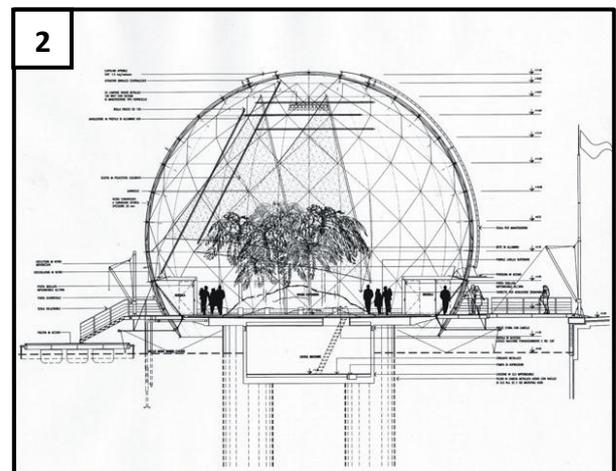
- **La biosphère (Le Bolla):**

La "Biosphère", à côté du Bigo, est une structure architecturale en acier lambrissée et en verre sous la forme de boule de serre en de 20m de diamètre qui semble flotter sur l'eau, au bord du quai. Elle a été construite pour le G8 à Gênes en 2001. L'objectif était de créer une structure qui représenterait le monde au sommet et qu'il restait dans un plan permanent dans l'ancien port. A l'intérieur, une forêt tropicale envahie l'espace avec 150 espèces de plantes et d'animaux. Ce petit jardin botanique au climat humide permet de voir des tortues, des poissons, des insectes et des oiseaux en marchant entre les branches feuillues des fougères.

**Figure 40:** Plan, coupe et illustration de la Biosphère, Gênes



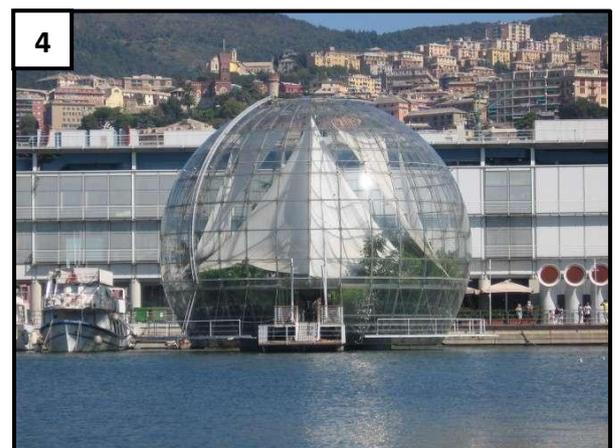
Source : [http://rpf.ice.spill.net/files/drawing\\_file\\_1404.jpg](http://rpf.ice.spill.net/files/drawing_file_1404.jpg)  
consulté le 12/07/2018, traitée par l'auteur



Source : [http://rpf.ice.spill.net/files/drawing\\_file\\_1407.jpg](http://rpf.ice.spill.net/files/drawing_file_1407.jpg)  
consulté le 12/07/2018, traitée par l'auteur



Source : [http://www.irolli.it/img/luoghi/foto\\_b\\_37\\_5.jpg](http://www.irolli.it/img/luoghi/foto_b_37_5.jpg)  
consulté le 12/07/2018, traitée par l'auteur



Source : [http://rpf.ice.spill.net/files/model\\_file\\_699.jpg](http://rpf.ice.spill.net/files/model_file_699.jpg)  
consulté le 12/07/2018, traitée par l'auteur

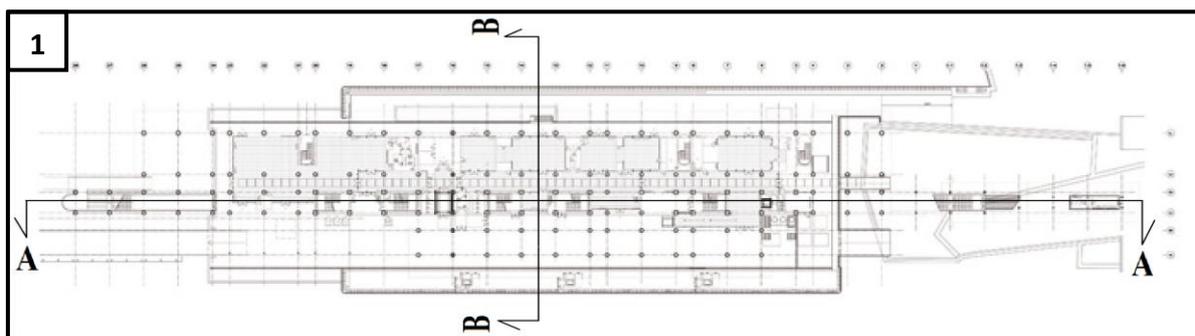
L'image 01 représente la vue en plan du projet. L'image 02 représente une coupe qui démontre la forme sphérique de la Biosphère ainsi le type de fondation. L'image 03 représente la maquette du projet avec la structure en acier. L'image 04 illustre une vue réelle sur la réalisation qui reflète la transparence de l'espace intérieur que nous pouvons le voir à partir de l'extérieur grâce au matériau utilisé « le verre ».

# ETAT DE CONNAISSANCES

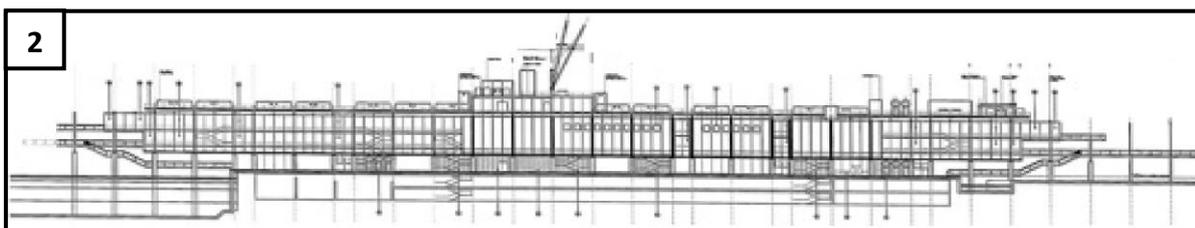
- **L'aquarium :**

C'est l'un des plus grands aquariums d'Europe et les plus visités avec plus d'un million de visiteurs par an. La zone, autrefois un complexe d'entrepôts isolé adjacent au centre historique de la ville, a été entièrement repensé et rouvert à la ville pour les célébrations de Columbus. À l'entrée de l'Aquarium, un quai a été reproduit de l'ancien port dans lequel nagent des espèces typiques des milieux côtiers liguriens. La structure est développée en longueur avec 94m de long, 28m de large et 23m de haut au total dont 10m au-dessous du niveau de la mer. L'Aquarium est composé de deux parties: le bâtiment principal, un pavillon flottant intitulé "Nave Italia", et un nouveau pavillon flottant pour les cétacés que R. Piano l'a ajouté en 2013 pour permettre au public d'admirer les animaux d'en haut et avoir une perspective sous-marine. Piano a conçu à la fois l'aquarium et le nouveau pavillon des cétacés comme des structures très techniques, pour maintenir une relation visuelle avec les anciens bâtiments industriels tout autour.

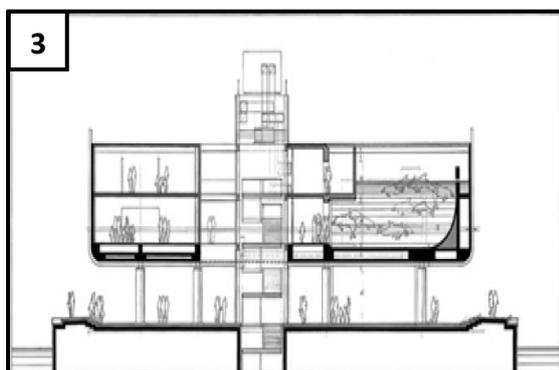
**Figure 41: Plan, coupes et illustration de l'aquarium, Gênes**



Source : [http://rpf.ice.spill.net/files/drawing\\_file\\_1393.jpg](http://rpf.ice.spill.net/files/drawing_file_1393.jpg) consulté le 16/07/2018, traitée par l'auteur



Source : [http://rpf.ice.spill.net/files/drawing\\_file\\_1401.jpg](http://rpf.ice.spill.net/files/drawing_file_1401.jpg) consulté le 16/07/2018, traitée par l'auteur



Source : [http://rpf.ice.spill.net/files/drawing\\_file\\_1398.jpg](http://rpf.ice.spill.net/files/drawing_file_1398.jpg) consulté le 16/07/2018, traitée par l'auteur



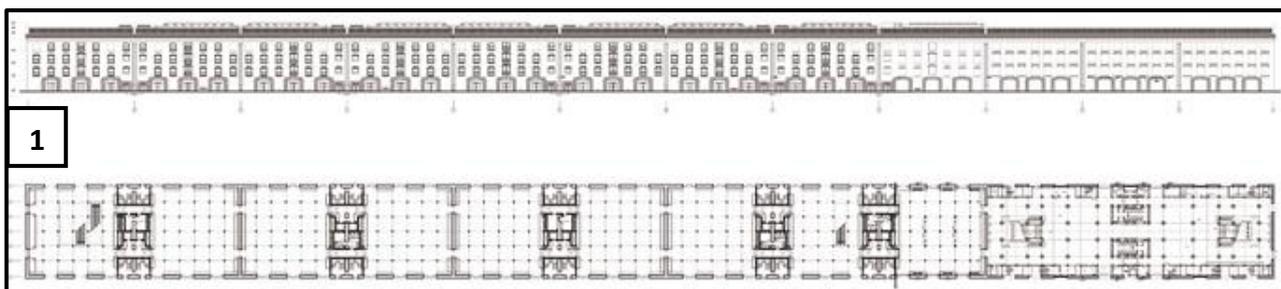
Source : <https://c8.alamy.com/compfr/knpjdr/laquarium-de-genes-vieux-port-genes-ligurie-italie-knpjdr.jpg> consulté le 16/07/2018, traitée par l'auteur

# ETAT DE CONNAISSANCES

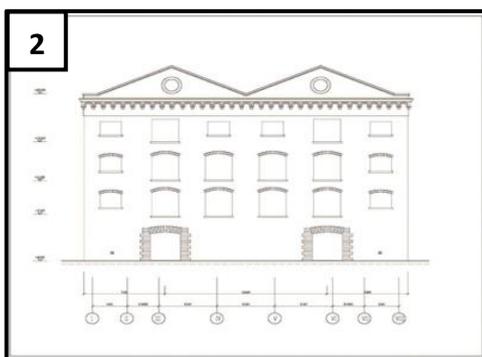
- **Le centre de congrès :**

Les anciens entrepôts de coton ont été restaurés en pavillons d'exposition pour l'évènement de 1992. Ils ont été transformés plus tard en centre de congrès qui abrite : un auditorium original pour sa structure théâtrale et l'emplacement central de la scène, 13 salles de capacité variable ainsi des espaces extérieurs sur la mer le long du quai du Molo Vecchio. Le 1<sup>er</sup> étage est occupé par la "Cité des enfants", qui propose une série de jeux interactifs, à la fois ludiques et didactiques.

