



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique
جامعة عبد الحميد ابن باديس مستغانم
Université Abdelhamid Ibn Badis de Mostaganem
كلية العلوم والتكنولوجيا
Faculté des Sciences et de la Technologie



N° d'ordre : M...../ARCH/2017

MEMOIRE DE FIN D'ETUDE DE MASTERACADEMIQUE

Filière : Architecture et urbanisme

Spécialité : Habitat et Projet Urbain

Thème

**Projection d'un ensemble résidentiel et d'affaires
Pour une réinterprétation de l'interface portuaire
« Cas du port de Mostaganem »**

Présenté par :

1. Mr. Bendref Omar.
2. Mr. Benmehal Ismael.
3. Mr. Benslimane Mohamed El-Amine.

Soutenu le 24/ 05 / 2017 devant le jury composé de :

Président : M^{me} Kouri.

Examineur :

- Mr Benyagoub.
- Mr Taibi.

Encadreur : Mr MEGUEDAD Mohamed El Fadil.

Année Universitaire : 2016/ 2017

Remerciements :

Nous remercions le bon Dieu le tout puissant de nous 'avoir accordé volonté, courage et patience pour mener à terminer ce travail.

Nous tenons tout particulièrement à remercier notre encadreur M^r **MEGUEDAD** Mohamed El-Fadil grâce à qui on a découvert ce thème de recherche et pour nos fait profiter de ses précieux conseils et connaissances tout en nous offrons la liberté Scientifique, nous voudrions lui témoigner nos gratitude.

Nos vifs remerciements vont également aux membres du jury pour l'intérêt qu'ils ont portés à nos recherche en acceptant d'examiner ce modeste travail et de l'enrichir par leurs remarques.

Nous tenons à remercier toutes les personnes de tous les organismes ayant aidé à l'élaboration de ce travail principalement dans la collecte des données

Enfin, on adresse nos sincères remerciements Nos familles et nos proches et à tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à l'élaboration de ce travail de recherche.

SOMMAIRE

		Page
Chapitre I	Chapitre introductif	04
	<i>préambule</i>	
	<i>Introduction générale</i>	
	<i>Problématique : Le défi Ville-Port</i>	
	<i>Hypothèses et perspectives</i>	
	<i>Démarche et méthodologie</i>	
Chapitre II	Chapitre analytique	07
	<i>Mostaganem ville portuaire par excellence</i>	
	<i>Mostaganem, développement et urbanisme</i>	
	<i>Le port de Mostaganem, genèse et développement</i>	
	<i>Etat des lieux</i>	
	<i>L'analyse thématique</i>	
Chapitre III	L'interface urbano-portuaire & Façades maritimes	51
	<i>Rupture Ville-Port, une réalité et des solutions</i>	
	<i>La réconciliation entre la ville et le port</i>	
	<i>Ville et port, nouvelles relations spéciales et fonctionnelles</i>	
	<i>La politique algérienne en matière d'aménagement côtier</i>	
	<i>Façade Maritime</i>	
Chapitre IV	Attractivité, Détente & Tourisme d'affaire	61
	<i>Le boom de l'attractivité</i>	
	<i>Connaître l'attractivité par sa mesure</i>	
	<i>Le city branding consiste à valoriser l'image</i>	
	<i>Loisir et détente</i>	
	<i>Le tourisme d'affaire un atout majeur pour l'économie.</i>	
Chapitre V	Règlementation au niveau du littoral Entre préservation et contraintes	65
	<i>La loi relative à l'aménagement et l'urbanisme.</i>	
	<i>Loi Relative à la protection Et à la valorisation du littoral.</i>	
Chapitre VI	Cas d'application, Approche Conceptuelle.	69
	<i>Les grandes lignes de programme du projet</i>	
	<i>Descriptif du projet</i>	
	<i>Principe d'aménagement</i>	
	<i>Schéma d'aménagement</i>	
	<i>Volumétrie</i>	
	<i>Recommandations</i>	
	<i>Conclusion</i>	
	<i>Bibliographie</i>	

Chapitre I : Chapitre introductif

1)-Préambule :

La relation ville port a une grande importance dans la création et la croissance des villes côtières, par rapport à Mostaganem, le port avait un rôle fondamental dans la création de la ville au but d'exporter les richesses du pays vers la France.

Depuis l'indépendance la relation urbano-portuaire a connu un divorce, un disfonctionnement entre les deux systèmes urbain et portuaire, dans son interface, isolant la ville du port et le citoyen de la mer, pourtant l'homme de ces régions a toujours un lien directe avec la mer, au niveau d'économie, transport, et même son psychologie...etc.

L'objectif est d'imbriquer la ville avec le port et le rend visible on cherche aussi la réappropriation de l'interface urbano-portuaire, en parallèle ouvrant la ville vers le monde et attirer les touristes.

2)-Introduction générale :

Les échanges maritimes ont toujours animé l'économie mondiale et de très nombreuses villes sont nées de la présence d'un port. Durant les années qui ont suivi la seconde guerre mondiale, cette alliance a semblé moins solide et la relation Ville/Port a connu des moments difficiles.

De nos jours, des études empiriques démontrent que la séparation physique et fonctionnelle entre villes littorales et ports de commerce n'ont pas partout le même rythme ni la même intensité. On distingue plusieurs types de développement urbano-portuaire. Certaines villes portuaires ont vu leur activité portuaire diminuer voire disparaître, d'autres se sont retrouvées dans une situation d'entre deux malgré des aménagements portuaire modernes et enfin certaines ont poursuivi leurs développement.

La globalisation a dynamisé l'économie du monde en développant les échanges internationaux à une échelle jusque-là inconnue. Les ports sont devenus les lieux privilégiés de concentration et de transformation de la richesse. Ils sont redevenus des outils privilégiés de développement des territoires.

Le port avait toujours cette relation forte avec la ville et le tissu urbain au niveau fonctionnel, économique, social...le degré cette relation vitale entre le port et la ville autrement l'homme et la mer est défini par une interface qui relie ces deux systèmes le port et le tissu urbain.

Le cas d'étude se trouve dans le plateau marin de la ville de Mostaganem, un tissu urbain qui se localise dans l'interface urbano-portuaire avec une surface de 5 hectares entourer par la route nationale N11, l'habitat collectif, l'habitat individuel, équipements administratifs et éducatifs...le site manifeste une fusion de délinquance et d'anarchie, aussi une mauvaise qualité du paysage urbain et de façade maritime.

Dans ce contexte, notre travail vise la question des enjeux, et des paramètres pour une stratégie du renouvellement de l'interface port-ville, et concentre les questionnements qui fondent la problématique de la reconquête des espaces délaissés.

Et vu la complexité du système ville-port, notre but de recherche est d'identifier des paramètres pour une stratégie de renouvellement urbain de l'interface ville-port et de définir une méthode d'analyse

adéquate afin de construire une démarche stratégique qui vise à élaborer un outil d'aide à la décision pour l'aménagement des interfaces ville-port en s'appuyant sur des expériences étrangères.

3)-Problématique :

Au cours de son histoire, la ville de Mostaganem a entretenu des rapports très étroits à la mer, elle a été de tout temps un pôle de croissance économique et un lieu de convergence, son port est le lieu de transit par lequel s'opèrent les relations avec l'outre-mer.

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

Le littoral Mostaganemois, aussi, était le théâtre d'une pratique culturelle exercée par les autochtones, sauf qu'aujourd'hui un ensemble d'évènements ont fait que la ville se détache 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 du Mostaganem doit engager à la reconquête et la régénération urbaine de son interface avec le port, à l'instar de toutes les villes portuaires du monde (Barcelone, Bilbao, Londres, Liverpool, Sydney, Marseille) afin d'y développer de nouvelles fonctions résidentielles et économiques à valeur ajoutée et surtout d'améliorer le cadre de vie des habitants et salariés et de valoriser ainsi l'image de ce territoire, et par-delà, de l'ensemble de la commune.

La mondialisation impose ainsi la transformation de l'ancien port en ville portuaire. Depuis quelques années, le domaine portuaire en Algérie attire de plus en plus l'attention des autorités.

Ceci est confirmé par l'ensemble des études et projets en cours, entre autres le SNAT 2025 avec la proposition d'un schéma directeur portuaire.

Notre travail approchera donc la question des enjeux, du renouvellement urbain de l'interface port-ville, et l'évolution de la relation ville / Port ; Et concentre les questionnements qui fondent la problématique de la reconquête des espaces délaissés.

5)-Objectifs : Les hypothèses

1/ Réduire des effets de l'interface ville-port pour une imbrication systémique.

2/ Intégration des fonctions susceptibles de rapprocher la ville à la mer, et au port en particulier.

3/ Redéfinition de la façade « urbano-portuaire » plus adapté à sa situation géographique.

6)-Démarche et méthodologie :

C'est l'outil scientifique qui nous permet de structurer et d'élaborer notre travail d'une manière correcte et logique sans nous éloigner du cœur du sujet Le processus se subdivise en 5 grands chapitres :

Une analyse urbaine : qui est la lecture générale en élaborant le choix de la ville d'étude et des différentes actions dans lequel notre projet devrait s'inscrire.

Une analyse thématique : c'est une analyse qui portera sur le thème de notre projet, elle permettra d'approfondir nos connaissances et de déterminer les différentes définitions, c'est une étape charnière qui permet le passage vers les chapitres suivants.

Une analyse programmatique : qui nous permet de définir le programme nécessaire pour notre projet.

Une approche architectural : on y trouvera le processus de conception du Projet ainsi que les différentes conclusions tirées des chapitres précédents afin d'arriver à la formation du projet dans son aspect formel et fonctionnel.

Une analyse technique : qui traitera l'aspect technologique du projet on étudiant le système constructif, les matériaux de construction et les différents corps d'état.

Chapitre II : Chapitre analytique

« Le moyen de comprendre la structure de la ville à la fois comme continuité historique d'un processus et comme phénomène partiel d'une telle continuité » ce n'est pas un but en soi mais il s'accompagne d'une analyse des « éléments de la structure urbaine » et des « processus de croissance »

(Panerai)

1)- Mostaganem, développement et urbanisme:

Mostaganem, C'est une ville portuaire de la Méditerranée, située au nord-ouest de l'Algérie, à 363 km à l'ouest d'Alger. Elle est parmi les plus grandes villes de l'ouest du pays après Oran.

Considérée comme la « capitale du Dahra ». Mostaganem est surnommée la « ville des Mimosas ». Elle est également une ville culturelle et artistique importante, foyer de la tariqa El-Alaouiya, implantée dans plusieurs pays et dotée d'un riche patrimoine et d'une création artistique active notamment dans la musique chaâbi.

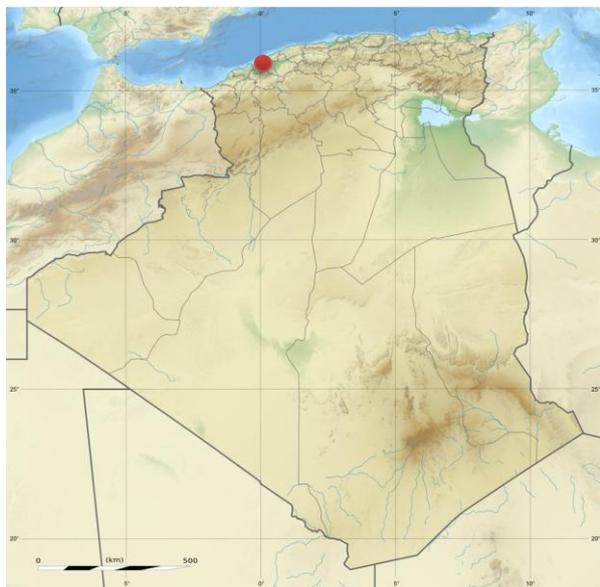


Photo : carte montre la situation par rapport à l'Algérie.

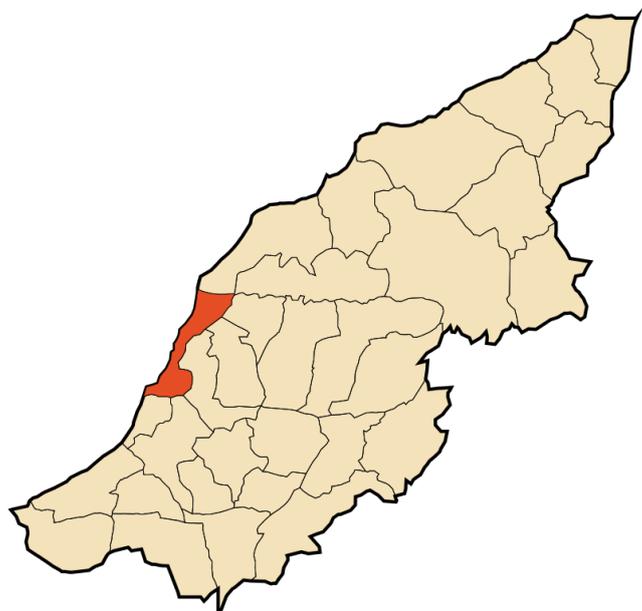


Photo : carte des communes de Mostaganem

Le territoire de la commune de Mostaganem est situé à l'ouest de sa wilaya, à 363 km à l'ouest d'Alger, à 79 km à l'est d'Oran, à 48 km d'Arzew et à 81 km au nord de Mascara.

Selon les croyances locales, Mostaganem est protégée des calamités par sept gardiens, dont trois

gardiens de la mer : Sidi El Mejdoub au nord de la ville, Sidi Mazouz au port et Sidi Kharchouch au sud, qui sont les protecteurs de Mostaganem par la mer. Elle est également protégée par les quatre gardiens de la terre : Sidi Lakhdar, le gardien du Dahra, Sidi Bendhiba, le gardien des Medjahers (saints patrons de la région), Sidi Belkacem le gardien de guebala et Sidi Said, patron de la ville. Au centre de la ville se trouve le patron de la ville Sidi Said. Il était très lié avec Sidi Abdellah. Ces deux saints étaient amis de leur vivant et se jurèrent que rien ne les séparerait, entre leurs mausolées se trouve une trouée inutilisable et sans fonction. Des entrepreneurs coloniaux auraient tenté d'édifier des immeubles entre leurs mausolées, cela s'est soldé par des écroulements tragiques. Selon les croyances locales, l'espace entre les deux mausolées permet aux saints de se voir...

Photo : Vue aérienne sur la ville de Mostaganem.



2)-Mostaganem ville portuaire par excellence :

La situation géographique de Mostaganem étant une wilaya côtière ; son littoral s'étend sur une longueur de 130km ce qui favorise les activités maritimes à 1ere vue. Cependant la réalité prouve que ces activités souffrent d'un délaissement et de négligence. Il est vrai que le port de la ville de Mostaganem soit d'une certaine envergure, et que Mostaganem dispose d'une école dite école maritime mais cela reste insuffisant, le monde de la mer est toujours inconnu et inexploité. Afin de promouvoir cet aspect de la wilaya de Mostaganem, plus d'attention devrait être attribué aux édifices maritimes ainsi pour élargir le spectre intellectuel et social du monde marin.

Monsieur ABDELWAHID TEMMAR, wali de la wilaya de MOSTAGANEM a annoncé au Magazine EL BAHRI que « Le port doit s'ouvrir sur la ville », a la tête de la wilaya depuis le 22 juillet 2015, Monsieur Abdelawahid Temmar a pris le programme de développement local à bras-le-corps et a réussi, en un laps de temps très court à insuffler une nouvelle dynamique à l'aménagement urbain. C'est dans ce cadre qu'il a été derrière la création de la ligne maritime de voyageurs Mostaganem- Valence et le lancement de projets d'embellissement de l'environnement du port.

M. Temmar a eu l'amabilité d'éclairer sur la stratégie de développement urbain et ses appréciations sur les premiers mois d'exploitation de la ligne maritime de voyageurs une opportunité que la ville n'a jamais exploitée. Donc l'objectif d'ouvrir la ligne maritime de voyageurs s'inscrit dans cette stratégie.

La zone d'étude fait partie du tissu urbain ancien (colonial) bien que relativement excentré, elle s'inscrit dans un espace intermédiaire entre le centre-ville et la côte maritime (le port) et passant par la route nationale qui relie Oran à Alger (RN 11) .

Cette zone souffre des problèmes qui sont apparus comme le résultat de l'évolution du territoire à travers le temps. Le territoire a connu au fil du temps une multitude de mutations.



Photo : Mr le wali Abdelwahid Temmar lors une interview de ENTV devant le port de Mostaganem.

3)-Le port de Mostaganem genèse et développement : «la morphogenèse » :

La ville de Mostaganem ne disposait pas de port, et entre la pointe de la Salamandre et celle de Kharrouba s'étendait une longue plage étroite et parsemait de rochers dangereux pour la navigation. La petite " Baie aux pirates" qui s'appelait Marsa El Ghanaïm - le port du butin - a donné son nom à la ville de Mostaganem.

En 1840, on y établit un premier débarcadère en bois, puis en maçonnerie ébauche du futur port. En 1848, une jetée de 80m de longueur est construite, elle atteindra 325m en 1881.

En 1882 est rédigé le premier projet d'aménagement du port, il est déclaré d'utilité publique 1885. Les premiers grands travaux débutent en 1890 et s'achèvent en 1904 d'où le 1er bassin du port prit naissance.

La jetée sud-ouest fût construite en 1941, date à laquelle le 2ème bassin a vu le jour.

Entre la fin de l'année 1955 et le début de l'année 1959 a été construit 430m de quai au 2ème bassin.

Dés lors l'aménagement progressif du port s'est opéré en fonction des besoins nouveaux d'un développement harmonieux de la région.

Le développement du port et de la ville de Mostaganem vont de paire et il n'y aura guère de répit dans cet accroissement dans une situation de nouvelles réformes économiques engagées qui conduisent le pays à une économie de marché de manière irréversible.



Photo : vue sur le port de Mostaganem.

4)-L'état des lieux :

« L'urbaniste ne doit prendre son crayon qu'après avoir terminé son enquête de monographie locale et l'avoir judicieusement conduite : un problème bien posé est déjà près d'être résolu.... ».

RENE DANGER

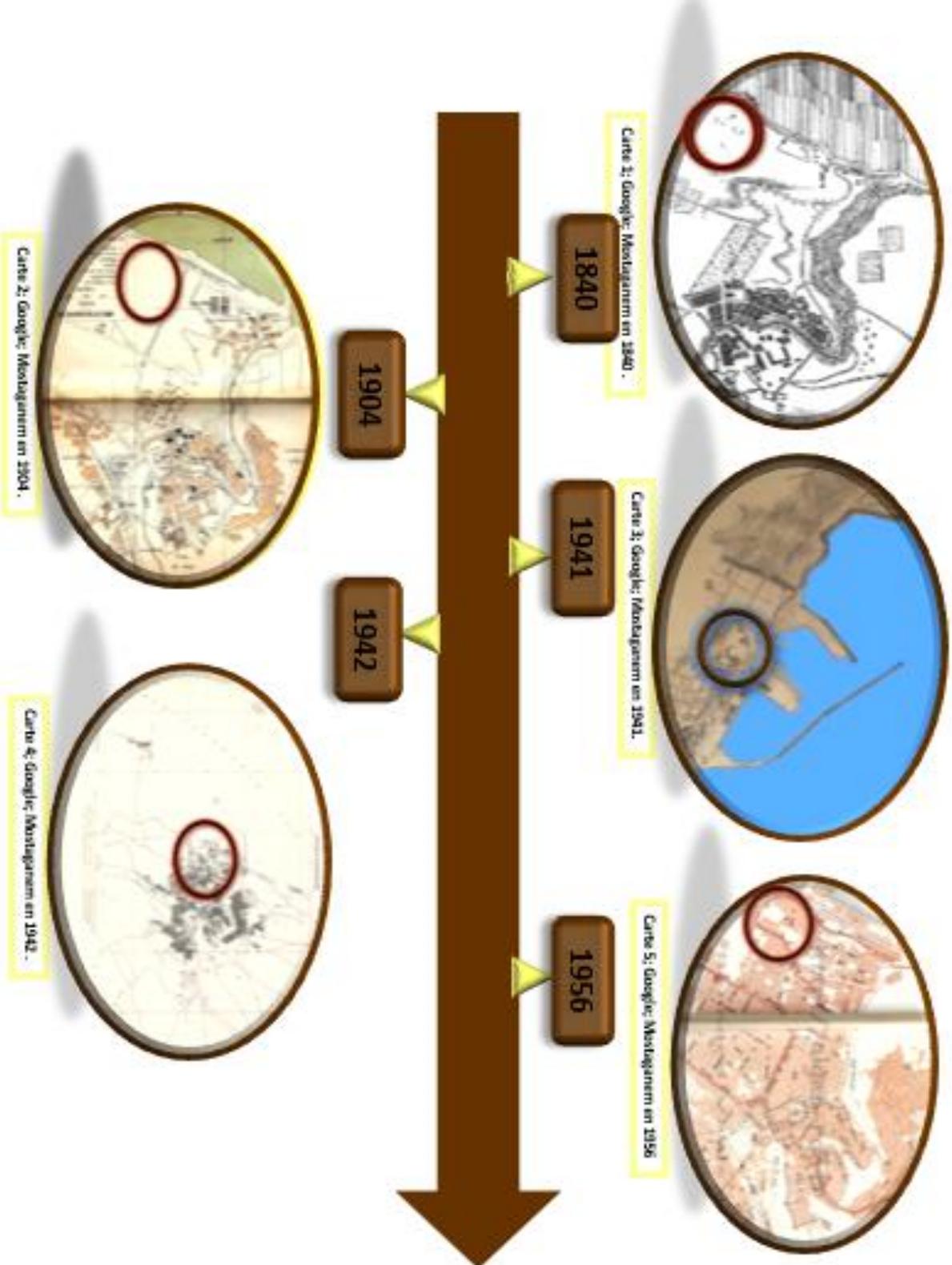
« Faire l'urbanisme, c'est savoir où il ne faut pas construire ».

