



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

جامعة عبد الحميد ابن باديس



Université Abdelhamid Ibn Badis Mostaganem

كلية العلوم و التكنولوجيا
Faculté des sciences et de la technologie
DEPARTEMENT DE GENIE CIVIL ET ARCHITECTURE

N° d'ordre: M.../GC/2022

MEMOIRE

Présenté pour obtenir le diplôme de

MASTER EN ARCHITECTURE

Domaine : Architecture, Urbanisme et Métiers de la ville

Option : *Patrimoine Bâti Architectural et Urbaine*

Intitulé :

Les vieux ports, Une entité à verser dans le Patrimoine urbain Cas du port de Mostaganem

Par:

Mr. TOUATI Oussama

Mr. BENADJEMIA Mohammed El amine

Soutenu le 21/06/2022 devant le :

Président (Examineur): Mr. Benameur Okba

Examineur : Mr. DOUIDI Mehdi

Encadreur: Mr. Mohamed El Fadil Meguedad

Année Universitaire : 2021 / 2022

Remerciements :

Nous tenons à remercier en premier lieu Allah qui nous aide à compléter ce voyage.

Par ce travail nous tenons à remercier nos très chers parents, qui nous ont toujours soutenus quand ça n'allait pas, et d'avoir été patient avec nos sauts d'humeurs quelques fois insupportables, et tempérées nos stress. Merci aussi à nos précieux grands-parents, à nos frères et nos sœurs qui nous nécessitent toujours et au reste de toutes nos familles pour leur présence à nos côtés, ainsi que pour tout le bonheur qu'ils nous donnent au quotidien.

Nous remercions de même notre encadreur, *Mr. Mohamed El Fadil Meguedad*, pour sa Patience et son soutien tout au long de cette dernière année, ainsi qu'à l'ensemble De nos enseignants, qui ont tous soutenu à notre formation, année après année.

Nos vifs remerciements vont également aux membres du jury : *Mr. Benameur Okba* et *Mr. DOUIDI Mehdi* pour l'intérêt qu'ils ont porté à notre recherche en acceptant d'examiner notre travail Et de l'enrichir par leurs propositions.

Enfin, nous tenons également à remercier toutes les personnes qui ont participé de près ou de loin à la réalisation de ce travail.

Résumé :

Les ports et les villes sont deux entités qui ont non seulement été capables d'étendre historiquement leur portée territoriale, mais ont également séquencé et réorganisé l'utilisation de l'espace en fonction de leurs propres besoins. En effet, dans le cadre des grandes actions de renouvellement urbain, un processus de développement compatible a été conçu à la fois, dans une perspective de développement durable, imposant la mixité urbaine dans toutes ses dimensions : fonctionnelle, sociale, culturelle et économique, par la valorisation et l'identité territoriale spécificités pertinentes, et en imaginant de nouvelles connexions entre la ville et son port. Dans ce contexte, nos travaux visent à répondre aux enjeux d'une stratégie de mise à jour de l'interface ville-port et à privilégier la réoccupation des espaces délaissés. Compte tenu de la complexité du système ville-port, nos objectifs de recherche sont d'identifier des stratégies de renouvellement urbain à l'interface ville-port et de définir des méthodes d'analyse appropriées pour établir une approche stratégique visant à faire des outils d'aide à la décision pour le développement de la ville-port. Interface; selon l'expérience étrangère.

Toute action de rénovation urbaine passe par une phase importante, la phase d'analyse. La politique de rénovation urbaine implique le renouvellement du système de gouvernance, qui existe en coalitions et mobilise divers acteurs et partenaires tout au long du processus.

L'approfondissement de cette analyse nous permet de révéler que certains aspects de la politique de rénovation urbaine de l'Algérie sont encore mal abordés, et cette étude constitue un point de départ pour une réflexion sur les enjeux liés à l'émergence des friches portuaires dans les villes portuaires algériennes et leurs stratégies de traitement.

ملخص

الموانئ والمدن كيانان لم يتمكننا من توسيع نطاقهما الإقليمي فحسب، بل قاما أيضاً بترتيب وإعادة تنظيم استخدام الفضاء وفقاً لاحتياجاتهما الخاصة. في الواقع، في إطار إجراءات التجديد الحضري الرئيسية، تم تصميم عملية تنمية متوافقة، بهدف التنمية المستدامة، وفرض التنوع الحضري في جميع أبعاده: الوظيفية والاجتماعية والثقافية والاقتصادية، من أجل تعزيز الهوية الإقليمية ذات الصلة، ومن خلال تخيل روابط جديدة بين المدينة ومينائها. في هذا السياق، يهدف عملنا إلى مواجهة تحديات استراتيجية تحديث إعادة احتلال المساحات المهجورة.

نظراً لتعقيد نظام المدينة والميناء، تتمثل أهدافنا البحثية في تحديد استراتيجيات التجديد الحضري في واجهة المدينة والميناء وتحديد طرق التحليل المناسبة لإنشاء نهج استراتيجي يهدف إلى صنع أدوات دعم القرار لتطوير ميناء المدينة. واجهه المستخدم؛ حسب الخبرة الأجنبية

يمر أي إجراء للتجديد الحضري بمرحلة مهمة، وهي مراحل التحليل. تتضمن سياسة التجديد الحضري تجديد نظام الحكم، الموجود في الائتلافات ويحشد مختلف الفاعلين والشركاء خلال العملية

إن تعميق هذا التحليل يسمح لنا بالكشف عن أن جوانب معينة من سياسة التجديد الحضري الجزائرية لا تزال تعالج بشكل سيئ، وتشكل هذه الدراسة نقطة انطلاق للتفكير في القضايا المتعلقة بظهور في مدن الموانئ الجزائرية ومعالجتها للاستراتيجيات، الأراضي العمرانية المينائية

Abstract:
Renewal of the Harbor Interface Quartier la marine (town of Mostaganem)

The port & city are two different entities which could not only widen their province throughout history. However, they could expand their capacity according to their requirement. With a view of urban expansion complimentary development process were perceived at the same time, within the framework of metropolitan renewal and expansion process. These ideologies were based on sustainable development of urban literacy in all dimension: functional calculus, econometrics, economics, social-cultural, political etc. by developing strategies to recognize the various territorial requirements and by establishing new bonds between the city and its ports.

In this context, our work aims at the challenges faced with strategies to renew the interface between the city-port. It emphasis on restructuring of the deserted lands. And considering the complexity of the system - city & port. We need to define an adequate method to analyze and build strategic approach aids in decision making that contribute to the expansion of suburban city and its port, whilst being exposed to foreign experiments.

Any urban renovational process would be subject to phase of analysis. The urban renewal policies imply renewal of system of governance and its various counterparts. This aids in Algerian policy to renew its metropolitan suburbs. This research emphasies on reflecting the question on how to optimize the resources to make the deserted harbor lands more productive.

Sommaire

Chapitre	Désignation	Page
Chapitre I	Chapitre introductif	1
	<i>Introduction</i>	2
	<i>Choix du thème</i>	3
	<i>Problématique</i>	4
	<i>Objectif et Hypothèse</i>	6
Chapitre II	Interface urbano-portuaire, définition et concept	7
	<i>Interface ville-port et clivage</i>	8
	<i>Définition de l'interface urbano-portuaire</i>	8
	<i>Le clivage ville port</i>	8
	<i>Les causalités du clivage</i>	11
	<i>Les Conséquences Du Clivage</i>	16
	<i>Amélioration de la relation entre la ville et son port</i>	21
Chapitre III	Approche thématique	23
	<i>Le port de Marseille</i>	24
	<i>Le port de Barcelone</i>	43
Chapitre IV	Le cadre juridique au niveau de l'interface ville-port.	53
	<i>Introduction</i>	54
	<i>Règlementation internationale</i>	54
	<i>Au niveau international</i>	54
	<i>Règlementation nationale</i>	54
	<i>Les instruments de protection de littoral</i>	55
	<i>SNAT</i>	55
	<i>Plan d'aménagement Côtier</i>	55
	<i>Les instruments d'urbanisme</i>	56
Chapitre V	Mostaganem et son port : histoire et l'évolution.	58
	<i>Introduction</i>	59
	<i>Approche historique de la ville</i>	59
	<i>Historique de port Mostaganem et son évolution</i>	60
	<i>Etat actuel du port</i>	62
	<i>Extension du port</i>	66

Chapitre VI	APPROCHE ANALYTIQUE	68
	<i>Méthodologie de la démarche</i>	69
	<i>Introduction</i>	69
	<i>Approche systémique</i>	69
	<i>Approche paysagère</i>	72
	<i>Situation de la zone d'étude</i>	76
	<i>Délimitation de la zone d'étude</i>	77
	<i>Analyse des états des lieux</i>	78
Chapitre VII	ZONE D'INTERVENTION DU PROJET	80
	<i>Introduction</i>	81
	<i>Action de l'intervention</i>	82
	<i>Définition et descriptif de la zone d'intervention</i>	83
	<i>Fiche technique et quantitatif du projet</i>	85
	<i>Plan de masse</i>	90
	<i>Conclusion</i>	97
	<i>Recommandation</i>	98
	<i>Bibliographie</i>	99
	<i>Table de figure</i>	102



Chapitre I

Chapitre introductif

Introduction

Choix du thème

Problématique

Objectif et Hypothèse

Démarche et méthodologie

I. INTRODUCTION

Le développement de la relation entre la ville et le port a toujours été un sujet d'actualité, qui a inspiré divers acteurs, compte tenu des nombreux domaines d'interaction offerts par cette discipline. Des architectes, des urbanistes et des historiens ont proposé des études centrées sur cette relation, en termes de changement du paysage urbain, de morphologie portuaire et de rupture de la relation entre la fonction portuaire et l'espace urbain ¹. Le port comme premier élément de la cristallisation de la ville côtière et ayant joué la composante organique de la ville, le catalyseur économique et le vecteur de développement depuis l'antique, Et aussi considérant leurs l'histoire culturelle et leurs paysage, il nous donne le don de trouver le modèle d'approche conceptuelle et de contribuer au développement et au rapprochement entre l'homme et la nature².

Les ports sont largement responsables de l'existence des plus grandes villes du monde et ont joué un rôle crucial dans le développement urbain dès le départ.

Elle a depuis longtemps développé un système cohérent basé sur l'intégration des fonctions port/ville³. Cependant, il a souffert du problème de la divergence fonctionnelle et spatiale entre la ville et le port au cours de l'ère industrielle. Cela a conduit à l'abandon de nombreuses infrastructures portuaires, entraînant des déséquilibres économiques et spatiaux, un phénomène connu sous le nom de « fossé entre les villes et les ports ».

L'avenir des villes portuaires historiques se trouve malencontreusement scellé, Malheureusement, l'avenir des villes portuaires historiques a été scellé, car nous voyons et vivons maintenant une rupture dans la relation entre les villes côtières et le port qu'elles contiennent, qui en a fait partie intégrante à l'occasion de l'étalement urbain croissant,

¹Le retour du port au cœur de la ville, Ali El Hosni, Mémoire Master 2«Recherche» GAELE,Transport,Logistique,Territoire et environnement, Université Paris-Sorbonne(Paris IV),Décembre2015,page04.

²Ciudad y Puerto, Ville et port, Emmanuel BOUBACHA, les Edition Villes& Territoires, Octobre1997, Page10.

³Métropoles portuaires en Europe. Barcelone-Gênes -Hambourg-Liverpool-Marseille -Rotterdam, Bonillo, Donzel et Fabre, Editions Parenthèses, 1992, page09.

d'une part, et d'autre part, adapter les fonctions portuaires à un réseau international de transport de marchandises plutôt qu'à la dimension économique locale.

Le port devrait donc représenter l'histoire de la ville en tenant dûment compte de la relation étroite entre le port et la ville.

De nouvelles stratégies devront être utilisées pour répondre aux nouvelles contraintes du développement urbain durable, mais aussi pour répondre de la meilleure façon possible à la réflexion sur la relation entre la ville et le port. L'idée est que ces zones portuaires conservent de réelles possibilités de dynamisme économique et social pour permettre à la ville de gagner plus de pouvoir au niveau national, notamment au niveau international. L'équilibre portuaire de la ville a été déchiré, avec certaines activités portuaires abandonnées en raison du transport, de sorte que la façade ville / port devient une véritable zone de rupture dans les villes portuaires. Plusieurs villes portuaires à travers le monde ont adopté une politique de restauration de ces lieux, avec des projets de réhabilitation du secteur riverain. Le réaménagement et l'embellissement attractifs de ces terres leur permettront de donner un nouveau portrait des villes portuaires qui leur donneront un attrait national et international.

« L'ambition aujourd'hui est de proposer une nouvelle génération de transformations par lesquelles la ville et le port resteraient en partie combinés voire même intégrés d'une manière plus étroite et novatrice. Il s'agit [...] de transformer à nouveau la ville en une vraie ville portuaire. »⁴

II. Choix de thème :

Les villes portuaires sont un espace urbain particulier, au vue des connaisseurs. Cela renvoie à une approche particulière, surtout, pour les urbanistes. L'interface ville-port doit être revue pour travailler sur l'écart entre les ports et les zones urbaines immédiates, dans le but de le réduire.

L'intérêt d'une ville portuaire est de réaliser des synergies entre les fonctions portuaires et urbaines et de limiter les exactions qui existent entre eux.

⁴Association Internationale Ville-Port, décembre 2005, Rotterdam

Cela nous ramène au choix des projets urbains qui soutiennent des programmes qui relient la société et la culture sans oublier l'essence des loisirs et du tourisme qui s'adapte au concept de la mer.

Et tout cela respecte pleinement la non-renouvelable du lieu d'intervention (côte).

III. Problématique :

Tout au long de son histoire, la ville de Mostaganem a maintenu une relation très étroite avec la mer. Son port est le centre de la croissance économique et le lieu de convergence et le transit des relations étrangères.

La ville portuaire de Mostaganem était naturellement, une interface entre l'arrière-pays et les marchés du bassin méditerranéen, c'était aussi un comptoir où exporter le produit national.

La côte mostaganemienne, elle aussi, fut le théâtre d'une pratique culturelle exercée par les indigènes, sauf qu'aujourd'hui un ensemble d'événements ont fait détacher la ville de son port, de son littoral, créant une rupture fonctionnelle, une incohérence organique et une architecture qui ne révèle en rien la présence de la mer.

La ville de Mostaganem est parmi les plus grandes villes avec le plus long littoral. Mais malgré cela, la ville et le port ont été divisés depuis le colonialisme, une rupture qui a causé un certain nombre de problèmes, y compris de graves problèmes urbains, économiques et sociaux, à un moment où le port a joué un rôle important dans l'économie de la ville et les liens avec le monde. Ce que nous pouvons dire, c'est que nous ne connaissons pas la principale source d'un tas de problèmes, et c'est pourquoi nous sommes en pleine crise. Et parce que son port l'ignorait, elle s'est arrachée de ses biens, au lieu de donner son visage à la mer, elle lui a tourné le dos et l'a agrandi.

Cette problématique fait partie des discussions en cours dans les villes portuaires. En effet, lors d'une réunion organisée par l'AIVP⁵ à Rotterdam, des professionnels, des chercheurs et des experts des villes portuaires discuté et débattu des différentes transformations à imaginer pour que les deux entités restent unies.

⁵Association Internationale Ville-Port

CHAPITRE I : CHAPITRE INTRODUCTIF

Aujourd'hui, il est d'autant plus nécessaire de réfléchir à la façon dont le système portuaire pourrait être intégré au système urbain, c'est-à-dire rétablir le statut initial d'un système unique reliant la ville et son port dans diverses domaines...

Dans autre partie et Avant la libération d'Oran de la présence espagnole, le port de Mostaganem était un centre important pour le commerce de l'ouest algérien, mais son activité se rétrécit et une partie de cette activité se déplaça vers Oran, qui devint la capitale du Beylik.

Au cours des années 1830, les installations portuaires sont simples et deviennent inadaptées aux grands navires. Cela est dû à l'abondance de sable qu'il contient et à son exposition aux vents et aux cyclones pendant les saisons hivernales. Ainsi, les commerçants de la ville ont préféré commercialiser leurs produits via le port voisin d'Arzew.

Entre 1833 et 1882 avant que le port se nomme un port, était un espace de refuge pour les habitants. Une population hétérogène venant respirer dans un espace considéré comme le poumon de la ville, qui mène que l'homme faisait partie de la mer et d'un autre côté La zone marine apporte un potentiel inestimable et est un trésor historique et culturel qui en fait un point stratégique pour toute tentative d'améliorer le patrimoine de Mostaganem.

La zone couverte par notre étude est coloniale; à cette époque, il y avait une forte relation avec le port (exportation d'alcool et d'agrumes), et le site d'étude est divisé en deux zones:

1. Port (bassin) de partie maritime.
2. Un secteur résidentiel est habituellement appelé plateau.

Ce n'est qu'à l'inondation de 1927 que le port de Mostaganem fit son véritable voyage, et une grande partie de la colonisation pour installer une caserne à 1000m du port (actuellement ITA) afin d'accueillir les soldats français.

Cela montre que le port de Mostaganem est l'un des plus importants monuments du patrimoine antique de la ville. Nous devons donc, à ce jour, le développer encore davantage dans ce domaine qui a été oublié aussi longtemps que la ville en bénéficiera, même du point de vue esthétique.

IV. Objectifs et hypothèse :

Notre tâche consistera donc à :

1/Intégration des emplois susceptibles de rapprocher la ville de la mer, Dans le port en particulier.

2/Redéfinir une interface "port urbain" plus adaptée Géographique.

3/Assurer la qualité de vie en pensant sur le patrimoine et l'histoire de lieux.

4/_Aménagement de la façade maritime peut réhabiliter la relation ville-port.

5/_Aménagement des lieux de loisirs et de passage ainsi que les activités culturels et de services⁶ va permettra la restauration de l'identité maritime déjà allouée aux activités portuaires.

6/La mixité des usagers et des fonctions.

⁶Compris dans leurs ensemble plus large, les services ou activités tertiaires regroupent un vaste champ d'activités : commerce, transports, activités financières, immobilières, etc.



Chapitre II

Interface urbano-portuaire, définition et concept

Interface ville-port et clivage

Définition de l'interface urbano-portuaire

Le clivage ville port

Les causalités du clivage

Les Conséquences Du Clivage

Amélioration de la relation entre la ville et son port

INTRODUCTION :

Dans un ouvrage dédié aux relations des villes avec leur espace portuaire, Claude Chaline identifie les bouleversements qui ont précédé les cités maritimes sont confrontées depuis plusieurs décennies et rappellent les différents facteurs d'évolution qui ont récemment conduit à la réutilisation des espaces portuaires vacants. Chaline pose la question de savoir si la ville portuaire est un sujet suffisamment autonome pour justifier une approche conceptuelle spécifique, une théorisation. En effet une ville portuaire associe trois éléments : Le port « est un nœud d'activité, une jonction multimodale »⁷Un organisme technique qui remplit conditions particulières d'accès, eu stationnement des navires, au stockage. Des activités concernent les fonctions portuaires, l'industrie et les côtes. La ville greffée en se construit avec la forme, les habitants et les activités, et la relation entre eux de manière complémentaire dans l'espace de. Le lien géographiquement affaibli entre les deux installations n'a pas été restauré de manière significative, attirant l'attention sur la manière dont le port peut être préservé dans l'avenir de la relation entre la ville et le port. Au contraire, il est désormais possible de dire qu'avec des emplois, il y a un lien entre un vrai port et une ville, et sans industrie adaptée un port n'est « pas un lieu » pour ses habitants.

2-Le clivage ville port :

2-1/Définition de l'interface urbano-portuaire :

Une interface est un espace de contact qui relie deux ensembles géographiques différents. Pour les villes portuaires, on parle de l'interface urbano-portuaire. Cette interface est une plateforme qui accepte les courants océaniques côté du port et les flux maritime et routiers de l'autre côté.

⁷PAUL LANDAUER, JEAN-AIME SHU, mémoire sur l'obsolescence portuaire, 2014/2015

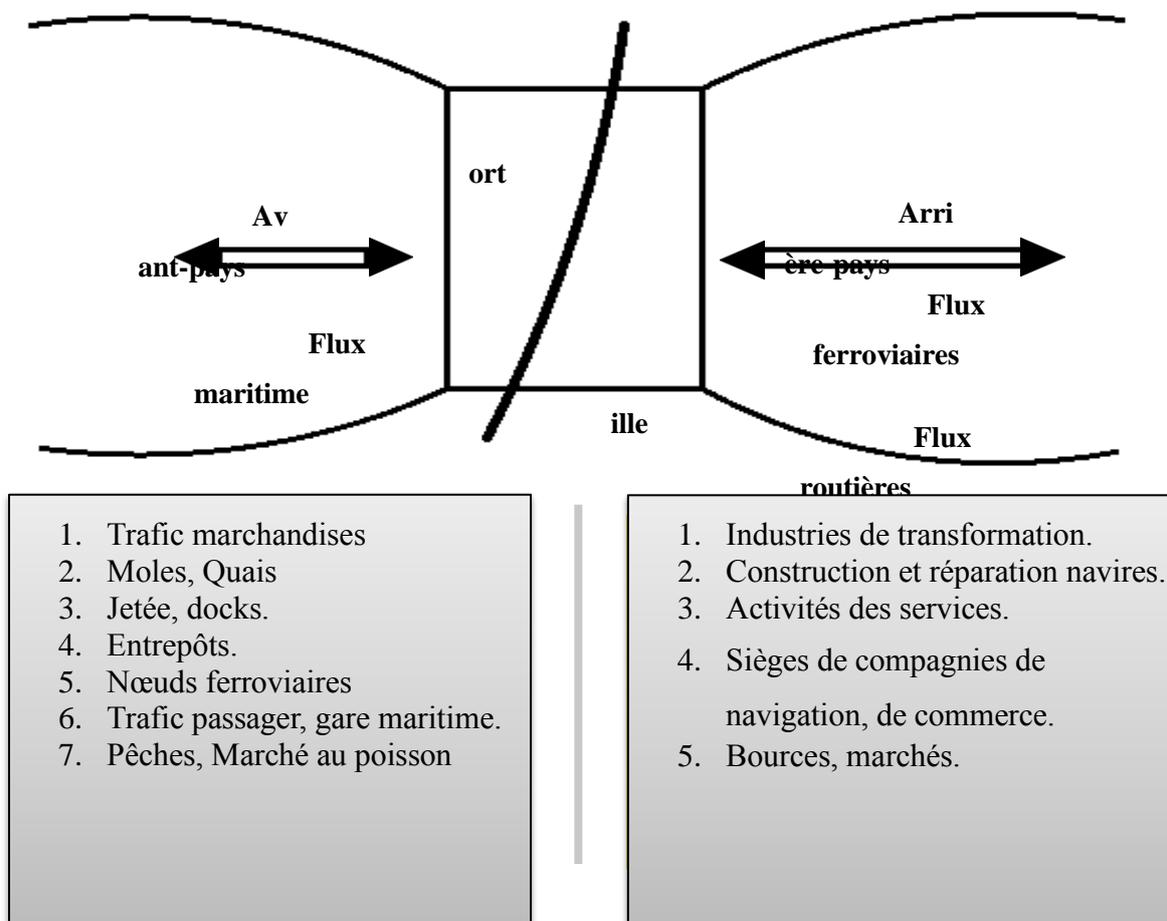


Figure 1: Système ville-port fin du 20e/21e siècle.

Le môle : massive de maçonnerie construit pour que les bateaux y accostent pour décharger, un mole est un ensemble de 3 quais.

Le quai : section de berge, de riveuse rivage d'un port ou d'une voie navigable, aménagée en vue de permettre l'accostage des bâtiments de navigation, l'embarquement ou le débarquement des passagers, le chargement ou le déchargement des marchandises.

La jetée : ouvrage en maçonnerie ou en pierre qui s'avance dans la mer pour couvrir et protégé le port contre les vagues.

Docks : un dock est un anglicisme pour désigner l'endroit d'un port où s'opèrent les échanges des marchandises. Il désigne à la fois les bassins, les quais, les installations et les hangars.