**Figure 42: plan, façades et illustrations du centre de congrès, Gênes**



Source : [http://rpf.ice.spill.net/files/drawing\\_file\\_1409.jpg](http://rpf.ice.spill.net/files/drawing_file_1409.jpg) consulté le 20/07/2018, traitée par l'auteur



Source : [http://rpf.ice.spill.net/files/drawing\\_file\\_1410.jpg](http://rpf.ice.spill.net/files/drawing_file_1410.jpg) consulté le 20/07/2018



Source : [http://rpf.ice.spill.net/files/image\\_file\\_3180.jpg](http://rpf.ice.spill.net/files/image_file_3180.jpg) consulté le 20/07/2018



Source : [http://rpf.ice.spill.net/files/image\\_file\\_3186.jpg](http://rpf.ice.spill.net/files/image_file_3186.jpg) consulté le 20/07/2018



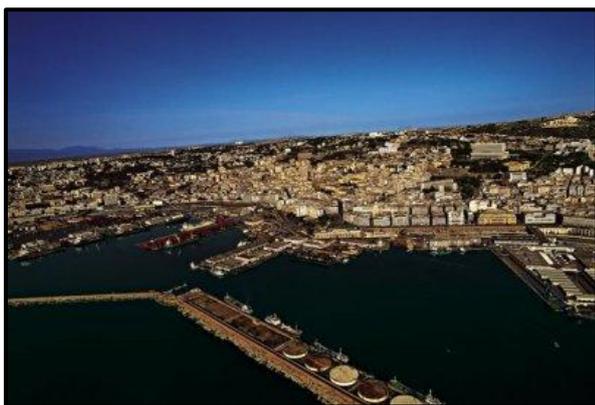
Source : <https://www.petitfute.com/medias/mag/15017/835/12254-genes-genes-surprenante-cite-port.jpg> consulté le 20/07/2018, traitée par l'auteur

# ETAT DE CONNAISSANCES

## 6. Cas d'Alger :

La ville d'Alger constitue l'une des plus belles baies au monde. Aujourd'hui, elle souffre de grands problèmes d'aménagements. Son interface connaît une rupture avec la mer causée par le port, les terrains industriels, les infrastructures routières et ferroviaires. La ville ne dispose plus de lieux d'urbanité au bord de l'eau: promenades, commerces, loisirs, grandes plages aménagées etc.

**Figure 43 : Illustrations sur la baie d'Alger et son port**



Source : [https://i.skyrock.net/8673/75198673/pics/2939414707\\_1\\_3.jpg](https://i.skyrock.net/8673/75198673/pics/2939414707_1_3.jpg) consulté le 26/07/2018



Source : [http://img.over-blog-kiwi.com/0/86/64/46/20141209/ob\\_dc9ee5\\_img-9054.jpg](http://img.over-blog-kiwi.com/0/86/64/46/20141209/ob_dc9ee5_img-9054.jpg) consulté le 26/07/2018



Source : <http://media6.truver.com/T/5920cefee39890629200ded7/fixedw.jpg> consulté le 26/07/2018



Source : [https://img.aws.la-croix.com/2015/03/06/1288223/Vue-port-Alger\\_0\\_730\\_400.jpg](https://img.aws.la-croix.com/2015/03/06/1288223/Vue-port-Alger_0_730_400.jpg) consulté le 26/07/2018

### 6.1. Aperçu sur le port d'Alger :

Le port d'Alger constitue un rôle important dans l'économie nationale. Il dessert plusieurs wilayas et assure des prestations de service pour toutes les catégories de marchandises: vrac solides et liquides, conteneurs, véhicules et engins lourds, passagers et véhicules légers (gare maritime).

# ETAT DE CONNAISSANCES

---

Le bassin du vieux port (75 ha) comprend principalement le port militaire, le port de pêche et le port passagers. Les bassins de l'Agha (35 ha) et de Mustapha (74 ha) accueillent les marchandises et le trafic pétrolier<sup>15</sup>.

Le port d'Alger n'a aucune possibilité d'extension. *« Il est condamné par son site naturel, la ville lui forme une barrière de développement physique également la station de dessalement d'El-Hamma sur la partie Est, aussi sa profondeur naturelle est limitée ne dépassant pas une douzaine de mètre (12m), le port d'Alger demeure inchangé depuis plus d'une cinquantaine d'années »* (Aouissi B.K., 2013).

*« Malgré son statut national, Le port d'Alger reste très faible et non-classé dans son contexte méditerranéen, il reste très loin dans la compétition comparé aux grands ports méditerranéens même dans la rive Sud notamment dans la présence du méga-port marocain Tanger Med »* (Ducruet et al. 2011). Cette situation est due à l'obsolescence de ses infrastructures qui n'ont pas été transformées depuis l'indépendance, l'insuffisance des moyens de stockage à proximité du port et les longues durées de chargement et de déchargement mais aussi d'attente en rade.

Contrairement à ce que nous avons vu dans les exemples étudiés précédemment, que la rupture entre la ville et le port a été engendrée par la révolution industrielle, Alger ne fait pas le cas puisqu'elle ne l'a pas connu, mais sa séparation de son port a été voulue et planifiée par le colonisateur français. *« Les français ont voulu garder la vocation principalement militaire pour le port d'Alger. Il était voulu comme une base navale française comparable à celle de Toulon afin de renforcer la présence de l'empire Français en Sud méditerranée »* (CAPOT-REY Robert, 1952 in. Le Clivage ville/port : Le cas d'Alger).

*« La particularité de la relation ville-port à Alger est que la ville est située en balcons sur le port, avec plusieurs paliers de rampes comprenant les voûtes, les routes d'évacuation et les infrastructures ferroviaires. L'interface ville-port accueille également les deux gares de voyageurs les plus importantes de la ville: La gare d'Alger (située entre les deux terminaux de la gare maritime) et la gare de l'Agha. Alors que ces espaces fonctionnaient avec le port, la ville s'est mis à empiéter sur le domaine portuaire, à travers l'occupation des voûtes par des commerces, l'aménagement de parkings, l'entretien des routes etc., le domaine portuaire se voyant entre les années 70 et aujourd'hui réduit de moitié (de 126 à 55 ha), avec autant de contraintes supplémentaires pour le port ».* (agAM, 2013)

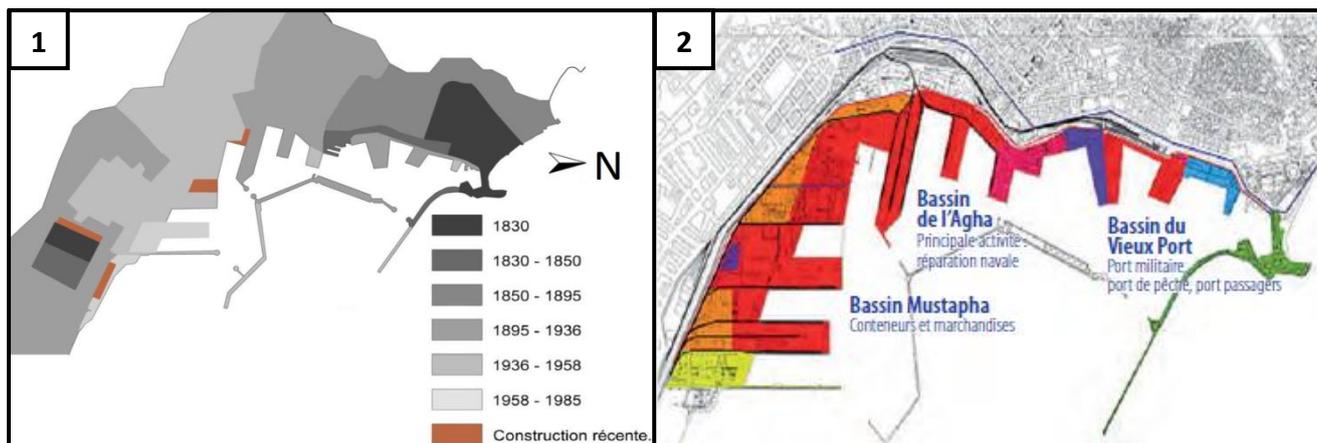
Afin de faire face à ce phénomène, l'Etat a pris conscience de la nécessité de reconversion du port d'Alger et la création d'un nouveau port en eau profondes. Cette opération s'inscrit dans le projet d'aménagement de la baie d'Alger exprimé dans le plan stratégique de la Wilaya d'Alger à l'horizon 2035. Ce Grand Projet Urbain (GPU) d'Alger est structuré autour de six pôles, dont deux concerne l'interface ville-port.

---

<sup>15</sup> Source de données : EPAL (Entreprise Portuaire d'Alger)

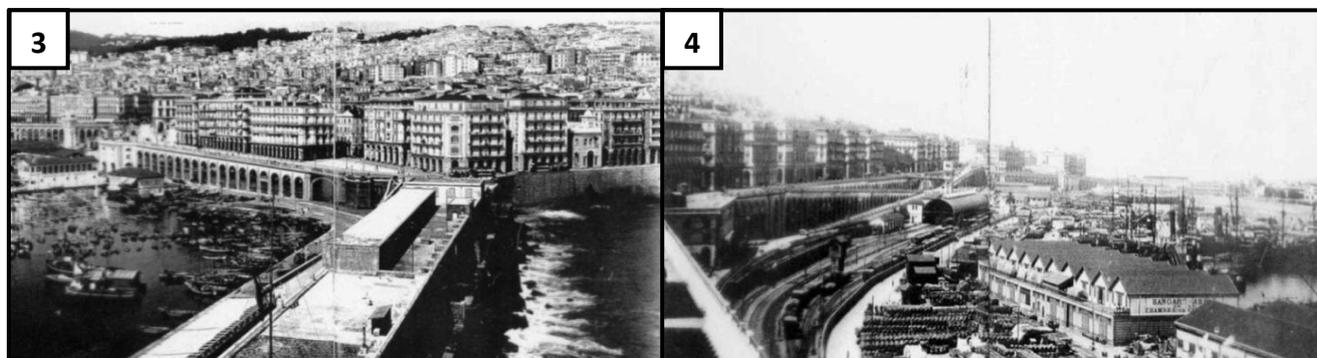
# ETAT DE CONNAISSANCES

Figure 44: Constitution du port d'Alger



Source : AOUISSI K.B, 2013

Source : agAM, 2013



Source image 03 & 04: Archive de l'Algérie. Édition Michèle Trinckvel. 1995 In. Le clivage ville/port : le cas d'Alger

La carte 01 représente le développement de la ville et du port d'Alger. La carte 02 représente la composition des bassins de ce dernier. L'image 03 représente le port d'Alger vers 1910 où les arcades de Chassériau 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. Nous pouvons voir également les immeubles haussmanniens qui constituent un rempart entre la vieille ville et la mer. L'image 04 représente la séparation entre la ville et le port d'Alger par les hangars et la voie ferroviaire en 1911.