HENRI PROST

a)- situation et repères :

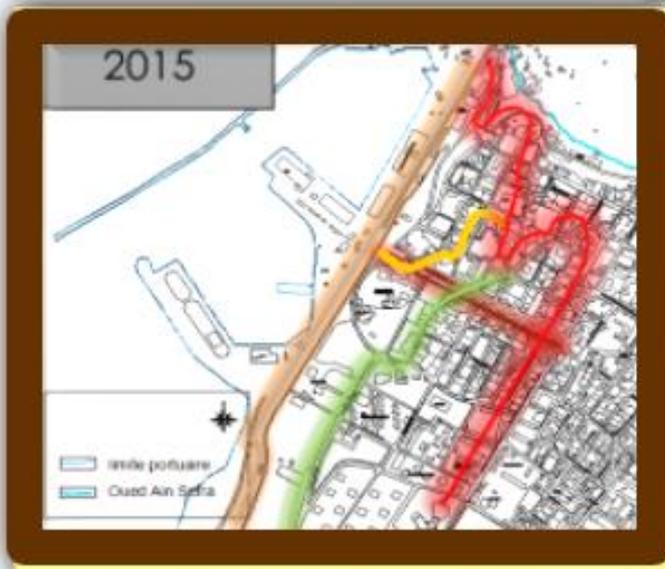


Morphogenèse :



**Morphogenèse d'une partie de Mostaganem
Autocad/ schéma, de 1880 a nos jours.**

Le Premier tracé



L'axe a été créé pour lié le centre ville au port (activités maritimes).

Un étalement urbain important pendant la période coloniale

Le premier partage du sol, suivant le mode de découpage mis en place par les français

La délimitation :



Délimitation selon Kevin Lynch



Boulevard de Ben
Kara Mustafa

Route n 11

Rue de Mohamed
Ghuettat

Délimitation selon les voies qui entoure le site.

L'Analyse Urbaine :

« L'homme a besoin d'un environnement urbain qui facilitent l'invention des images »

Kevin Lynch (l'image de la cité)

L'analyse est basée sur la trilogie urbaine Utilitas, Firmitas, Vénustas.

Trilogie vitruvienne

- UTILITAS
- FIRMITAS
- VENUSTAS



a)-FIRMITAS :

Morphologie urbaine :

Elle permet de lire les formes de la ville et de déceler les traces du passé, à travers l'étude des infrastructures (tracer sur le sol : voies et parcellaires) et l'étude des superstructures (éléments d'occupation au sol: le bati, l'espace public, l'espace privé)
Cette lecture est un peu restrictive, car elle n'offre qu'une vue en plan c'est-à-dire seule dimension: horizontal)

Remy Allain « morphologie urbaine »

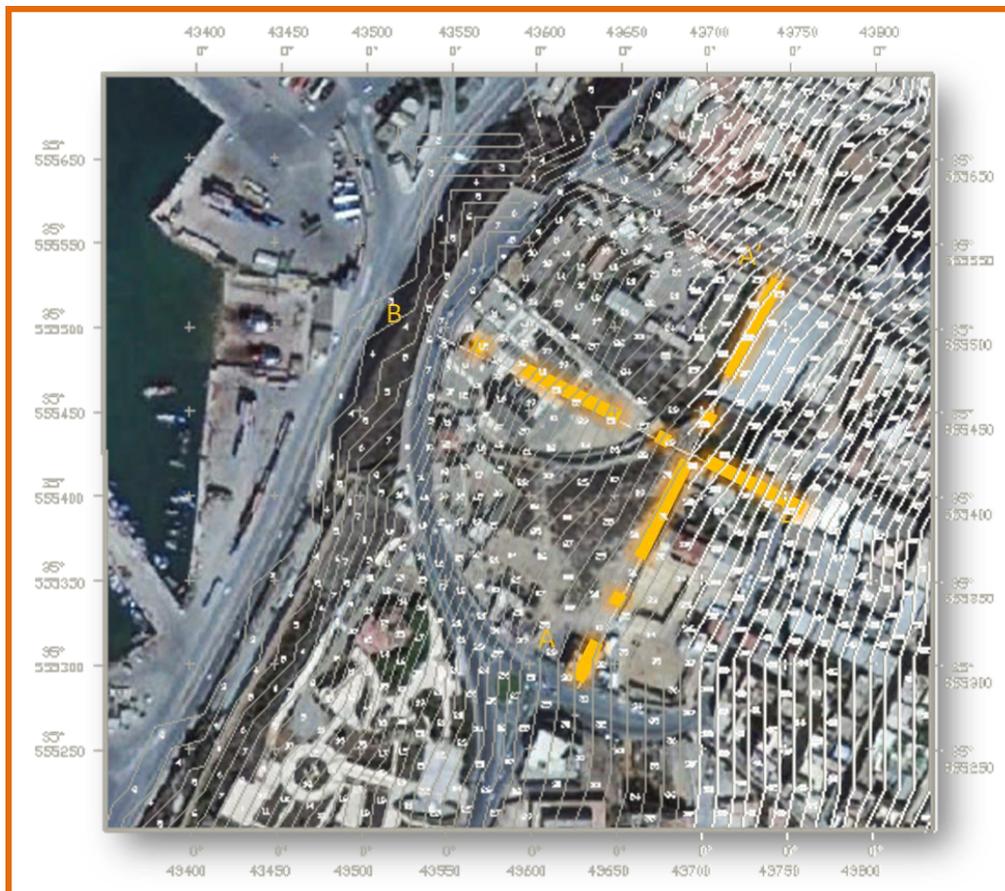
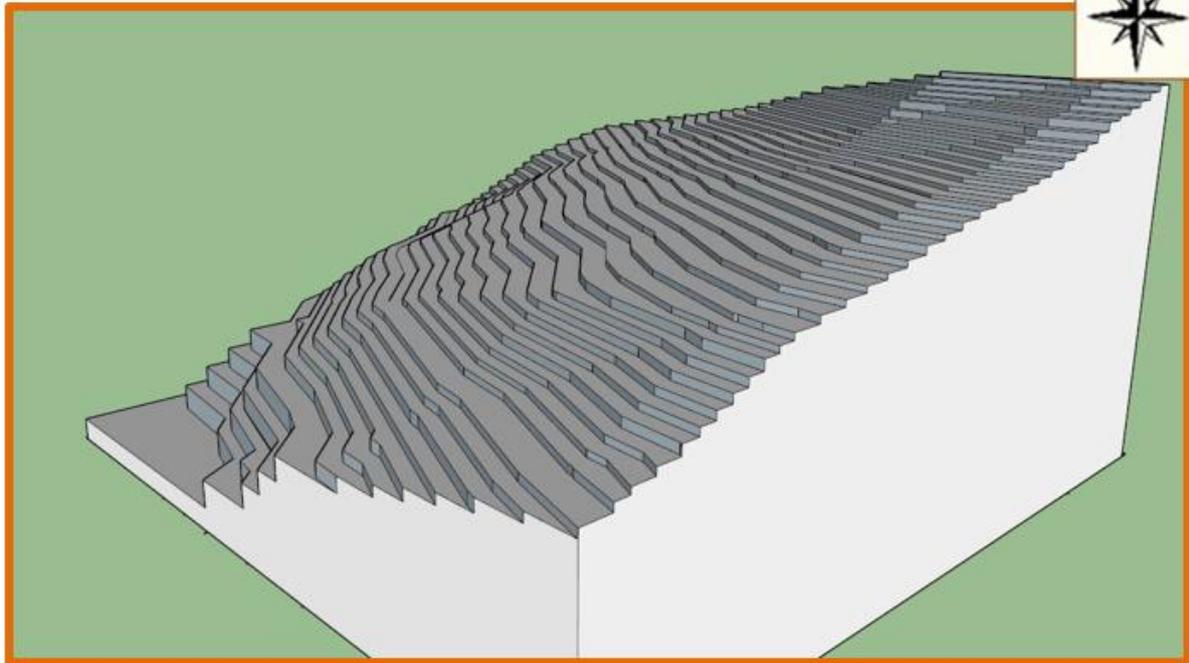
1-cadre naturel

2 -cadre physique (4 systèmes)

CADRE NATUREL

Le sens d'étalement des courbes de niveaux a un SEUL sens de l'est à l'ouest

TOPOGRAPHIE

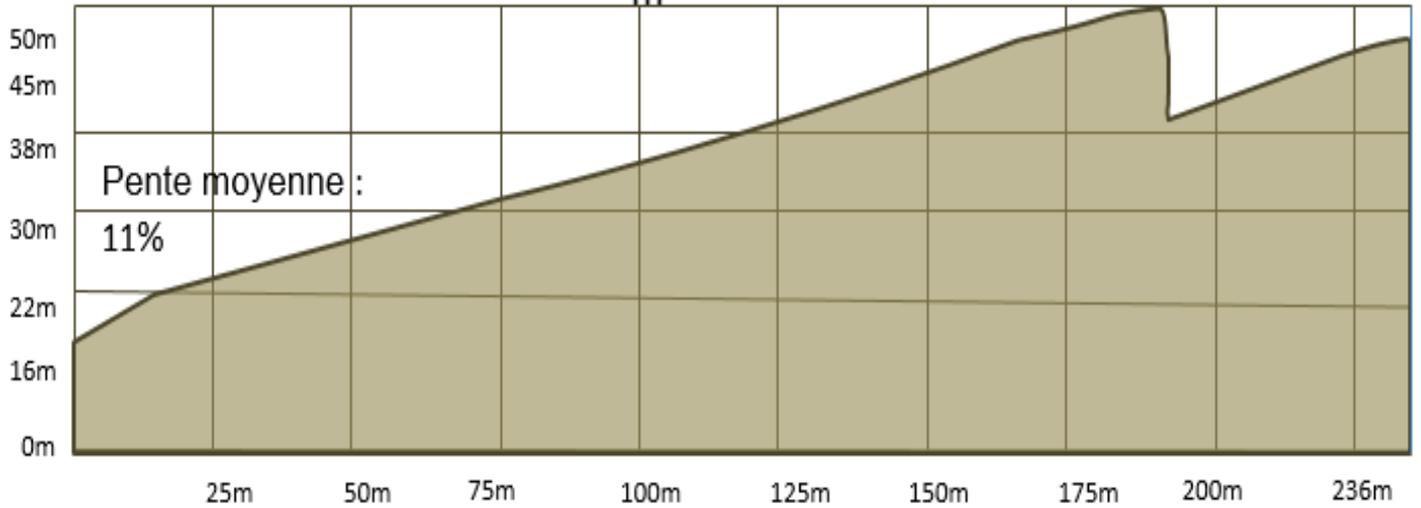


Graphique : Min, Moy, Max

Elévation : 16, 35, 50

COUPE B_B'

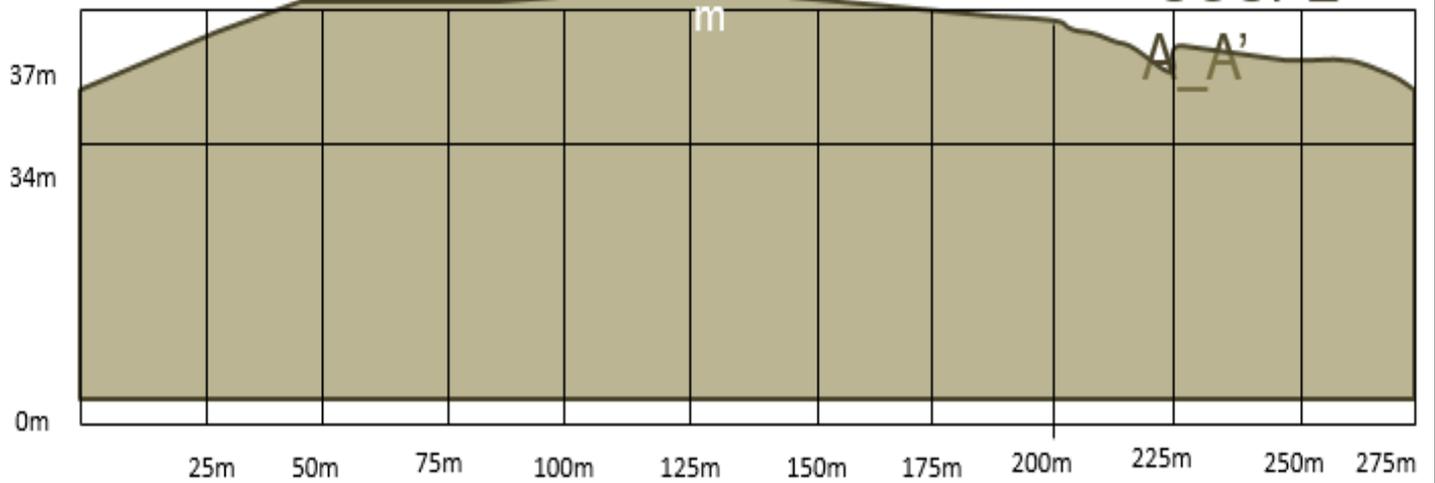
Pente maximale : 33.4 %



Graphique : Min, Moy, Max

Elévation : 16, 35, 50

COUPE



Conditions climatiques

1-ENSOLEILLEMENT

MASQUES SOLAIRES

Pour calculer l'ensoleillement d'un lieu, il faut impérativement prendre en compte les masques solaires. Le masque solaire est l'ensemble des éléments (arbres, bâtiments, montagnes) qui peuvent faire de l'ombre pendant la journée.

Masque Solaire est influencé par:

2-ANALYSE D'OMBRE

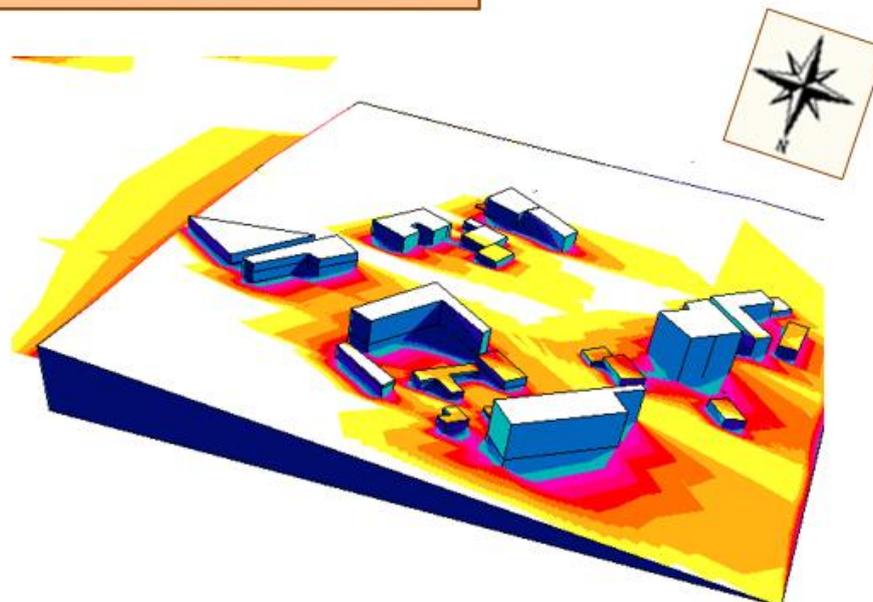
Durée du jour

Heure du lever et heure du coucher du soleil

3-LES VENTS DOMINANTS

Notre application les calcul automatiquement en tenant compte du relief

ANALYSE D'OMBRE



La zone bénéficie d'une bonne accessibilité au soleil une obstruction a l'accès du soleil causée par les bâtiment existant créant de l'ombre pour une duré qui va de 6 h jusqu'à 9h par jour

LES VENTS DOMINANTS

La façade maritime est la plus exposée aux vents (Nord Est) et ouverte dominants sur les brises marines

CADRE PHYSIQUE

SYSTÈME PARCELLAIRE



Le fragment, représente un enclavement dû à sa topographie
Pendant la période coloniale, il était considéré comme un faubourg

Repérage des parcelles



— Limite de la zone d'intervention

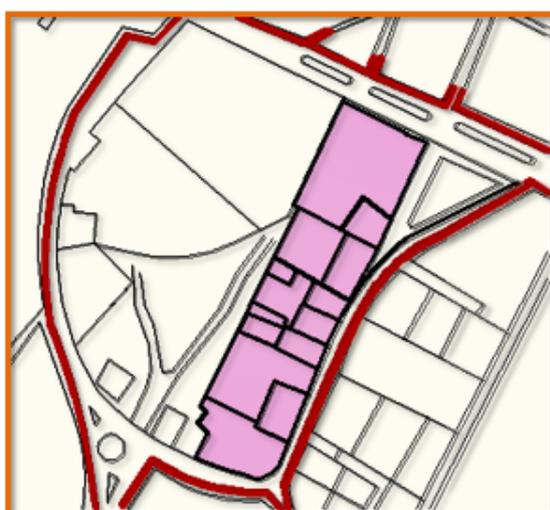
Ilot 01

Ilot 02

Numéro –parcelle-	Forme et typologie	Superficie / pourcentage	
01	Polygone irrégulier	10933.82	23.74 %
02	Irrégulière	6967.40	15.12 %
03	Polygone irrégulier	565.44	1.22%
04	Quadrilatérale irrégulier	1888.49	4.1%
05	Quadrilatérale régulier	363.27	0.78%
06	Quadrilatérale régulier	344.20	0.74%
07	Polygone irrégulier	1889.36	4.10%
08	Quadrilatérale régulier	587.72	1.27%
09	Polygone régulier	2236.02	4.85%
10	Quadrilatérale régulier	496.41	1.07%
11	Quadrilatérale régulier	359.75	0.78%
12	Quadrilatérale régulier	499.23	1.08%
13	Polygone régulier	801.49	1.74%
14	Quadrilatérale régulier	193.94	0.41%
15	Quadrilatérale régulier	425.17	0.92%
16	Quadrilatérale régulier	1122.56	2.43%
17	Quadrilatérale régulier	653.11	2.20%
18	Quadrilatérale régulier	51.09	0.11%
19	Polygone régulier	4125.29	8.95%

01 A	triangulaire	1175.31
------	--------------	---------

Formes et typologies des parcelles



Légende

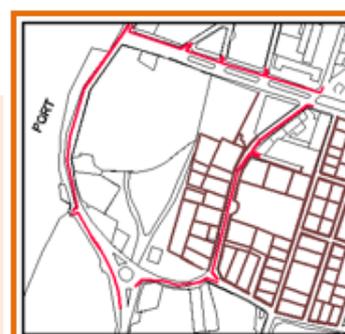
- Limite de la zone d'intervention
- Parcelle

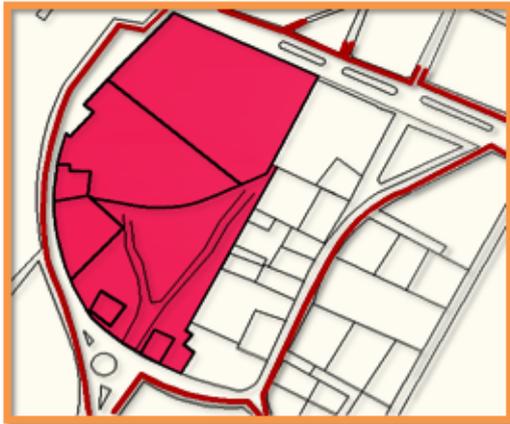
Parcelle trapu, non déformé

Ces parcelles sont d'une forme qui se rapproche plus au moins du carré.



