



**Université Blida01 –
-Institut d'Architecture et d'Urbanisme -
2016/2017**

Projet de fin d'Etudes

**INTITULE:
Réconciliation de l'interface urbano-portuaire, cas de la
ville de Mostaganem.**

PROJET:TOUR D'HABITATION INTEGREE.

Option : Architecture et Projet urbain.

Candidats:

CHENNIT Housseem.
BENSLIMANE Mounir .

Encadreur:

MR. KACI.

Assistante:

Mlle. BOUKAA.

RESUME

Le projet urbain représente comme une nouvelle approche de l'aménagement du territoire et de la gestion du tissu urbain, son champs d'actions englobe notre thématique, en l'occurrence la recompositions des villes portuaires.

Le port et la ville ont longtemps formé un système basé sur l'imbrication et la complémentarité de leurs fonctions.

Cependant, avec le temps et l'avènement de la grande période d'industrialisation, le tissu urbain des villes a évolué indépendamment de leurs zones portuaire brisant ainsi la relation de complémentarité qui jadis les unissait et laissant place a un phénomène de délaissement portuaire..

Le système ville-port est alors remis en cause, désorganisé, équipements industriels, bâtisse vétuste et friches urbaines ponctue la zone portuaire enlaidissant le front de mer censé pourtant être la vitrine de la ville, d'où la nécessité de procéder a une opération de recomposition afin de réconcilier et réunifier la ville et son port.

Dans ce mémoire, l'objectif est de mettre la lumière sur la problématique de la rupture ville /port auxquelles fait face la ville de Mostaganem.

Ce site a l'avantage de s'étendre sur une frange maritime couvrant toute la longueur de l'aire urbaine. Cette situation nous donne l'avantage de projeter un aménagement général du front de mer nous permettant ainsi de l'enrichir de divers fonctions par le biais de la projections d'équipements et d'espaces publique afin d'y créer une animation qui conduira la réappropriation de l'espace portuaire part les habitants et la remise a niveaux et l'embellissement de la façade maritime.

Face aux délaissement portuaire et a la dégradation du front de mer engendrant un clivage entre la ville et son port, la réconciliation de l'interface urbain-portuaire par une opération de recomposition ville/port demeure le meilleur moyen de remédier au difficultés auxquelles fait face la ville de Mostaganem.

ABSTRACT

The urban project represents a new approach to spatial planning and the management of the urban fabric, its field of action encompasses our theme, in this case the unification of port cities.

The port and the city have long formed a system based on the interweaving and complementarities of their functions.

However, with the time and the advent of the great industrialization period, the urban fabric of the cities evolved independently of their port areas, thus breaking the complementary relationship that once united them and giving way to a phenomenon of port abandonment. The city-port system is then challenged, disorganized, industrial equipment, dilapidated buildings and urban wasteland punctuates the port area, disfiguring the waterfront, which is supposed to be the showcase of the city, hence the need to carry out a unification in order to reconcile and reunite the city and its port.

In this brief, the objective is to shed light on the problem of the city / port break in the city of Mostaganem.

This site has the advantage of spreading over a maritime fringe covering the entire length of the urban area. This situation gives us the advantage of projecting a general layout of the waterfront allowing us to enrich it with various functions through the projection of equipment and public spaces in order to create an animation that will lead appropriation of the harbor space by the inhabitants and the renovation and embellishment of the sea front.

Faced with port abandonment and the degradation of the seafront, which creates a divide between the city and its port, the reconciliation of the urban-port interface through a city / port unification operation remains the best way to remedy the difficulties faced the city of Mostaganem.

Remerciements

En premier lieu nous tenons a rendre grâce a dieu tout puissant de nous avoir donné la force et la persévérance nécessaire a la concrétisation de nos objectifs et a la finalisation de notre travail.

Nous tenons a exprimer notre profonde gratitude à Monsieur KACI.M notre promoteur, qui n'a pas été avare de conseils tous aux long de l'élaboration de notre projet de fin d'étude et dont la guidance a permis de conduire ce travail à son terme.

Nos remerciements s'adressent également a Mr. ZERARKA.M, responsable du Master « Architecture et Projet Urbain » ,qui veilla a nous transmettre un enseignement de qualité pendant nos deux années de master afin de nous préparer aux mieux a notre future vie professionnel.

Nous tenons également a remercier toutes personne ayant contribué de prés ou de loin a la réalisation de ce travail.

DEDICACES

Je dédie ce mémoire à mes très cher parents pour tous ce qu'ils ont fait pour moi, pour tous leurs conseils, orientation, pour leur indéfectible support moral sans lesquelles et il n'y a aucun doute la dessus, je n'en serait pas la.

A mes chères frères et sœurs.

A mon enseignant monsieur Kaci.

A mon binôme Mounir.

TABLE DES MATIERES:

RESUME.

REMERCIEMENT.

DEDICACE.

TABLE DES MATIERES.

LISTE DES ILLUSTRATIONS.

1 CHAPITRE I: INTRODUCTION:..... 1

1.1	Introduction à la thématique générale du master: ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN:	1
1.2	Continuité avec les données de la ville historique et référence à l'expérience de la modernité.	3
1.3	Thématique de l'Atelier Architecture et Projet Urbain en Centre Historique:.....	6
1.4	INTRODUCTION A LA THEMATIQUE SPECIFIQUE :.....	7
1.5	Le choix du site :	8
1.6	Présentation succincte du cas d'étude :	8
1.6.1	Situation de la ville :.....	8
1.6.2	Bref aperçus historique :.....	9
1.7	PROBLEMATIQUE GENERALE :	9
1.8	PROBLEMATIQUE SPECIFIQUE :	10
1.9	Les Objectifs :	11
1.10	Hypothèses :	11
1.11	PRESENTATION DE LA DEMARCHE METHODOLOGIQUE :.....	12
1.12	CONCLUSION :	13

2 CHAPITRE II : ETAT DES CONNAISSANCE :..... 15

2.1	INTRODUCTION :.....	15
2.2	DEFINITIONS :.....	15
2.2.1	LE PROJET URBAIN:.....	15
2.2.2	Le Projet urbain une démarche stratégique pour la relation ville/port :.....	15

2.3	Le centre-ville :	16
2.4	Le centre historique :	16
2.5	Présentation de la ville littorale :	17
2.6	La classification des villes littorale:	17
2.7	Les principales activités liées à la proximité de la mer sont:	18
2.8	DEFINITION DES PORT ET DES VILLE PORTUAIRE :	19
2.8.1	Définition des villes portuaire :	19
2.8.2	Un port :	19
2.8.3	Bref historique des ports :	19
2.8.4	Principales Etapes de l'évolution de la relation « ville-port »:	20
2.9	IMPACT DES RELATIONS VILLE PORT SUR LE DEVELOPPEMENT DES VILLE PORTUAIRE :	20
2.9.1	La relation entre la ville et le port :	20
2.9.2	Le clivage ville port :	20
2.9.3	Le délaissement portuaire :	21
2.10	LES ACTIONS ENTREPRISES SUR LE FLRONT MARITIME:	21
2.10.1	La recomposition :	22
2.10.2	La reconquête :	23
2.10.3	La reconversion :	23
2.10.4	Restructuration urbaine :	23
2.10.5	Densification urbaine :	24
2.10.6	Réhabilitation urbaine :	24
2.11	ANALYSE DES EXEMPLES DE REFERENCES:	26
2.11.1	La ville portuaire de Marseille: le projet euro-méditerranéen 1995-2030:	26
2.11.2	La ville portuaire de Tanger: Projet Tanger Med:	31
2.11.3	CONCLUSION :	33
3	CHAPITRE III:	34
3.1	Introduction :	34
3.2	Présentation du cas d'étude (la ville de Mostaganem) :	34
3.2.1	Situation géographique de la ville :	34
3.3	Lecture de la mutation de la structure du territoire de la ville de Mostaganem :.....	35
3.4	Analyse historique de la ville de Mostaganem:	38
3.4.1	Période Phénicienne (3eme siècle av-J-C) :	38

3.4.2	Période romaine :	38
3.4.3	Période Almoravide (10eme siècles):	39
3.4.4	Période Ottomane(15eme au 18eme siècle):	39
3.4.5	Période Coloniale:	40
3.4.6	6-Période Postcoloniale:	41
3.5	Synthèse de l'analyse historique:	42
3.6	Analyse urbaine:	43
3.6.1	Limites de l'aire d'étude: l'aire d'étude est délimité par :	43
3.6.2	Les portes:	45
3.6.3	Les parcours:	45
3.6.4	Les places et nœud important:	46
3.6.5	Equipements:	47
3.6.6	Carte de synthèse de la structure urbaine:	48
3.6.7	Conclusion:	48
3.7	ANALYSE TYPOLOGIQUE:	49
3.7.1	Tissu précolonial Mauresque:	50
3.7.2	Tissu colonial:	54
3.7.3	Tissu post coloniale: Style contemporain :	59
3.7.4	Conclusion :	60
3.8	Bilan diagnostic:	60
3.8.1	Les faiblesse:	61
3.8.2	Les potentialités:	61
3.9	Schéma d'aménagement:	62
3.10	L'intervention urbaine:	63
3.11	Schéma d'aménagement:	66
3.12	Plan de composition urbaine:	68
3.13	LE PROJET ARCHITECTURALE : Tour d'habitation intégré:	69
3.13.1	Phase conceptuelle:	69
3.13.2	Alignement:	69
3.13.3	La simplicité des formes géométriques:	69
3.13.4	La monumentalité:	70
3.13.5	Fonctionnalité et spatialité :	70
3.14	Conclusion générale:	Erreur ! Signet non défini.

TABLE DES ILLUSTRATIONS:

Figure 1: Carte de situation/source: site web	8
Figure 2 Carte du réseau routier de Mostaganem/source: Google Map	9
Figure 3 Schema expliquant le cheminement méthodologique.	12
Figure 4 Schéma de classement des ville portuaire par taille.	17
Figure 5 schéma de classification des villes portuaires par vocation.	18
Figure 6 Schéma expliquant les activité portuaires.	18
Figure 7 Schéma expliquant la relation ville-port.	25
Figure 8 carte montrant les limites du projet/source: site web	26
Figure 9 Schéma d'aménagement/source site web.	27
Figure 10 Carte montrant le programme urbain/ source site web.	27
Figure 11 Carte montrant les actions entreprise/source: site web traité par hauteur.....	28
Figure 12 carte montrant les different aménagement/source: site web	28
Figure 13 Carte du réseau du métro-tram a Marseille/source: site web.	29
Figure 14 Plan du port de Tanger: source: site web.	31
Figure 15 Photo du port de Tanger/source: site web.	31
Figure 16: Carte montrant les places./source: site web.	32
Figure 17 Carte montrant les commerce/source: site web.	33
Figure 19 Situation de la ville a l'échelle nationale./.....	35
Figure 18 Situation au niveau régionale./source: site web.	35
Figure 20 carte montrant les premier établissements/ source: auteur.....	36
Figure 21 carte montrant les premier établissements de haut promontoire/ source: auteur.	36
Figure 22 carte montrant les premier établissements de bas promontoire/ source: auteur.	36
Figure 23 24 carte montrant les premier établissements de fond de vallée / source: auteur. ...	37
Figure 25 Photo des vestige d'un port romain a Mostaganem./source: site web	38
Figure 26 Borj El Mehal/source: site web	39
Figure 27 carte du développement urbain a la période ottomane/ source: site web.....	39
Figure 28 Quartier Tigdit/source: auteur	39
Figure 29 Borj El Turc/source: auteur.....	39
Figure 30 Carte de la ville de Mostaganem en 1936 /source: memoire revalorisation du plateau mostaganem.	40
Figure 31 Carte de la ville de Mostaganem en 1886 /source: memoire revalorisation du plateau mostaganem	40
Figure 32 Avenue Benaya Benhiba vers 1935/source: site web.	40
Figure 33 Tigdit-Kadous El Midah vers 1916./source: site web.	40
Figure 34 principales agglomération la ville de Mostaganem /source: memoire revalorisation du plateau mostaganem.....	41
Figure 35 Carte de synthèse de la ville de Mostaganem./source: auteur.....	41
Figure 36 Schéma de synthèse de l'analyse historique.	42

Figure 37 Carte montrant les limites de notre aire d'étude./source PDAU modifier par auteur.	43
Figure 38 photo de Oued Ain Sefra/source: auteur.	44
Figure 39 photo du Chemin de fer/source: auteur.	44
Figure 40 Rue Boumaza Mohamed./source: auteur.	44
Figure 41 Photo du port /source:auteur.	44
Figure 42 Photo de la porte du port a l'entrée de Mostaganem/source: auteur.	45
Figure 43 Carte montrant les portes et parcours de notre aire d'étude./source PDAU modifier par auteur	45
Figure 44 Carte montrant les places et nœuds importants de notre aire d'étude./source PDAU modifier par auteur.	46
Figure 45 Photo de la place de la mairie/source: auteur.	46
Figure 46 photo de l'entré du jardin de l'Emir Abdelkader/source: auteur.	46
Figure 47 photo de la place du 1er novembre/source: auteur.	46
Figure 48 Carte montrant les équipements de notre aire d'étude./source PDAU modifier par auteur	47
Figure 49 Photo de l'ex palais consulaire siège de la BNA/source: auteur.	47
Figure 50 Photo du marché couvert/source: auteur.	47
Figure 51 Photo de la mairie/source: auteur.	47
Figure 52 Carte de synthèse de l'analyse urbaine./source PDAU modifier par auteur	48
Figure 53 Carte montrant les différents types de tissu urbain.	49
Figure 54 Carte montrant la zone du tissu précoloniale/source: PDAU modifié par auteur.	50
Figure 55 Plan de situation.	51
Figure 56 Photo d'une maison dans le quartier Darb/source: auteur.	51
Figure 57 Plan du RDC /source: auteur.	52
Figure 58 Plan du 1er étage./source: auteur.	52
Figure 59 Photo et situation du bain maure a l'entrée du quartier Darb/source: auteur.	52
Figure 60 Porte a arc brisé avec décorations.	53
Figure 61 photo d'une fenêtre.	53
Figure 62 Porte a a arc lancéolé.	53
Figure 63 . Type des ouvertures à l'époque Arabo-musulmane.	53
Figure 64 Carte montrant le tissu coloniale./Source: mémoire revalorisation du plateau de Mostaganem.	54
Figure 65 Les différents types d'ilots coloniaux.	54
Figure 66 Photo d'un immeuble coloniale./Source: auteur.	55
Figure 67 Photo du Boulevard Benahib Bendehiba./source: auteur.	55
Figure 68 Photo d'une maison coloniale a jardin./source: auteur.	55
Figure 69 Façade d'une maison coloniale.	56
Figure 70 détails architectonique de l'architecture coloniale	56
Figure 71 détails architectonique de l'architecture coloniale.	56
Figure 72. Photo d'habitation collectif coloniale/source hauteur	57
Figure 73 Plan de situation.	57
Figure 74 Photo de la façade de l'exemple traité./source: auteur.	57

Figure 75 Plan du RDC.....	58
Figure 76 Plan du 1er étage.	58
Figure 77 Photo d'un bâtiment de style néo-gothique./source: auteur.	58
Figure 78 Photo d'un bâtiment de style néo-mauresque/source: auteur.	58
Figure 79 L'université I.T.A.....	59
Figure 80 Photo d'une tour d'habitation./source: auteur.	59
Figure 81 Photo d'un chantier de construction dans un quartier d'époque coloniale/source: auteur.	59
Figure 82 Carte du bilan diagnostique.....	60
Figure 83 Carte montrant le schéma d'aménagement.....	62
Figure 84 Carte montrant les grand axes de l'intervention urbaine/source: Google earth traité par auteur.	63
Figure 85 Photo de la route du port/source: auteur.	64
Figure 86 Photo montrant le bâti vétuste./source: auteur.	64
Figure 87 Photo d'une friche urbaine/source: auteur.	64
Figure 88 Carte montrant le bâti voué a la démolition./source: PDAU modifié par auteur.	64
Figure 89 Plan de synthèse de l'enquête.	65
Figure 90 Schéma d'aménagement.....	66
Figure 91 Plan de composition urbaine.	68
Figure 92 Plan de situation.	69
Figure 93 Addition.	69
Figure 94 Soustraction.....	69
Figure 95 Alignement.....	69
Figure 96 Façade du projet.	71

1 CHAPITRE I: INTRODUCTION:

1.1 Introduction à la thématique générale du master: ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN:

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

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

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

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

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

Les pratiques de l'urbanisme opérationnel (à finalité strictement programmatique et fonctionnaliste) nécessitent une attitude critique de la part des intervenants sur la ville : c'est le projet urbain qui constituera l'apport spécifique de l'architecte dans la pratique plurielle de

l'aménagement de la ville, correspondant à une nouvelle manière de penser l'urbanisme. Le projet urbain devient alors un élément de réponse possible pour la reconquête de la fabrication de la ville face à la crise de l'objet architectural et à la crise de l'urbanisme, devenu trop réglementaire. Plus qu'un concept ou qu'une grille de lecture historique des phénomènes urbains, la notion de projet urbain sera dans les années 70 l'expression qui « cristallisera les divers aspects de la critique de l'urbanisme fonctionnaliste,

et simultanément, celle qui exprimera la revendication par les architectes d'un retour dans le champ de l'urbanisme opérationnel »¹.

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

Après avoir rappelé les principales qualités qui font la ville : sédimentation, complexité des formes pour de nouveaux usages, etc., Devillers développera trois aspects³ : le premier concerne une théorie de la forme urbaine, le deuxième aborde les méthodes du projet urbain, alors que le troisième s'attaque à la difficile question des logiques institutionnelles et procédurales.

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

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

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

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

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

Dans les faits, le projet urbain est aujourd'hui un ensemble de projets et de pratiques qui gèrent notamment de l'espace public et privé, du paysage urbain.

« Sans refléter une doctrine au sens étroit du terme, l'idée de projet urbain renvoie cependant à un point de vue doctrinal qu'on s'efforce de substituer à un autre : l'urbanisme opérationnel, et qui peut s'exprimer plus ou moins en fonction de seuils »⁴.

1.2 Continuité avec les données de la ville historique et référence à l'expérience de la modernité.

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

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

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

L'histoire des villes, quant à elle, nous enseigne la permanence des tracés (voieries, parcellaires...) et l'obsolescence parfois très rapide des tissus. Il convient donc à partir de la production courante d'aujourd'hui (types, programmes, financements et procédés constructifs

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

habituels des maîtres d'œuvre moyens) de travailler dans une perspective nouvelle qui intègre dès l'origine une réflexion sur les évolutions et les transformations possible, d'origine publique et privée. Cette tentative d'actualiser les mécanismes et les techniques qui ont permis de produire les villes, débouche ici sur des indications très pragmatiques et pratiques (tracés, trames, dimensionnements, découpage, terminologie...).

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

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

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

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

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

Dr. Arch. M. Zerarka

Porteur du master 'Architecture et Projet Urbain'

1.3 Thématique de l'Atelier Architecture et Projet Urbain en Centre Historique:

La double préoccupation qui présida, depuis un peu plus d'une décennie dans notre pays, à la création des « secteurs sauvegardés » était d'une part, d'éviter la disparition ou une atteinte irréversible des quartiers historiques ou des villes entières à caractère patrimonial et d'autre part à requalifier / réhabiliter le patrimoine historique, architectural et urbain qui s'y trouve en instituant des mesures juridiques de protection spécifiques et en les dotant d'un nouvel outil urbanistique : le plan permanent de sauvegarde et de mise en valeur des secteurs sauvegardés (PPSMVSS).

Ces mesures consistaient à associer « sauvegarde » et « mise en valeur » dans une nouvelle démarche d'urbanisme qualitatif où, tout en préservant architecture et cadre bâti, on permet une évolution harmonieuse des quartiers anciens :

- « Sauvegarde » pour préserver les aspects fondamentaux des quartiers et villes anciennes des points de vue morphologique et typologique
- « Mise en valeur » pour adapter ces quartiers et villes historiques à la vie moderne afin d'éviter d'en faire des musées en plein air.

Néanmoins, dans bien des cas, les centres historiques ne sont toujours pas érigés en secteurs sauvegardés pour diverses raisons sur lesquelles nous éviterons de nous attarder ici.

Aussi, plusieurs entités urbaines attenantes aux centres historiques classés, ne sont toujours pas dotés d'instruments d'urbanisme spécifiques en mesure de prendre en charge le contrôle des formations et des transformations de la forme urbaine, en s'appuyant sur des recherches architecturales et urbaines critiques. Citons en exemple toutes les aires urbaines couronnant la périphérie immédiate des médinas, ksour ou autres villages traditionnels qui, demeurent couverts, au même titre que les aires urbaines contemporaines, des mêmes instruments d'urbanisme (POS) ; ou encore les nouvelles tendances de revitalisation des anciens quartiers portuaires désaffectés par des opérations de recomposition urbaine sans aucune médiation pour préserver les formes discrètes et articulées des anciennes agglomérations qui leur sont étroitement dépendantes.

C'est dans ce contexte que le présent atelier engage une réflexion de fond sur le devenir des centres historiques et de leur développement urbain, dans l'optique dominante d'un projet urbain associant tradition et modernité, continuité et changement, mémoire du passé et préfiguration du futur.

1.4 INTRODUCTION A LA THEMATIQUE SPECIFIQUE :

Depuis le début des années 50, les villes portuaires ont connu un mouvement de réaménagement de leur fronts maritime, pratique qui c'est ensuite généralisé en partant des villes nord-américaine sous l'intitulé de; « *water fronts revitalization* », ce mouvement est apparu à la suite de la délocalisation des anciens sites portuaires jugés non conforme aux exigences en vigueur. Ce mouvement de réaménagement des fronts de mer est également appelé « la recomposition ville-port ».

Le cas de rupture entre la ville et le port est un phénomène commun a la majorité des ville côtière algérienne, phénomène essentiellement du aux décennies de mauvaise gestion de l'interface portuaire et urbaine, cette rupture entre la ville et son port empêche les ville portuaire de profiter de leur plein potentiel et représente un frein au développement économique de ces dernière d'où l'importance de faire toute la lumière sur la problématique du clivage ville/port.

La relation entre le centre historique et le port « *entretiennent des relations parmi les plus complexes, les plus diversifiées et les plus déterminantes que l'urbanisme contemporain ait à traiter* »⁵

Cette relation n'est pas harmonieuse, elle présente une juxtaposition spatiale de deux entités distinctes et en interdépendance.

Dans ce travail, notre intérêt porte sur la thématique de la réconciliation de l'interface urbano-portuaire..