## 6.2 Réalité urbano-portuaire d'Alger :

Aujourd'hui la ville d'Alger est arrivée à un point critique de son évolution, entre une ville qui étouffe sous une dense population et des activités lourdes face à sa capacité réelle. D'autre part, une activité portuaire qui mène son développement en parallèle sans suivre celui de la ville sur plusieurs points. Cette situation résulte de sérieuses conséquences sur le système urbano-portuaire, engendrant des problèmes et des gênes pour la population et pour le bon fonctionnement de toute la dynamique d'une ville et d'une capitale.

# ETAT DE CONNAISSANCES

---

- **La qualité de vie :**

Alger est une des villes les plus prisées sur le territoire national, pour son économie et les avantages sur le plan des activités et des chances de travail. Mais si nous prenons compte de la qualité de vie, Alger est classée bien loin derrière de nombreuses villes, victime de son propre succès et développement. Elle figure d'ailleurs dans le classement des 10 villes les plus médiocres en qualité de vie, d'après le classement de 2011 de la revue « the Economist ».

Les nuisances sonores et fonctionnelles dues à la présence du port rendent la vie de la population compliquée, dégradant la qualité de vie de façon considérable. Car son fonctionnement demande toute une dynamique qui n'est pas en adéquation avec la ville actuelle.

- **Un port qui s'étouffe face à sa ville :**

Même si les conséquences du clivage ne sont pas bien visibles sur le port par rapport à la ville, mais en réalité le port d'Alger est en pleine souffrance face à la présence et l'évolution de la ville qui réduit considérablement ses capacités de développement.

La ville est nocive au bon fonctionnement du port, réduisant son efficacité et ses performances économiques. Mais aussi sur un point institutionnel, la ville et le port se retrouvent en contradiction, les deux systèmes de gestions ne se rejoignent pas et la ville empiète même sur le système de transports, réduisant ainsi les performances du port.

- **Une rupture socioculturelle :**

Le port est perçu aujourd'hui par les habitants de la ville d'Alger comme une entité inaccessible, due à sa sécurisation par des barrières. Il donne une image peut accueillante qui ne correspond pas à l'image de la ville qui le borde et qui regroupe toutes les activités de la population.

Seuls les ouvriers du port ont l'occasion d'y avoir accès et d'y travailler, mais pour le reste des habitants de la ville c'est avant tout une structure industrielle qui est loin et inaccessible.

Cette situation engendrée par le clivage accentue le phénomène de délaissement du front de mer algérois, qui est devenu un espace fuit par la population qui n'inspire aucune confiance ni envie. Ce qui apporte un effet néfaste de plus à l'image et l'histoire de cette ville littorale et portuaire riche en histoire qu'est Alger.

## **6.3 Perspective des relations urbano-portuaires d'Alger :**

L'étude d'aménagement de la baie d'Alger a été confiée à l'agence française internationale Arte Charpentier. Le projet proposé respecte dans sa globalité les recommandations du PDAU et porte à la fois sur l'amélioration de l'image globale de la ville et sur la revitalisation du centre historique. Il prévoit ainsi un réaménagement du port

# ETAT DE CONNAISSANCES

---

d'Alger par la création des espaces publics au bord de la mer et par « *une reconversion du port en espace culturels et de loisirs* » (Arte-Charpentier, 2006). « *Le projet consiste, dans sa grande partie, à aménager sur le port des terrasses qui relient la ville avec la mer et exposer son cachet historique et sa richesse culturelle. Il vise à reconquérir la mer dans une logique de parcours culturel et touristique* » (Tahir, 2012 in. Alger : prospection de scénarii pour sa reconversion portuaire, p.162)

L'opération ville-port est mise sur les rails afin de répondre aux enjeux suivants:

## ▪ **Activités à promouvoir, maintenir et revaloriser :**

- Récupérer les liens entre la ville historique et le port en tant qu'espaces complémentaires (terrasses du port à partir de la place des martyrs).
- Reconversion de la plate forme portuaire (aréna multifonctions) : Privilégier, sur le front portuaire, les activités traditionnelles (la pêche) et la mise en place d'activités complémentaires d'animation urbaine (port de plaisance, croisières touristiques).
- Renforcer et qualifier la composante de plaisance et de loisirs du port en profitant de la proximité de la zone balnéaire.
- Dynamiser les espaces publics au centre ville.
- Sur le volet culturel et historique : construction de passages dénivelés entre le port et la ville (continuer le projet des arcades).

## ▪ **Activités à délocaliser :**

- Déplacement progressif des activités portuaires gênantes du centre ville vers le nouveau port et les zones industrielles de la région pour une reconquête totale des espaces portuaires à terme.
- Délocalisation de la centrale de production d'énergie du port.
- Délocalisation de la station de dessalement d'El Hamma.

Dans ce cadre, le projet serait réalisé en 3 phases principales: à court, moyen et long terme :

### **PHASE 01 : Une stratégie à court terme**

Elle se focalise sur le développement d'activités culturelles et de loisirs afin d'ouvrir le port aux citoyens et retrouver les liaisons entre la ville et son port (voir carte 01, p.75).

Les grandes lignes du plan d'actions sont :

- Moderniser le traitement des conteneurs.
- Faire face à la croissance du trafic en détournant les activités peu spécialisées vers d'autres ports.
- Relocaliser progressivement toutes les activités portuaires dans le nouveau port.
- Créer un passage ferroviaire souterrain pour l'évacuation des conteneurs.
- Commencer à réhabiliter le Vieux port : grande plaisance, pêche, ferries et croisières.
- Assurer la continuité de la promenade de la Baie.

# ETAT DE CONNAISSANCES

---

- Libérer des premiers espaces à urbaniser.
- Débuter la réalisation de la Grande Promenade à travers l'aménagement des Terrasses du Port.

## **PHASE 02 : Une stratégie à moyen terme**

Dans cette phase, l'importance est donnée à la reconfiguration des espaces pour un projet urbain fort (voir carte 02, p.75)

Les grandes lignes du plan d'actions sont :

- Ouvrir le nouveau port en eau profonde et son complexe industrialo-portuaire, pourvoyeur d'emplois et reliant Alger et la région Centre au reste du monde.
- Requalifier les espaces portuaires rendus à la ville.
- Implantation des équipements prestigieux.
- Reprofilage des quais par comblement partiel.
- Aménager des parkings et des espaces logistiques et commerciaux souterrains ce qui permet de désencombrer le centre ville.

## **PHASE 03 : une stratégie à long terme**

Cette dernière phase comporte l'urbanisation de la totalité des espaces à travers :

- l'implantation des équipements de grande envergure: université, pôle de compétitivité, équipements sportifs (piscine olympique, ...).
- Réutilisation des voies ferroviaires pour le passage d'un transport en commun en site propre (voir carte 03, p.75).

## **6.4 Les projets proposés sur l'interface ville-port d'Alger :**

Selon l'étude mise en place par le BET Arte Charpentier, plusieurs projets d'interface ville-port seraient réalisés sur 3 séquences:

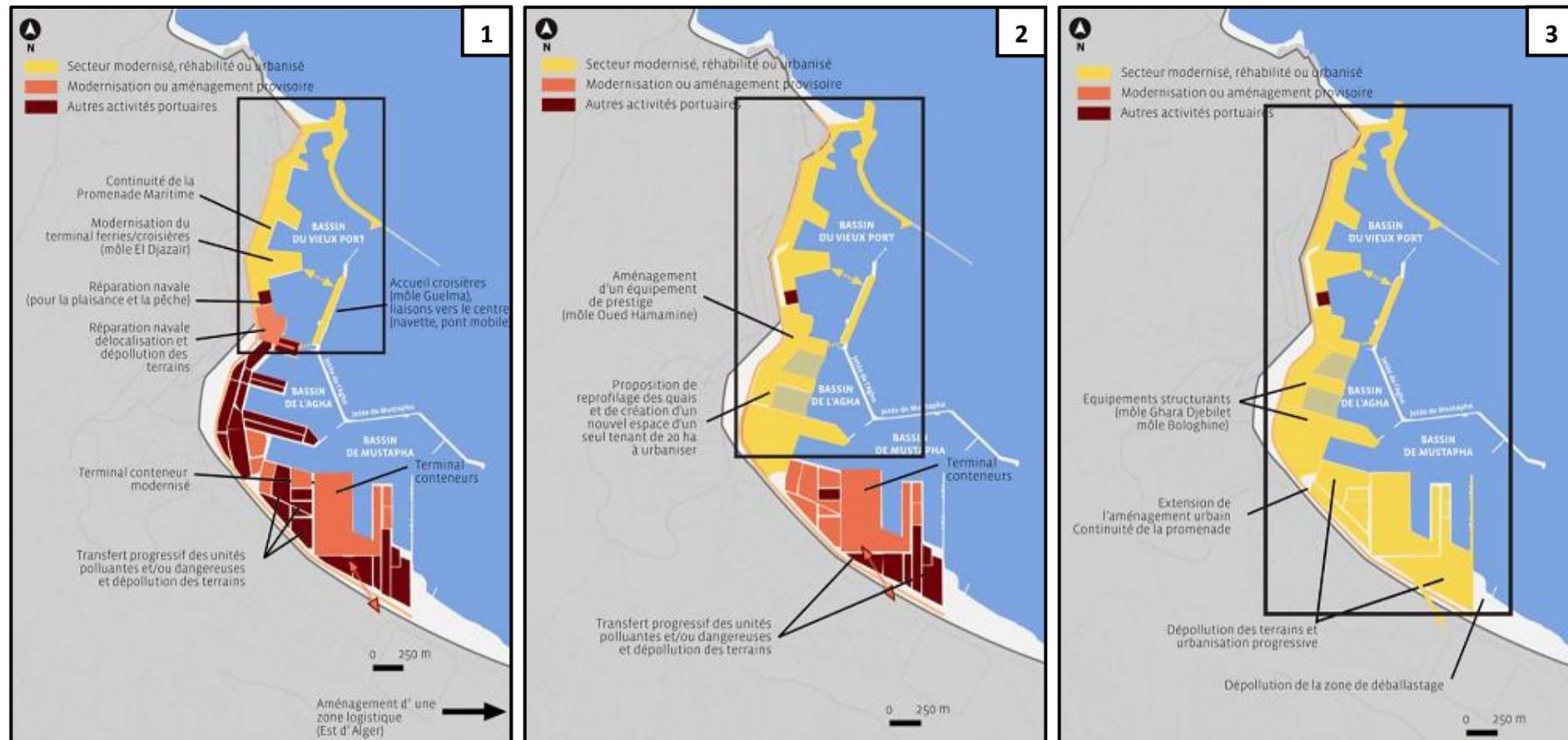
### **Séquence 1 : Pêcheurie – basse casbah – bassin du vieux port**

La 1<sup>ère</sup> séquence comprend deux projets considérés comme prioritaires: l'aménagement du mémorial des martyrs (sur la place des martyrs) et les terrasses du port. Le projet s'inscrit dans une logique ambitieuse de rénovation du cœur historique de la capitale. Il constitue un maillon clé de la grande promenade de la baie d'Alger. Le projet des terrasses du port accueille (sur un terrain maîtrisé par la Wilaya) un programme de commerces et de loisirs à l'emplacement des terrains portuaires libérés autour de la pêcheurie. De petites surfaces (300 à 500 m<sup>2</sup>), pouvant être divisées ou combinées, assurent un large éventail d'activités commerciales. La présence de nombreuses terrasses protégées et l'aménagement paysager des abords apportent une grande variété d'espaces de détente et d'ambiances de promenades maritimes. La gare d'Alger pourrait par ailleurs être transférée dans le secteur d'oued El Harrach (Cf. Fig.46, p.76).

