



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
قسم الهندسة المدنية والهندسة المعمارية
Département de génie civil et d'architecture



N° d'ordre : M.../ARCHI/2017

MEMOIRE DE FIN D'ETUDE DE MASTERACADEMIQUE

Filière : Architecture et urbanisme

Spécialité : Habitat et Projet Urbain

Thème

Exploitation rationalisée du port de la salamandre à travers un pole urbano-portuaire

Présenté par :

- 1. Lahouel Youcef**
- 2. Kourdourli Imadeddine**
- 3. Madani Omar**

Soutenu 21/06/2017 devant le jury composé de :

Président : M. ALLAL

Examineur: M. BOUCHACHI

Examineur : M. BETTAHAR

Encadreur : M. ROUBAI CHORFI NABIL

Année Universitaire : 2016/ 2017

Sommaire

Remerciements	6
Introduction générale	8
Problématique :	11
Objectifs	11
Chapitre I : Approche théorique et définition des concepts	13
1.1 Définition des concepts de métropolisation :	14
1.2 Définitions des concepts : « ville-port : une nouvelle articulation urbaine pour Une meilleure compétitivité territoriale de la ville de Mostaganem » :	14
1.2.1 Port :	14
1.2.2 Type des ports :	15
1.2.3 Les relations ville-port :	17
1.2.4 L'interface vile-port :	18
1.2.5 Reconversion de l'espace portuaire :	20
1.3 Les opérations d'intervention urbaine : définitions, enjeux et limite :	21
1.3.1 La réhabilitation :	21
1.3.2 La restauration :	21
1.3.3 La restructuration :	21
1.4 Tourisme Balnéaire	22
Conclusion.	22
Chapitre II : Lecture territoriale et analyse urbaine	23
2.1 Plan directeur d'aménagement et d'urbanisme de groupement de	24
2.2 Diagnostic et analyse urbaine :	24
2.2.1 Délimitation et insertion de l'aire urbaine :	24
A. Délimitation de l'aire urbaine :	24
B. L'évolution de la ville :	25
C. Choix de site et choix du thème :	25
D. Problématique :	26
2.3 Le processus du métropolisation :	26
Chapitre III : Étude De Site Et Projet Urbain :	28
3.1 Introduction :	29
3.2 Choix de la zone d'étude :	29
3.3 Analyse typo-morphologique :	30
3.3.1 Etat des Fonction/Hauteurs :	31

3.3.2	Trame parcellaire :	31
3.3.3	Trame viaire et mobilité :	32
3.3.4	Espace Bâtis :	33
3.3.5	Espace Non Bâtis :	34
3.4	Analyse Thématique :	35
I - EXEMPLES GENERAUX :		35
1	PROJET D'AMENAGEMENT DU VIEUX PORT A MARSEILLE, France :	35
	1-1 Situation :	35
	1-2 Choix de projet :	35
	1-3 Les Objectifs :	36
2	AMENAGEMENT PROPOSEE PAR LES COREENS (ETUDE ET AMENAGEMENT DU BOULEVARD DE FRONT DE MER) ,MARS 2015 :	39
	2-1 Marina Dorée :	40
	2-2 Programme D'aménagement Paysager :	40
II - EXEMPLES CONTEXTUELS :		42
1	CNIT – Centre des Nouvelles Industries et Technologies, France :	42
	1-1 Espaces :	42
	1-2 Voute :	43
2	POLE MULTIFONCTIONNEL, Cabourg, 2008 :	45
	2-1 Situation :	45
	2-2 Surface :	45
	2-3 Programme :	45
III - LA RECONVERSION DU PORT DE TANGER « VILLE » VERS UNE ACTIVITE CROISIERE, PLAISANCE ET PECHE :		49
	1- L'emplacement :	49
	2- La pertinence :	49
	3- La crédibilité :	49
	4- Situation :	50
	5- Consistance du projet :	50
	6- Pêche :	52
	7- Vieux port :	52

8- Plaisance :	53
9- Commerce et Animation :	54
10- Résidentiels Et Bureaux :	55
3.5 Environnement Dépréciatif :	56
3.5 Schéma Global d'Aménagement :	60
Chapitre IV : phase de projection	62
1. Première option : l'extension	64
2. Deuxième option : variation et globalité	64
3. Troisième option : Qualité urbain	64
I. Première phase : port de pêche	70
II. Deuxième phase : port de plaisance	73
III. Troisième phase : service administratif	76
IV. Quatrième phase : commerce et restauration	79
V. Cinquième phase : promenade	81
VI. Sixième phase : la toiture	83
Prise de vue 3D	85

Tableau Des Illustrations

Figure 1 : Port commercial de Le Havre	15
Figure 2 : Port de pêche de l'Orient	16
Figure 3 : Port de pêche de l'Orient	16
Figure 4 : Chantier naval de Seattle en 1983	17
Figure 5 : Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires	17
Figure 6 : Système ville port XIX et début XX ème siècle	19
Figure 7 : Les Ports de la wilaya de Mostaganem	26
Figure 8 : Processus de La Métropolisation	27
Figure 9 : Etat des Fonction/Hauteurs	31
Figure 10 : Trame parcellaire	32
Figure 11 : Trame viaire et mobilité	33
Figure 12 : Espace Bâties	34
Figure 13 : Espace Non Bâties	34
Figure 14 : Vieux-Port de Marseille	35
Figure 15 : Vue sur Vieux-Port de Marseille	36
Figure 16 : Vue Satellitaire du Vieux-Port de Marseille	36
Figure 17 : Schéma Directeur d'Aménagement Proposée Par Les Coréens	39
Figure 18 : Programme D'aménagement Paysager Du Boulevard De Front De Mer	40
Figure 19 : Vue sur Centre des Nouvelles Industries et Technologies	42
Figure 20 : Plans des Niveau de CNIT	43
Figure 21 : Vue Sur L'espace Intérieur Du CNIT	43
Figure 22 : Vue Sur La Voute Du CNIT	44
Figure 23 : Vue Sur l'Extérieur Du CNIT	44
Figure 24 : Plan de Masse de POLE MULTIFONCTIONNEL, Cabourg	45
Figure 25 : Vue Panoramique de POLE MULTIFONCTIONNEL de Cabourg	45
Figure 26 : Principe D'aménagement de POLE MULTIFONCTIONNEL de Cabourg	46
Figure 27 : Schéma de Fonction de POLE MULTIFONCTIONNEL de Cabourg	47
Figure 28 : Les Façades de POLE MULTIFONCTIONNEL de Cabourg	48
Figure 29 : Vue Panoramique Sur Le Port de Tanger.....	49
Figure 30 : Situation Du Port de Tanger	50
Figure 31 : Port De Tanger Avant La Reconversion	51

Figure 32 : Port De Tanger Après La Reconversion	51
Figure 33 : 1 ^{er} Phase De Reconversion Du Port De Tanger	52
Figure 34 : 2 ^{ème} et 3 ^{ème} Phase De Reconversion Du Port De Tanger	53
Figure 35 : Le Nouveau Port De Plaisance Du Port De Tanger	53
Figure 36 : Plan De Fonction Du Port De Tanger	54
Figure 37 : Plan De Bâtis Du Port De Tanger	55
Figure 38 : Plan Actuel Du Port De Pêche et De Plaisance de Salamandre	56
Figure 39 : Pêcherie	56
Figure 40 : Plateforme Actuel Du Port de Salamandre	57
Figure 41 : Quai De Pêche Du Port de Salamandre	57
Figure 42 : Quai De Plaisance Du Port de Salamandre	58
Figure 43 : Vue Sur Port de Salamandre.....	58
Figure 44 : Jetée Secondaire Du Port De La Salamandre	59
Figure 45 : Façade Du Front De Mer de Salamandre	59
Figure 46 : Façade Maritime De La Salamandre	60
Figure 47 : Façade Maritime De La Salamandre	61
Figure 48 : Plan Des Phase d'aménagement	63
Figure 49 : Vue 3D	66
Figure 50 : Vue 3D	67
Figure 51 : Vue 3D	68
Figure 52 : Vue 3D	69
Figure 53 / Figure 94 : Vue 3D	70 -94

Introduction générale

A l'heure où la Wilaya de Mostaganem entend mettre en œuvre une stratégie de relance des équipements et territoires du littoral afin d'accentuer la "compétitivité" national et internationale des ports- dans le commerce- et des ZET -dans le tourisme.

La question qui se pose de plus en plus est comment intégrer cette réflexion dans une démarche globale menant au métropolisation raisonné de la ville ?

Cette démarche comprendra sûrement la prise en charge de plusieurs volets à travers l'exploitation de certains territoires sensibles.

Pour notre réflexion, nous nous sommes concentrés sur les atouts du port de la Salamandre, que nous considérons comme une entreprise inachevée, afin de concrétiser, par un projet complexe, l'idée d'une structure urbaine qui servirait au développement métropolitain de la ville.

Si dans un Cadre de plan national de croissance, développer le port de la Salamandre Ou tout autre port Algérien impliquerait une politique maritime forte au niveau national, c'est à dire une politique qui prenne en compte les ports mais également d'autres volets tout aussi importants, par exemple l'armement des navires (le transporteur, propriétaire ou affréteur) et la construction navale, nous aborderons notre problématique d'un point de vue beaucoup plus urbain et local.

Il S'agit pour nous de réfléchir à un moyen parmi d'autres de lancer la ville de Mostaganem dans la voie de la métropolisation. Nous nous engagerons donc ici dans la réflexion autour d'une politique portuaire ambitieuse propre à la salamandre sans oublier le lien naturel oublié avec le port marchand.

Les ports sont responsables dans une large mesure de l'existence des plus grandes villes au monde. Le port et la ville ont longtemps formé un système basé sur l'imbrication et la complémentarité de leurs fonctions. Le port est le moteur de son développement et le catalyseur de son urbanité. « Cependant, sous l'effet des mutations extérieures, les villes et les ports ont évolué rapidement et leurs relations ont changé de nature. : les évolutions technologiques dans le secteur maritime et l'expansion urbaine ont affaibli ces liens. Le port se retrouve alors dans des agglomérations urbaines qui limitent son expansion, et devient par conséquent autonome en se détachant ou en traçant des frontières avec la ville. Le système ville-port est alors remis en cause, désorganisé. » (Anouar Akrouh,2012)

Une coupure visuelle entre la ville et le port en a résulté. Puis la stratégie d'éloigner, de délocaliser toute activité portuaire en dehors de la ville a engendré des espaces vides au cœur de la ville, lieu de l'ancien port. Depuis quelques années, ces anciens espaces ville-port constituent un grand potentiel pour ces villes, d'où l'importance de les recomposer. Des réflexions sont nées autour de l'avenir de ces water-fronts qui étaient tombés en désuétude après que les villes aient tourné le dos aux ports vu l'importance de ces opportunités foncières qui peuvent s'avérer comme des solutions pour plusieurs problèmes, urbains, économiques comme sociaux.

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

Afin de mieux approcher la question de « la ville et le développement » et le rapport « ville-port », le présent travail est élaboré sur la ville de Mostaganem, qui se trouve aujourd'hui confrontée à des problèmes tels que la dégradation du cadre de vie et des équipements, la défaillance des services publics, l'exclusion sociale, la violence urbaine et une interface ville-port délaissée faisant accréditer l'idée d'une véritable " crise urbaine. « Et pour résoudre ces contraintes faut aller vers une vie durable ».

La wilaya de Mostaganem dispose de réelles potentialités touristiques diversifiées par un paysage multiple (reliefs montagneux, les cours d'eau, les plaines et les forêts).

Disposant d'un littoral magnifique et d'une beauté exceptionnelle qui lui a permis d'atteindre le record national à la matière d'estivant.

Elle est aussi considérée comme une ville culturelle qui a vu défilé plusieurs festivals culturels, sa population est réputée par son hospitalité qui a conservé ces traditions et ces coutumes, ce qui lui a permis de fabriquer une multitude de produits touristiques très compétitifs dans les différents types de tourisme.

Devant ces potentialités des investissements sont engagés pour développer des prestations aux touristes.

La wilaya de Mostaganem possède un potentiel de production de la pêche qui peut lui permettre d'atteindre un niveau important en matière de développement économique et social.

Il y a lieu de signaler que son littoral s'étend sur une distance de 124.5 km à partir de l'embouchure de la Macta à l'ouest au CAP NEGRAWA à l'Est.

- Une superficie de 2679 km² est réservée à la zone de la pêche.
- Nombre de site d'échouages : 09 sites.
- Trois ports de pêche dont un mixte à Mostaganem.

Par l'étendue de son littoral et la diversité de ses ressources marines, la wilaya possède un véritable potentiel de production pouvant faire du secteur de la pêche, un maillon primordial de développement économique et social.

La production halieutique enregistrée durant l'année 2015 est de l'ordre de 7 079,069 tonnes toutes espèces confondues

Il est à constater que la production en 2015 a augmenté de 11% par rapport à l'exercice passé, Une augmentation en sortie de mer est relevée mais elle concerne en partie les sorties des petits métiers sans une grande influence sur la production .La wilaya de Mostaganem a enregistré une injection de 22 nouvelles unités de pêche, type petits métiers armées à la petite scène, dans le nombre de la flotte. Elle est composée de 217 unités de pêche.

Aussi le plus grand nombre de marins au niveau national se trouve au niveau de la wilaya.

A l'instar des autres wilayat du pays, Mostaganem consacre beaucoup d'efforts pour relancer le créneau de l'aquaculture

Quelques opérations de motivation des investisseurs ont été entreprises dans le cadre de l'amélioration et développement de la filière aquaculture, à noter :

- Deux zones d'activités aquacoles sont en cours d'aménagement pour accueillir les investisseurs, Zone à Stidia d'une superficie de 2 Ha dans l'élevage dans les cages flottantes et conchyliculture,

Dans le cadre de PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT opportunité permet l'assistance des jeunes dans toutes les démarches d'acquisition de projet dans le secteur et mise en œuvre du plan de développement « Aquapêche 2020 » et encourager l'aquaculture afin de fournir les meilleures conditions pour l'exercice de la pêche et l'aquaculture pour augmenter la production et favoriser l'investissement dans les projets en aval.

Problématique :

En mesure des multiples atouts qu'offre et dont bénéficie la ville de « Mostaganem » concrétisés par la diversité d'équipements d'importance régionale voire nationale (balnéaires, touristiques, commerciales, industriels, de pêche et de services), ajouter à cela la bonne accessibilité de la ville de par son réseau d'infrastructures routières, ferroviaires, et son positionnement stratégique vis-à-vis de la mer méditerranée, aussi la diversité du milieu naturel qui procure un paysage panoramique composé de la fortune forestière, la mer, et des terres agricoles peu exploitées.

De plus, la ville a de nombreuses contraintes, qui restent donc comme barrière contre le développement de la ville, où l'extension urbaine a été confrontée à une double contrainte : faire face à une population en croissance, et un manque de terrains urbanisables ce qui engendrent une extension sur la pleine agricole. Ainsi une topographie à forte dénivelée, qui est à l'origine de la déconnexion terre-terre (entre les différentes unités urbaines entre eux) et terre-mer (la ville tourne le dos à la mer), une nature géotechnique constituée de zones à risque liées à l'existence de galeries et de zones de foudroyages, la rupture socio-culturelle entre les différents quartiers, le problème de pollution de l'air, des terres et /ou de la mer, en outre une interface ville-port qui est plongée dans une phase de dysfonctionnement ; l'espace donc est condamné, car d'une part il n'est plus d'aucun utilité n'étant plus rentable économiquement, et d'autre part le port n'a jamais eu une configuration urbaine classique s'étant développé autour des activités portuaires et maritimes.

Dans ce fait, la ville a du mal à s'intégrer à ce tissu voué à l'abondons, l'interface entre les deux se retrouve alors en double décalage par rapport à un port abandonné et une ville qui n'arrive pas à gérer ce dernier. Le délaissement est naturellement pour conséquence la dégradation de l'interface ville-port, l'existence des friches industrielles, et une présence des équipements incompatibles. Cette situation ne fait qu'aggraver une relation fragile entre la ville et la mer.

Objectifs

L'objectif principal de notre projet urbain est de créer les conditions favorables au développement global et durable de la zone urbano-portuaire.

D'autres objectifs secondaires peuvent être atteints à travers de cette étude, il s'agit de:

- Assurer le rayonnement touristique et culturel à travers l'interface.

- Favoriser le développement d'un pôle touristique et glisser la polarité de la zone salamandre vers la mer en assurant des nouvelles liaisons urbaines.

- Recenser et investir dans les atouts touristiques de la ville de Mostaganem

- Mettre le doigt sur les faiblesses, les manques, et les freins en ce qui concerne

La métropolisation à Mostaganem

-Inscrire l'agglomération Mostaganemoise dans une dynamique de développement visant à renforcer son rôle dans le tourisme régional et à la positionner sur l'échiquier des villes touristiques de son échelle.

-La mise en œuvre d'un plan d'emploi et la création d'activités.

**CHAPITRE I : APPROCHE THEORIQUE ET
DEFINITION DES CONCEPTS :**

CHAPITRE I : APPROCHE THEORIQUE ET DEFINITION DES CONCEPTS :

1.1 Définition des concepts de métropolisation

La **métropolisation** est une dynamique spatiale contribuant à organiser le territoire autour d'une ville ou d'un espace urbain qualifié de métropole.

Elle se caractérise en fait par un double phénomène : d'une part, l'extension de la forme classique du tissu périurbain qui s'opère par la réunion des principales agglomérations et, surtout, les modes de la vie urbaine, et qui se traduit par la concentration de la population dans les grandes villes. D'autre part, la concentration des activités de commandement (économique, politique, culturel...) et des fonctions tertiaires supérieures, et donc du poids fonctionnel des villes aspirant à ce statut de métropole. Pour cette raison, les métropoles sont fortement attractives pour les populations. En somme, il y a une double dynamique dans le phénomène de métropolisation, c'est à la fois une concentration d'hommes, d'activités et de valeurs dans un pôle urbain (en France, selon la définition qu'en donne l'Insee, un pôle urbain est une unité urbaine offrant au moins 10 000 emplois) et une redistribution de ces attributs par le même pôle qui restructure ainsi son territoire d'influence.

La métropolisation est un phénomène mondial et différencié selon les continents. Dans sa réorganisation de l'espace, elle conteste la dualité territoriale rural/urbain.

La métropolisation entraîne aussi une redéfinition des espaces au sein de la ville. Les fonctions grandes consommatrices d'espace (loisirs, commerce, industries) sont rejetées dans les périphéries alors que les centres-villes sont réservés à l'habitat favorisé et aux activités à forte valeur ajoutée. À ce titre, la métropolisation peut être vectrice de fractures spatiales et sociales au sein de l'espace urbain, mais aussi entre l'espace urbain et la région périphérique plus ou moins sous influence métropolitaine.

1.2 Définitions des concepts : « ville-port : une nouvelle articulation urbaine pour une meilleure compétitivité territoriale de la ville de Mostaganem » :

1.2.1 Port :

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

part il existe des ports à sec installés en sus ou non d'un port maritime ou fluvial comme stationnement portuaire relié à une infrastructure à terre permettant un stockage de petites unités, comme des voiliers, ainsi que des transferts vers des réseaux ferroviaires et routiers. Un port peut remplir plusieurs fonctions, mais doit avant tout permettre d'abriter les navires, en particulier pendant les opérations de chargement et de déchargement. Il facilite aussi les opérations de ravitaillement et de réparations. Il est un lieu de séjour.