Le choix d'un sujet de recherche est le fruit de constations et de comparaisons entre le mondial et le local, comparaison nous ayant permis de nous rendre compte du retard qu'accuse nos ville portuaire,. La ville portuaire, unique par son emplacement, en interface entre deux sphères de transports (maritime et terrestre), une philosophie qui la rend assez spécifique et la laisse comme un lieu de contraste continu.

5 (PRELORENZO Claude. 2010).

1.5 Le choix du site :

La ville de Mostaganem à enregistré une croissance considérable ces dernières années ; cependant l'on peut constater que l'extension urbaine s'est faite indépendamment de la zone portuaire, donnant lieu à une rupture brutale et flagrante entre la ville et son port. Ceci, en dépit des énormes potentialités historiques, architecturales et urbaines, environnementales, touristiques et économiques dont elle dispose.

Ce qui nous à pousser à la choisir comme cas d'étude en abordant la thématique de la relation ville port.

1.6 Présentation succincte du cas d'étude :

Mostaganem est situé au nord ouest de l'Algérie comme bon nombre de ville méditerranéenne elle a des origine cosmopolite fonder par les romain elle fut développer par les ottoman puis par les colons français, elle est donc la résultante de la stratification de divers civilisation laissant a leur passages des témoignages concrets qui subsistent jusqu'à nos jours et constitué une véritable richesse historique..

La ville de Mostaganem souffre néanmoins d'un fort clivage entre la ville et donc le centre historique et son port ce qui la rend compatible avec notre thématique de recherche : la réconciliation de l'interface urbano-portuaire. elle est limitée:

1.6.1 Situation de la ville :

Mostaganem est une ville portuaire de la mer Méditerranée située au nord-ouest de l'Algérie, à 365km de la capitale, Alger. La ville est le chef-lieu de la wilaya du même nom, elle est limité par:

- A l'est, les wilayas de Chlef et Relizane.
- Au sud, les wilayas de Mascara et Relizane.



Figure 1: Carte de situation/source: site web

- A l'ouest, par les wilayas d'Oran et Mascara.

La commune de Mostaganem est desservie par plusieurs routes nationales:

- Route nationale 11: RN11 qui relie toute la frange cotière de la wilaya (Route d'Oran).
- Route nationale RN23.
- Route nationale RN17.
- Route nationale RN90 et RN90A.



Figure 2 Carte du réseau routier de

Mostaganem/source: Google Map

1.6.2 Bref aperçus historique :

Ancienne Moristaga ou Murustaga punique, ancienne de Cartena romaine, certains attribuent sa fondation aux almoravides . Mostaganem résiste aux Espagnols et en 1558, elle passe aux mains des Turcs, s'en suivra ensuite la période de la colonisation française.

1.7 PROBLEMATIQUE GENERALE :

Les villes portuaires ont de tout temps constitué le poumon économique d'une nation.

La dissensions entre le port et la ville est un problème récurrent en Algérie du fait de la nature du relief engendrant un véritable clivage ville-port.

Le port et la ville ont pendant longtemps formé un système basé sur l'imbrication et la complémentarité.

L'expansion urbaine et l'évolution technologique dans le secteur maritime ont affaibli les liens entre eux .

La ville portuaire algérienne et son port souffrent d'un décrochage flagrant, exprimé par une distanciation spatiale entre l'espace urbain et l'infrastructure portuaire, une absence totale d'animation, la pauvreté de sa façade maritime, la sous exploitation d'un front de mer authentique à fort potentiel touristique.

L'absence de lien entre la ville et le port a pour origine les causes suivantes :

- Le manque d'articulation entre la ville et le port.
- L'inexistence d'une façade maritime, dans la plupart des cas, élément essentiel d'une ville voulant développer son tourisme.
- L'absence des équipements touristiques qui pourraient revaloriser la vocation balnéaire et touristique de la ville.

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

- Quel serait l'aménagement à concevoir pour l'espace portuaire algérien?
- Comment réconcilier l'espace urbain et le port ?
- Comment pallier aux énormes contraintes topographiques qui ont durant toute ses années, empêché le développement de la ville vers la mer?

Notre problématique générale pose la question suivante : comment peut-on remédier au phénomène de clivage ville-port et faire de la contrainte topographique un atout dans la recomposition des quartiers portuaires et leur insertion dans la structure urbaine?

1.8 PROBLEMATIQUE SPECIFIQUE :

la recomposition ville-port demeure une réelle opportunité à travers un ensemble d'opérations de réaménagement afin de réconcilier la ville et son port.

il est aujourd'hui impératif d'enrichir le front de mer des divers activités de loisir et de plaisance essentiel pour augmenter son attractivité.

la vétusté des différents bâtiments se trouvant sur la façade portuaire de Mostaganem nuit au développement touristique et balnéaire de la ville usant et abandonnant des bâtiments délabrés et frichés ponctuant le front de mer.

ces espaces obsolètes constitueront les réserves foncières qui par l'application de diverses actions accueilleront les nouveaux éléments et équipements constitutifs de la façade portuaire.

La façade portuaire de Mostaganem souffre d'une mauvaise organisation et d'une profonde rupture entre la ville et son port, absence de traitement au niveau de la façade portuaire la ville est tournée sur elle-même cette introversion a privé la ville d'un front de mer digne d'une ville méditerranéenne.

aussi l'on constate une faiblesse l'absence totale de d'aménagement au niveau des routes et des rues, on remarque une absence de cohérence entre les activités urbaines et les activités portuaires au niveau de l'interface ,et enfin l'absence de mise en valeur des activités portuaires liées à l'urbaine .

La question qui se pose est relative à la reconquête du port par la ville à travers une recomposition du quartier maritime visant la réconciliation ville-mer et la cohabitation de l'activité portuaire avec les nouvelles exigences balnéaires et touristiques auxquelles la ville devrait se conformer ?

1.9 Les Objectifs :

Le but de notre intervention consistera en:

- Le réaménagement de la zone portuaire par la cohabitation entre. Port de marchandise et plaisance
- La modernisation de la gare maritime.
- La création d'un pole touristique.
- La réunification entre le port et la ville.
- La revitalisation du quartier plateau par sa restructuration et l'implantation d'équipement et d'espace public et de loisirs.
- La définition d'une véritable façade maritime

1.10 Hypothèses :

La réconciliation de l'interface urbano-portuaire de la ville de Mostaganem nécessite un réaménagement du front de mer, la remise a niveau de la gare maritime ainsi que l'enrichissement du quartier plateau de nouvelle fonctions créatrice d'animation.

1.11 PRESENTATION DE LA DEMARCHE METHODOLOGIQUE :

Notre choix d'étude s'est porté sur la ville de Mostaganem, une ville historique assez complexe qui a une diversité patrimoniale bâtie, cette richesse historique rend le type d'intervention sur la ville délicat. L'élaboration d'une méthodologie doit confronter le modèle théorique et la cadre pratique afin de synthétiser l'attitude projectile.

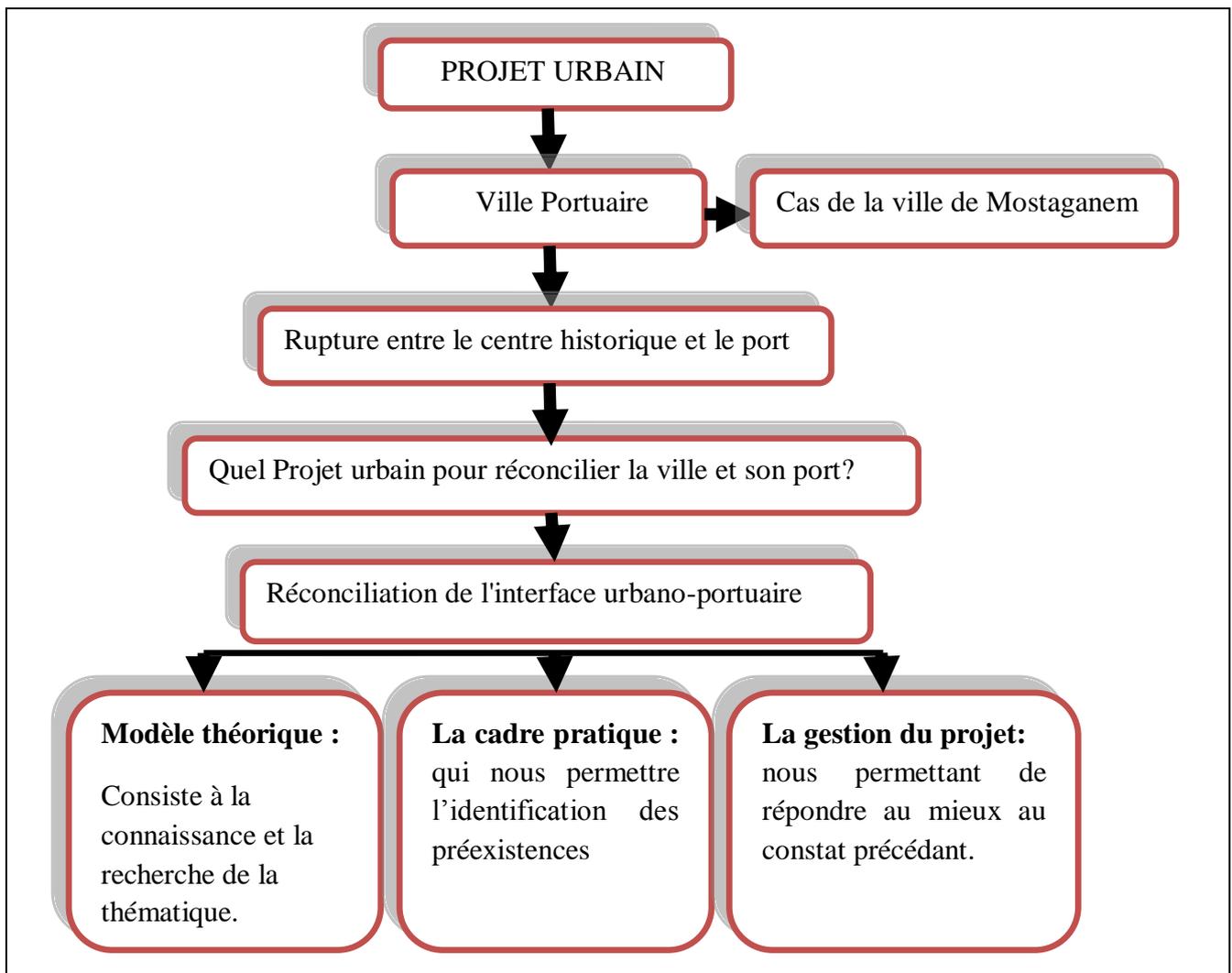


Figure 3 Schéma expliquant le cheminement méthodologique.

Ces différentes investigations se résument en trois chapitres :

- Dans le premier chapitre, notre travail va commencer par donner une petite introduction sur la thématique générale du master ensuite, l'introduction au thème de recherche de l'atelier et la thématique spécifique de notre cas d'étude dans laquelle on va présenter un petit aperçu sur les villes portuaires ainsi que l'impact des différentes mutations qu'ont connu les villes portuaires à travers l'histoire. Dans le même chapitre on va présenter le cas d'étude en abordant un aperçu historique sur la ville de Mostaganem pour ensuite aborder la problématique de recherche
- Dans la 2^{ème} chapitre qui sera réservé uniquement à l'état de connaissance, dans ce chapitre nous puiseront des différents ouvrages et articles qui traitent de la même thématique que la nôtre, nous procéderons ensuite à l'analyse d'exemples thématiques qui pourront nous donner quelques pistes et éléments de réponses qui nous seront utiles dans l'élaboration de notre projet. Dans la 3^{ème} chapitre qui sera réservé uniquement à notre cas d'étude, il englobera la partie graphique et la présentation du projet et de son processus d'élaboration.
- -En passant par les différentes phases comme celles de l'enquête et visite sur site ainsi la récolte des documents nécessaires aussi bien que l'analyse générale du site (la ville et l'aire d'étude), ce chapitre sera clôturé par notre proposition urbaine puis par notre projet architecturale.

1.12 CONCLUSION :

- Pour conclure ce chapitre, il faut dire que le projet urbain se présente comme un outils novateur ayant pour but de corriger les erreurs d'un urbanisme passé, dépassé ayant montré ces limites ce qui en fait une solution adéquate à notre thématique de réconciliation de l'interfaces urbano-portuaire.
- La ville portuaire est riche de son histoire et implique des relations plus complexes qui se sont développées au fil du temps. Ces dernières années, les villes portuaires deviennent un sujet d'actualité primordiale tant leur rôle est essentielle au développement économique.
- Le retour de la ville vers la mer signifie qu'il y a eu rupture, opposition. Ces dernières se sont traduites spatialement et socialement directement sur la trame urbanistique de la ville. Ces mêmes espaces de conflit, de tension subissent un rapport de force qu'exercent les différents acteurs socio-économiques.

- Afin de mieux comprendre cette problématique dont souffre la ville de Mostaganem nous allons voir dans le deuxième chapitre l'état de connaissance qui a pour objectif la recherche des éléments d'appuis pour concevoir cette interface tant espérée mais aussi avoir une précision et une meilleure compréhension de notre problématique.

2 CHAPITRE II : ETAT DES CONNAISSANCE :

2.1 INTRODUCTION :

Durant cette étape, nous nous efforcerons de développer les concepts et notions ayant un lien direct ou indirect avec notre thématique et cela dans le but de dégager des solutions aux différents problèmes rencontrés sur notre zone d'étude à savoir l'articulation entre la ville et son port.

Suite au développement des concepts, nous présenterons une analyse d'exemples de villes portuaires ayant fait face à des difficultés similaires à notre cas d'étude, afin de nous inspirer de leurs expériences et en tirer les principales actions entreprises et en déduire des conclusions qui s'imposent.

2.2 DEFINITIONS :

2.2.1 LE PROJET URBAIN:

Les notions traditionnelles de plan et de planification sont progressivement remplacées par celles de développement urbain durable et de projet urbain. Le projet urbain présente plusieurs dimensions, et peut être défini comme suit : « *Le projet urbain est à la fois un processus concerté et un projet territorial : il consiste à définir et mettre en œuvre des mesures d'aménagement sur un territoire urbain donné, en partenariat avec tous les partenaires civils et institutionnels concernés, intégrant les différentes échelles territoriales et le long terme, en vue d'un développement urbain durable* ». Selon Patrizia Ignalina « ... Un projet urbain ne se fait pas en un jour, mais il accompagne le processus de transformation urbaine dans la durée, il ne peut pas répondre à la logique de l'urgence souvent invoqué par les maires...

Le projet urbain est donc un projet territorial.

Il consiste à définir et mettre en œuvre des mesures d'aménagements sur un territoire urbain donné. Le projet urbain intègre différentes échelles territoriales.

2.2.2 Le Projet urbain une démarche stratégique pour la relation ville/port :

Les différents dysfonctionnements que rencontrent les villes portuaires en Algérie et plus particulièrement le clivage existant entre zone urbaine et zone portuaire découlent de la nature de la topographie donc des spécificités liées au territoire et de l'histoire de ces régions résultant de la stratification de différentes civilisations et donc de différentes cultures.

Hors, territoire et histoire sont les deux piliers fondamentaux du projet urbain ce qui nous a pousser a appliquer les principes du projet urbain dans le développement de notre thème de recherche afin de concrétiser notre thématique de réconciliation de la zone urbano-portuaire

ce qui nous pousse à nous poser les questions suivante:

Quelles sont les raisons ayant contribué à l'apparition du phénomène de délaissement portuaire?

Quelles type d'interventions serait le plus adéquat pour remédier au clivage ville port ?

Quelles seront les projets constitutifs de notre interventions ?

2.3 Le centre-ville :

Le centre-ville est le cœur typique et historique de la ville.

Il est également appelé hyper centre dans le cas des grandes agglomérations. C'est le lieu des manifestations culturelles et sportives, des échanges et de la politique . L'habitat y est dense et les commerces, lieux de culte et services publics s'y trouvent.

Par ces caractéristiques le centre-ville est le lieu donnant la plus forte impression d'urbanité.

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

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

2.4 Le centre historique :

Selon Gustavo Giovannini « La ville ancienne est caractérisée par ses limites, la lenteur de son rythme de vie, la petite échelle des pleins et des vides qui forment son tissu, la solidarité dans la proximité des éléments de son bâti dont aucun n'est doté d'autonomie par rapport aux autres dans une relation d'articulation ou dit autrement, de contextualité...» Selon cette définition, le centre historique est l'espace urbain le plus ancien dans une commune. Il est le

cœur typique et l'historique de la ville. On y retrouve les lieux de culte, les places, les monuments, les restaurants, les hôtels, la mairie, les écoles et les magasins de toutes sortes. Par conséquent, Il correspond au noyau ancien et au lieu de fondation de la ville. Héritier d'une vieille organisation et riche en patrimoine historique, il rassemble les activités essentielles de la ville. Sa délimitation demeure aisée étant donné que le développement des villes s'est effectué avec un aspect urbanistique et architectural différent : dans la majorité des villes actuelles, il se confond avec le centre-ville.

2.5 Présentation de la ville littorale :

Les villes littorales sont considérées comme un patrimoine architectural résultat de la stratification de civilisations et de cultures différentes c'est un formidable centre d'échange, d'attraction et de pouvoir compte tenu de leurs positions unissant terre et mer qui a fait d'elles un laboratoire en termes d'architecture et d'urbanisme pour le meilleur et pour le pire

2.6 La classification des villes littorales:

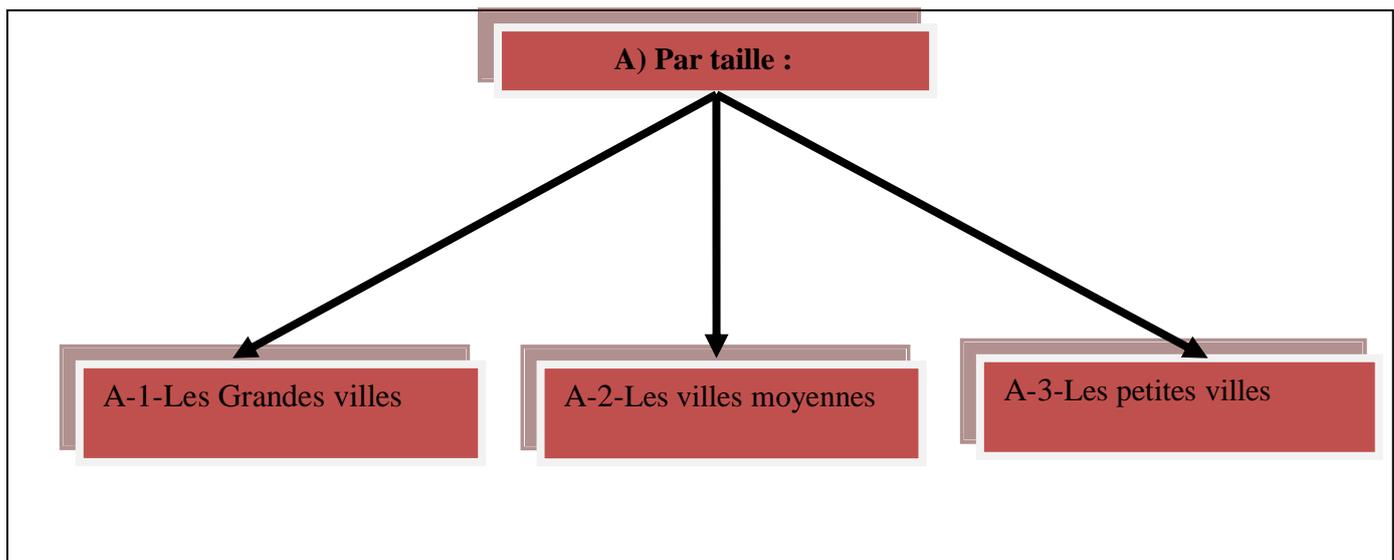


Figure 4 Schéma de classement des ville portuaire par taille.

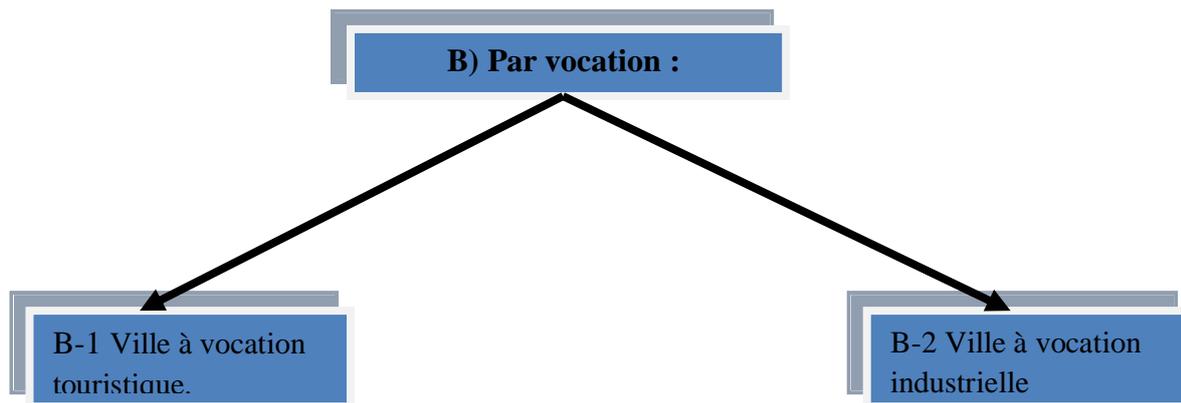


Figure 5 schéma de classification des villes portuaires par vocation.