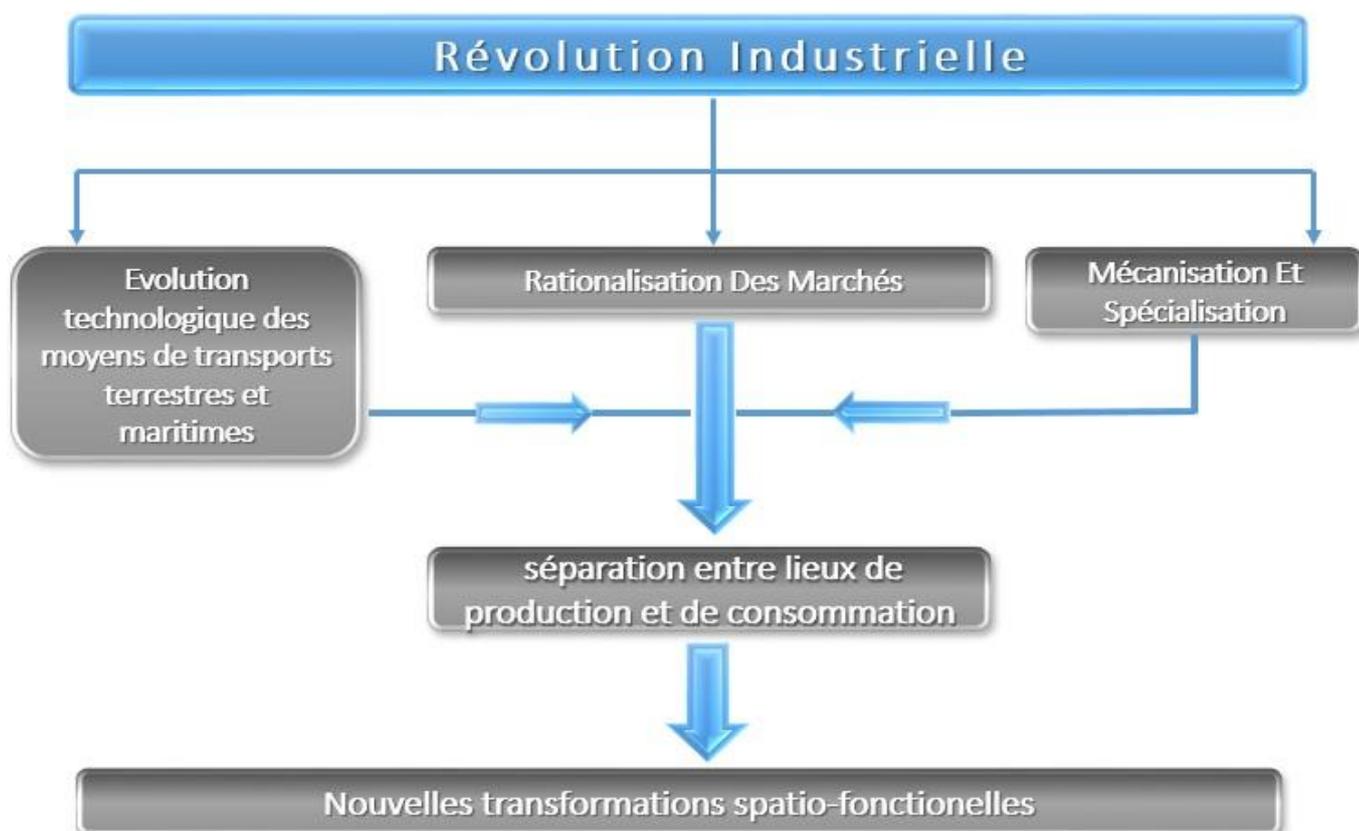
2.1-Définition du clivage :

La manière dont les villes portuaires sont construites et développées est une histoire très complexe qui manque de modèles pour lancer une théorie fiable. Cela a conduit à un phénomène surnommé par les experts : la division des villes et des ports. Aujourd'hui, les avancées technologiques humaines continuent de définir la relation entre la ville et le port, mais cette fois c'est l'espoir et le sauveur de la réconciliation pour une paire de villes-ports. Les avancées technologiques après dans les années 1950 (CHALINE Claude. 1994) ont permis de construire des navires plus grands et plus performants. Ils ont été dépassés par ces progrès et ne sont pas adaptés pour recevoir ce type de navire, laissant place à de grands ports avec la chute des ports traditionnels. L'abandon de ce port traditionnel profitera à la relation ville/port et donnera automatiquement à la ville portuaire un avantage. Car nous parlons du mouvement de reconquête, également connu sous le nom de restauration du quai, qui vise à reconstruire la ville/le port. La séparation ville/port a de multiples significations (au niveau spatial, culturel, social ou économique) qui remettent en question l'organisation globale et le caractère de la ville portuaire. Acteurs devront s'adapter progressivement aux évolutions de la structure obsolète et mettre en place de nouveaux plans de développement et des organisations répondant aux exigences actuelles. Cette restructuration est une opportunité passionnante de se redéfinir tout en répondant aux nombreux défis (économiques, urbains et environnementaux) auxquels les villes portuaires en général sont confrontées. Cependant, ce remaniement est long, difficile et nécessite beaucoup de ressources, de volonté et de discrétion pour mettre en œuvre. Les résultats seront importants et décisifs pour l'avenir des villes portuaires. La ville et le port sont deux entités différentes, et la séparation de la ville et du port a causé le traumatisme identitaire de. On ne parle plus de ports, on parle d'infrastructures portuaires. Ce dernier cherche à faire en sorte que le soit de plus en plus occupé. Contrairement aux villes qui cherchent à s'implanter à l'échelle régionale à l'échelle intercontinentale, où les ports sont vecteurs de flux, on ne parle plus ici de ports et de villes portuaires, mais de ports et de régions. Au contraire, la ville est orientée vers le développement vers la zone et les fonctions locales. Lorsque le niveau maximal de dissociation (un écosystème vers deux dynamiques spatiales autonomes) est atteint, ce phénomène est un clivage ville et port.

2.2 Les causalités du clivage :

La révolution industrielle est en fait "l'événement le plus important de l'histoire des villes modernes", toutes les villes ont connu de profonds changements au cours de cette période. La ville portuaire a été fonctionnellement modifiée. Auparavant, le port n'était qu'une extension de la cité maritime amphibie, et les activités du port complétaient l'activité urbaine de. Le port était l'endroit où nous avons chargé et déchargé les navires, et c'était aussi un centre de commerce. Dans la relation entre port, ville et port, se développe très étroitement et montre un développement linéaire le long de la côte Contournant directement la forme de la ville, la frontière entre ville et port n'existait pas. Le port a été « l'axe de la vie urbaine » car l'activité portuaire est un ajout et une activité majeure à la vie urbaine de la ville. Les divisions ville/port peuvent être attribuées à trois aspects principaux de la révolution industrielle. La place qu'occupe le port dans cette nouvelle économie. Par conséquent, le nouveau moyens révolutionnera le temps et l'espace des villes et des ports et entraînera de nouveaux changements spatiaux et fonctionnels. (Voir Figure 01).

LES CAUSALITÉS DU CLIVAGE VILLE – PORT



2:Schéma représentatif du clivage ville/port

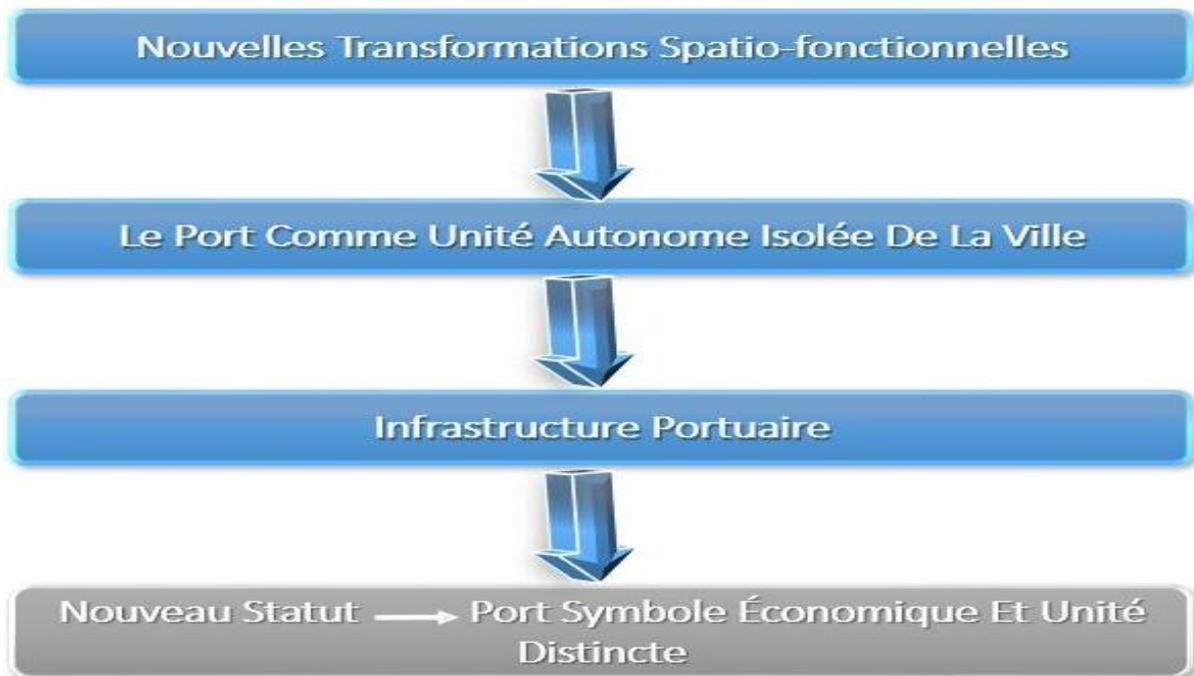


Figure 3:Schéma représentatif des causes du clivage.

2.3-L'évolution Technologique Du Transport :

Il est à noter que la mobilité est un facteur très fort de la transformation des villes et à l'instar de la révolution industrielle, le développement de cette dernière a une influence très forte sur la forme des villes. Transport maritime : le bateau a changé grâce à vous. Pour des nouvelles méthodes deviennent de plus en plus performantes en matière de contrôle temporel (plus rapide) et de seuils de chargement et de traitement. Toute cette demande maritime se traduit par la création de nouveaux quais et de nouvelles installations de stockage pour répondre à ces flux en forte croissance. En tant que moyen de transport dominant sur le continent, le transport maritime a pris de l'importance. De plus, avec l'avènement de l'automobile à la fin du XIXe siècle, la connexion entre le port et l'arrière-pays s'est renforcée, créant de nouvelles infrastructures et routes, rendant le port de plus en plus accessible depuis la terre, créant des zones tampons ou interfaces.

Transport Maritime :

Le transport maritime est le mode de transport le plus important et est considéré comme le seul et unique moyen de transport de marchandises. La chaîne d'expédition est très ouverte et gratuite par nature. Moins de restrictions réglementaires et gouvernementales sur le transport de marchandises. Les frontières sont plus efficaces, compétitives et attrayantes pour les individus. Ce secteur maritime voit toute la richesse et l'ensemble des flux de trafic dans le monde, et distingue également l'aboutissement des stratégies de consolidation des villes portuaires des réseaux maritimes ainsi que des capacités de trafic conteneurisé interétatique (somme des services des plus grandes compagnies maritimes mondiales).

Transport terrestre :

Les ports sont entravés par des villes dotées d'infrastructures routières communes, ce qui affecte négativement la fluidité et la vitesse du transport terrestre. La connexion trouvée. Servi de colonne vertébrale aux opérations d'importation et d'exportation du port, et l'alliance de l'arrière-pays du port a créé une zone tampon, créant une nouvelle infrastructure qui a fourni un accès terrestre important au port.

Le Nouveau Statut Du Port :

Changements apportés par la révolution industrielle ont donné un nouveau statut au port « icône économique ». La zone tampon⁸ a été créée avec la rationalisation du marché et l'industrialisation de la zone portuaire, l'interface offre une transition entre deux domaines : la terrestre et la maritime.

Le port cherche à exercer une influence sur la plus grande échelle possible dans le bassin versant, et par conséquent la ville a perdu tout contact et lien avec le port ainsi qu'avec le littoral.

⁸Est une zone située entre deux entités géographiques ou biogéographiques (ex : pays, milieu naturel ou artificialisé), qu'îlet/aspirateurs-traineaux.



Figure 4:Schéma représentatif des causes du clivage.

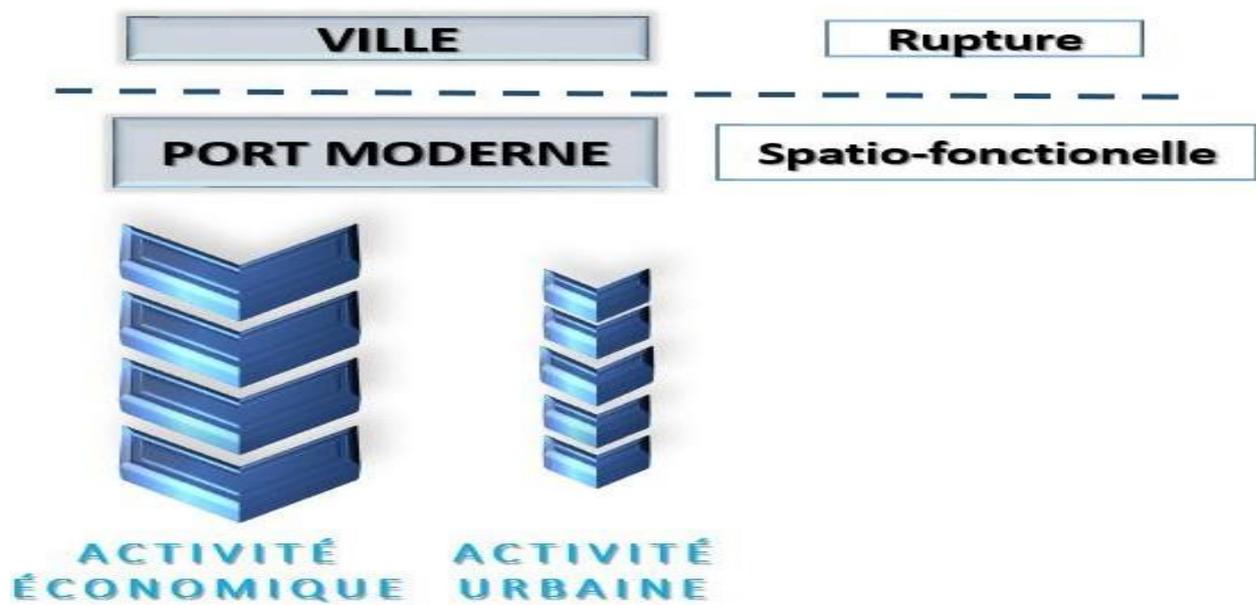


Figure 5:Schéma représentatif du fonctionnement du Port.

Les Modalités Du Clivage :

Le découplage ville port engendrée directement ou indirectement par la révolution industrielle, ordres impératifs d'ordre technologique (CHALINE C. 1994) Au cours du 19ème siècle, une série de disparités matérielles ou immatérielles ont entraîné le développement des villes et des ports à plusieurs niveaux, cette division n'a cessé de croître avec l'avancée des véhicules, dont certains continuent de vivre jusqu' à nos jours. Selon la réalité locale, cette projection prend principalement trois formes :

Une rupture spatiale :

Une distance spatiale est créée entre la côte (milieu marin) et l'arrière-pays (milieu terrestre). La conversion du port en outils et infrastructures portuaires était nécessaire et a entraîné des changements physiques tels que des clôtures douanières, des lignes de transport, etc. Cela rend le port soit inaccessible à la ville, soit limité et précis (main-d'œuvre, véhicules, etc.). Non seulement la ville perd le contact physique avec le port, mais le port coupe le contact avec la mer, tournant inévitablement le dos à la mer dans le processus d'urbanisation. Les villes portuaires en grande souffrance perdent leur lien avec la mer et la valeur de leur littoral, qui représente une interface figée en contact spatial avec le port.

Une division institutionnelle :

La rupture entre ville et port ne s'est pas uniquement résumée par une distanciation spatiale, mais également sur le plan institutionnel, la rationalisation des ports (HOYLE B.S. 1988) Influence institutionnelle à travers l'habilitation de la gestion portuaire La ville n'a plus le contrôle sur le port et la rationalisation du port du point de vue de la planification et de la gestion peut être détectée en accordant l'autorité de gestion portuaire pour contrôler directement le port. L'État (le ministère algérien des Transports) n'a plus le pouvoir de gérer le port en termes de gestion, d'aménagement et d'aménagement.

La déracinassions sociale et imaginaire :

L'isolation du port de sa ville n'a pas seulement déraciné cette dernière de son identité, mais également cette distanciation a symbolisé pour la population urbaine le déclin, voire même la mort de leur port (BIRD.J.1963), une autre rupture plus prononcée est apparue comme résultat de la dilatation de l'espace portuaire sur le front de mer, il s'agit de la «dé maritimisation» (HAYUTH Y. 1988), la mer qui a formé toujours la source identitaire de la ville perd tout contact avec elle et devient prisonnière derrière les barreaux et les clôtures du port ce qui prive généralement les habitants du front de mer de leurs villes, un véritable patrimoine immatériel perdu, «la nouvelle physionomie de l'infrastructure portuaire constitue un véritable traumatisme identitaire pour les villes portuaires, dont les habitants, en percevant dans l'espace autrefois si actif une image de désolation.» (COLLIN.M p.187).

Les Conséquences Du Clivage :

L'ensemble ville-port a des conséquences négatives du fait de cette disparité spatiale et fonctionnelle et cette ségrégation entre ville et port auront des répercussions négatives sur l'ensemble ville et port qui ne cohabitent plus à cause du contraste entre les deux natures de leurs activités:

L'apparition d'une interface en décalage :

Comme déjà montré, les nouvelles exigences des ports modernes en termes de mobilité ont conduit à la création et à la mise en place d'infrastructures de transport terrestre (voies mécaniques, entrepôts (plus tard obsolètes), chemins de fer, et plus tard autoroutes et autoroutes). Les raisons techniques se justifient dans l'espace tampon entre la ville et le port, créant ainsi une interface située dans la zone de contact entre les deux systèmes (ville et port), devenant un engrenage intermédiaire entre ces deux derniers. Cette interface est partagée dans son utilisation entre la ville et le port, elle est usée principalement comme support des infrastructures de transports terrestres, elle se distingue du tissu urbain et également du port, elle se trouve entre les deux entités mais sans appartenance claire et ne peut s'y intégrer facilement car elle est sans vocation précise, elle entre donc dans une phase de dysfonctionnement (CHALINE C. 1994). Ce double

CHAPITRE II :
INTERFACE URBANO-PORTUAIRE DEFINITION ET CONCEPT

décalage avec le système urbain et portuaire laisse cette partie de la ville portuaire délaissée et non exploitable⁹. Cette interface est considérée comme une plate-forme de confrontation entre la ville et le port, les séparant et déplaçant essentiellement la ville hors du water front, ainsi que le principal moyen de définir la séparation ville/port au fur et à mesure que la ville portuaire car elle le matérialise spatialement.

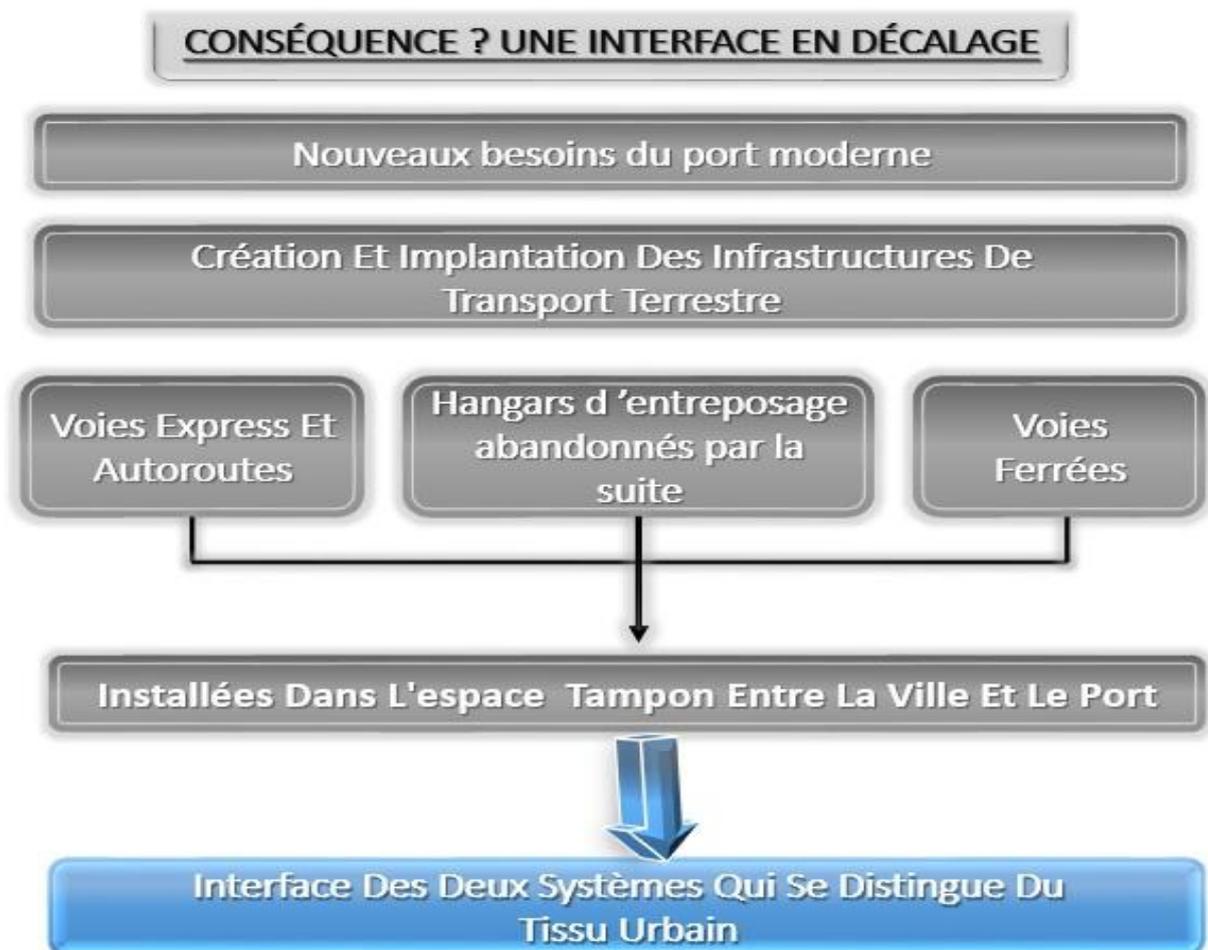


Figure 6: Schéma représentatif de causes du clivage.

⁹ BOUBACHA E.D, DALVOULT, et al. 1997

La non-cohabitation ville/port :

Le clivage ville/port a eu plusieurs conséquences négatives pour l'interface, mais elle a également affecté les deux sites. ville portuaire; Conflit et méconnaissance entre fonction ville et fonction portuaire / qualité de vie et efficacité économique.

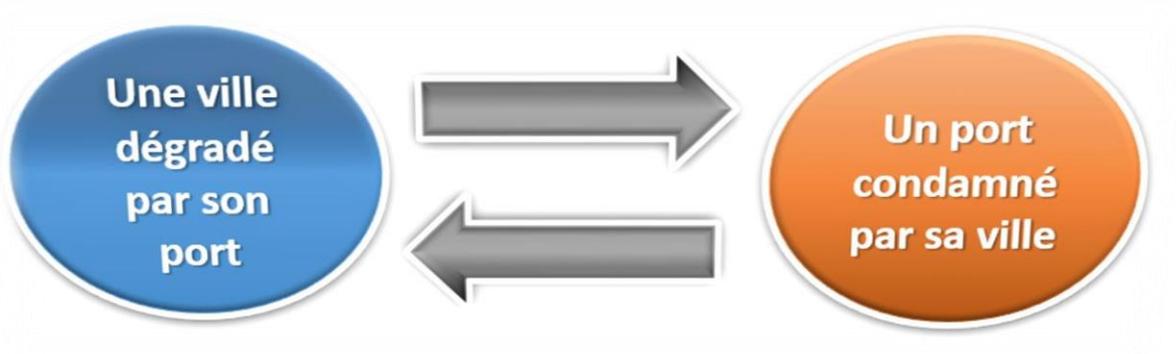


Figure 7:Schéma représentatif de la non-cohabitation ville/port

Source mémoire clivage ville/port Aussi Khalil.

Un port condamné par sa ville :

Domage pour une ville avec un port est un passage de l'imbrication à la juxtaposition de deux entités lorsque la ville oublie le port.