1.2.2 Type des ports :

Ports de commerce : Servent à accueillir les navires de commerce : ceci inclut le trafic de passagers sur les ferries et les paquebots et le transport de marchandises pour les navires cargo



Figure 1 : Port commercial de Le Havre

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



Figure 2 : Port de pêche de l’Orient

Ports de plaisance : Accueillent les bateaux de plaisance, de loisir et de compétition, à voile et à moteur. La plupart des bateaux sont de petite taille (inférieur à 20 m), et les places de port sont standardisées grâce à des pontons et des cat-ways ; différentes techniques d'amarrage sont utilisées selon les endroits. On y trouve une capitainerie, différents services d'avitaillement, de mise au sec et de réparation, une pompe à carburant, et divers services pour les équipages. Ces ports sont souvent situés près du centre des villes pour des raisons touristiques et pratiques (facilité d'accès et d'avitaillement).



Figure 3 : Port de pêche de l’Orient

Chantier navale : Un chantier naval est l'endroit où sont construits les navires et bateaux. Les chantiers navals ont évolué dans le temps depuis la forme la plus simple, un coin de plage où sont évidés les troncs pour faire une barque, jusqu'aux usines modernes, où sont assemblés les paquebots et autres superpétroliers .



Figure 4 : Chantier naval de Seattle en 1983

1.2.3 Les relations ville-port :

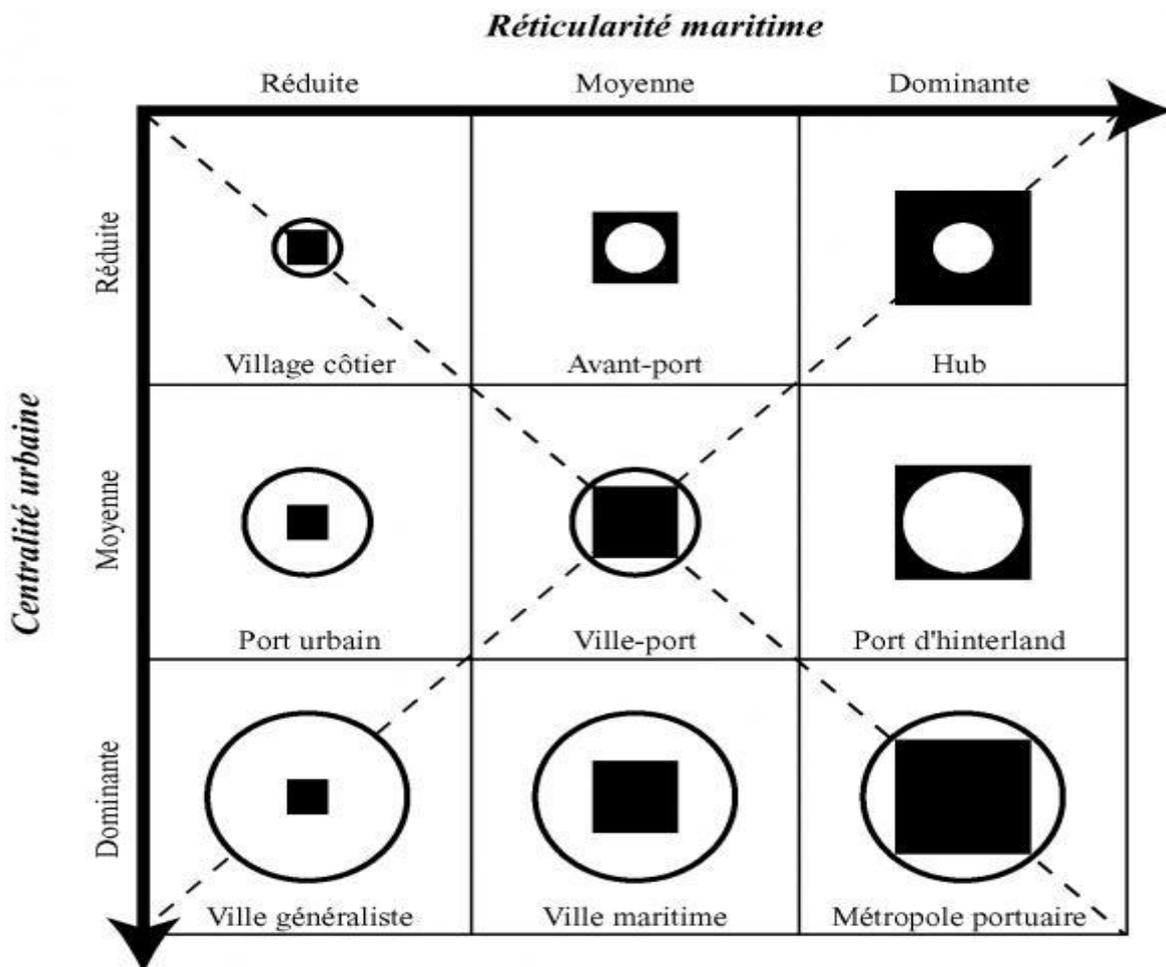


Figure 5 : Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires

Les deux grandes orientations des villes portuaires (fonction urbaine, fonction portuaire) se combinent de façon variable, chacune pouvant être interprétée en termes d'emplois, de consommation d'espace, d'importance économique. L'avantage est de permettre une lecture à la fois en termes relatifs (spécialisation) et absolus (taille) (C. Ducruet, 2005b). On obtient tout d'abord deux gradients symbolisés par les diagonales. La première, du village côtier à la métropole portuaire, symbolise un gradient de la hiérarchie combinatoire des fonctions urbaine et portuaire, les deux étant à chaque palier respectivement équilibrées dans leurs poids économiques et leurs emprises spatiales. La seconde, du hub à la ville globale, montre une opposition de fond entre la domination des fonctions de nœud et celle des autres fonctions (industrie, tertiaire urbain). 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. Cette clarification basée sur un principe de symbiose et un principe d'opposition n'est cependant pas suffisante pour bâtir un corpus théorique durable. Ainsi, même si « l'on dispose aujourd'hui de nombreux exemples de relations ville-port, [on n'a] pas beaucoup avancé sur les concepts sous-jacents, sur leur validité dans le temps » (M. Brocard, 1995)

1.2.4 L'interface ville-port :

Le concept d'interface ville-port, développé notamment par B. Hoyle, devient alors de plus en plus populaire au fur et à mesure que les études sur la dissociation ville/port se multiplient. Pour James J. Wang, ce concept portant sur « la ségrégation spatio-temporelle » des villes-ports cherche à expliquer deux notions concourantes : - La question des nouvelles tendances migratoires des terminaux portuaires vers des sites périphériques mieux adaptés aux capacités intermodales contemporaines ; - Le réaménagement des délaissés portuaires résultant eux-mêmes de cette migration (Wang, Olivier, 2003). Il semble cependant qu'une troisième entrée analytique ressort de ce concept : - La question de l'articulation nouvelle entre la ville et le port. Le concept d'interface relève donc de plusieurs réalités : géographique (espace), économique (système), symbolique et culturelle.

La figure qui suit permet de visualiser sous forme de cinq chorèmes, les stades l'évolution de l'interface ville-port, en passant de la ville-port préindustrielle où l'imbrication des deux entités était totale, à la reconquête urbaine du port, où ce dernier a disparu de la ville. Notons cependant que ces chorèmes illustrent une généralité de la dynamique d'une ville-port de type Nord-Américain. Car en Europe, il n'est pas rare de voir une reconquête du port et du front d'eau (chorème E) même lorsqu'il n'y a pas eu retrait total des activités portuaires (chorème D). Il s'agit d'ailleurs du défi de Marseille,

mais aussi de Gênes, Naples, Rotterdam ou Anvers, de reconstruire la liaison ville-port tout en conservant le port actif au cœur de la ville. Comme nous le verrons dans la partie qui suit, il s'agit de plus en plus de réfléchir à une articulation nouvelle entre ville et port, de manière à ce que le port puisse conserver certaines fonctions en ville, malgré sa tendance à partir vers l'aval ou vers des espaces illimités.

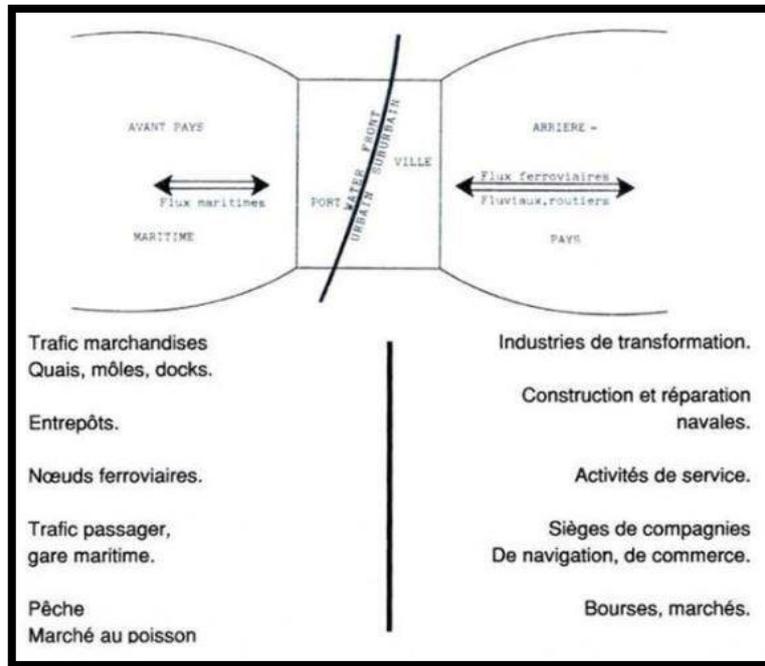
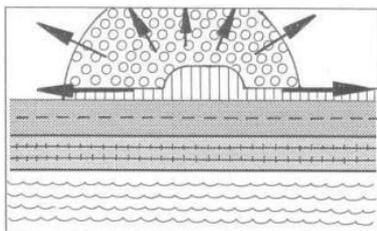
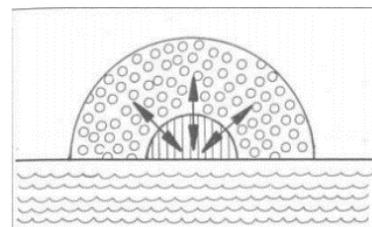


Figure 6 : Système ville port XIX et début XX ème siècle



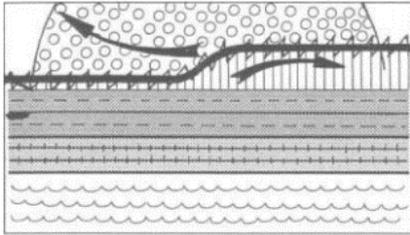
**A : LA VILLE-PORT
PREINDUSTRIELLE**

La ville se développe autour de port
Articulation étroite Polis –Portus



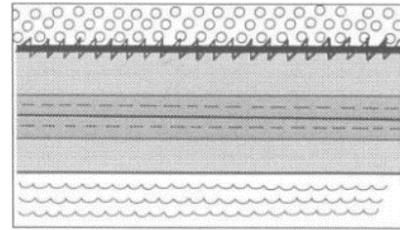
**B : L'EXPANSION LE LONG
DE LITTORAL**

Développement des installations portuaires et
industrielles le long de front de mer passage
des lignes de chemin de fer et de routes
entre la ville et le port



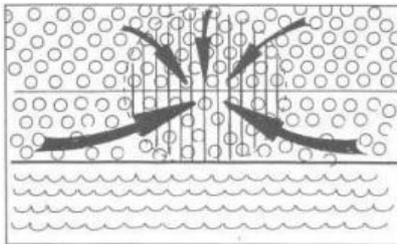
C : LE CLOISONNEMENT DU PORT ACTIVITES

Développement des installations portuaires autoroutes a grand vitesse et des nouvelles barrières cloisonnement l'espace portuaire



B : LE RETRAIT DES INDUSTRIELLES ET PORTUAIRES

Le port glisse vers l'aval suivi par les industrie les autoroutes et autres barrières persistent sur le front d'eau création de friche et de NO MAN'S LAND



E : LA "RECONQUETE" DE PORT

Les fonctions tertiaires s'installent sur les quais Désaffectes La ville se recentre sur le front d'eau

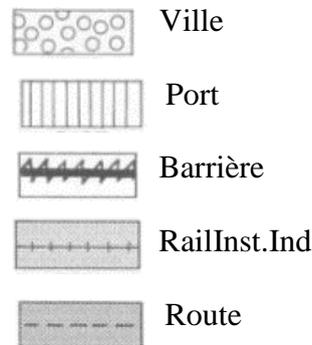


Figure 9 : Relation ville-port

1.2.5 Reconversion de l'espace portuaire :

Renouveau, régénération, requalification, rénovation, réhabilitation... autant de termes en « re » qui indiquent des mutations profondes, un « re » composition des espaces et des territoires. Ces recompositions ont toujours existé ; les territoires, comme les organismes vivants, naissent, croissent déclinent et meurent et c'est particulièrement le cas des territoires urbains et portuaire.

La reconversion, est un changement d'activité d'un site regroupant requalification et réaménagement. Ce sont des territoires en crise forte, en déprise économique et démographique sensible, comme les régions post-industrielles ou les anciennes installations portuaires.

Dans le contexte actuel de mondialisation, les reconversions se révèlent de plus en plus fréquentes et nécessaires. Il a été démontré que la mondialisation des villes portuaires Accentue les faiblesses et les vulnérabilités en modifiant et en intensifiant la concurrence :

le redéveloppement est alors l'objet premier de la reconversion.

1.3 Les opérations d'intervention urbaine :

1.3.1 La réhabilitation :

Selon le dictionnaire « Le Robert », la réhabilitation signifie : « le fait de restituer ou de regagner l'estime, et la considération perdus... Réhabilitation d'un auteur tombé dans l'oubli... Réhabilitation d'un quartier, d'immeubles vétustes, leurs remises en état d'habitation ».

1.3.2 La restauration :

La restauration est considérée comme la sauvegarde ou la réfection, de par leurs valeurs patrimoniales, esthétiques ou artistiques, de tout ou une partie d'édifices architecturaux, ou d'ensembles monumentaux, de quartiers ou de centres urbains entiers, légués par l'histoire et endommagés par le temps et l'homme.

Par ailleurs, la charte de Venise dans son article 09, considère la restauration comme : « Une opération qui doit garder un caractère exceptionnel. Elle a pour but de conserver et de révéler les valeurs esthétiques et historiques du monument et se fonde sur le respect de la substance ancienne et de documents authentiques... la restauration sera toujours précédée et accompagnée d'une étude archéologique et historique du monument »

1.3.3 La restructuration :

La rénovation désigne les opérations par lesquelles un bâtiment ou l'un de ses éléments voit sa condition améliorée, par l'utilisation de matériaux neufs, modernes en remplacement des parties endommagées ou obsolètes.

1.4 Tourisme :

Le tourisme peut défini de diverses manières. En effet, selon l'organisme Mondiale du Tourisme (OMT) et la Commission des Statistiques des Nation Unies :

a- Définition du tourisme selon (OMT) :

L'Organisation Mondial du Tourisme, définit le tourisme comme étant un déplacement hors de son lieu de résidence habituel pour de 24 heures, mais moins de 4 mois, dans un but de loisirs, un but professionnel (tourisme d'affaires) ou un but sanitaire (tourisme de santé).

b- Définition de tourisme selon la Commission des Statistique des Nation Unies :

La Commission des Statistique des Nation Unies en 1993 précise la définition et caractérise le tourisme comme (un ensemble d'activités déployées par les personnes au cours de leurs voyages et de leurs séjours dans des lieux situés en dehors de leurs environnements habituels pour une période consécutive qui ne dépasse pas une année, à des fins de loisirs, po.4ur affaires ou pour d'autres motifs).

1.4.1 Tourisme balnéaire :

Le tourisme balnéaire c'est le tourisme des vacances au bord de mer. Il constitue la forme de tourisme la plus répandue dans le monde. La côte, la plage, la mer et le soleil sont des attraits indéniables pour les touristes. D'ailleurs le tourisme balnéaire est la première forme touristique apparue. En France, les premiers bains de mer furent inaugurés en 1824 à Dieppe par la duchesse de Berry

Conclusion :

Nous avons tenté dans ce chapitre de faire le point sur les différentes notions et concepts théoriques qui se rapportent au contexte urbanistique actuel.

Il est par ailleurs fondamental de s'intéresser d'abord à comprendre les différents paramètres qui l'on utiliser pour l'élaboration de projet depuis la macro jusqu'au micro.

Enfin de compte, il s'agit là de relever le défi et d'atteindre ces objectifs par rapport au contexte algérien où on a déduit que l'exécution des politiques durable n'est pas encore arrivé à maturation.

CHAPITRE II : LECTURE TERRITORIALE ET ANALYSE URBAINE

CHAPITRE II : LECTURE TERRITORIALE ET ANALYSE URBAINE

2.1 Plan directeur d'aménagement et d'urbanisme de groupement de Mostaganem :

Mostaganem est une ville algérienne de située au Nord-Ouest de l'Algérie, elle va être créée par la colonisation française, Notre choix de cette ville est dicté par son positionnement géographique stratégique, qui permet de répondre aux besoins donnés par le PATW, comme étant la deuxième ville de la région Ouest, et qui peut jouer le rôle de lien entre la mer et le territoire (les wilayas de relizane, mascara chefef) par son port (parmi les premiers ports en Algérie).

La ville se situe 360 Km de la capitale Alger, occupe une superficie de 2269 Km², compte

834 600 habitants avec une densité de population 368 habitant par km², fragmentée en plusieurs entités isolée les unes des autres à cause de différentes contraintes. Elle est limitée par les wilayas d'Oran, Mascara, Relizane et chelef.



2.2 Diagnostic et analyse urbaine :

Pays à façade maritime de plus de 1200 Km de côte, l'Algérie observe à l'instar des pays du monde et du méditerrané surtout, la concentration de sa population et des diverses activités sur les régions du littoral. Il faut rappeler que dans le cas de l'Algérie, le littoral comprend le 1/10eme des communes du pays, et habité par le 1/5eme de la population algérienne et constitue le lieu de compétitions de bon nombre d'usagers (industries, commerces, urbanisation, tourisme,etc.) et avec plus de 51% des unités industrielles .Une situation qui a généré un développement déséquilibré constituant par-là une véritable menace sur l'équilibre et la durabilité de l'écosystème côtier par ce que depuis plusieurs années la stratégie nationale de développement du territoire était dirigée toujours vers les grandes métropole.

2.2.1 Délimitation et insertion de l'aire urbaine :

A- Délimitation de l'aire urbaine :

La ville de Mostaganem est caractérisé par son paysage maritime donc qu'il s'imposait de choisir la zone portuaire qui permettra de redonne une image variable celle d'une ville maritime.

La ville de Mostaganem contient trois ports l'un des ports est un port commerciale et touristique et les deux autres sont des ports de pêche et de plaisance, mais ces derniers ne jouent pas son rôle dans l'évolution et la métropolisation de la ville.

B- L'évolution de la ville de Mostaganem :

L'évolution de la ville de Mostaganem a été dirigée hiérarchiquement dans les différentes directions. Bien que l'existence de plusieurs contraintes (sites accidentés, forêt), l'agglomération connaît une extension urbaine importante suivant la topographie de site et les besoins de la population Mostaganemoise, en créant plusieurs entités urbaines.

La wilaya de Mostaganem à connue une évolution sur ses quatre axes principaux :

- Vers Chlef
- Vers Relizane
- Vers Mascara
- Vers Oran

Cette évolution touche plusieurs domaines tels que le domaine touristique (sablette et kharouba) , le domaine universitaire (kharouba) , le domaine sanitaire et culturelle . donc on constate que le gouvernement aspire une vision métropolitaine a cause de la densité de population et la concentration des activités.