2.7 Les principales activités liées à la proximité de la mer sont:

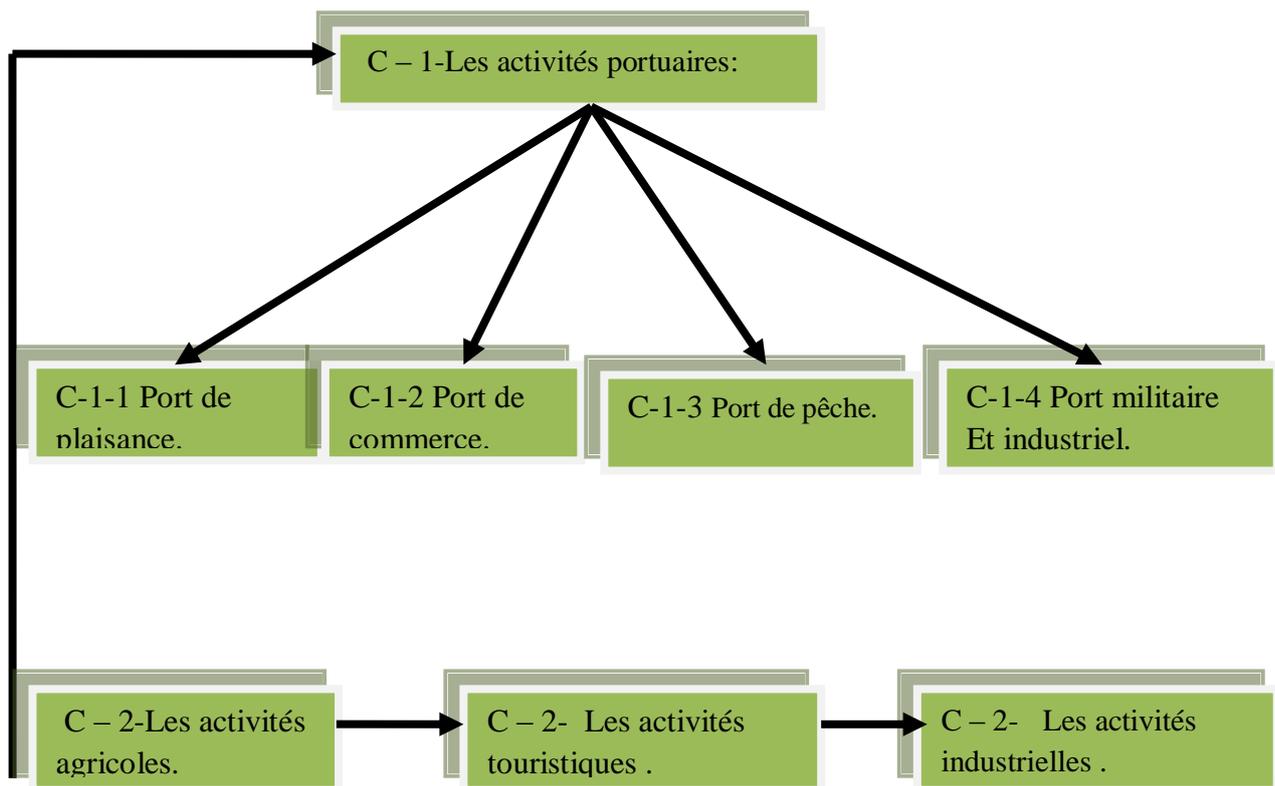


Figure 6 Schéma expliquant les activités portuaires.

A ses activités l'on pourra joindre les villes spécialisée dans le secteur tertiaire et de services touchant essentiellement des technopole à la pointe du développement dans le secteur technologique et financier.

2.8 DEFINITION DES PORT ET DES VILLE PORTUAIRE :

2.8.1 Définition des villes portuaire :

Une ville portuaire est tellement compliquée qu'elle subit une absence de définition consensuelle, malgré les nombreux travaux et études effectués sur ce sujet, Dans son ouvrage sur les modèles graphiques en géographie, R. FERRAS mentionne la ville portuaire : « elle est unique par son port ; double par ses activités maritimes et terrestres, triple entre le village de pêcheurs maintenu, les activités liées au port et à l'échange, et celles qui découlent de la gestion et des services offerts »

On trouve qu'il est indispensable de faire appel aux notions du port comme étant l'élément clé de cette recherche et afin de mieux comprendre la fonctionnalité de la ville portuaire, cependant voici quelques définitions de cette entité de la ville portuaire :

2.8.2 Un port :

L'ensemble des mouvements de marchandises, permis par la circulation des navires, repose sur un acteur central et donc en position d'interface économique stratégique : le port.

C'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.

Le port participe à l'économie locale et nationale. Il n'est pas juste un réceptacle de produits finis qu'il se contente d'acheminer, mais sa présence induit au contraire des spécialisations très marquées autour de la logistique ou de l'énergie. Les grands secteurs industriels du territoire (automobile, aéronautique, BTP...) déterminent eux aussi des biais de spécialisations pour la place portuaire.

2.8.3 Bref historique des ports :

Au 13^{ème} siècle à Sidon et Tyr les phéniciens ont construit les premiers ports. Ensuite à Alexandrie le 2^{ème} port a été fondé. . D'autres ports ont émergé le long des côtes méditerranéennes à savoir le port de Pirée à Athènes, le port d'Ostie pour Rome et le port de Carthage au Maghreb sur les cotes de l'actuel Tunisie.

Avec l'avènement de la révolution industrielle au XIX^{ème} la construction des ports a grandement évoluer grâce à l'apparition de nouveaux matériaux tel que le béton et l'acier ce qui a entraîné une spécialisation et une différenciation entre ports de pêches ,ports militaires ou ports de commerce. Ces derniers se spécialisent encore plus vers le début du XXème siècle en développant des terminaux pour chaque type de marchandises. Les ports sont des interfaces stratégique aussi bien sur le plan économique. industriel et militaire.

Après la révolution industrielle, les métiers portuaires se sont développés dans les communautés côtières qui exerçaient des activités de commerce maritime.

L'importance de chaque port dépendait de l'évolution du marché.

L'interface portuaire a été génératrice de nombreuses activités nouvelles tel que ;pecherie ,conserveries, , construction navale , bases navales , commerce divers , restauration, activités artistiques etc...

2.8.4 Principales Etapes de l'évolution de la relation « ville-port »:

2.9 IMPACT DES RELATIONS VILLE PORT SUR LE DEVELOPPEMENT DES VILLE PORTUAIRE :

2.9.1 La relation entre la ville et le port :

Il existe des Rapports de contiguïté et d'organisation spatiale entre la ville et le port

Le port par les richesses qu'il crée, par la multiplication de ses liaisons spatiales contribue au développement de la puissance de l'agglomération et d'une aire d'influence importante à sa diversité fonctionnelle, à son rayonnement extérieur et à sa centralité.

2.9.2 Le clivage ville port :

Il existe parfois un « clivage ville / port » qui a de multiples conséquences (au niveau spatial, culturel, social ou économique), ces anciens quartiers maritimes, les espaces portuaires « délaissés » sont généralement perçus de manières négatives par les habitants de la ville, ils sont souvent sales, dégradés et leur vacuité fait peur,

ce clivage à le plus souvent des origines très ancienne a une époque ou pendant de nombreux siècles, le bord de l'eau a rarement été un espace recherché et valorisé par les citoyens. Parce qu'il cumulait les inconvénients de la limite et d'un milieu naturel peu favorable, de nombreuses villes ont longtemps résolument tourné le dos à la mer et s'en sont protégées par des remparts ou des glacis. Lieux humides et exposés à la corrosion des airs salins, les rivages ont été également perçus dans bien des cas comme une frontière inquiétante, propice aux invasions et à l'intrusion de l'étranger. Quel autre lieu plus que le port et ses quartiers urbains ont en effet mêlé avec autant d'ambiguïté les images de prospérité et de protection

CHALINE CLAUDE, parle avec précision de ces ports et de ces villes portuaires ainsi que les différentes ruptures causées entre la ville et son port ou elle dit « *Mer et ports sont au cœur des mutations qui bouleversent les rapports entre l'espace et les sociétés littorales, les acteurs maritimes et portuaires au centre des recompositions, une culture maritime renouvelée émerge sur les côtes et dans les cités portuaires du monde entier* ».

2.9.3 Le délaissement portuaire :

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

Suite à la dissociation des systèmes urbain et portuaire, l'interface est plongée dans une phase de dysfonctionnement. L'espace est condamné d'une part, il n'est plus d'aucune utilité n'étant plus rentable économiquement et d'autre part le port n'a jamais eu une configuration urbaine classique s'étant développé autour des activités portuaires et maritimes. De ce fait la ville a du mal à s'intégrer à ce tissu voué à l'abondance, l'interface entre les deux se retrouve alors en double décalage par rapport à un port abandonné et une ville qui n'arrive pas à s'approprier ce dernier.

Le délaissement aura naturellement pour conséquence la dégradation de l'interface ville/port, et l'apparition de ce qu'on appelle les friches portuaires. Ce sont en fait les espaces abandonnés qui étaient liés à l'activité portuaire, de plus en plus désertés et dégradés

2.10 LES ACTIONS ENTREPRISES SUR LE FLRONT MARITIME:

Lorsque l'on désire designer le processus de transformation et de réappropriation d'un espace urbain délaissé, ou autrement dit de friches portuaire l'on se trouve le plus souvent face à un jargon très riche comprenant un grand nombre d'interventions différentes correspondant à divers cas de figures. Parmi ces interventions l'on pourra citer : la recomposition,

reconversion, régénération, réaménagement, reconquête, réhabilitation, rénovation, requalification, restructuration ou même revalorisation, dans notre cas nous allons nous intéresser à quelques actions qui pourront être entreprises sur ces espaces abandonnés :

2.10.1 La recomposition :

Les premières opérations de *recomposition des waters fronts revitalisation* nord-américaines des années soixante mettaient l'accent sur le front d'eau en priorité, en renouvelant la fonction, de portuaire à récréative dans la plupart des cas, mais sans pour autant remédier à l'effet d'enclave créé par les besoins industrialo-portuaires. Mais depuis les années 1990, les projets tentent plutôt d'aménager le front d'eau tout en lui permettant de restaurer la liaison originelle avec la ville, le terme francophone de renouvellement urbain ou régénération urbano-portuaire étant alors plus approprié que les termes anglo-saxons insistant sur une portion de l'espace, le water front.

Il est possible aujourd'hui de distinguer plusieurs générations de water fronts. La première impulsion a été donnée aux environs des années soixante aux Etats-Unis ; Boston et San Francisco, puis Baltimore font œuvre de pionnières en matière de *water front revitalization*. Les ports d'Amérique du Nord ont été les premiers à quitter la ville en allant se situer dans des eaux toujours plus profondes et sur des espaces toujours plus vierges. Le renouvellement des villes-ports nord-américaines vise surtout à « reconquérir une centralité perdue » en dotant l'espace autre fois portuaire « de fonctions urbaines exceptionnelles : équipements culturels et récréatifs complétés par une infrastructure d'accueil haut de gamme pour le tourisme d'affaire.

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

2.10.2 La reconquête :

« Reconquête » - un terme récurrent dans la littérature francophone qui traduit bien la volonté des villes de retrouver un morceau d'urbanité autrefois confisqué par le port pour des besoins alors dépassés et sans plus aucun rapport avec l'image moderne de la cité postindustrielle.

2.10.3 La reconversion :

D'après l'article de la reconversion des friches urbaines par VERHAGE Roelofou l'auteur a expliqué la reconversion qui « est un changement d'activité d'un site regroupant requalification et réaménagement. Ce sont des territoires en crise forte, en déprise économique et démographique sensible, comme les régions postindustrielles ou les anciennes installations portuaires.

Dans cette démarche nous étudierons les différents modes d'action qui restent en rapport avec la reconversion pour en définir la méthode la plus favorable et qui donnera un apport non pas que sur le port mais a toute la dimension urbaine de la ville. On peut voir que les actions entreprises sur les friches présentes tellement de caractéristiques différentes (taille, localisation, activités, dynamique) que les termes aussi peuvent varier d'une situation à une autre.

Si on prend le terme reconversion, selon la définition de VALDA et WESTERMANN : « la reconversion désigne toute modification introduite par rapport à l'affectation initiale »6.

Le schéma ci-dessous résume le passage d'une relation ville/port harmonieuse à une relation de dissociation spatiale et fonctionnelle avec d'un côté un abandon des quartiers avoisinant le port et de l'autre les friches industrielles résultant de la délocalisation du port. L'équilibre ne peut être atteint qu'en réaffirmant les fonctions portuaires au sein des friches délaissées tout en y intégrant la ville et les citoyens : c'est la reconversion du port.

2.10.4 Restructuration urbaine :

Réorganiser l'utilisation de l'espace à de nouvelles fins ou suivant de nouvelles conceptions`` (Gilb.1980. *Restructurer la banlieue, le centre d'une ville. La doctrine officielle de*

l'aménagement du territoire (...) préconise de lutter contre l'attraction parisienne en restructurant l'espace et en y retenant les hommes (Le Monde, 23 avr. 1966, p. 5, col. 4).

2.10.5 Densification urbaine :

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

2.10.6 Réhabilitation urbaine :

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

La réhabilitation en ville ou conurbation concerne le cadre environnemental des logements et des monuments. On peut parler de réhabilitation thermique pour l'habitat ancien, de réhabilitation environnementale pour des friches polluées, de réhabilitation de quartiers (avec l'ANRU par exemple).

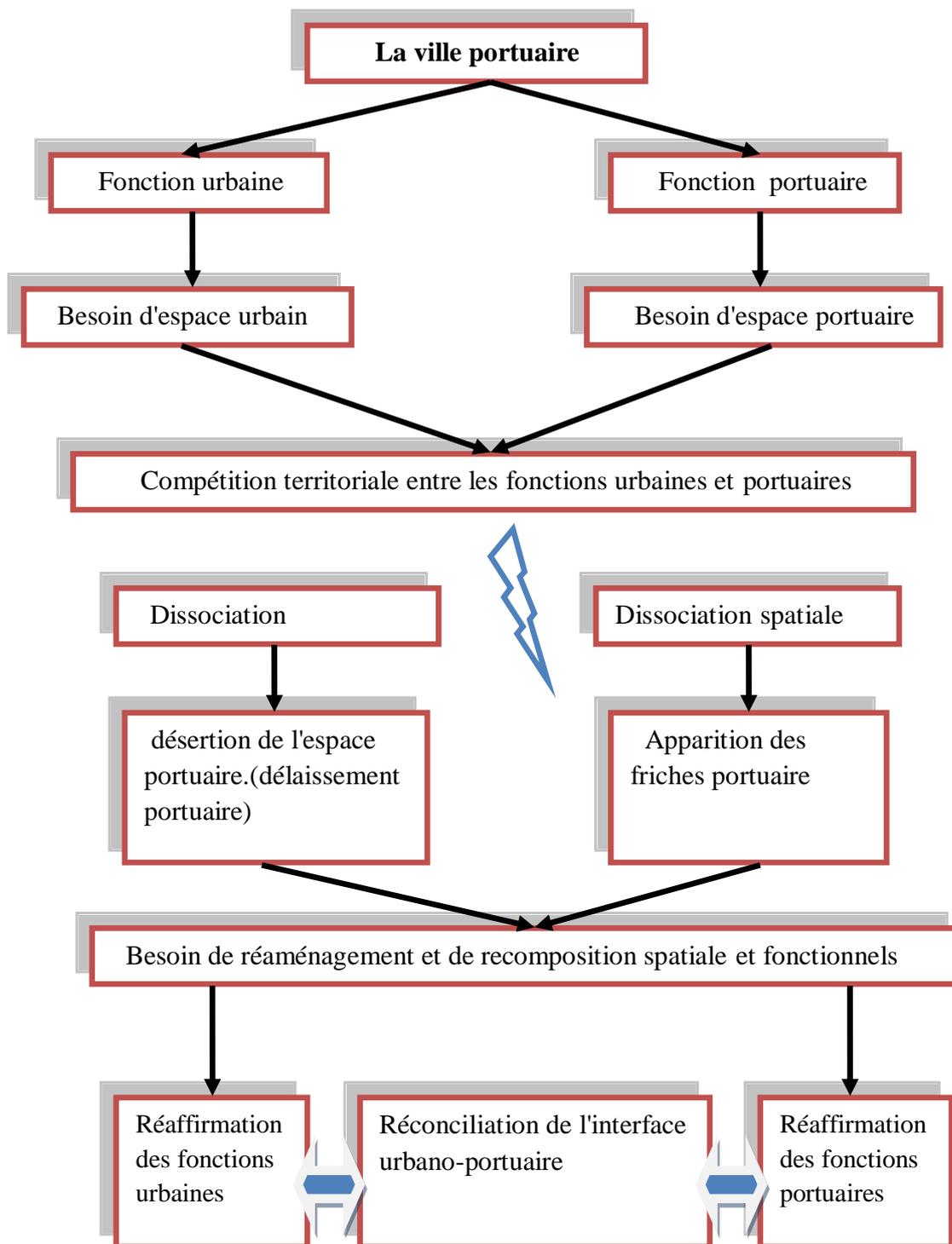


Figure 7 Schéma expliquant la relation ville-port.

- Stratégie d'aménagement et de construction « Low Cost/ Easy Tech »

Contexte:

Marseille exprime une ambition résolue de développement pour renforcer son attractivité économique et résidentielle, et d'inscription de son avenir dans un cadre européen et mondial.

Les objectifs:

Les moyens mis en œuvre par Euro-méditerranéen ont pour ambition de hisser Marseille au rang de "métropole phare de la Méditerranée". En portant l'attention sur les cinq pôles suscités, Euro-méditerranéen s'est fixé des objectifs multiples :

- Redynamiser l'économie locale en misant sur le secteur tertiaire.
- Améliorer l'habitat en réhabilitant certains quartiers et en construisant de nouveaux logements et équipements de proximité, tout en favorisant la mixité sociale dans ces quartiers.
- Renouveler l'interface urbano-portuaire et améliorer les rapports ville-port.
- Améliorer les déplacements en renforçant les infrastructures de transport.
- améliorer le paysage urbain en y intégrant des espaces publics de qualité.
- Renouveler et élargir le centre.

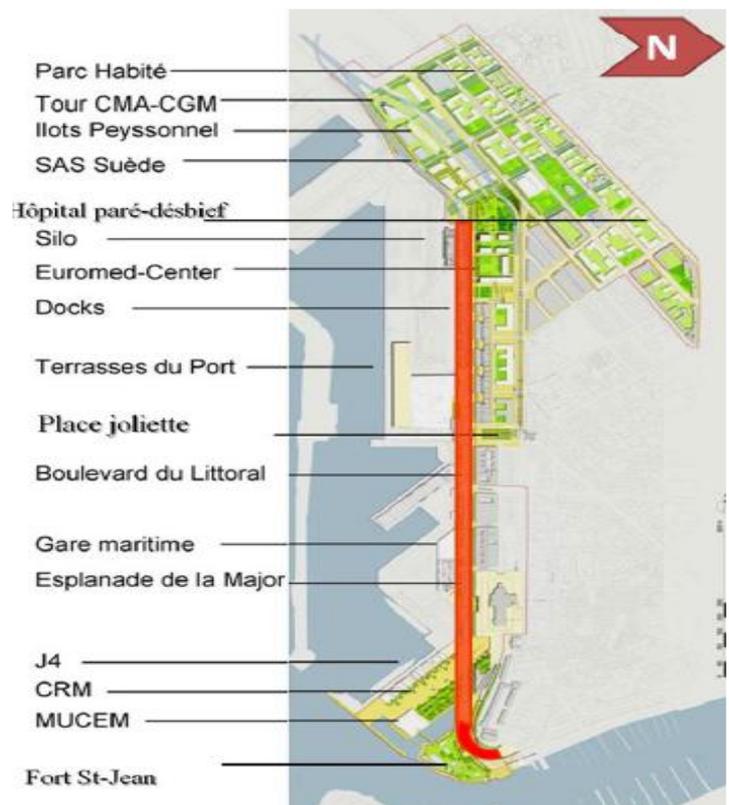


Figure 9 Schéma d'aménagement/source site web.

Le programme urbain:

- Renforcement du port.
- Le projet Euro-méditerranéen comprenant l'intégration d'équipements structurant
- Valoriser le patrimoine.
- Les Jardins.
- Plantation sur les grands axes.



Figure 10 Carte montrant le programme urbain/
source site web.

Renforcement urbain:

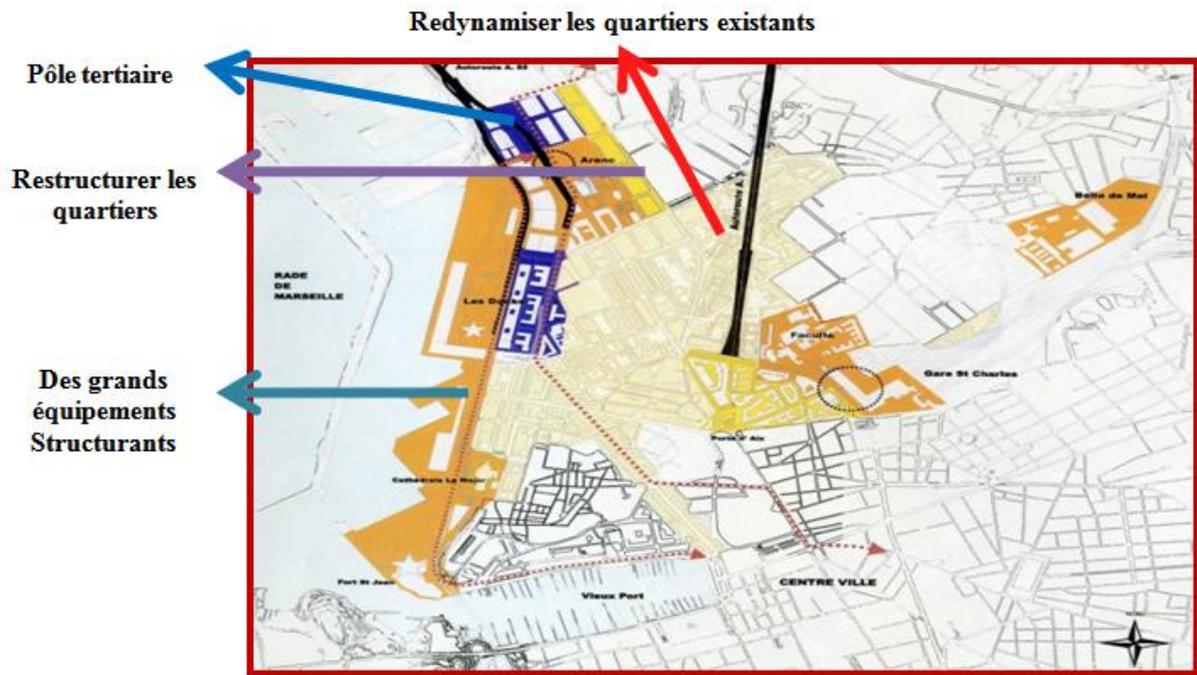


Figure 11 Carte montrant les actions entreprise/source: site web traité par hauteur

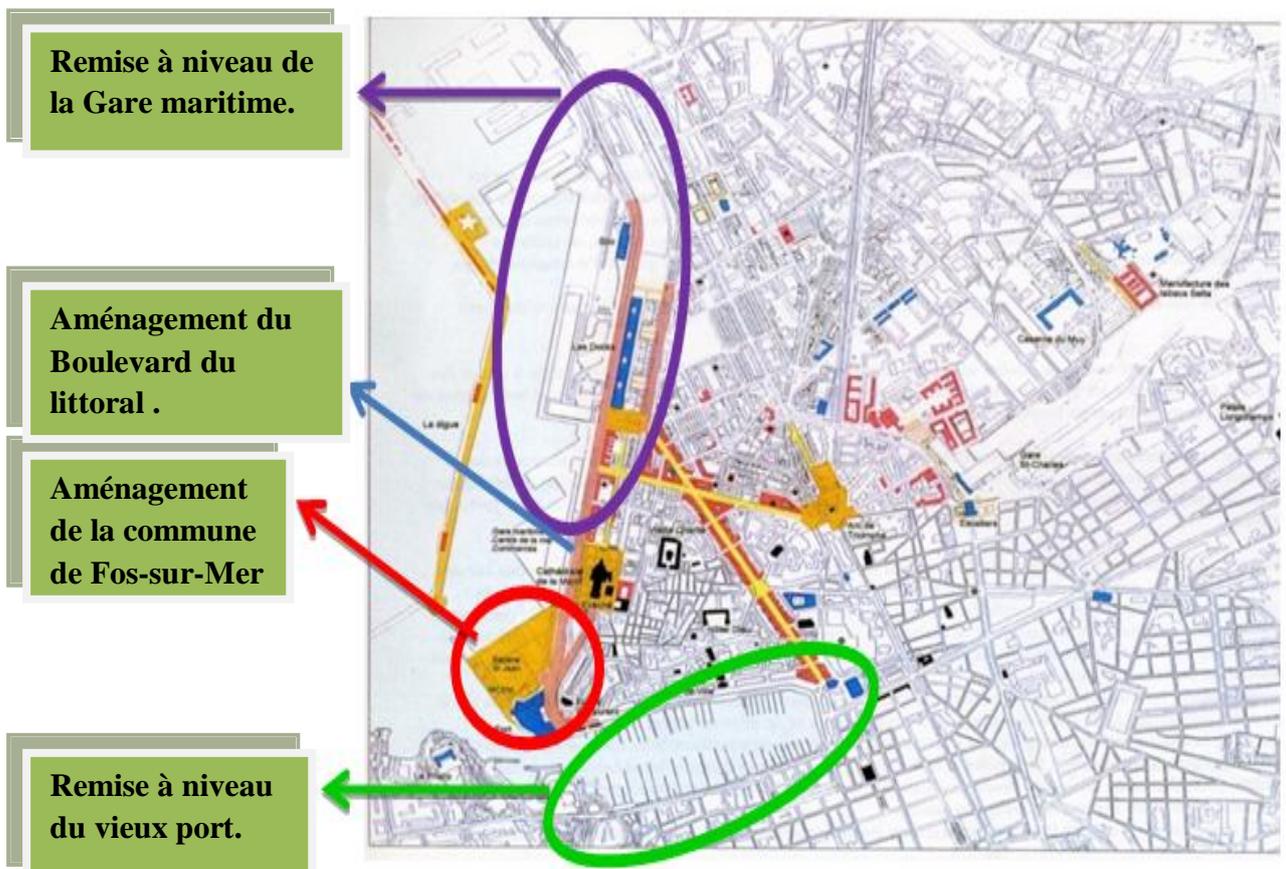


Figure 12 carte montrant les différents aménagements/source: site web

Système Structurel:

Le boulevard du littoral , est un axe destiné à desservir les équipements culturels du J4 mais surtout à faciliter l'accès au vieux port et au centre-ville de Marseille .