Elles suivent plus ou moins la structure quadrillé de la partie haute (dimensions et formes)





Parcelle irrégulier

Ces parcelles occupent des surfaces assez importantes, elles sont perpendiculaires à la rue



Parcelle triangulaire

La parcelle est d'une forme triangulaire, elle occupe toute la surface de l'lot



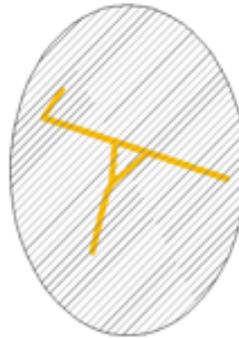
SYSTÈME VIAIRE

« Le système viaire est le système de liaison de l'espace du territoire. Il est constitué par l'ensemble de circulation de fonction et d'importance variables »

M DUPLAY « Méthode illustrée de création architecturale »



- Inventaires des voies existantes dans l'aire d'intervention
- Trames urbaines



système arborescent

Juxtaposition d'un système arborescent et d'un système en boucle.

1ere combinaison

Points de jonctions:
 ● Point de rupture.
 ● Point de déflexion.



Géométrie curviligne

Inclusion d'un système arborescent dans un système en boucle.

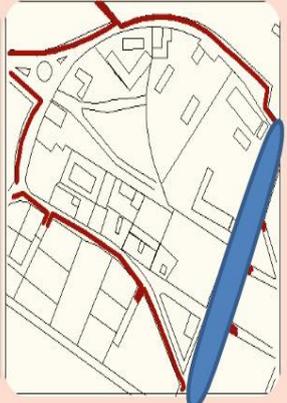
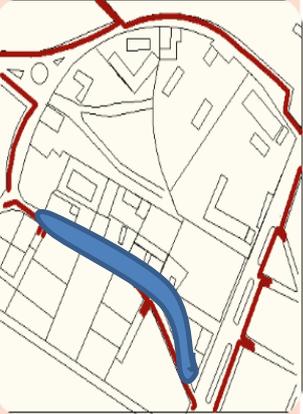


Système en boucle hiérarchisé

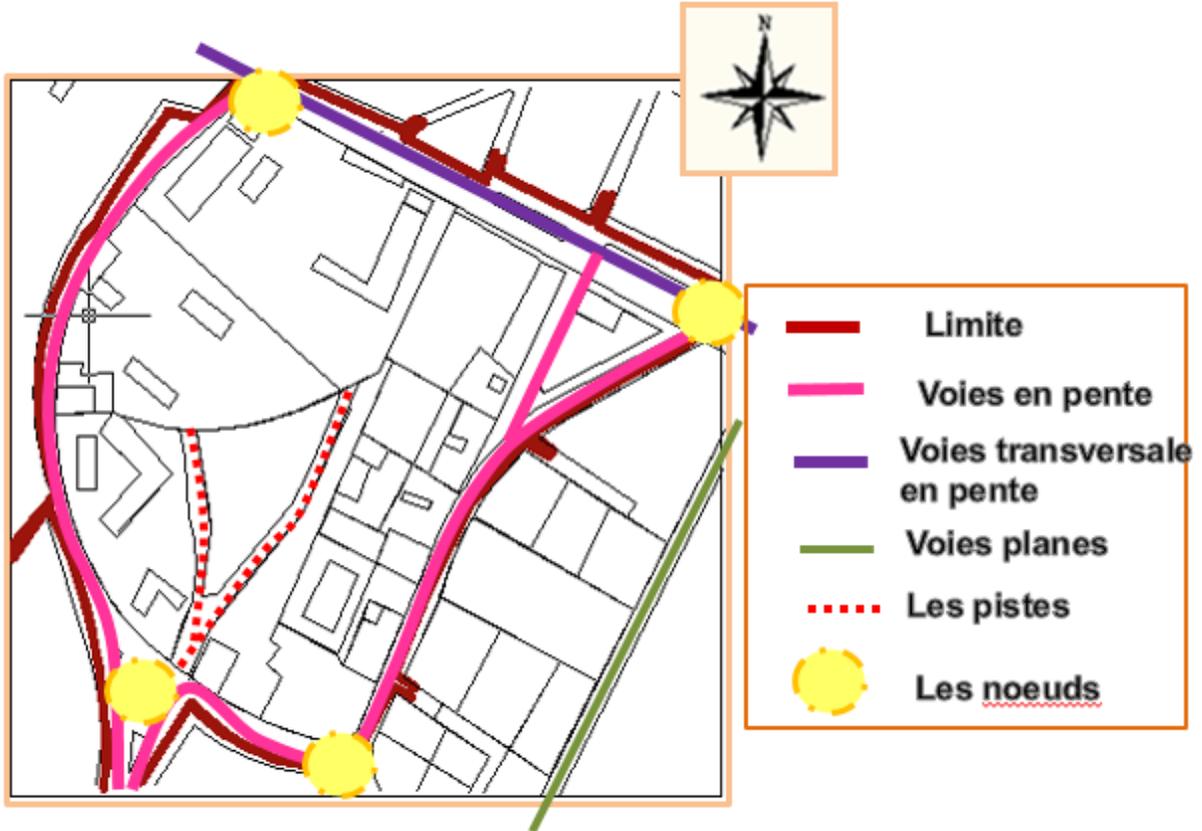
2eme combinaison

Ce système en boucle se trouve généralement dans les agglomérations de faible importance, et monofonctionnelle.

TYPES DE VOIES

<p>Situation</p>  <p>Type de voie</p>	<p>Plan</p>  <p>Boulevard</p>	<p>Illustration</p>  <p>23 m</p> <p>Illustration</p>
<p>Situation</p>  <p>Type de voie</p>	<p>Plan</p>  <p>Rue</p>	<p>07m</p> <p>Illustration</p> 
<p>Situation</p>  <p>Type de voie</p>	<p>Plan</p>  <p>Rue</p>	<p>12 m</p> <p>Illustration</p> 

Caractéristiques morphologiques des voies



Lignes De Front

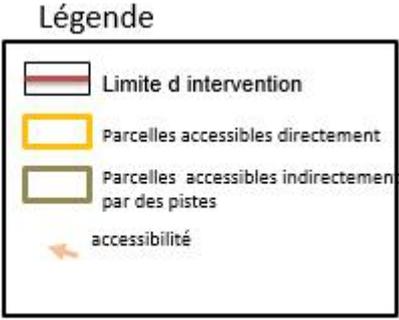


Site clos et une disposition anarchique du bâti

Légende

- Limite zone d'intervention
- La ligne de front de clôtures
- Ligne de front des gabarits

Transition entre voies –parcelle (accessibilité)



Rapport bâti / parcelle



Ilot 01

Ilot 02

Parcelle	Bâti (superficie m ²)	CES
1	2038.208	0.18
2	574.96	0.07
3	102.37	0.18
4	961.81	0.50
5	---	0.70
6	344	1
7	/	/
8	537.28	0.91
9	990.27	0.44
10	496.41	1
11	359.75	1
12	/	/
13	187.02	0.23
14	193.94	1
15	64.85	0.15
16	301.62	0.26
17	601.35	0.92
18	40.24	0.06
19	/	/
01 A	251	0.21

**Rapport bâti /
parcelle**

**Espace libre
38257.032m²**

Analyse morphologique de l'espace libre

Situation	Plan	Illustration
		
Localisation		Forme géométrique
Au centre de l'air de l'intervention		Irrégulière
Surface		5865,49 m ²

Description :ne contient aucun lieu symbolique dont l'absence totale du mobilier urbain c'est un espace libre non exploité avec talus

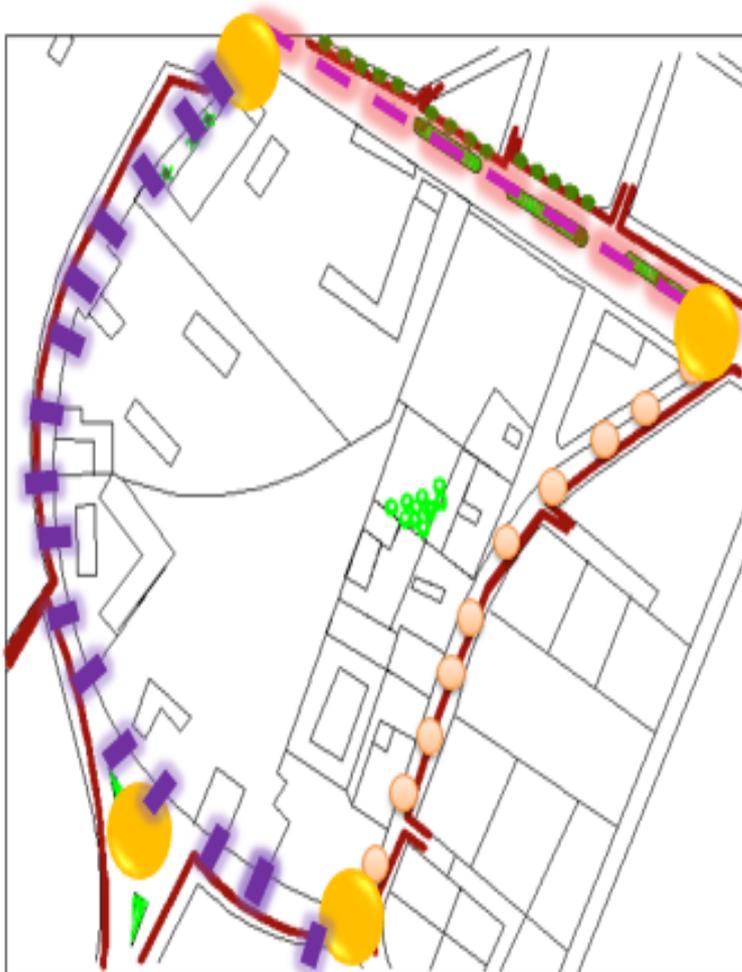
b)-UTILITAS :

Fonctions urbaines



Fréquentation (flux mécanique)

Dans notre contexte d'étude la circulation constitue une véritable préoccupation



Voies	Nombre de voitures	Durée du temps
Boulevard Ben Kara Mostefa	23	5 minutes
Rue Benghattet Mohamed	45	

Légende

	Limite de la zone d'étude
	Axe à fréquentation faible
	Axe très fréquenté
	Axe à fréquentation moyenne
	Points chauds

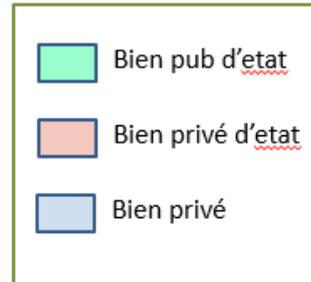


Un flux mécanique très important au niveau de la RN11 car elle ceinture le périmètre bas contrairement a l'intérieur du secteur ou la circulation devient moyenne, a cause de l'absence total des fonctions urbaines qui dynamisent l'endroit

c)-Venustas :

Venustas de la parcelle

Régime Foncier



On Trouve les 3 types de régime foncier

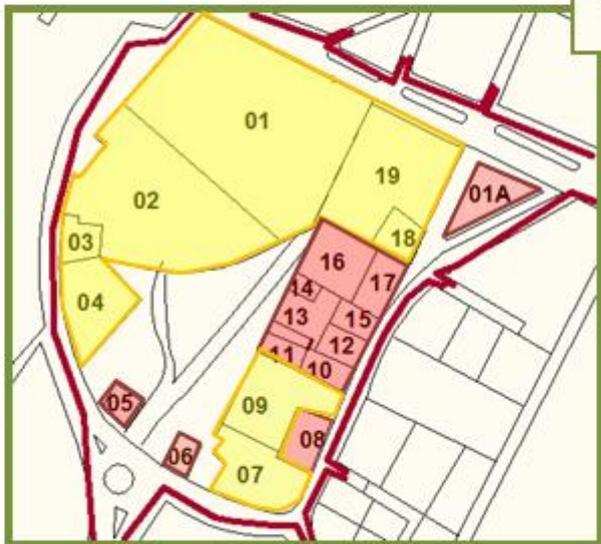
Valeur Vénale

Dimensions et surfaces

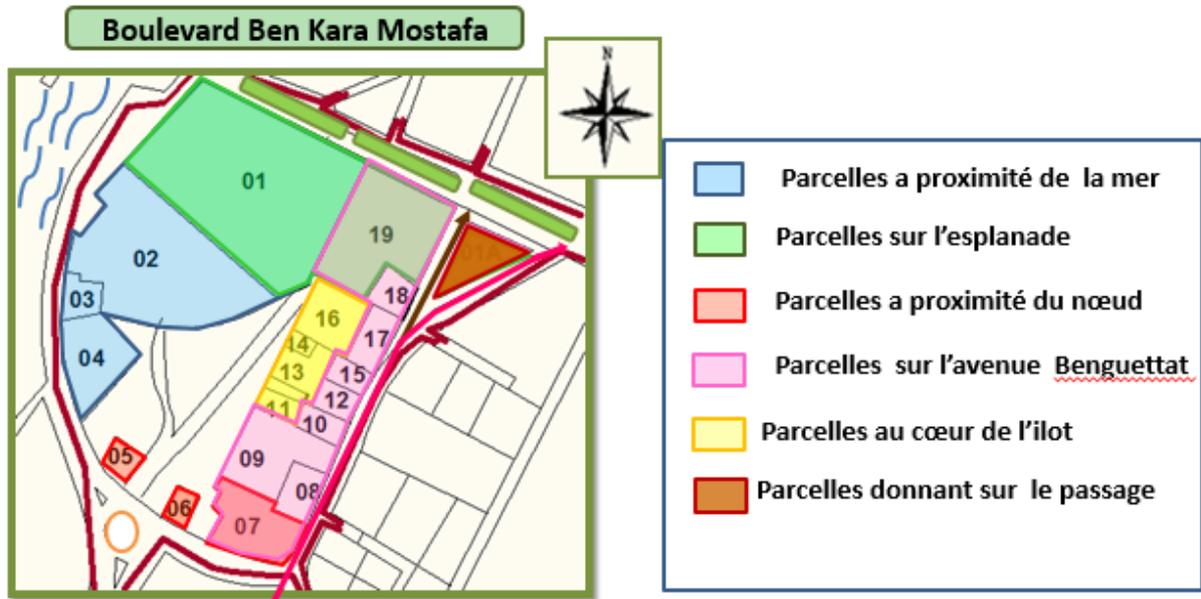


Parcelles de:
formes régulières
Surfaces moyennes
(1175-344,2m²)

Parcelles de :
*formes
irrégulières
*Grande surfaces:
(10933,88-
565,44m²)



Position et façades



La parcelle est associative ce qui signifie que bénéficiant d'un grand nombre de cotés, la parcelle peut être associée aisément avec d'autres parcelles (éléments de conception architecturale)

L'analyse séquentielle :

« La notion de séquence visuelle est directement issue de cinéma, appliqué à l'architecture et à la ville, l'analyse séquentielle permet d'étudier les modifications du champ visuel d'un parcours ».

Philippe panerai, (analyse urbain).

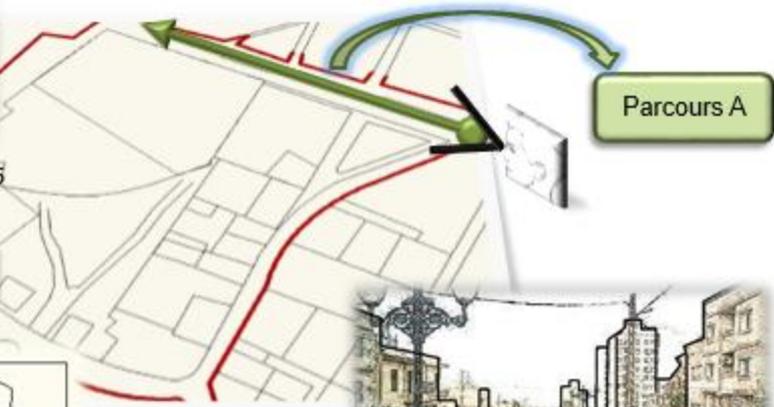
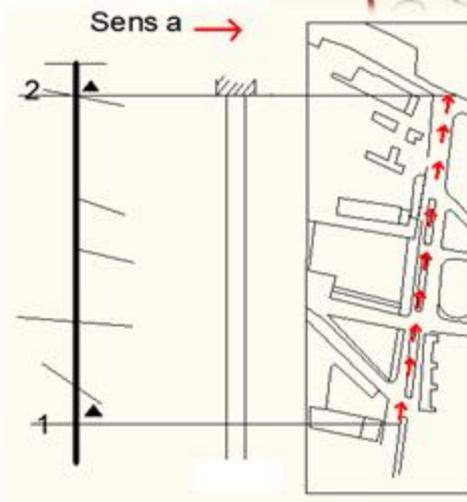
Vénustas des voies



Photo séquentielle, auteurs, le 03/11/2015

2.a) Fermeture

Obstacle visuelle flagrant



Parcours A



Photo séquentielle, auteurs, le 03/11/2015

1.a) bornage axiale

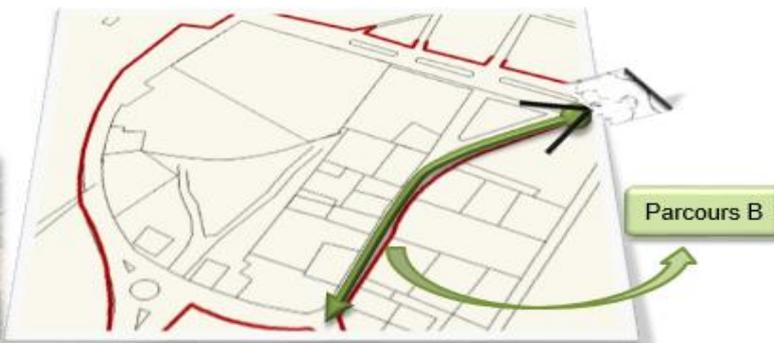
Une différence en hauteur remarquable



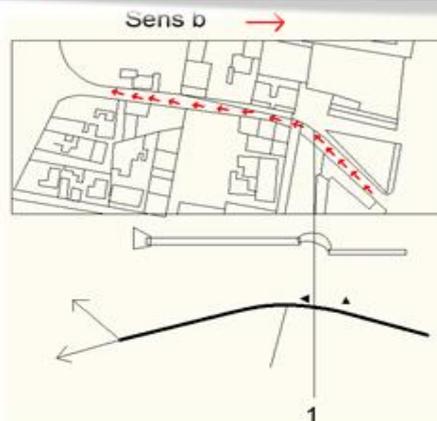
Photo séquentielle, auteurs, le 03/11/2015

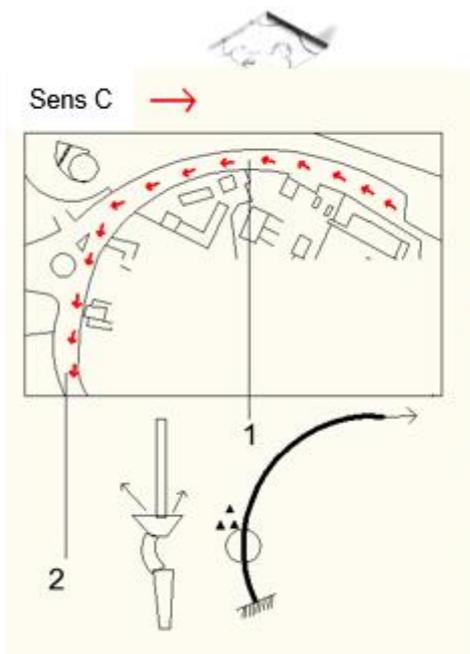
1.b) Renvoi

Rue créant un renvoi qui se traduit par un fléchissement de lotissement .