Le statut économique d'un port nécessite une infrastructure qui crée une image industrielle. De plus, toutes ces conséquences de la pollution de l'air par l'étouffement des réseaux de circulation entre les villes et les ports détruisent les paysages urbains et l'environnement.

Une solution de nœud plus dominante est requise en fonction des besoins techniques. Ce dernier est basé sur l'extension. Ce n'est pas possible car la ville condamne le port car il entoure le port.

Une ville dégradée par son port :

La juxtaposition du port et de la ville apparaît comme une servitude pour le port, limitant l'expansion qui lie la forme du port, et face à l'augmentation de la taille des navires et du trafic, met le port en complète stagnation. Il augmente et nécessite chaque jour de nouvelles installations de stockage (y compris la conteneurisation), des marinas, des zones de réparation de bateaux et d'autres infrastructures technologiques. Pendant ce temps, la ville n'a cessé de souffrir des conséquences négatives du port. Le port clôturé fait oublier la nature de ses quartiers et ses activités avec la ville. Il devient une source d'inconfort sonore et visuel dans le paysage urbain.

Le déphasage ente centralité :

«Le clivage ville/port est accompagné d'une dissociation dans la centralité»¹⁰. Au préalable, le port représentait l'emplacement central de la ville, mais avec la révolution industrielle, le port, qui est considéré comme un dynamisme spatial autonome, est devenu un nouveau centre et a une plus grande échelle. Dans le bassin versant, la situation centrale du port est supérieure à celle de la ville, tandis que la ville est indépendante des caractéristiques du port et tente de prendre une nouvelle forme basée sur la situation centrale dominante de la ville. Ce processus double (dualité) la centralité du port et de la ville, et il peut être considéré comme le plus grand résultat des dialectes et des conflits trouvés entre la ville/le port dans la zone de contact en raison du partage des infrastructures dans la zone de contact entre villes/ports. (Voirfigure07)

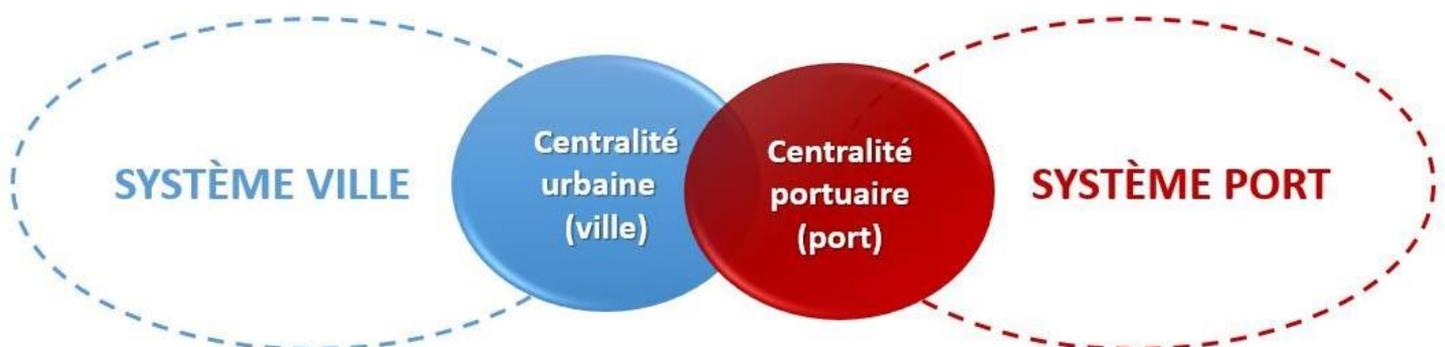


Figure 8:Schéma représentatif du déphasage de centralité ville/port

Source : mémoire clivage ville/port Aussi Khalil.

¹⁰ BAUDOUIN T., COLLINM. 1990

La perte d'identité :

L'eau a toujours été une source d'identité pour une ville portuaire. Le nouveau statut du port bouleverse les relations entre la ville et la mer et donne lieu à un nouveau phénomène. Minimisée, la ville perd soudain tout contact et relation avec le front de mer. La ville portuaire a survécu au traumatisme identitaire, et dans cette crise la ville est en déclin car elle a perdu sa véritable vocation et sa valeur à l'exception d'un nom hérité qui existe toujours.

Le phénomène de délaissement :

L'image industrielle s'est dégradée du fait de la délocalisation des activités portuaires. D'abord parce que les anciens ports ne répondent plus aux exigences et aux exigences, et que les équipements installés à l'interface ne sont plus adaptés aux avancées technologiques du transport maritime, variante Selon BOUBACHA, la ville portuaire a subi un rejet de l'interface « Une ville portuaire représente une image de crise et de traumatisme pour de nombreuses villes et n'est pas bien adaptée au développement dynamique de la *ville*».

Génération des friches portuaires:

La phase des friches portuaires est une étape importante de changement qui a affecté la ville portuaire en raison de l'abandon de l'ancienne zone portuaire, de la détérioration de l'image de la digue, comme le souligne BUBACHAE dans le texte. La ville et le port ne pouvaient pas se le permettre en raison de la séparation réponse « Cette situation apparaît aujourd'hui dommageable aussi bien pour la ville que pour le port, car elle symbolise une situation de crise et de traumatisme peu compatible avec la promotion d'un dynamisme et d'une image de développement»¹¹. Le traumatisme (Ensemble des troubles provoqués dans l'organisme par une lésion, une blessure grave).a créé un fossé entre ville/ port ce qui a causé le découplage ville port.

¹¹ BOUBACHA, E. D, DAVOULT, et al. 1997. p.15

Conclusion :

Le clivage est une étape très importante de la mutation des villes portuaires lors de la révolution industrielle. Ces changements ont eu des conséquences négatives et des changements importants affectant la structure interne des villes portuaires, à savoir le découpage ville/port. Ce découplage s'est créé d'abord par la rupture spatiale et fonctionnelle des ports et de ces villes qui sont le résultat des mutations des villes portuaires et ces activités, en outre par le non cohabitation des activités urbaines et portuaires selon Bou bacha «inadaptation du système à l'interface ville/port »¹² , Cette incohérence, évoquée par Bubacha, a conduit à l'émergence de deux dynamiques spatiales autonomes, tentant chacune d'éclairer et de contrôler à deux niveaux différents. La première dynamique est une ville qui cherche à améliorer la position centrale d'une ville pour se positionner localement ou régionalement, et la seconde dynamique est un port qui cherche à s'imposer sur les bassins et les relations intercontinentales. Dans un effort pour rééquilibrer les villes portuaires, de nombreux experts ont développé des recherches pour renouveler les liens ville/port, rénover les installations et redynamiser les ports avec les villes.

3- Amélioration de la relation entre la ville et son port :

Le problème de sa relation avec la Ville et son port est devenu un grave problème dans le monde. Au cours de cette période, la ville-port a été marquée comme un terrain vague et s'est en fait développée. En raison de la détérioration de la zone de liaison entre les ports, les remblais et entre la ville et le port, c'est-à - dire l'interface ville/port. La responsabilité générale d'une ville portuaire est de gérer sa croissance. Ports de superficie limitée en raison du patrimoine historique et des ambitions de développement ; La relation ville-port Réconciliation, concertation, voire confrontation, sort convergence Ils ne sont pas forcément toujours compatibles dans le temps et dans l'espace.

En effet, toutes les réflexions et recherches menées aujourd'hui de nombreuses politiques de réaménagement modernes, la relation ville port Malgré sa complexité, elle est devenue un élément important de l'urbanisme. La même question de réconciliation entre la ville et le port est posée dans Projet de réaménagement urbain aux multiples problématiques Identité, tourisme et économie. Reconnaissance de la nécessité de

¹² BOUBACHA E .D, DALVOULT, et al.1997

CHAPITRE II : INTERFACE URBANO-PORTUAIRE DEFINITION ET CONCEPT

rapprocher les fonctions de la ville Une fonction de ville de port conduit à des travaux de rénovation urbaine Amélioration urbaine, façade maritime, Sécurité Gestion des milieux naturels et culturels et des villes, ces missions Elle constitue la base du nouvel urbanisme du port ville. La friche portuaire constitue ainsi l'interface entre la ville et le port. En particulier, il offre un grand potentiel aux villes en termes de :

Réévaluation d'image, croissance économique, réorganisation de l'espace selon le contexte socio-économique. Disponibilité de l'eau, Elle présente également un potentiel intéressant car elle crée de l'espace. Apprécié dans la logique moderne des forces du marché, Impact évident de la valeur ajoutée sur les prix des terrains adjacents à l'eau. Une fois que l'eau devient le moyen d'écoulement commercial, elle convient à n'importe quel gibier miroirs et décoration de ville Plusieurs villes portuaires ont décidé de dresser un bilan des différentes mesures qu'elles devront prendre pour ouvrir leurs villes sur la mer et les conquérir côte.

Cependant, l'infrastructure fonctionne également et se concentre sur la conception. L'urbanisme et l'architecture ont été des facteurs importants de la transformation image de la ville, renforcement de la centralité, régénération urbaine, Ecologie et culture.



Chapitre III

Approche thématique

Le port de Marseille

Le port de Barcelone

Introduction :

Notre projet vise à explorer de nouveaux liens entre villes et ports. Pour cela, il est inévitable d'analyser des cas similaires d'opérations de restauration des relations urbaines entre villes et ports. Comme les cas sont trop nombreux pour être cités en entier, nous allons-nous concentrer sur le modèle qui fera l'objet de notre cas. Ainsi, nous avons choisi les exemples suivant :

- 1-Le port de Marseille, France.
- 2-Le port de Barcelone, Espagne.

1/-Le port de Marseille:

Ville-port emblématique, première commune de France, Marseille recouvre un territoire de 24'000 hectares -qui en fait une des plus grandes villes du pays- dans le département des Bouches-du-Rhône et vingt-troisièmement collines¹³.



Figure 9:Vue générale sur le port de Marseille.

Source: www.cinturion-et-le-port-de-marseille-fos

¹³ Mémoire de licence Magali Henry, Villes portuaires en mutation Les nouvelles relations ville-port à Marseille, université de Lausanne

CHAPITRE III : APPROCHE THEMATIQUE



Figure 10: Vue générale sur le port de Marseille.

Source: www.marseille-port.fr

Le Port de Fos à Marseille est un port mondial doté d'infrastructures pour gérer tous les types de transport (hydrocarbures, vrac liquide, marchandises diverses, vrac et passagers). Marseille Fos dispose également d'un important centre de réparation navale. Avec une situation géopolitique idéale pour la messagerie nord-sud, est-ouest est un système à quatre voix (routes, voies ferrées, rivières et pipelines), elle constitue la porte d'entrée sud de l'Europe.

Il se compose de deux bassins complémentaires. Le bassin Est (400 ha) situé à Marseille s'affirme comme un port régional sur la Méditerranée pour les marchandises et les passagers, tandis que le bassin Ouest (10 000 ha), situé dans un port industriel, est la zone Fos-sur-Mer, qui est disponible pour les plus grands navires et est destinée aux mouvements intercontinentaux à grande échelle. Bénéficie des avantages d'un port mondial dynamique pour l'industrie et la logistique.

CHAPITRE III :
APPROCHE THEMATIQUE

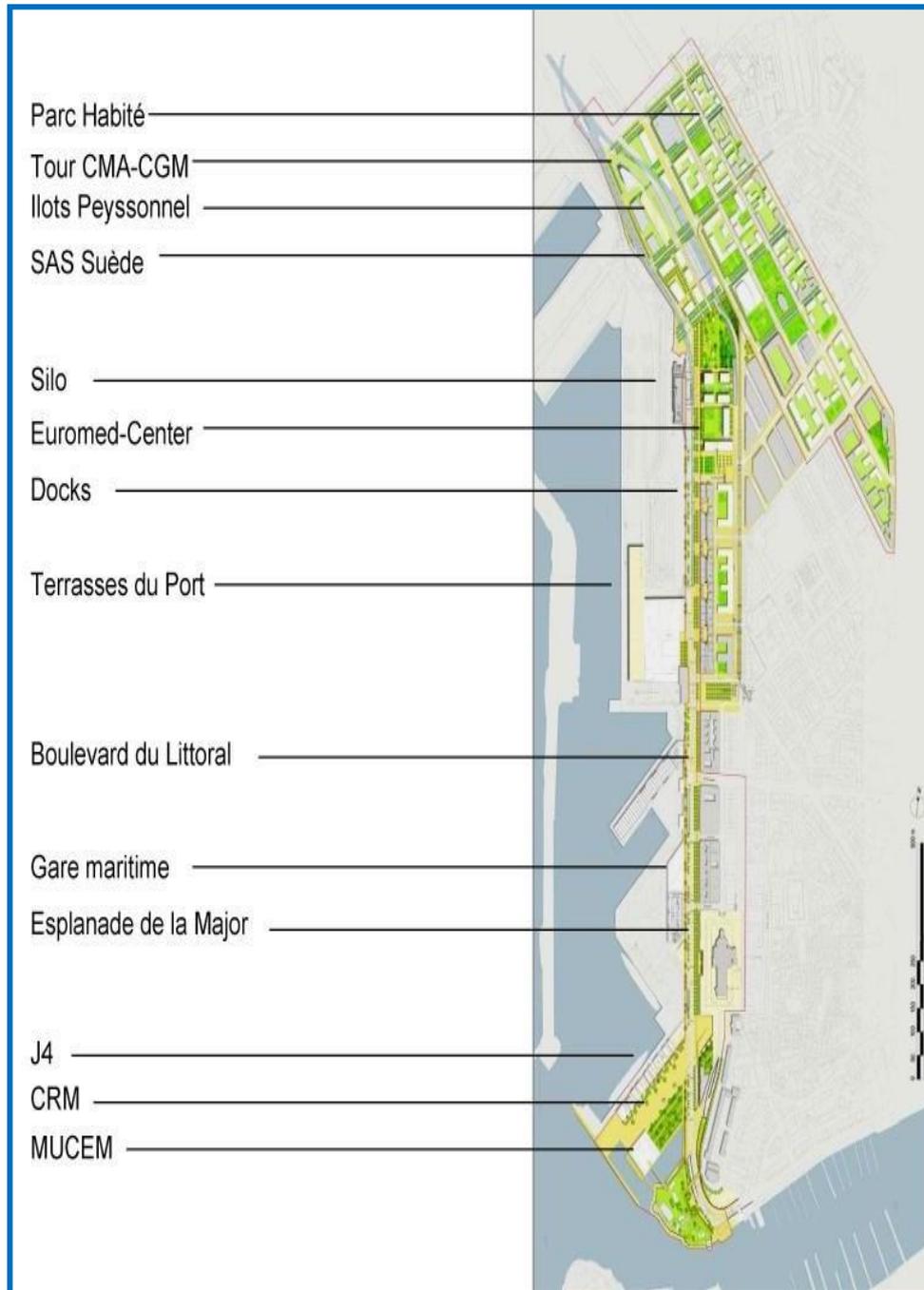


Figure 11: Master plan de l'Euro-méditerranéen : quartier de la Joliette et d'Arenc

.Source: www.skyscrapercity.com

CHAPITRE III : APPROCHE THEMATIQUE

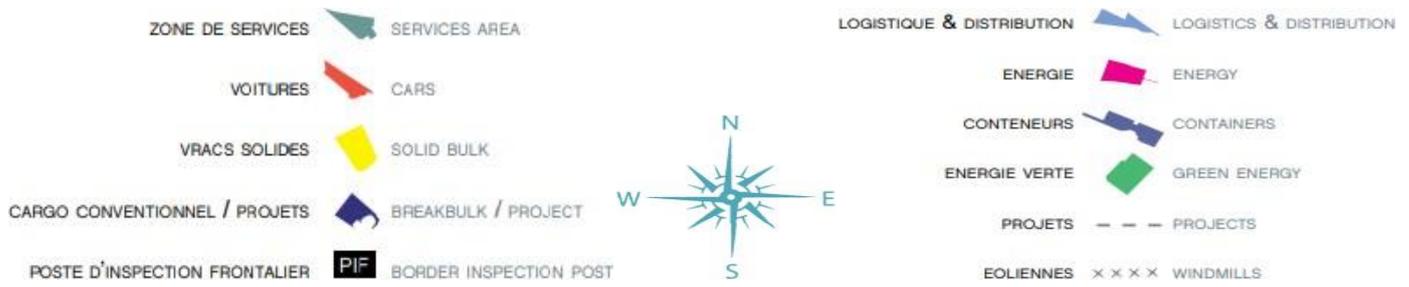
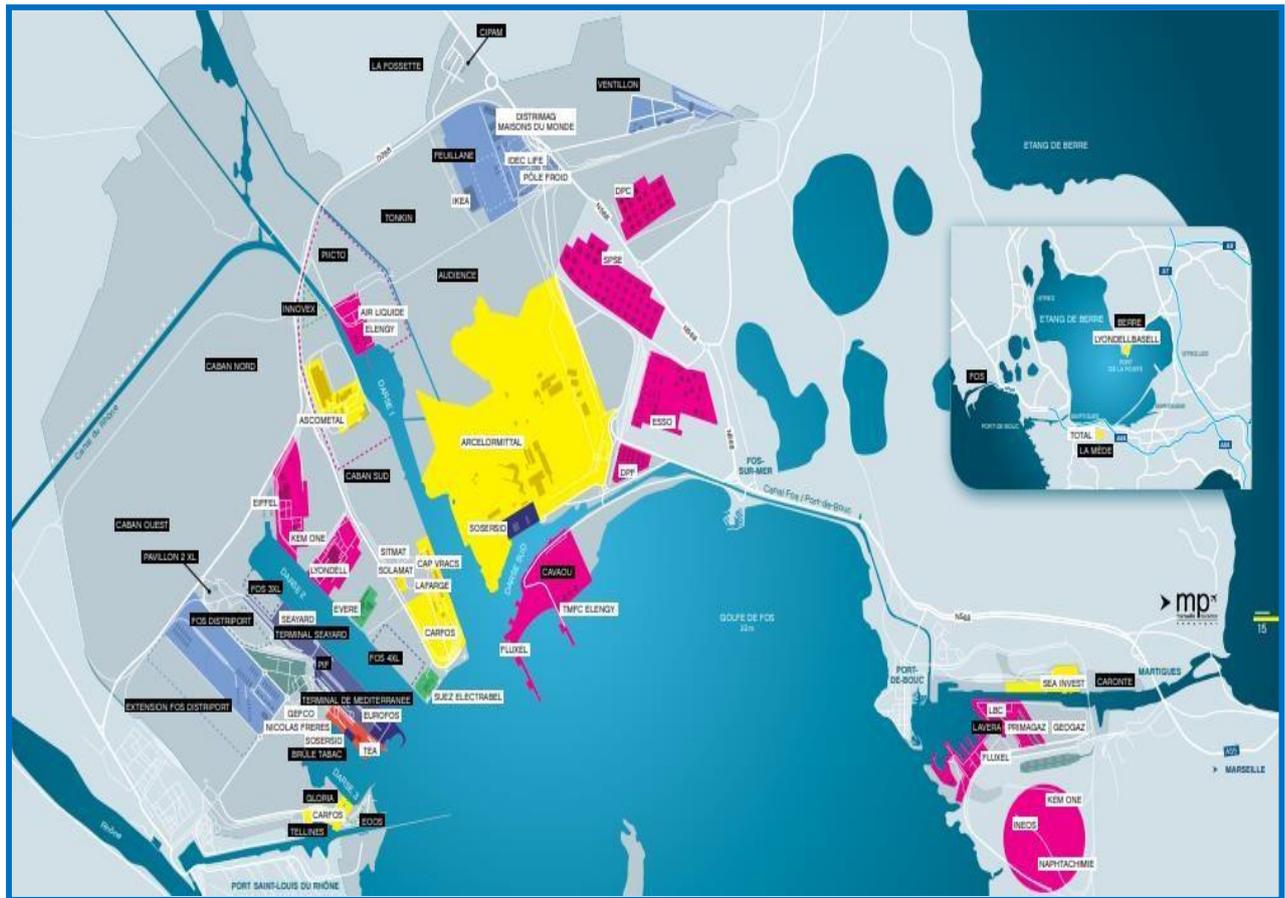


Figure 13: Bassins Ouest-port mondial pour l'industrie et la logistique.

Source : www.marseille-port.fr

CHAPITRE III :
APPROCHE THEMATIQUE

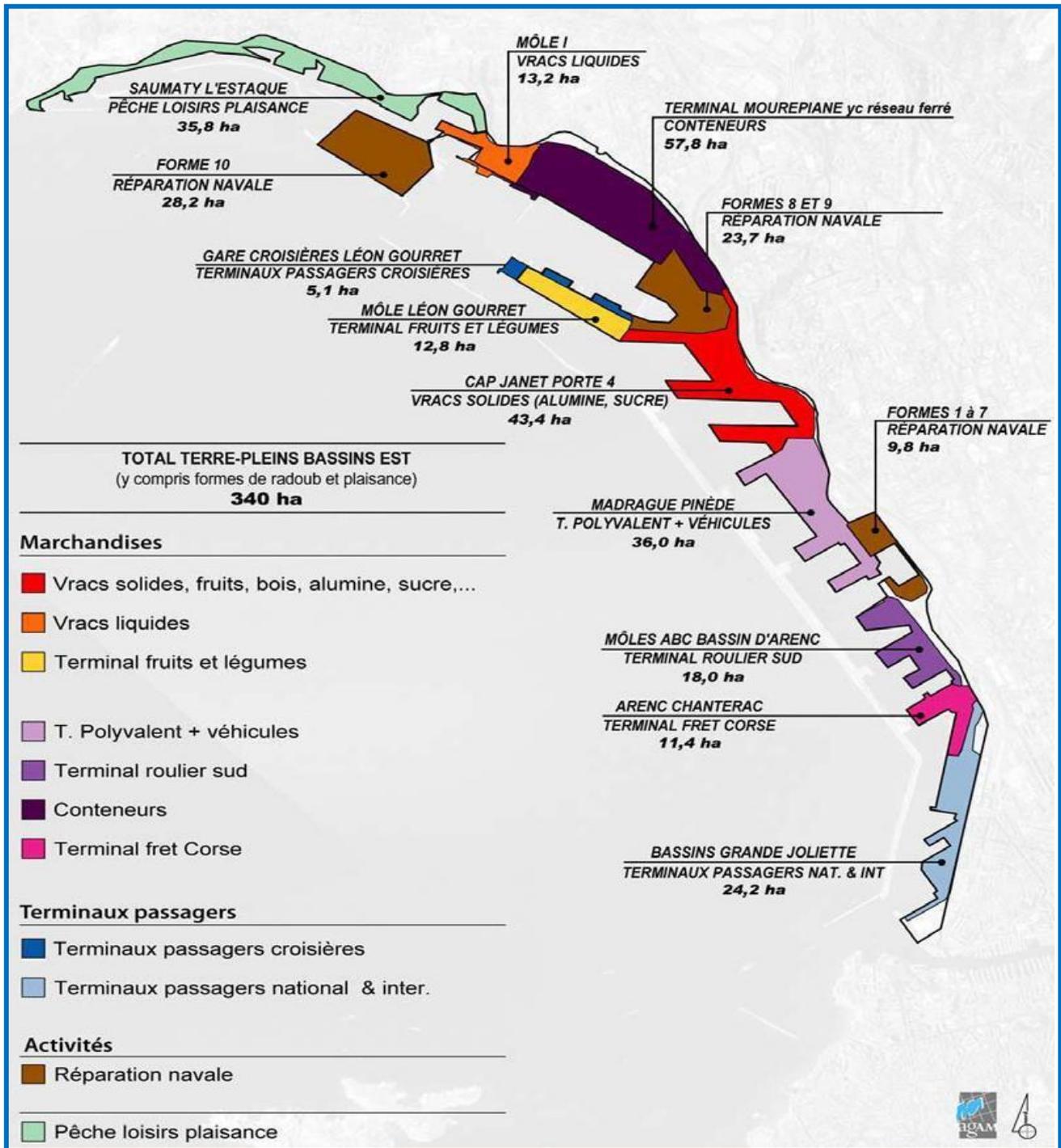


Figure 14:Schéma représentatif de la réaffectation des bassins.

Source : www.marseille-port.fr

Les grandes réalisations au port du Marseille :

1-Renouvellement urbain:Euromed CentreàMarseille:

Le centre fait partie du projet public Euro-méditerranéen, qui vise à rénover des zones urbaines spécifiques à travers plusieurs concours internationaux d'architecture. Il a été conçu par les architectes Massimiliano et Doriane Fuksas.