Le tunnel de la Joliette « est un élément indispensable de la reconquête de la façade maritime , sa livraison donne le coup d'envoi de l'aménagement du boulevard du littoral .

Ouvert sur la mer , élargi à 45 m avec des pistes cyclables , des trottoirs plantés d'arbres , la présence de grands équipements comme le silo , les terrasses du port ... »

Le **métro de Marseille** est un réseau métropolitain, desservant l'agglomération de Marseille . Le réseau comporte deux lignes, essentiellement souterraines.

- Un remodelage des infrastructures de transport pour diminuer les nuisances des flux automobiles en centre-ville, notamment pour les entrées et sorties de la ville.
- La réalisation d'infrastructure de transport pour renforcer les transports dans la ville (à l'instar des lignes de tramway, ligne TGV, tunnel Saint-Charles).
- De nombreux parkings sont créés en souterrain, afin de libérer l'espace au sol.
- l'augmentation du nombre de croisiéristes, de manière à faire se déplacer et se divertir ces derniers au centre.

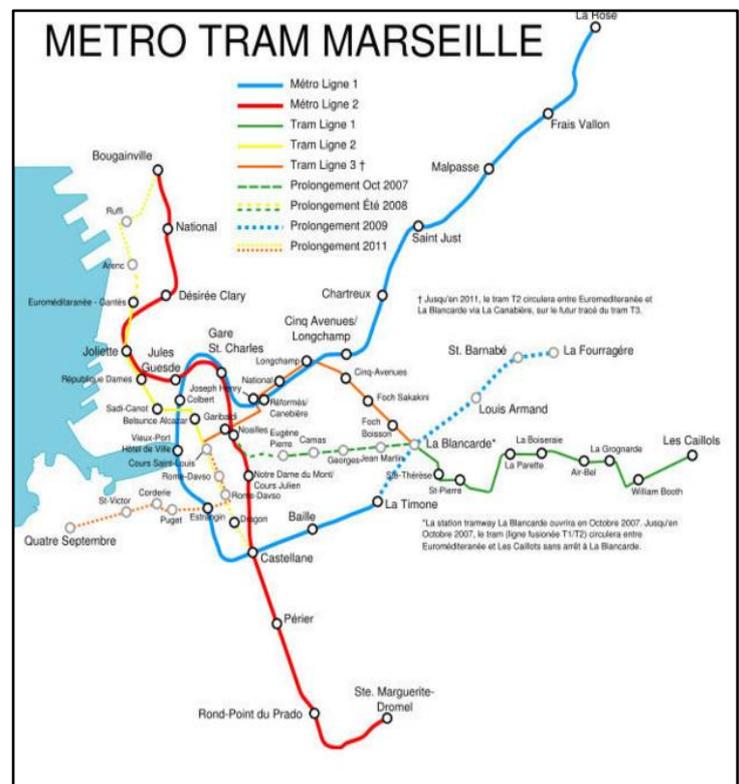


Figure 13 Carte du réseau du métro-tram a

Marseille/source: site web.

Conclusion:

Le projet Euro-méditerranéen s'appuie sur le renforcement de la trame des espaces publics et du maillage végétal. Les axes majeurs, les entrées de ville et le front de mer sont ainsi recomposés afin d'assurer une continuités et une constante qualités urbaines.

Les ouvrages d'infrastructures de voirie sont reconfigurés et de nouveaux transports collectifs sont développés à cette occasion.

Les polarités urbaines sont par ailleurs consolidées ou créées autour de grands équipements qui intensifient l'attractivité métropolitaine et l'animation urbaine : Docks Joliette, J4 front de mer, Gare Saint-Charles, Belle de Mai.

2.11.2 La ville portuaire de Tanger: Projet Tanger Med:

Présentation du projet:

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

Les objectifs:

- Permettre à la ville de Tanger de se positionner en tant que destination phare du tourisme de croisière et de plaisance à l'échelle internationale;
- Assurer une reconversion optimale du site en:
- Créant un lieu de vie pour tous et le faire dans le respect de la riche histoire de ce site;
- Assurant une bonne intégration du port dans la ville;
- Garantissant un développement respectueux de l'environnement.
- Introduire de nouvelles activités créatrices de richesses et d'emplois
- Le projet d'aménagement du site repose sur deux principes fondateurs:
 1. Rendre l'eau à la cité.
 2. Unir le port à la ville.



Figure 14 Plan du port de Tanger: source: site web.



Figure 15 Photo du port de Tanger/source: site web.

Système structurel:

Aménagement du boulevard du front de mer et création de 3 parcours piétons qui permettront de relier la ville avec son port.

Il ont bien exploité la morphologie du terrain pour créer des parking sous terrain et ainsi privilégier la circulation piétonne.

Le projet comporte 5 places publiques, certaines se trouvant à l'extrémité des jetées permettant ainsi d'exploiter la totalité de l'espace portuaire c'est notamment le cas pour la "place du large" et la "Place de la presqu'île".



Figure 16: Carte montrant les places./source: site web.

Equipements culturels:

La ville souffre d'un manque d'infrastructures et d'espaces pouvant abriter des grandes manifestations. d'où La composante Culturel et Événementiel occupe une place prépondérante dans le Projet. Ainsi la ville profitera d'espaces.

Hôtellerie:

la ville de Tanger dispose d'une capacité d'hébergement hôtelier de 7400 lits

1 hôtel de catégorie cinq étoiles (300 lits);

1 hôtel de catégorie quatre étoiles (500 lits);

1 hôtel de catégorie trois étoiles (200 lits);

1 résidences touristiques (200 lits)

Commerce et animation :

Concernant le commerce le projet revoit de créer plusieurs équipements dont :

* Un grand centre commercial de renommée internationale sur une superficie de 25.000 m²)

*Des magasins de grandes marques, des galeries, des cafés restaurants et des lieux de service le long du grand boulevard

*Des magasins de vente de bateaux de plaisance et d'équipements de sports nautiques situés sur le vieux port

*Des restaurants et des lieux d'animation

*Des magasins d'artisanat, agences et services seront implantés sur les différentes zones en fonction des besoins



Figure 17 Carte montrant les commerce/source: site web.

Conclusion :

Ce projet avait pour but de revaloriser et de faire renaître le cachet maritime de la ville. Il a permis de répondre aux attentes des habitants et aux besoins de la ville en ce qui concerne son aspect touristique, économique et urbanistique en améliorant l'animation du port grâce à l'ajout de pôle d'attraction ponctué d'espaces publics dont le plus notable étant la place se trouvant au bout de la jetée rentabilisant ainsi tous l'espace portuaire.

2.11.3 CONCLUSION :

Ce chapitre nous a considérablement aider à mieux comprendre notre thématique de recherche et nous a permis d'approfondir nos connaissances à travers la consultation de divers ouvrages, articles et mémoires abordant la recomposition et de la réconciliation de l'interface urbano-portuaire.

On arrive à conclure à la fin de ce chapitre que le phénomène de clivage ville-port a nuit au bon développement de la ville ou dans une conjoncture de mondialisation et d'hyper compétitivité c'est retrouver dans un état d'obsolescence très préoccupant et nécessitant une remise à niveau dans les plus brefs délais afin de jouir des pleines potentialités de la ville de Mostaganem et cela en appliquant de profond changement d'ordre urbanistique et architectural afin de réconcilier la ville avec son port.

3 CHAPITRE III:

3.1 Introduction :

L'Algérie est un pays dont l'économie est fortement dépendante de la vente des hydrocarbures hors la volatilité des cours sur les marchés mondiaux a poussé le pouvoir public à se tourner vers d'autres sources de revenu plus stables, l'une d'entre elles étant le tourisme.

Profitant d'une situation idéale sur la mer méditerranéenne et d'un vaste littoral s'étendant sur plus de 1200km où se concentrent les plus grandes villes du pays (Alger, Oran, Annaba...) l'Algérie est un pays riche de potentialité, réunissant ainsi tous les ingrédients nécessaires au développement d'un tourisme balnéaire compétitif au niveau méditerranéen.

Notre cas d'étude en l'occurrence la ville de Mostaganem fait partie de ces villes portuaires qui à l'instar des autres grandes villes littorales algériennes prennent à se réapproprier leur front de mer du fait d'une mauvaise gestion de ce dernier et dont la réconciliation entre ville et port représentent un enjeu majeur.

3.2 Présentation du cas d'étude (la ville de Mostaganem) :

Mostaganem est une ville portuaire de la mer Méditerranée située au nord-ouest de l'Algérie, à 365km de la capitale, Alger. La ville est le chef-lieu de la wilaya du même nom. Au dernier recensement de 2008 la ville de Mostaganem comptabilisait 145 696 habitants.

La ville fut fondée au 11^{ème} siècle de notre ère mais la ville a des origines remontant à l'époque punique et romaine. En effet le site fut occupé par les Phéniciens. Port punique du nom de Murustaga, la ville fut reconstruite par les Romains qui lui donnèrent, au temps de Gallien (260-268), le nom de Cartonna. Le site semble avoir été occupé durant le haut Moyen Âge par des tribus berbères s'en suit le passage de la ville sous protectorat ottoman puis la colonisation française.

Mostaganem à l'instar des villes côtières algériennes souffrent de la mauvaise coordination entre les différents types de tissu urbain qui la composent et du délaissement de son interface portuaire aussi bien que l'abandon de sa côte.

3.2.1 Situation géographique de la ville :

Mostaganem est la 27^{ème} wilaya dans l'administration territoriale Algérienne. Elle se trouve au Nord-ouest de l'Algérie sur la méditerranée, à 350 Km à l'Ouest d'Alger (Capitale) et à 80 Km à l'Est d'Oran (2^{ème} ville d'Algérie).

Les wilayas limitrophes de Mostaganem sont : A l'Est, la Wilaya de Chlef, au Sud-est la Wilaya de Relizane, à l'Ouest la Wilaya d'Oran et au Sud-ouest la Wilaya de Mascara.



Figure 19 Situation de la ville a l'échelle nationale./

source: site web.



Figure 18 Situation au niveau

régionale./source: site web.

3.3 Lecture de la mutation de la structure du territoire de la ville de Mostaganem :

Introduction:

En suivant l'ordre chronologique de formation des premier établissements humain l'on pourra déduire les parcours remarquable emprunter par les populations pour divers raisons, sécuritaire ou assurant le contrôle d'une région donné , ce processus d'appropriation du territoire a été théoriser par le célèbre architecte italien, Gianfranco Caniggia qui le divisa en deux cycles eux même subdiviser en plusieurs phases, théorie que nous appliquerons a la ville de Mostaganem.

Premier cycle : le cycle d'implantation descente de la montagne vers la plaine en suivant quatre phases:

Première phase :

C'est la formation des établissements, elle était dictée par un système de chemins de « Crête », car ce dernier par sa caractéristique, constitue une liaison dans la plus ancienne structure territoriale. Ce parcours de crête, constitua un chemin naturel offrant plusieurs avantages sécuritaires et de contrôles de par sa position surplombant toute la région. C'est la ligne de partage des eaux

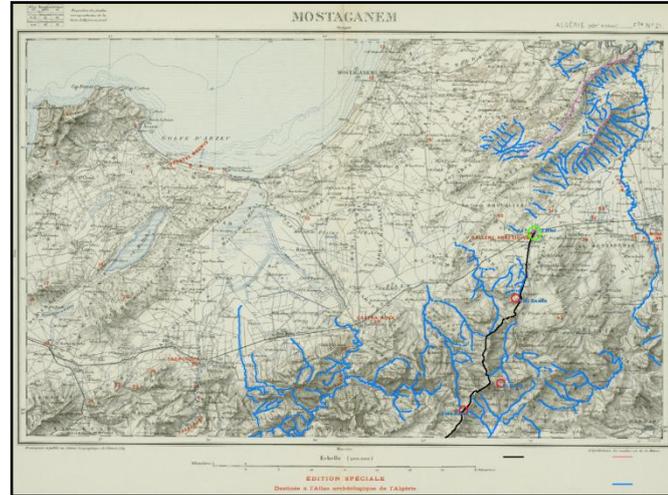


Figure 20 carte montrant les premier établissements/ source: auteur.

Deuxième phase:

Cette phase correspond a la première sédentarisation, et elle a engendrée une autre génération de parcours c'est le parcours de crête secondaire, le long du quel se forment les établissement de haut promontoire a proximité des source d'eaux tel que les établissements proto-urbain de Aine Fares, El Bordj et Sidi Saada.

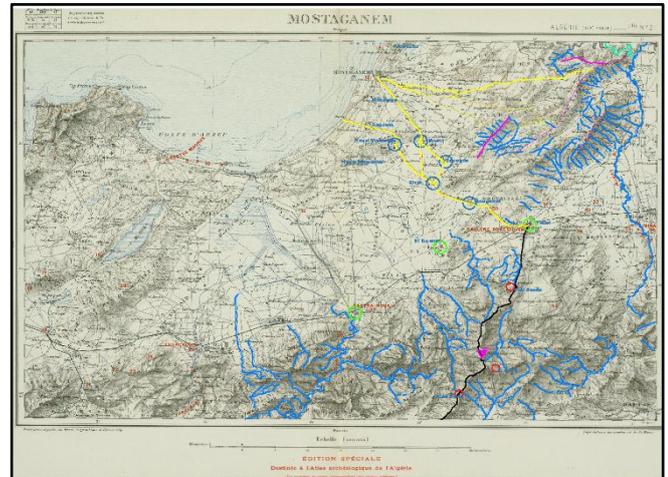


Figure 21 carte montrant les premier

Troisième phase:

Cette phase d'échange entre les établissement de haut promontoire est a la base de l'apparition d'une troisième génération de parcours qui relie ces

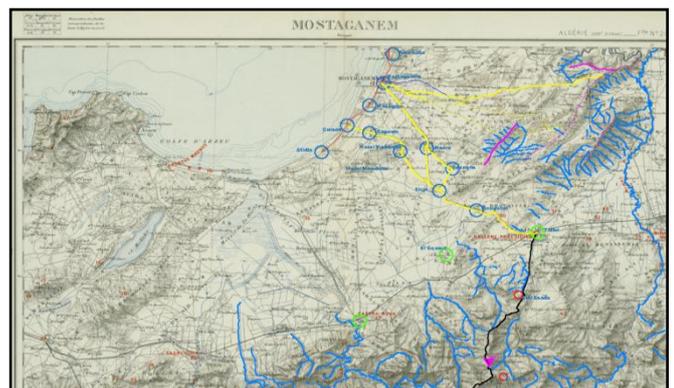


Figure 22 carte montrant les premier établissements de bas promontoire/ source: auteur.

établissement :c'est les parcours de contre crête locale a ce moment il y a eu l'apparition des établissements de bas promontoire tel que: El Goumri ou encore Yellel.

Quatrième phase:

Cette phase est caractérisé par la naissance, de parcours de contre crête continue longeant le littoral -Des parcours synthétique transversaux qui relient les deux situation d'altitude la crête a la plaine durant cette phase l'on voit apparaitre les établissements de fond de vallée tel que : Ouréah, Stidia ou encore Mazagran.

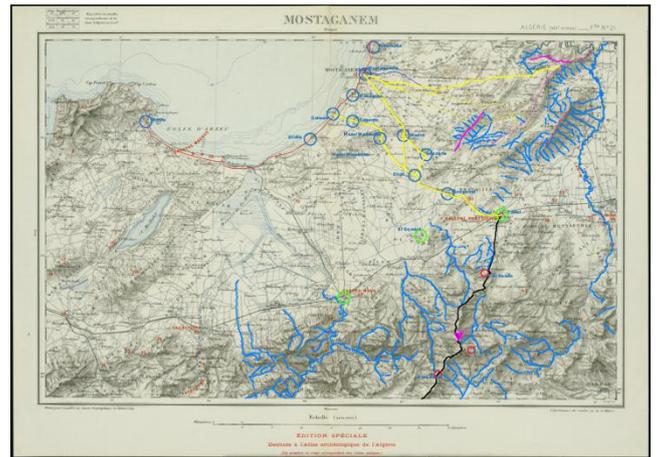


Figure 23 24 carte montrant les premier établissements de fond de vallée / source: auteur.

Deuxième cycle :C'est celui de la consolidation, c'est le retour de la plaine vers la montagne. La remontée se fait par le parcours de fond de vallée.

Synthèse:

L'étude territoriale nous a permis de conclure que la ville de Mostaganem fut structurée a partir du Oued Ain Sefra et des deux axes importants :

- Premier axe :Est- Ouest reliant Oran à Tenes.
- Deuxième axe : Nord- Sud reliant la ville à Ghilizaine. (Parcours de contre crête).

3.4 Analyse historique de la ville de Mostaganem:

Objectifs de l'analyse historique :

L'analyse historique a pour but de faire apparaître les différentes étapes de formation de la ville ainsi que les évolutions qu'elle a subies à travers le temps.

Cette étape nous permettra de répertorier les différents types de tissus urbains constitutifs des villes et de les catégoriser par périodes suivant un ordre chronologique, ceci nous aidera à comprendre dans un tissu urbain aussi hétérogène que celui de la ville de Mostaganem le mode de fonctionnement et de jointure entre les différents types de tissu, nous permettant ainsi de déceler les événements ayant mené aux problèmes auxquels fait face aujourd'hui la ville.

Fondation de la ville de Mostaganem:

La formation de la ville de Mostaganem est le résultat de la stratification de différentes cultures s'étalant sur une période allant du 3^{ème} siècle avant notre ère jusqu'à nos jours. Dans notre analyse, nous essaierons d'identifier et de classer par ordre chronologique l'apport de chaque civilisation.

3.4.1 Période Phénicienne (3^{ème} siècle av-J-C) :

Les Phéniciens installèrent des comptoirs sur toute la côte septentrionale de l'Afrique. L'emplacement stratégique de la ville de Mostaganem les poussèrent à s'y implanter, la ville portait à l'époque le nom de "Murus", qui en phénicien signifie étranger ou différent. Murustaga, Kiza et Kelmitou existaient depuis le 3^{ème} siècle avant notre ère. De cette époque, il ne reste que quelques vestiges du port fluvial de Kiza sur les bords du oued Cheliff, mais la plupart de ces vestiges sont à l'abandon à cause de facteurs naturels et de la négligence.

3.4.2 Période romaine :

Les Romains s'établirent sous le règne de l'empereur Gallien (259-268) sur la ville de Mostaganem en y fondant un port dont ils ne restent que quelques vestiges ainsi que le tracé de la ville antique. Sous le règne de l'empereur Gallien, l'Afrique septentrionale fut désolée par d'effroyables tremblements de terre. Presque toutes les villes du littoral furent submergées causant l'engloutissement du port. Peut-être faut-il attribuer à ces catastrophes l'aspect abrupt de la côte de Mostaganem, qui, effectivement, semble conserver les traces d'un bouleversement.



Figure 25 Photo des vestiges d'un port romain à Mostaganem./source: site web

3.4.3 Période Almoravide (10eme siècles):

La ville a été fondé au moyen âges par les Almoravides, l'on attribue à Youssef ben Tachefin (XI° - XII° siècle) la fondation de "Bordj el Mehal", l'ancienne citadelle de Mostaganem, convertie en prison durant les années 50, époque a laquelle les colon français l'appelaient "Fort des Cigognes".

Elle a été fondé autour de oued Ain Safra pour des raison défensifs.