# ETAT DE CONNAISSANCES

**Figure 45: Les trois phases de développement du projet de reconversion du port d'Alger**

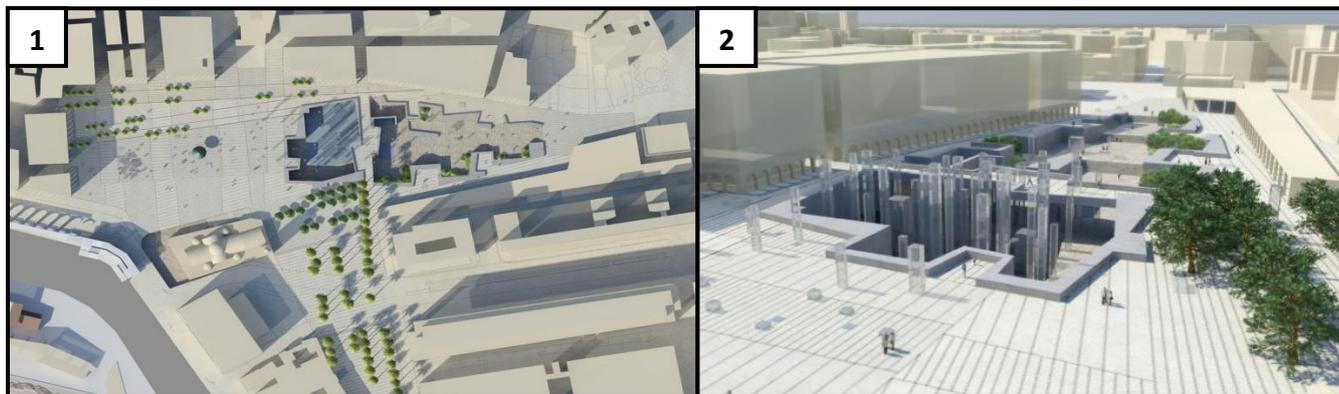
Source : PDAU 2015



La carte 01 représente la 1<sup>ère</sup> phase (à court terme), la carte 02 représente la 2<sup>ème</sup> phase (à moyen terme), la carte 03 représente la 3<sup>ème</sup> phase (à long terme).

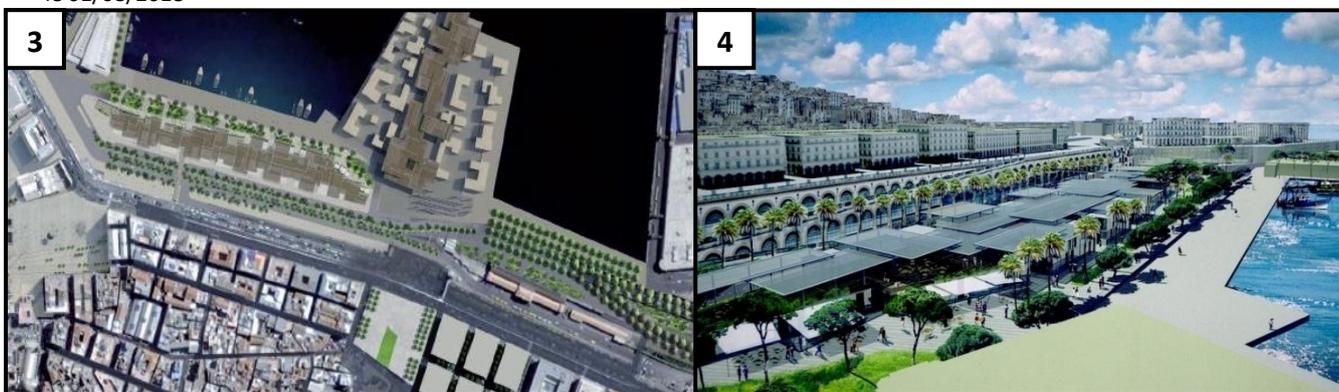
# ETAT DE CONNAISSANCES

**Figure 46 : Présentation du projet proposé pour l'aménagement du Mémorial des martyrs et des Terrasses du port**



Source : [http://www.arte-charpentier.com/wp-content/uploads/2017/06/Plan\\_pdmrotationr.jpg](http://www.arte-charpentier.com/wp-content/uploads/2017/06/Plan_pdmrotationr.jpg) consulté le 01/08/2018

Source : <http://www.arte-charpentier.com/wp-content/uploads/2017/06/4-450x450.jpg> consulté le 01/08/2018



Source : <http://i16.servimg.com/u/f16/11/42/10/94/316.jpg> consulté le 01/08/2018

Source : <http://www.radioalgerie.dz/news/sites/default/files/field/image/espace%20urbain%20alger.jpg> consulté le 01/08/2018

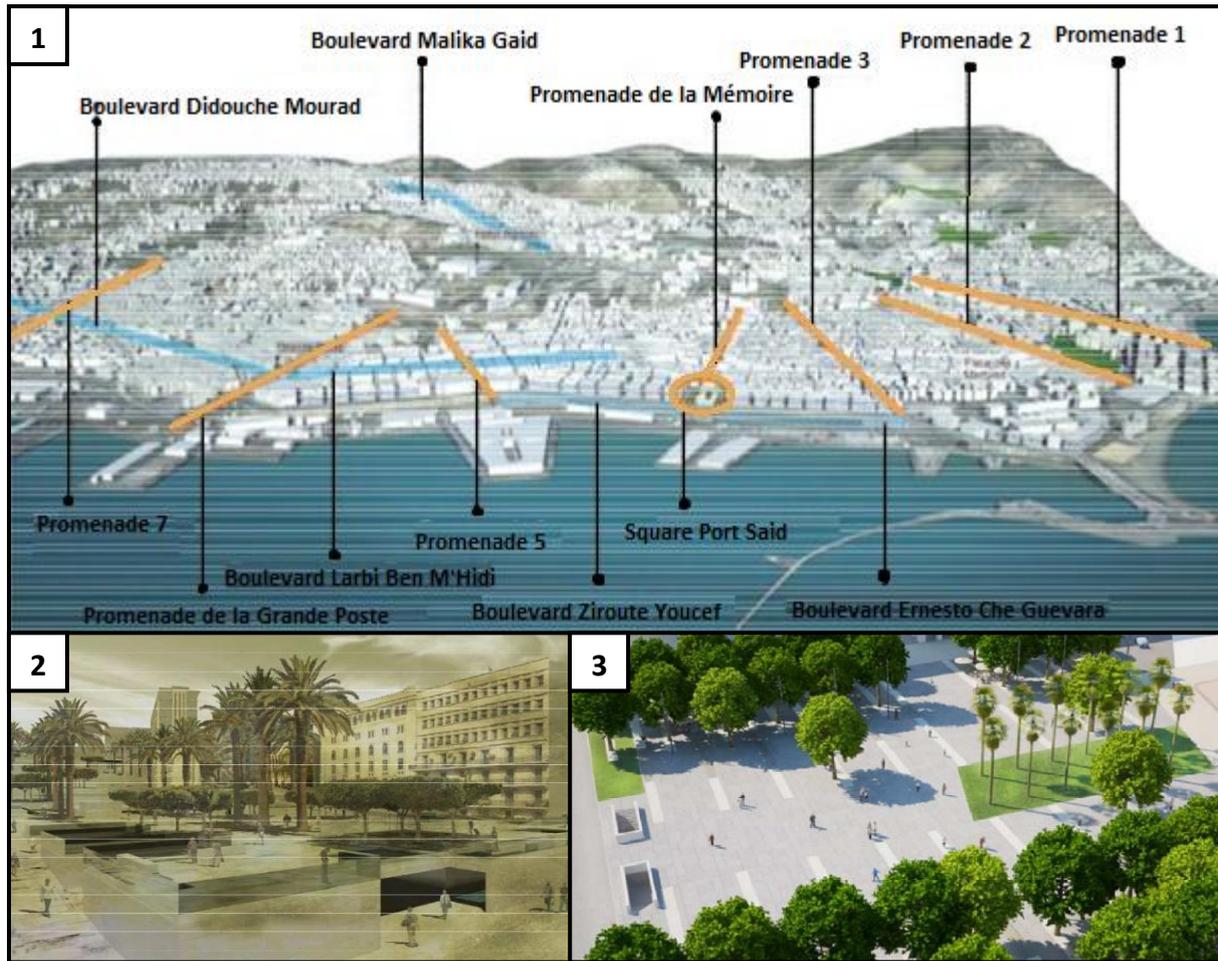
*L'image 01 représente le plan d'aménagement proposé par Arte Charpentier pour la place des martyrs. L'image 02 représente une vue sur le Mémorial après son aménagement. L'image 03 représente le plan d'aménagement proposé pour les terrasses du Port. L'image 04 illustre les Terrasses du port.*

## **Séquence 2 : Du môle oued Hamamine au môle Bologhine (bassin de l'Agha)**

La 2<sup>ème</sup> séquence comprend plusieurs projets : le projet de la rampe Tafurah, axe historique majeur du centre d'Alger, qui pourrait accueillir un programme intégrant maison d'Alger, palais des congrès et espace d'exposition, le projet de la place du 1<sup>er</sup> mai qui prévoit notamment sur le môle un grand équipement public majeur comme le siège de la Wilaya. L'accueil des croisières se ferait au nord du môle oued Hamamine. Il est suggéré de préserver rampes et balcon urbain au niveau du Port Saïd.

# ETAT DE CONNAISSANCES

Figure 47: Présentation d'étude proposée pour le réaménagement des promenades d'Alger



Source image 01,02 & 03 : Parque EXPO, 2009



Source: <http://www.arte-charpentier.com/wp-content/uploads/2017/06/equipement.jpg> consulté le 04/08/2018



Source: [http://www.arte-charpentier.com/wp-content/uploads/2017/03/Au\\_Alger\\_Baie\\_IMG\\_Pers\\_Nuit\\_Alger\\_retouche\\_BD.jpg](http://www.arte-charpentier.com/wp-content/uploads/2017/03/Au_Alger_Baie_IMG_Pers_Nuit_Alger_retouche_BD.jpg) consulté le 04/08/2018

L'image 01 représente le plan des interventions sur le centre historique avec les différentes promenades qui relie la ville avec la mer. L'image 02 représente l'aménagement de la promenade de la grande poste. L'image 03 représente le nouvel aménagement du Square Port Saïd. L'image 04 représente le nouveau musée implanté au bord de la mer. L'image 05 représente une vue sur la nouvelle baie d'Alger.