C- Choix de site et le choix du thème :

le choix d'un sujet de recherche ne vient pas d'une manière hypothétique, notre prédilection la problématique de notre recherche est le fruit de constatation et de comparaison entre le mondial et le local. La ville portuaire, unique par son emplacement, en interface entre deux sphère de transport (maritime et terrestre), entre terre et mer, entre solide et liquide, une réflexion qui le rend assez spécifique et la laisse comme un lieu de contraste continu.

On a pris comme choix le port de salamandre qui est un point fort dans le processus de la métropolisation de la ville, 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 nombres d'emplois pour ses habitants. , du point de vue touristique , c'est un lieu de plaisance et d'attraction qui connut une activité estivale forte.



Figure 7 : Les Ports de la wilaya de Mostaganem

D- Problématique :

- Comment se réapproprier le port de la salamandre dans la perspective d'une dynamique de métropolisation.

2.3 Le processus de la métropolisation :

La métropolisation est un processus qui affecte la ville dans ses formes et dans ses fonctions. La métropolisation désigne le mouvement de concentration de populations, d'activités, de valeur dans des ensembles urbains de grande taille. Il peut se faire au détriment de villes de niveau hiérarchique inférieur et l'on assiste bien souvent au renforcement des niveaux supérieurs (lieux centraux) du système urbain.

Les facteurs de la métropolisation sont divers : économies d'échelle et d'agglomération, avantages comparatifs, besoins d'accessibilités aux réseaux (aux échelles nationales et mondiales), etc.

Chaque approches et chronophages et possède une amplitude et pour réduire les inconvénients d'une telle approches on fait des choix optionnels. Pour une exploitation rationalise on a opté pour des approches restreintes (plus-value) :

- Donner une valeur urbaine
- Enjeux économiques
- A travers un pôle urbano-portuaire pour réussir la valeur économique et l'imagibilité de littoral (l'attractivité).

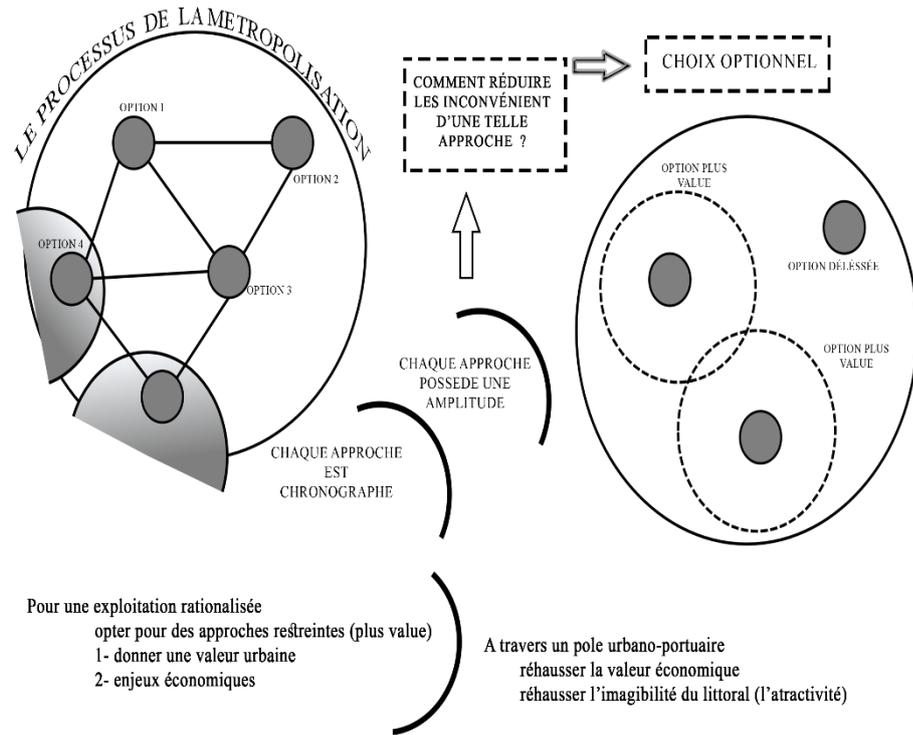


Figure 8 : Processus de La Métropolisation

CHAPITRE III : ÉTUDE DE SITE ET PROJET URBAIN

CHAPITRE III : ÉTUDE DE SITE ET PROJET URBAIN

3.1 Introduction :

Mostaganem telle que nous l'avons définie, ville balnéaire appartient au type méditerranéen et témoigne par sa forme, son aspect architectural et par son identité, une naissance purement économique à cause le découvert de minière. On va commencer dans ce chapitre par la définition et le choix de la zone d'étude, dans laquelle on va faire une étude de site, à travers une analyse typo-morphologique, afin d'arriver à la problématique spécifique de cette zone, proposer convenablement les hypothèses spécifiques.

Une analyse référentielle thématique, nous a permet d'avoir une idée sur la programmation urbaine, alors que la définition de programme urbain a été faite selon les besoins, le nombre de population à l'horizon 2030 et les stratégies d'aménagement qu'on a développé, tout en ressortant la capacité d'accueil. Le plan d'aménagement global de la zone d'étude et donc dicté à la fois par le programme urbain et par les stratégies d'aménagement

3.2 Choix de la zone d'étude :

Le port de pêche et de plaisance de la Salamandre, d'une capacité d'accès de 125 embarcations, Cette infrastructure portuaire diminuera la pression et la surcharge observées au niveau du grand port de Mostaganem et Une création à partir de l'activité minière, on trouve clairement que cette dernière bénéficie des potentialités suffisantes pour devenir un point d'attractivité de premier choix, si on trouve la recette et les meilleures combinaisons entre les différents atouts, avec l'élément qui a marqué bien évidemment l'histoire, et qui a fidèlement participé aux mutations connues par la ville, parlant donc du port, tout en essayant d'enfoncer la localité à la compétition, avec pas seulement les villes de région, ni uniquement avec les villes nationales mais aussi à l'échelle méditerranéenne.

Mais la relation entre le centre-ville et la mer n'est pas satisfaisante, la morphologie urbaine façonnée par l'histoire du développement économique de la ville a fait que l'accès à l'eau n'est pas immédiat. Or la nouvelle vision, à travers le monde tend vers l'intégration de la façade maritime dans tout projet de renouvellement urbain des centres villes portuaires. La réconciliation de la ville avec la mer passera obligatoirement par un projet qui prendra en charge cette relation étroite mais conflictuelle entre deux entités en contact. Alors, une opération de renouvellement urbain du centre pourrait préconiser La conquête des friches

urbaines, portuaires et industrielles et développer une mixité urbaine et portuaire et instaurer un dialogue direct entre la ville et le port Le centre-ville évoque pour la société l'ouverture sur d'autres réalités :

- Une ouverture sur l'histoire, où il faisait bon vivre, et la qualité de vie était meilleure.
- Une ouverture sur la société, le centre étant leur lieu de rencontre habituel où l'accès est plus aisé.
- Le port, par les richesses qu'il crée, par la multiplication de ses liaisons spatiales, contribue au développement de la puissance de l'agglomération et d'une aire d'influence importante à sa diversité fonctionnelle, à son rayonnement extérieur.

3.3 Analyse typo-morphologique :

La typo-morphologie est une méthode d'analyse apparue dans l'école d'architecture italienne des années 60 (S. Muratori, A. Rossi, C. Aymonino, G. Caniggia). Il s'agit d'une combinaison entre l'étude de la morphologie urbaine et celle de la typologie architecturale, à la jonction des deux disciplines que sont l'architecture et l'urbanisme.

La typomorphologie aborde la forme urbaine par les types d'édifices qui la composent et leur distribution dans la trame viaire. Plus précisément, cela consiste à penser en termes de rapports la forme urbaine (trame viaire, parcellaires, limites, etc.) et la typologie c'est-à-dire les types de construction (position du bâti dans la parcelle, distribution interne, etc.).

Les types s'inscrivent ainsi dans certaines formes urbaines plus que dans d'autres.

Se base sur les deux niveaux d'étude suivants :

- Les infrastructures : il s'agit du tracé au sol des occupations urbaines, que sont le site, la voirie et le parcellaire.
- Les superstructures : cela concerne les éléments eux-mêmes d'occupations du sol, essentiellement le bâti et les espaces libres.

Cette méthode d'analyse nous permet à souligner des objectifs :

- De faire une évaluation critique de la forme des tissus et des organismes urbains.
- D'identifier des permanences structurales associées à l'identité culturelle des lieux et des contraintes relatives à la conservation du patrimoine bâti et des paysages culturels.
- De définir des mesures de contrôle des transformations du cadre bâti et d'encadrement des projets d'intervention.

3.3.1 Etat des Fonction/Hauteurs :

Absence d'une continuité des fonctions

Un manque crucial en matière d'espace de détente et d'espace public

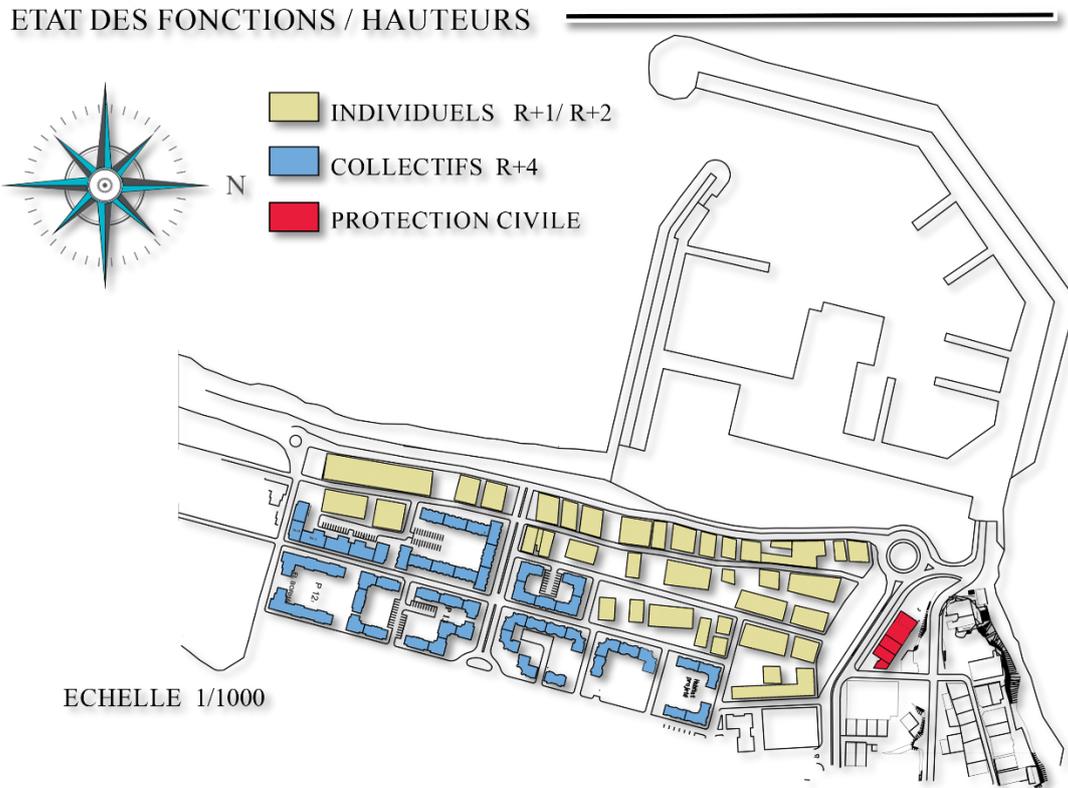


Figure 9 : Etat des Fonction/Hauteurs

3.3.2 Trame parcellaire :

Ici on arrive à une analyse plus rigoureuse sur l'un des éléments fondamentaux de la forme urbaine à savoir l'ilot. Cette dernière influence sur la disposition du bâti ainsi que l'espace public. On remarque que la majorité des ilots des formes régulières avec une trame cariée et dimension variable sont destinés presque que pour l'habitat individuels, et quelques ilots destinés aux équipements

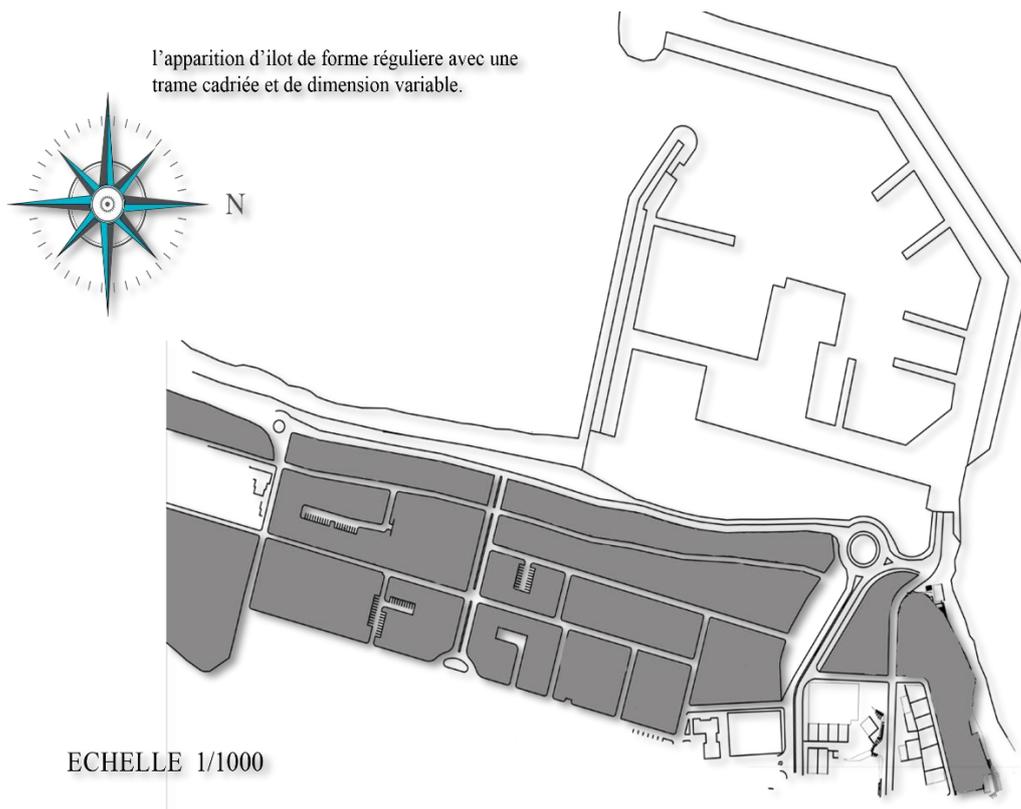


Figure 10 : Trame parcellaire

3.3.3 Trame viaire et mobilité :

La trame viaire et un système en damier

Le système cadriér devise l'espace urbain en îlot réguliers tan dans leur forme que leur dimension ce structure viaire facilite la liaison entre les différentes zones, mais il y a Un manque d'espaces de stationnements, surtout à proximités du port.

TRAME VIAIRE

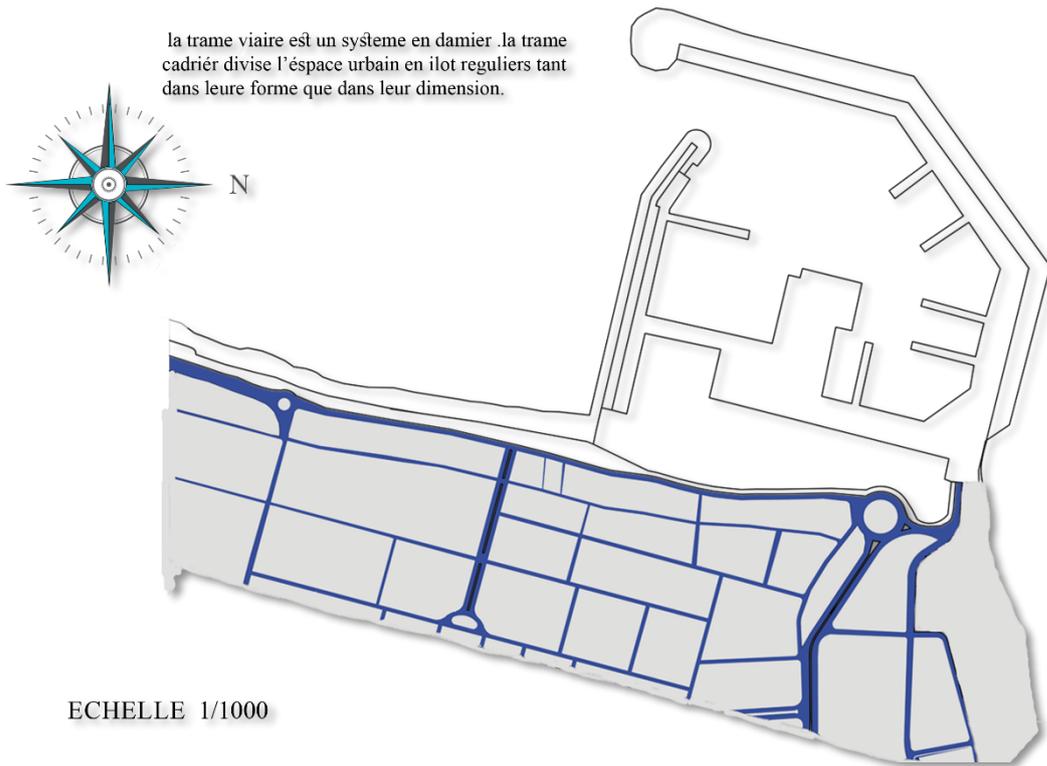


Figure 11 : Trame viaire et mobilité

3.3.4 Espace Bâti :

Une forte densité de bâtis collectif et individuelle qu'est n'occupe pas la totalité des parcelles et L'existence des habitats incompatibles avec la façade maritime