Figure 26 Borj El Mehal/source: site web

3.4.4 Période Ottomane(15eme au 18eme siècle):

La ville passe, en 1516, sous la domination des Turcs. Elle fut alors agrandie et fortifiée en y installant plusieurs fort le plus célèbre étant "Bordj El Turc" aussi appelé "Fort de l'Est".

A l'arrivé des ottomanes la ville s'est dédoublée vers la rive Est de Oued Ain Sefra, Il y'a eu l'apparition de 2 tissus compacts et arboressants qui se distingue par leurs structure organique deservies par des ruelles sinueuses

Les actuelles quartiers Tagdit qui avec le quartier Darb concentre aujourd'hui l'essentiel du tissu de typologie arabo-musulman.

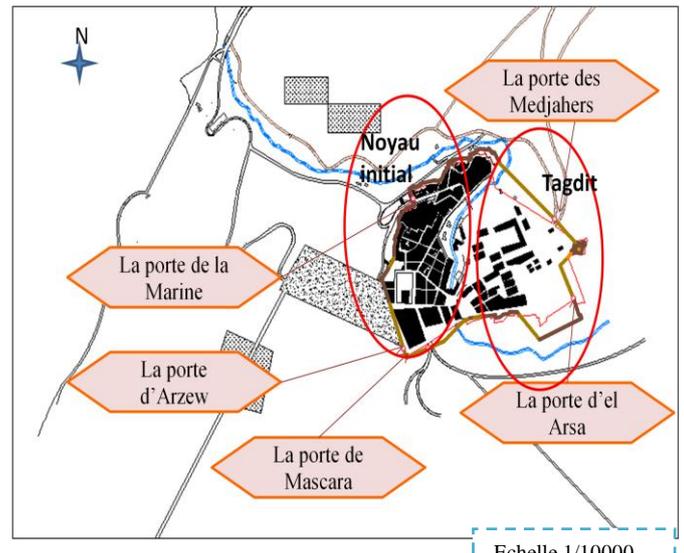


Figure 27 carte du développement urbain a la période ottomane/ source: site web



Figure 29 Borj El Turc/source: auteur



Figure 28 Quartier Tigdit/source: auteur

3.4.5 Période Coloniale:

En premier lieu, les français se sont tourné vers une urbanisation militaire: ils ont détruit les murailles pour agrandir la ville, ils ont ensuite précédé à un élargissement des voies.

Dans cette phase la ville est orienté vers la mer menant à la création du port.

La ville a été divisée en deux parties ; le cote Est de oued Ain safra pour les arabes et le coté Ouest pour les français ou l'ont retrouve l'actuel noyau colonial près de la place du 1er novembre.

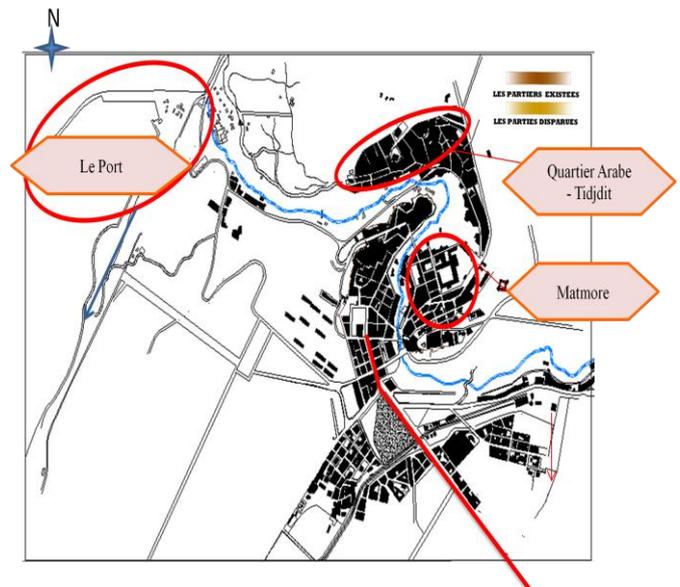


Figure 30 Carte de la ville de Mostaganem en 1886

/source: memoire revalorisation du plateau

La ville a continué de son expansion mais dans trois direction car elle a connue un développement radioconcentrique Nord –Ouest (vers le quartier plateau et le port), sud Ouest ainsi qu'une légère poussé vers le sud freiner par la présence de terres agricoles.

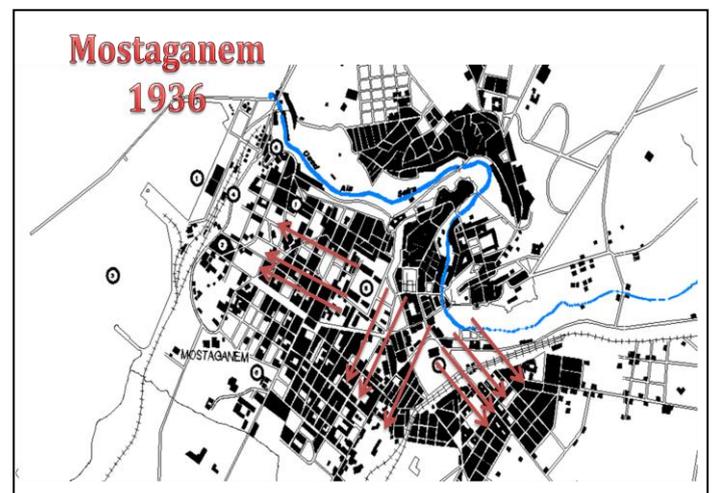


Figure 31 Carte de la ville de Mostaganem en 1936 /source:

memoire revalorisation du plateau mostaganem.



Figure 32 Avenue Benaya Benhiba vers 1935/source:

site web.



Figure 33 Tigdit-Kadous El Midah vers 1916./source:

site web.

3.4.6 6-Période Postcoloniale:

Dans les années 70, Mostaganem a bénéficié d'un programme de planification urbaine qui tracera les grandes orientations de son expansion urbaine.

Le développement de la ville devient linière suivant 2 axes: Nord -Est et Nord - Ouest en créant deux agglomérations importantes Salamandre et au sud l'extension de l'urbanisation créa une jonction avec Mazagan.

la ville appliqua une politique de "zoning" creant Un pôle touristique et administratif Salamandre du coté Sud-ouest ainsi qu'un pôle éducatif et culturel Kharouba à l'Est de la ville.la villes en manque de ressources foncière s'est également développer vers le sud en empiétant sur les terre agricole.

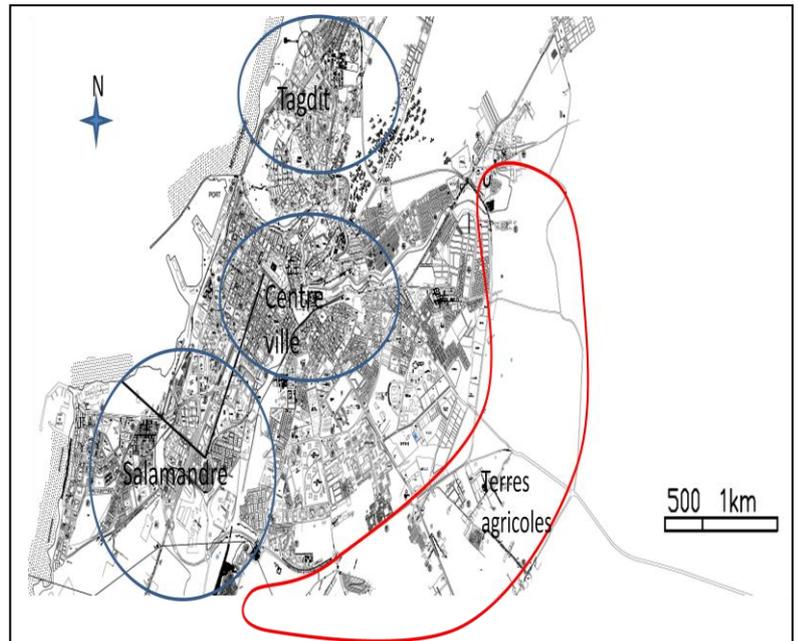


Figure 34 principales agglomération la ville de Mostaganem /source: memoire revalorisation du plateau mostaganem

Carte de synthèse:

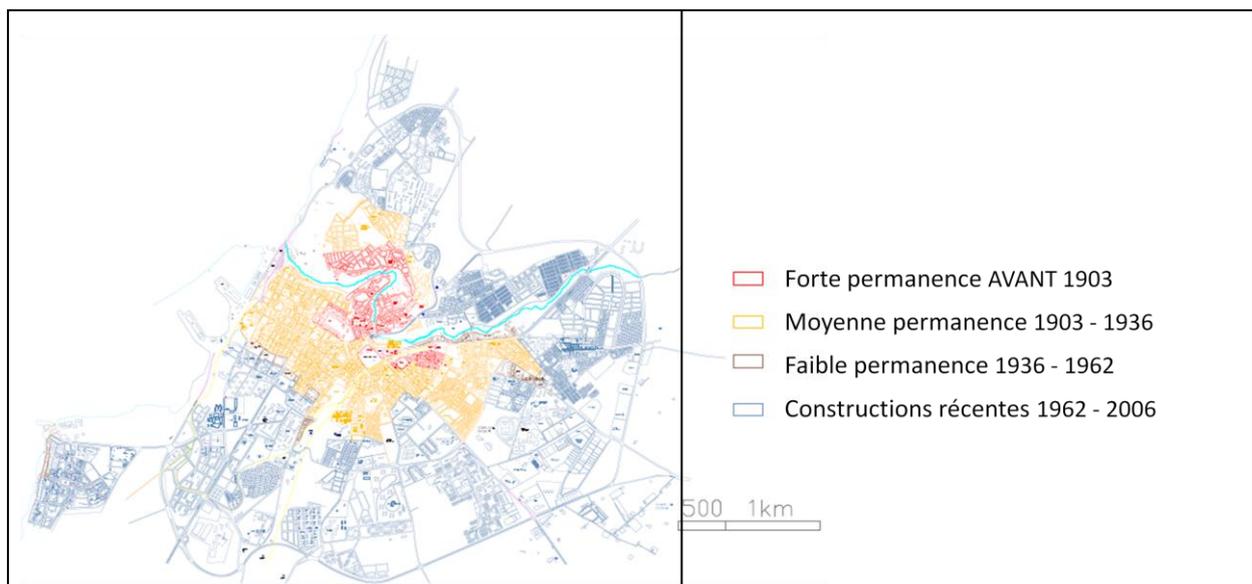


Figure 35 Carte de synthèse de la ville de Mostaganem./source: auteur.

3.5 Synthèse de l'analyse historique:

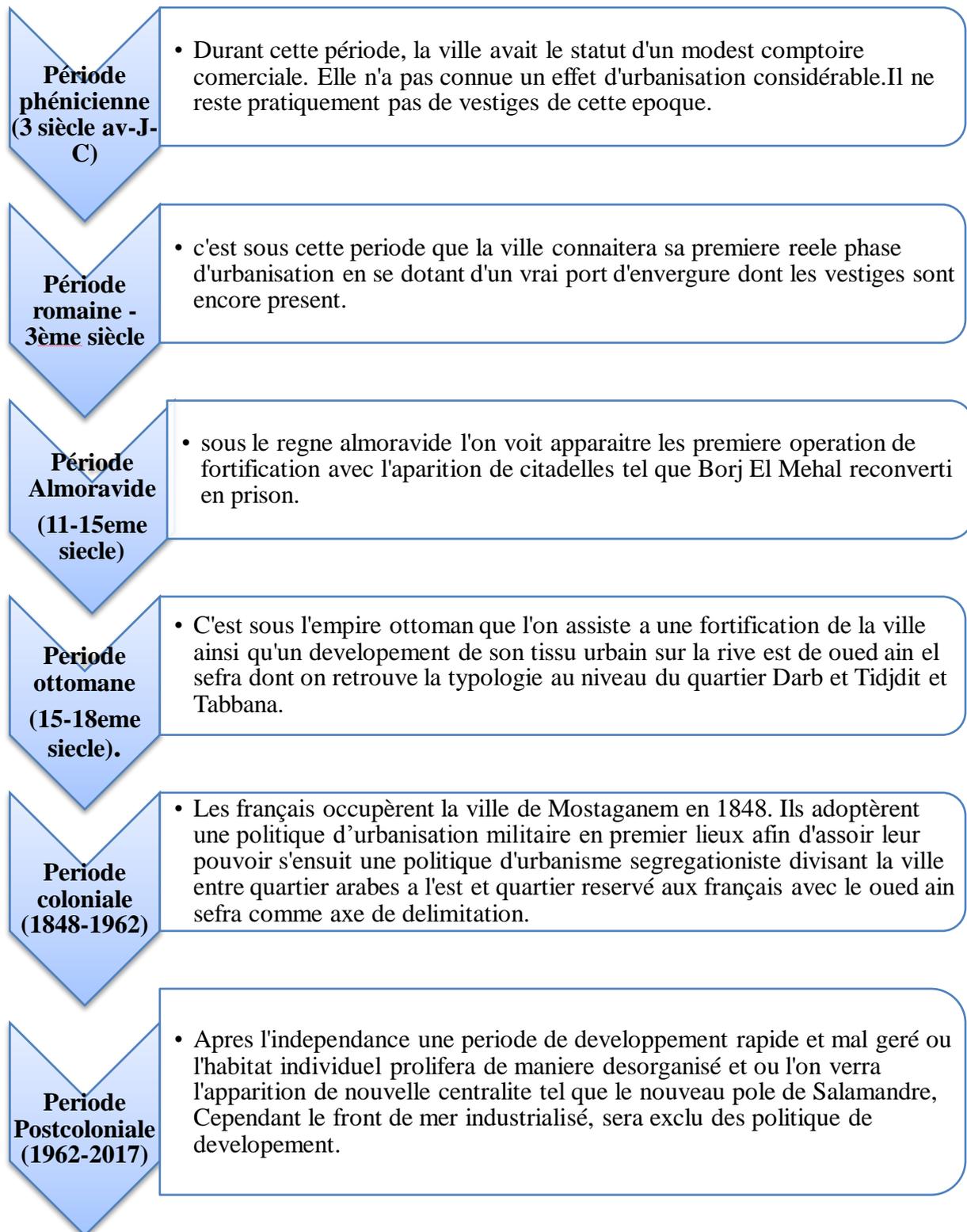


Figure 36 Schéma de synthèse de l'analyse historique.

3.6 Analyse urbaine:

Critère de délimitation de l'aire d'étude:

Chaque étapes de l'analyses effectué précédemment avait un rôle clés pour orienter notre intervention, l'étude de la genèse historique nous a renseigner sur les différentes phases de développement ayant aboutit au tissu urbain actuel ainsi nous permettant de déceler l'origine des disfonctionnement que rencontre aujourd'hui la ville de Mostaganem.

Toutes ces étapes sont indissociable de toutes interventions urbaine et architecturale afin de se conformer aux spécificité de la ville afin de concilier entre modernité et patrimoine historique. Notre intervention en se basant sur les analyse effectuer précédemment aura pour but la réappropriation du front de mer par sa recomposition afin de faire de la zone portuaire un atout majeur dans le développement touristique de la ville permettant ainsi de profiter pleinement des potentialités qu'elle recèle. Notre site a l'avantage d'être une zone charnière entre la vieille ville ou se trouve le noyaux coloniale et le front de mer, nous permettons de remédier aux problème d'articulation entre la ville et son port et de remettre a niveaux le front de mer en créant une façade maritime attractive.

Analyse morphologique:

3.6.1 Limites de l'aire d'étude: l'aire d'étude est délimité par :

Au Nord-ouest par la mer Méditerranée.

Au Nord-est par oued Ain Safra.

-Au Sud par le chemin de fer.- la limite sud-ouest quand à elle n'est pas physiquement matérialiser mais la différence de typologie entre les 2 tissus qu'elle délimite fait clairement ressortir la dernière limites de

notre aire d'étude.

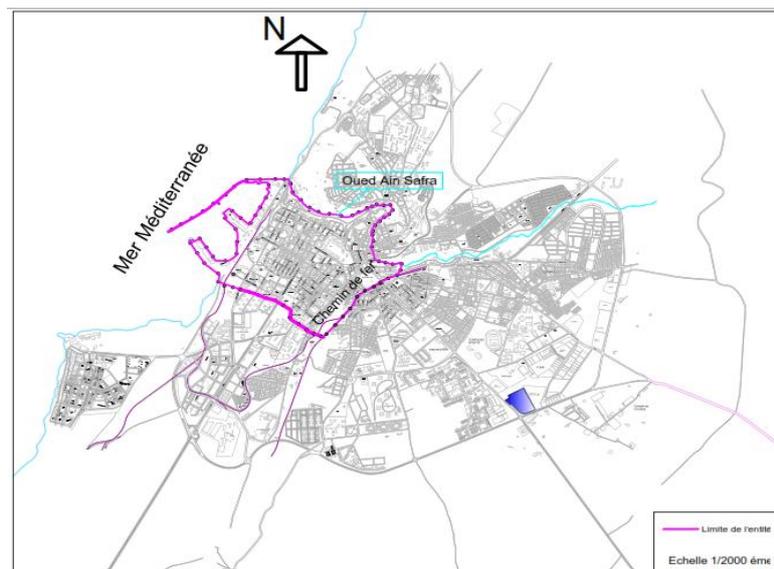


Figure 37 Carte montrant les limites de notre aire d'étude./source PDAU modifier par auteur.



Figure 39 photo du Chemin de fer/source:
auteur.



Figure 38 photo de Oued Ain Sefra/source:
auteur.



Figure 41 Photo du port /source:auteur.

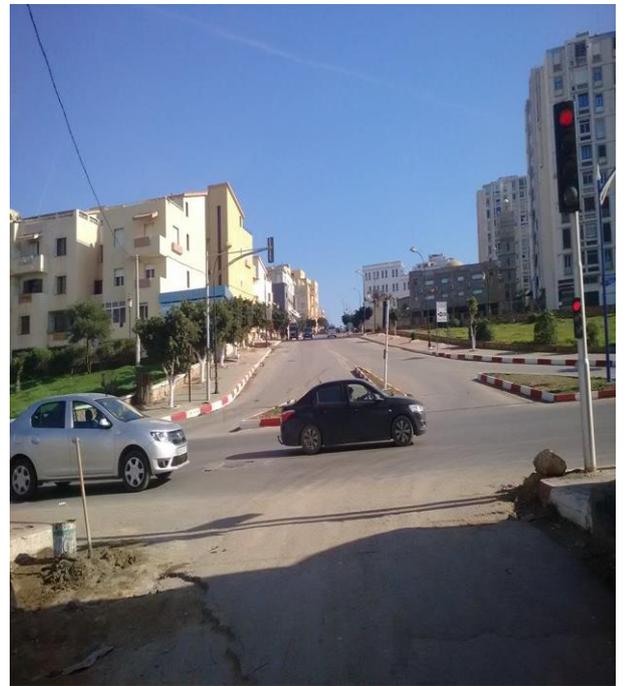


Figure 40 Rue Boumaza Mohamed./source:
auteur.

3.6.2 Les portes:

Notre aire d'étude comporte 4 portes ou plutôt 4 accès:

- La porte de Mascara elle se trouve a l'intersection entre la route RN23 et de l'ancien rempart, l'on retrouve a son niveau un nœud important ou se concentre l'activité administrative.
- L'accès se fait par l'avenue Ouled Aissa Belkacem.
- L'accès se fait par l'avenue Hemisti Mohamed.
- La porte du port on y accède par la route RN11.

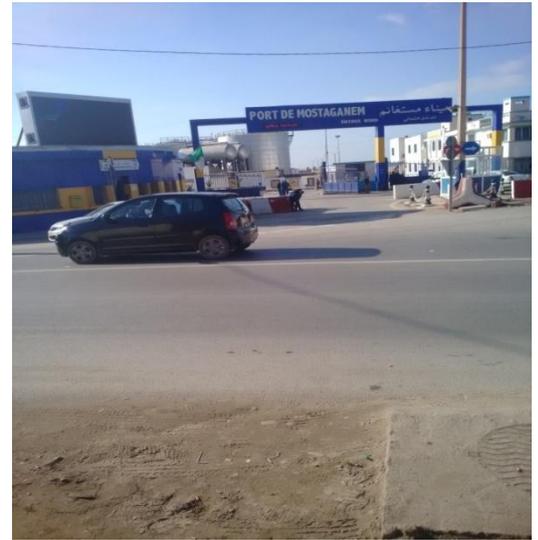


Figure 42 Photo de la porte du port a l'entrée de Mostaganem./source: auteur.

3.6.3 Les parcours:

La structure urbaine de la ville est basée sur 3 axes principaux, un parcours matrice qui date de la période de fondation de la ville et 2 parcours d'implantation instaurés durant la période coloniale

- Le parcours principale: c'est un segment de la route RN23 reliant Relizane a Mostaganem passant par le noyau historique de la ville en y retrouve un grand nombre d'équipements tel que la poste, Ptt la mairie, les banques
- Le parcours d'implantation: orienté du Nord-est vers l'Est ,reliant Mostaganem à Oran.
- Le parcours de distribution de l'entité: il acquit son importance de par son rôle dans la structuration de la ville en reliant le noyau historique au port.

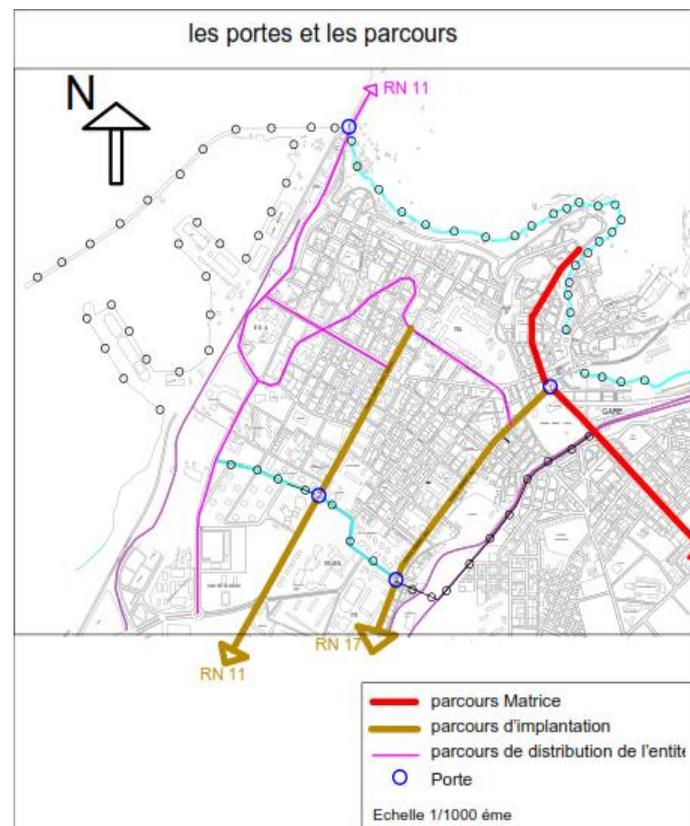


Figure 43 Carte montrant les portes et parcours de notre aire d'étude./source PDAU modifier par auteur

3.6.4 Les places et nœud important:

Notre aire d'étude comprend 2 place a l'échelle de la ville: La place de la Mairie et la place du 1er Novembre et 3 placette de moindre importance.