Parcours B





2.c) Fermeture

Obstacle visuel, représenté par une habitation, créant un effet de fléchissement menant ainsi à deux directions différentes

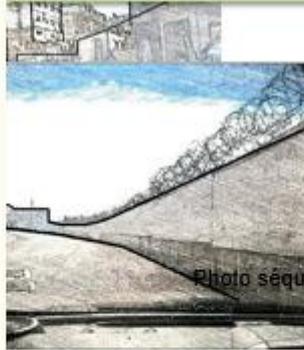
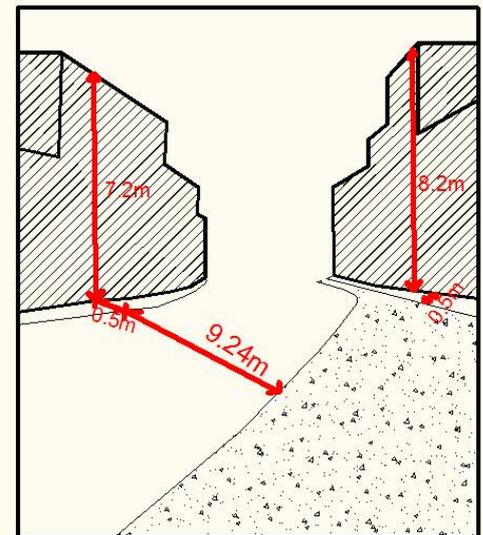


Photo séquentielle, auteurs, le 03/11/2015



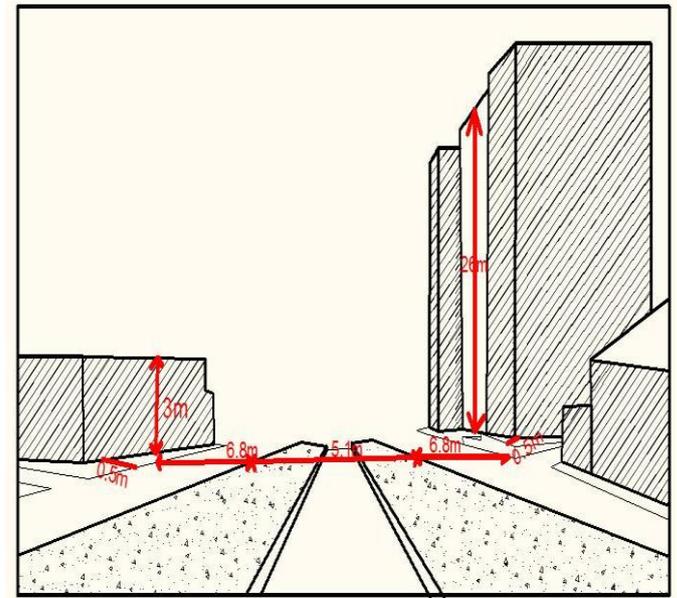
Rue « Benguettat Mohamed »,
photo de constat, auteurs, le
11/01/2015



Rue étroite avec largeur presque égale à la hauteur du bâti, $L=h$



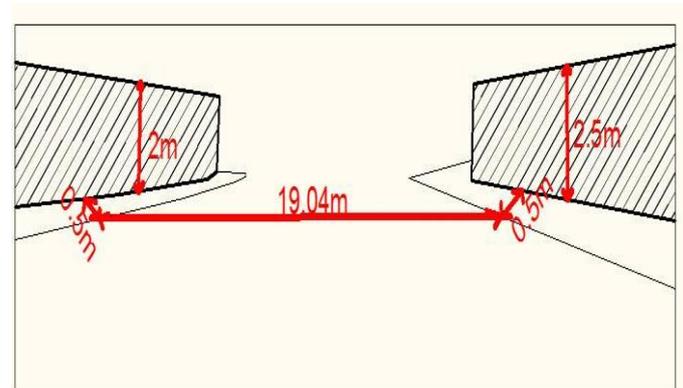
Boulevard « Ben Kara Mustapha »
photo de constat, auteurs, le 03/12/2015



Un déséquilibre au niveau des élévations, la hauteur du Chélif est bien supérieur aux constructions qui font face,



Rondpoint «place de la révolution »,
photo de constat. auteurs. le 03/12/15



Rue d'une largeur bien supérieur à la hauteur du bâti, $L > h$

Les vents

Effet mécanique

vent fort en hiver

Inconfort dans les espaces extra (bruit)

Surtout la Façade maritime plus exposé au vent

Effet thermique

Effet convectif transfert de chaleur en et du froid en hiver a travers les vents

Effet de ventilation: assurer une bonne aération



Les zones favorable du site sont celles qui admettent le soleil tout en bloquant le vent

trame verte



Légende

	Limite de la zone d'intervention
	Espace planté
	Arbre
	Arbre centenaire
	Palmier



Palmier, Photo de constat ,auteurs, 12/2015.



Alignement d'arbres , Photo de constat, auteurs 12/2015.



Espace planté, Photo de constat ,auteurs 12/2015.

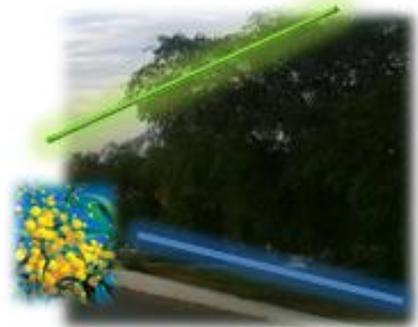


Arbres, photo de constat 12/2015

Pin laricio de Corse
variété du pin noir. Le bois est modérément dur et présente un grain droit. La même variété existe en Calabre et en Sicile, avec comme dénomination pin laricio.

Mimosa

Appartient à la famille des légumineuses. Cet arbre décoratif classé chez nous parmi les méditerranéennes est originaire d'Australie. Une boule d'or qui attire le regard l'or de sa floraison.



Arbres, photo de constat 12/2015



Arbres, photo de constat 12/2015

Le ficus retusa

Un arbre ramifié formant des racines aériennes, il présente un feuillage résistant et lustré, d'un beau vert foncé persistant, et ombrage très bien. C'est l'arbre d'alignement parfait dans nos villes. on le trouve un peut partout comme arbre d'alignement et même en bosquet.

5)-L'analyse thématique :

LE PROJET URBAIN DES QUARTIERS SUD DU HAVRE ET L'INTERFACE VILLE / PORT :

Les Quartiers Sud du Havre se déploient sur la ville basse, de l'entrée de l'agglomération à l'entrée du Centre-ville. Cette zone urbaine, proche de l'estuaire de la Seine, couvre 800 ha. Installée en limite Sud de l'agglomération et en contact direct des quartiers du centre-ville, ce secteur s'appuie sur les Zones portuaires et industrielles. Les Quartiers Sud constituent le coeur de la vie économique de L'agglomération (9% des emplois du bassin d'emploi). Ils constituent un territoire d'enjeux majeurs Pour le développement urbain, le développement portuaire et le développement économique. C'est pourquoi la Ville s'est dotée d'un projet urbain fort pour revitaliser ce territoire et dynamiser l'économie de toute une région. Le projet urbain s'appuie sur l'histoire, les formes urbaines, et l'identité des quartiers. Ce projet ambitieux à long terme (2020) est d'ores et déjà opérationnel à travers une première phase conduite avec succès par la Ville et ses partenaires publics et privés. L'enjeu consiste aujourd'hui à continuer ce projet ambitieux de reconquête urbaine de 800 hectares d'interface ville/port tout en réunissant les conditions d'un développement durable et harmonieux des fonctions économiques, notamment portuaires.

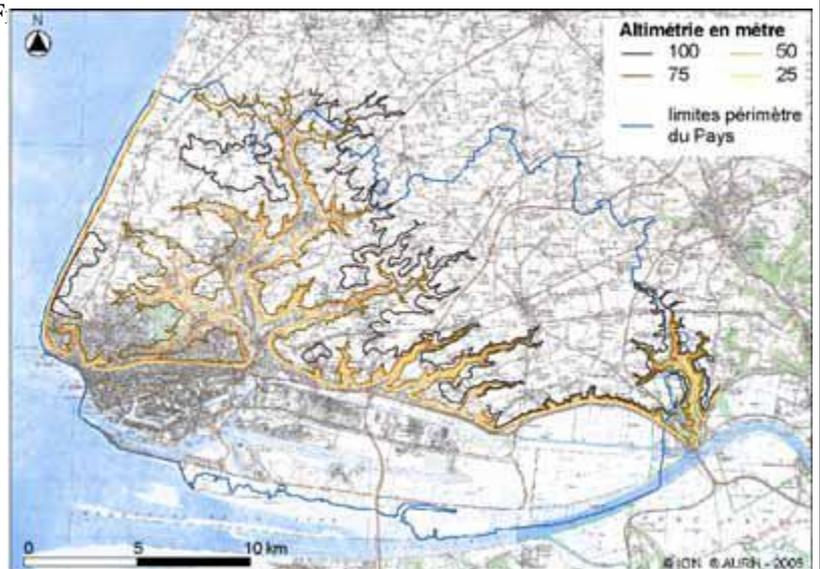
Le Havre, une métropole portuaire ouverte sur le monde

Avec 255 000 habitants en 1999, l'agglomération havraise (25ème agglomération nationale) est une agglomération de taille moyenne, qui compte 17 communes et qui est organisée autour de la ville du Havre (190 000 habitants), 11ème ville de F.

Situé en limite Sud du plateau de Caux et sur la rive droite de l'Estuaire de la Seine, Le Havre est le principal port de la façade ouest française. A l'entrée du « Range Nord-Européen », sur la mer la plus fréquentée du globe, Le Havre est distant par voie fluviale, ferrée et autoroutière d'environ 90 km de Rouen, préfecture du département, et de 200 km de Paris. En raison de l'importance majeure de la fonction portuaire et des conditions historiques et géographiques de son développement, l'agglomération havraise présente une originalité certaine dans l'armature urbaine nationale.

Depuis sa création, Le Havre est, en effet, traditionnellement tournée vers la mer. Aux fonctions militaires initiales, des fonctions commerciales (porte des colonies, négoce du café, place financière) se sont substituées et la ville s'est largement étendue sur les marais et les collines environnantes. Dès les années 30 du XXème siècle, un fort développement industrialo-portuaire a permis la poursuite de cet essor et marque encore aujourd'hui le positionnement économique de l'agglomération.

Le pont de Normandie et la réalisation de l'autoroute A29, placent désormais Le Havre sur la « route des Estuaires », élément du grand axe atlantique européen qui reliera l'Europe du Nord-Ouest (Belgique, Pays-Bas) à l'Europe du Sud (péninsule ibérique).



La Ville du Havre

La ville du Havre est une ville récente de 5 siècles. Elle a été rasée à 80% en 1944 et reconstruite par L'architecte Auguste PERRET. Son centre-ville Perret est classé Patrimoine de l'humanité depuis juillet 2005.

Parallèlement aux travaux de reconstruction d'après-guerre, la Ville du Havre a continué son Expansion spatiale par assimilation des communes périphériques. Le moteur du développement des Années 60-70 résultait d'une volonté de développer l'industrie en France et, pour la Basse-Seine, de Constituer un pôle majeur autour des secteurs de l'automobile et de la pétrochimie.

Elle est aujourd'hui la 11ème ville de France, mais avec une démographie décroissante depuis 20 ans. Son image de ville industrielle, austère, est en train de changer grâce aux nombreux projets urbains.

Une métropole ouverte sur le monde :

1ère ville de Normandie, Le Havre bénéficie d'une localisation géographique attractive, sur la mer la Plus fréquentée du globe et à moins de 2 heures de Paris.

Une place de commerce international :

La présence de sièges régionaux opérant sur les 5 continents et de grands groupes internationaux Conforte la région havraise dans son rôle historique de centre de commerce.

Un pôle industriel européen :

Aéronautique, pétrochimie, automobile, éco industrie, packaging...

En haute technologie, innovation et performance, le pôle industriel de la région havraise affiche sa vitalité. Des nacelles de l'Airbus A380, à la production du tiers du carburant français, ce pôle joue un Rôle important dans le dynamisme économique du pays.

Patrimoine Mondial de l'humanité :

En inscrivant en 2005 le centre-ville du Havre reconstruit par Auguste Perret au patrimoine mondial de L'humanité, l'Unesco récompense l'oeuvre exceptionnelle du célèbre architecte et place la ville aux Côtés des plus grandes références historiques mondiales.

Station balnéaire et nautique :

Labellisée station balnéaire et station nautique, port d'escale des plus grands paquebots, Le Havre Offre tous ses atouts touristiques d'une métropole océane : une plage de 2 km en centre-ville, un port De plaisance de 1500 anneaux, la pratique de tous les sports nautiques, un casino... illustration de

Cette vocation maritime naturelle, Le Havre est depuis 1991 la ville départ de la célèbre transat Jacques Vabre entre la France et le Brésil.

□ Le Port du Havre, porte océane entre l'Europe et le monde :

1er port français pour les conteneurs, Le Havre constitue le fer de lance du commerce extérieur National dont il est l'acteur majeur des flux maritimes. Avec plus de 70 lignes régulières, 600 ports Touchés et la mise en service de Port 2000, le port du Havre représente un véritable accélérateur de Croissance économique.

Le Port du Havre

Port maritime en eau profonde, sans limitation de tirant d'eau et totalement libéré des contraintes des Marées, le port du Havre est situé au coeur de la façade maritime Nord Ouest de l'Europe, à l'entrée De l'estuaire de la Seine. Il est le leader français sur cette façade. C'est le premier port français pour Les conteneurs et les marchandises diverses.

Avec la mise en service des 2 premiers postes à quai en 2006, puis des 2 suivants en 2007, Port 2000 Qui comportera à terme 12 postes, donne au port du Havre les moyens d'améliorer sa position dans le Peloton de tête des ports du Nord de l'Europe.

Positionnement national et international : 1er port français pour le commerce extérieur et les conteneurs – 6ème port européen

Emprise du site portuaire havrais : 9 500 ha, dont 1500 ha de plans d'eau (hors partie maritime de la circonscription)

Statut administratif et juridique : Port autonome, établissement doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière, placé sous la tutelle du ministre chargé des ports maritimes et soumis au contrôle économique et financier de l'État.

Trafic du port du Havre en millions de tonnes (2006) :

- Trafic total: 73,8

• marchandises diverses : 22,7

• vrac liquides : 47,5

• vrac solides : 3,6

- conteneurs (EVP) : 2,1 millions

- passagers : 800 000

Nombre d'emplois directs : 16 000 emplois dans les activités maritimes et portuaires

La capacité d'accueil des conteneurs sera multipliée par 3 avec Port 2000 : de 2 à 6 millions EVP. A long terme, compte tenu de la capacité de Port 2000, et du dynamisme conjugué de la mondialisation et du trafic des conteneurs, le port du Havre devra procéder à de nouveaux aménagements majeurs pour conforter sa présence et valoriser les atouts que lui confèrent sa position géographique à l'entrée de l'Europe du nord.

L'actuel avant port présente un potentiel fort qui permettrait d'aménager un terminal conteneurs disposant d'excellentes conditions nautiques, sans contraintes d'écluses et de marées.

La recomposition de cet espace à proximité de l'interface ville-port devra se faire en articulant au mieux les problématiques de dessertes terrestres à la fois fluviales, ferroviaires et routières qui borderont une partie des quartiers sud, tout en garantissant aux activités portuaires existantes - telles que les filières agroalimentaires, énergétiques et la croisière - les marges manoeuvres de manoeuvre

et les espaces nécessaires à leur développement.

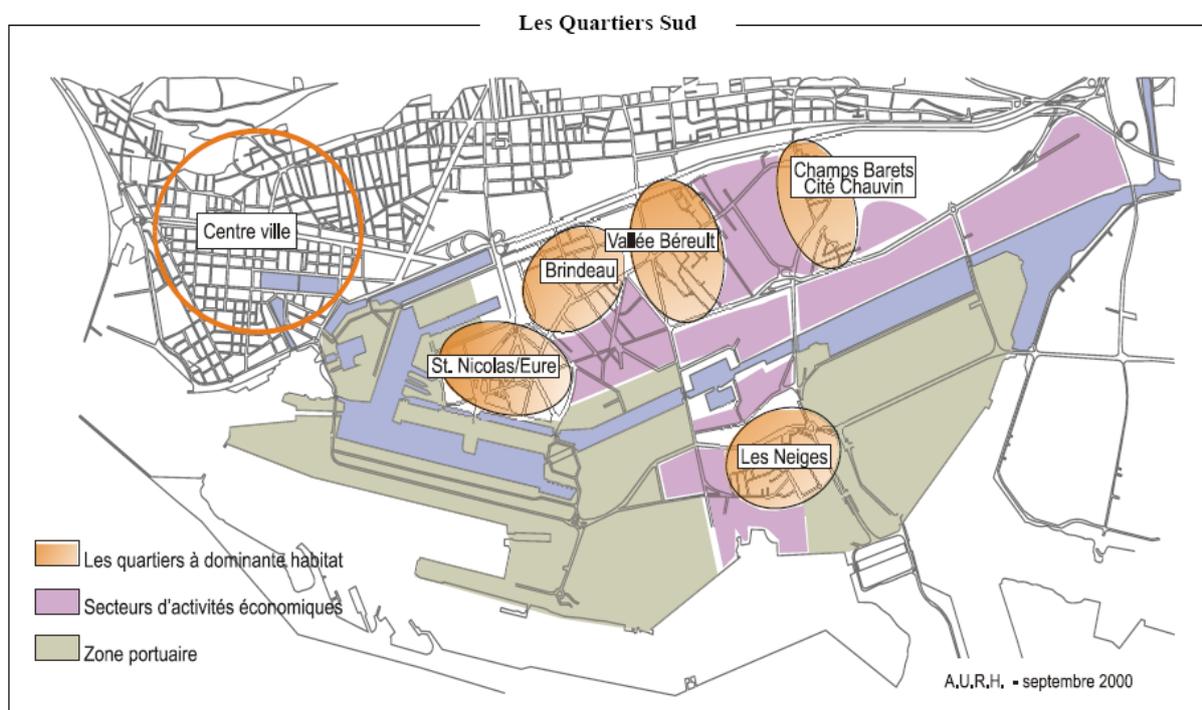
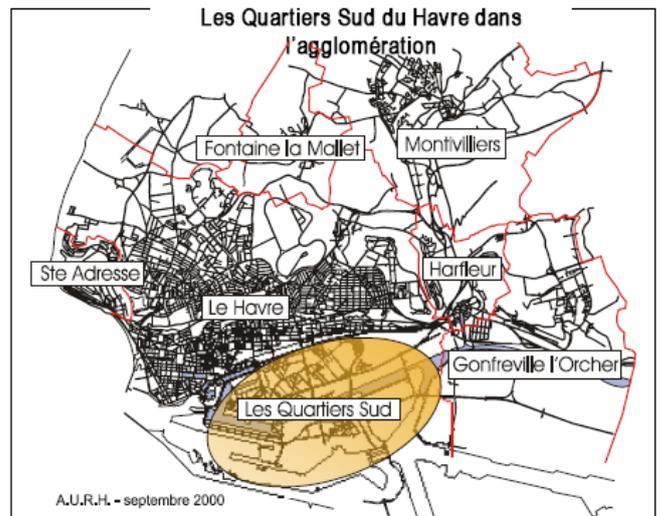
Dans ce contexte, la gestion de l'interface entre Ville et le Port sera un facteur majeur du développement du port qui, après s'être régulièrement étendu loin de la ville, reviendrait dans l'agglomération, à proximité d'une zone particulièrement stratégique pour le renouvellement urbain : les Quartiers Sud du Havre.

C'est pourquoi, parallèlement au programme d'investissement économique d'intérêt national que constitue Port 2000, la Ville du Havre s'est engagée dans une opération importante de régénération sociale, environnementale et économique durable des Quartiers Sud. Elle a reçu l'appui de l'Union Européenne au travers du Programme d'Initiative Communautaire URBAN (PIC Urban).

Les quartiers Sud, un territoire d'enjeux majeurs :

Les caractéristiques physiques des quartiers Sud
Les Quartiers Sud du Havre se déploient sur la ville basse, de l'entrée de l'agglomération à l'entrée du centre-ville. Cette zone urbaine, proche de l'estuaire de la Seine, couvre 800 ha.

Installé en limite Sud de l'agglomération et en contact direct des quartiers du centre-ville, ce secteur, dont les limites Sud et Est s'appuient sur les zones portuaires et industrielles, est composé de 5 quartiers principaux : Saint-Nicolas de l'Eure, Brindeau, Vallée/Béreult, Champs Barets, Les Neiges.