Figure 15:Euromed Centre Marseille.

Source : www.detail-online.com

2-Le tunnel de la Joliette :

Le tunnel de Joliet est un élément important de la reconquête de la façade maritime, et la construction de ce tunnel sera le début de l'aménagement du boulevard côtier. Grand ouvert sur la mer avec pistes cyclables et trottoirs arborés s'étendant jusqu'à 45 m jusqu'à la mer, reliant en 2013 la tour CMACGM à l'entrée du vieux port¹⁴, Le silo, Harbour Terrace, Centre Européen ou "Mu CEM", Guy TEISSIERE, Membre Bouches Rhône, Président d'Euro-méditerranéen¹⁵.

¹⁴ <https://www.marseille-centre.fr>

¹⁵ *Article: Ouverture du Tunnel de la Joliette-Fédération Marseille Centre.*

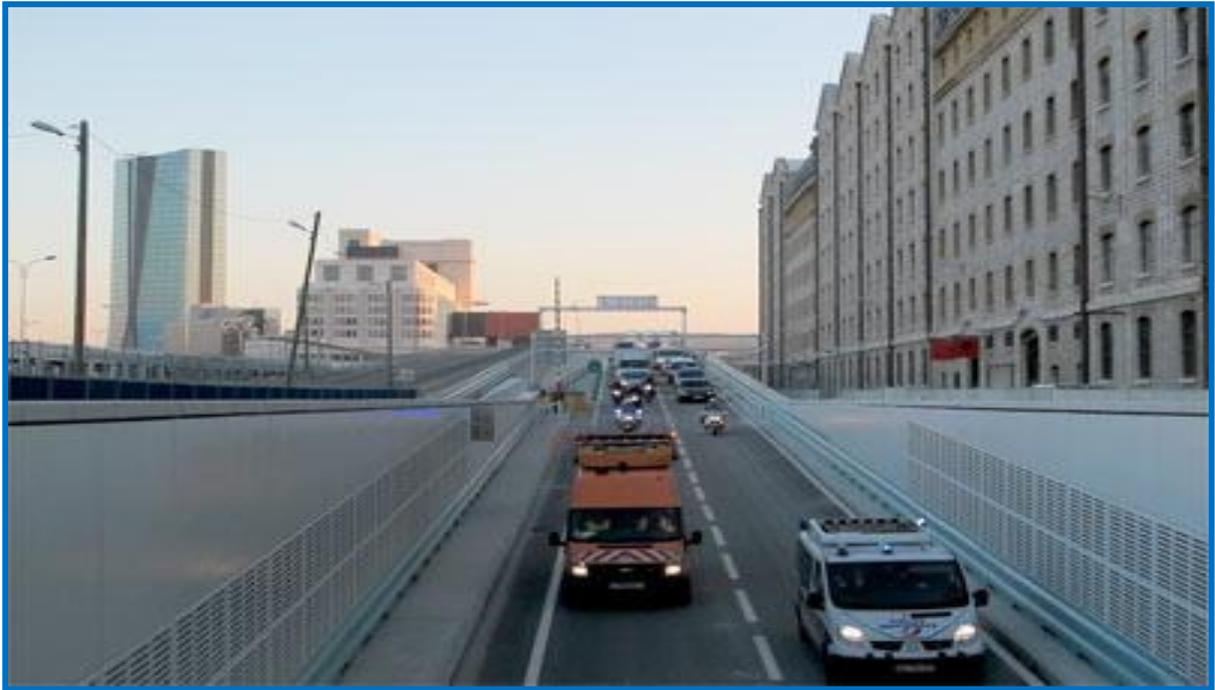


Figure 16:Le tunnel de la Joliette.

Source: www.Marseille-centre.fr

3-La tour CMA CGM du projet Euro-méditerranéen (Marseille) :

Zaha Hadid a conçu la tour de 145 mètres de haut pour le siège de la société de transport CMA CGM à Marseille. C'est la plus haute tour de Marseille, considérée par les médias comme le nouveau phare de Marseille.



Figure 17:La tour CMA CGM du projet Euro-méditerranéen (Marseille).

Source:www.Marseille-centre.fr

4-Musée des Civilisations de l'Europe et la Méditerranée: Le «Muséum », jumelé au Fort Saint-Jean :

Le nouveau Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée est généralement installé dans une forteresse rénovée de Saint-Jean et un bâtiment transparent adjacent conçu par Rudy Riccio ti. La partie basse de l'ancien Musée National des Arts et Traditions Populaires, le plus grand musée de la société française, devra élargir ses horizons pour devenir un musée des civilisations européennes et méditerranéennes.



Figure 18:Le «Muséum », jumelé au Fort Saint-Jean.

Source : Marseille congrès

5-Le silo d’Arenc :

Désigné comme « Patrimoine du XXe siècle » en 2004, le silo a dû être préservé lors de la restauration de l'architecture d'origine du bâtiment¹⁶. Aujourd'hui, Le Silo s'est transformé en auditorium pour concerts, pièces de théâtre ou soirées d'affaires et a d'abord servi de ville-port et de grenier aux entreprises industrielles pendant plus de 50 ans. Bâtiment phare de la région euro-méditerranéenne, il suscite l'attention et la curiosité par son style architectural unique¹⁷.

¹⁶ <https://madeinmarseille.net/>

¹⁷ Article : *L'histoire du Silo de Marseille, de lieu de stockage de grains à salle de spectacle*

CHAPITRE III :
APPROCHE THEMATIQUE



Figure 19:Lesilod'arenc.

Source:la-croix.com



Figure 20:Les terrasses du port de Marseille.

Source:fr.fashionnetwork.com

vieux port de Marseille

Fiche technique

- **Projet** : réaménagement du Vieux-Port de Marseille, France
- **Maitre d'ouvrage** : La communauté urbaine Marseille Provence Métropole (MPM) et la ville de Marseille
- **Maitre d'œuvre** : l'équipe composée de Michel Desvignes (paysagiste), mandataire du groupement, Norman Forster (architecte), Tangram architectes, Ingerop (bureau d'études) et Yann Kersale a été désignée comme lauréate.
- **Date de réalisation** : commencement en 2009.



Figure 21:Photos aériennes de Vieux-Port de Marseille avant et après le projet de l'aménagement

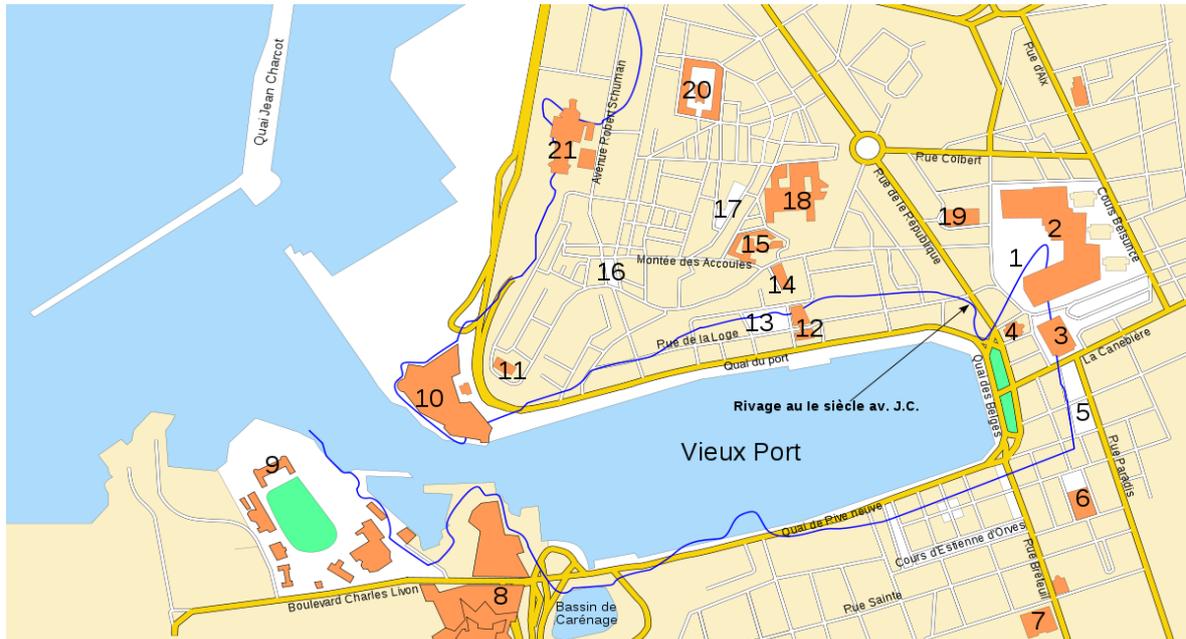


Figure 22: Carte de situation du Vieux-Port à Marseille

Légende: **1-** Jardin des vestiges, **2-** Musée d'histoire de Marseille, **3-** Palais de la Bourse, **4-** église des Augustins, **5-** Place du général de Gaulle, **6-** Opéra, **7-** Palais de justice, **8-** Fort Saint-Nicolas, **9-** Pallas du phare, **10-** Fort Saint-Jean, **11-** église Saint-Laurent, **12-** Hôtel de ville, **13-** Place Jules-Verne, **14-** Hôtel Daviel, **15-** église Notre-Dame des Accoules, **16-** Place de Lenche, **17-** Place des moulins, **18-** Hôtel dieu, **19-** église Saint-Cannat, **20-** La Vieille Charité, **21-** Cathédrale Sainte-Marie-Majeure

Présentation du Vieux-Port à Marseille:

A l'occasion de Marseille, capitale européenne de la culture en 2013, la communauté urbaine a lancé un concours international pour le réaménagement et la réorganisation du vieux port, un projet dit à l'époque semi-piétonne car les piétons disposaient d'une surface considérable.



Figure 23: Plan des aménagements prévus du Vieux-Port

Le programme d'aménagement du vieux port :

- Chaîne de parcs qui recadre le front de mer de Marseille en transformant tous les forts et terrains militaires en un vaste parc.
- Restauration des glaciers du Fort Saint-Nicolas en vastes prairies inclinées vers le port, abritant des ports secs, des parkings et des villages nautiques.
- Développer l'ancien terminal portuaire en un espace public majeur, une place de centre-ville à l'échelle métropolitaine.

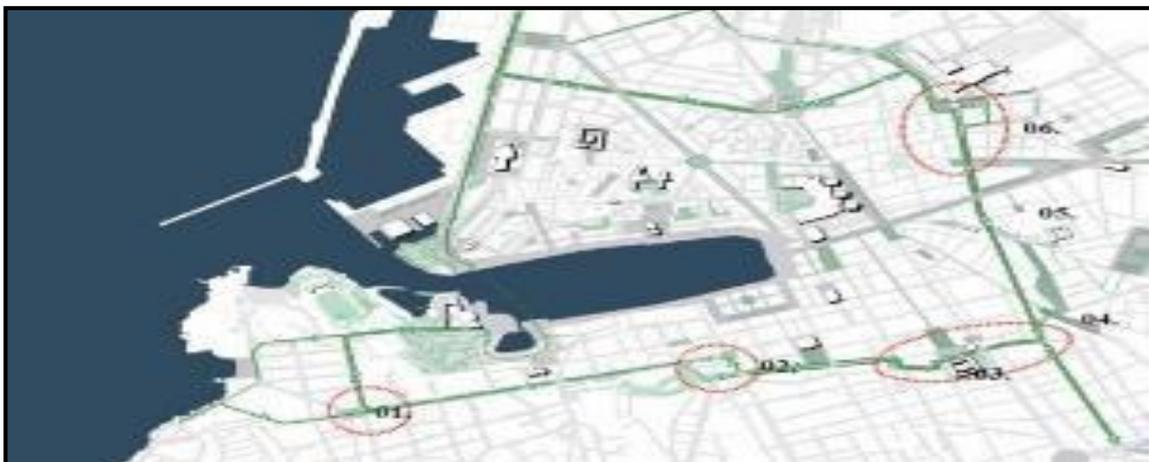


Figure 24: Plan des aménagements de qualité sur les boulevards et les places urbains

Des aménagements de qualité sur les boulevards urbains :

Les places aménagées sont les suivantes :

- 1)-Place du 4 septembre
- 2)-Place de la Corderie
- 3)-Place Estran gin / Préfecture
- 4)-Boulevard Salvator / Cours Lieu taud
- 5) -Cours Lieu taud / Boulevard Thurner
- 6)-Place des Capucines /Boulevard d'Athènes

Plans de voyage et de transport :

La réduction du trafic automobile contribuera à créer une atmosphère plus paisible, propice à la marche. Privilégier les piétons et les déplacements doux.

Le Vieux-Port, plus calme et plus facile à parcourir en transports doux et en commun

- Nouvelles pistes cyclables
- Des transports en commun plus fluides.

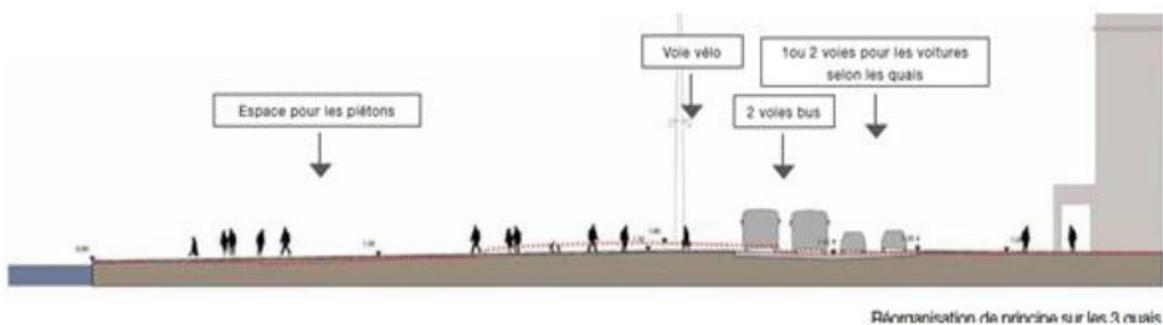


Figure 25: Réorganisation des différents modes de déplacement

Le quai de la Fraternité freinera la circulation des véhicules légers en le rendant entièrement piéton.

- Créer deux voies réservées aux autobus dans le Vieux-Port.
- Sentier pédestre au pied de la Canebière.

- Accès plus fluide au tunnel du vieux port



Figure 26: Un plan de déplacement en cohérence avec l'aménagement du Vieux-Port

Le Vieux-Port, encore plus beau et plus convivial :

Un endroit où vivre. Essentiellement utilisé par les piétons, le port est aujourd'hui idéal pour organiser et accueillir des événements et des animations. De plus, la réduction de l'achalandage et la tranquillité d'esprit qui en découle favoriseront davantage l'utilisation des restaurants, terrasses et autres commerces qui ont ouvert sur la marina.



Figure 27: photo montrant le vieux port comme Une œuvre d'art

Une œuvre d'art : l'ombrière du quai de la Fraternité :

Les opérations d'urbanisme qui composent la reconstruction du vieux port méritent une signature architecturale forte. Ce sera une immense mais très aérée chambre d'ombrage sur le quai de la Fraternité, dont la structure et les matériaux étonnants feront changer les reflets de la mer et du ciel avec le temps et la lumière.



Figure 28: photo montrant le vieux port comme Une œuvre d'art

Sol en pierre : Minéraux : La Redécouverte du Vieux-Port

Le revêtement de sol est une partie importante du projet. Choisissez un dallage de pierre uniforme, un matériau remarquablement noble et naturel que l'on s'attendrait à trouver sur un quai de port.



Figure 29: photo montrant la minéralité du Vieux-Port retrouvée

Synthèse :

La séparation entre les bassins est et ouest du port a fait l'objet de nombreux débats sur l'intervention de l'État dans l'aménagement du territoire marseillais, les enjeux métropolitains et les nouvelles relations entre la ville et le port.

On note les faits suivants de l'histoire du port de Marseille : Les ports et les villes sont fonctionnellement et institutionnellement séparés en raison de l'absence de gouvernements locaux. Le Port de Marseille est devenu Port Autonome de Marseille (PAM) par décision du Ministère de l'Équipement en 1966.

Aujourd'hui, le Port de Marseille regroupe des thématiques variées issues du territoire unique qui constitue Port des Villas, et la réussite du programme dépend de la mise en œuvre de plusieurs projets visant à améliorer l'image des activités du Port de Marseille, et non son apparence. Un port créé par les friches et les anciennes installations portuaires.

Au passé:

- Séparation entre les bassins Est et les bassins Ouest.
- Séparation fonctionnel du port.
- Installation des friches urbano-portuaire.
- Façade maritime mal interpréter « dominances des installations ancienne».

Aujourd'hui:

- Chaque bassin devient autonome.
- Récupération de l'identité de la ville portuaire par l'installions des activités urbaines au port.
- Amélioration de la façade maritime par plusieurs projets célèbre.

-L`opération porte une programmation diversifiée contribue à l`insertion du projet dans son environnement :

- D`une composante historique en créant un cadre résidentiel attractif qui améliore

CHAPITRE III :
APPROCHE THEMATIQUE

los Angeles vie quotidienne des habitants en renouvelant le plaisir de vivre en ville.

- D'autre composant urbain apaisé en associant plus d'espaces piétonniers, publics et de loisirs de qualité, et une vie de quartier animé par la création des pôles d'animation ainsi garantie la mixité fonctionnelle.

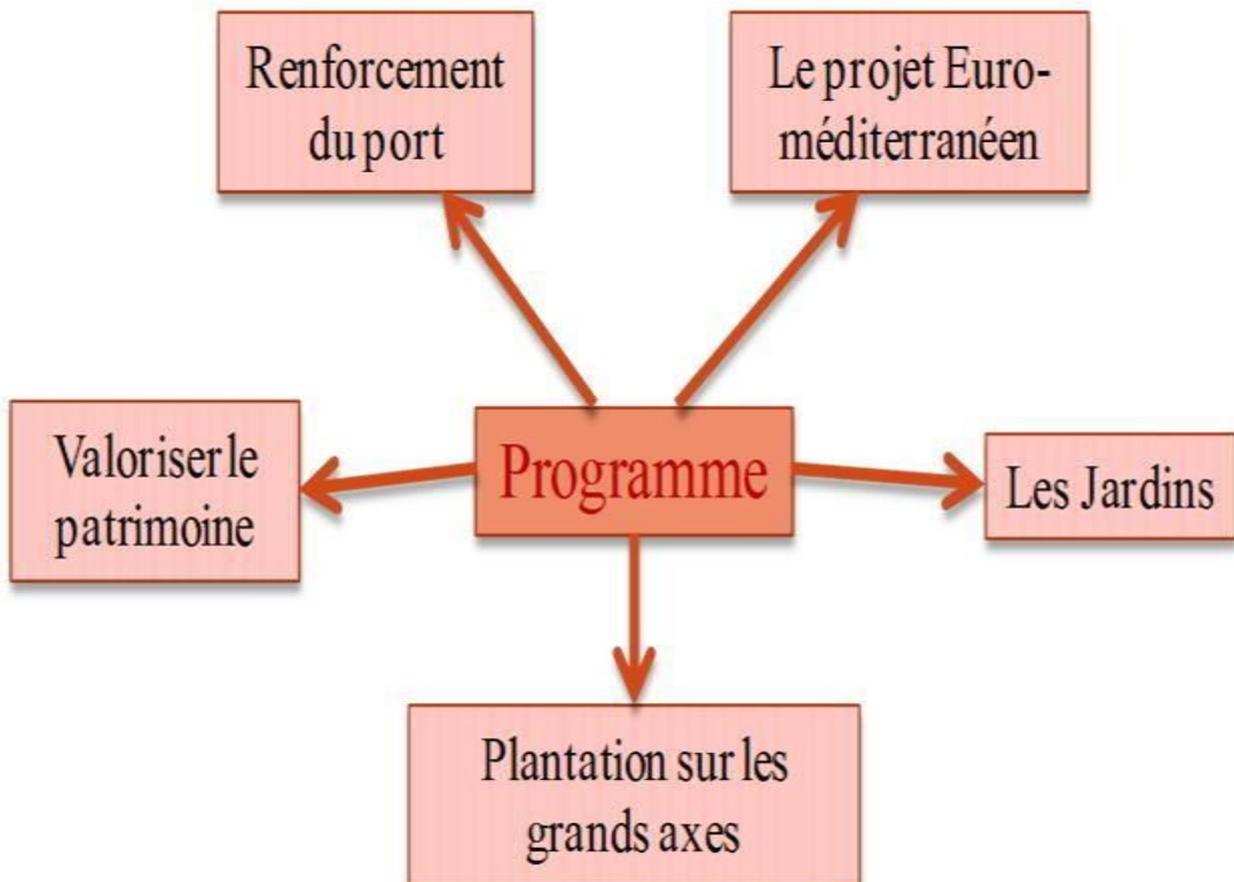


Figure 30:la programmation de la zone.

Source: Auteur.

2/-Port de Barcelone :

La nouvelle logique spatiale du port de Barcelone. Tourisme de croisière, aménagement et paysage. Dans le cadre de la gestion urbaine de Barcelone dans sa quête d'augmentation du nombre de navettes, la capitale catalane s'appuie sur ses aménités intrinsèques pour devenir le premier port touristique de la Méditerranée et le quatrième au monde. Grâce à d'importants aménagements centrés sur les infrastructures, la ville est devenue un modèle par sa capacité à créer une mise en scène et une histoire de ses rives pour créer une signature imaginaire de modernité et de tradition. Une enquête de terrain nous a permis de revenir sur le paysage portuaire à travers des espaces publics de qualité et l'importance du rôle des missions pour la rêverie et l'évasion du quotidien. Actuellement, le transport aérien et l'hôtellerie s'associent à des opérateurs touristiques, urbains et portuaires bénéficiant de partenariats public/privé pour permettre une meilleure intégration des activités de Co-développement. L'enjeu du développement durable lié au transport touristique devient très important du fait de l'importance des flux à maîtriser.

Situation :



Figure 31:Port de Barcelone.

Source: <https://www.portdebarcelona.cat/fr>

CHAPITRE III :
APPROCHE THEMATIQUE

Le port de Barcelone est situé sur la côte nord-ouest de l'Espagne, dans la communauté autonome de la Catalogne. Il se trouve dans le centre de Barcelone, dans les contrebas du vieux centre. Le port est entouré des principaux quartiers de la ville, à savoir Raval, le quartier gothique, Poble-Sec, Montjuic, Barceloneta et Ribera¹⁸.

Données techniques :

Situation géographique				Terminaux spécialisés	
Latitude	41° 21' N	Rampes ro-ro	30	Conteneurs et polyvalents	3
Longitude	2° 10' E	Tirant d'eau	Maximum 16 m	Véhicules	2
Marées		Remorqueurs	9	Café et cacao	1
Amplitude	125 cm	Stockage		Vracs liquides	9
Embouchures		Couvert:	203.304 m2	Vracs solides	5
Embouchure sud	Orientation: 191,8° Largeur: 370 m	Découvert:	5.023.964 m2	Ferries	3
Bocana nord	Tirant d'eau: 16 m Orientation: 205° Largeur: 145 m Tirant d'eau: 11,5 m	Dic Sec		Croisières	8
Surface à terre	1.112,2 ha	Longueur:	215 m		
Quais et appontements	23,183 km	Largeur:	35 m		
		Capacité:	maximum 50.000 t de port en lourd		
		Grues de quai	27 (pour conteneurs)		

Les nouvelles logiques spatiales du port de Barcelone : tourisme de croisière, aménagement et paysage.