L'on y trouve également un grand jardin, le jardin de l'Emir Abdelkader ainsi qu'un square.

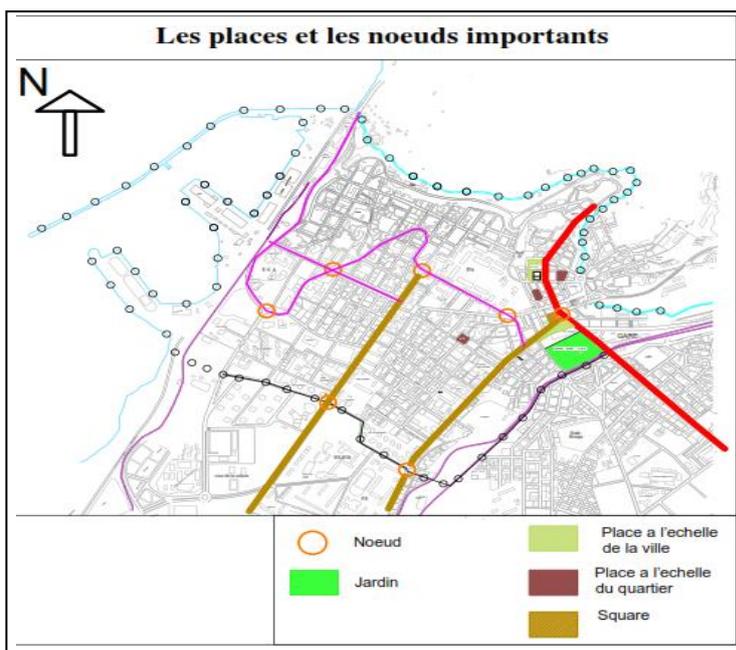


Figure 44 Carte montrant les places et nœuds



Figure 47 photo de la place du 1er novembre/source: auteur.



Figure 46 photo de l'entrée du jardin de l'Emir Abdelkader/source: auteur.



Figure 45 Photo de la place de la mairie/source: auteur.

3.6.5 Equipements:

En observant la carte l'on peut remarquer que l'essentiel des équipements se repartissent le long des axes structurants relevé précédemment.

Ainsi une grande parti des équipements administratif se repartissent le long du parcours structurant matérialisé par la RN23 débouchant sur le noyaux colonial composer d'une place autour de laquelle viennent s'ordonner les différent bâtiments administratif tel que: la mairie, la poste et la chambre de commerce.

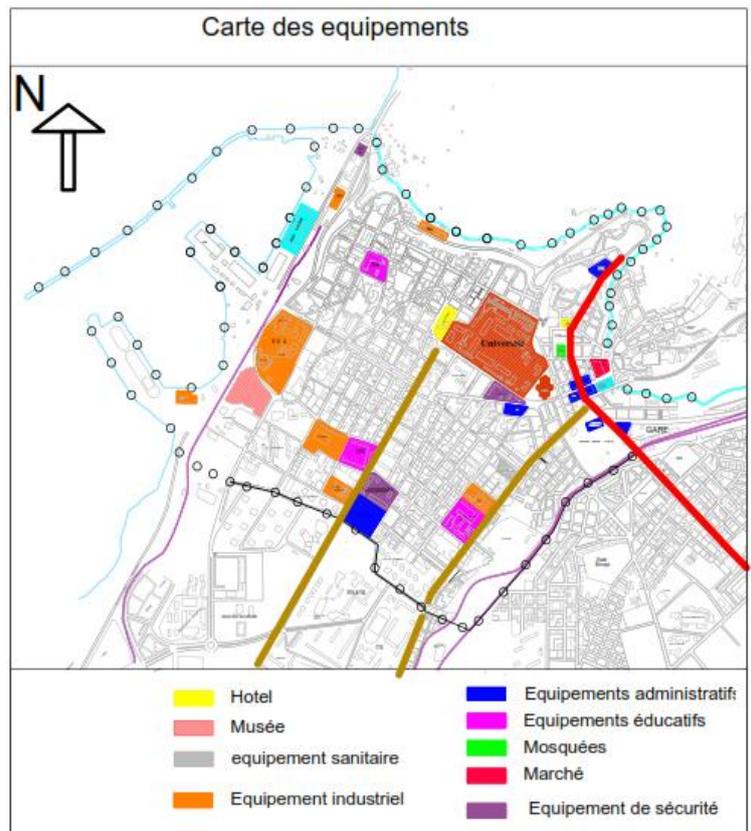


Figure 48 Carte montrant les équipements de notre aire d'étude./source PDAU modifier par auteur



Figure 51 Photo de la mairie/source: auteur.



Figure 49 Photo de l'ex palais consulaire siège de la BNA/source: auteur.

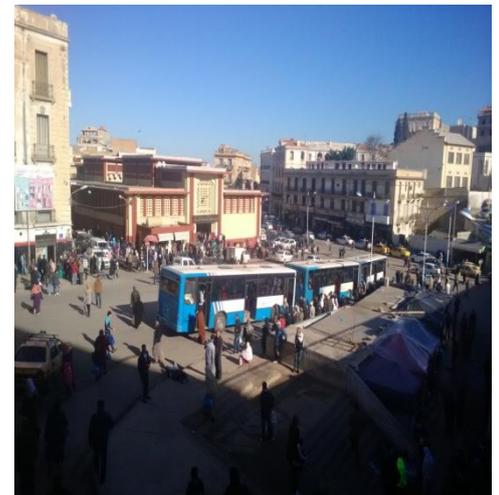


Figure 50 Photo du marché couvert/source: auteur.

3.6.6 Carte de synthèse de la structure urbaine:

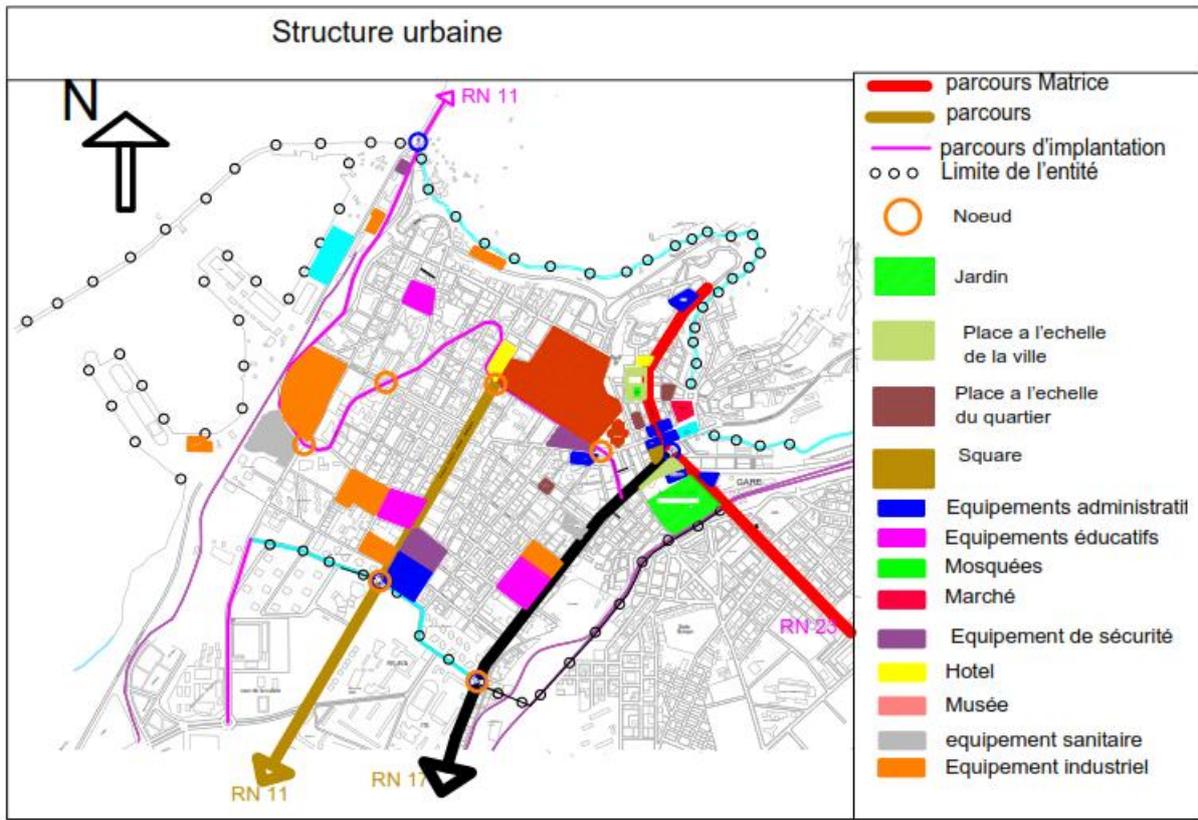


Figure 52 Carte de synthèse de l'analyse urbaine./source PDAU modifier par auteur

3.6.7 Conclusion:

A travers l'analyse urbaine nous avons déceler quelques éléments de réponses concernant les causes ayant mené au délaissement portuaire auxquelles fait face la ville de Mostaganem, en effet l'on remarque que l'essentiel des places, jardins et équipements autrement dit les entités créatrices d'animation se concentrent autour du noyau historique alors que la zone portuaire elle en est dépourvue à vrai dire elle ne comporte même pas les équipements essentiels aux besoins des citoyens les plus élémentaires en termes d'équipements scolaires par exemple (nombre de lycées en dessous des normes), ce constat nous donne quelques pistes sur la proposition urbaine à laquelle nous allons recourir afin de rééquilibrer la situation.

3.7 ANALYSE TYPOLOGIQUE:

Introduction :

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

Notre zone d'étude comprend trois types de tissu: précolonial(essentiellement turc)/coloniale/contemporain (récents) .

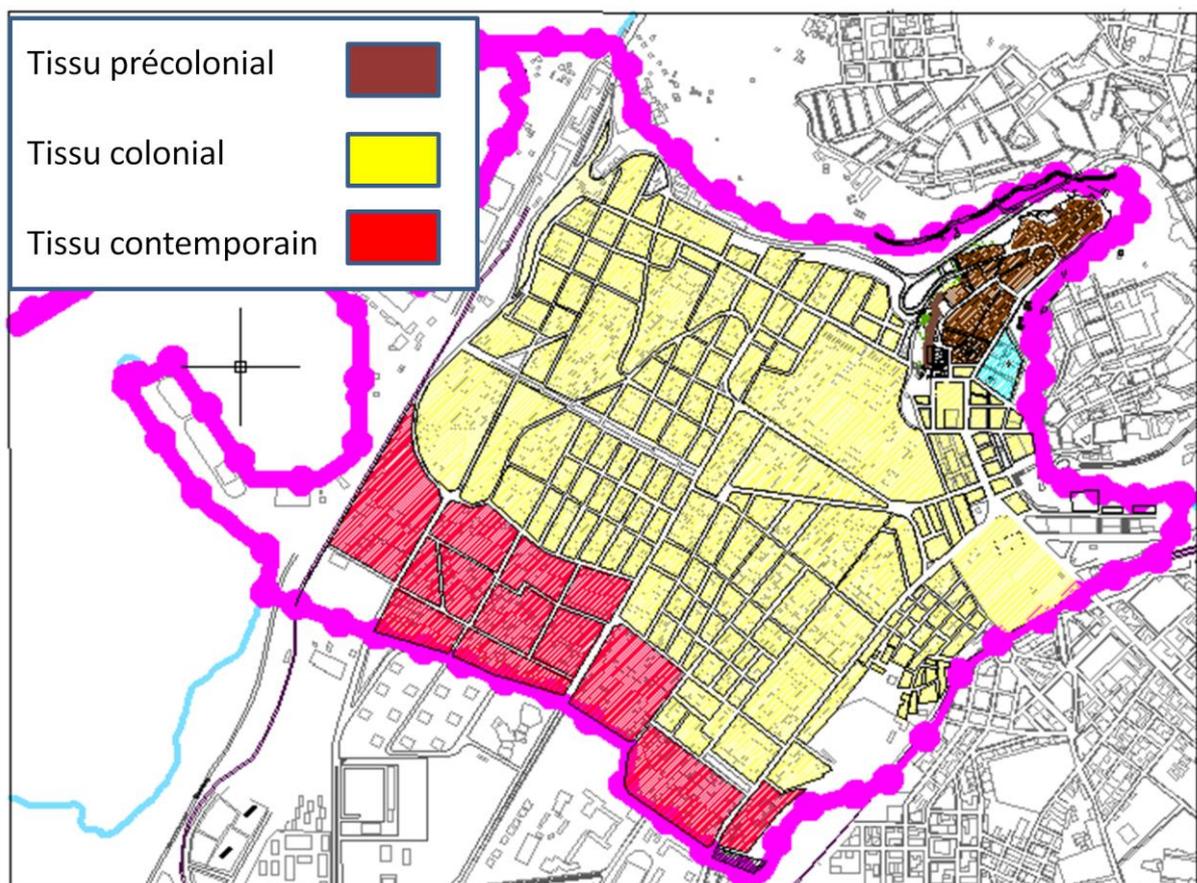


Figure 53 Carte montrant les différents types de tissu urbain.

La carte ci-dessus montre les zones où se concentrent les différents types de tissus, à noter que le tissu colonial comporte aussi un grand nombre de bâtisses récentes.

3.7.1 Tissu précolonial Mauresque:

Ce tissu ne représente qu'une petite partie de notre zone d'étude et se concentre principalement sur le quartier "Darb", quartier reliant la vieille ville par le billet d'un pont traversant le Oued Ain safra menant au quartier Tigdit.

Analyse des ilots:

Ce tissu est très compact, l'accès se fait par des ruelles sinueuses qui se finissent en impasse. Les habitations y sont accolées les unes aux autres en créant des ilots de forme organique caractéristique de l'architecture arabo musulmane datant de l'empire ottoman.

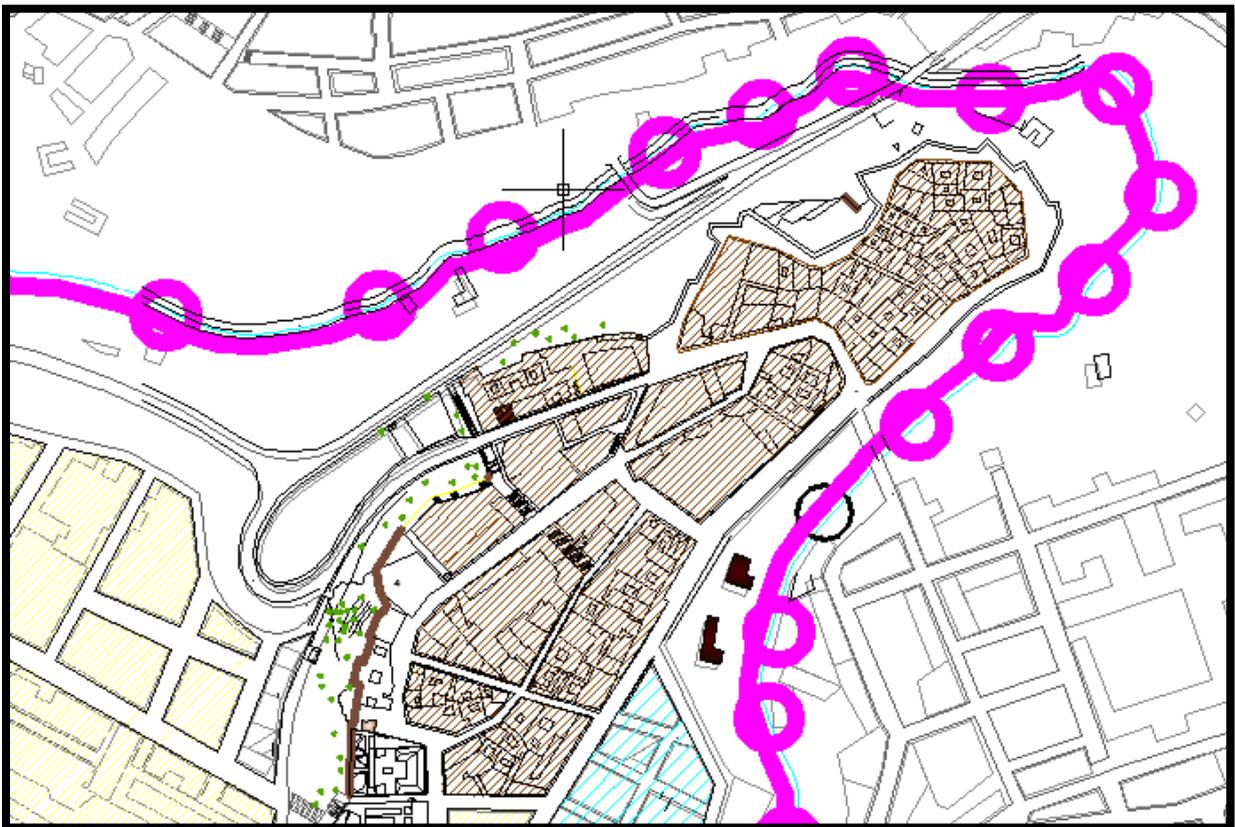


Figure 54 Carte montrant la zone du tissu précoloniale/source: PDAU modifié par auteur.

Exemple d'habitation typique du tissu prés précolonial :

La maison a patio:

C'est une maison possédant une forme irrégulière suivant les variation de la parcelle, elle est doté d'un patio auxquelles l'on a accès grâce a une "skifa"

le gabarit de ces habitation n'excède pas r+1 et sont la plupart du temps dans un état de délabrement avancé.

Exemple de maison traditionnel a patio:

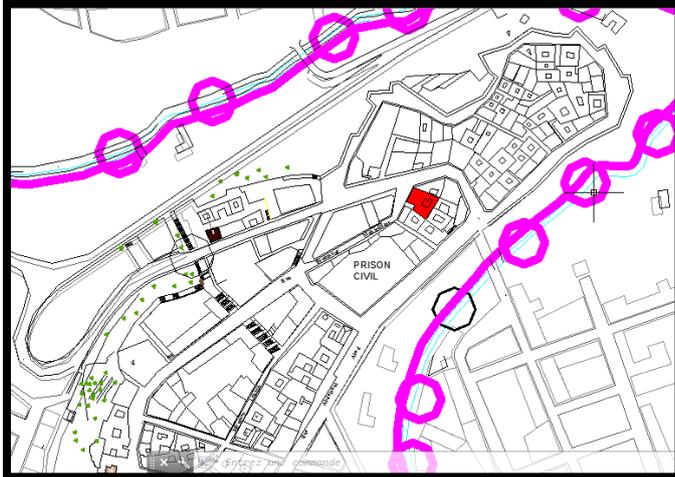


Figure 55 Plan de situation.



Figure 56 Photo d'une maison dans le quartier

Darb/source: auteur

La maison s'organise autour d'un west-dar positionné pratiquement au centre de la parcelle. Au rez-de-chaussée on trouve les espace jours, L'étage est réservé aux espace nuit (ghorafs). Les pièces sont desservie par un Shin qui entour Wast-dar.

Ce type de maison se caractérise par :

- Entrée en chicane (skifa).
- Intérieur du patio très traité par les arcades, les galeries, les colonnes, et à l'étage, les chambres sont reliées par une coursive.
- Introversion de la façade tournée vers le patio, la façade extérieur quand a elle ne comprend que de petites ouverture.
- Toiture en terrasse.
- petit escalier.

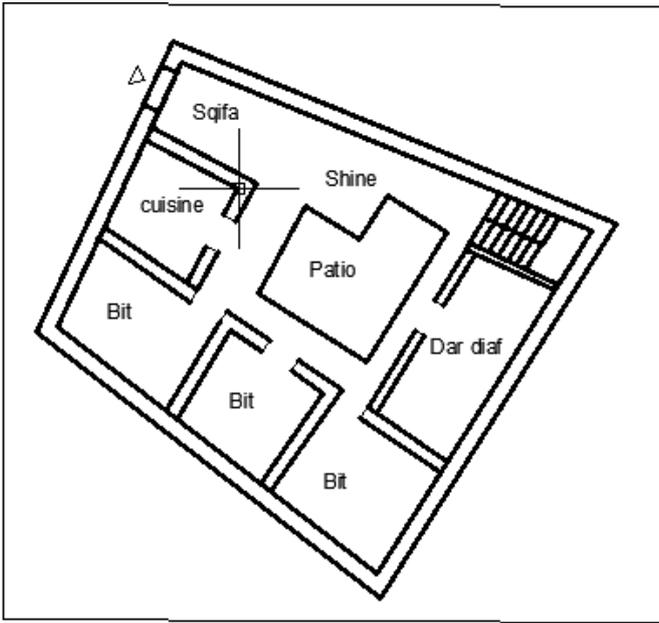


Figure 57 Plan du RDC /source: auteur.

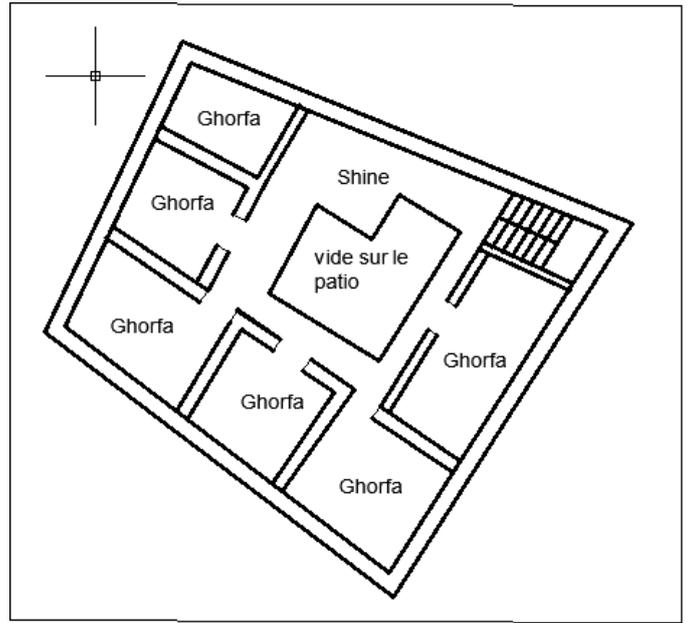


Figure 58 Plan du 1er étage./source: auteur.