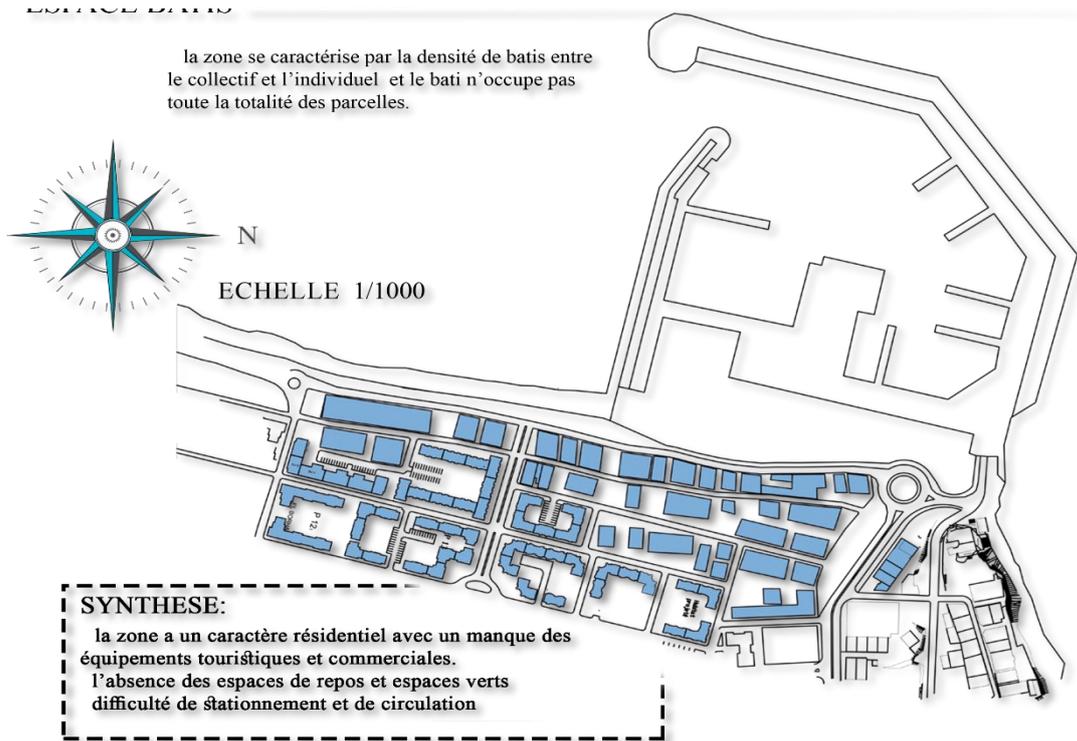


Figure 12 : Espace Bâti

3.3.5 Espace Non Bâti :

Pas de différenciation entre l'espace libre publique et espace libre privatif

Une grand partie des espaces libres non aménagé et non exploité

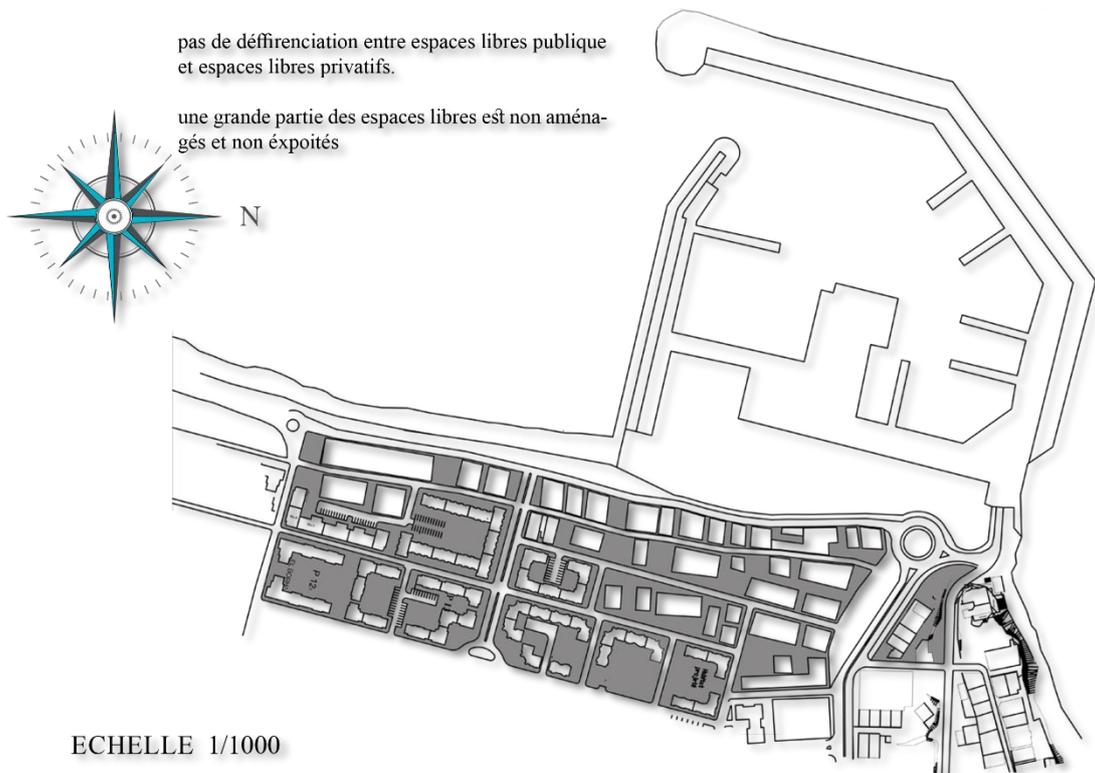


Figure 13 : Espace Non Bâti

3.4 Analyse Thématique :

Afin d'assurer une maîtrise dans la proposition d'un programme et la réalisation d'un bon projet urbain et apporter des bons solutions pour pouvoir répondre à notre problématiques posées dans le tissus étudié, on a choisi trois exemples international qui peuvent nous aider à améliorer la situation de notre périmètre d'étude .pour cela on a insisté que chaque exemple doit porter trois (03) critères : l'échelle de projet et son milieu urbain, la pertinence, la crédibilité et parfois la situation de projets, c'est à dire un projet qui est reconnu et qui répond aux principes de développement durable aussi à des problématique proche au semblable à notre problématique.

I- EXEMPLES GENERAUX :

1- PROJET D'AMENAGEMENT DU VIEUX PORT A MARSEILLE, FRANCE :

1-1 Situation :

Le Vieux-Port est situé au bas de la Canebière à Marseille et constitue réellement le centre de Marseille.



Figure 14 : Vieux-Port de Marseille



1-2 Choix de projet :

- Le Vieux-Port, un espace dédié principalement à la promenade.
- Les mêmes objectifs comme notre projet.
- Son emplacement dans la mer de la méditerranée.



Figure 15 : Vue sur Vieux-Port de Marseille

1-3 Les Objectifs :

- suivre l'œuvre sous la maîtrise d'ouvrage de Marseille Provence métropole
- rendre le port un lieu idéal de convergence et de rendez-vous
- suivre la valorisation commerciale et touristique de site.

Le Vieux-Port, encore plus beau et plus convivial d'ici 2020

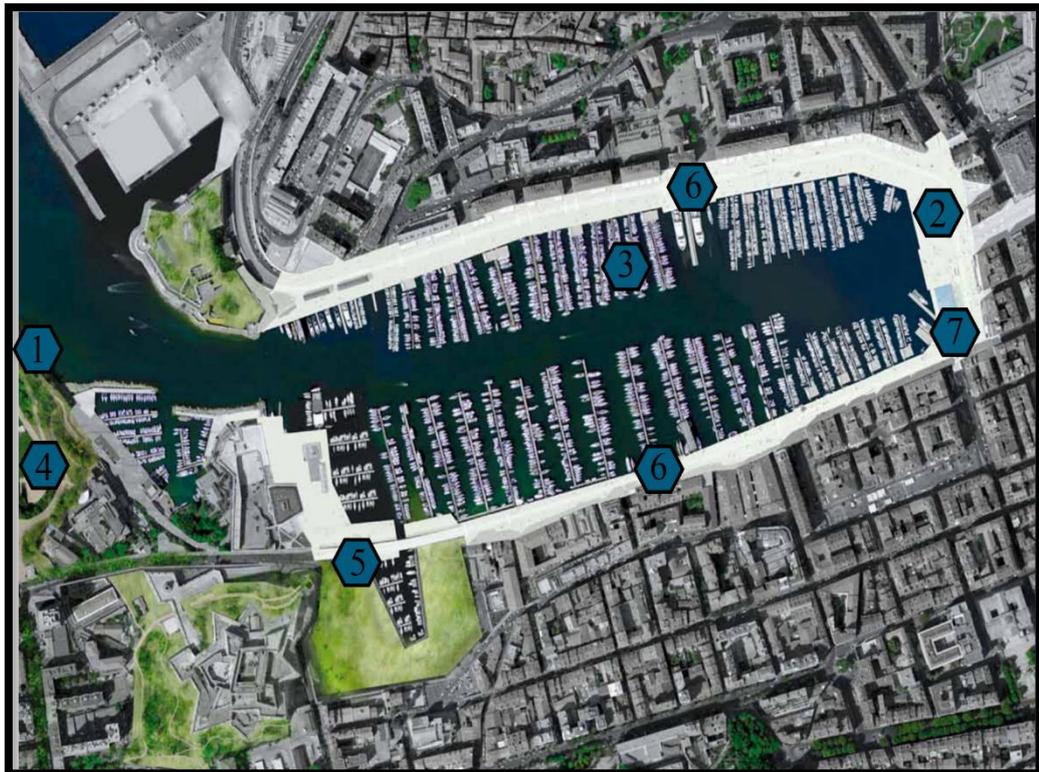
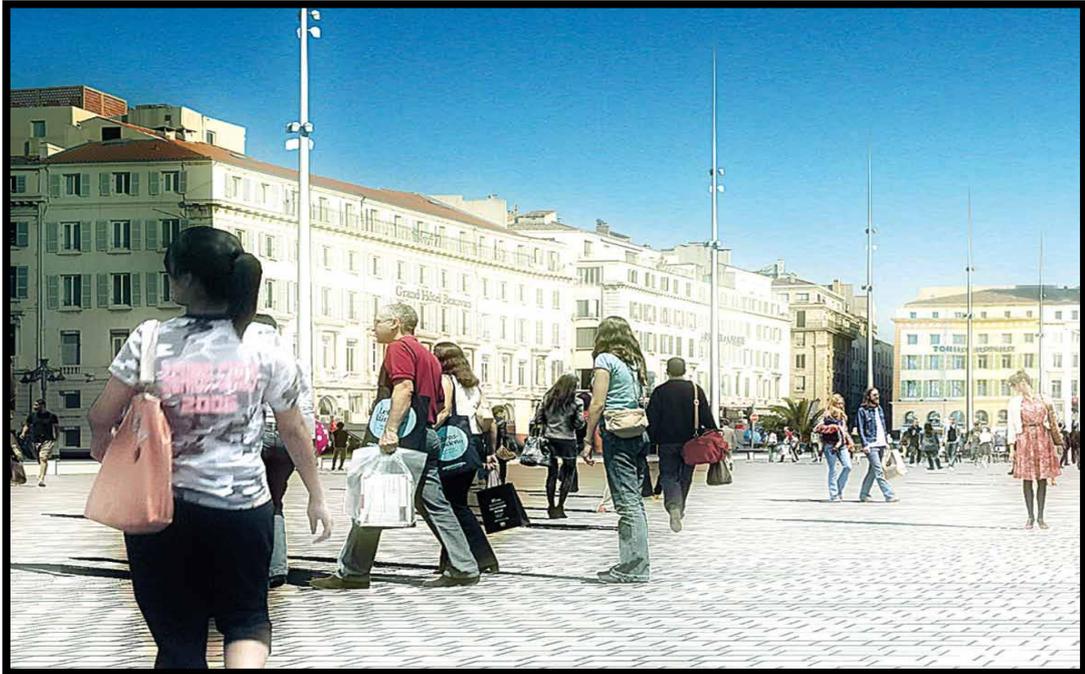


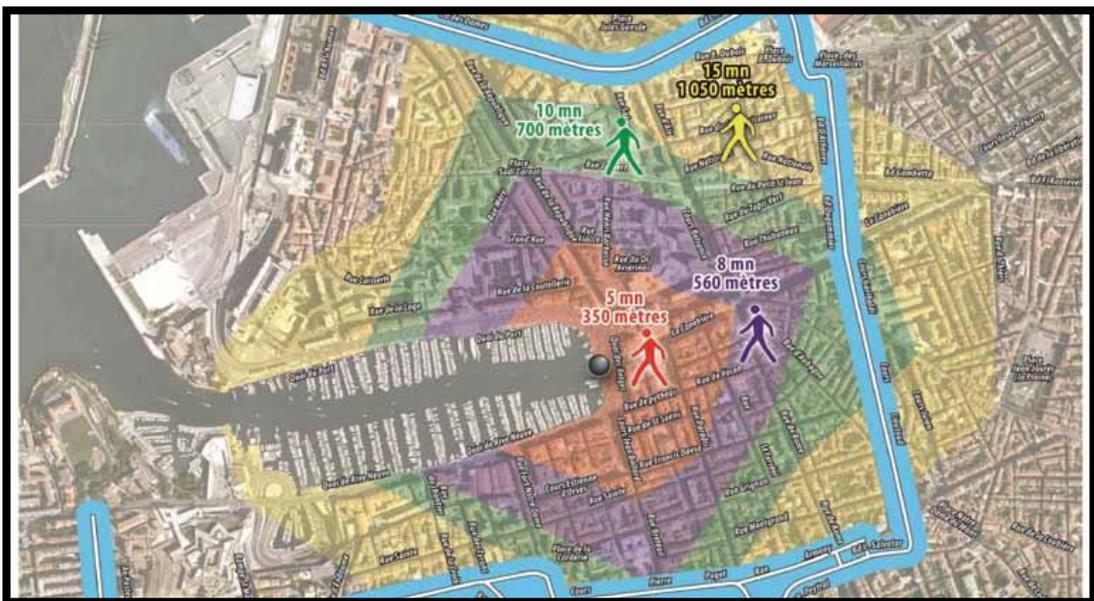
Figure 16 : Vue Satellitaire du Vieux-Port de Marseille



1- La chaîne des parcs ou la façade maritime magnifiée



2- quai de la fraternité, une grande place ouverte à tous, un véritable lieu de vie et de fêtes



3- Le plan d'eau réaménagé, plus pratique pour un même nombre de places



4- L'anse du pharo un nouvel aménagement combinant activités et jardin public



5- Le glacis un espace inédit de détente



6- Les quais Largement réservés aux piétons et aux modes doux de déplacement pour Le Vieux-Port activités et jardin public



7- L'ombrière une Œuvre d'art

2- AMENAGEMENT PROPOSEE PAR LES COREENS (ETUDE ET AMENAGEMENT DU BOULEVARD DE FRONT DE MER), MARS 2015 :

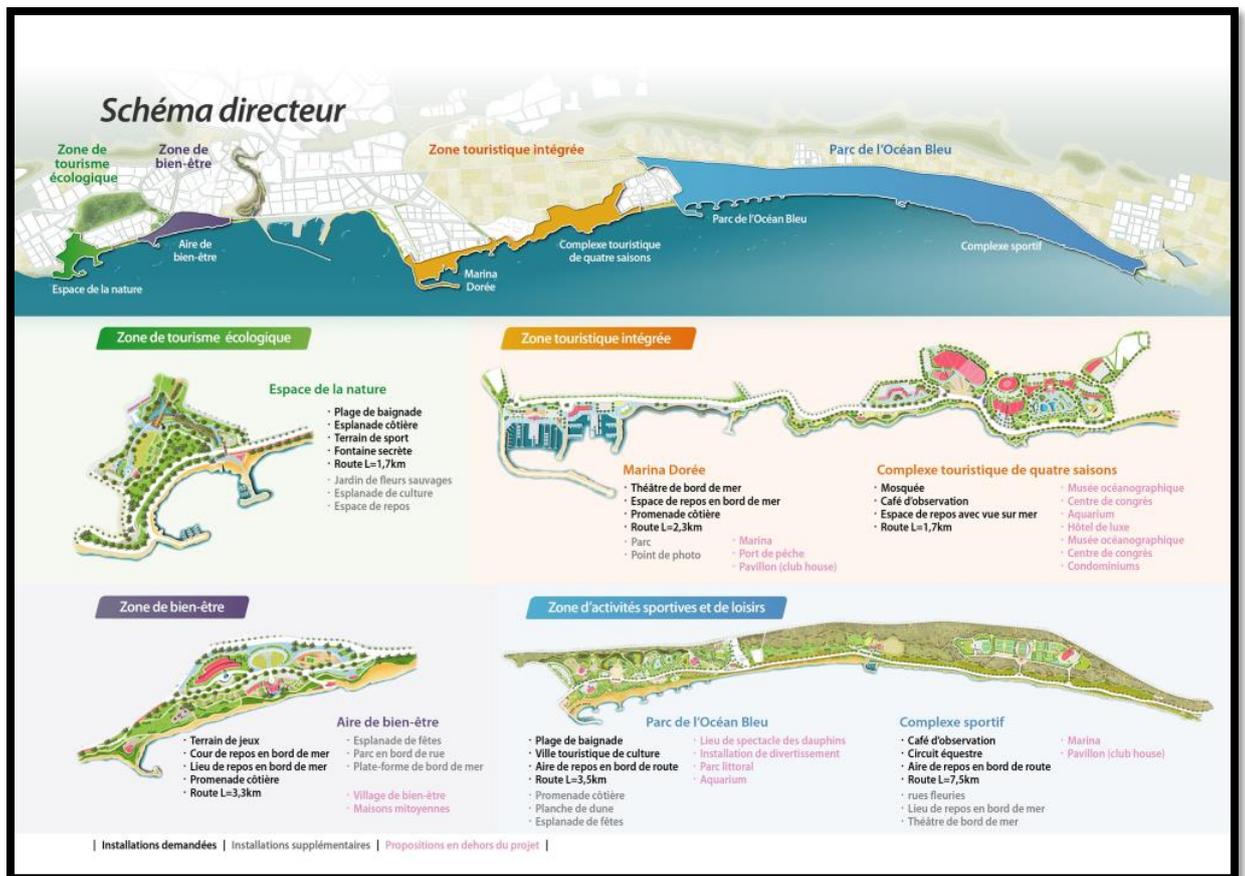


Figure 17 : Schéma Directeur d'Aménagement Proposée Par Les Coréens

2-1 Marina Dorée :

Le port de pêche existant sera transformé en marina et en port de pêche afin d'accueillir des programmes touristiques maritimes. Un marché des produits halieutiques et des pavillons de marina seront installés au port de pêche en vue d'assurer l'animation de celui-ci.



Le bord de mer de Salamandre sera équipé d'une esplanade côtière pour de nombreux touristes

Une extension de port qui sera faite afin de créer des places pour le port de plaisance

2-2 Programme D'aménagement Paysager :



Figure 18 : Programme D'aménagement Paysager Du Boulevard De Front De Mer



1-Pavillon de marina (club House) + 2- Quai



3- Promenade Bleu



4-Gradin De Port De Mer



5- Marché du port de pêche

II- EXEMPLES CONTEXTUELS

1- CNIT – Centre des Nouvelles Industries et Technologies, France :

Le Centre des nouvelles industries et technologies, mieux connu sous le CNIT, est l'un des premiers bâtiments construits à La Défense. Son design audacieux stupéfié le monde et voûte avec une hauteur de 50m construit sur un triangle équilatéral de 218m côté pourrait avoir couvert la place de la Concorde

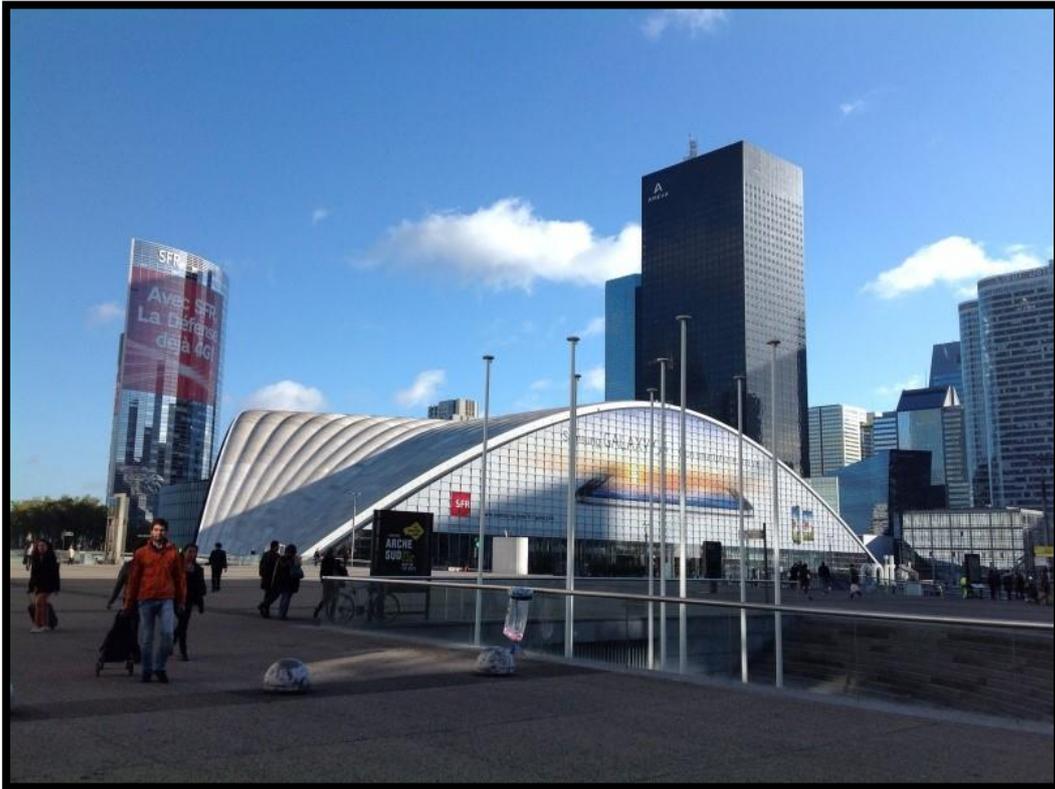


Figure 19 : Vue sur Centre des Nouvelles Industries et Technologies (CNIT)

1-1 Espaces :

- Au niveau 0 sur les structures futuristes des rues situées dans un fer à cheval autour d'un espace central, Sur ce niveau sont également divers services, restaurants, magasins et l'accès à l'hôtel Hilton
- Le sous-sol avec un distributeur paysager, est principalement occupée par la grande Convention and Exhibition Center, Centre d'affaires également. Un café, des magasins et des liens vers la station Grande Arche de La Défense.