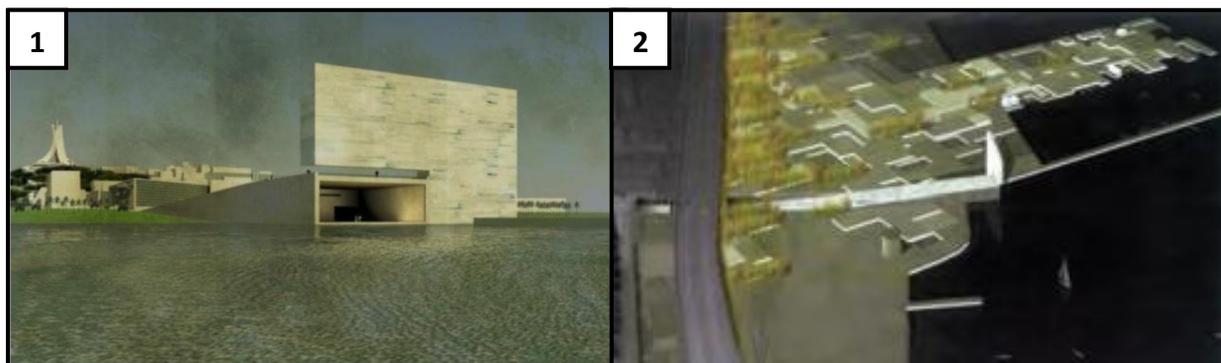
# ETAT DE CONNAISSANCES

---

## **Séquence 3 : le bassin Mustapha, une reconversion à long terme**

La 3<sup>ème</sup> séquence comprend un projet prioritaire: la promenade de l'indépendance et l'aquarium d'Alger. Ce projet porte sur la création d'un axe institutionnel, culturel, et touristique entre Riyadh el Feth et la mer, et se termine par l'aquarium d'Alger. Il nécessite le déménagement du quai pétrolier. Cette délocalisation du quai pétrolier est envisagée depuis plusieurs années par les autorités algériennes.

**Figure 48 : Présentation de l'étude d'aménagement de la promenade de l'indépendance et d'aquarium d'Alger**



Source : Parque EXPO, 2009

Source : agAM, 2013

## **6.5 Constat actuel:**

L'opération de reconversion du port d'Alger est fortement liée à celle de réalisation du futur "méga-port du centre" à El-Hamdania qui compte le remplacer. Ce dernier est encore au stade des études malgré qu'un protocole d'accord ait été déjà signé depuis plus de 2 ans. Au début, l'étude a été effectuée par le BET sud-coréen Yuill Engeneering Co Ld. Ensuite, un bureau d'étude chinois, CHEC (China Harbour Engenireering Company) entre en piste, reprenant à zéro ce qui avait été fait. Enfin, un troisième bureau d'étude européen composé d'opérateurs de trois pays (Angleterre, Belgique, France), nommé Ramboll-Anplea s'est invité à prendre la relève (Cf. fig.49, p.79).

Face à cet état de fait, l'Etat n'a pas encore lancé à ce jour des appels d'offre pour les projets d'interface ville-port et elle n'a pas conduit complètement à la modernisation du port existant à l'exception de certains travaux réalisés et qui ont été inscrits dans la 1<sup>ère</sup> phase (à court terme) tels que :

- La rénovation de la voie ferrée.
- Le renouvellement de la clôture et l'aménagement des accès du port : des entreprises spécialisées ont été chargées pour l'embellissement de la façade du port d'Alger.
- Le renforcement et la rénovation des terre-pleins, récupérés des anciens magasins et hangars, et bitumage des chaussées.
- Extension et modernisation de la gare maritime.

# ETAT DE CONNAISSANCES

- La décentralisation des trafics de roulier et d'automobiles à Ténès, Mostaganem et Djen-Djen depuis 2009.
- La mise en place de ports secs autour d'Alger, en particulier à Rouiba (EPAL, CMA-CGM etc.)
- La modernisation des espaces à conteneurs par la mise en place de nouveaux équipements pour l'entreposage au niveau des quais.

**Figure 49: Présentation du futur méga port du centre à El Hamdania, Cherchell**



Source : <http://zupimages.net/up/17/37/cnc3.jpg> consulté le 06/08/2018

Source : [https://s-i.huffpost.com/gen/5645016/images/n-PORTDEHAMDANIACHERCHEL01\\_857978\\_679X417-628x314.jpg](https://s-i.huffpost.com/gen/5645016/images/n-PORTDEHAMDANIACHERCHEL01_857978_679X417-628x314.jpg) consulté le 10/08/2018



Source : <http://docplayer.fr/docs-images/77/75155681/images/7-0.jpg> consulté le 06/08/2018

*L'image 01 représente la localisation du nouveau port d'El hamdania, à l'ouest d'Alger. L'image 02 représente les travaux en cours de réalisation. L'image 03 représente le plan de masse initial du projet.*

# ETAT DE CONNAISSANCES

---

## 7. Conclusion :

Dans ce chapitre, nous avons essayé de faire d'abord le point sur les différentes notions et concepts théoriques qui se rapportent à la ville portuaire.

Par la suite, nous avons vu l'évolution de la relation entre la ville et le port à travers l'histoire. Ils formaient deux entités imbriquées l'une dans l'autre où leurs activités étaient complémentaires et interdépendantes. Le 20<sup>ème</sup> siècle a apporté de profondes mutations, de nature technologiques exerçant des déséquilibres économiques et spatiaux qui ont désorganisé l'équilibre du système ville-port. Cette situation a abouti à la rupture de l'image du couple tant visuelle que fonctionnelle. *« Depuis une trentaine d'années, de nombreuses villes portuaires cherchent à revaloriser leurs interfaces villes-ports plus ou moins délaissées ou dégradées, avec des reconversions vers de nouvelles fonctions résidentielles, culturelles ou touristiques. Ces villes cherchent à recréer une transition entre la ville et le port soit par des activités compatibles avec la qualité urbaine comme le tertiaire portuaire, soit par des aménagements valorisant le patrimoine »* (Taussat A. E., 2013).

Enfin, nous sommes passés à étudier des exemples d'opérations de recomposition des villes-ports dans des villes du bassin méditerranéen. Le but de ces aménagements est de créer une meilleure cohérence et une meilleure mixité entre les espaces urbains et portuaires ainsi pour améliorer les flux des personnes, habitants et touristes. Cette analyse nous a montré que 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'opération doit avoir comme cadre une approche globale, cohérente et voir sur le long terme. Marseille, lauréate du label de capitale européenne de la culture pour l'année 2013, a subi une reconversion de plusieurs de ses friches industrielles et portuaires. Elle a pu réintégrer la ville avec son port grâce au projet lancé par l'Etat "Euroméditerranée" qui est devenu le plus important renouvellement urbain en Europe. Dans ce projet, la culture se présente comme un vecteur principal de transformation de la ville en s'appuyant sur son passé industriel et maritime pour valoriser son patrimoine : réhabilitation de bâtiments et de matériels, musées maritimes, centre de culture maritime et portuaires, promenades et espaces publics, etc. Nous avons ainsi abordé le cas de Gênes, promu capitale européenne de la Culture en 2004. La ville a profité de sa célébration du cinq centième anniversaire de découverte de l'Amérique pour régénérer son vieux port en port de plaisance en réintégrant les traces du passé dans un tissu dense de fonction comprenant une mixité entre les activités du tertiaire, de la plaisance et des croisières. Grâce à sa politique de reconnaissance de son patrimoine portuaire, la ville a pu surélever le secteur touristique. Pour finir, nous touchons au terme de notre réflexion à poser la problématique à l'échelle nationale, précisément le cas d'Alger pour diagnostiquer qu'en est-il de cette reconversion portuaire. Nous avons vu que cette opération est inscrite dans le projet d'aménagement de la baie d'Alger exprimé dans le plan stratégique de la Wilaya d'Alger à l'horizon 2035. Le projet sera réalisé en trois phases : à court, moyen et long terme.

# **ETAT DE CONNAISSANCES**

---

Il s'appuie principalement sur la réalisation du nouveau port en eaux profondes à l'ouest de la capitale. Ce dernier compte le remplacer pour que le port d'Alger devienne un port de plaisance ouvert aux habitants qu'aux touristes.

# CONCLUSION GENERALE

---

## III. CONCLUSION GENERALE :

« *Des villes belles, sûres et équitables sont à notre portée* » (Rogers R. et al., 2000, p.209). Pour conclure ce travail, nous allons synthétiser ce qui a été abordé dans ses deux chapitres complémentaires.

Dans le 1<sup>er</sup> chapitre (thématique générale), nous avons vu que le milieu littoral recèle certaines potentialités naturelles, paysagères, culturelles et autres, ce qui rend son aménagement de plus en plus sensible et vulnérable. Ce dernier constitue avec la mer un outil de construction d'une ville durable. Les villes littorales sont néanmoins caractérisées par leurs fragilités multiples face aux situations conflictuelles, dont elles sont convoitées par de multiples acteurs concurrents. Elles souffrent de plusieurs problèmes liés à leur aménagement devant les conflits d'usage et d'occupation. Pour éluder toute situation indésirable, il s'avère indispensable de maîtriser leur développement urbain et de rechercher les conditions et les modalités à réunir pour faire immerger des formes urbaines valorisantes de ces espaces et paysages côtiers. En effet, les exemples étudiés, comme celui de Monaco, nous ont permis d'observer les différentes tendances d'aménagement du littoral. Il faut noter aussi que le cadre législatif joue un rôle très important dans l'organisation de son aménagement.

Dans le 2<sup>ème</sup> chapitre (thématique spécifique), nous nous sommes intéressés à aborder la problématique d'aménagement des villes portuaires, l'une des composantes essentielles du littoral. Celle-ci représente l'un des sujets les plus complexes et les plus polémiques de l'urbanisme contemporain. Dans ces dernières années, plusieurs villes méditerranéennes, à l'instar de Barcelone, Marseille, Lisbonne, Gênes, etc., ont eu recours au réaménagement de leur littoral, afin de réhabiliter leur image et consolider leur statut de métropoles. Elles ont mis en place une nouvelle politique traitant la relation ville-mer où il y a eu cette volonté de reconquêtes d'espaces désaffectés ou en déclin industriels, portuaires voir militaires, sur des sites urbains et maritimes. C'est dans ce contexte que nous avons cerné notre problématique de reconversion des ports et d'utilisation des bâtiments témoignant de leurs histoires, à travers l'étude des exemples de villes méditerranéennes (Marseille et Gênes) afin de refonder les liens coupés entre la ville et son port. En effet, nous pouvons dire que la reconquête qu'elles ont subie était bénéfique pour la ville qui a regagné une partie de son littoral et a revalorisé un espace délaissé de son territoire. Il s'agit de transformer des bâtiments abandonnés afin d'accueillir des événements et pour recevoir du public, mais aussi valoriser leurs espaces publics d'interface entre la ville et le port à travers l'aménagement des promenades et divers équipements.