Dans ces quartiers, résident un peu plus de 17 000 habitants (recensement de 1999), qui côtoient de l'ordre de 1 500 entreprises employant environ 11 500 salariés privés. Les activités dominantes (transport, construction mécanique, bâtiment et travaux publics) voisinent avec 7 000 logements dont 3 400 logements sociaux.

Les Quartiers Sud ont une histoire étroitement liée à celle du port du Havre dont l'extension a été guidée par la croissance de l'activité maritime. Ils sont restés à l'écart du mouvement d'urbanisation et de développement économique jusqu'à la moitié du 19^{ème} siècle, quand la création des bassins et des docks et les premières implantations industrielles ont entraîné le développement de l'habitat jusqu'à ce qu'un certain équilibre s'installe dès le début du 20^{ème} siècle.

La "Plaine de l'Eure" s'urbanisa ainsi à partir de 1875 avec, comme caractéristique principale, l'accompagnement de chaque implantation industrielle par son lot de logements. Ce mode d'urbanisation, au coup par coup (à l'exception du quartier Saint-Nicolas), sans autre but que de loger à proximité des usines les populations ouvrières y travaillant, est à l'origine des grandes caractéristiques des Quartiers Sud :

- l'enchevêtrement habitat/activités;
- le caractère hétérogène et dispersé du tissu urbain;
- le poids très important des grandes propriétés privées;
- la prédominance d'une population ouvrière.

Toutefois, après 1918, la fonction résidentielle entame un long déclin, suite à l'éloignement des activités portuaires et industrielles vers le Sud-Est dans l'entre-deux guerres, puis au développement du logement collectif sur la partie haute de la ville dans les années 1960/1970 dont les caractéristiques répondaient mieux aux attentes des populations.



Les principaux enjeux

Les quartiers Sud constituent un territoire d'enjeux majeurs pour :

- le développement portuaire :
 - proximité du port actif ;
 - présence de bords à quais et terre-pleins (port ouest) offrant des opportunités de développement ;
 - excellente desserte multimodale.
- Le développement urbain :

- proximité du centre ville, de la gare intermodale et des principaux pôles d'activités économiques de l'agglomération ;
- présence de l'eau, facteur d'attractivité ;
- présence de propriétés foncières offrant des opportunités de développement ;
- présence d'équipements structurants : université, salle de spectacle, parc d'exposition...

□ le développement économique :

- site à l'interface ville / port;
- un poids central dans l'économie de l'agglomération ;
- un potentiel de croissance confirmé ;
- une excellente desserte multimodale.

Ainsi, le domaine portuaire environnant les quartiers sud abrite plusieurs sites (bassins, terre-pleins, quais, bâtiments...) délaissés de façon plus ou moins permanente par l'activité portuaire et industrielle. Ce patrimoine, qui bénéficie d'une position privilégiée au bord de l'eau, constitue une opportunité exceptionnelle pour l'implantation de fonctions urbaines à forte valeur ajoutée (équipements d'agglomération, immobilier d'entreprise, résidence, etc.).

Situés à proximité du centre et de l'entrée du Havre, ces espaces d'interface Ville-Port représentent ainsi un potentiel de premier ordre pour la structuration et l'équipement de la ville et l'attractivité de l'agglomération.

Dans cette logique, plusieurs opérations d'aménagement ont été réalisées ou sont actuellement envisagées : salle de spectacle ("Docks Océanes"), Centre d'exposition ("Docks Café"), Centre commercial de loisirs ("Docks Vauban"), Centre de la mer et du développement durable, Complexe aquatique, Clinique privée, Siège de la Chambre de commerce et d'industrie, ... et le Parc Urbain Saint Nicolas.

Le pouvoir d'entraînement de ces réalisations, l'effet levier du Pic Urban et la compétence des grands noms d'architecture et d'urbanisme (J. Nouvel, B. Reichen, B. Fortier, JP. Viguié) présagent le succès du projet urbain concourant ainsi au positionnement du Havre comme « la métropole maritime internationale de l'estuaire de la Seine ».



Les principaux objectifs

La stratégie de développement des Quartiers Sud s'organise autour des trois objectifs suivants :

- Conforter leur positionnement à l'échelle de l'agglomération :
- en leur donnant un rôle moteur dans le développement de la région havraise, par la constitution d'une offre de produits innovants et exemplaires, au moyen d'investissements publics et privés dans les équipements intéressants l'ensemble de l'agglomération (centre de la mer et du développement durable, complexe aquatique, centre commercial de loisirs, clinique privée, caserne des pompiers, ...), dans la lignée de ceux récemment réalisés (Docks Café, Docks Océane, équipements universitaires) ;
- en améliorant le cadre de vie à partir d'une offre urbaine attractive (en exploitant notamment les éléments des patrimoines urbain et portuaire remarquables) pour que la qualité urbaine constitue un véritable « ciment social » réconciliant l'habitant avec son environnement et permette d'engager une nouvelle croissance en attirant de nouveaux investisseurs ;
- en développant une politique innovante de lutte contre la dégradation de l'environnement économique et urbain.
- Assurer la coexistence de la fonction résidentielle et de la vocation économique :
- en organisant l'aménagement et le développement des Quartiers Sud dans le cadre d'une approche intégrée, destinée à retrouver les compatibilités entre les vocations et activités humaines et économiques, et à favoriser les synergies et les mixités ;
- en développant une stratégie foncière forte pour accompagner ou anticiper les mutations foncières;
- en favorisant l'accueil de nouvelles entreprises porteuses de valeur ajoutée ;
- en mettant en oeuvre une politique ambitieuse d'amélioration de l'habitat existant ;
- en réorganisant le plan de déplacements et en améliorant les conditions de circulation.
- Améliorer le fonctionnement social :
- en favorisant la vie associative ;
- en développant l'offre d'équipements de proximité et les pratiques culturelles et de loisirs et en restaurant dans les quartiers les conditions de base d'une vie sociale ;
- en remettant les habitants en voie de marginalisation et en très grande difficulté dans un processus de réinsertion sociale et économique en favorisant, par des actions ciblées, le retour ou l'accès à l'emploi et la formation ;
- en optimisant les politiques sociales en faveur des plus démunis.

Les orientations stratégiques en matière d'aménagement

Le Master plan

La Ville du Havre a confié à l'Agence d'Urbanisme de la Région Havraise (AURH) l'élaboration d'un « Master plan » devant définir les grandes orientations stratégiques pour le développement de ce territoire à horizon 2020. Cette mission, conduite de 2002 à 2006, sous l'égide d'un comité de pilotage composé de 4 acteurs majeurs (la Ville, le Port Autonome, la Communauté d'agglomération, et la Chambre de Commerce et d'Industrie) a abouti à un projet partagé pour le développement durable des quartiers sud.

Le « Master plan » n'est pas uniforme dans ses contenus, le degré d'appréciation de l'avenir des sous-ensembles des Quartiers Sud étant à mettre en rapport avec leurs rôles et leurs réalités dans ce vaste territoire composite. Il s'agit d'un outil évolutif dont la finalité est de permettre aux acteurs d'effectuer des choix et des priorités de mise en oeuvre.

Le « Master plan » est donc un projet de projets qui détermine des secteurs d'intervention, d'échelles et d'envergures variables dans le temps. Il a pour objectif de définir une cohérence générale entre les différents projets. C'est la dynamique entretenue entre ces projets qui fabriquera, au fil des années la crédibilité du réinvestissement des Quartiers Sud.

Ainsi, le principe d'action passe par la mise en place d'une stratégie opérationnelle qui consiste à révéler et à s'appuyer sur des sites d'enjeux à partir desquels des effets de diffusion et de synergie sont attendus pour accompagner le processus de réinterprétation urbaine. La construction du projet intègre :

- les constantes incontournables que sont la présence de l'eau à travers les bassins, les bords à quai et les canaux ;
- les projets d'intérêt local ou d'intérêt supracommunal.

Les Quartiers sud sont, pour l'ensemble du partenariat, un territoire d'enjeux d'agglomération où deux

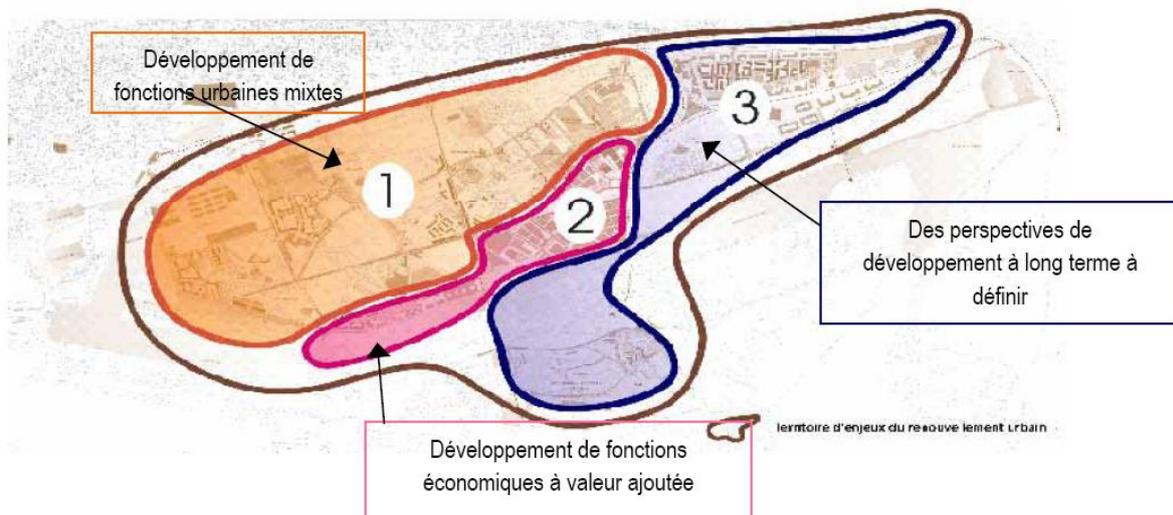
problématiques incontournables sont à prendre en compte :

- le développement urbain fondé sur la mixité fonctionnelle ;
- l'accueil d'activités économiques, à pérenniser et à redynamiser.

Trois périmètres ont été définis, dont les deux premiers sont jugés prioritaires :

- un périmètre dans lequel l'objectif est de développer des fonctions urbaines mixtes : logement, tertiaire et tertiaire supérieur ;
- un périmètre orienté vers l'accueil et le développement de fonctions économiques à valeur ajoutée ;
- un périmètre faisant encore l'objet d'interrogations quant aux orientations d'avenir à y promouvoir.

Une telle démarche permet d'associer, dans une vision d'ensemble et partagée à long terme, un périmètre d'action et un périmètre de réflexion sans que les décisions prises sur l'un des périmètres n'obèrent l'avenir de l'autre.



Le projet opérationnel

Les Quartiers Sud constituent le cœur de la vie économique de l'agglomération (9% des emplois du bassin d'emploi). C'est pourquoi la Ville s'est dotée d'un projet urbain fort pour revitaliser ce territoire

et dynamiser l'économie de toute une région.

Le projet urbain s'appuie sur l'histoire, les formes urbaines, et l'identité des quartiers.

Ce projet ambitieux à long terme (LE HAVRE 2020) est d'ores et déjà opérationnel à travers une première phase conduite avec succès par la Ville et ses partenaires publics et privés.

Cette première phase met en application les orientations stratégiques en matière d'aménagement, arrêtées par le comité de pilotage du « master plan » :

- Constituer l'hypercentre en améliorant l'attractivité ;
- Constituer des centralités secondaires en confortant les identités ;
- Améliorer le cadre de vie en apaisant les déplacements et les conflits d'usage.

Création d'un centre ville élargi (« l'hypercentre ») :

Le quartier Saint Nicolas, situé à l'extrême Ouest des Quartiers Sud, devra permettre l'expansion du centre ville en accueillant des équipements structurants d'intérêt d'agglomération : centre commercial de loisirs, complexe aquatique, centre de la mer et du développement durable, parc urbain, clinique ...

Son désenclavement par le franchissement du bassin Vatine prolonge le centre ville, inscrit au patrimoine mondial de l'humanité, tout en répondant aux besoins de l'agglomération en termes d'équipements structurants.

Création de centralités secondaires (« cœur de quartier ») :

Compte tenu de l'étendue de ce territoire (800 hectares) et des spécificités morphologiques et historiques de chacun des sous quartiers, la création de cœurs de quartiers permet d'améliorer le fonctionnement social et la lisibilité urbaine.

Chaque centralité s'appuie sur :

- la création d'un équipement public de proximité : médiathèque à Brindeau, Pôle de vie sociale à

Vallée Béreult ;

□ la requalification du cadre de vie : rénovation des espaces publics, ravalement des façades et densification résidentielle.

A travers la qualité de cette première phase, la ville a démontré sa volonté de valoriser ces territoires à travers de nouvelles fonctions capables de générer une dynamique territoriale et un effet d'entraînement pour la commune et l'agglomération.

L'enjeu consiste aujourd'hui à continuer ce projet ambitieux de reconquête urbaine de 800 hectares d'interface ville/port tout en réunissant les conditions d'un développement durable et harmonieux des fonctions économiques, notamment portuaires.

AVANT / APRES
Rue Bellot- Ville du Havre



Quai de la Saône-Ville du Havre



Quai de la Saône© Ville du Havre



-Marseille : création d'une nouvelle centralité :

Le cas de Marseille est intéressant puisque le réaménagement de la ville-port Intervient avant même l'apparition de friches portuaires. L'opération Euro-méditerranéen, concerne l'interface urbano-portuaire, autour de la question :

Comment faire vivre ensemble la ville et le port ?

Marseille compte ainsi parmi les villes portuaires durement confrontées à la Mutation de leur appareil industriel et portuaire traditionnel avec pour Conséquence la disparition de nombreux emplois, l'accentuation des phénomènes D'exclusion sociale et la paupérisation des quartiers centraux. Avec le projet Euro-méditerranéen, Marseille énonce une stratégie de repositionnement de la ville portuaire par rapport à des enjeux européens autour de la recomposition des vieux quais et quartiers portuaires de La Joliette. La requalification du tissu urbano-portuaire est pensée comme vecteur de revitalisation économique de Marseille, qui ne peut pas vivre sans son port et le port qui ne peut pas vivre sans la ville, concerne les espaces ainsi que les fonctions économiques portuaires et urbaines.

- Présentation du site :

L'opération Euro-méditerranéen couvre les secteurs arrières portuaires de la ville de Marseille sur près de 480 hectares avec l'extension du périmètre décidée en décembre 2007, alors qu'en 1995 la création de l'établissement Public d'aménagement Euro-méditerranéen était sur un périmètre de 310 ha.

Le projet est situé en plein centre ville sur un territoire extrêmement riche, regroupant à la fois une partie du Port Autonome, d'anciennes zones industrielles plus ou moins à l'abandon et des quartiers habitation, notamment l'ensemble haussmannien de Marseille. L'opération est la première d'intérêt national à inclure dans son périmètre de nombreux quartiers habités.

L'opération est conduite par l'État, en partenariat avec les autres collectivités territoriales et locales ; sont également sollicités les acteurs privés dont les investissements sont indispensables à la concrétisation du projet.



Figure : Opérations Euro Méditerranée : Périmètres d'intervention

- Le port de Marseille

Le Grand Port Maritime de Marseille (GPM) est issu de la réforme portuaire de 2008, du Port autonome de Marseille créé en 1966. Il a un statut d'établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC). Premier port français, et 5ème port européen en tonnage. En Méditerranée, il fait face à la concurrence croissante de ports spécialisés dans le trafic de conteneurs comme Gioia Tauro et Gênes en Italie, Barcelone et Valence en Espagne. .

Le Vieux-Port occupé par des navires de plaisance, aujourd'hui, a été historiquement le centre d'une activité qui s'est déplacée vers l'ouest, vers Fos-sur-Mer, au fur et à mesure de l'accroissement du nombre et du gabarit des navires ainsi que du besoin d'espace pour les activités logistiques. La création d'une Zone Industriale-Portuaire (ZIP) à Fos-sur-Mer en 1968, pour accueillir de nouvelles activités, a été un moment fort de ce déplacement. Mais le lien du port avec la ville de Marseille s'en trouve distendu au profit d'autres formes

d'organisation des territoires périphériques et littoraux, à titre d'exemple les docks historiques près de la place de la Joliette sont cédés à l'activité de transport de passagers, mais ils marquent une forte discontinuité avec le tissu urbain, puisque des barrières isolent les sites portuaires situés en zone sous douane, de sorte que la ville tourne le dos à son port.



Figure : Système de barrières séparant l'emprise portuaire de la ville.

- stratégies du projet

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

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

- Le développement économique :

Euroméditerranée est avant tout un projet de développement économique ; les deux ambitions affichées concernent d'une part la consolidation du tissu existant en développant les services tertiaires en appui aux activités industrielles, portuaires et maritimes, et d'autre part, la diversification des activités sur des créneaux économiques complémentaires. Trois secteurs ont été retenus, à savoir le secteur des industries de l'information (télécommunications, informatiques, industries culturelles), le secteur du commerce international et du tertiaire maritime, et le secteur du tourisme et des loisirs urbains.

Le projet économique ne s'appuie pas seulement sur les composantes locales et régionales, mais atteint aussi l'échelle internationale, ce en assurant l'articulation entre espace méditerranéen et d'Europe. La dimension géostratégique du site est utilisée pour inciter de grands groupes nationaux et internationaux à venir s'installer dans le périmètre. Il s'agit de faire de Marseille une métropole incontournable pour les investisseurs étrangers qui visent un développement sur l'Europe du Sud et le bassin méditerranéen.

Selon le nouveau scénario, l'interface ville port devient un site privilégié pour l'implantation des services tertiaires qualifiés liés aux activités maritimes et au transport international. L'objectif est d'attirer à Marseille les fonctions directionnelles, les grands sièges des entreprises liées au port et ce afin d'asseoir l'image d'une ville internationale.

Les objectifs économiques de l'opération d'intérêt national s'appuient sur les interventions urbanistiques programmées par les aménageurs afin d'offrir aux entreprises un cadre de vie requalifié, doté de services et de fonctions à la hauteur de ceux d'une métropole euro-méditerranéenne.

- Des équipements d'excellence pour une culture de vitrine

Pour étendre l'aire d'influence de la cité, Euroméditerranée concourt à doter Marseille de grands équipements, notamment dans le domaine de la culture. La « Cité de la Méditerranée » constitue le projet phare destiné à affirmer le rayonnement culturel international de la métropole Euroméditerranéenne. Elle inclue notamment le transfert du musée national des Arts et Traditions populaires qui sera transformé en musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée pour constituer une vitrine entre ancien et nouveau port ce qui exprime l'importance accordée à la fonction culturelle dans ce projet de régénération urbaine.

Un autre pôle, celui de la Friche-Belle-de-Mai, qui renforce ce positionnement et contribue à asseoir l'image d'une ville dynamique dans le domaine de la production culturelle, en s'appuyant sur la présence d'activités artistiques.

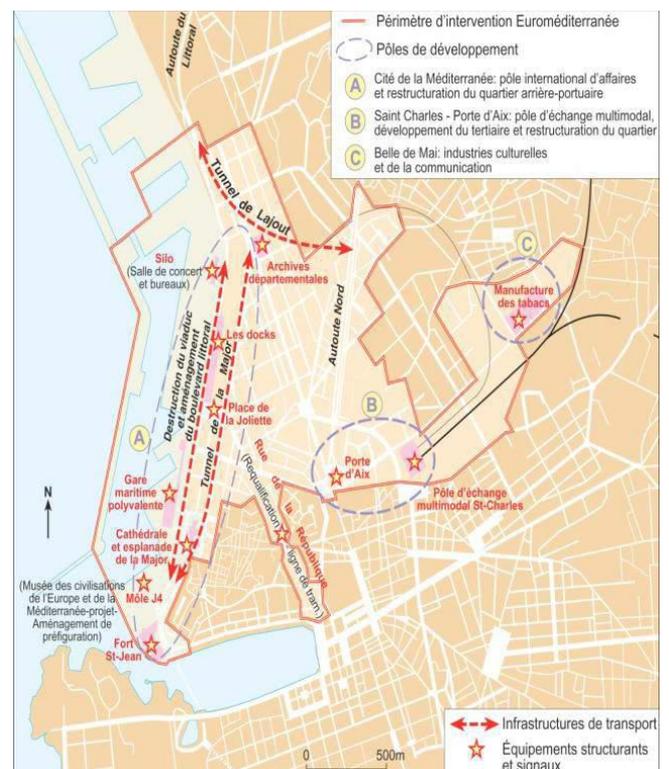
- Une mobilité améliorée au sein d'une cité en mutation.