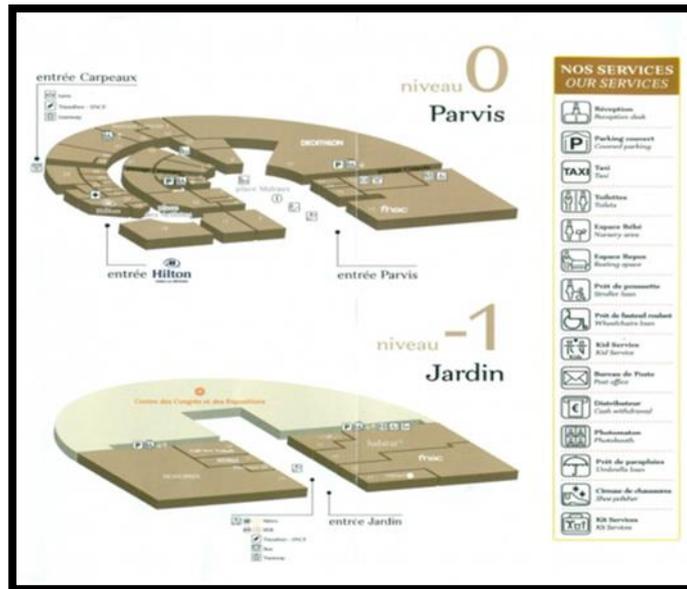


Figure 20 : Plans des Niveau de CNIT



Figure 21 : Vue Sur L'espace Intérieur Du CNIT

1-2 Voûte :

- Voûte CNIT béton se compose arches autoportante, dans lequel le couvercle remplit le rôle à la fois de la structure et couvre tout les services qui sont à l'intérieurs. Cette structure prend appui sur trois points pilier, piliers au niveau des coins d'un triangle équilatéral de côté de 218m, revêtement. Sa hauteur est de 50 mètres et couvre un volume de 900 000 m³, libre de toute.



Figure 22 : Vue Sur La Voute Du CNIT



Figure 23 : Vue Sur l'Extérieur Du CNIT

2- POLE MULTIFONCTIONNEL, Cabourg, 2008 :



Figure 24 : Plan de Masse de POLE MULTIFONCTIONNEL, Cabourg

2-1 Situation : Boulevard des Diablotins, Cabourg (14390) France

2-2 Surface : 21 000m²

2-3 Programme :

- Théâtre
- Salle de congrès
- Salle de restauration
- Salle polyvalente



Figure 25 : Vue Panoramique de POLE MULTIFONCTIONNEL de Cabourg

Emergence d'une falaise habitée répondre à la flexibilité d'usage sans perdre le fil du contexte, L'apparition de nouveaux programmes tel ce « pôle multifonctionnel » a facilité l'émergence d'une nouvelle typologie de bâtiment issu de la colline verte.

Tout part d'une stratégie de réflexion, non pas à l'échelle d'un bâtiment, mais à celle d'un paysage Afin de renforcer l'attractivité touristique et prolonger l'activité hôtelière, de restauration et de loisirs tout au long de l'année.

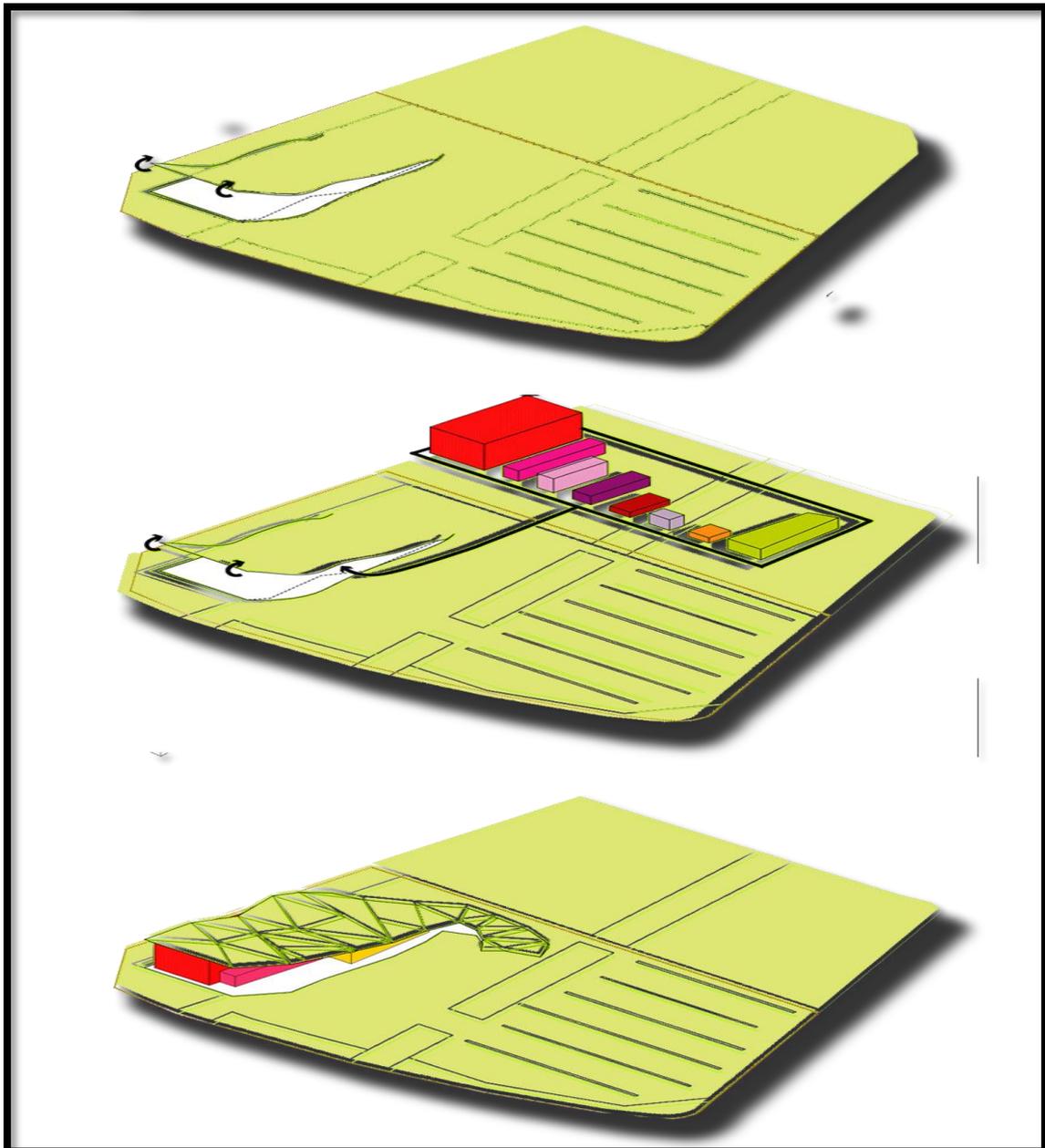


Figure 26 : Principe D'aménagement de POLE MULTIFONCTIONNEL de Cabourg

La toiture végétalisée devient alors lieu de promenade, un chemin mène à un belvédère, support de trois « cabanes ».

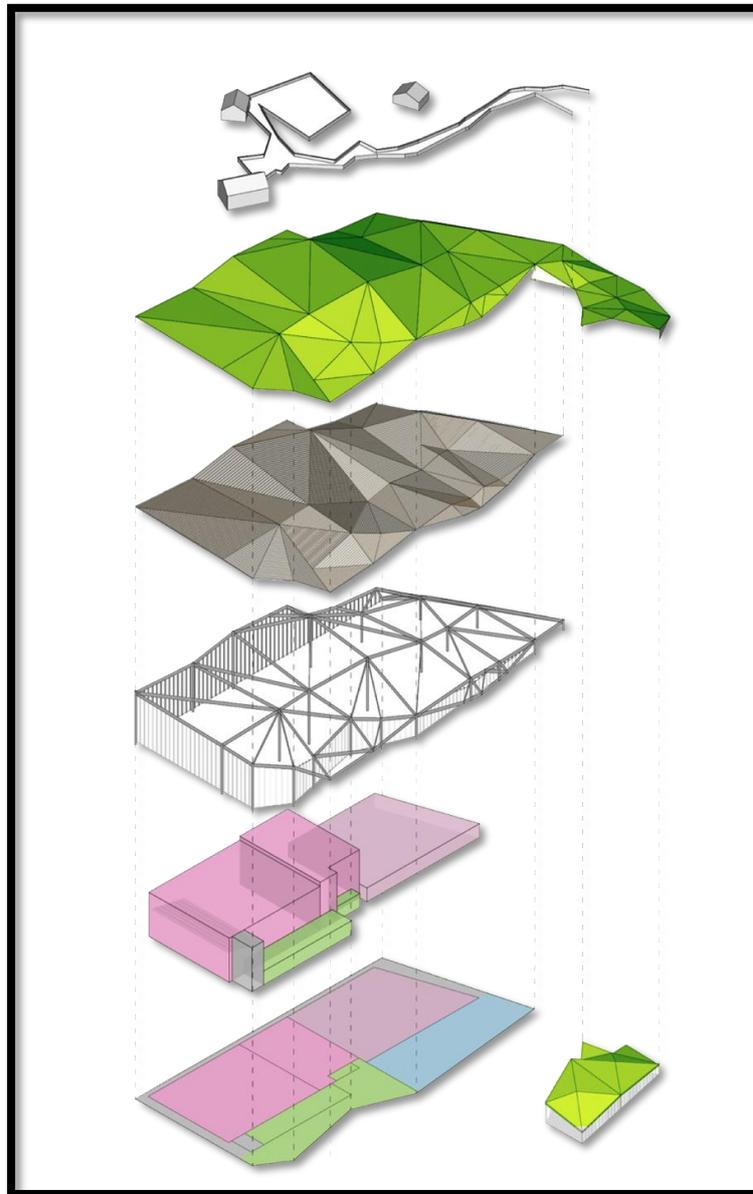


Figure 27 : Schéma de Fonction de POLE MULTIFONCTIONNEL de Cabourg

Une résidence d'artiste et deux abris qui remplacent les édicules techniques défigurent les toitures.

Sous son manteau vert, le bâtiment se montre transparent, il dévoile alors une seconde peau « évolutive », conçue comme une cimaise pour tous les accrochages.

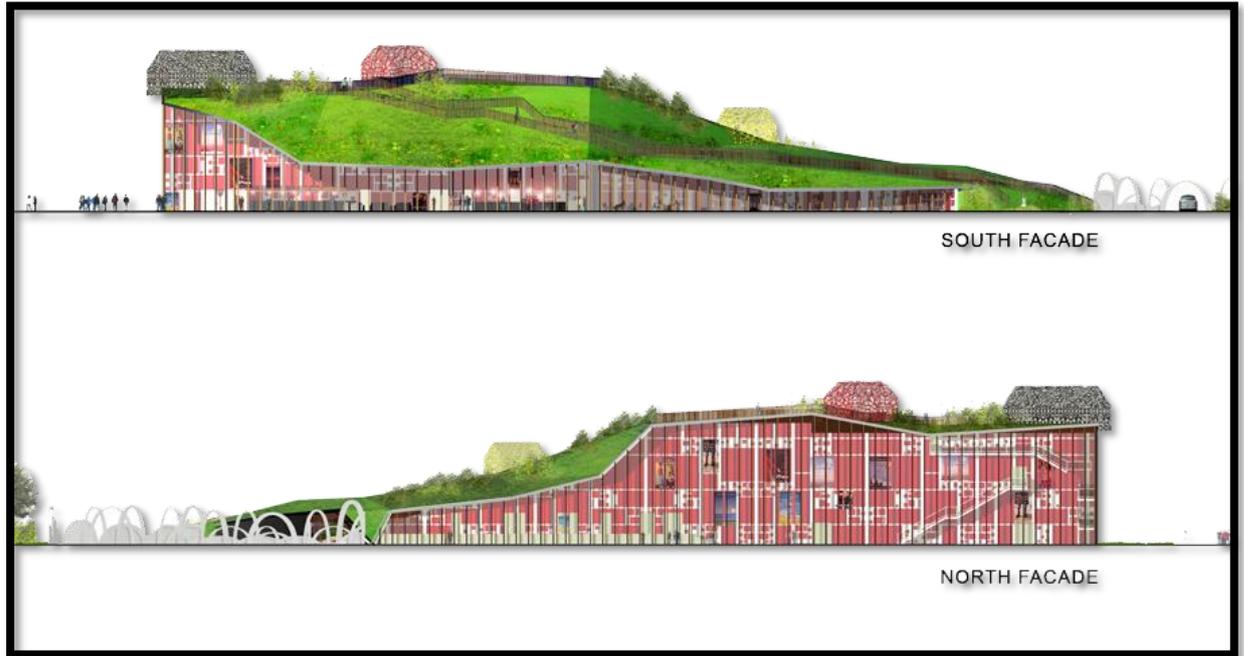


Figure 28 : Les Façades de POLE MULTIFONCTIONNEL de Cabourg

III - LA RECONVERSION DU PORT DE TANGER « VILLE » VERS UNE ACTIVITE CROISIERE, PLAISANCE ET PECHE :

1. Emplacement :

- Un emplacement pratiquement le même avec notre ville, Nord Afrique, sur la méditerranée, en Maroc donc en partage les mêmes conditions, les mêmes problématiques des villes littorales.

2. La pertinence :

- Cet exemple aborde des problématiques urbaines proches ou semblables à notre projet, la ville est soufre de même problème que Mostaganem n'exploite pas pleinement sa position maritime

3. La crédibilité :

- A site exceptionnel, projet exceptionnel ! Le port de Tanger est figurer la ville, en conjuguant les fonctions qui ont la relation avec la mer et les activités de croisière, plaisance et pêche, et les fonctions touristique qui permettre à la ville de se positionner en tant que destination phare du tourisme à l'échelle méditerranée.



Figure 29 : Vue Panoramique Sur Le Port de Tanger

4. Situation

La position géographique du Maroc (la Région Tanger Tétouan en particulier) constitue un des atouts majeurs de son développement économique et la longueur de ses côtes en fait un pays maritime par excellence.



Figure 30 : Situation Du Port de Tanger

5. **Consistance du projet** : Le master plan du projet de reconversion de la zone portuaire de Tanger permettra de :

- Trouver le meilleur équilibre entre les espaces publics et les espaces privés
- Équilibrer les fonctions urbaines pour faire du site un lieu de destination vivant et animé
- Restaurer et reconvertir tous les monuments et bâtiments emblématiques de la zone portuaire afin de sauvegarder l'esprit du site
- Disposer les espaces bâtis en fonction de l'impact du projet dans le paysage, vu de la ville comme du port ou de la baie.



Figure 31 : Port De Tanger Avant La Reconversion



Figure 32 : Port De Tanger Après La Reconversion

6. Pêche :

Ce nouveau port de pêche vise à améliorer les conditions de travail des professionnels de la pêche en leur offrant des installations plus modernes, et contribuera ainsi au développement de la filière pêche dans la région. Ces installations comportent des unités pour la pêche artisanale, la pêche côtière, la pêche hauturière.



Figure 33 : 1^{er} Phase De Reconversion Du Port De Tanger

7. Vieux port :

- 2^{ème} phase

A l'endroit du quai actuel de plaisance. C'est la première étape de réaménagement du vieux port.

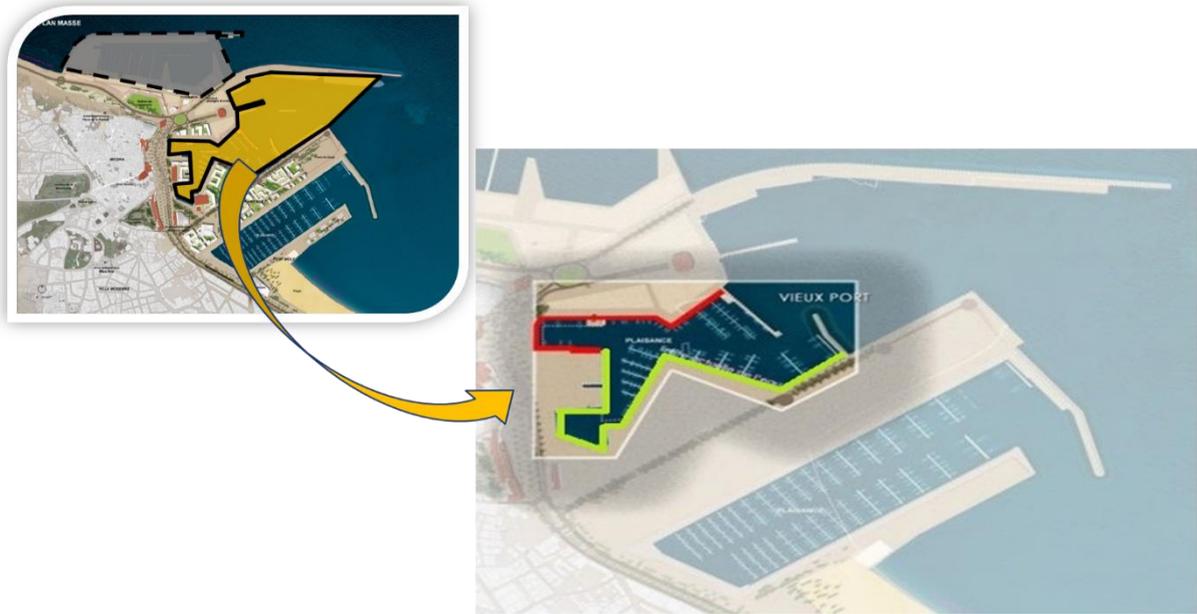


Figure 34 : 2^{ème} et 3^{ème} Phase De Reconversion Du Port De Tangerang

- 3^{ème} phase

Une fois le nouveau port de pêche mis en service, la deuxième étape de reconversion du vieux port dotera le site d'une capacité supplémentaire de 430 anneaux

8. Plaisance :

Un nouveau port de plaisance de 1080 anneaux était réalisé à proximité du môle de commerce et jouxtant le Boulevard Mohammed VI