Alger en tant que ville portuaire, doit passer par ce chemin de reconversion portuaire pour trouver sa place devant ses concurrentes mondiales. La transformation de la zone côtière algéroise en vitrine pour promouvoir la capitale algérienne est clairement énoncée dans les différents documents d'urbanisme notamment dans le plan stratégique de la wilaya

## CONCLUSION GENERALE

---

d'Alger à l'horizon 2035. Parmi ses intérêts, La réalisation du grand port commercial du centre à El-Hamdania, qui vise remplacer le port d'Alger et concurrencer les grands ports méditerranéens. Ceci confirme les possibilités de la reconversion portuaire d'Alger au futur, et que cette opération ne devient qu'une question de temps. Cependant, le programme établi par le bureau d'étude Arte Charpentier pour le réaménagement du port d'Alger semble flou et précocité puisque les aménagements et équipements proposés ne peuvent pas avoir le jour immédiatement et aucun indice ne montre l'entame des travaux. Ils doivent attendre d'abord la délocalisation des activités du port d'Alger vers le nouveau méga port qui est encore dans sa phase d'étude. En plus, les projets annoncés (Terrasses du port, aquarium...) sont tous des nouvelles implantations et ne prennent pas en considération le patrimoine portuaire existant. *« Les reconversions portuaires adoptent des concepts d'écologie de durabilité et se projettent très loin dans le temps pour usage futur, elles doivent intégrer des concepts contemporains voir futuriste comme les notions de 'Smart-Cities', 'Dry line', 'Eco-Cities'. Aussi, anticiper les problématiques futures comme les effets du réchauffement climatique, croissance démographiques, protection du patrimoine portuaires etc. »* (K.B. AOUISSI, S. MADANI, 2017). D'un autre côté, il est nécessaire de penser au rendement que pourrait apporter ce type de projet face à la situation économique alarmante du pays.

Pour finir et comme recommandation pour la future reconversion du port d'Alger, il est très important de prendre en considération tous les secteurs économiques, sociaux et environnementaux mais aussi collaborer avec les acteurs urbains et portuaires pour mettre en place un projet urbain durable. Ainsi, suivre le chemin des villes voisines, comme Gênes ou même Barcelone, en accueillant un événement à l'échelle mondiale. C'est l'élément clé qui pourra déclencher officiellement cette reconversion portuaire qui doit respecter une logique chronologique soulignée. Cette opération n'est qu'un début d'un processus qui doit être régénéré sur les autres villes portuaires algériennes à l'instar de Skikda, Oran et Mostaganem, etc.

## Résumé :

Depuis plusieurs siècles et jusqu'à nos jours, le littoral constitue un lieu convoité, façonné et apprécié. C'est une zone d'une intense activité économique et d'un fort développement urbain. Cependant, cette situation le met en péril et fragilise de plus en plus son écosystème malgré la promulgation des lois 'littoral' pour lui assurer un développement équilibré. Les villes littorales souffrent de plusieurs problèmes d'aménagement particulièrement les villes portuaires face aux conflits de leurs occupations et de leurs usages. Il est courant que ces villes se retrouvent privées, tout ou en partie, de leur littoral puisque le port nécessite cette zone. Il possède des infrastructures dangereuses ou privées, une grande partie du port est interdite au public et il est très rare que nous s'aventurons dans les parties autorisées pour visiter ou se promener. Le port est perçu comme un obstacle entre la ville et la mer en éloignant la ville de son littoral. Le mouvement de réaménagement des fronts d'eau s'est propagé depuis les années 50 dans les villes nord-américaines sous l'intitulé de '**waterfronts revitalizations**' suite de la délocalisation des anciens sites portuaires jugés inaptes et insuffisant pour répondre aux nouvelles exigences du 'gigantisme naval' qui repose principalement sur la conteneurisation et le volume d'échange en expansion sous l'ère de la 'mondialisation'. La révolution industrielle est venue enclencher la rupture entre la ville et le port appelé '**clivage ville/port**', laissant de vastes sites abandonnés et des bâtiments obsolètes. La reconquête de l'interface ville/port est un sujet d'actualité pour les différents acteurs qui cherchent des modèles de réaménagement les plus adaptés à travers l'utilisation du bâtiment portuaire, mémoire du passé industriel, comme outil urbain pour conférer à la ville un lien avec la mer. Cette question de reconversion portuaire reste peu posée dans les villes portuaires algériennes. « *Voir la mer et ne pas y accéder. C'est le paradoxe d'Alger* » (CLEMENT Pierre. 2011). Elle est privée actuellement de toutes urbanités en front de mer. Cependant cette situation s'avère temporaire, car la volonté de transformation du port d'Alger est exprimée par le PDAU d'Alger (2009-2035).

Ce travail de recherche a pour objectif de diagnostiquer la problématique du clivage ville/port à travers l'étude d'opérations de reconversions portuaires dans des villes méditerranéennes pour voir quel type de reconversion pourra-t-il rendre le port d'Alger un espace ouvert, commun et continu à la ville mais aussi pour s'aligner au rang de ses concurrentes mondiales.

**Mots clés :** littoral, villes portuaires, clivage ville/port, interface ville/port, reconversion portuaire.

## **Abstract:**

For many centuries and until today, the coastline has been a coveted place, shaped and appreciated. It is an area of intense economic activity and strong urban development. However, this situation jeopardizes and weakens its ecosystem more and more despite the enactment of 'coast laws' to ensure a balanced development. Coastal towns suffer from several urban development problems, particularly port cities, in the face of conflicts over their occupations and uses. It is common for these cities to be deprived, in whole or in part, of their coastline since the port requires this area. It has dangerous or private infrastructures, a large part of the harbor is forbidden to the public and it is very rare that we venture into the authorized parts to visit or to walk. The port is perceived as an obstacle between the city and the sea by moving the city away from its coastline. The movement of redevelopment of waterfronts has spread since 1950 in the North American cities under the title of '**waterfronts revitalizations**' following the relocation of the old port sites considered unfit and insufficient to meet the new requirements of the 'naval gigantism' which is based mainly on containerization and the volume of trade expanding under the era of 'globalization'. The industrial revolution has triggered the break between the city and the port called '**cleavage city / port** ', leaving vast abandoned sites and obsolete buildings. The reconquest of the city / port interface is a hot topic for the various actors who are looking for the most adapted redevelopment models through the use of the port building, memory of the industrial past, as an urban tool to confer on the city a link with the sea. This question of port reconversion remains little in Algerian port cities. "*See the sea and not access it. This is the paradox of Algiers*" (CLEMENT Pierre, 2011). It is currently deprived of all urbanities on the seafront. However this situation proves temporary, because the volition of transformation of the port of Algiers is expressed by the PDAU of Algiers (2009-2035).

This research work aims to diagnose the problem of the cleavage city / port through the study of port reconversion operations in Mediterranean cities to see what type of reconversion it can make the port of Algiers an open space, common and continuous to the city but also to align in the rank of its global competitors.

**Keywords:** coastline, port cities, cleavage city / port, interface city / port, port reconversion.

## ملخص:

لقرون عديدة وليومنا هذا، يعتبر الساحل مكانًا مرغوبًا فيه وذو استقطاب كبير. إنه منطقة ذات نشاط اقتصادي مكثف وتنمية حضرية قوية. ومع ذلك، فإن هذا الوضع يهدد ويضعف نظامه البيئي أكثر وأكثر على الرغم من إصدار قوانين لضمان التنمية المتوازنة. تعاني المدن الساحلية من مشاكل تهيئة عديدة، لا سيما المدن المينائية، التي تواجه صراعات في ظل كثرة استخدامها واستغلالها. ومن الشائع عن هذه المدن أنها معزولة، كليًا أو جزئيًا، عن سواحلها لأن الميناء يتطلب هذه المنطقة. هذا الأخير يتميز ببنية تحتية خاصة وخطرة مما يؤدي إلى حظر جزء كبير منه على المواطنين ومن النادر جدا أن نتجول في الأجزاء المأذون بها. يُعتبر الميناء كحاجز بين المدينة والبحر لأنه يبعدها عن ساحلها. انتشرت حركة إعادة تهيئة الواجهات البحرية للمدن المينائية منذ خمسينيات القرن العشرين في مدن أمريكا الشمالية تحت عنوان "إعادة تنشيط الواجهات البحرية" وذلك بنقل الموانئ القديمة إلى خارج المدينة بعد أن أصبحت غير صالحة وغير كافية لتلبية المتطلبات الجديدة لـ "العلاقة البحرية" التي تعتمد بشكل رئيسي على الحاويات وتوسع حجم التجارة في عصر "العولمة". الثورة الصناعية لعبت أيضا دورا مهما في "الانشقاق بين المدينة والميناء" مما أدى إلى ظهور العديد من المواقع المهجورة والمباني العتيقة. بعد "إعادة التركيب بين المدينة والميناء" موضوع الساعة الذي يشغل مختلف الممثلين الذين يبحثون عن نماذج إعادة التهيئة الأكثر تناسقا من خلال استخدام تلك المباني وذاكرة الماضي الصناعي كأداة حضرية تمنح المدينة همزة وصل مع البحر. بالرغم من كل هذا، فلا تزال مسألة إعادة التركيب بين المدينة و الميناء قليلة الطرح في المدن المينائية الجزائرية. " النظر إلى البحر دون الوصول إليه. هذا هو تناقض الجزائر" (كليمنت بيير، 2011). الجزائر العاصمة محرومة حالياً من جميع التجمعات الحضرية على الواجهة البحرية، لكن هذا الوضع مؤقت لأن هنالك رغبة في إعادة التركيب بين المدينة و الميناء و الذي يتجسد من خلال المخطط الرئيسي لتهيئة مدينة الجزائر (2009-2035).

يهدف هذا العمل إلى تشخيص مشكلة الانشقاق الموجود بين المدينة و الميناء من خلال دراسة أمثلة عن عمليات إعادة التركيب بين المدينة و الميناء التي أنجزت في مدن البحر الأبيض المتوسط بغية معرفة نوع التهيئة الذي يمكن أن يجعل من ميناء الجزائر مساحة مفتوحة، مشتركة وذو علاقة متواصلة مع المدينة ولكي يمكنها أيضا من منافسة مدن عالمية.

**الكلمات الرئيسية:** الساحل، المدن المينائية، الانشقاق بين المدينة والميناء، الواجهة بين المدينة والميناء، إعادة تنشيط الواجهات البحرية.

## Remerciements:

Je remercie **LE BON DIEU** le tout puissant de m'avoir accordé la volonté, courage et patience pour mener à terme ce travail.

J'exprime toute ma gratitude aux membres du jury d'avoir bien voulu accepter de juger ce travail.

Je tiens à exprimer toute ma gratitude au porteur du master **M. ICHEBOUBENE Youcef**, pour ses orientations précieuses, sa rigueur, ses encouragements et surtout ses judicieux conseils tout le long de l'année, qui ont contribué à alimenter ma réflexion.

Je souhaite également témoigner toute ma reconnaissance à mon encadreur **M. AOUISSI Khalil** qui a bien voulu diriger mon travail, merci pour votre disponibilité, vos orientations et vos recommandations pertinentes, grâce auxquelles j'ai pu accomplir ce mémoire.

Je n'oublierai ainsi à remercier nos chers enseignants **M. Ahmed Chaouch Nabil, M. Alliche** et **M. Bal**, pour tout ce qu'ils nous ont apporté de connaissances, aides et encouragements.