Les grands projets de l'opération concernent la construction d'un axe nord-sud pour faciliter les échanges entre Euroméditerranée, le centre ville, les quartiers nord et les autoroutes. Ainsi, ces nouvelles artères devraient à terme irriguer le centre ville, les projets d'infrastructures routières concernent de manière privilégiée l'amélioration de la mobilité à l'intérieur de la commune.

La constitution d'un pôle d'échanges multimodal qui combine lignes de TGV et système de transport régional constitue une opportunité.

Euroméditerranée est une nouvelle centralité à l'échelle de la ville qui émerge dans le centre nord de Marseille, là où il est possible de démolir, de reconstruire et donc d'impulser des recompositions socio-spatiales politiquement justifiées par un objectif de mixité sociale et une nécessité de requalification.

Figure 9 : opérations Euro-méditerranéennes : pôles de développement et équipements structurants
Source : dossier de presse Ecocite Euro-méditerranéen



Conclusion :

A partir des exemples étudiés nous avons retenu que le port et la ville se sont lancés dans des opérations de réaménagement de leurs espaces respectifs avec un objectif de créer des espaces de soudure.

Le port et la ville sont deux entités qui non seulement ont pu élargir leur domaine territorial tout au long de l'histoire, mais qui ont en outre ordonné et réordonné l'utilisation de leurs espaces en fonction de leurs besoins. En effet, des processus de développement compatibles ont été conçus pour l'un et l'autre, la majeure partie des activités portuaires traditionnelles ne s'accordent pas avec les utilisations urbaines. L'aspect essentiel de toute politique de développement durable consistera à définir les zones de transition où coïncident les espaces de réserve du port et de la ville.

La transformation des ports en nœuds stratégiques des réseaux de diffusion et de circulation des biens matériels et immatériels dans le nouveau contexte économique et territorial en gestation, ne dépend plus uniquement des ports proprement dits et peut difficilement être réalisée indépendamment des villes. Cette transformation et les perspectives de développement qu'elle ouvre imposent une redéfinition des relations entre le port et la ville aux plans économique, territorial, environnemental et culturel.

Le concept de régénération de waterfront, permet de constater l'évolution d'une prise de conscience face à un phénomène subi et indésirable au départ. Les résultats positifs des premières générations ont transformé ce qui était encore une épreuve en une chance à saisir pour redéfinir le destin d'une ville.

Mais surtout, on passe d'une requalification du waterfront à une insertion de celle-ci dans une stratégie de réaménagement plus globale, touchant non pas uniquement à une partie de la ville, mais à la problématique du rapport à entretenir entre la ville et le port en vue d'un développement économique et social durable de l'ensemble, comme ci bien constaté dans le cas de Marseille et de Hambourg. La condition pour que des expériences sus-citées réussissent et pour la concrétisation du projet de faire vivre ensemble la ville et le port réside donc dans le dialogue, la concertation entre institutions, entre acteurs. Ces projets ont nécessité des études et recherches quant au mode de gestion et de gouvernance des ports et des espaces urbains, ce qui a incité les autorités à multiplier le nombre d'acteurs et de partenaires et de trouver un consensus entre les différents objectifs des uns et des autres.

Au delà de la gestion et de la gouvernance, les stratégies de réaménagement des villes portuaires se basent sur les différents aspects, l'aspect physique, spatial et fonctionnel, avec une politique de liaison à différentes échelles du local au global ; En assurant une mixité fonctionnelle avec la mixité des fonctions urbaines et fonctions portuaires, le port n'est plus considéré comme une entrave aux aménagements mais comme un privilège.

Ce projet de renouvellement urbain est un projet de développement économique qui s'appuie sur une transformation urbanistique de la ville, son statut et son envergure exceptionnels traduisent la volonté des pouvoirs publics de transformer Marseille et d'en faire une métropole euro-méditerranéenne.

À travers donc, l'expérience de Marseille qui a anticipé le renouvellement de la ville et les espaces portuaires avant même la naissance de friches, peut servir d'exercice de requalification mais aussi d'articulation de la ville et du port, et nous enseigne sur les nouveaux modes d'intervention urbains, dans l'objectif de faire la ville sur la ville.

Chapitre III : l'interface urbano-portuaire et façade Maritime

1)-Rupture Ville-Port, une réalité et des solutions

« Le port n'est-il pas dans son essence un carrefour, un lieu de confrontation ? En lui s'opère une extraordinaire rencontre, celle de la ville, construction la plus élaborée que la civilisation ait produite, et de la mer, univers naturel obéissant à ses propres lois »

Le terme de port renvoie à celui de porte. En ce sens, l'infrastructure portuaire est un passage entre la terre et la mer, une entrée et une issue permettant la circulation des hommes, des marchandises et des matériels. Elle assure la succession entre différents modes de transport, maritime, fluvial et terrestre. Elle constitue un centre névralgique ; Mais c'est aussi un havre, c'est-à-dire un abri pour des navires.

Selon C. Ducruet, l'absence d'une définition consensuelle de la ville portuaire, est déjà posée par les historiens anglo-saxons des choses de la mer qui ont bien rappelé ; que lorsque l'on évoque la ville portuaire, on se heurte à sa diversité et l'on tombe soit dans l'ornière des villes soit dans celle des ports et du monde maritime, perdant de vue ce qui fait la spécificité de l'objet même par rapport à ceux dont il se distingue : les ports sans ville, les villes sans port.

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

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

combinent de façon variable, chacune pouvant être interprétée en termes d'emplois, de Consommation d'espace, d'importance économique.

Aussi, selon le même auteur l'avantage est de permettre une lecture à la fois en termes relatifs (spécialisation) et absolus (taille). On obtient tout d'abord deux gradients¹³ symbolisés par les diagonales. La première, du village côtier à la métropole portuaire, symbolise un gradient de la hiérarchie combinatoire des fonctions urbaine et portuaire, les deux étant à chaque palier respectivement équilibrées dans leurs poids économiques et leurs emprises spatiales.

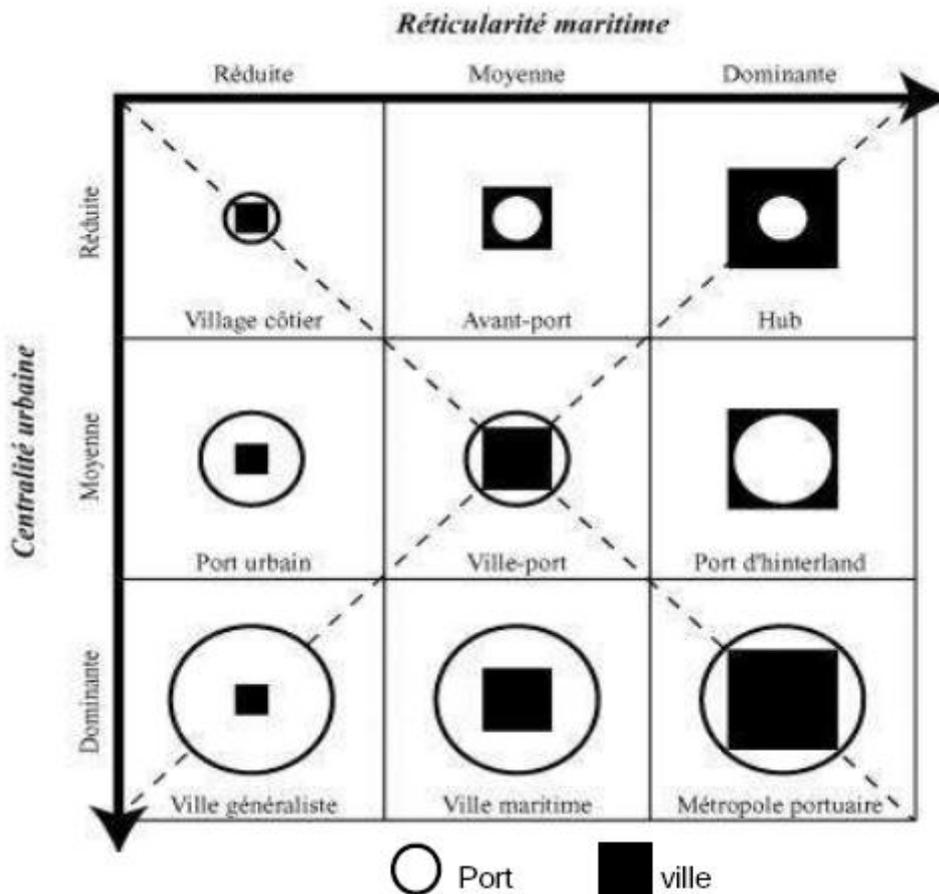


Figure 2 : Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires (César Ducruet, typologie mondiale des relations ville-port.

La seconde, du hub à la ville globale, montre une opposition de fond entre la domination des fonctions de noeud et celle des autres fonctions (industrie, tertiaire). Les autres configurations (port régional, port urbain, d'hinterland et métropole maritime) correspondent à des variantes où, à chaque fois, le poids respectif des fonctions est déséquilibré.

Une ville portuaire associe trois éléments :

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

Dans les économies préindustrielles, les activités portuaires sont nées dans des communautés côtières qui se livraient à la pêche, au commerce maritime et à la guerre navale. Ces petits ports avaient chacun leur vie propre, qui s'organisaient et se hiérarchisaient en grande partie parallèlement à l'évolution des marchés. Pour ces communautés, les activités maritimes et portuaires furent non seulement une des principales sources de richesse et d'emploi, mais encore un des principaux moteurs de progrès. Les rapports de la population avec la mer stimulèrent d'importantes activités – construction navale, conserve de poissons, bases navales, commerce, presse spécialisée, activités artistiques, etc. Armateurs, négociants, marins et dockers constituaient la population des villes portuaires. Dans bien des cas, les liens de ces villes avec la mer devinrent si étroits qu'elles prirent pour emblèmes des symboles maritimes et que les

images qui les représentaient (gravures, dessins, peintures) montraient presque toujours leur façade portuaire. Ainsi, si le port se définit au regard de sa situation, de ses fonctions et de ses infrastructures, son existence tient en grande partie aux liens qui l'unissent aux populations adjacentes.

Pendant de nombreux siècles, le port et la ville ont formé un système basé sur l'imbrication et la complémentarité de leurs différentes fonctions. Le port était auparavant une place marchande, destination finale d'une route de transport, lieu d'échanges, de commerce, centre de vie et de brassage culturel.

Du point de vue économique, le port constituait l'axe de la vie et de l'activité de la ville, notamment parce qu'il créait directement un grand nombre d'emplois pour ses habitants. Marins, armateurs, dockers, commerçants, pêcheurs, militaires, charpentiers ce sont les professions les plus répandues dans les ports préindustriels vivant des ressources de la mer.

Du point de vue spatial, port et ville se touchaient et s'imbriquaient, il n'y avait pas de frontières précises et activités productives, commerciales et portuaires coexistaient aux mêmes endroits. Les rares infrastructures construites pour faciliter la navigation étaient soit intégrées dans l'enceinte urbaine, soit installées à l'extérieur. Ainsi, le port constituait dans bien des cas le moteur du développement physique de la ville, influant sur sa physionomie et sur son tissu. Depuis la moitié du XXe siècle, les rapports entre ville et port ont changé, de profondes mutations, de nature technologique 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. En effet, la plupart des travaux sur les relations entre ports et villes portuaires soulignent la dissociation spatiale et fonctionnelle contemporaine.

L'histoire contemporaine des mutations des villes-ports peut se comprendre à partir de la révolution industrielle ; Avec l'âge industriel et l'arrivée de la machine à vapeur, puis du chemin de fer apparaissent les premiers changements des rapports entre ville et port.

Le port primitif était entièrement intégré dans la cité marchande ; et son activité, pourtant limitée à l'époque aux échanges de marchandises, lui conférait un rôle essentiel, celui d'être le pivot de toute la dynamique urbaine qui se déclenche aussitôt qu'un port est en fonctionnement.

Depuis la moitié du XXe siècle, les rapports entre ville et port ont changé, en effet, d'une part, sous l'effet du gigantisme naval et de l'étroitesse des sites dans lesquels sont abrités les ports, leur maintien dans la ville devient de plus en plus problématique et d'autre part, la ville de son côté ne cesse de se développer et de redéfinir ses espaces en appréhendant de nouvelles pratiques urbaines, notamment le rapprochement de la mer. L'unité des deux entités – ville et port- n'a donc pu perdurer dans le temps.

La vocation portuaire a fait la grandeur des villes portuaires et constitue une base culturelle à laquelle la population est fortement attachée. Mais les rapides mutations bouleversent tous les repères vis-à-vis du port, d'autant plus que les changements ne sont pas vraiment compris et intégrés puisque les ports actuels sont plus ou moins lointains et inaccessibles.

Selon les mêmes auteurs, C.Chaline, R.Malta et M.Colin ; les causes de ce phénomène de grande ampleur sont bien connues : recherche d'une accessibilité et d'une productivité maximale par les opérateurs du transport et de la logistique, la création de grandes voies de desserte et de chemin de fer d'un côté, stratégies urbaines de croissance tertiaire et industrielle, de l'autre.

Ce découplage est en effet, provoqué par la mondialisation des échanges qui nécessite un accroissement de la capacité des navires et de nouvelles techniques de traitement de la marchandise : mécanisation, unification des charges, conteneurisation.

Ces situations ont engendré une véritable coupure tant visuelle que psychologique entre la ville et le port. Un des cas de figure les plus répandus s'illustre dans le cas des Docklands en Angleterre par la coupure quasi-totale de la ville avec la mer par la présence d'installations gigantesques portuaires ou urbaines (entreprises, docks ou entrepôts de stockage parfois à plusieurs niveaux).

Une typologie dressée par Claude Chaline et Rodrigues Malta, distingue les situations suivantes :

1. Délocalisation subie, irréversible suivie de la formation de friches portuaires, industrielles, pour des raisons longues et imprévisibles, gangrénant de proche en proche les quartiers avoisinants.
 2. Découplage subi mais suivi dans un délai généralement de l'ordre d'une décennie – nécessaire à la détermination des choix et au montage des opérations, du démarrage à la reconversion, la conséquence en est toujours la formation de friches vouées à des affectations temporaires plus ou moins sauvages.
 3. Assez rarement la délocalisation des activités portuaires est suivie d'une réaffectation rapide, oblitérant pratiquement la séquence de friches. Cela suppose soit un arrière plan d'aménagement par la collectivité locale, soit une pression foncière latente.
 4. Dans certaines métropoles particulièrement dynamiques, le déclassement des équipements, la fermeture des entreprises sont anticipés, organisés en vue d'une réorganisation et d'une reconstruction des espaces délaissés.
- Dès lors, il n'y a pratiquement pas des séquences de friches, sauf aléas de la conjoncture économique qui peut ralentir les programmations de reconquête des waterfronts.
5. Un grand acte médiatique peut aussi déclencher un processus volontaire de réaffectation plus ou moins totale des espaces portuaires même encore partiellement utilisés, mais condamnés à terme.

Claude Chaline¹⁷ a résumé les différentes phases ayant conduit à la séparation progressive de la ville et du port, et les progrès technologiques réalisés durant les deux siècles d'industrialisation et leurs effets sur la dynamique de la ville port, comme indiqués dans le tableau ci-dessous.

Phasage	Relation ville/port	Déterminants technologiques
Phase I Pré industrielle Avant le XIX ^{ème}	Ville et port sont imbriqués, avec faible spécialisation fonctionnelle du territoire	Navigation à voile, navires en bois
Phase II Industrielle XIX ^{ème} et début XX ^{ème} siècle	Ville et port sont juxtaposés Très forte spécialisation de l'espace portuaire coupure totale entre ville et eau	Navire en métal combustible : charbon machine à vapeur chemin de fer
Phase III Post industrielle A (années 1970- 1980)	Suburbanisation de la population et de certaines activités portuaires Désurbanisation, formation de friches, expériences de reconversion séparation du port et de la ville	Gigantisme des navires combustible pétrolier transport routier
Phase IV Post industrielle B (années 1990-2000)	Esquisses de réurbanisation mutation fonctionnelle généralisée des waterfronts	Economie de l'information et de la communication Temps libre Culturel

Tableau 1 Les grandes séquences technologiques sous-tendant l'évolution des waterfronts et du couple ville/port Source : reproduit selon Chaline, 1994, p. 34

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

1. délocalisation totale d'où naissance d'importantes friches portuaires engendrant des opérations de récupération par l'urbain avec de nouvelles affectations aux lieux et aux bâtiments.

2. délocalisation partielle seules les activités non polluantes ni nuisibles à l'environnement urbain sont préservées au port primitif, avec la modernisation des sites portuaires traditionnels. Les activités industrielles et à cause du gigantisme naval disparaissent des anciens ports.

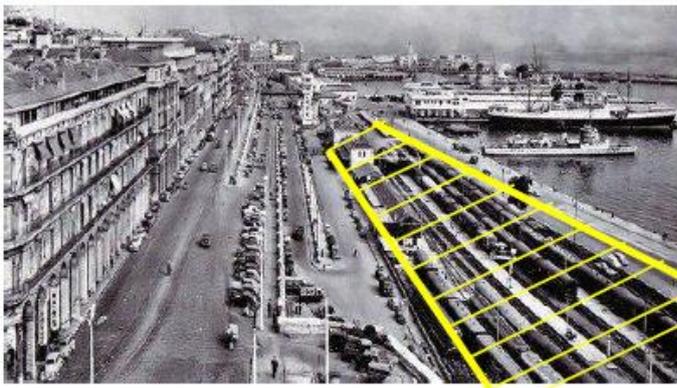
Avec le gigantisme naval et la conteneurisation, un mode de transport encore plus intensif dit intermodal ou multi-modal apparaît dans les années 1980, ce qui va accélérer la tendance des ports à quitter les centres urbains ; et justifie également la relocalisation des terminaux portuaires loin du centre-ville.

La concentration de la quasi-totalité des activités de manutention et des investissements sur de nouveaux sites éloignés se traduit logiquement par un certain effacement portuaire au sein de la ville ; Les anciennes installations vont être pour la plupart peu à peu négligées voire délaissées.

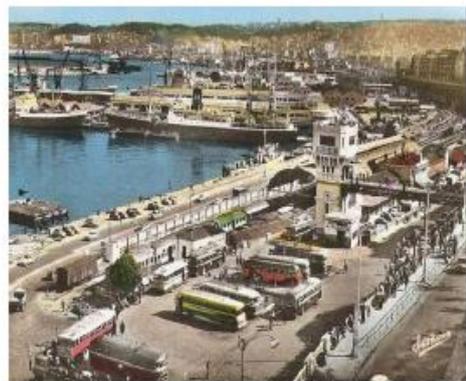
Selon E.Boubacha, le port traditionnel se transforme en centre logistique et en plate-forme multimodale qui est le fruit des exigences des activités de production répondant au système des flux tendus, cette exigence explique donc aussi l'éloignement de la ville ; « le port et la ville deviennent des entités de plus en plus distinctes voire distantes »¹⁸.

L'industrialisation va également attirer des industries à proximité du port, avec le chemin de fer comme moyen de transit des marchandises débarquées, une barrière se crée plus nettement entre l'espace portuaire et celui de la ville.

Le cas de la ville d'Alger illustre cette séparation de son port et de la mer par une barrière physique métallique et ce pour des raisons sécuritaires et douanières.



La voie ferrée barrière entre la ville d'Alger et son port.



Contact direct entre la ville d'Alger et son port,



Clôture légère présentant un obstacle physique
Non visuel (obstacle physique et visuel)

renforcement de la clôture (clôture opaque)

Ce découplage est accentué par une division institutionnelle. En France, l'adaptation de l'outil portuaire, par les efforts qu'elle requiert, est en grande partie assurée par l'Etat qui, avec la loi "Laval" du 29 juin 1965, transforme les plus grands ports français en Ports Autonomes. Ainsi, les villes ne sont plus amenées à contrôler un développement portuaire qui les dépasse²¹.

Les villes connaissent, elles aussi de profondes mutations : diversification des secteurs économiques, multiplication des fonctions tertiaires, insertion dans une économie régionale, dilatation du territoire urbain.

Dans un tel contexte, la dépendance de la ville vis-à-vis du secteur maritime est moindre ainsi que l'intérêt porté à un port devenu dissocié (autonome) et aux stratégies propres.