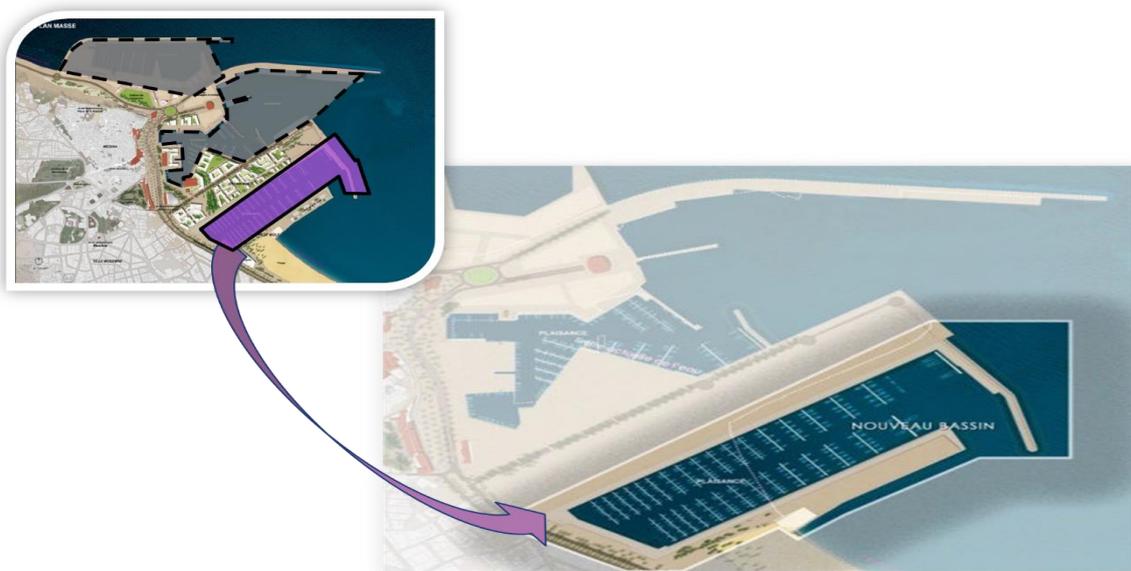


Figure 35 : Le Nouveau Port De Plaisance Du Port De Tangerang

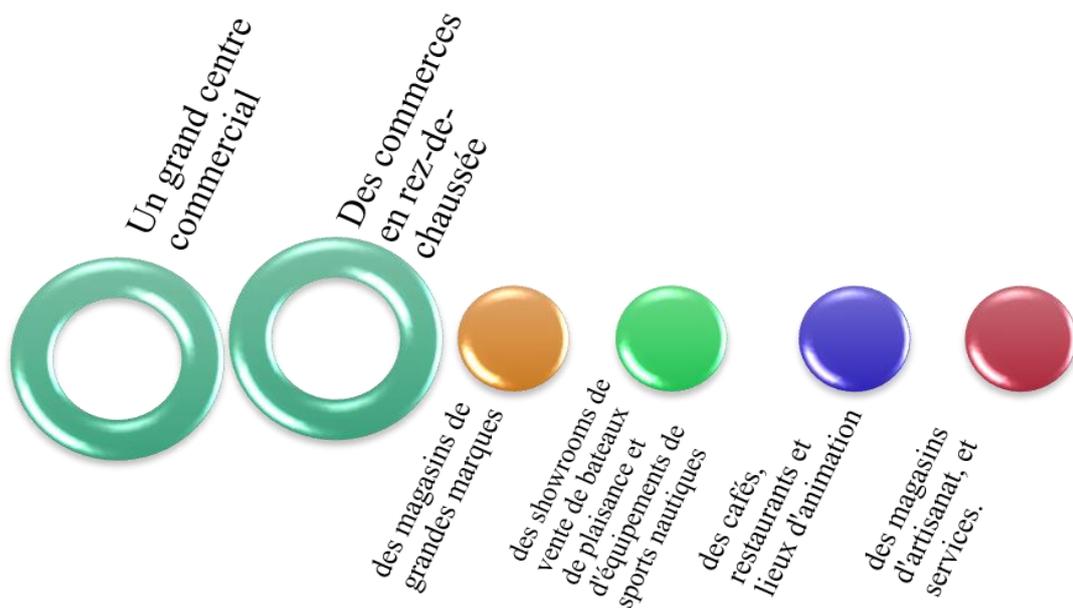
9. Commerce Et Animation :

La rareté du foncier dans la ville y compris la médina, la désorganisation des activités commerciales de la ville, et le potentiel de clients dans la ville de Tanger sont des facteurs qui ont incité la SAPT à proposer un projet intégré qui complétera l'offre dans la ville de Tanger.



Figure 36 : Plan De Fonction Du Port De Tanger

L'offre « commerce & animation » du Projet comprend deux sous-composantes :

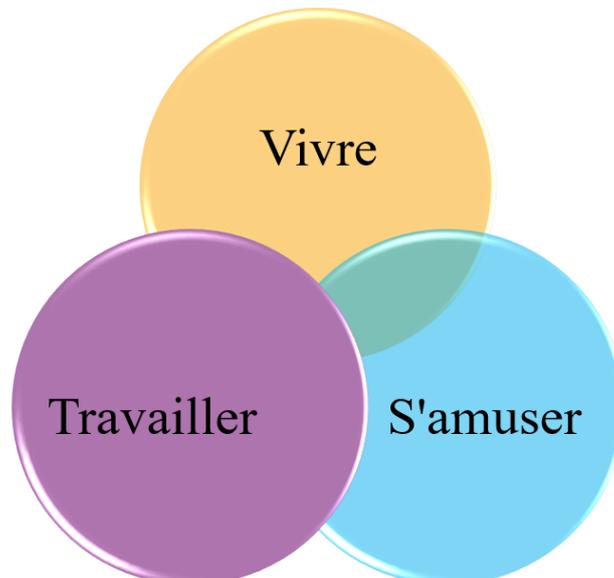


10 -Résidentiels Et Bureaux :

Le projet urbain de la zone portuaire de Tanger Ville prévoit la construction d'espaces destinés aux bureaux (20 000 m²) et au résidentiel de très haut standing (80 000 m²). La création de cette composante vise à faire du site un lieu de vie, riche et animé, où l'on peut vivre, travailler et s'amuser.



Figure 37 : Plan De Bâtis Du Port De Tanger



3.5 Environnement Dépréciatif :

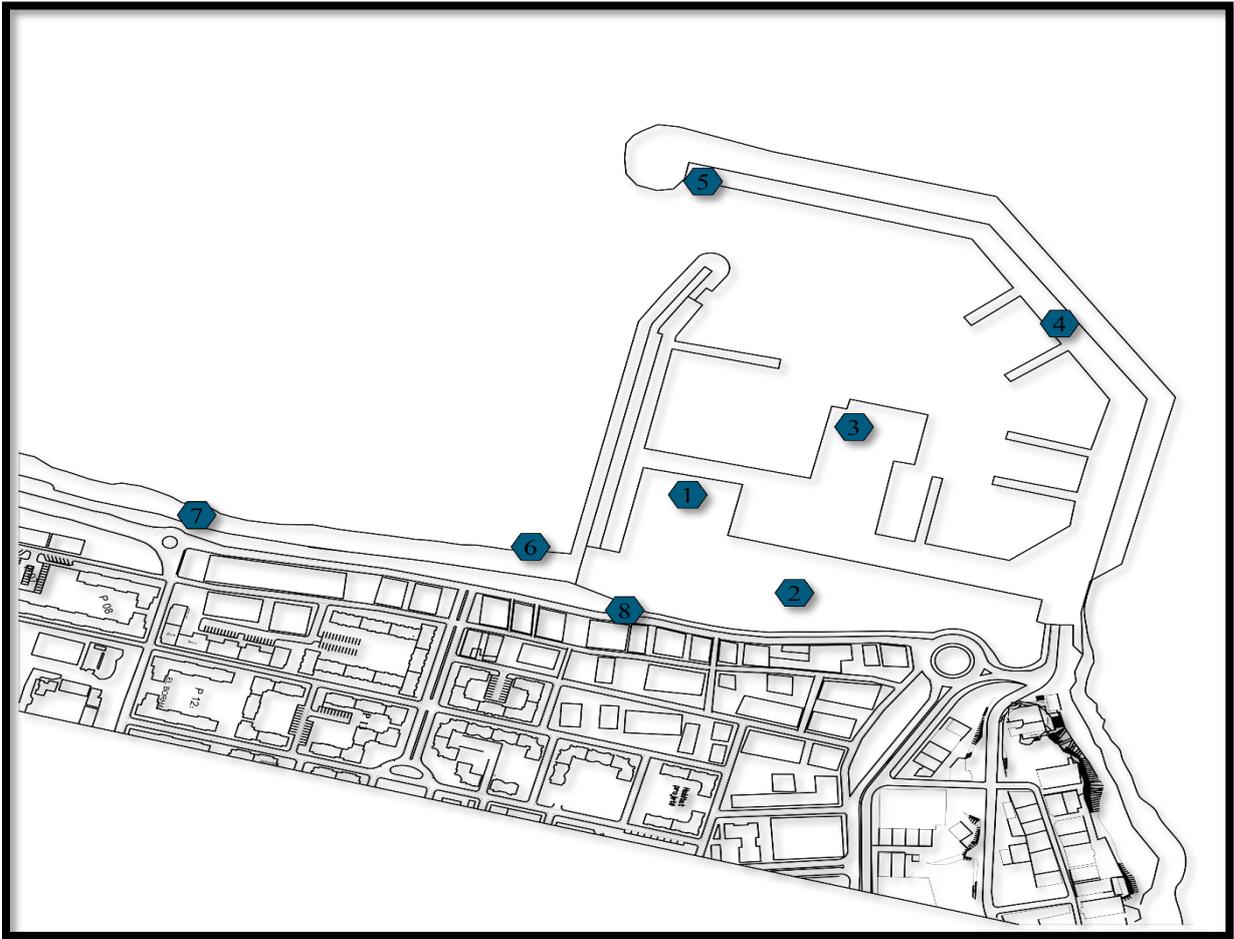


Figure 38 : Plan Actuel Du Port De Pêche et De Plaisance de Salamandre



Figure 39 : Pêcherie



Figure 40 : Plateforme Actuel Du Port de Salamandre



Figure 41 : Quai De Pêche Du Port de Salamandre



Figure 42 : Quai De Plaisance Du Port de Salamandre



Figure 43 : Vue Sur Port de Salamandre

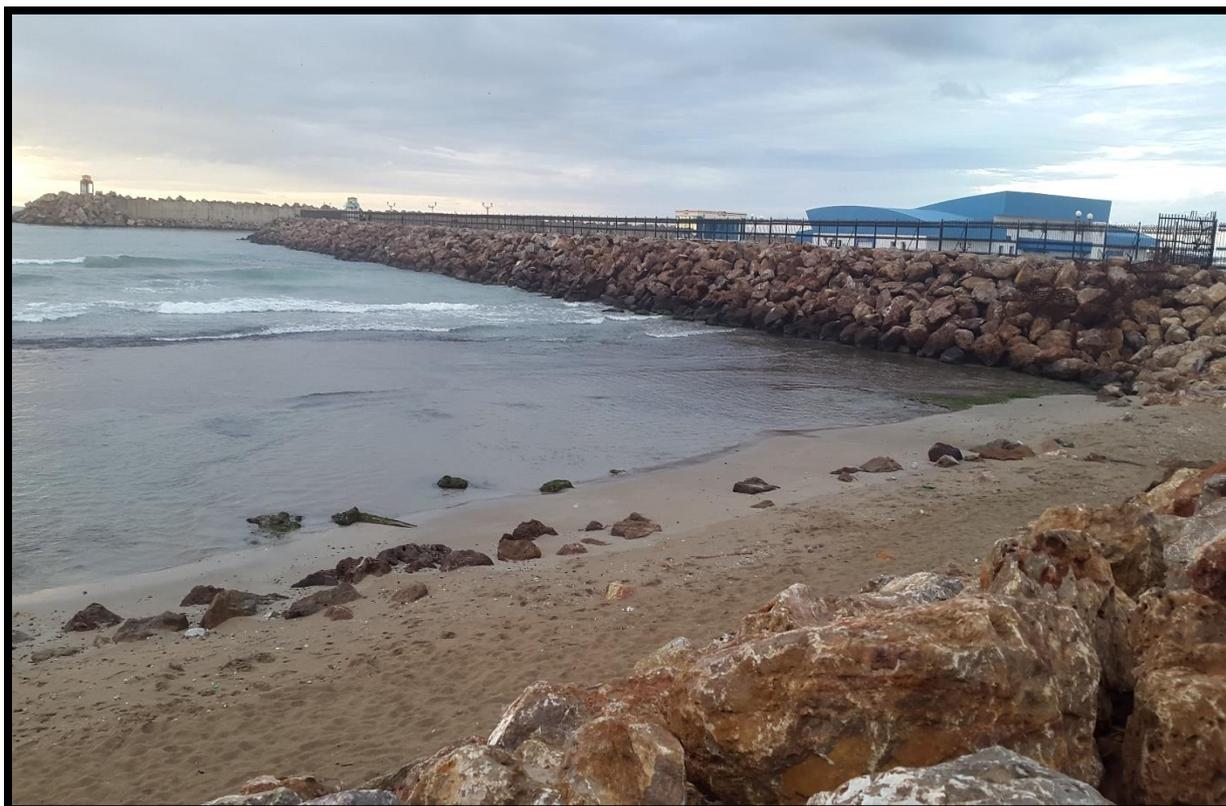


Figure 44 : La jetée secondaire du Port de Salamandre



Figure 45 : Façade Du Front De Mer de Salamandre



Figure 46 : Façade Maritime actuelle De La Salamandre

3.6 Schéma Global d'Aménagement :

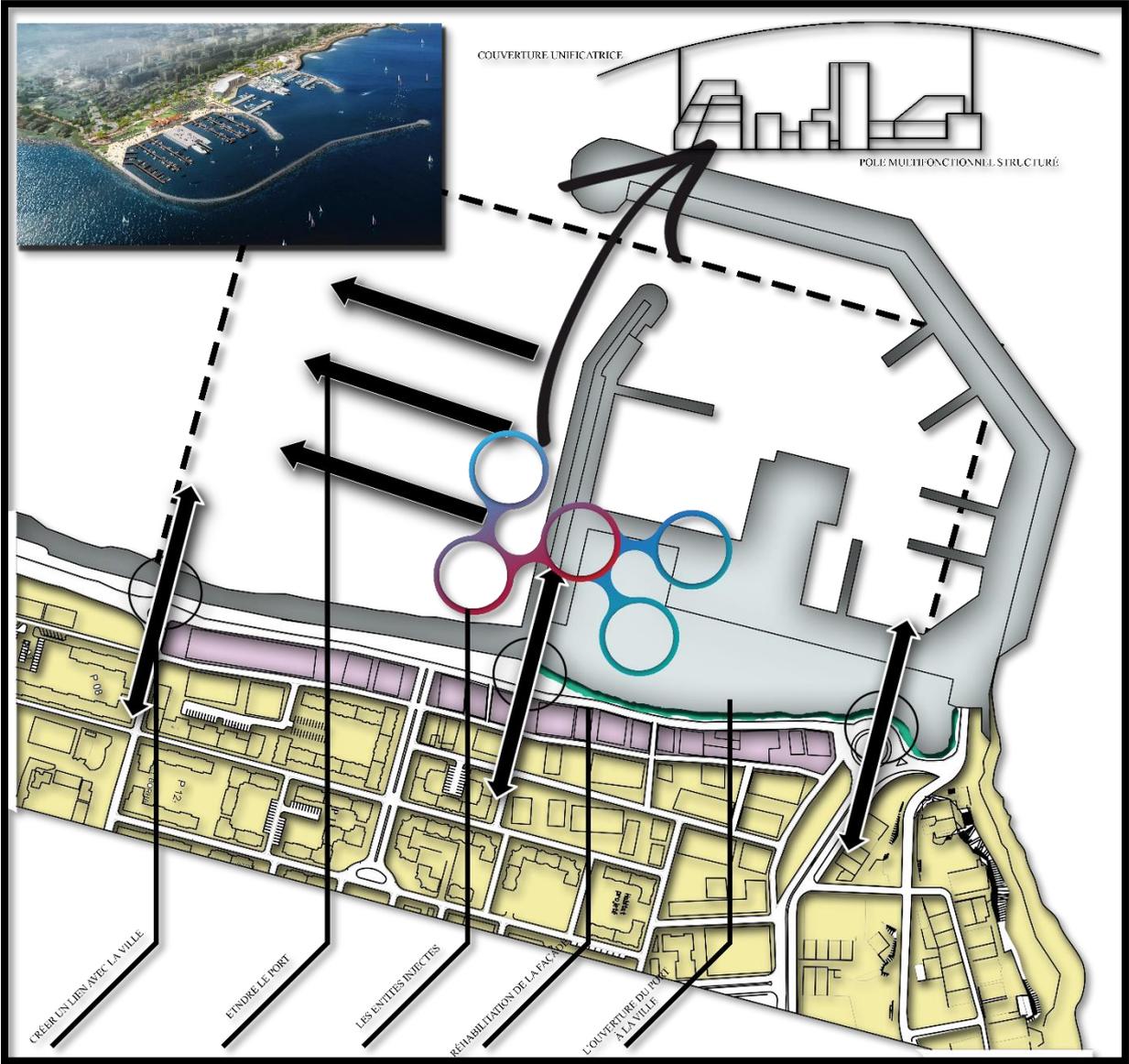


Figure 47 : Schéma Global d'Aménagement

CHAPITRE IV : PARTIE PROJET

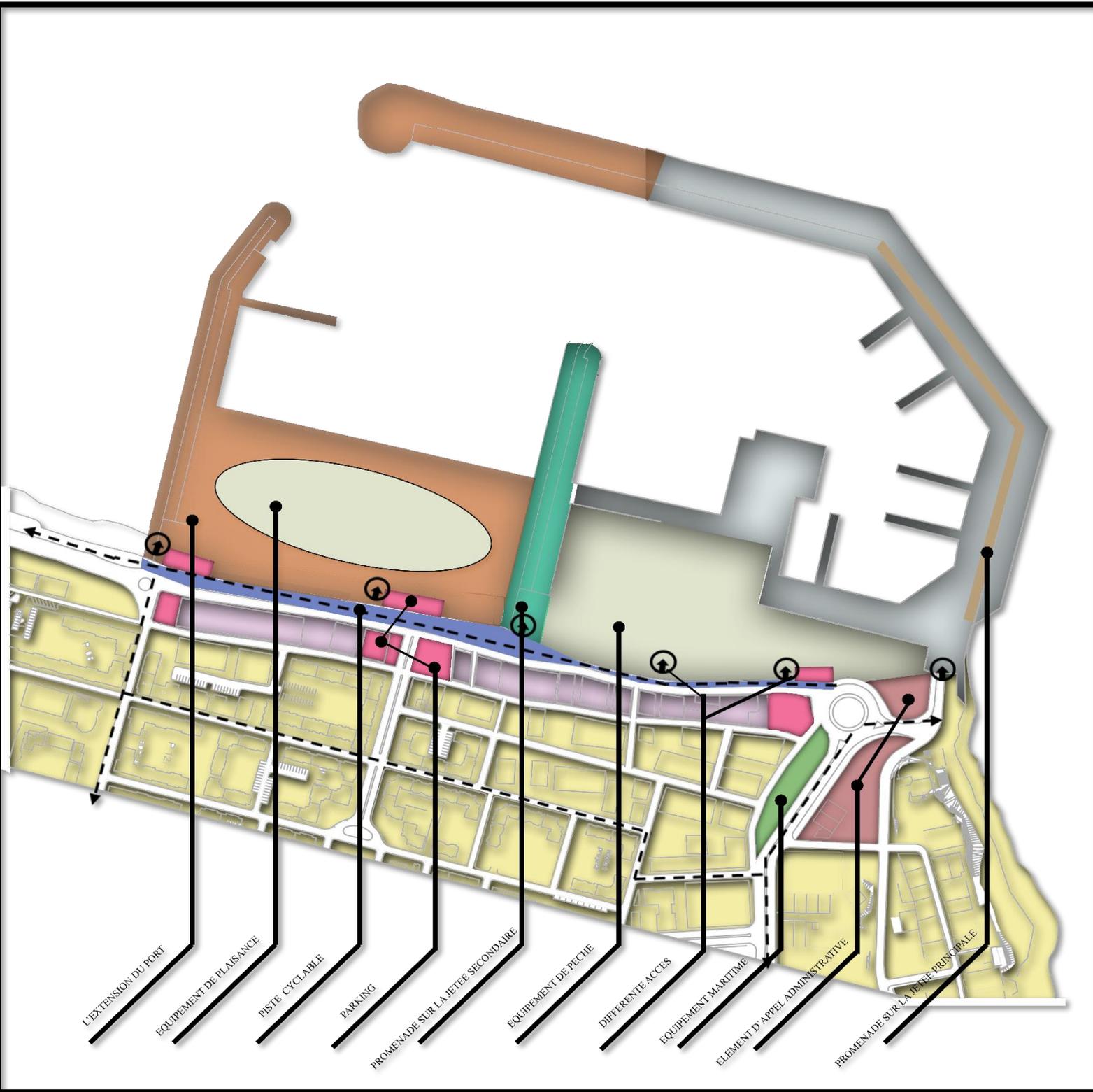


Figure 48 : plan des phases d'aménagements

1. Première option : l'extension

Nous avons commencé notre aménagement par une extension nécessaire à la mise à l'échelle métropolitaine du port. Il est indispensable, dans ce genre d'intervention, de prendre en charge la territorialité du projet à travers son impact socio-économique.