Exemple d'équipement datant de l'époque ottomane :

Bain-Maure:

ici l'on peut observer un bain maure. Le hammam porte un caractère traditionnel par son organisation, il est composé de : Skifa (ou Sas) qui donne accès à la salle froide ou l'ont retrouve la réception et l'espace de détente, cette salle est elle relié à la salle chaude par une salle tiède intermédiaire.

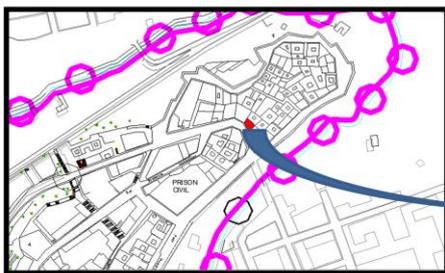


Figure 59 Photo et situation du bain maure a l'entrée du quartier Darb/source: auteur.

Eléments architectonique:

l'architecture mauresque qui caractérisent les bâtisses d'époque turque possédait des façade épuré comprenant peut d'ouverture du fait de la nature introverti des maison de ce fait il y'avait peut d'éléments architectonique hormis les portes et petites fenêtres qui dans certain cas comprenait quelques décoration



Figure 62 Porte a arc lancéolé.



Figure 61 photo d'une fenêtre.



Figure 60 Porte a arc brisé avec décorations.

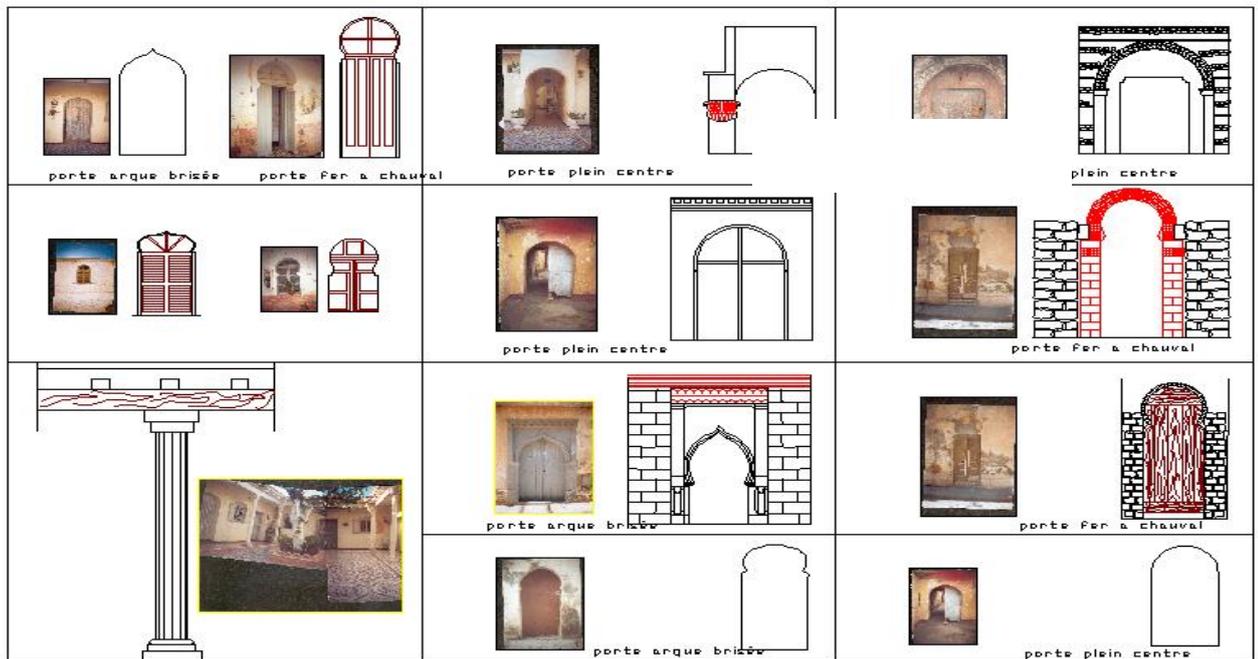


Figure 63 . Type des ouvertures à l'époque Arabo-musulmane.

3.7.2 Tissu colonial:

A/ les ilots:

La ville coloniale se caractérise par son tracé rectiligne qui résulte un ensemble de formes d'ilots.

L'îlot rectangulaire

D'où résulte un découpage parcellaire rectiligne.

L'îlot triangulaire :

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

L'îlot trapézoïdal :

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

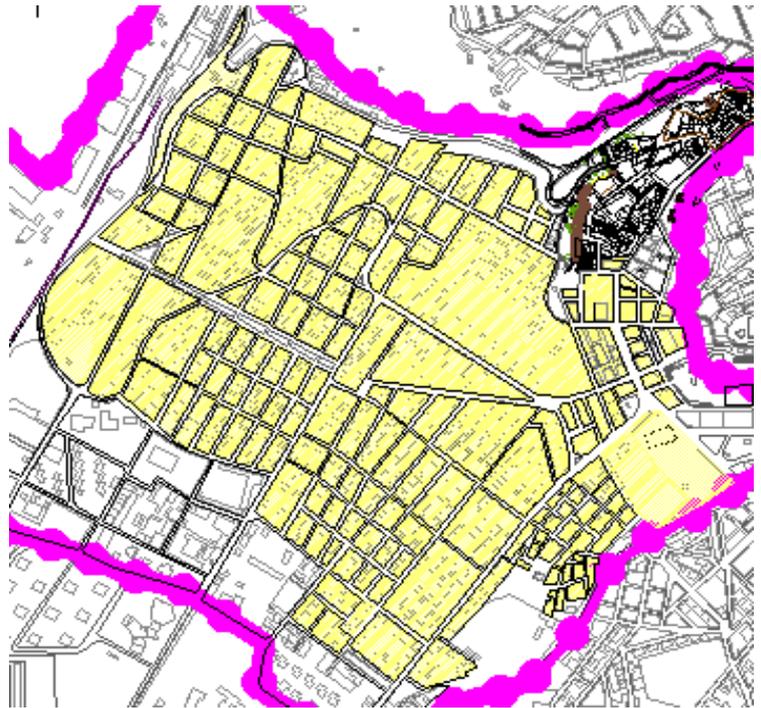


Figure 64 Carte montrant le tissu colonial./Source: mémoire revalorisation du plateau de Mostaganem.

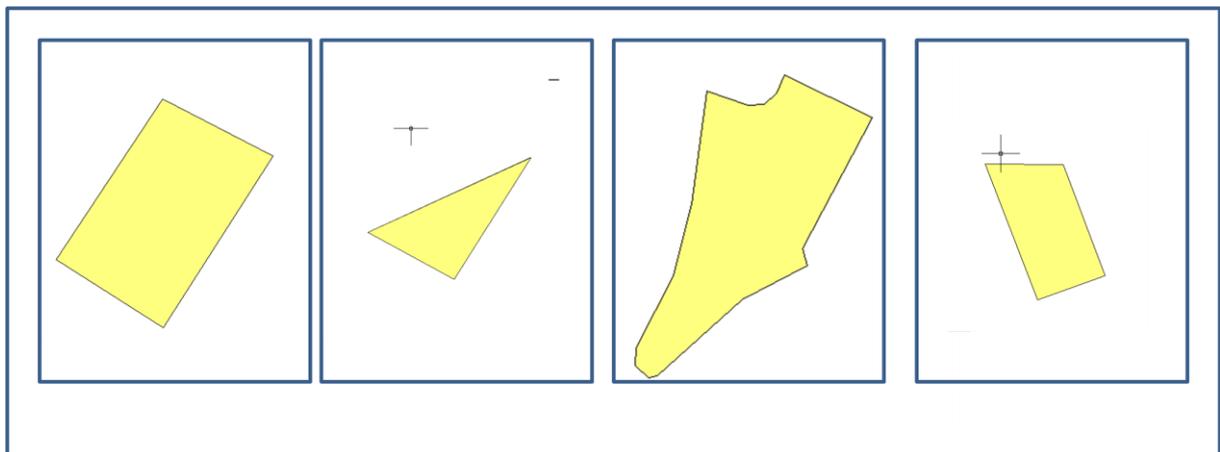


Figure 65 Les différents types d'ilots coloniaux.

Caractéristique de tissu colonial :

Présence de large boulevard typique de l'architecture haussmannienne.

Alignement du bâti .

Apparition des bâtiment d'habitation collectifs.

Continuité entre les façade des différents bâtiments.

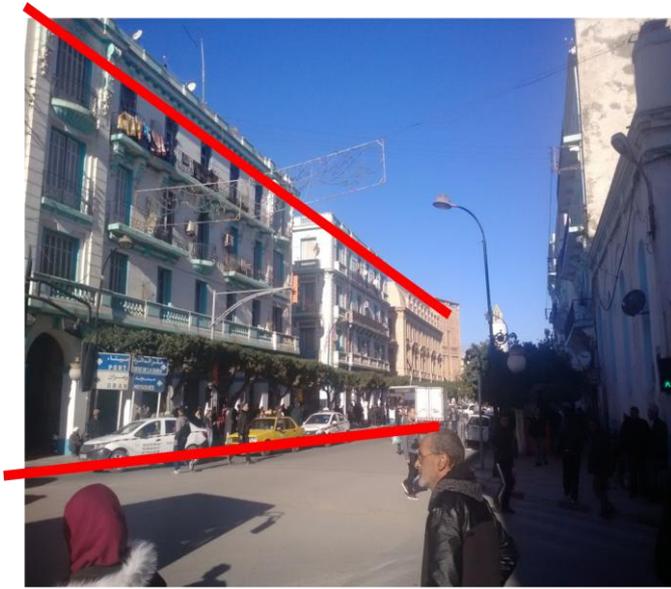


Figure 67 Photo du Boulevard Benahib
Bendehiba./source: auteur.



Figure 66 Photo d'un immeuble coloniale./Source:
auteur.

Typologie du bâti coloniale:

l'architecture coloniale comprenait différent type d'habitation, collectifs et individuel.

la maison colonial avait divers variations la plus répandu étant la maison a jardin.

Maison coloniale avec jardin :

La maison se positionne au milieu de la parcelle avec un jardin à l'avant et une cour à l'arrière. Les murs pignons sont soit vers l'extérieur en devenant des murs de façade, soit vers les maisons voisines en devenant aveugles. la majorité des maison sont à toiture plate en terrasse.

Lecture des façades coloniales:

- **Façade classique**



Figure 68 Photo d'une maison coloniale a jardin./source:
auteur.

- la façade composée de : 3 parties (Soubassement, Corps, Comble).
- les fenêtres sont disposées régulièrement selon une grille.
- des bandeaux qui marquent la division de la façade.
- en haut la corniche franche.
- symétrie par rapport à un axe.
- le soubassement est destiné à des boutiques limitées par une corniche saillant.
- la composition de la façade:" la façade n'est pas une unité" des travées rythmiques groupement.

Eléments architectonique:

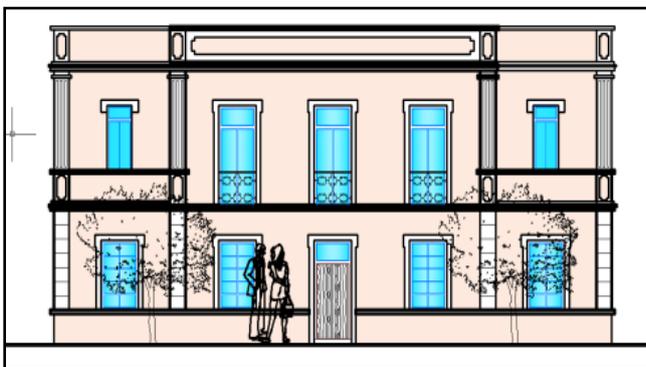


Figure 69 Façade d'une maison coloniale.

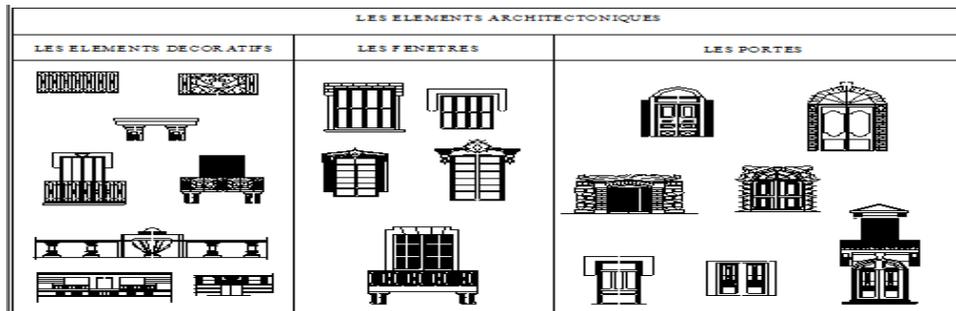


Figure 70 détails architectonique de l'architecture coloniale

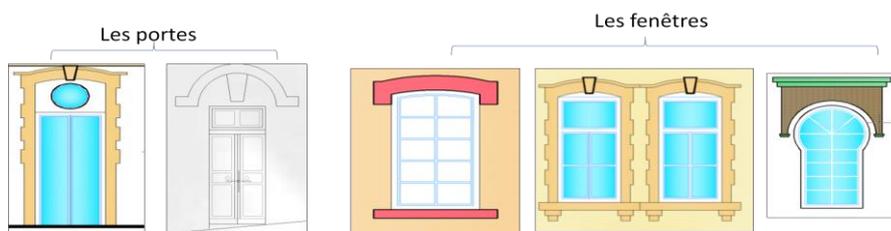


Figure 71 détails architectonique de l'architecture coloniale.

L'immeuble d'habitation : origine et modes d'évolution

L'appartement : type d'habitation répandu en France, est importé en Algérie, il est imposé par la France coloniale au détriment de la typologie existante bien souvent démolie afin de se procurer les assiettes foncières accueillant de futurs projets.



Figure 72. Photo d'habitation collectif coloniale/source

hauteur

Analyse d'un exemple de maison coloniale:

Un exemple d'habitat colonial individuel en R+1, un RDC destiné aux commerces et un étage destiné à l'habitation.

Le bâti occupe la totalité de la parcelle de forme rectangulaire et donc ne possède pas de jardin. La maison a deux façades, l'une donnant sur l'Avenue Hemisti Med et l'autre sur une voie secondaire.

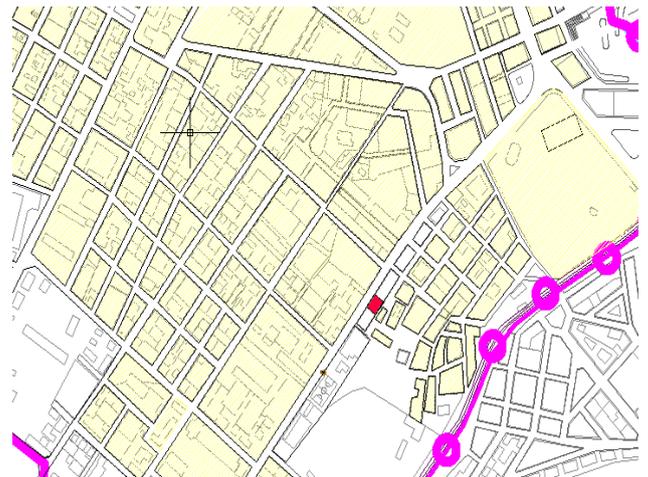


Figure 73 Plan de situation.



Figure 74 Photo de la façade de l'exemple traité./source: auteur.

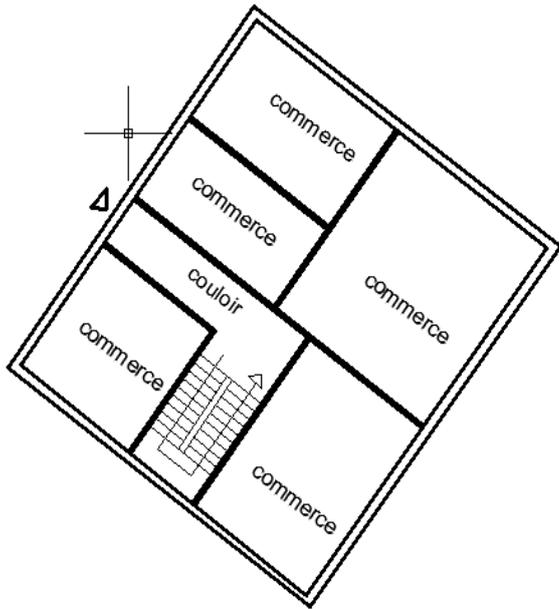


Figure 75 Plan du RDC

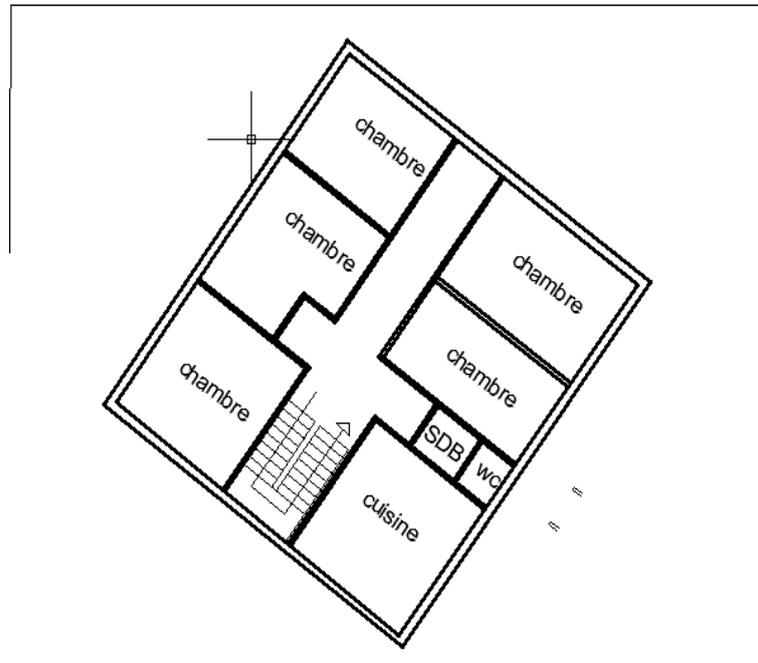


Figure 76 Plan du 1er étage.

Organisation spatiale:

La typologie coloniale apporte de nouvelle organisation spatiale ou les maisons s'organise d'une manière linéaire avec un couloir au centre qui déserte aux différentes pièces de la maison.

Le RDC est réservée au commerce et au service.

L'organisation de la maison est linéaire, les pièces s'organisent le long d'un couloir qui représente l'espace de circulation.

La maison se compose de : cinq chambres, une cuisine et une salle de bain.

Autres typologies:



Figure 78 Photo d'un bâtiment de style néo-mauresque./source: auteur.



Figure 77 Photo d'un bâtiment de style néo-gothique./source: auteur.

3.7.3 Tissu post coloniale:

Style contemporain :

A partir du début des années 80 la ville de Mostaganem a subi un vaste programme d'urbanisation comprenant de grands équipements structurants tel que l'université ITA et des programmes d'habitation collectifs.



Figure 79 L'université I.T.A

l'un des exemple de bâtisse postcolonial le plus remarquable est la tour d'habitation se situant sur l'avenue Ahmed Belkacem elle se caractérisent par sont architecture épuré et régulière construite en r+13 ce qui correspond a la hauteur la plus importante atteinte par un bâtiment d'habitation dans la ville de Mostaganem et en fait donc un élément remarquable.



Figure 80 Photo d'une tour d'habitation./source: auteur.

Le problème le plus récurrent pressent dans le tissu contemporain est sa mal intégration aux tissu colonial créant une différence de gabarit trop importante détériorant le paysage urbain.



Figure 81 Photo d'un chantier de construction dans un quartier d'époque coloniale/source: auteur.

3.7.4 Conclusion :

L'actuel tissu urbain de la ville de Mostaganem est le résultat de la stratification des différentes typologies laissées par les civilisations qui y ont élu domicile.

Maison à patio turque, maison à jardin coloniale leur style diffère mais tous deux possèdent une caractéristique en commune à travers notre recherche nous avons remarqué que la majorité des maisons avait des toitures plates très certainement afin de profiter de la vue sur mer.

3.8 Bilan diagnostic:

Suite aux analyses précédentes sur le site d'intervention, on présente ci-dessous un bilan diagnostic sur la ville de Mostaganem et des recommandations pour résoudre les problèmes qui se posent actuellement.

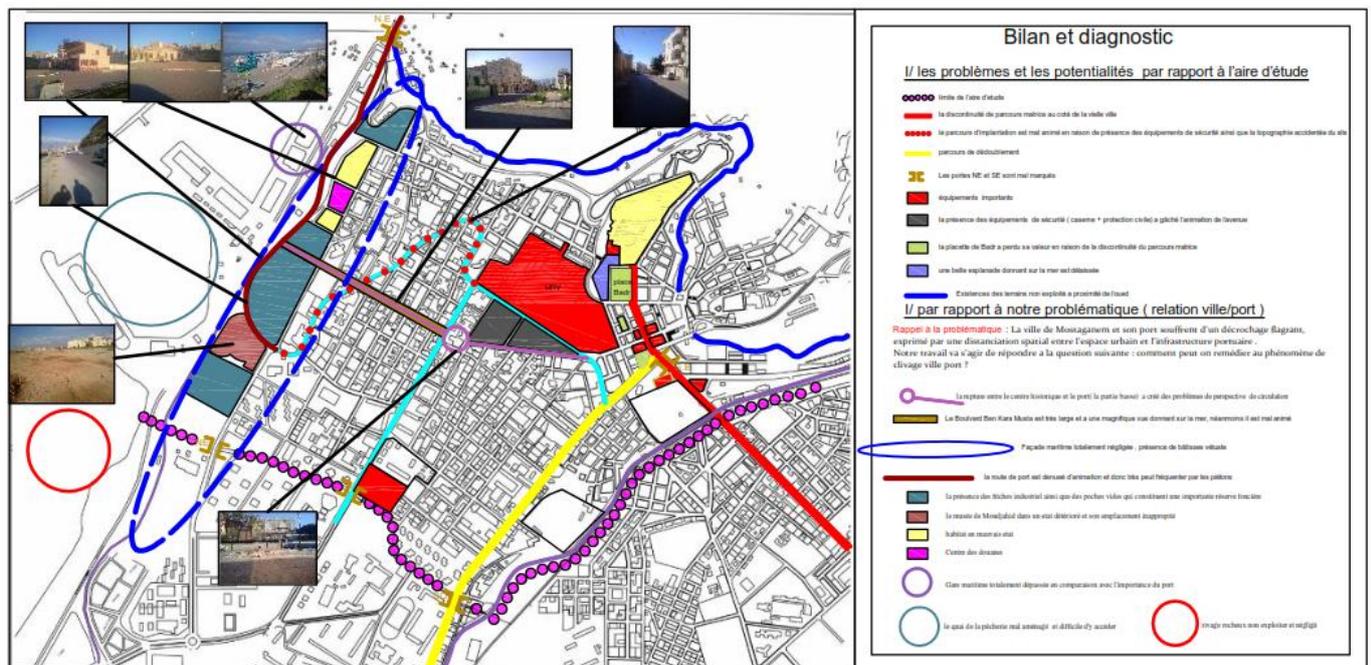


Figure 82 Carte du bilan diagnostic.