Un grand merci à mes amis et à mes collègues qui, par leur encouragement et leur soutien moral, m'ont permis de tenir bon dans les moments difficiles.

Merci à toute personne ayant aidé de près ou de loin à l'achèvement de ce mémoire.

Enfin mon ultime reconnaissance va à ma petite famille : mes très chers parents, mes sœurs et mon frère. Je voudrais leur témoigner ici toute ma gratitude pour leur aide et leur soutien indéfectible. Ce mémoire leur doit énormément et moi encore d'avantage.

## DEDICACE:

*Je dédie ce mémoire de master :*

*À mes très chers parents qui ont toujours été à mes cotés. Ce que je leur dédie est incomparable devant leurs sacrifices. Je leur dis merci et que Dieu vous garde et vous bénisse.*

*À ceux avec qui j'ai partagé le toit et la joie : mes très chères sœurs Imène, Ilhem et Amira et à mon cher frère Anis. Je leurs souhaite un très bon avenir.*

*À tous ceux qui ont aimé voir ce jour, mon grand père, mes grands-mères, mes oncles, mes tantes et mes chères cousines Hafidha et Sarah.*

*À tous les membres de ma grande famille.*

*À toutes mes amies surtout : Samira, Dalel, Yasmine, Hasna, Zora, Hiba, Hazar, Narimene, Kahina, Soumia, Amina et Hakima.*

*À mes collègues de travail: Ferial, Yasmine, Nacer, Chakib, Riadh et Roberto.*

*À mon chef de travail qui m'a donné l'opportunité de continuer mes études: M. Xia Zhaoyang.*

*À tous ceux qui m'ont aidé pour réaliser ce travail de près ou de loin.*

**Asma.**

# LISTE DES FIGURES

<b>N° de figure</b>	<b>Titre</b>	<b>Page</b>
<b>Figure 01</b>	Le système littoral	<b>7</b>
<b>Figure 02</b>	Illustration du développement de la ville de Cannes	<b>11</b>
<b>Figure 03</b>	Illustration du développement de la ville de Benidorm	<b>12</b>
<b>Figure 04</b>	Présentation de la ville de Positano et sa forme de développement	<b>13</b>
<b>Figure 05</b>	Présentation du développement de la vieille ville Dubrovnik	<b>14</b>
<b>Figure 06</b>	Présentation du développement de la ville de Gruissan	<b>15</b>
<b>Figure 07</b>	Illustration du développement de la ville de Rovinj	<b>16</b>
<b>Figure 08</b>	Illustration des constructions en hauteur à Monaco	<b>18</b>
<b>Figure 09</b>	Présentation des projets d'extension en mer à Monaco	<b>19</b>
<b>Figure 10</b>	Illustration des percées visuelles sur la mer	<b>21</b>
<b>Figure 11</b>	Présentation des aménagements des espaces publics en milieu littoral	<b>22</b>
<b>Figure 12</b>	Implantation, forme et orientation de l'atelier RPBW	<b>24</b>
<b>Figure 13</b>	Promenade paysagère vers l'Atelier RPBW	<b>25</b>
<b>Figure 14</b>	Matériaux utilisés et traitement des façades à l'atelier RPBW	<b>26</b>
<b>Figure 15</b>	Intégration de la végétation à l'atelier RPBW	<b>27</b>
<b>Figure 16</b>	Implantation, forme et orientation de la tour Simona	<b>28</b>
<b>Figure 17</b>	Traitement des façades et matériaux utilisés dans le Simona	<b>29</b>
<b>Figure 18</b>	Présentation des espaces de transition et de loisirs à la tour Simona	<b>30</b>
<b>Figure 19</b>	Illustration de l'urbanisation de la ville de Jijel après l'indépendance	<b>32</b>
<b>Figure 20</b>	Présentation de l'architecture du cadre bâti du littoral algérien	<b>33</b>
<b>Figure 21</b>	Présentation des projets "en cours" de réaménagement de la ville d'Alger	<b>34</b>
<b>Figure 22</b>	Présentation des types des ports selon leurs activités	<b>42</b>
<b>Figure 23</b>	Relation ville/port 19 <sup>ème</sup> et début du 20 <sup>ème</sup> siècle	<b>44</b>
<b>Figure 24</b>	Schéma illustratif du fonctionnement du système ville-port avant et après la spécialisation des ports après la révolution industrielle ; d'une simple entité en un système complexe et découplé	<b>46</b>

# LISTE DES FIGURES

---

<b>Figure 25</b>	Situation et limites géographiques de Marseille	<b>47</b>
<b>Figure 26</b>	Bassins Est et Ouest du Port Autonome de Marseille	<b>48</b>
<b>Figure 27</b>	Plan de la ZAC de la Cité de la Méditerranée	<b>50</b>
<b>Figure 28</b>	Présentation du réaménagement du J4 en esplanade sur mer	<b>51</b>
<b>Figure 29</b>	Illustrations du Boulevard du Littoral, Marseille	<b>52</b>
<b>Figure 30</b>	Présentation du projet de reconversion du silo d'Arenc	<b>54</b>
<b>Figure 31</b>	Aménagement de la Digue du Large, Marseille	<b>55</b>
<b>Figure 32</b>	Le J1 reconverti en Gare Maritime Internationale, Marseille	<b>55</b>
<b>Figure 33</b>	Présentation du projet de reconversion des Docks de la Joliette	<b>55</b>
<b>Figure 34</b>	Les Terrasses du Port, Marseille	<b>59</b>
<b>Figure 35</b>	Présentation du projet MuCEM, Marseille	<b>60</b>
<b>Figure 36</b>	Situation et limites géographiques de Gênes	<b>61</b>
<b>Figure 37</b>	Composition urbaine du port de Gênes	<b>62</b>
<b>Figure 38</b>	La requalification des friches portuaires et constitution du vieux port de Gênes	<b>64</b>
<b>Figure 39</b>	Plan, coupe et illustration du Bigo, Port de Gênes	<b>65</b>
<b>Figure 40</b>	Plan, coupe et illustration sur la Biosphère	<b>66</b>
<b>Figure 41</b>	Plan, coupes et illustration de l'aquarium, Gênes	<b>67</b>
<b>Figure 42</b>	Plan, façades et illustrations du centre de congrès, Gênes	<b>68</b>
<b>Figure 43</b>	Illustrations sur la baie d'Alger et son port	<b>69</b>
<b>Figure 44</b>	Constitution du port d'Alger	<b>71</b>
<b>Figure 45</b>	Les trois phases de développement du projet de reconversion du port d'Alger	<b>75</b>
<b>Figure 46</b>	Présentation du projet proposé pour l'aménagement du Mémorial des martyrs et des Terrasses du port	<b>76</b>
<b>Figure 47</b>	Présentation d'étude proposée pour le réaménagement des promenades d'Alger	<b>77</b>
<b>Figure 48</b>	Présentation de l'étude d'aménagement de la promenade de l'indépendance et d'aquarium d'Alger	<b>78</b>
<b>Figure 49</b>	Présentation du futur méga port du centre à El Hamdania, Cherchell	<b>79</b>

# LISTE DES ACRONYMES

---

## Liste des acronymes :

<b>AgAM</b>	Agence d'urbanisme et de l'Agglomération Marseillaise.
<b>AIVP</b>	Association Internationale Ville et Port.
<b>AUCAME</b>	Agence d'Urbanisme de Caen Normandie Métropole.
<b>AZUL</b>	Architecture en Zone Urbaine Littorale.
<b>CMA-CGM</b>	Compagnie Maritime d'Affrètement - Compagnie Générale Maritime.
<b>DMP</b>	Domaine Maritime Public.
<b>EPAL</b>	Entreprise Portuaire d'Alger.
<b>GPMM</b>	Grand Port Maritime de Marseille.
<b>JORA</b>	Journal Officiel de la République Algérienne.
<b>MuCEM</b>	Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée.
<b>PAC</b>	Plan d'Aménagement Côtier.
<b>PAM</b>	Port Autonome de Marseille.
<b>PDAU</b>	Plan Directeur d'Aménagement Urbain.
<b>POS</b>	Plan d'Occupation du Sol.
<b>RPBW</b>	Renzo Piano Building Workshop.
<b>ZAC</b>	Zone d'Aménagement Concerté.
<b>ZHUN</b>	Zone d'Habitat Urbain Nouvelle.
<b>ZIP</b>	Zone Industriale-Portuaire.

# BIBLIOGRAPHIE

---

## ❖ Les ouvrages :

**AOUISSI Khalil Bachir.** 2016. *Le clivage ville/port : Le cas d'Alger*. Saint-Denis. Connaissances et savoirs. 235p.

**BAUDOUIN T, COLLIN M., PRÉLORENZO C.** 1997. *Urbanité des cités portuaires*. Paris. L'Harmattan. 180p.

**BOUBACHA, E .D, DAVOULT, et al.** 1997. *Ville et port ; mutation et recomposition note de synthèse et de bibliographie*. Paris. Les éditions villes et territoires. 31p.

**Buchanan Peter,** 1993-2000, *Renzo Piano Building Workshop, Œuvre complète, Vol.2,* traduction française, Editions Phaidon, Londres, 76 p.

**CHALINE Claude.** 1994. *Ces ports qui créèrent des villes*. Paris. L'Harmattan. 299p.

**CHALINE Claude.** 1993. *Du port à la ville portuaire*. Paris. L'Harmattan. 244p.

**COLLIN Michèle.** 1991. *Port et ville portuaire*. Paris. L'Harmattan. 224p.

**COLLIN Michèle.** 2003. *Ville portuaire, acteur du développement durable*. Paris. L'Harmattan. 199p.

**Direction de l'aménagement foncier et de l'urbanisme, centre de documentation de l'urbanisme.** 1998. *Urbanisation du littoral méditerranéen*. Paris. Les éditions villes et territoires. 148p.

**GRAS Pierre.** 2003. *Ports et Déports : De l'imaginaire des villes portuaires*. L'Harmattan. 159p.

**GRAS Pierre.** *Le temps des ports, déclin et renaissance des villes portuaire (1940-2010)*. Paris. Tallandier. 298p.

**HOYL B.S. et al.** 1988. *Revitalizing the waterfront, international dimensions of dockland development*. Chichester. Wiley. 265p.

**Paskoff R.,** 1985, *Les littoraux. Impacts des aménagements sur leur évolution*, Masson, Paris, 188 p.

**Paskoff R.,** 1993, *Côtes en danger*, Coll. Pratiques de la géographie, Masson, Paris, 250 p.

**Renzo Piano,** 1987, *Projets et architectures 1984-1986*, Electa Moniteur, Collection Monographies d'architecture, Milan, Paris, p.64.

# BIBLIOGRAPHIE

---

## ❖ Thèses et mémoires :

**AKROUH Anouar.** *La reconversion de la ville portuaire : une réconciliation de la ville avec le port.* Mémoire de master en architecture. Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris Val de Seine. 55p.