1- Infrastructures hôtelières et redéfinition des frontières et rôle du port :

La dernière collaboration avec le Port de Barcelone et des groupes financiers américains vient de la construction de l'hôtel W d'une chaîne de luxe. Cet hôtel est un nouveau symbole de modernité dans le domaine de l'architecture, tout visible depuis le port et sur la mer à l'arrivée des navires. Il répond à la demande croissante des touristes qui souhaitent séjourner quelques jours de plus à Barcelone avec des équipements haut de gamme, dignes d'un palace mais également adaptés à une partie du tourisme de croisière. Le port a cédé une partie de son territoire pour lui permettre de gagner une autre icône

¹⁸ <https://www.ferryhopper.com>

CHAPITRE III : APPROCHE THEMATIQUE

urbaine, comme un autre hôtel, de Dubaï, l'hôtel Burdj Al Arab, en forme de D pour certains, de voiles pour d'autres et surnommé Vela pour le équipe catalane. L'œuvre de Ricardo Bofill est la transaction immobilière la plus importante du port de Barcelone puisqu'elle a été fondée grâce à une session de terrain pour 75 millions d'euros développée dans le but de rendre le terrain convenable par les autorités. Le port de Barcelone, qui s'ajoute au coût de construction du bâtiment par l'opérateur étranger, d'une valeur de 300 millions d'euros, fait de la surface de l'eau un nouveau repère monumental. Directement liés aux voyages de croisière, Delta Air Lines et Royal Caribbean ont décidé en 2006 de programmer deux vols par semaine d'Atlanta à Barcelone en raison d'une augmentation de 250 demandes de voyages aériens depuis l'accord entre le voyageur et le fournisseur de services. Le tourisme de croisière et l'aménagement portuaire sont chargés de réfléchir à l'impact sur la mixité piétonne et de créer une image dynamique de la ville à partir de la navigation. Il s'agit d'une nouvelle exposition et mise en scène de toute la ville, créée à partir d'œuvres d'art et d'infrastructures majestueuses comme objet de réflexion prenant en compte des objectifs commerciaux et récréatifs (Rodrigues malta, 2001, 2004). Le W Hôtel accueille les croisiéristes comme un phare du 21e siècle, tout en devenant un nouvel espace public en voie d'intégration mais offrant à nouveau une vision commerciale du port qu'un certain nombre de véliplanchistes et d'organismes main Stream critiquent son emprise sur le sol et les éventuelles conséquences d'un changement de direction du vent au sol après l'effet "obstacle/déviation" de la brise de mer et de terre" du gratte-ciel (Figure22). Pour la région méditerranéenne, le problème des croisières et du développement portuaire n'est pas anodin. La vaste gestion paysagère depuis la berge répond aux besoins de lisibilité et de connectivité de toutes les composantes de la trame urbaine. Un exemple de projet en construction, "EcoNeapolis le nouveau front de mer", démontre la volonté du gouvernement de Naples de répondre aux besoins urgents des groupes de touristes pour bénéficier des meilleures commodités possibles en 2020. . La côte de Naples a été ravagée par une réalité majeure. La spéculation immobilière et la corruption généralisée depuis 1945, « imaginer la nouvelle Piazza Pisacane comme la fin de la route à travers le Duomo face à la mer amène tout cet espace public à transformer des volumes existants présents et encombrants, parfois abandonnés pour dissimuler ou manquer ces fonctions inexistant aménagements dans le centre historique n'existent qu'en réalité.

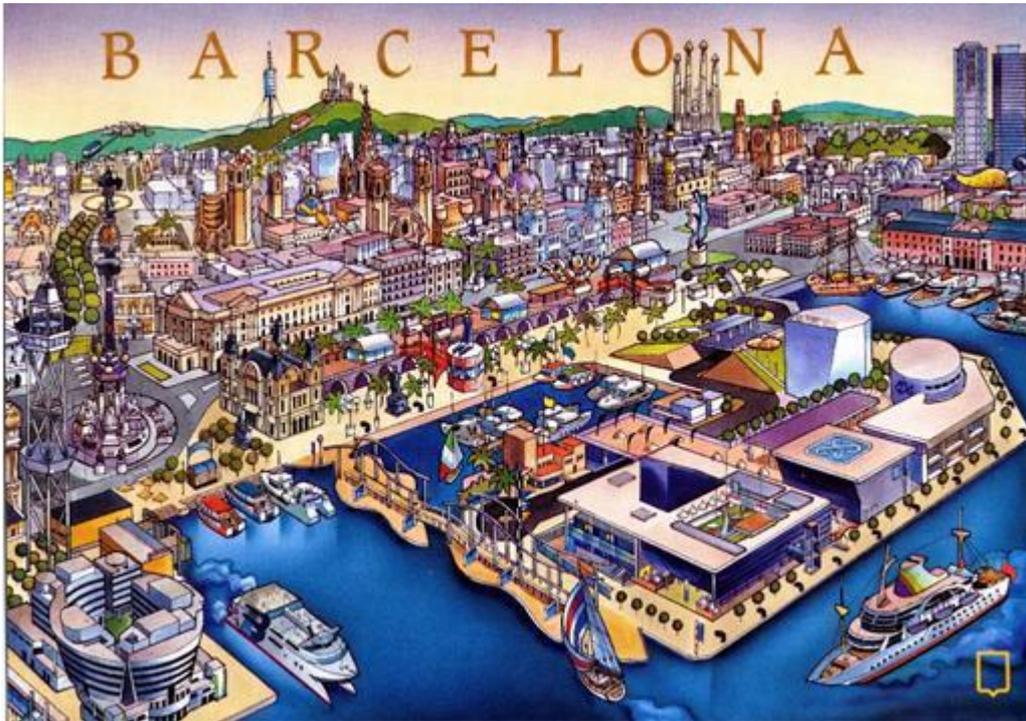


Figure 32: mise en scène mise en récit d'un port touristique, 2004

Source: <https://www.academia.edu/>

La réalité est de permettre un accès immédiat à la surface de l'eau, tout en répondant à la pénurie de services réservés pour les navires de croisière amphibies, actuellement précaires et insuffisants ». Dans cet exemple de Naples répondant à Barcelone, le besoin social de développer des croisières à partir de nouvelles infrastructures répond à une paralysie historique tout en permettant d'éviter une situation enracinée dans l'existence d'une mafia locale. Résultats des cils Napolitan finale, le développement du commerce de croisière permettra la reconstruction des espaces publics afin de permettre la redistribution de la croisière de la manne à toutes les capitales de capital italiennes.

L'hôtel W à Barcelone, l'avis d'expert du Figaro :



Figure 33: mise en scène mise en récit d'un port touristique, 2004

Source: <https://www.academia.edu/>

Hôtel W - Situé à l'extrémité sud de la plage de la Barceloneta, dominant la mer et les ports, le W Barcelona jouit d'un cadre de rêve et sa situation en fait le lieu de farniente par excellence, véritable ressort urbain. Si la plage se trouve au pied de l'établissement et le quartier de la Barceloneta à seulement quelques pas, il faut tout de même prévoir 20 minutes de marche pour rejoindre El Born et 30 pour atteindre les ruelles du Barri Gòtic. De nombreux taxis stationnent devant l'hôtel, ce qui facilite les déplacements à toute heure. Côté transports en commun, on peut compter sur les lignes de bus V15 et V19 qui s'arrêtent aux portes de l'hôtel. En revanche, on ne trouve pas de station de métro dans les environs immédiats : il faudra rejoindre la station Barceloneta, située à une vingtaine de minutes à pied. W Barcelona Hôtel, Plaça Rosa Del Vents 1, Final, Passeig de Joan de Borbó, 08039 Barcelone¹⁹.

¹⁹ <https://www.lefigaro.fr/>

Les Quais de Barcelone comme espace public d'exception :

La conception et l'aménagement des Quais de Barcelone sont directement liés à des infrastructures majestueuses telles que le World Trade Center. C'est un complexe formé de trois bâtiments dont l'un, le plus majestueux, a la forme d'une sphère. Pour notre exemple, le Moll de Barcelone est une enclave occupée par le Port de Barcelone afin de créer suffisamment d'espace pour la gestion des touristes de croisière et pour que les touristes se promènent dans la ville. Le fait qu'il transmette une impulsion pour faire revivre le petit centre de congrès et d'affaires surplombant le port de Barcelone implique de redéfinir les routes et la position des navires. Ce ne sont plus les pêcheurs ou les baigneurs du début du siècle qui déterminent le sort des infrastructures, mais l'arrivée massive des touristes débarquant et démarrant à la jetée. Les architectes Jordi Herich et Olga Terrasó ont proposé entre 1997 et 1990 de créer une plate-forme de 75 mètres reliant le complexe du World Trade Center à la ville. Cet espace public est une grande place composée d'une promenade centrale de 39,5 m de large et de deux bandes latérales de 10 m pour le stationnement des véhicules, des taxis et des bus urbains.

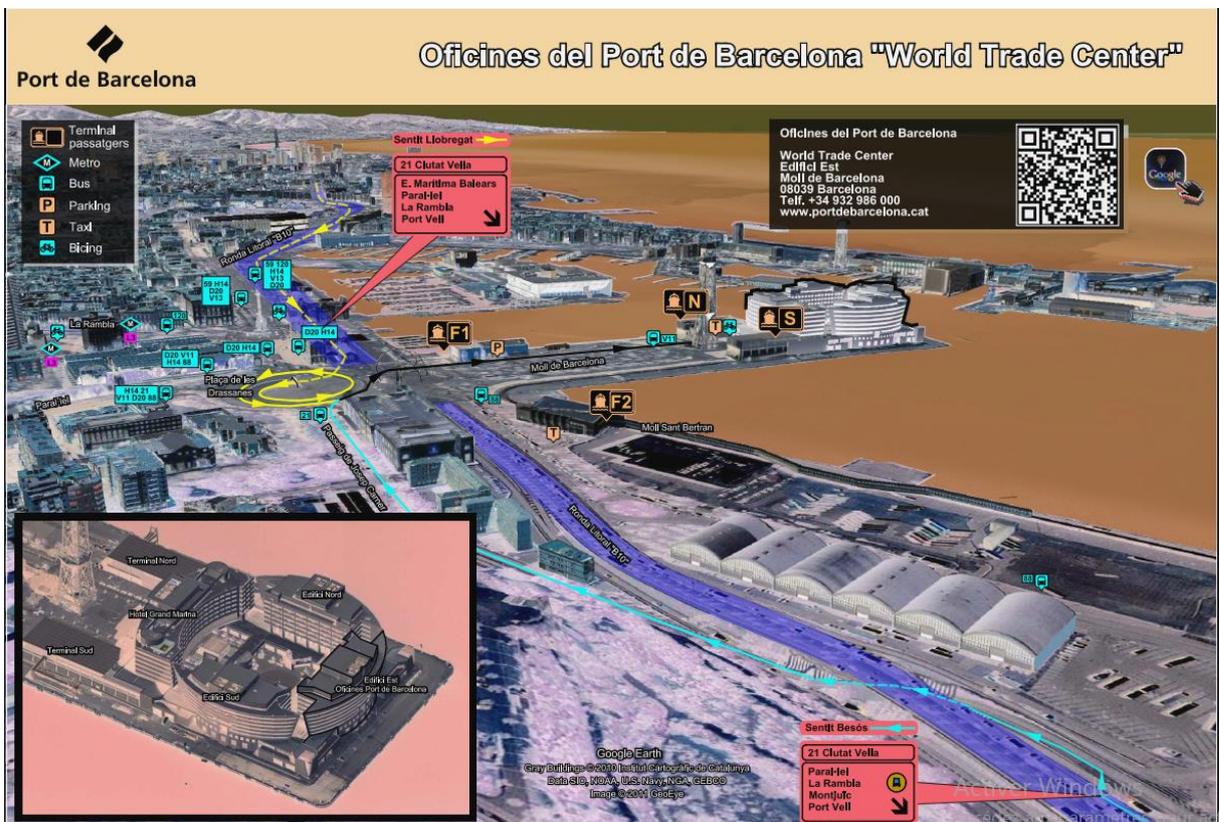


Figure 34: World Trade Center au port de Barcelone.

Source: <https://contentv5.portdebarcelona.cat/>

CHAPITRE III : APPROCHE THEMATIQUE

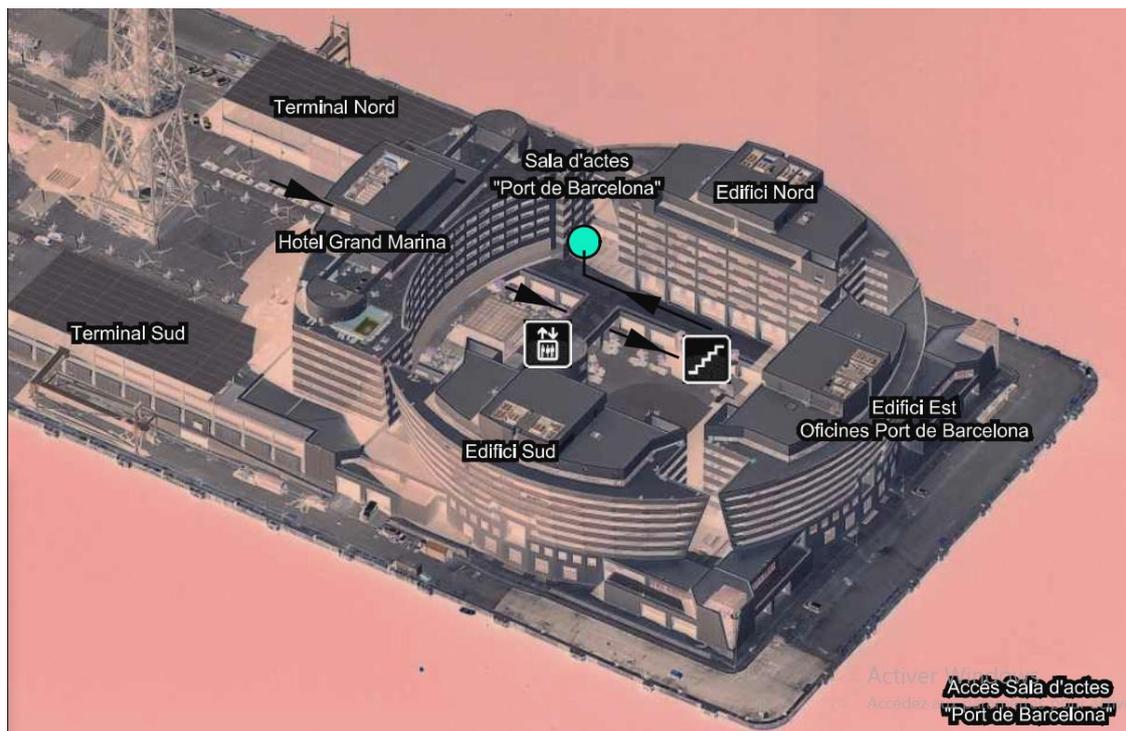


Figure 35: World Trade Center au port de Barcelone.

Source: <https://contentv5.portdebarcelona.cat/>

L'idée principale était de créer un espace de contemplation et de créer des vues sur la mer, les bateaux et l'entrée monumentale de la Porte d'Europe. La combinaison de la visibilité des éléments structuraux vers l'horizon de jour comme de nuit assure la sécurité en mer et son trafic avec la chaîne de lampadaires monumentaux, système d'éclairage à densité lumineuse différente et surtout, l'intérieur urbain et une végétation appropriée permettent la fuite de la route et la ligne d'horizon du WTC. La finalité est aussi la conception, à travers la grande tour du téléphérique, d'un bâtiment servant principalement au transport touristique, la qualité de l'aménagement du bâtiment se découpe comme suit : une grande place, un point de convergence du mur, une vue sur la mer et une flèche avec des tours et tout autour la circulation des voitures et des bateaux sur l'eau. Pour parfaire ce plan d'eau inversé, les opérateurs portuaires ont fait appel à l'un des plus prestigieux sculpteurs contemporains des années 2000 pour créer la plus grande sculpture portuaire d'Europe et vous permettre de jouer avec l'art sur le plan du port et le trafic des passagers au large du bateau de croisière.

Ones = Waves est le nom de la sculpture réalisée par Andreu Alfaro en 2002 pour l'Autorité Portuaire de Barcelone. Il est situé sur le rond-point marquant le début du quai, la construction est une combinaison de sept grandes arches en acier atteignant une hauteur maximale de plus de 42 mètres et une largeur de 88 mètres. L'idée première du sculpteur était de simuler des vagues océaniques dans une composition de mouvements imbriqués et ondulatoires, montrant à la fois la dynamique du phénomène et sa capacité à couvrir une partie immense du territoire. L'autre sensation de cette construction est de fournir aux yeux de tous les passants une vue différente de la structure lorsqu'elle se déplace sur la promenade, depuis le bateau, sur la route, en taxi ou depuis la Rambla del Mar ou autour du rond-point. « Les arcs de la sculpture deviennent une fenêtre au travers de laquelle l'architecture des alentours, l'eau et le ciel sont encadrés. L'œuvre représente donc un

CHAPITRE III : APPROCHE THEMATIQUE

regard intégral de la ville au niveau de la dimension maritime, touristique et commerciale » (Broto, 2010 : 26).

C'est un succès pour cette œuvre monumentale réussissant à rendre plus fluide une zone de transit et de passage intense, du fait des arrivées et des départs des bus touristiques et des taxis, très souvent dans les mêmes plages horaires (figure26). Une monumentalité comme point de repère, de passage et de contemplation aboutissant à un jeu visuel reconnu de tous comme d'une grande qualité, intrigant par ses dimensions et captivant à travers sa forme originale. UN jeu visuel est constamment présent.



Figure 36:Ones, 2008

Source: <https://www.academia.edu/>

Le port de Barcelone s'adapte aux impératifs de la mondialisation pour pouvoir offrir une chance supplémentaire de développement économique à sa région. Le tourisme de croisière devient une partie importante et constituante du tourisme barcelonais en raison de ses répercussions sur les infrastructures portuaires et de son importance aux alentours des 14% du total des touristes annuels sur les sept dernières années (2005/2012) ainsi que des dépenses des visiteurs au fort pouvoir d'achat. Le pic annuel du mois d'août propose aux commerçants des rentrées inespérées de devises comme dans cette interview de la vendeuse de Punto Roma finaoût 2012 (Patrice Ballester interviews été 2012 - Passeig de Garcia - grande rue commerciale comparable à l'avenue Montaigne de Paris) :

CHAPITRE III : APPROCHE THEMATIQUE

«En cette période de crise, nous attendons avec impatience les lundis, jour d'arrivée d'un grand nombre de bateaux de croisières au port. Ces touristes dépensent beaucoup et nous offrent une bouée de sauvetage pour le commerce qui périclité en ce moment dramatique de crise économique pour l'Espagne. Malgré la grave agression du touriste devant la boutique de luxe Rolex, nous sommes en lien direct avec ce type de touristes pour pouvoir sauver une saison décevante»²⁰.

La capitale catalane joue sur ces impératifs pour proposer des reconfigurations harmonieuses d'espaces publics afin d'attirer et de captiver une population cosmopolite de plus en plus nombreuse tout en renforçant la présence policière certains jours dans les grands axes commerciaux. Une mise en scène et en récit s'offre à tous les arpenteurs de la ville comme moyen de faire une ville touristique mondiale avec des succès et des échecs inhérents à toute politique volontariste parfois en mal de renouvellement (Slack, Frémont, 2005). La question du patrimoine et de l'imaginaire appelle à créer une histoire basée sur l'imaginaire et des référents identitaires en évolutions (Brooks, 2004, Mathe, 1994). 3. Mise en scène et récit d'un port à travers l'industrie de la croisière. Il reste à entrevoir avec l'exemple de la Rambla de la Mar et de l'Hôtel W, la capacité à créer une ambiance originale suite à la perception du trafic de croisière tout en analysant la redéfinition des frontières du port de Barcelone et ses impacts sur l'industrie touristique, hôtelière et aérienne²¹.

La récupération du front de mer :

La Barcelone contemporaine est une ville ouverte sur les espaces publics, mais elle est aussi - et c'est l'une de ses incontestables conquêtes - ouverte sur la mer, sur la montagne de Montjuïc (qu'un projet d'aménagement envisage de transformer en musée parc) jusqu'à l'embouchure de la rivière Besòs (qui a été nettoyée et ses rives transformées en magnifiques jardins).

Des interventions de toutes sortes - espaces publics, infrastructures, plages, zones résidentielles et équipements - ont presque complètement transformé le littoral, entre la ville olympique et le Forum spatial 2004. A ce jour, plusieurs concours ont été lancés, comme celui organisé en 1995 pour développer cinq blocs de "Cerdà" sur la côte, un projet réalisé par l'équipe gagnante dirigée par Carlos Ferrator.

²⁰ <https://www.academia.edu/>

²¹ Les_nouvelles_logiques_spatiales_du_port_de_Barcelone_tourisme_de_croisière_aménagement_et_paysage_Patrice_Ballester

CHAPITRE III : APPROCHE THEMATIQUE

La prédominance de ces plages a progressivement transformé Barcelone en une ville plus idyllique et idyllique, plus colorée et ludique. Ce vaste espace public aux kilomètres de sable est devenu l'un des coins préférés des habitants d'une ville, jusqu'à l'émergence d'un urbanisme démocratique, se détournant de la mer.

Le patrimoine :

En l'absence d'une politique envers le patrimoine architectural de la ville, Barcelone a mis en valeur la mémoire bourgeoise du modernisme tout en effaçant la mémoire ouvrière des usines et des maisons. Comme si les héritages historiques ne valaient pas grand-chose dans une ville aux vestiges romains en tout genre, Barcelone n'a privilégié au cours de son histoire que certains monuments - de style gothique et de style modernisme - et a laissé derrière elle de grands exemples d'architecture médiévale, industrielle, ouvrière, Logement et architecture du mouvement moderne.

Les premiers à dénoncer le caractère erratique de certains points de vue sur le patrimoine barcelonais furent, plus encore que les experts et les historiens, les habitants des quartiers, qui n'ont jamais cessé d'organiser des campagnes sur le thème de Salvem... ("Sauvons...") pour défendre des bâtiments industriels, des jardins, des allées d'arbres, etc.²²

Barcelone peut être montrée du doigt quand on parle de la destruction systématique de la mémoire industrielle et ouvrière, particulièrement dans des quartiers comme Ciutat Vella et Poble Nou.²³

Les barcelonais sont conscients qu'ils vivent dans une ville dotée de la qualité des espaces publics, mais qui devient chaque jour plus chère et plus dépendante du tourisme. Barcelone est une ville qui ne crée pas pour ainsi dire de complexes d'habitation, intégrant de nouvelles structures d'habitation dans le tissu urbain, mais c'est aussi une ville où les mécanismes démocratiques doivent encore être renforcés et font face à de nombreux problèmes. La Barcelone de l'ère démocratique a accueilli les Jeux olympiques et le Forum, mais la construction d'une ville égalitaire et participative, démocratique et multie technique ne fait que commencer et il reste encore beaucoup à faire.

²² <https://www.cairn.info/>

²³ Le modèle Barcelone, Josep Maria Montaner, Dans La pensée de midi 2006/2 (N° 18), pages 16 à 20.



Chapitre IV

Le cadre juridique au niveau de l'interface ville-port.

Introduction

Règlementation internationale

Au niveau international

Règlementation nationale

Les instruments de protection de littoral

SNAT

Plan d'aménagement Côtier

Les instruments d'urbanisme

Introduction :

Le littoral est un espace aux caractéristiques physiques, environnementales, socio-économiques, géostratégiques et patrimoniales très différentes. Il s'agit d'une entité géographique qui nécessite des politiques d'aménagement, de protection et de valorisation spécifiques. Dès lors, toute intervention à ce niveau est subtile et donc soumise à un encadrement strict.

Ce chapitre est dédié à mettre en évidence toutes les réglementations pouvant affecter notre approche.

Au niveau international

L'Algérie a adhéré à la Convention de Barcelone de 1976 en janvier 1980. De même, le protocole de 1982 visant à protéger la Méditerranée de la pollution d'origine tellurique est entré en vigueur en 1983. Le Protocole a été adopté à Gênes le 3 avril, adopté à Gênes en 1982, 1985, 1985 et est entré en vigueur en 1986. Le 28 avril 2004, l'Algérie a initié la Convention de Barcelone par un décret présidentiel. 04-141. Le protocole de la convention est en cours de révision. En outre, l'Algérie a également décidé de 13 accords. En 1976, elle a signé la Convention internationale sur les lignes de charge de 1966, et en 1979 elle a signé la Convention n° 62 du Programme des Nations Unies pour l'environnement (Convention de Bonn) de 2005 sur la protection des espèces migratrices de la faune sauvage.

Au niveau national :

LOI 01-20 RELATIVE A L'AMENAGEMENT ET AU DEVELOPPEMENT DURABLE DU TERRITOIRE :

La loi 0102 relative à l'aménagement et au développement durable des territoires est le principal acteur de la protection de l'environnement, Elle est composée de deux chapitres :

Chapitre 01 : Principes et cadres de la politique nationale d'aménagement du territoire et de développement durable.

Chapitre 02 : Orientations et outils pour le développement durable régional et la planification des politiques.