2)-La réconciliation entre la ville et le port :

La question des relations ville-port est devenue un enjeu majeur dans le monde, tant en termes politiques qu'économiques ; Le mouvement de la géographie des villes-ports a véritablement pris son essor à cette époque, marquée par les friches portuaires, sur le waterfront et par la dégradation de la zone de liaison entre la ville et le port, c'est-à-dire l'interface ville/port.

Les villes portuaires ont en commun le devoir gérer des croissances urbaines et portuaires sur des territoires contraints autant par leurs héritages historiques que par leurs ambitions de développements ; la relation entre ville et port implique conciliation, concertation, voire confrontation pour faire converger des destinées pas nécessairement toujours compatibles dans le temps et dans l'espace.

En effet, toutes les réflexions et études qui se mènent aujourd'hui au coeur de nombreuses politiques contemporaines de réaménagement, les relations ville-port sont devenues un élément incontournable de l'urbanisme malgré leur complexité. Cette même question de réconciliation entre la ville et son port ressort dans les projets de recompositions des centres-villes, portant en elle de nombreux enjeux identitaires, touristiques et économiques.

La prise de conscience de la nécessité de rapprocher les fonctions urbaines de la ville des fonctions portuaires mène aux opérations de renouvellement urbain des centres villes, la valorisation des façades maritimes, la protection de l'environnement naturel et culturel, et la gouvernance urbaine, ces opérations constituent les ingrédients d'un nouvel urbanisme des villes portuaires.

Les friches portuaires forment donc des espaces de couture entre le port et la ville, et offre un immense potentiel pour les villes, notamment en termes de revalorisation de l'image, d'un accroissement économique, d'une recomposition d'un espace en accord avec le contexte socio-économique. La présence de l'eau, représente aussi un potentiel intéressant car elle induit des espaces hautement

valorisables dans une logique contemporaine des forces du marché, avec des effets de plus-values évidentes sur le prix des terrains bordant l'eau. « Après avoir été vecteur de flux marchands, l'eau se prête à tous les jeux de miroir et de décor urbain ».

Plusieurs villes portuaires ont décidé d'élaborer un tableau de bord des différentes actions à mener pour l'ouverture de la ville sur la mer et la reconquête de la façade maritime. Le cas de Gênes se prête assez bien à une exploration sur le caractère multidimensionnel des thématiques du développement durable et des impacts de la globalisation.

Pour ce qui est de la ville de Bilbao, à travers la mise en place d'une structure intermédiaire entre les différentes institutions politiques « BILBAO –RIA 2000 », mais également les grands travaux d'infrastructures, le pari fait sur le design urbain et l'architecture, ont été tous éléments essentiels de la transformation de l'image de la ville, le renforcement de sa centralité, la régénération urbaine, environnementale, et culturelle.

Alger doit, elle aussi faire face à ce débat de l'intégration du port dans la ville, ce que nous allons observer dans les prochains chapitres. Son cas particulier est intéressant puisque le réaménagement de la ville port intervient avant même l'apparition de friches portuaires. Dans un premier temps, nous allons voir le cloîtement du port et sa coupure de la ville soit une coupure spatiale et fonctionnelle.

3)-Ville et port, nouvelles relations spatiales et fonctionnelles :

Afin de poursuivre l'analyse des rapports entre ville et port, il est nécessaire de connaître et comprendre les opérations de renouvellement des espaces portuaires délaissés ; Dans ce chapitre nous tenterons donc d'aborder les évolutions des rapports ville et port, en termes de réflexion sur l'avenir de leurs relations et des stratégies sur les reconquêtes de leur interface.

Aujourd'hui, la conjoncture mondiale offre l'occasion de formuler d'ambitieux projets pour effacer les vides laissés par la disparition de l'industrie lourde et des activités traditionnelles. Pour atteindre ces objectifs, des politiques structurelles complexes ont été mises en oeuvre.

Ces politiques permettent d'opérer des choix concertés, aptes à concilier les exigences d'un renforcement des composantes économiques et portuaires avec les nécessités d'amélioration de la qualité urbaine.

4)-La politique algérienne en matière d'aménagement côtier :

En Algérie, les ports ont intégré, à partir de la fin des années 1970, un processus de changement fondamental. Le développement de la conteneurisation et l'organisation du transport intermodal ont fait évoluer le concept de logistique dont le port constitue un maillon incontournable.

Le port n'est plus captif d'un hinterland réservé, la mondialisation, l'économie de marché, font qu'aujourd'hui, il détermine sa stratégie pour figurer sur la carte des escales des grandes lignes maritimes, inscrivant sa zone d'influence au-delà des frontières de son état.

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

Les ports algériens sont en total déphasage avec ce principe, d'un côté, en involution par rapport à la profonde mutation des transports maritimes et à l'évolution des technologies entraînant leur marginalisation par rapport aux avancés des systèmes portuaires dans le monde.

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

Abdelkader Boumessila, consultant en management maritime ; estime que les ports en Algérie sont gérés selon un modèle économique totalement en déphasage avec les évolutions mondiales.

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

La réflexion sur le devenir du port d'Alger doit être à la dimension de son ampleur fonctionnelle. Elle ne peut être limitée à son contexte urbain, ni régional, mais doit être prise dans sa vision d'aménagement du territoire.

D'autres spécialistes qui ont participé à un colloque international à Alger sur les ports du Maghreb : entre volonté et réalité, en février 2010 ont suggéré de réfléchir pour le long terme, à la réalisation d'un port ayant les capacités de contenir des installations répondant aux normes internationales.

Compte tenu de la saturation du trafic portuaire à Alger et du très fort potentiel des ports de Skida, Arzew, Bejaïa, Djen-Djen, Ghazaouet, Mostaganem, Oran, Skikda et Ténès, l'Algérie s'apprête à construire plusieurs plateformes de connexion entre les autoroutes, les voies ferrées et les ports. Ces plateformes auront pour principal

objectif de désengorger le trafic portuaire, et de relancer la compétitivité de ces pôles en permettant de réduire le temps de livraison et les coûts qui y sont associés. La mise en oeuvre de pôles multimodaux a également pour finalité d'accroître les capacités d'importation du pays.

Ce vaste chantier est une opportunité considérable pour le pays sur le plan économique comme le souligne les experts dans le domaine portuaire en précisant que l'Algérie détient tous les atouts pour accueillir deux ou trois ports à dimension euro-méditerranéenne et recevoir des bateaux de 30000 t. C'est l'objectif logiquement poursuivi par le gouvernement pour Skikda et Djen-Djen. Toutefois ces gigantesques travaux ne suffiront pas à rendre le trafic portuaire algérien opérationnel sur l'ensemble de ses sites, il faudra sans doute réaménager la logistique liée à la gestion des stocks, et informatiser les procédures douanières afin de dynamiser la gestion et l'efficacité de l'ensemble des ports algériens. Le port d'Alger sera appelé à jouer un autre rôle autre que celui de plate-forme Portuaire.

5)-La façade Maritime :

La façade maritime du Maghreb central est constituée des pays de l'Algérie, Maroc et Tunisie, elle s'étale sur 3000 km sur la méditerranée, l'Algérie avec les 1280 km occupe plus de 42 % de cette façade.

En méditerranéen, l'Algérie occupe une place géostratégique importante sur le plan maritime comme le souligne ci bien Fatma Zohra Cherif « la plus forte centralité d'Alger, qui s'explique par sa situation de pivot et sa fonction de grande métropole maritime multifonctionnelle, compense son retard en termes de conteneurisation et d'accessibilité nautique »⁶². Le port d'Alger placé en un point central sur la grande route méditerranéenne, à égale distance du nord de l'Europe et du Canal de Suez, a été choisi depuis longtemps comme porte de ravitaillement et de relâche par les nombreuses compagnies de navigation qui desservent les

stations du Levant et de l'extrême Orient.

Si nous avons vu dans les parties précédentes que le port d'Alger avait une place importante, et ce de par sa situation géographique, il voyait, à l'époque coloniale, son importance augmenter journallement.

Du point de vue du tonnage de jauge, il occupait le deuxième rang parmi les principaux ports de France, avec un tonnage de 19 436 770 tonnes en 1913, pour l'effectif des marchandises il venait immédiatement après les ports de Bordeaux et du Havre.

année	Navire	Tonnage
1875	3 332	771 406
1885	4 474	1 773 570
1895	7 183	6 486 934
1905	10 579	11 302 905
1910	11 956	15 848 482
1911	12 189	16 381 777
1912	12 983	18 414 567
1913	13 001 ⁽¹⁾	19 436 770

Tableau 15 : Rang du port d'Alger par rapport aux ports de France 1920.

Depuis l'indépendance, les infrastructures portuaires du port d'Alger, par lesquelles transitent les échanges ont été peu modernisées; elles se trouvent donc en décalage croissant par rapport aux normes mondiales de la logistique moderne, ce qui a généré une régression du port d'Alger par rapport aux ports de la façade maritime méditerranéenne entre autre les ports Marocains.

Avec Tanger Med, le Maroc mène une opération de très grande ampleur, qui n'est pas seulement portuaire, mais qui utilise le port comme un outil de développement et d'aménagement du territoire. Tanger Med est un port entièrement nouveau, situé à 30 kilomètres environ à l'ouest de l'enclave espagnol de Ceuta et qui n'était séparé de la rive européenne que par les 17 kilomètres du détroit de Gibraltar. L'idée première consiste à utiliser cette situation stratégique pour implanter un hub de transbordement, concurrent de celui d'Algésiras.

Les investissements les plus importants ont donc concerné la conteneurisation avec la réalisation de deux terminaux aujourd'hui en service, capables de recevoir les plus grands navires porte-conteneurs, et avec une capacité totale de 3,5 millions EVP. Ils ont été donnés en concession à deux entités différentes afin de favoriser la concurrence entre les opérateurs. Le premier a été adjugé au deuxième plus grand manutentionnaire mondial, le Danois APM Terminal qui est une filiale du groupe maritime Möller, aussi propriétaire du premier armement mondial de lignes régulières Maersk. Le second revient à un consortium qui réunit les deuxième et troisième armements mondiaux (l'italo-suisse MSC et le francolibanais CMA-CGM) ainsi que le septième opérateur de manutention à l'échelle mondiale, l'Allemand Eurogate.



Photo du port Tanger Med: Terminal à conteneurs

Le port constitue une zone d'activité avec la création progressive de trois zones franches sur près de 1 000 hectares, le Maroc s'inspire du modèle chinois des zones économiques spéciales.

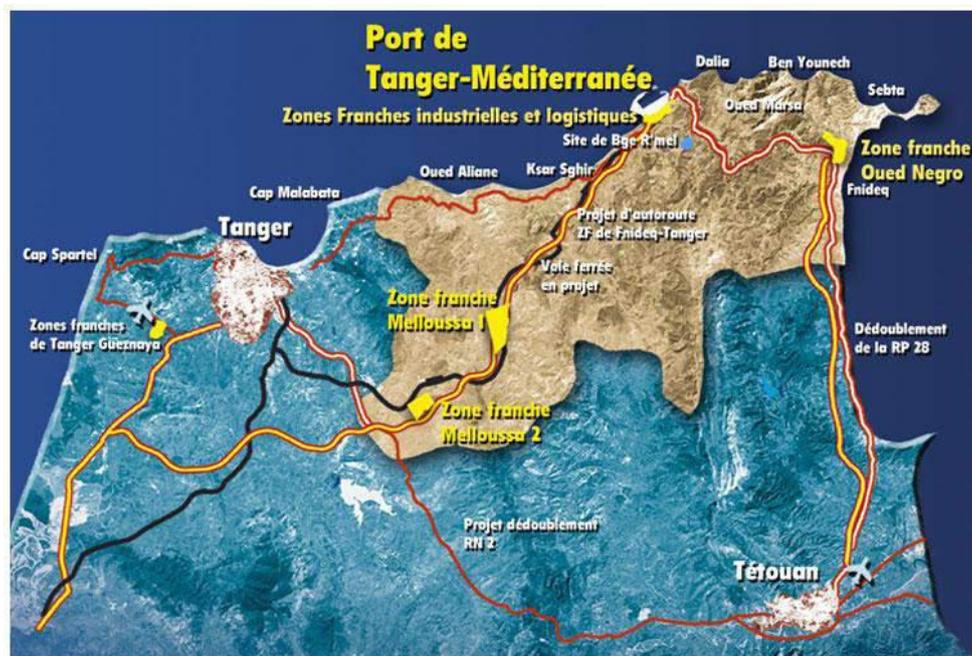


Figure 30 : le port Mohamed Tanger et les zones franches

Le projet phare est l'implantation d'une usine de montage du groupe Renault-Nissan, pour 200 000 véhicules par an, avec la possibilité d'aller à 400 000. D'autres entreprises s'implantent sur la zone, notamment en lien avec la logistique. À la fonction purement maritime s'ajoute donc une fonction industrielle qui alimentera les trafics portuaires.

Enfin, le port participe à l'aménagement du territoire marocain. Des connexions routières et ferroviaires sont aménagées avec le reste du réseau marocain, notamment pour raccorder Tanger Med à l'axe principal, Tanger- Casablanca. L'autoroute Tanger Med-Tanger a été ouverte en 2008, et la ligne ferroviaire qui relie le port au réseau ferroviaire national en 2009. Le port ne doit pas être un simple port de transbordement mais drainer aussi l'hinterland marocain, jusqu'à Casablanca, ainsi, le port peut profiter à l'économie marocaine en favorisant le

désenclavement de l'ensemble du pays par son arrimage aux grandes routes maritimes.

Vu toutes les difficultés que rencontrent le port d'Alger, ce dernier a peut de chance de jouer un rôle de plaque tournante en méditerranée. Il peut difficilement concurrencer les ports tunisiens et marocains moins couteux et plus adaptés aux trafics internationaux

Selon les experts du domaine maritime le retard que cumule les ports Algériens est du principalement au fait que le port algérien demeure recroquevillé sur lui-même, alors que l'ensemble des systèmes méditerranéens se sont depuis longtemps adaptés aux nouvelles exigences technologiques, managériales et organisationnelles. Sur le plan organisationnel et managérial, le port n'est plus Une entité administrative mais une entité commerciale.

Chapitre IV : Attractivité, Détente & Tourisme d'affaire

1)-Le boom de l'attractivité :

L'attractivité abrite deux notions : l'attraction

Qui s'apparente à une force capable à la fois d'attirer et retenir sur place et l'attrait qui renvoie à l'idée de séduction. Ainsi, pour une ville ou un territoire, l'attractivité devient

Un concept mêlant : la capacité à drainer des flux et à fixer durablement des ressources en un lieu :

Ce que l'on nomme attraction effective, la capacité à se rendre désirable, qu'elle

Qu'en soit la raison : ce que l'on nomme Attrait ou attraction potentielle.

Depuis une dizaine d'années, l'attractivité Est devenue pour les villes une notion cruciale, aussi cruciale que la compétitivité avec Laquelle elle est parfois confondue.

2)-Connaître l'attractivité par sa mesure :

Certes, l'offre d'équipements de loisirs d'une ville, par exemple, est de nature à attirer à elle des populations, mais ce n'est pas en soi une mesure de son attractivité : cela ne dit rien du caractère effectif ou non de l'attraction exercée. Or, les villes ont besoin de connaître leur degré d'attractivité pour mettre au point leurs politiques. Il existe deux façons de mesurer (une façon objective et une façon subjective) les deux déterminants de l'attractivité (l'attraction potentielle et l'attraction effective).

Mesures objectives :

Le pouvoir d'attraction d'une ville peut se mesurer très objectivement en calculant son solde migratoire (résultat des flux entrants et sortants de populations). Une manière plus détournée consistera à observer l'évolution des prix de l'immobilier, résultant d'un effet de valorisation des villes. En découle un autre type de classement, plus complexe à interpréter. L'attrait, lui, peut être mesuré par ce que l'on nommera l'effet « File d'attente », autrement dit les demandes de mutations des salariés, par exemple, ou celles de visas d'immigration. La recherche de logement peut aussi être prise en compte.

Mesures subjectives :

Les mesures subjectives se dévoilent généralement au travers d'enquêtes d'opinions

Ou d'audits urbains. Si l'on veut connaître le niveau d'attraction effective d'une ville, on interrogera Ses habitants sur leur satisfaction ; ou bien,

On questionnera les entrants sur l'intensité de leur motivation et sur la diversité des motifs qui président à leurs choix. L'attrait, lui, concerne avant tout ceux qui souhaiteraient habiter telle ou telle

ville ; ce sont leurs opinions que l'on questionnera. Comme le précise Julien Damon, « Les opinions comptent beaucoup en matière d'attractivité, notamment en ce qui concerne l'attrait qui en est l'aspect le plus psychologique et symbolique ».

COMPOSANTES	RESSOURCES OBJECTIVES	RESSOURCES SYMBOLIQUES
GÉOGRAPHIQUE	<ul style="list-style-type: none"> * Géographie physique : proximité de la mer, d'un fleuve, zone frontalière, espaces naturels, etc. * Le territoire tel qu'il a été façonné à travers l'histoire 	<ul style="list-style-type: none"> * Valeur paysagère attribuée au territoire * Valeur symbolique (lieu de mémoire, etc.)
GÉOPOLITIQUE	<ul style="list-style-type: none"> * Position au sein des réseaux interurbains * Accessibilité * Externalités de réseau 	<ul style="list-style-type: none"> * Sentiment de centralité
DÉMOGRAPHIQUE	<ul style="list-style-type: none"> * Poids et dynamisme démographiques * Caractéristiques des populations présentes et évolutions récentes 	<ul style="list-style-type: none"> * Image des populations et de leurs modes de vie
ÉCONOMIQUE	<ul style="list-style-type: none"> * Croissance du PIB, situation du marché de l'emploi, rémunérations, inégalités 	<ul style="list-style-type: none"> * Image de la ville auprès des actifs, des entrepreneurs et des médias
SOCIALE	<ul style="list-style-type: none"> * Qualité de vie (commerces, offre de loisirs, criminalité, environnement, etc.) * Capacité à intégrer les populations présentes sur le territoire, notamment les nouveaux entrants, et à faire cohabiter des populations différentes * Coût de la vie, coût du logement 	<ul style="list-style-type: none"> * Image de la ville, qualité de vie, convivialité, ambiance, ouverture des habitants perçue par les ménages (locaux ou extérieurs) et par les médias * Cosmopolitisme mesuré et vécu
INFRASTRUCTURELLE	<ul style="list-style-type: none"> * Offre d'équipements et services aux personnes * Ressources éducatives (de maternelle à université) * Services sanitaires et sociaux * Services de mobilité (du vélo aux aéroports) 	<ul style="list-style-type: none"> * Appréciations et réputations de la qualité des services
INSTITUTIONNELLE	<ul style="list-style-type: none"> * Position dans le système politique national et international * Organisation du pouvoir local * Montant des recettes fiscales * Politiques sociales locales 	<ul style="list-style-type: none"> * Rayonnement politique de la ville * Image médiatique des élus * Rayonnement national ou international des élus
CULTURELLE ET PATRIMONIALE	<ul style="list-style-type: none"> * Infrastructures culturelles * Monuments historiques et architecturaux * Monuments du passé, partie intégrante de l'identité de la ville * Sites touristiques 	<ul style="list-style-type: none"> * Réalisations récentes et attirantes, gages de modernité * Notoriété médiatique
ENVIRONNEMENTALE	<ul style="list-style-type: none"> * Espaces verts * Politiques de protection de l'environnement 	<ul style="list-style-type: none"> * Capacité à être reconnue comme ville responsable et durable

3)-Le city branding consiste à valoriser l'image :

Des villes à travers la création d'une marque comme pour les produits marchands. L'essor Du branding, depuis le début des années 1990, souligne le rôle déterminant de la dimension symbolique de l'attractivité. Mais il révèle aussi la diffusion des conceptions marchandes de la ville. « Asia's world city », pour Hong Kong, « Madrid », « i Amsterdam », « only Lyon » sont autant de slogans publicitaires accompagnant

La création de marques des villes auxquelles correspondent des identités visuelles (figure). Certaines cités complètent cette stratégie du branding en capitalisant sur des marques existantes, comme Bilbao avec le musée Guggenheim ou Abu Dhabi avec le Louvre.