**AOUISSI Khalil Bachir.** 2013. *Le Clivage ville/port. Le cas d'Alger.* Mémoire de Magistère, EPAU.162p.

**BERKANI-BAZIZ Amel.** 2002. *Le port d'Alger et son impact sur l'organisation et le fonctionnement du tissu urbain.* Mémoire de magistère en aménagement urbain, Faculté des sciences de la terre, de géographie et aménagement du territoire. Université des sciences et de la technologie Houari Boumadiène Alger. 202p.

**BERRAHAL Imane, BOUALI Amina.** 2015. *Un réaménagement urbain pour une meilleure articulation urbaine et touristique ville mer Cas du quartier de la Grande Poste Alger Centre.* Mémoire de master en architecture. Université Abou Bekr Belkaid de Tlemcen. 96p.

**BOUROUMI Mohamed Tewfik.** 2011. *Impact de l'urbanisation sur l'évolution du littoral Cas de la commune de Ain el Turk.* Mémoire de magister en architecture. Université des sciences et de la technologie d'Oran. 150 p.

**CLOTHILDE Richard.** 2012. *Requalification des friches portuaires et travail sur la proximité intergénérationnelle à Saint-Nazaire, 44.* Mémoire de master en architecture. Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris-la villette. 86p.

**DUCRUET César.** 2004. *Les villes ports; Laboratoire de mondialisation.* Thèse en géographie et aménagement. Université du Havre. 435p.

**El Ghafir Sarah.** 2016. *L'industrie touristique : moteur urbain et économique de Benidorm.* Mémoire de master. Ecole nationale supérieure d'architecture de la ville et des territoires. Marne la vallée. 86p.

**Flavia Dalia. Florence Fouquet.** 2015. *Obsolescences portuaires : Urbanisme portuaire.* Mémoire de master. Ecole nationale supérieure d'architecture de la ville et des territoires. Marne la vallée. 50p.

**GHOMARI Ghali, RHMARI TLEMCANI Ali.** 2012. *Reconquête du port de Casablanca : de la fracture à la réconciliation.* Mémoire de master en architecture. Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris-la villette. 69p.

**HADEF Rachid.** 2008. *Quel projet urbain pour un retour de la ville a la mer? Cas d'étude : Skikda.* Mémoire en Urbanisme ; ville et projet urbain. Université de Constantine. 356p.

# BIBLIOGRAPHIE

---

**Lizard Sophie.** 2013. *Littoralisation de la façade nord-méditerranéenne : analyse spatiale et prospective dans le contexte du changement climatique.* Géographie. Université Nice Sophia Antipolis. 390p.

**MAGALI Henry.** 2006. *Ville portuaire en mutation; Les nouvelles relations ville port à Marseille.* Mémoire en géographie. Université de Lausanne. 147p.

**MEDJDOUB Sara, TOUTAH Sarah, YAHIAOUI Noura.** *Vers une reconquête urbaine de l'interface ville/port : Cas de la ville de Bejaia.* Mémoire de master en architecture, option : Architecture, ville et territoire. Université Abderrahmane Mira – Bejaia. 106p.

**OUALI Mohamed et al.** 2017. *Aménagement touristique durable et valorisation du littoral de Bejaia.* Mémoire de master. Université Abderrahmane Mira Bejaia. 100p.

**OUNADJELA Farah Zahra.** 2017. *Pour une entrée maritime à Ghazaouet : réconcilier la ville avec son port.* Mémoire de master en architecture option : urbanisme et environnement. Université Abou Bekr Belkaid de Tlemcen. 191p.

**RAHMI Benamar.** 2015. *Ville-Port : Une nouvelle articulation urbaine pour une meilleure compétitivité territoriale de la ville de Beni-Saf.* Mémoire de master en architecture option: urbanisme et environnement Université Abou Bekr Belkaid de Tlemcen. 203p.

**RENAULT Marlène.** *Culture et Ville-Port, les nouveaux enjeux du territoire.* Thèse de doctorat en sociologie. Université du Havre/AURH.

**Amalia Jimenez - Emilie Schmid.** 2007. *Occuper la limite. Gênes : un nouveau lien entre ville et eau.* Énoncé théorique / projet de master. 120p.

## ❖ Les revues, les publications et les actes de séminaire :

**AIVP (Association Internationale Ville et Port).** 2010. 12<sup>ème</sup> conférence internationale de l'AIVP. Argentine. 46p.

**AIVP (Association Internationale Ville et Port).** 2011. Rencontre internationale du 10 au 12 avril 2011, Québec, *Définir les relations ville-port de demain.* 9p.

**AOUISSI Khalil Bachir. Madani Said.** 2017. Alger: prospection de scénarii pour sa reconversion portuaire. *In. Cinq Continents.* Volume 7, n° 16. pp. 151-172.

**BAUDOIN T., COLLIN M.** 1992. *Le patrimoine portuaire,* Rapport, Laboratoire d'Histoire Maritime/Université Paris IV, PCA, AIVP, Ville du Havre. 136 p.

**CAPOT-REY Robert.** 1952. *Le port d'Alger In. Annales de Géographie.* t. 61, n°326. pp. 287-291.

*Cinquantenaire de l'indépendance ; Le projet qui transforme Alger. In. Vies de Villes, Hors-Série n°03.* 420p.

# BIBLIOGRAPHIE

---

**Claude Prélorenzo.** *Reconversion portuaire: Un port, ce n'est pas un parc.* In. Chroniques d'architecture, 10 septembre 2015.

**Marie Mazuy,** L'architecture du MUCEM, le bâtiment du J4, Dossier pédagogique, 27p.

**TAUSSAT Anne-Elisabeth.** 2014. *Réaménagement de l'interface ville-port : Création d'un centre culturel, le Georges Simenon (Concarneau – Finistère -29).* Rapport de stage à l'Université de Tours François Rabelais – France. 89p.

**Sébastien Julian.** Flottante, autonome, voici la ville de demain. In *L'Express*, 22 mars 2017.

**VIGARIE A.** 1991. *Villes et ports ; développement portuaire, croissance spatiale des villes, environnement littorale.* Paris. Second colloque franco-japonais de géographie C.N.R.S. 595p.

## ❖ Sources internet :

**AIVP.** Site internet de l'Association internationale de villes portuaire : <http://www.aivp.org/>.

**ARTE-CHARPENTIER.** 2006. *Présentation du projet de la baie d'Alger* [en ligne]. Disponible sur : [http://www.arte-charpentier.com/fr/projets/1430-la\\_baie\\_dalger.html](http://www.arte-charpentier.com/fr/projets/1430-la_baie_dalger.html). (Consulté le 05/09/2018).

**AUCAME.** 2008. *Euroméditerranée à Marseille* [en ligne]. Disponible sur : [http://www.aucame.fr/web/publications/etudes/fichiers/Fiche\\_Marseille.pdf](http://www.aucame.fr/web/publications/etudes/fichiers/Fiche_Marseille.pdf). (Consulté le 15/06/2018).

**BREARD, DURIEUX, OGNARD.** 2010. *Analyse de Gênes.* [En ligne]. Disponible sur : <http://metropolesdusud2010.free.fr/Laetitia-My%3%A8ne-Tristan.pdf>. (Consulté le 12/06/2018).

**Brigitte Bertoncetto et Zoé Hagel,** « *Marseille : une relecture de l'interface ville-port au prisme de l'habiter* », *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement* [En ligne], Volume 16 numéro 3 | décembre 2016. Disponible sur : <http://journals.openedition.org/vertigo/18162> (Consulté le 23 janvier 2018)

**CLEMENT Pierre.** 2011. *Le projet de la baie d'Alger* [En ligne]. Disponible sur : [http://www.arte-charpentier.com/fr/projets/1430-la\\_baie\\_dalger.html](http://www.arte-charpentier.com/fr/projets/1430-la_baie_dalger.html). (Consulté le 05/09/2018).

**DUCRUET César et MOHAMED-CHERIF Fatima Zohra.** 2005. *Les ports et la façade maritime du Maghreb, entre intégration régionale et mondiale* [En ligne]. Disponible sur : <http://mappemonde.mgm.fr/num29/articles/art11103.pdf>. (Consulté le 25/08/2018).

# BIBLIOGRAPHIE

---

**DUCRUET César.** 2008. Typologie mondiale des relations ville-port, Cybergeog : European Journal of Geography [En ligne]. Disponible sur : <http://cybergeog.revues.org/17332>. (Consulté le 26/04/2018).

**Emmanuel Grange.** 2015. *Plein les yeux – Le Porto antico de Gênes*. La passerelle- Histoire Géographie. [En ligne]. Disponible sur <https://lewebpedagogique.com/lapasserelle/2015/08/19/plein-les-yeux-le-porto-antico-de-genes/>. (Consulté le 15/06/2018).

**Emmanuelle Real.** 2015. *Reconversions. L'architecture industrielle réinventée, In Situ* [En ligne]. Disponible sur : <http://journals.openedition.org/insitu/11745> (Consulté le 08/06/2018).

**EPAL.** Site internet de l'Entreprise portuaire d'Alger : <http://www.portalger.com.dz/accueil.php>. (Consulté le 22/09/2018).

**Fabrizio Ferrari,** 2008. "*Gênes, ville aux deux visages*", *Méditerranée* [En ligne], 111, Disponible sur : <http://journals.openedition.org/mediterranee/2840>.(Consulté le 25/06/2018).

**Jean Christophe Paoli, Alessandro Fiori et Romain Melot.** *L'aménagement du littoral à l'épreuve de la décentralisation*. [En ligne]. Disponible sur : <https://www.cairn.info/revue-pole-sud-2008-1-page-143.html>. pp. 143-165. (Consulté le 09/01/2018).

**José M Pagés Sanchez.** Port City gouvernance. A comparative analysis in the European context [En ligne]. Disponible sur : <https://theportandthecity.wordpress.com/tag/porto-antico/>. (Consulté le 04/06/2018).

**Kacemi Malika.** *Protection du littoral en Algérie entre politiques et pouvoirs locaux : Le cas du pôle industriel d'Arzew (Oran- Algérie)*, *Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement* [En ligne], Volume 7 Numéro 3 | décembre 2006. Disponible sur : <http://journals.openedition.org/vertigo/8815>. (Consulté le 26/02/2018).

**Kacemi Malika,** *Protection et valorisation du littoral en Algérie : législation et instruments : Le cas des communes littorales d'Oran, Études caribéennes* [En ligne], 20 | Décembre 2011, Disponible sur : <http://etudescaribeennes.revues.org/5959>. (Consulté le 14/01/2018).

**Parque Expo.** 2012. *Présentation générale* [en ligne]. Disponible sur : [http://www.parqueexpo.pt/conteudo.aspx?lang=fr&id\\_class=371&name=Ce-que-nous-faisons](http://www.parqueexpo.pt/conteudo.aspx?lang=fr&id_class=371&name=Ce-que-nous-faisons). (Consulté le 19/09/2018).

**PRELORENZO Claude.** 2010. *La ville portuaire, un nouveau regard, Rives méditerranéennes* [En ligne]. Disponible sur : <http://rives.revues.org/4036>. (Consulté le 08/06/2018).

**PRELORENZO Claude.** 2012. *Le retour de la ville portuaire*. [En ligne]. Disponible sur : <http://cdlm.revues.org/index5239.html>. (Consulté le 19/06/2018).