La loi est proposée par le ministère de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et du Tourisme, et son adoption est sacrée :

Schéma national d'aménagement du territoire : Préciser au niveau national les principales orientations stratégiques et prescriptions des plans d'aménagement du territoire et des politiques nationales de développement durable.

Schéma directeur du littoral : traduit des prescriptions spécifiques pour la conservation et l'amélioration de ces espaces vulnérables et souhaitables pour les zones côtières et côtières du pays conformément au Plan national d'aménagement du territoire.

Plan régional d'aménagement du territoire : Conformément au plan national d'aménagement du territoire, les orientations et prescriptions de chaque région établissent des plans régionaux pour les zones côtières et côtières, et sont chargées de prescrire le schéma directeur d'aménagement du littoral.

Plan d'occupation des sols de la wilaya : définit et fait respecter les exigences spécifiques pour chaque zone de wilaya conformément au plan d'occupation des sols local concerné. Surtout:

- Organisation des services publics.
- Zone de développement municipal.
- D'Environnement.
- Hiérarchies et seuils liés à la structure de la ville.

III. Les instruments de protection de littoral :

Une zone côtière est définie comme une bande de terre et de mer dont la largeur dépend de l'environnement et des impératifs d'aménagement. Il ne correspond pratiquement à aucun site de gestion ou de planification existant. Ainsi, les systèmes naturels côtiers et les régions où l'activité humaine est impliquée dans le développement des ressources côtières peuvent s'étendre au-delà des eaux territoriales et sur des kilomètres à l'intérieur des terres.

III.1 SNAT :

Le Plan National d'Aménagement du Territoire (SNAT) est une loi qui permet aux États d'afficher leurs plans fonciers. Dans le cadre du développement durable, le SNAT est un guide d'action et un document de planification stratégique. Loi n° 01-20 du 12 décembre 2001 relative à l'aménagement du territoire et au développement durable

Plans d'aménagement côtier :

Conformément aux dispositions de la loi sur la protection et l'amélioration du littoral, des plans d'aménagement et de gestion sont élaborés dans les communautés face à la mer, notamment pour protéger les zones côtières les plus vulnérables. Une zone côtière, appelée zone côtière, est un plan d'aménagement qui comprend toutes les dispositions établies par les lois et règlements applicables ainsi que les dispositions de la présente loi. Les conditions d'exécution sont précisées dans la Résolution n°09114 du 7 avril 2009. La carte de zonage de la zone côtière a été proposée sur la base de critères physiques. Une profondeur de 800 m au niveau de la section escarpée est conservée à un niveau spatial relativement plat de 3 km. En général, il a été intégré au niveau des zones forestières (forêt et pavot dégradé) telles que les plaines côtières, les terres agricoles, les zones humides et les sites historiques.

III.3 Les instruments d'urbanisme :

Le Plan directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (PDAU) et le plan d'occupation des sols (POS) :

Le PDAU et le POS ont été créés conformément à la loi n° 90-29 du 12 janvier 1990 portant aménagement et L'urbanisme et son décret d'application 91-177 du 28-05-1991 et 91-178 du 28-05-1991.

En Algérie, le POS est un outil normatif d'urbanisme qui découle des politiques de protection. Conformément au règlement du PDAU, le POS détaille les droits d'usage et de construction du secteur.

Le PDAU détermine l'orientation principale du développement du territoire, détermine la destination générale du territoire, la nature et la localisation des infrastructures de grande envergure. Le PDAU doit se conformer à la loi 0202 du 05022002 et aux orientations du Plan d'Aménagement du Littoral et doit définir les conditions de référence du POS.

L'extension du centre-ville existant vise des zones plus éloignées de la côte, au bord de la mer.

Le développement offshore doit avoir lieu dans un cadre juridique clair qui prend en compte Hiérarchie des normes et des outils d'urbanisme.

Le plan de développement côtier décrit la zone côtière, définit les mesures de protection du milieu marin, définit l'objectif général de la zone pour le développement industriel, et Port, culture maritime, loisirs....

Plan directeur de l'échelle du plan, ajouter la direction liée à la destination Sols communs et équilibres entre urbanisation, activité économique et conservation les utilisations conflictuelles, les effets de la pollution et Présence d'aléas naturels prévisibles.

Le plan d'occupation des sols à l'échelle urbaine pouvant intégrer des fonctions Lieu, et de protéger les espaces sensibles notamment par l'interdiction de construire.

SIGLES :

MATE : Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement

PAC : Plan d'Aménagement Côtier

PDAU : Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme

POS : Plan d'Occupation des Sols

ANAT : Agence Nationale d'Aménagement du Territoire

ZET : Zones d'Expansion Touristique.

LA LOI 02-02 RELATIVE A LA PROTECTION ET A LA VALORISATION DU LITTORAL :

En 5 février 2002 La loi n° 02-02 relative à la protection et au renforcement du littoral a pour objet d'élaborer et de mettre en œuvre des politiques nationales spécifiques d'aménagement et de protection du littoral, Il se compose de trois chapitres :

Chapitre 01 : principe fondamentaux.

Chapitre 02 : le littoral.

Chapitre 03 : instrument d'intervention sur le littoral.

La loi délimitait trois côtes, qui édictaient des restrictions à l'urbanisation.

La première bande : Il s'agit d'une zone qui ne peut pas être construite à 100 mètres en vertu de la loi n° 90-29. En raison de la sensibilité du milieu côtier, sa largeur peut atteindre 300 mètres du littoral. Cette zone comprend les côtes naturelles où la circulation et le stationnement des véhicules sont interdits (sauf pour les véhicules de service, de sécurité, de secours, de réparation ou de nettoyage des plages). Les conditions et procédures d'extension de la zone et d'autorisation des activités autorisées sont régies par des règlements

La deuxième bande : Il est interdit de construire une nouvelle voie de circulation automobile d'une largeur de 800 mètres parallèle au rivage. Cependant, il peut y avoir des exceptions à cette règle en raison des restrictions de terrain de la configuration du site ou des besoins d'activités qui doivent être proches de la mer.

Le troisième bande : Sa largeur est de 3 kilomètres, et il est interdit : toute extension longitudinale autour de l'urbanisation, c'est-à-dire toute extension parallèle au littoral ; l'extension de deux agglomérations adjacentes situées sur le littoral, sauf si la distance entre elle est d'au moins 5 kilomètres et Une nouvelle route de transit parallèle à la côte. La construction et l'occupation du sol directement liées aux fonctions d'activité économique autorisées par les documents d'urbanisme sont réglementées.

L'adoption d'une loi relative à la protection et à l'amélioration du littoral représente sans aucun doute une avancée dans la création des conditions nécessaires au développement durable de cette zone stratégique du territoire du pays.



Chapitre V

Mostaganem et son port : histoire et l'évolution.

Introduction

Approche historique de la ville

Historique de port Mostaganem et son évolution

Etat actuel du port

Extension du port

Introduction :

Aujourd'hui et depuis déjà quelques décennies selon les pays, les espaces à l'interface ville/port constituent des territoires à recomposer. « Ville-port ». Un trait d'union pour dresser le tableau, un tout petit signe pour évoquer l'histoire gigantesque des relations entre une ville et son port. Pendant de nombreux siècles, ville et port ont formé un système dont leurs activités étaient quasi consubstantielles, créant ainsi une trame urbaine spécifique à cette logique d'interdépendance et de complémentarité, mais aussi tout un imaginaire, liés à une place marchande, destination finale d'une route de transport, lieu d'échanges, de Commerce, centre de vie et de brassage culturel.

Depuis la moitié du XXe siècle, les rapports entre ville et port ont changé. De profondes mutations, de nature technologique mais exerçant des déséquilibres économiques et spatiaux, ont achevé un processus de désorganisation du système ville-port originel déjà entamé par deux siècles d'industrialisation, aboutissant ainsi à une véritable coupure tant visuelle que psychologique entre la ville et le port. On assiste en effet la plupart du temps à une délocalisation de tout ou partie des activités portuaires à l'extérieur de la ville, engendrant non seulement des espaces en déshérence

Au cœur de la ville, mais également des effets d'entraînement négatifs sur l'économie et le dynamisme social de la ville.

II. la ville de Mostaganem, situation et historique :

La situation de la ville :

La longueur de la mer depuis la côte ouest du pays est de 124 km, Mostaganem est situé à 365 km à l'ouest de la capitale « Alger » et à 80 km à l'est d'Oran. Il couvre une superficie de 2269 km².



Figure 37: Situation de la ville de Mostaganem

Source : fr.wikipedia.org

Analyse historique :

Le murustaga punique ou l'ancienne Moristaga, ou cartena romaine, prétend avoir posé ses fondations vers 1082 par les maîtres almoravides du XIe siècle. Yousef ibn Tachfine, fondateur de la dynastie almoravide, aurait été ravi de construire un « bordj » sur la colline au nord de la ville actuelle (Bordj El Mahal). Mostaganem résista aux Espagnols en 1558 et tomba aux mains des Turcs.

Après la présence française La garnison française est stationnée à Mostaganem le 28 juillet 1833. Puis, en 1839, la ville devient un centre militaire mixte Mostaganem a été fondée en 1848 avec les villes balnéaires navales et les villes de Salamandre et Tijdit.



Figure 38: Mostaganem vers 1830, par A. Genet.

Source : www.visites-p.net

Evolution de tissu urbain :

Mostaganem est principalement connue pour ses trois phases d'urbanisation :

1-PRECOLONIALE :

La répartition des villes à cette époque est la suivante :

- Le centre était occupé par les Turcs, situé sur la rive gauche de l'oued Ain Sefra, Réunis autour d'une ancienne forteresse nommée Bordj el Mahal (Derb Tobbana)
- Matemore, quartier presque exclusivement occupé par les Maures, se livrant au commerce des graines
- Tigditt au nord qui ressemblait à une banlieue complètement détruite
- Et enfin, Didjida, situé au sud, a été nommé plus tard. Citronnier (aujourd'hui El Arsa). Cette urbanisation était marquée par des remparts. Tours (borji), rues étroites, impasses et maisons basses solidaires.

2- Colonial :

C'est la période essentielle et décisive des traces essentielles et de la configuration structurelle de La ville actuelle. Elle est marquée par la mise en place du premier pouvoir administratif à la bordure du noyau central (DERB).

Il y a aussi la démolition du mur de la ville et l'extension de l'ancien mur de la ville. C'est aussi pour créer des promenades, des places, des rues...

Cette étape a vu l'embellissement du port et l'ouverture de la voie ferrée Aménagement de l'axe principal (rue Ben Yahia Belgacem (route d'Alger), rue Mohamed khemisti (le chemin du mascara), Avenue ould Belgacem (le chemin d'Oran).

La ville de Mostaganem est une ville côtière. Pendant la période coloniale, il s'est développé en deux parties : la partie inférieure des Européens et la partie supérieure des Arabes. Le développement de la ville repose sur un plan radio-centrique.

3 Après la colonisation :

Durant cette période, pour plusieurs raisons (économiques, démographiques, etc.), la ville connaît une croissance rapide et risquée.

Cette expansion se traduit en fait par l'expansion et la conquête de la périphérie de la ville plutôt que des terres agricoles.

Infrastructures portuaires :

Wilaya a 03 ports :

Port de Mostaganem : La situation géopolitique et les services qu'il offre font de ce port une véritable passerelle de transit pour les marchandises destinées aux grandes sociétés étrangères d'exploration et d'exploration pétrolière.

Port de Petit Port : pour les activités de pêche.



Figure 39: petit port à sidi Lakhdar

. Source : Google Image

Port de la Salamandre : Au sud de Mostaganem peut accueillir 85 petits bateaux et 50 bateaux de plaisance.



Figure 40:Port de pêche de Salamandre.

Source : Google Earth.

Port de Mostaganem état actuel :

Situation :

Notre port est situé dans la partie nord-ouest de la province de Mostaganem près du centre-ville, à l'est de la baie d'Arzew, longitude est 0 4' 30" latitude nord 35 56'. Situé dans une zone stratégique entre la rivière Ain-Sefra du côté "Est" et la pointe de la Salamandre du côté "Ouest", il constitue la route la plus courte pour acheminer des marchandises vers la zone pétrolière et gazière Hessi-Messaoud, Hassi-lmel ...



Figure 41:Photo aérienne de la zone d'étude

Source : Google Earth 2016

Les caractéristiques de port :

Pour notre port, Ses services et Sa position géographique stratégique en font une véritable passerelle Marchandises pour les grandes entreprises étrangères de recherche et d'exploration Pétroleuses. Et le port a joué un rôle structurant dans la croissance de la ville



Figure 42:Port de Mostaganem

Source : Google Earth.

Les avantages du port sont sa capacité de stockages couverts et découverts, son infrastructure et son équipement qui répondent à toutes les exigences des opérateurs économiques en matière de conservation du fret et d'élimination rapide des produits par voie terrestre, ferroviaire et maritime. Et il y a un lien direct avec l'arrière-pays à travers la route est-ouest.

Capacité du port :

1-Infrastructures Portuaires

Accès :

Passe nord - Ouest

* **Largeur** 100m.

* **Profondeur** 12m.

Jetée: 1.830m de longueur.

Plan d'eau: 30 Hectares.

Bassins:

Il existe 02 bassins :

- * **1er bassin:** 14ha de 6,77m à 8,22m de profondeur.
- * **2eme bassin:** 16ha de 6,95m à 8,32m de profondeur.

Postes à quai commerciaux:

10 postes dont 04 postes spécialisés: -Céréales -Sucre roux -Bitume -Vin.

Postes de servitude:

02 postes X et Y de 80m chacun.

2-Zones d'exploitation:

Surfaces non couvertes:

69.000m² de terre-pleins dont 65.000m² à usage commerciale.

Surfaces couvertes:

16 Docks-magasin d'une superficie de 8.950m² dont 5.950m² à usage commercial.

Voies de dessertes:

Les voies de dessertes existantes dans le port sont de 4,805km de route. Les quais et terres pleins sont desservis par un réseau rénové de voie ferrée de 3,747km relié à la gare

La genèse du port :

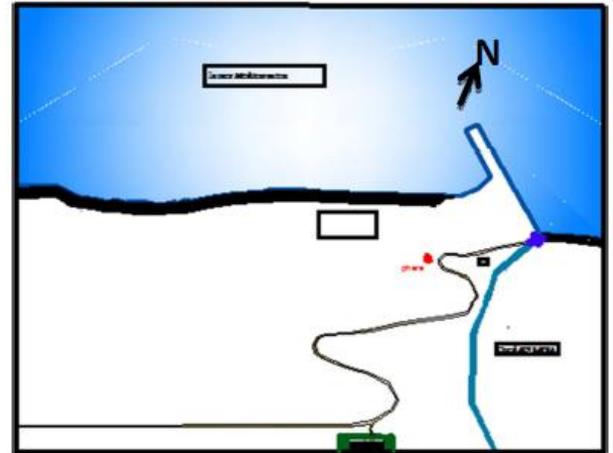
Avant l'implantation du port de la ville, Mostaganem ne possédait qu'une seule baie. La petite " baie des pirates " appelée Marsa El Ghanaïm était représentée par une plage étroite. Les rochers étaient dangereux pour la navigation... En 1840, le premier Bois du débarcadère, puis construire en maçonnerie. Un quai de 80 m de long a été construit en 1848, et il a atteint 325 m en 1881. De la fin 1955 au début 1959, un quai de 430 m est construit dans le Second Bassin.



Figure 43:Le port de Mostaganem en 1960 Source : www.delcampe.net

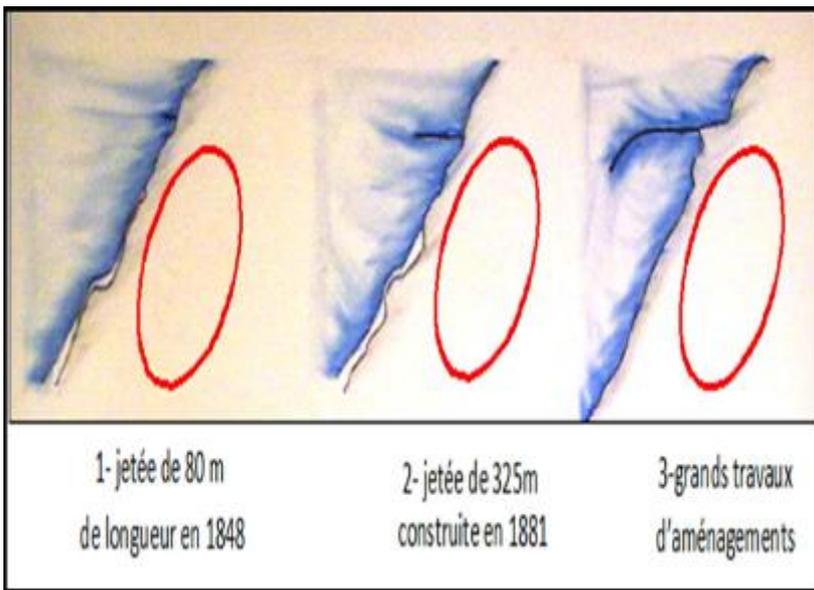
Phase1 : En 1840, on établit un premier débarcadère en bois

Figure 44: carte de Premier débarcadère en bois



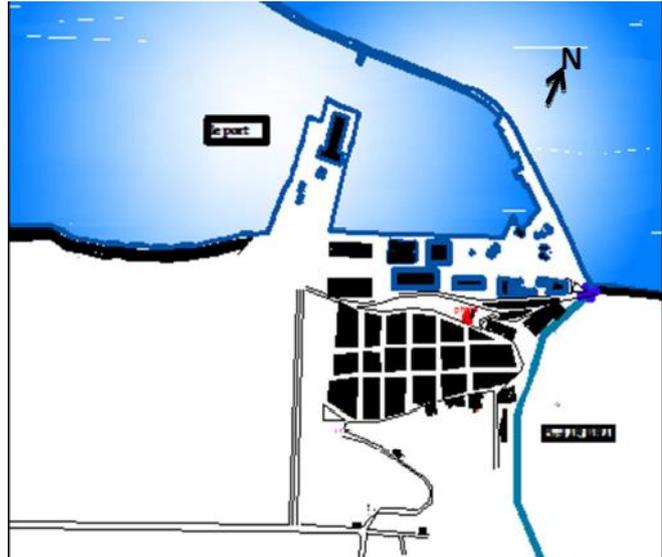
Phase2 : une jetée de 80 m de longueur est construite, elle atteindra 325 m en 1881

Figure 45: Carte de l'évolution du port de Mostaganem



Phase 03: Les premiers grands travaux commencèrent en 1890 et se terminèrent en 1904, d'où fut prélevé le premier bassin du port

Figure 46: carte de construction de 1er bassin en 1904



Phase 04 : Entre de l'année 1955 et l'année 1959 a été construit le 2^{em} bassin avec 430m de quai...

Figure 47: Naissance du 2^{ème} bassin



Extension du Port :

Un projet de gare maritime pour Mostaganem :

La province de Mostaganem bénéficiera à terme d'un terminal de ferry pour l'embarquement des passagers. Ce projet a débuté il y a dix ans, et ses recherches viennent de s'achever et ont donné des résultats. Le projet va nettoyer le port d'Oran, et entrer dans le port est un vrai test pour les passagers et leurs familles. Le terminal ferry dispose d'une liaison maritime reliant Mostaganem à Alicante (Espagne) et l'autre à Marseille. Cependant, cette mesure ne peut être mise en œuvre qu'après le transfert des navires de

pêche, ce qui constitue un obstacle sérieux pour les gestionnaires de ports pour entraver le développement des bassins portuaires.

A cet égard, rappelons que le Port de Mostaganem est l'un des rares ports en Algérie à fort potentiel d'expansion, selon une étude réalisée par une société portuaire. Selon la même source, la mise en œuvre du troisième bassin versant apportera environ 15 000 tonnes de transport de marchandises d'ici 2025. Actuellement, les deux bassins versants situés dans le port couvrent une superficie de 14 hectares, dont les premiers sont de 16 hectares. Deuxièmement, le premier propose des tirants d'eau de 6,77 m à 8,17 m et le second de 6,95 m à 8,22 m.

A noter que l'étude d'agrandissement du port confiée au Laboratoire de Recherche Maritime (LEM) pour la mise en place du troisième bassin d'un coût de 25 millions de dinars a été totalement achevée. L'étude précise que le projet sera réalisé en trois phases. La première comprendra l'extension du terminal principal de 580 mètres linéaires. Le second construira un terminal secondaire de 540 mètres linéaires, tandis que le troisième devrait construire un terminal à conteneurs d'une profondeur (tirant d'eau) de 12,50 m et d'une longueur de terminal de 500 m.

La création d'un 3ème bassin : Le projet repose sur l'agrandissement du port, l'ajout d'un troisième bassin en agrandissant le quai principal de 980 mètres et un grenier de 300 mètres de long, 14 mètres de profondeur, et la construction d'un quai secondaire de 540 mètres linéaires et deux structures d'accostage. : Un terminal à conteneurs d'une longueur de 500 m et d'un tirant d'eau de 12,5 m. En attendant la création d'une nouvelle capacité, en agrandissant la zone de stockage de 17 000 mètres carrés, elle est créée derrière la jetée au sud-ouest du port

Synthèse : La conclusion tirée de nos recherches est que le port de Mostaganem a une grande valeur. En raison de la connexion étroite entre eux et de la capacité du port aux besoins économiques, culturels et même urbains, il ne peut être séparé du port. . Scientifiquement parlant, c'est un lien fort entre le pays et les ports des autres États côtiers du pays, voire des pays européens... La ville doit donc se doter d'un projet urbain qui met l'accent sur l'aménagement de son littoral et de son littoral et la mise en valeur de ses richesses...



Chapitre VI

APPROCHE ANALYTIQUE

Méthodologie de la démarche

Introduction

Approche systémique

Approche paysagère

Situation de la zone d'étude

Délimitation de la zone d'étude

Analyse des états des lieux

Introduction

L'urbanisation de la seconde moitié du siècle a modifié le paysage beaucoup plus radicalement. Le volume de la structure, la méthode d'installation et la technologie utilisée indiquent l'espacement. La méthode récente d'urbanisation semble remettre en cause les moyens d'analyse qui peuvent l'expliquer en rompant avec la logique de la ville traditionnelle.

Face à cette complexité, un premier but que pourrait s'assigner l'analyse urbaine serait d'aider à comprendre, pour le simple plaisir d'une découverte, d'une comparaison, d'un dessin, d'une promenade. Mais à ce premier objectif indispensable - pour comprendre les villes il faut les considérer avec plaisir -, se mêle vite une autre ambition : participer modestement à l'élaboration d'une connaissance en mêlant, de manière impure, l'approche historique, la géographie, le travail cartographique, l'analyse architecturale, l'observation constructive et celle des modes de vie²⁴.

Ainsi, nous prioriserons la planification de l'inventaire actuel de la zone d'étude selon une approche historique qui marque le cours du développement urbain, ainsi qu'une approche systémique et paysagère pour analyser, comprendre et travailler avec la structure urbaine à l'étude.

Approche systémique:

La systémique: essai de définition

Née aux États-Unis au début des années 1950 et connue et pratiquée en France depuis les années 1970, l'Approche systémique est une nouvelle discipline qui combine des approches théoriques, pratiques et méthodologiques liées à l'étude de ce qui est jugé trop difficile à étudier. Une approche réductionniste. Cette approche a déjà trouvé de nombreuses applications en biologie, écologie, économie, thérapie familiale, gestion d'entreprise, urbanisme, aménagement du territoire, etc.

Il s'appuie sur une compréhension concrète de plusieurs concepts tels que les systèmes, les interactions, les retours d'expérience, les réglementations, les organisations, le but, la vision globale, l'évolution, etc.

²⁴**Philippe Panerai**, livre : *Analyse urbain*, Edition Parenthèse. Collection Eupalinos, page04.

La Systémique: un savoir

Pour comprendre la complexité, le système fait référence à un certain nombre de concepts spécifiques qui peuvent être regroupés comme suit :

Quatre concepts de base de la Systémique :

La complexité:

Ce concept représente toute difficulté de compréhension (flou, ambiguïté, imprévisibilité, ambiguïté, aléatoire) qui conduit à un manque d'information chez l'observateur dû à la perception d'une réalité complexe.

Le système:

La définition "**large**" donnée par Jacques Lesourne ²⁵: «un système est un ensemble d'éléments interagissant dynamiquement».