-Un label et une identité:

La marque doit contribuer à rendre la ville identifiable et désirable. Les ressorts utilisés sont ceux de l'attractivité subjective. Il s'agit d'asseoir la réputation du territoire sur la construction d'une identité fondée sur la personnalité de celui-ci, sa modernité et son dynamisme, ses qualités esthétiques, Son caractère accueillant, son ambiance, son patrimoine et son histoire. Les registres mobilisés sont avant tout émotionnels,

L'objectif étant de différencier ainsi la ville de ses concurrentes et d'afficher son leadership régional, national ou international. Le city branding correspond donc à une démarche

De labellisation faisant ressortir des attributs matériels tout en affirmant son statut

(De capitale, de technopole, de ville-patrimoine, etc.), et à un marquage symbolique qui repose sur la mise en avant de valeurs locales spécifiques, d'une histoire singulière, de traits culturels. Grâce à ce marketing identitaire,

Des villes comme Barcelone, Bilbao, Dublin

On encore Manchester se sont construit un nouveau « capital image » qui a largement contribué à renforcer leur attractivité.



Figure : Les villes deviennent des marques.

4)-Loisir et détente

Assuré par :

- Terrasses portuaires
- Des espaces destinées aux animations festives et culturelles
- Port de plaisance
- tour (restaurants ; cafétéria ; terrasses portuaires)

Solarium Activités culturelle présenté par :

- Centre culturelle Activités sportif
- centre de sport aquatique
- Terrains de jeux en plein air
- piste cyclable Environnement et espace vert envisagé par :
- Parcoure et promenade portuaire
- Placettes et lacs d'eaux
- jardin suspendu
- Aire de jeux pour enfants

Services urbain- portuaire sont :

- Transport urbain-maritime
- Restauration de poisson
- Aires commerciales adapté au port
- Bureaux d'affaires liés à l'activité portuaire
- Parking
- Location des vélos et bateaux de Réhabilitation
- Kiosques rouges (sanitaires, repos, espace d'attente, supérettes, sécurité, panneaux informatifs...etc.)

Activités touristique comme :

- Auberge de jaune
- hôtel
- tour

Ces prestations seront offertes durant toute l'année, ils sont assurés par la diversité des fonctions de la manière avec laquelle le projet entretient des rapports avec un site agréable et riche par ces composantes naturelles (paysage, mer, montagne, plage.)

5)- LE TOURISME D'AFFAIRES : UN ATOUT MAJEUR POUR L'ÉCONOMIE :

À l'origine, la mondialisation a permis d'accroître les échanges (multiplication des flux) et a généré un contexte propice au développement de réunions et de congrès internationaux (CHRISTOPHLE, 2001, page 36). Le tourisme d'affaires est une réalité économique à la fois très ancienne et très actuelle, qui puise son dynamisme dans le besoin de contacts directs exprimé par les entreprises. Devenu un véritable média, il entend tout à la fois réunir, communiquer, sensibiliser, faciliter les échanges d'idées et de produits

Historique :

Les premières traces Même si le terme tourisme d'affaires était loin d'être utilisé à l'époque, l'histoire nous démontre que la volonté de se regrouper pour échanger et mieux communiquer remonte à l'antiquité. En effet, on place le 1er congrès de l'histoire vers l'an 273, le congrès de la confrérie des Nautés. À la fin de ce congrès, l'empereur romain autorisa le peuple gaulois à transporter de l'eau². Il

apparaît donc dès l'antiquité, la volonté de se regrouper pour négocier et concrétiser des affaires entre différentes parties. Cette volonté a évolué et s'est affirmé dans l'histoire. On place le premier congrès médical en France entre 1681 et 1682 (Conseil national du tourisme, 2000, page 9). Un peu plus tôt dans le temps, a lieu le Congrès de Westphalie. Ce congrès à forte résonance politique et diplomatique eut lieu le 24 octobre 1648, suite à 4 ans de débats, et mis fin à la guerre de Trente Ans. Les auteurs considèrent que la naissance des réunions modernes date de la fin du 17ème siècle ou du début du 18ème. Et ce n'est qu'à partir du 20ème siècle que cette activité prendra toute son importance grâce à une dimension marchande (Ibid., 2000, page 9).

Composantes du tourisme d'affaire :

Comme nous venons de le voir, le secteur du tourisme d'affaires est constitué de plusieurs sous-domaines d'activités. Ces sous-domaines sont à leurs tours composés de différentes opérations qu'il est important de définir afin de mieux comprendre le secteur. Ces événements présentent des caractéristiques qui leur sont propres, selon les motifs, les buts ou les résultats recherchés de l'opération. Il existe beaucoup de termes précis et d'opérations différentes au sein de ce secteur.

Les foires et salons

Les foires : Les foires sont définies comme des manifestations commerciales qui ont pour objet d'exposer à l'examen du public des échantillons de marchandises diverses, en vue d'en faire connaître les qualités et d'en provoquer l'acquisition (Conseil national du tourisme, 2000, page 15). Ce sont les plus anciennes manifestations commerciales. Les foires françaises sont des manifestations ouvertes à un large public.

Les salons : Les salons sont consacrés spécialement à une catégorie de marchandises. Certains sont ouverts au grand public mais la plupart sont des salons spécialisés professionnels, non accessibles au grand public (Ibid., 2000, page 15). Les événements peuvent être nationaux ou internationaux. Le dictionnaire Larousse définit les salons comme des manifestations commerciales professionnelles permettant périodiquement aux entreprises de présenter leurs nouveautés, comme par exemple le salon de l'automobile.

Les congrès :

Les congrès Le congrès serait né de la nécessité qu'ont éprouvée les hommes de se réunir pour confronter leurs points de vue et faire progresser leurs recherches professionnelles (DUPUY, 2005, page 38). Le Larousse qualifie le congrès comme une réunion de personnes qui délibèrent sur des intérêts communs et des études communes 10, comme le congrès scientifique. Le CFTAR propose la définition suivante : « Les congrès rassemblent un nombre important de participants : d'une centaine à plusieurs milliers d'individus. La participation n'est largement ouverte à toute personne.

Chapitre V : Règlementation au niveau du littoral Entre préservation et contraintes

1/ LA LOI N° 90-29 DU 1ER DECEMBRE 1990 RELATIVE A L'AMENAGEMENT ET L'URBANISME

Art. 43. - Le littoral, les territoires présentant un caractère naturel, culturel ou Historique marqué ainsi que les terres agricoles à potentialités élevées ou bonnes sont Soumis aux dispositions particulières ci-après.

Section 1 : Le littoral

Art. 44. - Le littoral, au regard de la présente loi, englobe toutes les îles et îlots

Ainsi qu'une bande de terre d'une largeur minimale de huit cents mètres (800 m)
Longeant la mer et incluant :

- toutes les terres, versants de collines et montagnes, visibles de la mer tout en n'étant pas séparés du rivage par une plaine littorale,
- les plaines littorales de moins de trois kilomètres (3 km) de largeur,
- l'intégralité des massifs forestiers dont une partie est en littoral tel que définie cidessus,
- l'intégralité des << zones humides >> et leurs rivages sur trois cents mètres (300 m)
De largeur dès qu'une partie de ces zones est en littoral tel que définie ci-dessus.

Art. 45. - Dans le littoral, l'extension de l'urbanisation doit préserver les
Espaces et mettre en valeur les sites et paysages caractéristiques du patrimoine
National, naturel, culturel et historique du littoral et les milieux nécessaires aux
Equilibres biologiques et doit s'opérer en conformité avec les dispositions du plan
D'occupation des sols.

Toute construction sur une bande de territoire de cent mètres de large à partir
Du rivage est frappée de servitude de non aedificandi. Cette distance est calculée
Horizontalement à partir du point des plus hautes eaux.

Peuvent être toutefois autorisées, les constructions ou activités exigeant la
Proximité immédiate de l'eau.

Les modalités d'application du présent article seront définies par voie
Réglementaire.

2/ LOI N° 02-02 DU 5 FEVRIER 2002, RELATIVE A LA PROTECTION ET A LA VALORISATION DU LITTORAL

CHAPITRE I Principes fondamentaux

Art. 3. - Dans le littoral, l'ensemble des actions de développement s'inscrit
Dans une dimension nationale d'aménagement du territoire et de l'environnement. Il
Implique la coordination des actions entre l'Etat, les collectivités territoriales, les
Organisations et les associations qui oeuvrent dans ce domaine et se fonde sur les
Principes de développement durable, de prévention et de précaution.

Art. 4. - Dans le cadre de l'élaboration des instruments d'aménagement et
D'urbanisme concernés, l'Etat et les collectivités territoriales doivent :

- veiller à orienter l'extension des centres urbains existants vers des zones
Eloignées du littoral

Et de la côte maritime,

- classer dans les documents d'aménagement du littoral comme aires classées et
Frappées des servitudes de non-aedificandi, les sites présentant un caractère
Ecologique, paysager, culturel et touristique,
- encourager et oeuvrer pour le transfert, vers des sites appropriés, des
Installations industrielles existantes dont l'activité est considérée comme préjudiciable
A l'environnement côtier.

Art. 5. - l'état naturel du littoral doit être protégé. Toute mise en valeur du
Littoral doit être effectuée dans le respect des vocations des zones concernées.

Art. 6. - Le développement et la promotion des activités sur le littoral doivent
Se conformer à une occupation économe de l'espace et au non détérioration du milieu
Environnemental. L'Etat décide des mesures réglementaires en vue de l'exploitation
Durable des ressources littorales.

CHAPITRE II Le littoral :

Art. 7. - Au sens de la présente loi, le littoral englobe l'ensemble des îles et
Ilots, le plateau continental ainsi qu'une bande de terre d'une largeur minimale de huit
Cents mètres (800m), longeant la mer et incluant :

- les versants de collines et montagnes, visibles de la mer et n'étant pas séparés

Du rivage par une plaine littorale ;

- les plaines littorales de moins de trois kilomètres (3 km) de profondeur à partir des plus hautes eaux maritimes ;
- l'intégralité des massifs forestiers ;
- les terres à vocation agricole ;
- l'intégralité des zones humides et leurs rivages dont une partie se situe dans le littoral à partir des plus hautes eaux maritimes telles que défini ci-dessus ;
- les sites présentant un caractère paysager, culturel ou historique.

Art. 8. - Le littoral, au sens de l'article 7 ci-dessus, fait l'objet de mesures générales de protection et de valorisation énoncées par la présente loi.

Il comprend une zone spécifique qui fait l'objet de mesures de protection et de valorisation, dénommée zone côtière, qui comprend :

- le rivage naturel,
- les îles et les îlots,
- les eaux intérieures maritimes.
- le sol et le sous-sol de la mer territoriale.

Section I Dispositions générales relatives au littoral

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

Art. 10. - L'occupation ; et l'utilisation des sols littoraux doivent préserver les espaces terrestres et marins remarquables ou nécessaire au maintien des équilibres naturels. Sont concernés par la présente disposition, les côtes rocheuses d'intérêt écologique, les dunes littorales et les landes, les plages. Et les Lidos, les forêts et les zones boisées littorales, les plans d'eau côtiers et leur proximité, les îlots et les îles et tous autres sites d'intérêt écologique ou de valeur scientifique sur le littoral, tels que les récifs coralliens, les herbiers sous-marins et les formes ou formations côtières sous-marines. Toutefois, peuvent être admises les installations ou constructions légères nécessaires à la gestion, au fonctionnement et la mise en valeur desdits espaces.

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

Art. 12. - L'extension longitudinale du périmètre urbanisé des agglomérations situées sur le littoral est interdite au-delà de trois (3) kilomètres. Cette distance englobe le tissu existant et les constructions nouvelles. L'extension de deux agglomérations adjacentes situées sur le littoral est également interdite, à moins que la distance les séparant soit de cinq (5) kilomètres au moins sur le littoral.

Art. 13. - La hauteur des agglomérations et autres constructions projetées sur les hauteurs des villes côtières doivent tenir compte des contours naturels de la ligne de crête.

Art. 14. - Sont réglementées, les constructions et les occupations du sol liées directement aux fonctions des activités économiques autorisées par les instruments d'aménagement et d'urbanisme sur la bande littorale comprise dans une superficie de trois (3) kilomètres à partir des plus hautes eaux maritimes.

Les conditions et les modalités de ces constructions et le taux d'occupation du sol sont fixées par voie réglementaire.

Art. 15. - toute implantation d'activité industrielle nouvelle est interdite sur le littoral tel que défini à l'article 7 ci-dessus. Sont exclues de la présente disposition, les activités industrielles et portuaires d'importance nationale prévues par les instruments d'aménagement du territoire.

Les conditions et les modalités de transfert d'installations industrielles au sens de l'article 4

Alinéa 3° ci-dessus, sont fixées par voie réglementaire.

Art 16. - les réseaux routiers et les voies carrossables d'accès au rivage sont Réalisés conformément aux dispositions ci-dessous :

1 - sont interdites les voies carrossables nouvelles parallèles au rivage dans la Limite d'une bande de huit cents (800) mètres ;

2 - sont interdites les voies carrossables nouvelles sur les dunes littorales, les Cordons dunaires côtiers et les parties supérieures des plages ;

3 - sont interdites les routes de transit parallèles au rivage réalisées sur une Distance de plus de trois (3) kilomètres au moins à partir des plus hautes eaux Maritimes. Toutefois, en raison de contraintes topographiques de configuration des Lieux ou de besoins des activités exigeant la proximité immédiate de la mer, il peut Etre fait exception aux alinéas (1) et (2) ci-dessus. L'exception prévue ci-dessus est Précisée par voie réglementaire.

CHAPITRE III instruments d'intervention sur le littoral.

Art. 33. - En cas de pollution sur le littoral ou les zones côtières ou dans les Autres cas de pollution marine nécessitant une intervention d'urgence, des plans D'aménagement sont institués à cet effet.

Les modalités de définition des plans d'intervention d'urgence, leur contenu et Leur déclenchement ainsi que la coordination entre les différentes autorités intervenant Dans leur mise en œuvre sont précisés par voie réglementaire.

Art. 34. - Dans les zones littorales ou côtières sensibles ou exposées à des Risques environnementaux particuliers et afin de mobiliser l'ensemble des moyens Requis, il est institué un conseil de coordination côtière.

La composition et le fonctionnement de ce conseil sont fixés par voie Réglementaire.

Art. 35.- Il est institué un fonds pour financer la mise en œuvre des mesures De protection du littoral et des zones côtières. Les ressources de ce fonds ainsi que les Modalités de leur affectation sont fixées par la loi de finances.

Art. 36. - Des mesures d'incitation économique et fiscale favorisant L'application de technologies non polluantes et d'autres moyens compatibles avec L'internalisation des coûts écologiques, sont institués dans le cadre de la politique Nationale de gestion intégrée et de développement durable du littoral et des Zones côtières.

Chapitre VI : Cas d'étude, « Chapitre conceptuelle »

1)-Les grandes lignes de programme du projet

1-Activités publics :

A-Commerciales :

Boutiques.
Centre commercial.

B-Services :

Hôtellerie.
Restaurants.
Cafétérias.
Salons de thé.

C - Loisirs Et Détentes :

1. Salles de sports.
2. Théâtre en plein air.

D – Services Communs :

1. Salles de conférences
2. Salles de cinémas.
3. Salles d'expositions.
4. Showroom.
5. Salles de projection.
6. Club de langues.
7. Club de photographie.
8. Médiathèque.
9. Salles de commissions

2-la gestion et la logistique :

1. Gestion :

Bureaux de comptabilité.

Bureaux gestion.

Bureaux conseil financier.

Salle de réunion.

Bureau de conseil technique.

Archives.

Stockage.

A) agences

Agences bancaires.

Agences publicitaires.

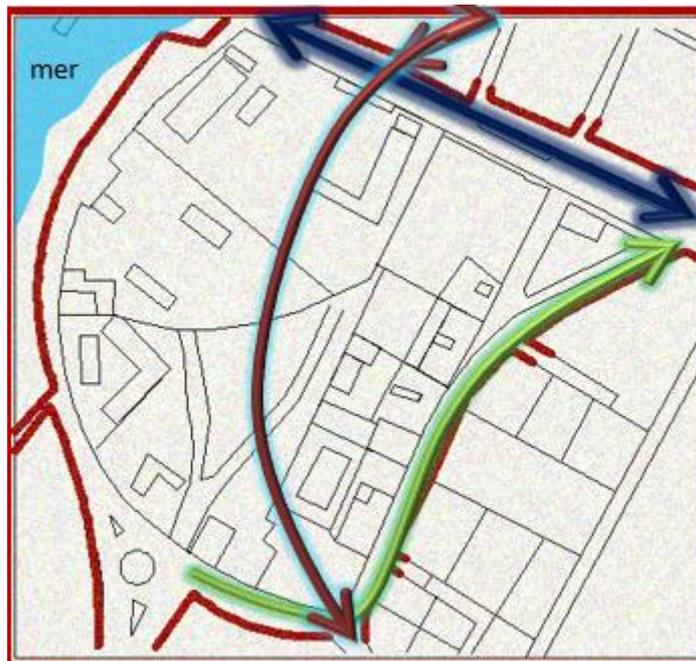
Agences voyages.
Agences d'assurances.
Agences postales.
Agences immobilières.

B) profession libérale :
Bureaux d'avocats.
Bureaux de notaires.
Bureaux comptables.
Bureaux import-export.
Bureaux d'études.

3- Habitat haut Standing.

2)-Principes d'aménagement :

Les tracées existants



Conserver les tracés historiques ainsi le prolongement de la voie historique.

Structuration de l'ilot

Parcelles non structurées

Démembrer la parcelle



Légende:

-  Boulevard ben Kara Mustapha
-  Rue ben guettât mohamed
-  La voie historique
-  Les voies

Bibliographie :

Livre :

-Projet urbain, 1999, David Mangin- Panerai Philippe.

- Chaline Claude, Ces ports qui créèrent des villes, Ed Le Harmattan, 1994 -

299p

- Chaline Claude (S/D), la ville et la reconquête des espaces portuaires délaissés : Comparaison et évaluation internationales. Vers un observatoire de La transformation des villes-port, Paris XII, LEDALOR-Institut d'Urbanisme de Paris-1993.Tomes 1-2-3 et 4.

- Collin Michèle, Ville Portuaire, Acteur du développement Durable. Ed

L'Harmattan, 2003 -200 p-

- Collin Michèle (S/D), Ville et Port, XVIIIè-XXè Siècles. Ed L'Harmattan, 1994 -

292 p-

- Michèle Collin, Thierry Baudouin, Clau Prolovenzo, Urbanité des Cités

Portuaires, Ed L'Harmattan, 1997 -402 p-

- Gras Pierre, le Temps des Ports Déclin et Renaissance des Villes Portuaires

(1940-2010) Approches, éditeur Tallandier 2010, 298 p.

Mémoires :

-Mémoire de Magister Intitulé : « Paramètres pour une Stratégie de Renouvellement Urbain

De l'Interface Ville-Port : cas d'Alger Essai de Diagnostic Partagé » de 2002

-FAIRE LA VILLE AVEC LE PORT

Quelles stratégies pour le redéveloppement des espaces

De liaison ville/port

-Réhabilitation de l'interface urbano portuaire

Cas du vieux port d'Oran

-Villes portuaires en mutation

Les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de

Renouvellement urbain Euro-méditerranéen

Les publications

- Ducruet César, Fatima Zohra Mohamed-Chérif, Les ports et la façade maritime du Maghreb, entre intégration régionale et mondial.

-Innovations Ville-Port, intégrés Ville-Port, Fédération national des agences d'urbanisme, septembre2011.

-- Berkani Baziz Amel, « le port d'Alger et son impact sur l'organisation et le fonctionnement du tissus urbain » mémoire de magistère, Alger, USTHB, 2002.

- Carayon Nicolas, les ports phéniciens et puniques « géomorphologie et infrastructures », Thèse de Doctorat, Université Marc Bloch France, 2008.

- Djedouani Rakem.S, « mutation urbaine et stratégie de renouvellement dans deux villes-ports méditerranéennes, le cas de Marseille et d'Alger », thèse de doctorat, France, Université Paris XII, 2004.

- Ducruet Césart, « les villes-ports Laboratoires de la mondialisation » thèse de Doctorat, Université du HAVRE, 2004.

- Gharbi Mouna, « Elaboration d'une approche de renouvellement urbain Comme réponse à l'échec de la politique de l'habitat après l'indépendance cas d'étude – cité Soummam / commune de Bab Ezzouar » mémoire de magistère,

Alger, EPAU, 2008.

Site internet :

-www.aivp.org : Site officiel de l'association internationale ville port

-www.port-mostaganem.dz : Site officiel du port de Mostaganem

Etudes :

-POS plateau marin de Mostaganem.