A partir du bilan diagnostic nous avons pu identifier les faiblesse et les potentialités de notre aire d'étude:

3.8.1 Les faiblesse:

- La rupture entre le centre historique et la partie basse a crée des problème circulation et prive la ville de perspectives attrayantes.
- Façade maritime totalement négligé
- Présence de bâtisse vétuste et de friche urbaine tous le long du front de mer.
- Présence d'équipements industriels tel que le siège de Naftal enlaidissant le front de mer
- La gare maritime totalement dépassé et en inadéquation avec l'importance du port.
- la route du port dénué de toutes animation.
- La présence d'équipement de Sécurité (casernes) au cœur de la ville qui gâche l'animation de l'avenue Ahmadou Houssine.

3.8.2 Les potentialités:

- Les nombreuse friches urbaine et bâtisse vétustes ou précaire voué a la démolition ainsi que les usine, une fois délocalisé constitue des réserve foncière très attrayante pour le réaménagement de la façade maritime.
- Le terrain en pente offre de superbe perspectives et une vue imprenable sur la mer.
- La présence d'une large jeté sur le port pourra accueillir des opération de réaménagement.

3.9 Schéma d'aménagement:

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

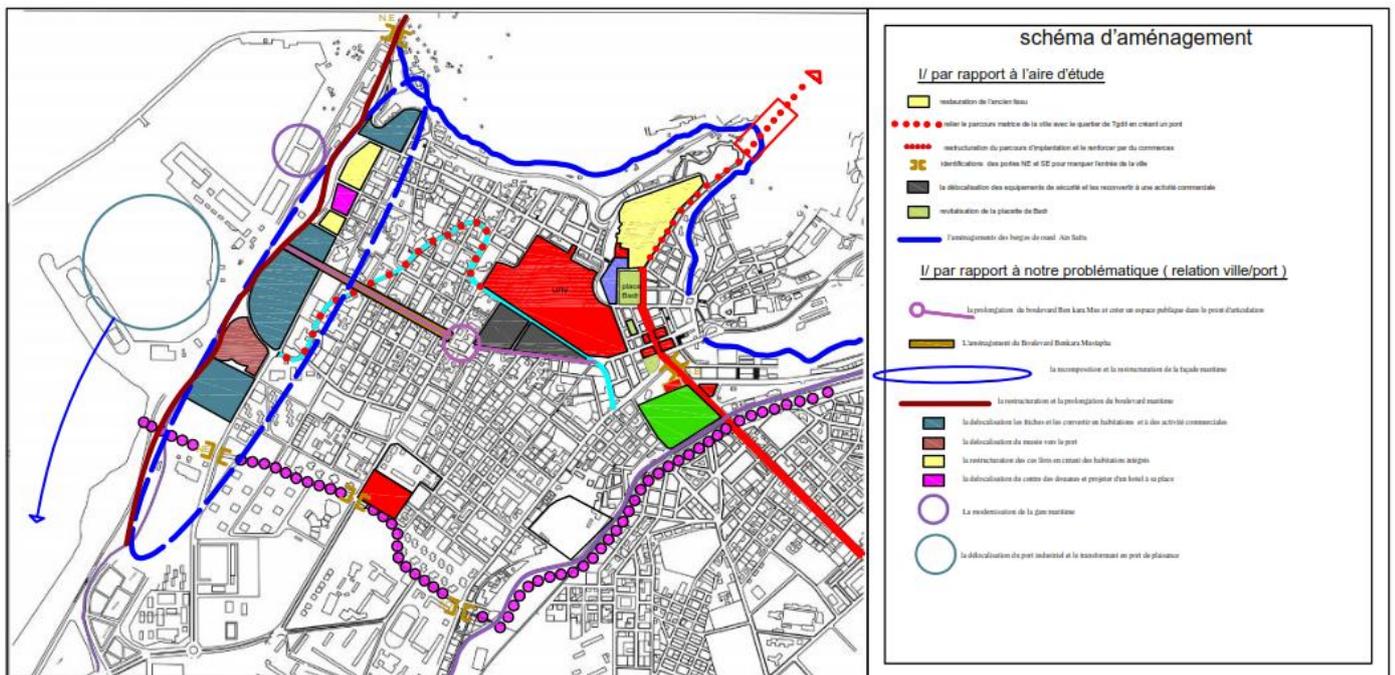


Figure 83 Carte montrant le schéma d'aménagement.

3.10 L'intervention urbaine:



Figure 84 Carte montrant les grand axes de l'intervention urbaine/source: Google earth traité par auteur.

Grand axes de l'intervention urbaine:

- Transformation du parcours littoral en un boulevard maritime.
- Animation du boulevard Ben Kara Mustafa et le prolonger jusqu'au centre ville.
- Affirmation des percées existantes.
- Création d'une place publique à l'intersection des deux boulevards.



Figure 87 Photo d'une friche

urbaine/source: auteur.



Figure 86 Photo montrant le bâti

__vétuste./source: auteur.



Figure 85 Photo de la route du

__port/source: auteur.

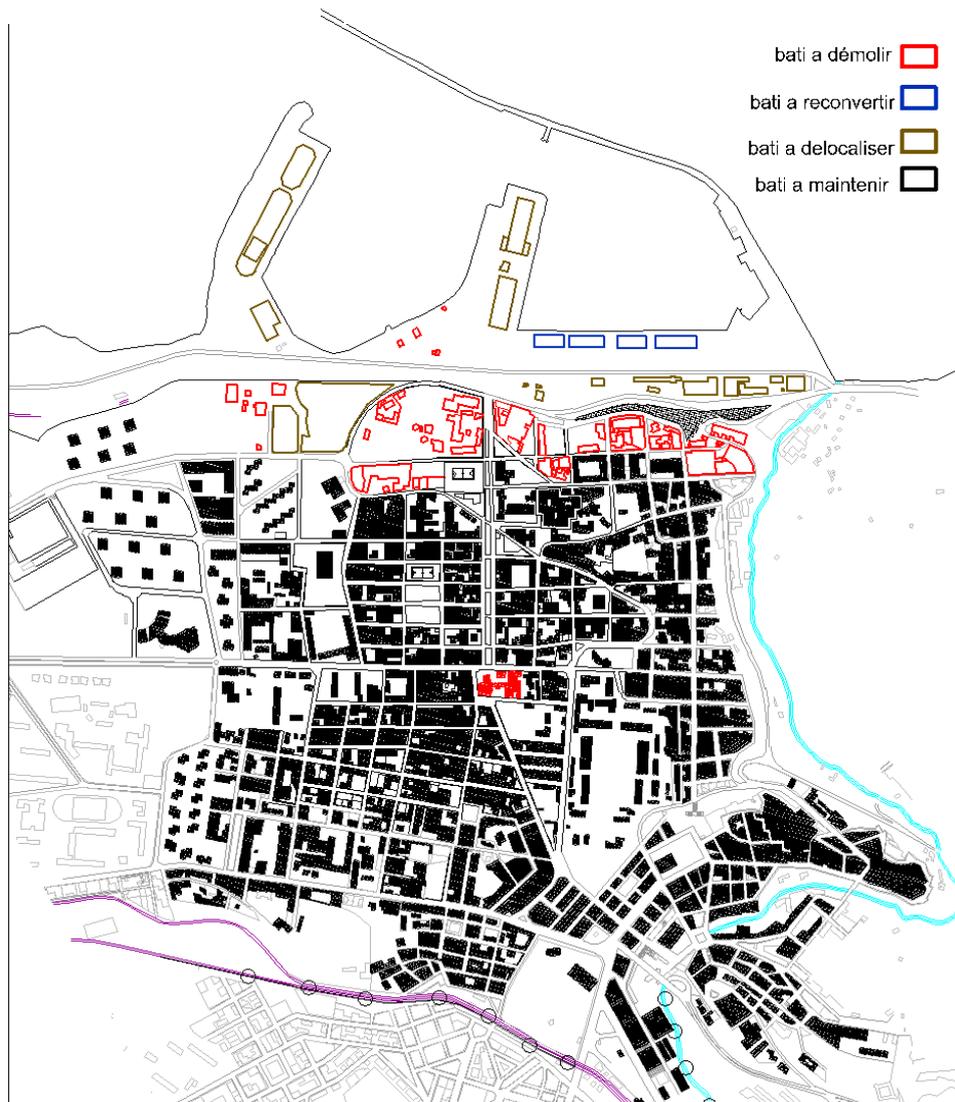


Figure 88 Carte montrant le bâti voué a la démolition./source: PDAU

modifié par auteur.



Figure 89 Plan de synthèse de l'enquête.

3.11 Schéma d'aménagement:



Figure 90 Schéma d'aménagement.

— Des percées mécaniques sont perpendiculaires au boulevard maritime

— Aménagement du boulevard maritime et la création d'une balade



Création d'une place publique à l'intersection de deux boulevards

 Création des espaces de loisir et de détente en rapport avec la mer

① Un hôtel situé pour valoriser la ville et le tourisme

② Une tour d'habitation multifonctionnelle

③ Une tour d'affaire

④ Un centre commercial

⑤ Un hôtel de 3 étoiles

⑥ Une Gare maritime

⑥ Un musée



Création des habitats intégrés pour remplacer le bâti dont on a démoli

3.12 Plan de composition urbaine:



Figure 91 Plan de composition urbaine.

3.13 LE PROJET ARCHITECTURALE : Tour d'habitation intégré.

3.13.1 Phase conceptuelle:

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

Notre projet se développe suivant les concepts suivants :

3.13.2 Alignement:

-Appliquer le principe de l'alignement le long des quatre directions qui représentent ce qui permet de définir les parois du projet

- La constitution de la façade maritime tout en respectant le domaine public maritime.

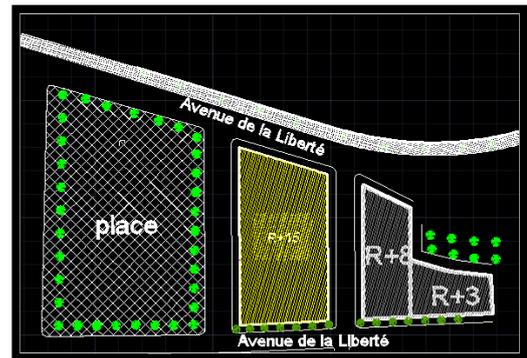


Figure 92 Plan de situation.

3.13.3 La simplicité des formes géométriques:

La forme du projet s'appuie sur des formes géométriques primaires pures : le rectangle, le triangle . La création d'une entité en forme trapèze pour assurer l'alignement

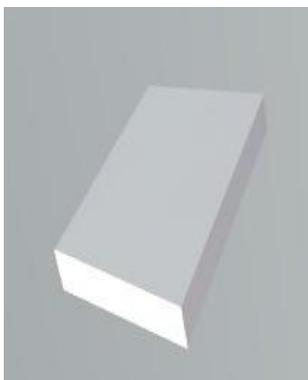
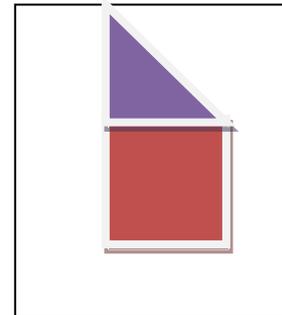


Figure 95 Alignement.

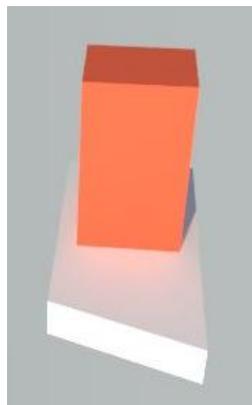


Figure 93

Addition.

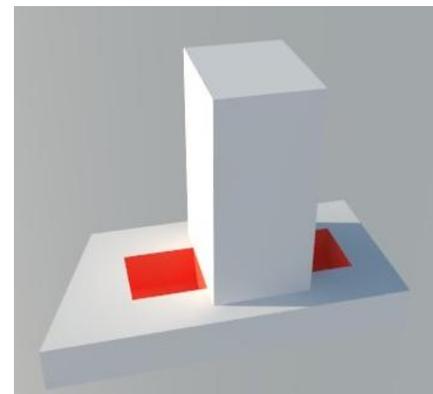


Figure 94 Soustraction.

3.13.4 La monumentalité:

valeur par un gabarit plus grand donnant

un caractère de monumentalité (l'émurgence).

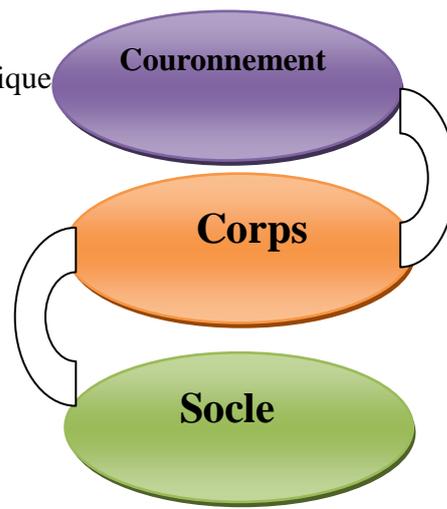
cette partie de notre équipement doit être émergée, elle domine l'ensemble du projet et donne l'élégance à la volumétrie.

3.13.5 Fonctionnalité et spatialité :

-des terrasses face à la mer avec une vue panoramique

- Il est réservé pour la fonction mère (habitations) pour assurer un espace privé calme et non loin de la partie publique

-Commerce.et service tertiaire .



Façade du projet :

Les façades du projet sont composées de trois parties distinctes, reprenant l'idée d'une colonne (base, fût, chapiteau) autrement dit: soubassement, corps, couronnement ou sommet.

Un soubassement: (le socle):

Constitué par le Sous Sol et le RDC et les niveaux 1 et 2, un espace public demandant une certaine transparence.il est marqué par l'horizontalité

Le corps:

Regroupant la partie habitation.

Le couronnement:

Adopter une terminaison qui reflète une continuité sol/ciel, offrant des vues panoramiques sur la mer.

L'expression de la façade :

Le style architectural proposé est un style contemporaine.

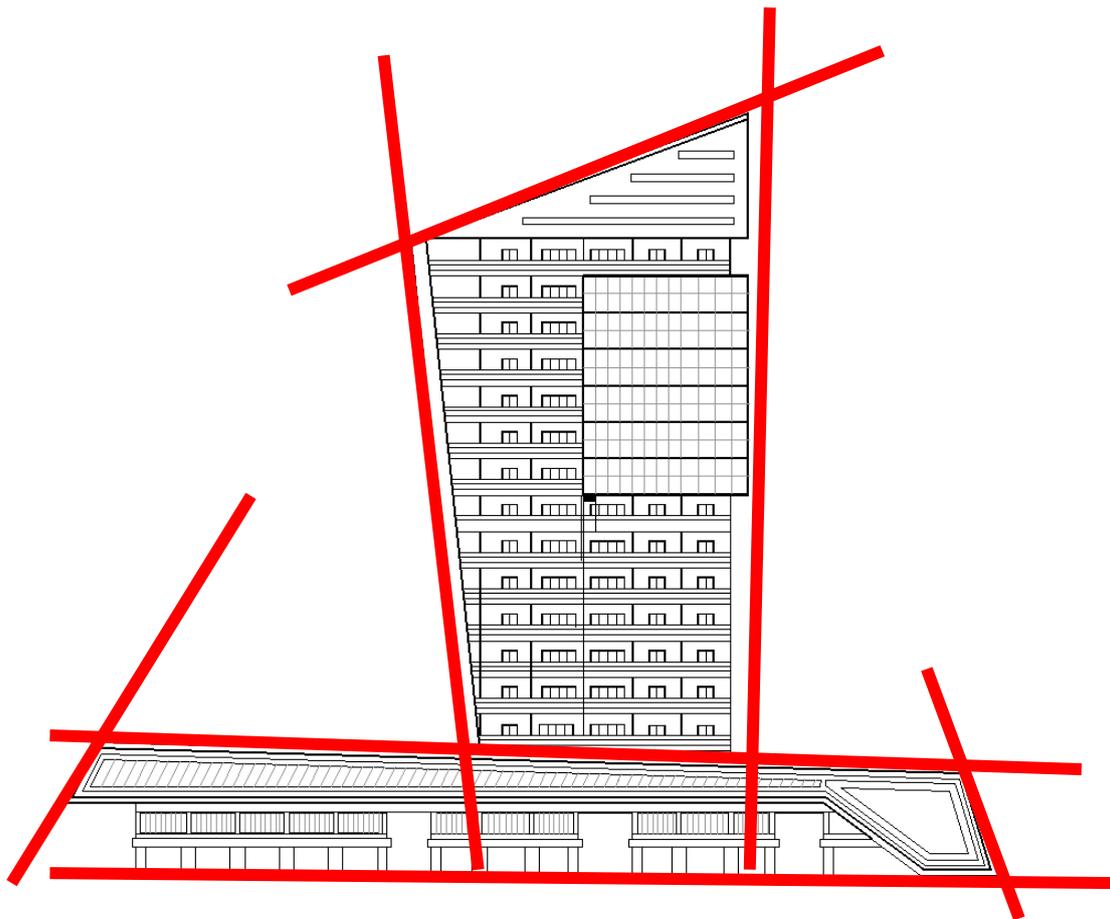


Figure 96 Façade du projet.

La transparence:

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

3.14 Conclusion générale:

Les recherches que nous avons effectués dans le cadre de ce mémoire de fin d'études, nous ont permis d'acquérir un ensemble de connaissances sur les villes portuaires, les centres historiques ainsi que les difficultés auxquelles ils font face.

Nous avons voulu souligner dans ce travail la nécessité et l'importance d'un travail intellectuel de recherche multidisciplinaires, de visites sur site et d'enquêtes auprès des opérateurs et populations pour répondre aux contraintes trouvées à la lumière des objectifs de l'option.

Comme il est montré, toutes les villes portuaires ont subi des changements sur leurs fronts d'eau depuis les années 50, c'est leur fatalité, les villes américaines ont été les pionnières, suivies par les villes asiatiques et les villes australiennes et européennes.

Actuellement l'on assiste à une remise à niveau des villes portuaires du côté magrébin de la méditerranée afin de proposer des prestations compétitives à l'instar des villes méditerranéennes européennes. Or, le retard enregistré par ces dernières rend toute intervention encore plus délicate tout en étant indispensable tant l'importance des villes portuaires reste grande dans le développement économique des nations.

Nous avons démontré que dans tout projet d'aménagement urbain, qu'il était primordial d'entreprendre une lecture historique et typologique et surtout une analyse urbaine afin d'aboutir à un travail architectural basé non pas sur la répétition mais sur la création pour intégrer au mieux l'environnement immédiat qui permettra de donner une meilleure image du front de mer.

Dans notre projet urbain, nous avons identifié une problématique spécifique à notre aire d'intervention à laquelle nous avons tenté d'apporter des solutions par le réaménagement des fronts d'eau afin de recomposer le lien entre le centre historique de Mostaganem et son port en assurant une réconciliation de l'interface urbano-portuaire.

Enfin nous espérons que notre travail pourra constituer une piste sérieuse apportant quelques éléments de réponses à la problématique traitée et aidera à résoudre les problèmes de clivage ville port dont souffre la plupart des villes portuaires algériennes.

BIBLIOGRAPHIE :

Les Ouvrages :

- André BERTHIER, Constantine, Carrefour méditerranée- Sahara, Ed ATTALI et CHAPELLE, Constantine, 1961.
- CHALINE.C, Les villes du monde arabe, Ed Masson / Armand colin, 1996.
- CHOAY Françoise, MERLIN Pierre, 1988, Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Ed. PUF, Paris, 963p.
- Ernest MERCIER, histoire de Constantine, Ed J.MARLE ET FBIRON, Constantine, 1903.
- GSELL S., Atlas archéologique de l'Afrique du nord, Vol. 1, Paris 1991.
- GSELL S., Atlas archéologique de l'Algérie-cartes, Paris 1911.
- Henri-Jean CALSAT, « Dictionnaire multilingue de l'aménagement de l'espace », Conseil International de la langue française, Presses Universitaires de France, 1993.
- Michèle BIESSE-EICHELBRENNER ; CONSTANTINE, la conquête et le temps des pionniers, Ed. 1985.

Les Thèses :

- **Aziza AMRANI MAHDI**, « la régénération urbaine et la promotion du patrimoine en Algérie : cas de la vieille ville de Constantine », mémoire de magister, université de Constantine,
- **BAKIRI RYM**, impact de l'intervention coloniale sur la vieille ville de Constantine : cas des maisons hybrides, mémoire Magister, Université MENTOURI – CONSTANTINE, 2011.
- **Bernard PAGAND**, LA MEDINA DE CONSTANTINE : de la cité traditionnelle au centre de l'agglomération contemporaine, thèse doctorat 3^e cycle, Université de Poitiers, 1988.
- **Nasser-Eddine TOUAM**, le centre historique de Constantine la conservation intégrée : une nécessité impérieuse vers la reconstruction du quartier Souika, thèse Magister, Université MENTOURI – CONSTANTINE, 2012.
- **Nassira BOUANANE KENTOUCHE**, « Le patrimoine et sa place dans les politiques urbaines algériennes », Mémoire Magister, Université MENTOURI – CONSTANTINE, 2008.
- **Nicole ISABELLE**. « *La revitalisation du quartier Saint Roche, analyse statistique et cartographique* ». Mémoire de maîtrise en sciences géographiques. Université Laval, 2001.
- **Omnia ABOUKORAH**, la sauvegarde du patrimoine architectural et urbain de la vieille ville du Caire, Thèse doctorale en géographie, Tours/Urbama en 2006.
- **Samira TACHERIFET-BOUTI**, Approche méthodologique pour une stratégie de revitalisation des centres historiques cas de la casbah d'Alger, mémoire de magister, EPAU, Alger, 2012.
- **Wataru IWAMOTO**, « des quartiers historiques pour tous : une approche sociale et humaine pour une revitalisation durable », juillet 2008.