La définition "**étroite**" donnée par Joël de Rosnay²⁶:«*un système est un ensemble d'éléments en interaction dynamique, organisé en fonction d'un but* ». Cette définition met l'accent sur la finalité ou le but poursuivi par le système.

De nombreuses typologies des systèmes ont également été proposées par les chercheurs:

- Systèmes ouverts / systèmes fermés sur leurs environnement.
- Systèmes naturels / artificiels/ sociaux.
- Systèmes organisés hiérarchiquement / systèmes en réseau.

La globalité:

C'est une propriété des systèmes complexes qui se traduit souvent par "le tout est supérieur à la somme de ses parties". Selon cela, vous ne pouvez pas vraiment connaître un système sans considérer l'ensemble. Cette globalité renvoie à la fois à l'interdépendance des éléments du système et à la connectivité de l'ensemble.

²⁵**Jacques Lesourne** : est un économiste français et directeur de 1991 à 1994 du quotidien Le Monde.

²⁶**Joël de Rosnay**: est un scientifique, prospectiviste, conférencier et écrivain français.

L'interaction:

L'un des concepts les plus riches de systématique, ce concept complète le concept de globalité car il se concentre sur la complexité au niveau de base de chaque relation entre les composants d'un système pris deux à deux.

Si ces quatre concepts sont importants, nous avons besoin de connaître d'autres concepts qui opèrent plus directement pour commencer l'étude de notre méthode.

La finalité:

Dans la définition restrictive de Joël de Rosnay, chaque système poursuit son but ou sa finalité. Dans le cas de systèmes humains ou conçus par l'homme, on parlera aussi de projets. (À laquelle on peut rattacher les notions de projet et de but).

La rétroaction:

Un système ou un sous-système dans lequel une transformation se produit a une variable d'entrée et une variable de sortie. Les entrées sont affectées par l'environnement du système et les sorties sont le résultat de l'activité interne. On l'appelle boucle de rétroaction (feed-back en anglais).

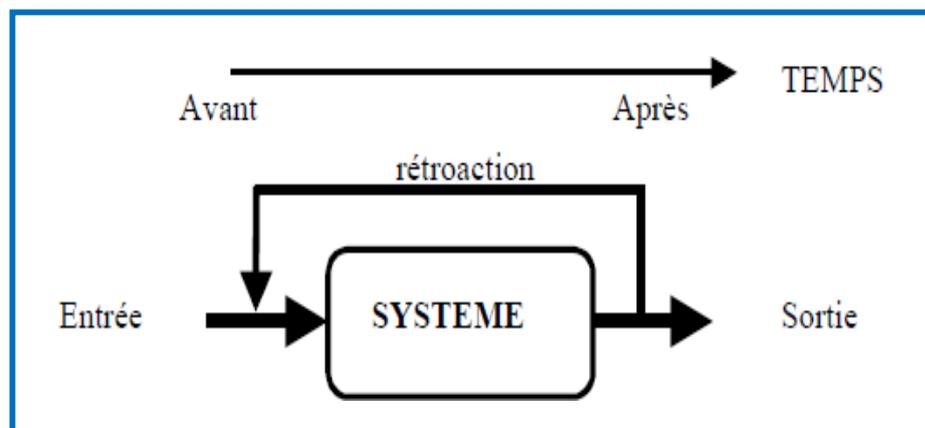


Figure 48:Schéma représente le mécanisme de la rétroaction.

Source: Groupe AFSCET.

L'approche paysagère

Introduction:

La méditation sur la ville, aussi ordinaire soit-elle, peut être un plaisir particulier. Comme l'architecture, une ville est une structure d'espace, mais à plus grande échelle, elle n'est perçue que sur une longue période de temps. Ainsi, bien que le design urbain soit un art transitoire, des séquences limitées d'autres arts comme la musique sont rarement disponibles. Dans d'autres cas et dans d'autres, la séquence est inversée, interrompue, supprimée ou tronquée. À chaque instant, il y a plus que ce que l'œil peut voir, plus que l'oreille ne peut entendre, il y a un cadre ou une vue qui attend d'être explorée. Bien sûr, rien n'est vécu en soi, mais c'est toujours vécu en relation avec l'environnement²⁷.

Définition de l'approche paysagère: C'est une approche qui considère l'espace, selon un rapport de communication de l'homme et de l'espace à travers une perception visuelle. Elle développe ses propres outils et cadres en parfaite liaison avec des phénomènes de perception²⁸.

Définition du paysage urbaine:

Une première définition peut être prise chez Sylvie Rimbart²⁹ : « Le paysage urbain est fait d'un assemblage de formes dont chacune est porteuse de significations et ces dernières sont hiérarchisées. C'est ainsi que ces formes-signes émettent des signaux qui ne sont pas tous perçus au même niveau »³⁰. Certes, mais cela ne nous dit rien sur la spécificité du paysage urbain. Les autres paysages, en dehors des villes, sont aussi des assemblages de formes qui ont un sens, qui possèdent une hiérarchisation, et qui sont différemment perçus. De même, on cherche à montrer la spécificité du paysage urbain par l'idée de personnification : « Quand on dit qu'une cité est triste, grise, ensoleillée,

²⁷Kevinlynch, livre :the image ofthe city, Edition:The M.I.T.

²⁸<https://fr.slideshare.net/HaniaZazoua/approche-paysagiste>.

²⁹Sylvie Rimbart: Docteur en géographie (StrasbourgI, 1972).Spécialiste de la méthodologie cartographique et de la géographie du comportement .Il a été géographe au Ministère des affaires étrangères et cartographe au journal "Le Monde".

³⁰RIMBERTS, 1973, Op.Cit. Page16.

dynamique ou conservatrice, on lui donne des qualificatifs comme à un individu »³¹.

Les visionnaires paysagistes :

L'approche paysagère est décrite dans (Image of the City, 1960) de KEVIN LYNCH. Ici, il a pris et développé la théorie de GYÖRGY KEPES (Language of Vision, 1944) et l'a également expliquée dans le livre de GORDON Cullen (Urban Landscape, 1961).

Voici les notions mises en évidence, Principes de base de la méthode, selon Kevin Lynch dans «L'image de la cité»:

La lisibilité:

C'est la clarté incomparable du paysage urbain et la facilité à mettre en valeur les éléments de la ville et à la structurer en un plan cohérent. Cette clarté nous permet d'explorer les repères sensoriels et les souvenirs, assurant la sécurité émotionnelle de nos occupants.

L'imagibilité :

C'est la qualité de l'objet qui évoque une image forte chez l'observateur. Du fait de la continuité de la structure et de la clarté des éléments, une ville à fort imagibilité (apparence, visibilité ou lisibilité) paraît bien bâtie et se démarque nettement. Il attire les yeux et les oreilles pour augmenter leur intérêt et leur engagement. Des moyens symboliques (cartes) peuvent être utilisés pour enrichir les images et entraîner les observateurs à mieux percevoir la réalité. Et cela affecte la forme de l'environnement.

Structure ,identité et signification:

Les trois composantes d'une image mentale sont l'identité (ce qui rend reconnaissable), la structure (relation spatiale d'un objet à un observateur) et la signification réelle ou émotionnelle (la signification d'une ville varie considérablement.). Il vaut mieux le laisser évoluer sans le diriger). Les images de guidage doivent être claires et complètes (permettant ainsi une variété d'options d'action), ouvertes (réglables) et livrables.

³¹BAILLYA, 1977, La perception de l'espace urbain, Paris, Centre de Recherche d'Urbanisme, page24.

Eléments physiques clés:

Certains types de propriétés physiques jouent un rôle clé dans le contenu de ces images génériques. K. Lynch a suggéré que ces caractéristiques pourraient être classées en cinq éléments remarquables d'un paysage urbain :

Les parcours:

Ce terme semble être préféré au terme « progrès », souvent utilisé dans un sens favorable et pittoresque. Cependant, ce parcours n'est pas seulement une série d'aventures touristiques, il se déroule dans un espace plus ordonné ou plus simple, comme un tronçon de rue ou de boulevard qui forme un itinéraire important. Leur identification a rendu accessible pour la première fois le paysage urbain, ce qu'il sera intéressant de comparer avec ce que nous ont révélé les études de croissance. À cet égard, les routes principales suivent souvent les plus anciennes.

Les nœuds:

Ce sont des points stratégiques dans le paysage urbain, la convergence ou l'intersection de plusieurs itinéraires, ou des points discrets ou des points spécifiques dans le tissu. Comme dans le cas des chemins, l'identification des chemins ne correspond pas nécessairement à la perception d'éléments morphologiques simples, d'espaces bien délimités. Elle ne doit pas non plus être confondue avec l'identification des lieux basée uniquement sur des critères d'utilisation ou des données symboliques. Cela montre bien les difficultés d'une approche visuelle qui découle d'une analyse objective de la forme et de l'agencement et d'une reconnaissance qui ne manque jamais d'expérience sociale.

Les limites:

Ce sont les limites caractéristiques du secteur et indiquent visuellement l'achèvement. Ils peuvent être formés par découpe de tissus : boulevards, parcs de canaux, viaducs, voies ferrées ; changements tangibles dans le bâtiment; Souvent, comme les pauses de repos, les limites sont fusionnées avec les barrières de croissance logiques (précédentes ou présentes) car elles sont des facteurs importants dans la formation des tissus.

Les repères:

Il s'agit généralement d'éléments architecturaux, d'édifices exceptionnels, de monuments ou de parties de monuments ayant reçu une forme particulière facilitant leur identification. Cependant, les places, les carrefours, les places, les ponts, les châteaux d'eau et les montagnes sont également des points de repère. Ils peuvent planifier des parcours,

CHAPITRE VI : APPROCHE ANALYTIQUE

marquer des nœuds, caractériser des secteurs ou s'isoler facilement de zones identifiées. Ils peuvent également être combinés entre eux dans des systèmes monumentaux ou picturaux.

Le secteur:

Certaines des zones urbaines confirmées dans le monde. Les secteurs peuvent correspondre à des régions morphologiquement homogènes (représentées par des variantes d'un type ou d'un type adjacent) ou, à l'inverse, à des régions hétérogènes. Il peut avoir une ou plusieurs bordures nettes (bords détectés) ou il peut se retrouver avec des stries floues. Il peut couvrir les mouvements et les nœuds ou se trouver séparément. En termes de pratique urbaine, il peut accueillir la notion de quartier ou proposer un tout autre découpage. C'est pourquoi la traduction de "quartier", le plus souvent suggérée par des voisins, nous semble source de confusion. Notons enfin que seuls des secteurs distincts avec des ambiguïtés, des lacunes et des vides sont clairement distingués dans les villes.

Situation de la ville de Mostaganem :



Figure 49: Situation de la ville de Mostaganem.

Source: fr.wikipedia.org

La wilaya de Mostaganem est située Sur le littoral Ouest du pays, elle dispose d'une façade maritime de 124 km. Le Chef-lieu de la wilaya est situé à 365 km à l'Ouest de la capitale et 80 km à l'est d'Oran. Elle couvre une superficie de 2269 km².

Elle est limitée:

- A l'Est par les wilayas de Chlef et Relizane.
- Au Sud par les Wilayas de Mascara et Relizane.
- A l'Ouest par les Wilayas d'Oran et Mascara.
- Au Nord par la Mer Méditerranée.



Figure 50: Vue sur la ville de Mostaganem .

Source: Ouest tribune.

Situation de la zone d'étude:

Situation de la zone d'étude par rapport à Mostaganem : Notre zone d'étude se situe au nord-ouest de la ville de Mostaganem à un peu plus de 1 km elle profite d'une situation géostratégique assez intéressante, en étant face à la mer et proche du centre-ville. La zone d'étude jouie d'une position géostratégique et intéressante en étant une espace d'articulation et de jonction entre le centre-ville et le port, il se délimite:

- Au Nord par le Port.
- Au Sud par la rue Benhadou Mohamed.
- A l'Est par Oued AIN SEFRA.
- A l'Ouest par Bd MUFTI BENKARA MOSTAFA.

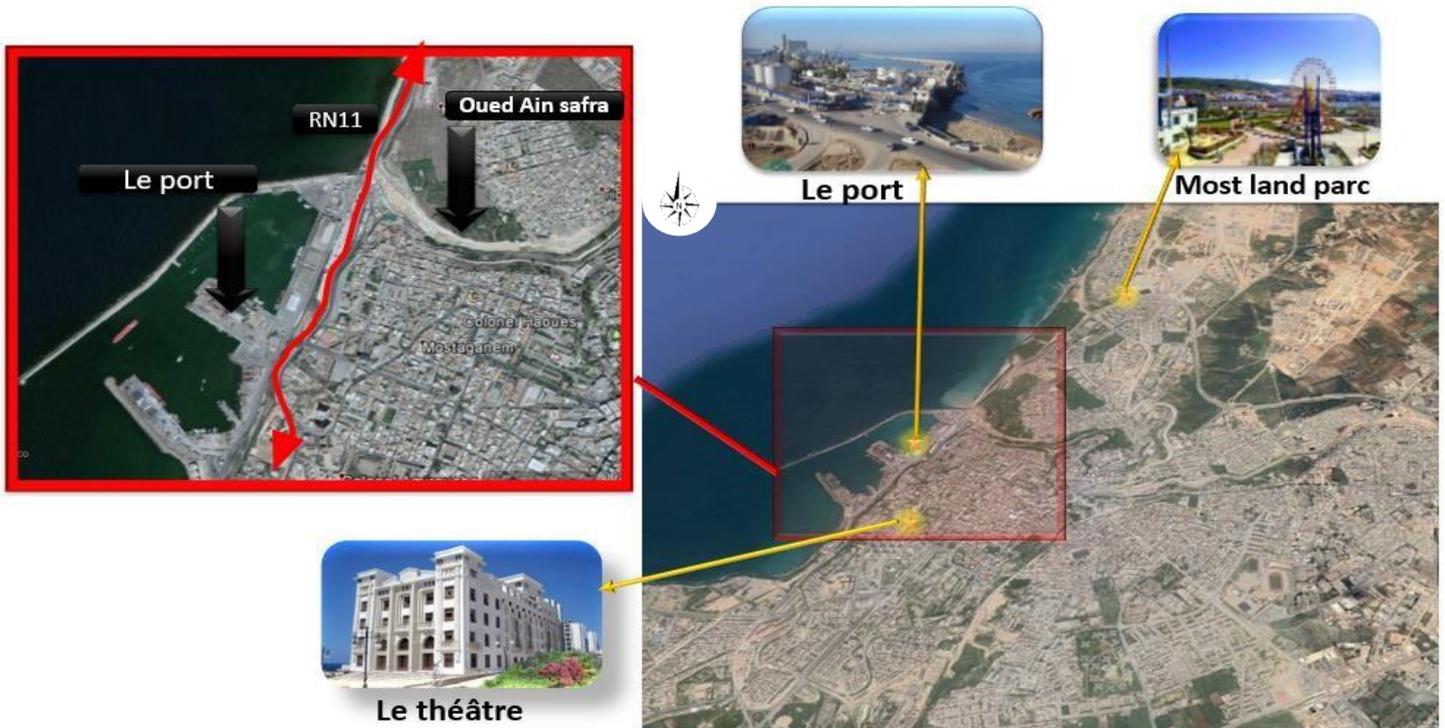


Figure 51: Situation de notre zone d'étude.

Source: Auteur.

Délimitation de la zone d'étude:

Notre zone d'étude s'étend du port de Mostaganem qui se situe dans la partie Est du golf d'Arzew, avec une latitude de: $35^{\circ}56'$ Nord et une longitude de: $00^{\circ}05'$ Est, la zone est limitée par :

- **Au Nord:** la mer méditerranéenne (limite naturelle).
- **Au Sud :** la rue Benhadou Mohamed.
- **A l'Ouest:** Bd MUFTI BENKARA MOSTAFA.
- **A l'Est:** l'oued Ain Sefra (limite naturelle).

Analyse des états des lieux:

Notre zone d'étude est caractérisée par deux éléments principaux:

1. La partie urbaine: Forte présence d'habitats collectifs et individuels.

2. La partie portuaire: c'est la partie dédiée au port et ses activités.

Nous pouvons distinguer alors, six(06) activités dominantes:

- **L'habitat :** La plupart des caractéristiques urbaines existantes de la zone d'étude sont des zones résidentielles (par exemple, des plateaux marins), qu'il s'agisse d'habitats, d'habitats collectifs ou semi-collectif.
 - **L'activité industrielle_:** c'est une fonction qui dégrade la qualité de l'image du quartier, la présence de dix-sept (17) hangars et d'une clôture crée une rupture entre le paysage urbain et celui de la mer.
 - **Les équipements publics:** il s'agit de deux équipements scolaires, école primaire et CEM.
 - **Les équipements de services:** c'est le cas d'un musée de Moudjahid et quelque restaurant.
 - **Le commerce:** se fait remarquer dans la partie Nord du fragment (quelques petites activités commerciales de proximité) mais le plus souvent dans d'autres parties.
 - **L'activité portuaire :** c'est des espaces spécialisées au niveau des deux bassins du port dédiés au stockage, chargement et déchargement des voyageurs et marchandises.

Etat des hauteurs:

La hauteur dominante varie entre $R+1$ et $R+3$. Nous constatons ainsi:

- RDC, R+1 pour les habitats individuelle.
- R+2 pour les équipements éducatifs et culturels.
- R+10 pour les habitats collectifs.

Systeme viaire:

Le système viaire est le lien entre les différents éléments de la zone d'étude.

Nous avons distingué trois grands systèmes:

- Système en boucle.
- Système quadrillage.
- Système en fausse résille.

Circulation:

Cette zone est mécaniquement bien desservie le long de la frontière puisqu'elle est bordée Par:

- Le boulevard de MUFTI BENKARA Mostafa.
La route nationale N11 reliant entre le port et le centre-ville de Mostaganem.

Accessibilité:

La zone d'étude est accessible par:

- La RN°11 menant vers Oran.
- Le boulevard de MUFTI BENKARA Mostafa qui mène vers le centre-ville.
- Autre rues tertiaire qui séparant entre les parcelles.

Typologie des ilots :

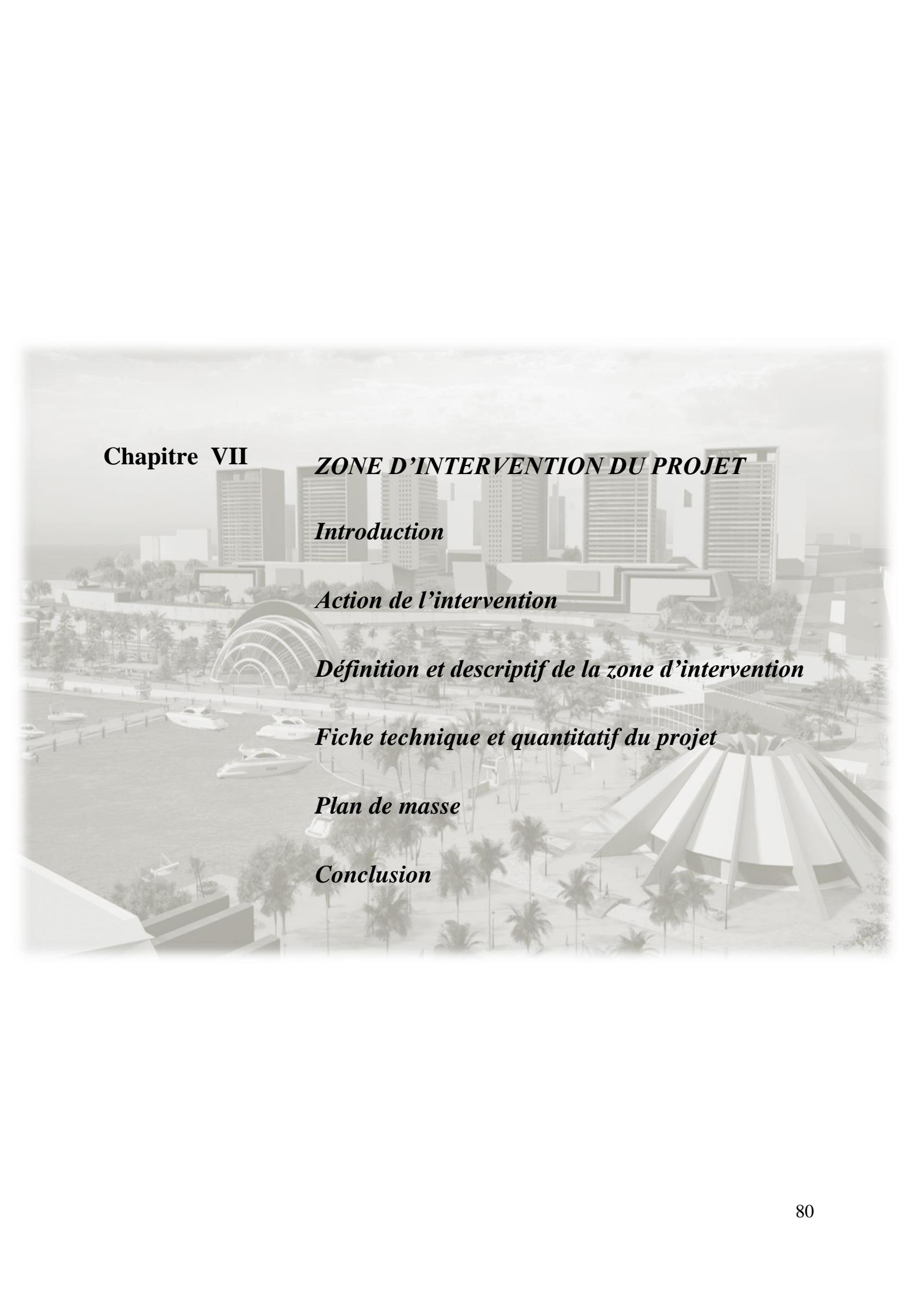
La ville de Mostaganem se caractérise par une forme radio-centrée incarnée par les éléments environnants qui relient les quartiers, ces derniers renforcés par une série d'interpénétrations, et cette disposition met en évidence l'histoire évolutive de la structure urbaine de la ville Mostaganem.

La zone d'étude, représente un enclavement du a une structure héritée de l'époque coloniale, il était considéré comme un faubourg.

Au niveau de la zone d'étude, l'îlot occupe une surface assez importante et est distinct et constitué de bâtiments isolés au milieu d'un champ dont l'alignement est perturbé et souvent rempli de murs de clôture qui forment une rupture dans le paysage urbain .

Ouais

(04) Types d'îlots façonnés : rectangulaires, triangulaires, trapézoïdaux et autres.

An aerial, grayscale photograph of a modern cityscape. In the foreground, there's a waterfront area with several white yachts docked at a pier. A large, distinctive architectural structure with a curved, ribbed roof is prominent. The middle ground shows a mix of modern buildings and palm trees. In the background, a dense skyline of skyscrapers is visible under a cloudy sky.

Chapitre VII

ZONE D'INTERVENTION DU PROJET

Introduction

Action de l'intervention

Définition et descriptif de la zone d'intervention

Fiche technique et quantitatif du projet

Plan de masse

Conclusion

I. INTRODUCTION :

La plupart des villes du monde imaginent leur renouvellement à partir des rivages maritimes ou fluviaux, et ce n'est pas un hasard ; l'histoire des villes est liée à leurs produits comptabilités avec l'eau : ressource, exutoire, déplacement, transports, limites paysage.

Il est vraisemblable qu'au tournant de chaque époque, le phénomène de l'édification urbaine doit retrouver sa définition standard compatible à ce qui lui échappe. Aujourd'hui, période de retour à des aspects en plus de sensibles après une période plus fonctionnaliste, on essaie de comprendre et de renforcer cette connexion à l'eau. Cette connexion sera au focus du projet urbain, qui faut - il le rappellera différencier projet structurel. Certes des croisements existent entre les deux, mais l'urbaniste, travaille beaucoup en plus d'en amont, dans une autre compatibilité au temps. La création architecturale est en fait l'œuvre d'acteurs bien identifiés, pour s'affirmer, elle doit résister au temps. Il y a un « avant » et un « après » des bâtiments réalisés.

L'objectif principal de notre projet urbain est de créer les conditions favorables au développement de la zone Urbano – portuaire.

Cette valorisation sociale, et touristique de ces zones ne peut se faire indépendamment de la valorisation de l'environnement.