Or, le port tel qu'il a été programmé et projeté ne répond pas à la dimension métropolitaine visée par les décideurs. Il correspond actuellement à une fonction réduite et peu ambitieuse du rapport de la ville à la mer.

L'extension et le dédoublement du Water front aura pour effet de :

- Rallonger la façade maritime
- Augmenter la capacité d'accueil des embarcations
- Varier les typologies maritimes (entre pêche et tourisme)
- Proposer une surface d'assise plus importante aux équipements de toute nature

2. Deuxième option : variation et globalité

En second lieu, nous avons opté pour un projet urbain englobant offrant une image de structure totale abritant une profusion de projets liés et variés, ayant trait au tourisme, au commerce, à la culture et bien entendu au domaine maritime.

Les différents équipements sont dispensés sur deux entités importantes reliées elles-mêmes par une couverture donnant l'aspect d'une enveloppe pour la totalité.

Le traitement des circulations, des points de rencontre, des parkings et des servitudes sert à renforcer le lien architectural entre les différentes entités architecturales sans sectoriser l'ensemble.

3. Troisième option : Qualité urbaine

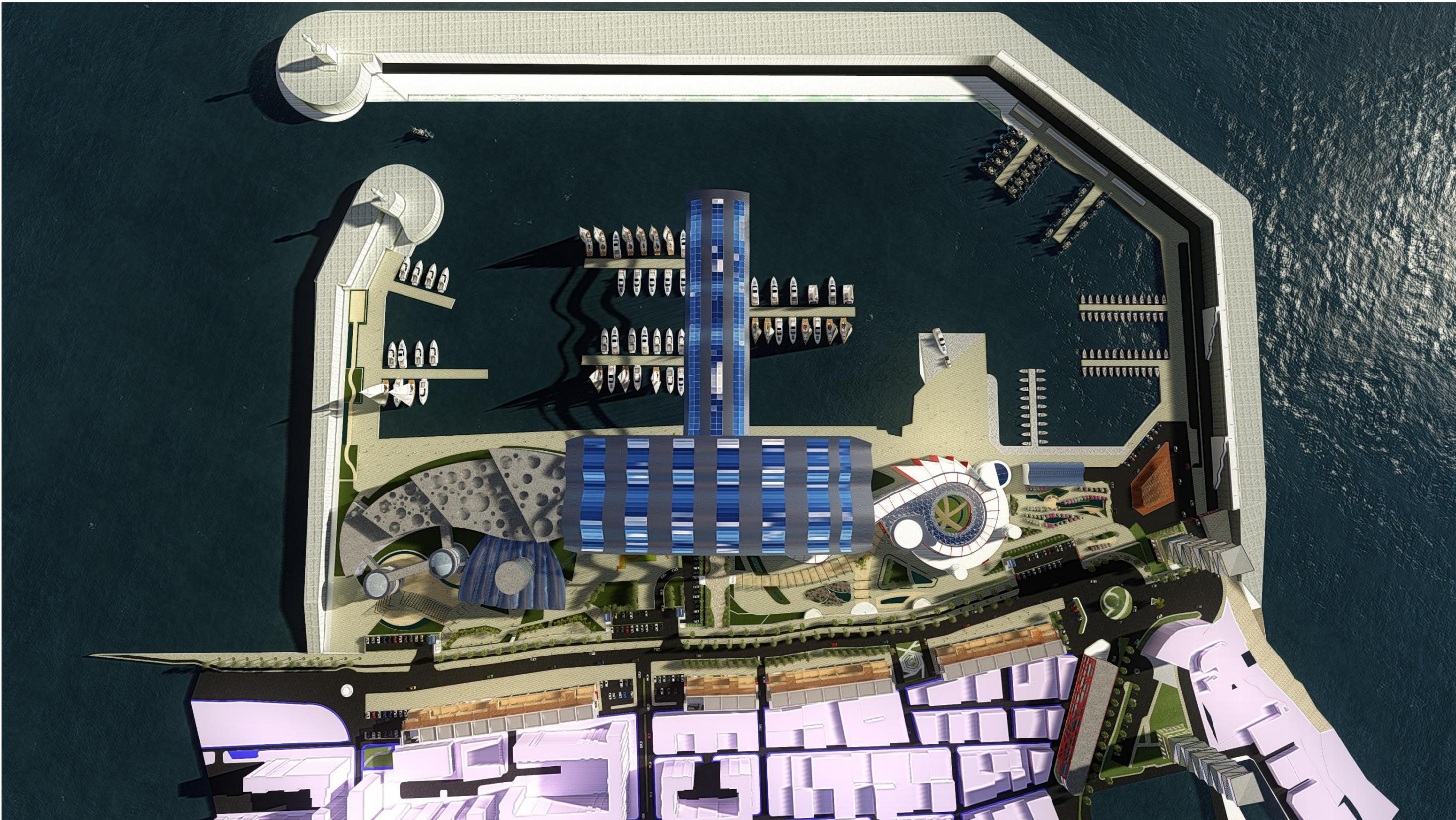
L'option d'un traitement architectural moderne et futuriste est nécessaire à la promotion d'une vision métropolitaine évoluée et évolutive. Par contre, une vision d'ensemble urbaine est indispensable à la cohésion de l'ensemble avec l'environnement.

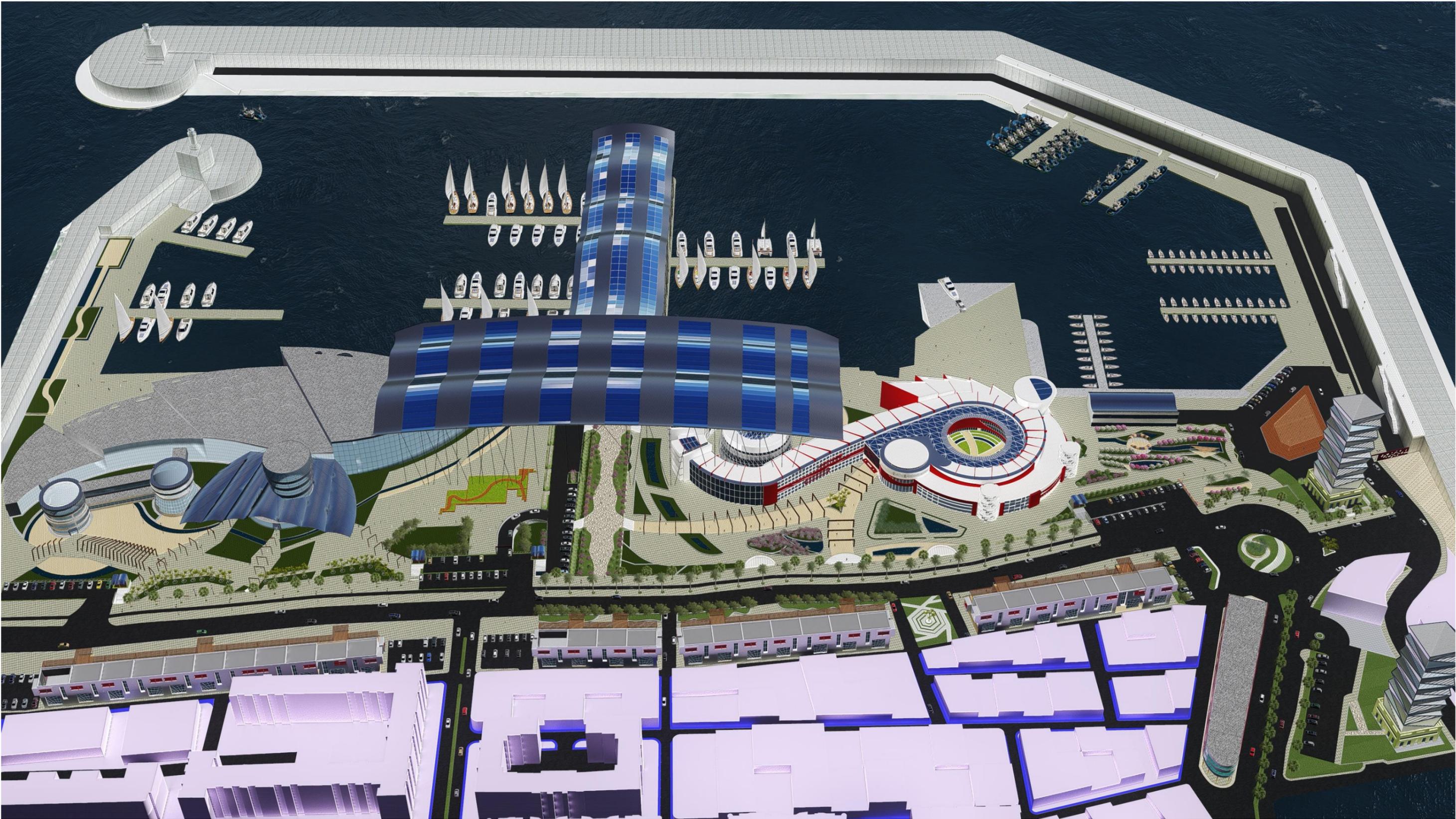
La Salamandre étant une ancienne villégiature annexée en quartier à la ville de Mostaganem et ayant subie des mutations prononcées, l'existence d'un projet urbain de l'ampleur de celui que nous proposons ne saurait trouver de dimension urbaine sans une liaison forte avec l'existant.

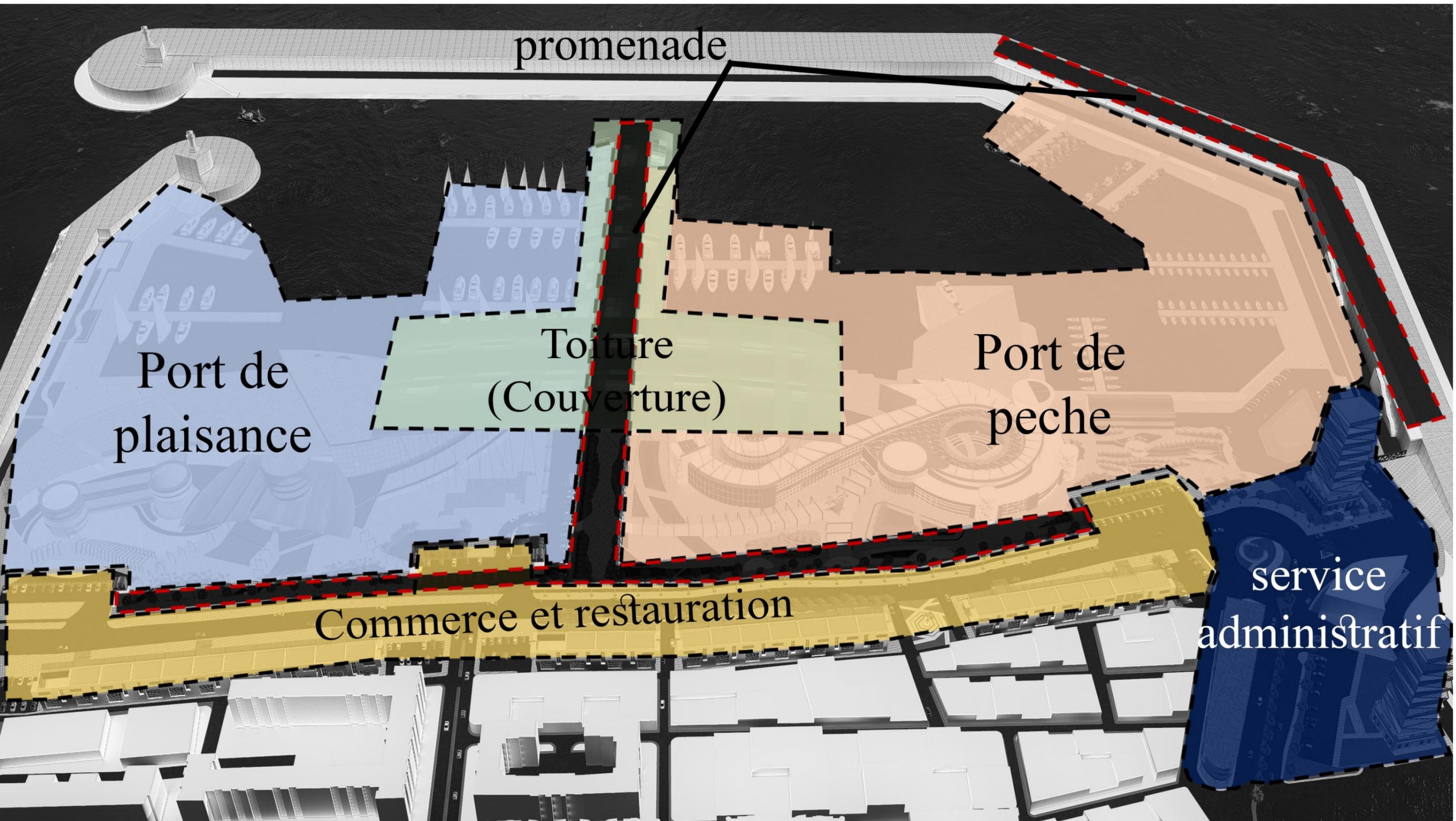
A cela, nous avons opté pour une réponse de traitement architectural allant de la simple restructuration des ilots limitrophes existant à la projection d'une mitoyenneté idoine.

Ainsi, le front de mer existant est traité sans changement d'échelle mais avec une restructuration des fonctions et un traitement de façade.

Si nous avons choisis de circonscrire notre intervention au secteur directement lié au port, il n'est pas exclu d'imaginer la continuité de cette logique urbaine jusqu'à la crique.







promenade

Port de
plaisance

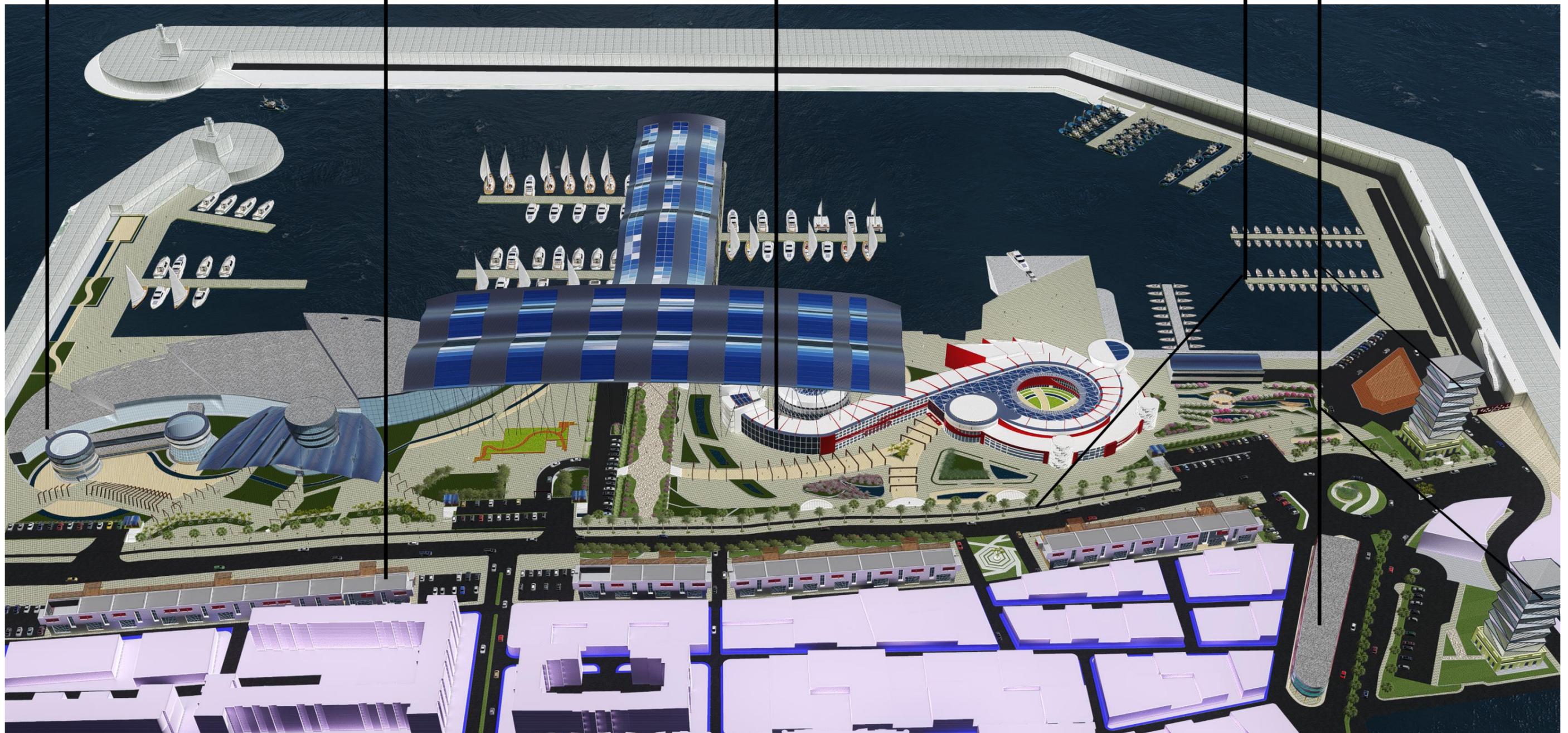
Toiture
(Couverture)

Port de
peche

Commerce et restauration

service
administratif

-  MALL
-  HOTEL
-  AQUARIUM
-  RESTAURATION
-  PARKING
-  ECOLE DE VOILE
-  ECOLE DE PECHE
-  POMPE A CARBURANT
-  PISTE CYCLABLE
-  BUREAUX