Pour définir un projet partageable, on s'attache à quelques grands principes essentiels

II. Actions de l'intervention :

Les objectifs principaux de cette intervention portent essentiellement à :

- ✓ Diminuer la rupture spatiale et visuelle entre le système urbain et le système portuaire à travers l'intégration des nouveaux équipements à l'échelle de la ville : équipements publics, équipements résidentielles, parking, musée, restaurants.....etc. Ce type d'équipements invite la population mostaganémoise à revaloriser leurs paysages maritimes délaissés.
- ✓ L'implantation des immeubles sera réalisée par le principe d'îlot ouvert dont les objectifs sont :
 - L'aération de la zone d'intervention par les espaces verts et les aires de détente.
 - Le principe de l'îlot ouvert sert à assurer un ensemble de bâtiments indépendants autour d'un espace central qui nous permet de profiter de la vue panoramique à travers des façades orientées.
- ✓ Restructurer la voirie urbaine :

L'opération de désenclavement nécessite aussi une réorganisation du flux mécanique, ce dernier actuellement pose un problème au niveau de la RN11 qui engendre les bouchons durant presque toute la journée causée par l'étranglement de la route et son état dégradé. La solution se résume dans l'élargissement et la modernisation de la RN 11. Ainsi que la création des voiries secondaires et le renforcement de la route du port pour favoriser l'accès au port.

- ✓ Améliorer les conditions de vie des habitants en réhabilitant les immeubles dégradés, l'injection de l'habitat haut standing et l'intégration des espaces verts. Cela facilite la diversité sociale.
- ✓ Préserver et réhabiliter les monuments du site d'une importance historique : le premier bassin du port.
- ✓ Exploiter la vue panoramique en créant un front de mer qui sert à améliorer l'image de la ville.
- ✓ Réaménager le port selon les besoins croissants de la ville de Mostaganem comme étant une ville maritime.

I. Définition et descriptif de la zone d'intervention

A travers diverses analyses et apportant des solutions adaptées à tous les problèmes de l'interface maritime de la ville de Mostaganem, notre délimitation vise à sélectionner une ère d'intervention aux caractéristiques uniques. Basé sur l'emplacement stratégique, d'un point de vue historique, paysager, morphologique et social.

Notre périmètre de recherche se résume à la zone portuaire de Mostaganem, connue sous le nom de "Plateau de la Marine", relativement éloignée mais faisant partie du tissu urbain européen. Le site est situé dans un espace intermédiaire entre le centre-ville et le littoral (le port), c'est un espace isolé qui représente un bâti ancien étroitement lié au tissu urbain existant.

La situation spatiale et sociale très difficile vécue par le site nous a incités à traiter les problèmes de ce segment et à trouver ensuite une solution appropriée pour cet espace urbain ancien.



Figure 52:carte du port

Source : Google Earth

- Légende:**
- ➔ Accès à la partie urbaine
 - ▭ Limite de la zone d'intervention
Surface : (39,63 Ha)
 - ◆◆ Limite du port
 - ▶ Accès principal du port

le port de Mostaganem constitue la voie la plus courte pour l'acheminement des marchandises à destination des régions pétrolières et gazières de Hassi-Messaoud, Hassi-R'mel, Hassi-Berkine et Haoudh-El-Hamra avec une position de 35° 56' Nord et 00° 05' Est. Localisé dans une zone agricole, son hinterland est formé de 12 Wilayas situées au Nord et Sud représentant le quart de l'ensemble des circonscriptions administratives de l'Algérie et le tiers de la superficie du pays. Le port est situé dans le golfe d'Arzew.

FICHE TECHNIQUE

Superficie total: 39,63ha

- Superficie de la partie urbaine : 4,57 ha
- Superficie de la partie portuaire : 26,13 ha
- Surface du 1er bassin : 13,02 ha
- Surface du 2eme bassin : 10,34 ha
- Longueur de la façade maritime : 700m



Figure 53:vue sur le môle de l'indépendance

Source : <http://www.port-mostaganem.dz>

Description Du Projet :

Le plan de masse est une combinaison et une liaison entre différents espaces afin de permettre une bonne circulation.

Le projet obtenu 3 balcon orientée vers la mer pour profiter d'un vu panoramique.

Le projet est repose sur le simple agencement des espaces et la hiérarchisation dans la disposition des différentes fonctions. Le principe de centralité des espaces verts permet l'animation car ces derniers sont des espaces de regroupement et de liaison et de rencontre.

La liaison entre les différents espaces est assurée par des espaces aménagés, espaces verts, et plusieurs circuits.

L'accès principal au port se trouve dans la partie est de port qui est caractérisé par un flux mécanique fort. La position des parkings est bien réfléchié par rapport aux différents accès et circulation du projet.

L'accès automobile est interdit à l'intérieur du mole de l'indépendance sauf en cas d'urgence, ce qui minimise plus au moins la pollution émise par les voitures, et diminuer les nuisances sonores.

I. Renforcement et modernisation de la structure viaire :

Le tableau ci-dessous représente les différentes interventions sur les voiries existantes sur la zone d'intervention ainsi que les voiries créent :

Routes	Voie existante	Voie projeté	Etat final	Longueur final	Largueur final
RN 11	×		Voie modernisée et renforcées	Longueur total : 418 km Longueur dans notre zone d'intervention : 1.1 km	Dans notre zone d'intervention 15 m
La route du port		×	Voie modernisée et renforcées	1 km	15 m

CHAPITRE VII :

ZONE D'INTERVENTION DU PROJET

Le boulevard de Ben Kara Mustapha	×		Voie modernisée et renforcées	265 m	35m
Routes tertiaires	×		Voie renforcés	800m	10 m
Routes tertiaires		×	Voie projeter	100m	8 m

Des nouvelles fonctions architecturales :

	Surface	observations
1	Surface d'intervention brute 39,63 Ha	La surface d'aménagement brute est la surface qui englobe : 1. La plateforme portuaire au niveau du premier bassin (surface nette) 2. Le bassin 3. La partie urbaine (Voire plan délimitation figure 41 pages 74)
2	Surface d'intervention nette 10,50 Ha	-La plateforme portuaire au niveau du premier bassin (surface nette)

Equipement proposé :	Surface	CES	Observations
Hôtel	9160m ² (3100 m ²)	0,3	En pris au sol avec espace non construit suivant l'Hôtel (L'hébergement : (Chambres ...). - Administration : (Bureaux, Salles de réunions...). - Fonctions sportives et de loisirs: (Salle de jeux salle de gymnastique...).

CHAPITRE VII :

ZONE D'INTERVENTION DU PROJET

			<ul style="list-style-type: none"> - Fonctions commerciales : (Foyer, Restaurant...). - Locaux techniques: (Stock nourriture + chambre froide, lingerie, Maintenance et entretien...).
Aquarium	3275m ² (1310m ²)	0,4	<p>En pris au sol avec espace non construit suivant l'aquarium (accueil et les guichets...)</p> <ul style="list-style-type: none"> - laboratoire et atelier - restauration et cafétéria.. -Administration
Musée	3860m ² (1397m ²)	0,36	<p>En pris au sol avec espace non construit suivant le musée (Accueil.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bureau de conservateur. - Salle de conférence. - Exposition permanente. - Exposition temporaire. - Aquarium. - Auditorium.
Pêcherie	5860 m ² (1992m ²)	0,3	<p>En pris au sol avec espace non construit suivant restaurant (Hall d'accueil)...</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bureau de chef. - Bureau de giron. - Cuisine. - Stockage. - Salle des clients. - Vestiaire.
Club nautique	4000 m ² (2200m ²)	0,55	<p>En pris au sol avec espace non construit suivant le club nautique (Hall d'accueil)</p> <ul style="list-style-type: none"> -Piscine olympique -espace de repos -salle de sport -salle de GYM -vestiaire
Centre de loisir	4375m ² (1758m ²)	0,35	<p>En pris au sol avec espace non construit suivant le musée Activités sportives : (salle de gymnase...).</p> <ul style="list-style-type: none"> -Restauration, cafétéria - Activités de loisir : (salle polyvalente, bibliothèque, salle de jeu, salle de musique, salle de lecture...). - Administration : (Bureaux, Salles de réunions...).
Kiosque			- 20 kiosques

CHAPITRE VII :

ZONE D'INTERVENTION DU PROJET

Sanitaire public		- 07 sanitaires publics
Placette		-5 Placette et Espace Attraction
Total :		0.37
circuits cyclables.	/	- Cette piste comporte des espaces de stationnement (40 places).
Les parkings.	/	- 4 parkings à 170 places de stationnement.
Au niveau urbain		Non Bâti 45750m ²
Habitat collectif	Bâti 5040m ²	-06 immeubles -Hauteur : 60m -Nombre des étages : 15 étages -Accueil et hall. - Administration. - Les espaces de vente. - Les espaces de jeux. - Restaurants et cafétérias. - Locaux techniques. - Espaces de stockage.
Centre commercial	Bâti 14010m ²	-Hall d'accueil - Bureau de chef. - Bureau de giron. - Cuisine. - Stockage. - Salle des clients. - Vestiaire.
Restauration	Bâti 1810m ²	-salle de gymnase espace de repos -salle de sport -vestiaire -Restauration, cafétéria
Salle de sport	Bâti 3510m ²	



Figure 54: Plan de Masse



Figure 55: Vue sur l'Aquarium et l'habitat collectif

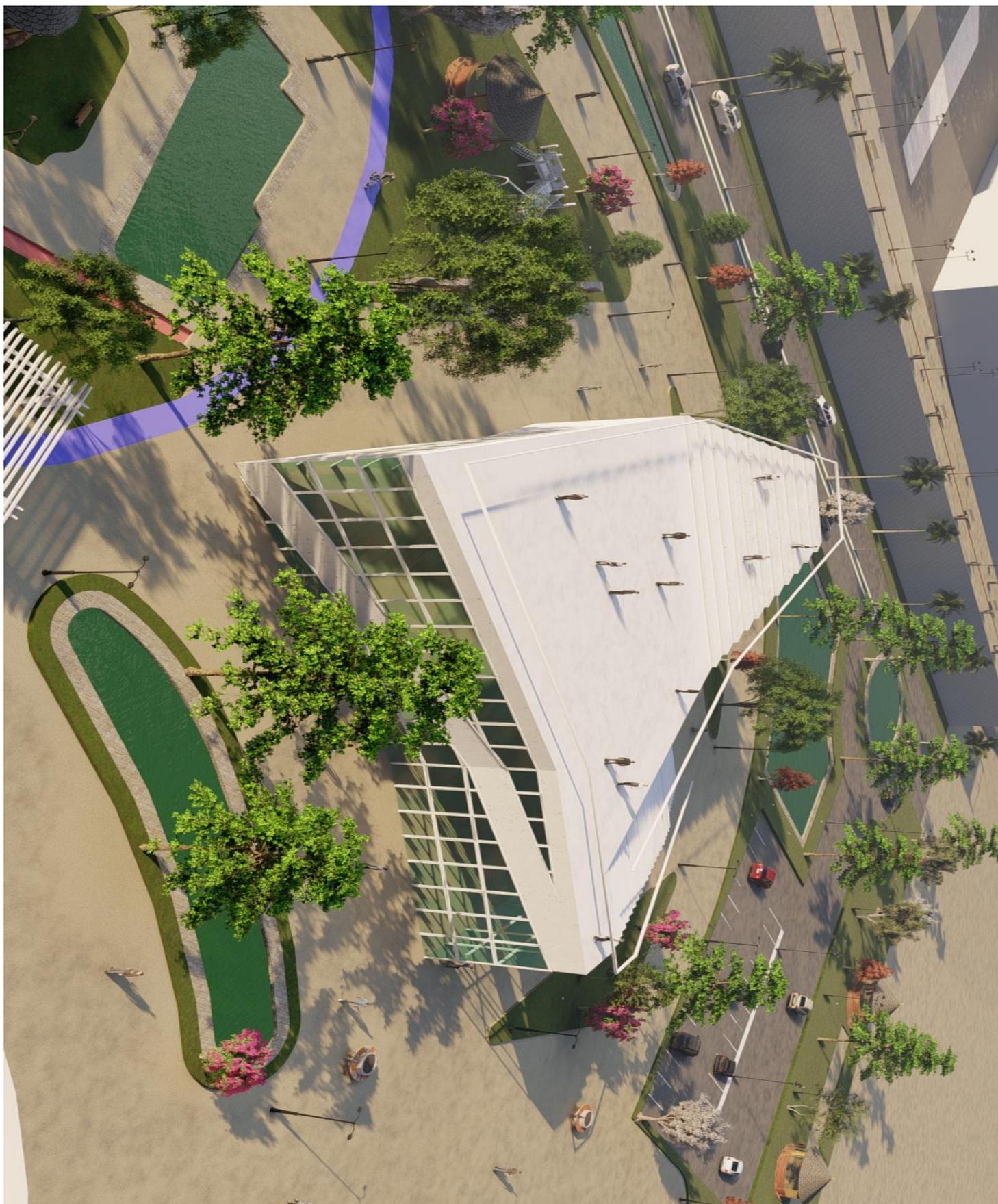


Figure 56: Vue sur le Musée

CHAPITRE VII :
ZONE D'INTERVENTION DU PROJET



Figure 57 : Vue sur le club nautique



Figure 58 : Vue sur le l'HOTEL

CHAPITRE VII :
ZONE D'INTERVENTION DU PROJET



Figure 59 : Vue sur le centre de loisir



Figure 60 : Vue sur les Placettes

CONCLUSION

Aujourd'hui, la politique d'aménagement des villes portuaires a connu de profondes mutations. Ils cherchent à se faire connaître face à la concurrence portuaire mondiale. Face à l'émergence de la fracture ville-port, la reconquête urbaine devient cruciale. Le front de mer est devenu essentiel à l'environnement et à l'esthétique d'une ville marine qui a rencontré de nombreux problèmes. La proximité de l'eau apparaît comme un nouveau mode d'intervention territoriale. Ces nouveaux développements peuvent désamorcer le conflit entre la ville et le port, créer de meilleures conditions de vie et attirer des investissements.

D'autre part, Ces opérations modifient la hiérarchie traditionnelle des espaces urbains et conduisent à l'émergence de nouveaux pôles.

Mostaganem, pour sa part, se trouve à une variété d'options de développement pour empiéter sur les friches laissées par son port. Une fois désenclavés, ces espaces délaissés ont le potentiel de jouer un rôle important dans la vitalité de la ville.

C'est à travers la reconquête de ces espaces que l'on pourra introduire une nouvelle option d'aménagement de la façade mer pour restaurer le rapport entre la ville et le port et rendre Mostaganem plus attractive et compétitive, et Il est possible de préserver son histoire et son patrimoine.

Aménagement de l'espace intermédiaire entre la ville et le port de Mostaganem ; doit faire l'objet d'une réglementation spécifique tenant compte de l'environnement existant. Ce modèle de développement peut faire partie du concept de ville-portuaire.

La réussite de cette reconversion fonctionnelle permet d'attirer les habitants, aussi bien que les réintégrer pleinement à l'espace maritime, et d'en faire de ce dernier une nouvelle attractivité.

RECOMMANDATIONS :

1. Le site d'intervention de par sa fragilité nécessite une prise en charge environnemental dans le cadre de la réglementation du développement durable.
2. La réglementation est un aspect à prendre en considération par rapport à la nature du projet et sa situation.
3. Réduire la rupture au niveau de l'interface devrait combiner la hauteur, la volumétrie et l'orientation des bâtiments à aménager, y compris les espaces publics ouverts qui devraient s'orienter sur le port. Autant d'éléments sur lesquels intervenir pour optimiser l'intégration des sites d'interface ville-port avec le contexte urbain immédiat et les espaces portuaires et naturels existants.
4. Améliorer l'accessibilité est un moyen pour libérer les espaces et les développer, qu'ils soient urbain ou portuaire.
5. La création de circuits piétons et cyclistes de promenade avec accès à des points de vue naturels ou artificiels du port : construction de belvédères, accès aux toits terrasse de certains entrepôts telle que le musée, etc.
6. La prolongation de la trame urbaine existante (routière) vers le territoire ville- port en développement est un moyen d'intégrer les sites portuaire délaissés à la structure urbaine.

BIBLIOGRAPHIE:

1/-Les ouvrages:

- | | | | |
|----|---|---|------------------------------|
| 1 | A.I.V.P | Association Internationale Ville-Port, Rotterdam. | Décembre
2005 |
| 2 | article | Ouverture du Tunnel de la Joliette-Fédération
Marseille Centre. | |
| 3 | article | L'histoire du Silo de Marseille, de lieu de
stockage de grains à salle de spectacle. | |
| 4 | BAUDOIN
T, COLLIN M | Communauté portuaire et place maritime
havraise, Rapport, Laboratoire d'Histoire
_Maritime/Université Paris IV, Port Autonome du
Havre, 88p. | 1990 |
| 5 | BONIFAY
(M.) et
PELLETIER
(J.P.) | coll. - Eléments d'évolution des céramiques de
l'Antiquité tardive à Marseille d'après les fouilles
de La Bourse (1980-1981). RANarb, 16, pp.
285-346. | 1983 |
| 6 | BONILLO
Jean-Lucien | Exposition du 2 juin au 11 août 2007 par
Architecte et historien Commissaire de
l'exposition (Archives départementales des
Bouches-du-Rhône) | 2 juin au
11 août
2007 |
| 7 | Corbin Alain
Guide | Le territoire du vide Paris, Éditions Aubier | 1988 |
| 8 | touristique
d'Oran | Spot communication Oran | 2010 |
| 9 | HAYUTH Y | The port-urban interface: an area in transition.
New York. Areal°14, 224p. | 1982 |
| 10 | LAURENT p. | Ports Maritimes Les Algériens ingénieure des
ponts de chaussées | |
| 11 | LESPEL René | Oran, Etudedegéographieetd'historieurbaines,
Edition
Bel Horizon, (1938) ,500 page. | (1938) |
| 12 | MICHELET
Jules | Le territoire du vide Paris, Éditions Aubier | 1988 |
| 13 | MOUSSAOUI
Rabia | Directrice de la Culture (Wilaya d'Oran)
Livre d'Oran et le quartier de sidi el houari. | |
| 14 | SVPM | Société du Vieux-Port de Montréal Étude
publique du bilan De la stratégie de
développement économique de la Ville de
Montréal Réussir Montréal | 2005-2010 |

2/-Mémoires et thèses :

- 1 *BENHENDA Asma & BEROKHROKH Amel* *REHABILITATION DE L'INTERFACE URBANO PORTUAIRE Cas du vieux port d'Oran.2014/2015 (Univ. De Mostaganem).*
- 2 *Boubacha, E., D, DAVOULT* *1997. Ville et port ; mutation et recomposition note de Synthèse et de bibliographie .Paris. Les éditions villes et territoires.*
- 3 *Chaline Ci* *Ces ports qui créèrent des villes. Edition Le Harmattan .1994.*
- 4 *CHALINE Claude* *1994. Ces ports qui créent des villes. Paris. Le Harmattan.*
- 5 *Emmanuel BOUBACHA* *1997. Ciudadady Puerto Aucune entrée de table d'illustration n'a été trouvée., Ville et port: mutation sert compositions .Editions Villes& Territoires.*
- 6 *HADEF Rachid* *Quel projet urbain pour un retour de la ville a la mer ? Mémoire de magistère à skikda.2007/2008*
- 7 *HAMMA Walid* *Intervention sur le patrimoine urbain ; acteurs et outils Le cas de la ville historique de Tlemcen, Mémoire de Magister en Architecture, 2010/2011.*
- 8 *Hayuth Y* *1988. Changes on the: a model based approach, revitalizing the waterfront. London. Edition Belhaven.*
- 9 *Magali Henry* *Mémoire de licence : Villes portuaires en mutation (les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euro méditerranée).2006.*
- 10 *MERALET NADJET& BENHARRAT SOUMIA* *Clivage ville –port mostaganemois : Vers une cohabitation entre les deux entités.2018/2019(Univ. De Mostaganem).*
- 11 *PAUL LANDAUER, JEAN-AIME SHU* *Mémoire sur l'obsolescence portuaire.2014/2015.*

3/-Site internet et revus :

- 1- [Anglicisme — Wikipédia \(wikipedia.org\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Anglicisme)
- 2- www.marseille-port.fr
- 3- www.skyscrapercity.com
- 4- www.marseille-port.fr
- 5- www.detail-online.com
- 6- <https://madeinmarseille.net/>
- 7- www.fashionnetwork.com
- 8- www.la-croix.com
- 9- <https://www.marseille-centre.fr/>
- 10- www.port-oran.dz
- 11- www.vieuxportdemarseille.fr
- 12- www.marseille-sur-web.fr

Liste des figures :

Figure 1: Système ville-port fin du 20e/21e siècle.....	9
2: Schéma représentatif du clivage ville/port.....	11
Figure 3: Schéma représentatif des causes du clivage.	12
Figure 4: Schéma représentatif des causes du clivage.	14
Figure 5: Schéma représentatif du fonctionnement du Port.....	14
Figure 6: Schéma représentatif de causes du clivage.....	17
Figure 7: Schéma représentatif de la non-cohabitation ville/port.....	18
Figure 8: Schéma représentatif du déphasage de centralité ville/port.....	19
Figure 9: Vue générale sur le port de Marseille.....	24
Figure 10: Vue générale sur le port de Marseille.....	25
Figure 11: Master plan de l’Euro-méditerranéen : quartier de la Joliette et d’Arenc .	26
Figure 12: Bassins Est - port de proximité en Méditerranée.....	27
Figure 13: Bassins Ouest-port mondial pour l'industrie et la logistique.	28
Figure 14: Schéma représentatif de la réaffectation des bassins.....	29
Figure 15: Euromed Centre Marseille.....	30
Figure 16: Le tunnel de la Joliette.....	31
Figure 17: La tour CMA CGM du projet Euro-méditerranéen (Marseille).	32
Figure 18: Le «Muséum », jumelé au Fort Saint-Jean.	33
Figure 19: Les ilots d’arenc.	34
Figure 20: Les terrasses du port de Marseille.	34
Figure 21: Photos aériennes de Vieux-Port de Marseille avant et après le projet de l’aménagement	35
Figure 22: Carte de situation du Vieux-Port à Marseille	36
Figure 23: Plan des aménagements prévus du Vieux-Port	37
Figure 24: Plan des aménagements de qualité sur les boulevards et les places urbains	37
Figure 25: Réorganisation des différents modes de déplacement.....	38
Figure 26: Un plan de déplacement en cohérence avec l'aménagement du Vieux-Port	39
Figure 27: photo montrant le vieux port comme Une œuvre d'art.....	39
Figure 28: photo montrant le vieux port comme Une œuvre d'art.....	40
Figure 29: photo montrant la minéralité du Vieux-Port retrouvée.....	40
Figure 30: la programmation de la zone.	42

Figure 31:Port de Barcelone.....	43
Figure 32:mise en scène mise en récit d'un port touristique, 2004.....	46
Figure 33:mise en scène mise en récit d'un port touristique, 2004.....	47
Figure 34:World Trade Center au port de Barcelone.....	48
Figure 35:World Trade Center au port de Barcelone.....	49
Figure 36:Ones, 2008.....	50
Figure 37:Situation de la ville de Mostaganem	59
Figure 38:Mostaganem vers 1830, par A. Genet.	60
Figure 39: petit port à sidi Lakhdar.....	61
Figure 40:Port de pêche de Salamandre.....	62
Figure 41:Photo aérienne de la zone d'étude	62
Figure 42:Port de Mostaganem	63
Figure 43:Le port de Mostaganem en 1960 Source : www.delcampe.net	64
Figure 44: carte de Premier débarcadère en bois	65
Figure 45:Carte de l'évolution du port de Mostaganem	65
Figure 46:carte de construction de 1er bassin en 1904	66
Figure 47:Naissance du 2ème bassin	66
Figure 48:Schéma représente le mécanisme de la rétroaction.	71
Figure 49:Situation de la ville de Mostaganem.	75
Figure 50:Vue sur la ville de Mostaganem	76
Figure 51:Situation de notre zone d'étude.	77
Figure 52:carte du port.....	84
Figure 53:vue sur le môle de l'indépendance	85
Figure 54:Plan de Masse	90
Figure 55: Vue sur l'Aquarium et l'habitat collectif.....	91
Figure 56:Vue sur le Musée	92
Figure 57 : Vue sur le club nautique	93
Figure 58 : Vue sur le l'HOTEL	94
Figure 59 : Vue sur le centre de loisir	95
Figure 60 : Vue sur les Placettes	96