1^{ère} Phase : Port De Pêche

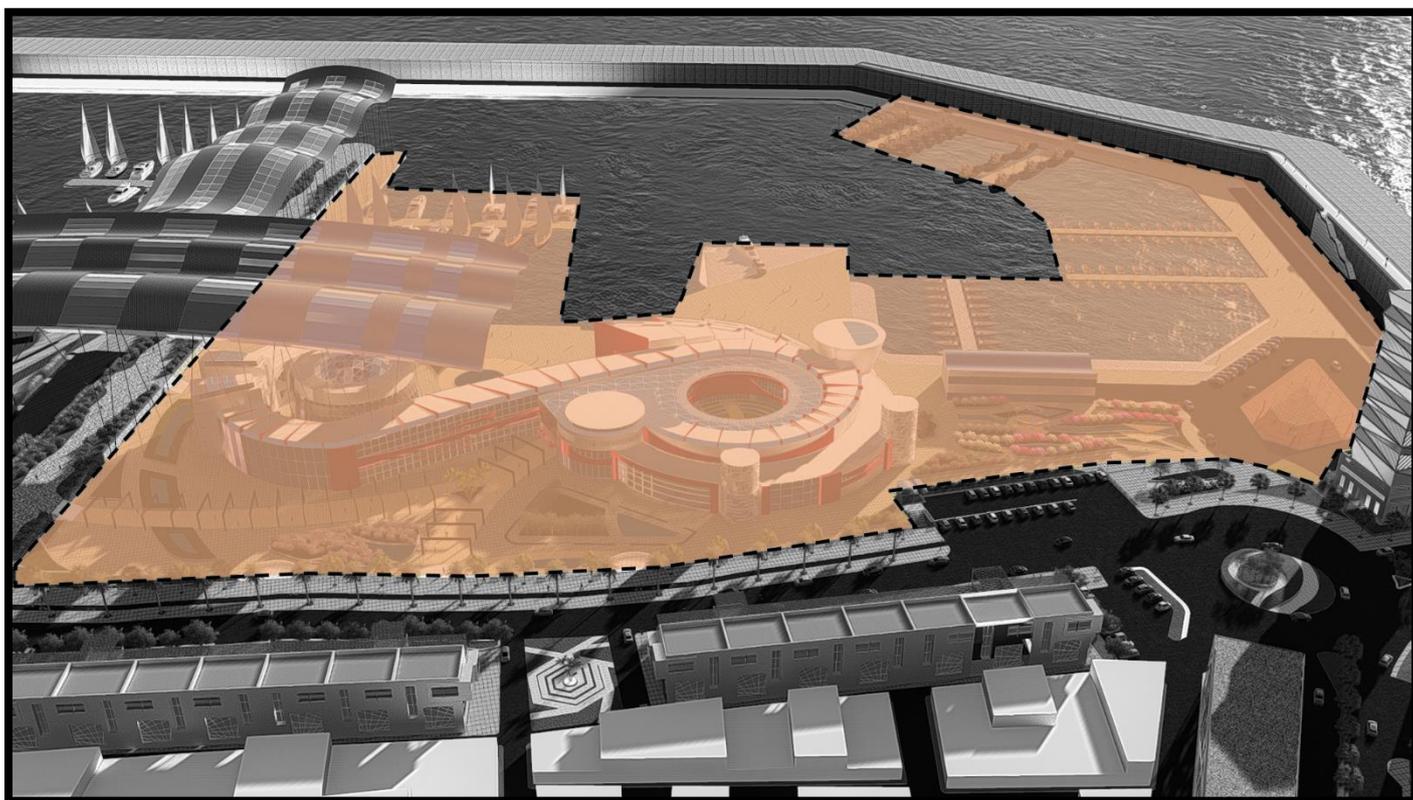


Figure 53

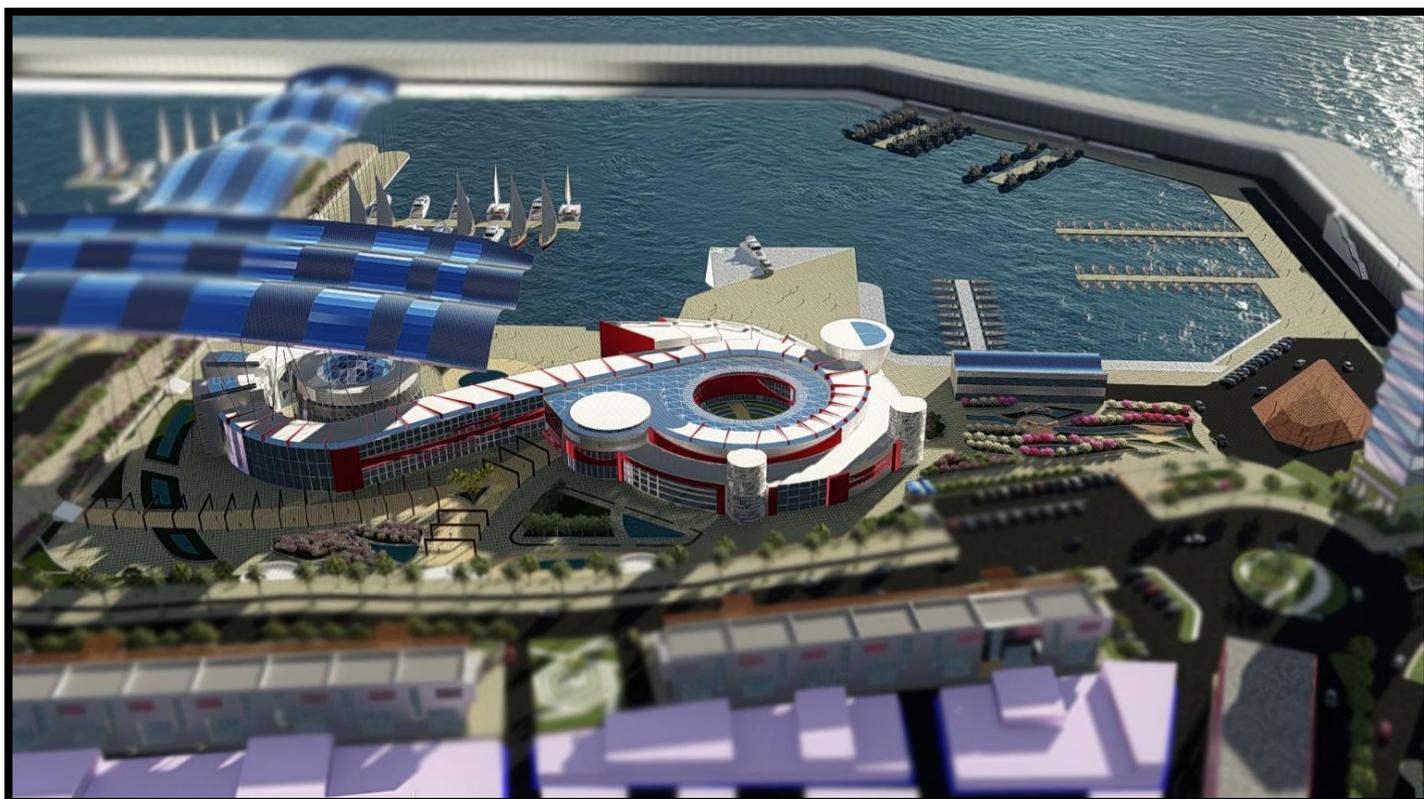


Figure 54 :

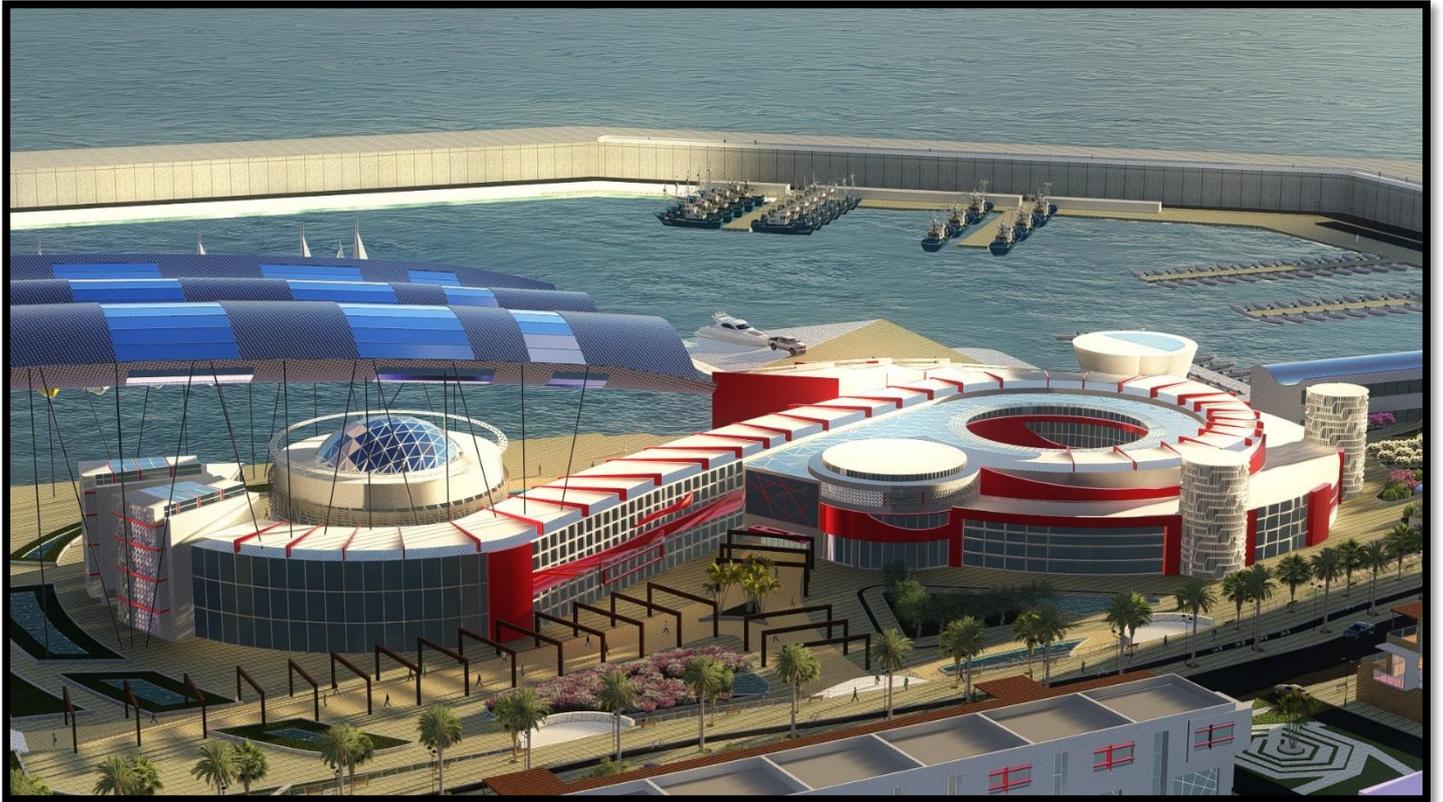


Figure 55

La partie pêche contient un équipement qui englobe les activités de la pêche, cet équipement a pris 60% de la surface de l'ancien port (avant l'extension).

- Ce dernier comprend neuf fonctions qui se partagent la totalité de la surface bâties, qui sont :
 - Administration.
 - Ecole de pêche
 - Ecole de voile
 - Musée de mer
 - Capitainerie
 - Tour de glaces
 - Pêcherie et marché de gros
 - Station de météo
 - Services nationaux des gardes de cotes
 - Un aménagement de l'espace avec un parking de 55 places et une grande pergola

- Un hangar programmé pour la réparation navale (calle sèche)
- L'accès se fait par deux entrées piétonnes et un accès mécaniques sur l'entrée principale du port de pêche.

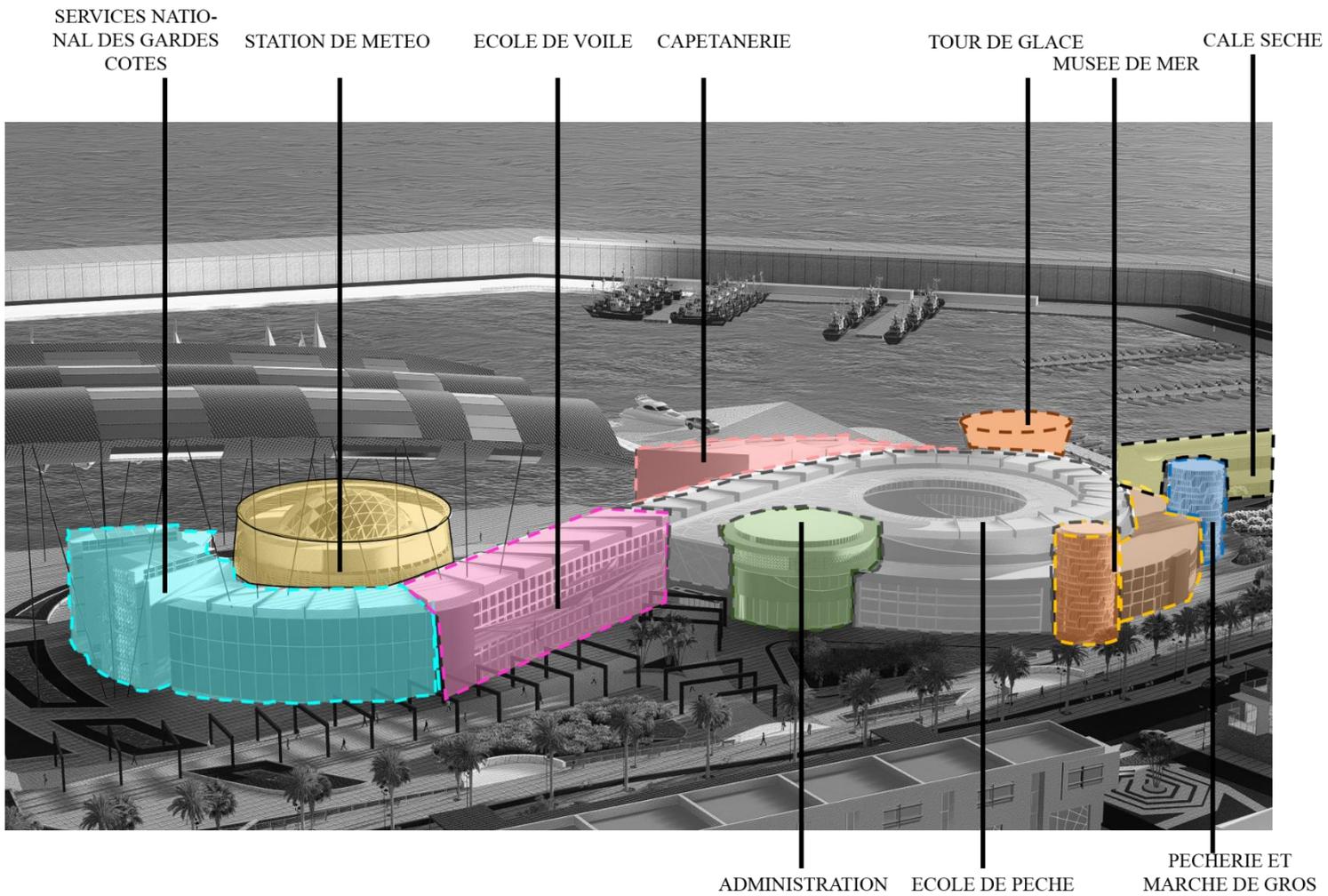


Figure 56

2^{eme} Phase : Port De Plaisance

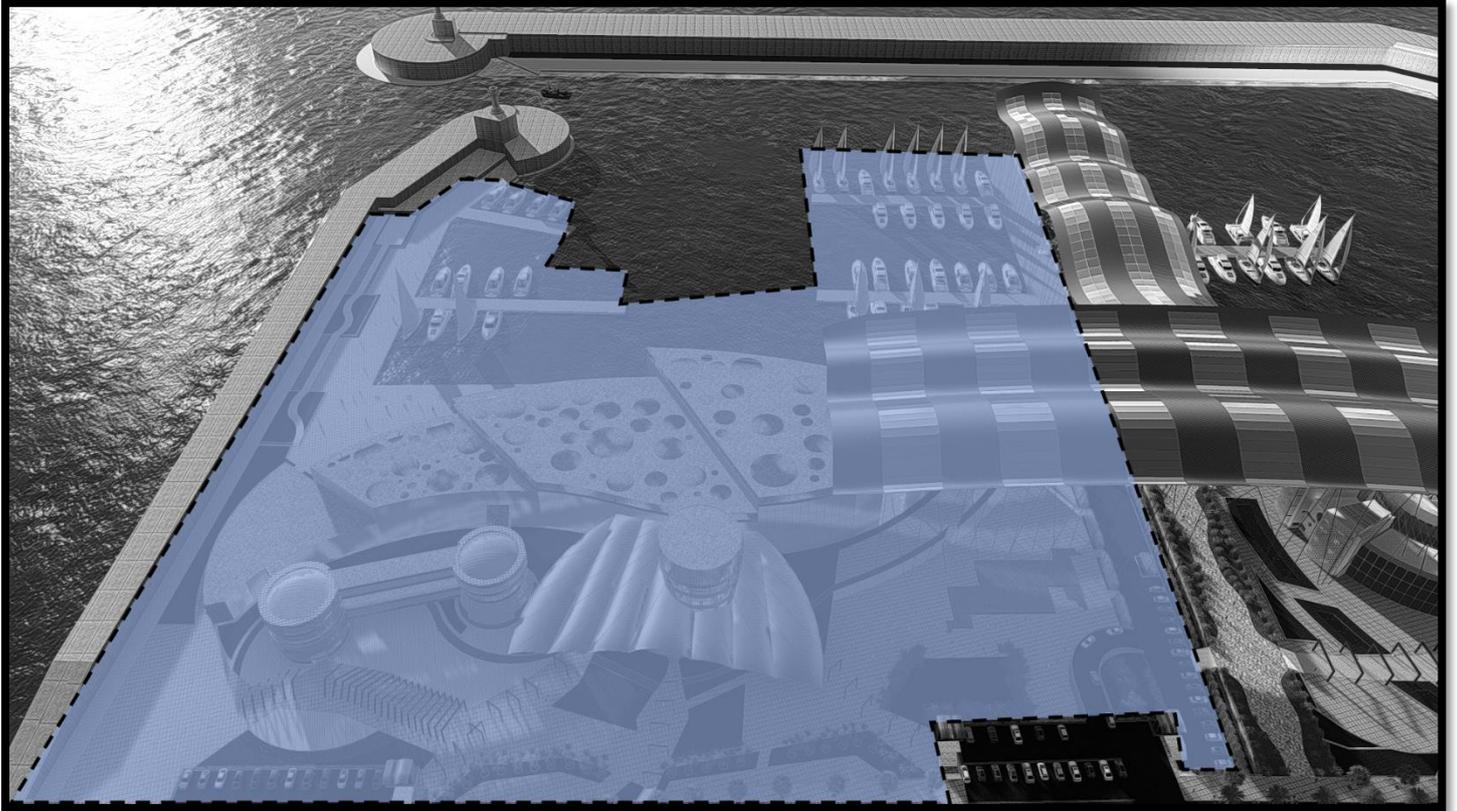


Figure 57



Figure 58

Dans la deuxième partie de notre réflexion nous avons fait le choix d'étendre le port et en créant des espaces nécessaires pour le bon fonctionnement de l'ensemble, vu que le port tel qu'il a été programmé et projeté ne répond pas à la dimension métropolitaine.

Un hôtel, un mall, deux aquariums relier l'un à l'autre avec des passerelles, plus des espaces de loisirs, des restaurants de luxe, sans oublier l'administration, sont programmé dans la zone d'extension avec un aménagement de celle-ci, un parking de 50 places est réservé aux visiteurs.

Ce pôle adopte une forme d'un poisson qui s'offre tout particulièrement à la fantaisie architecturale et s'adapte donc à la nature touristique de l'équipement



Figure 59

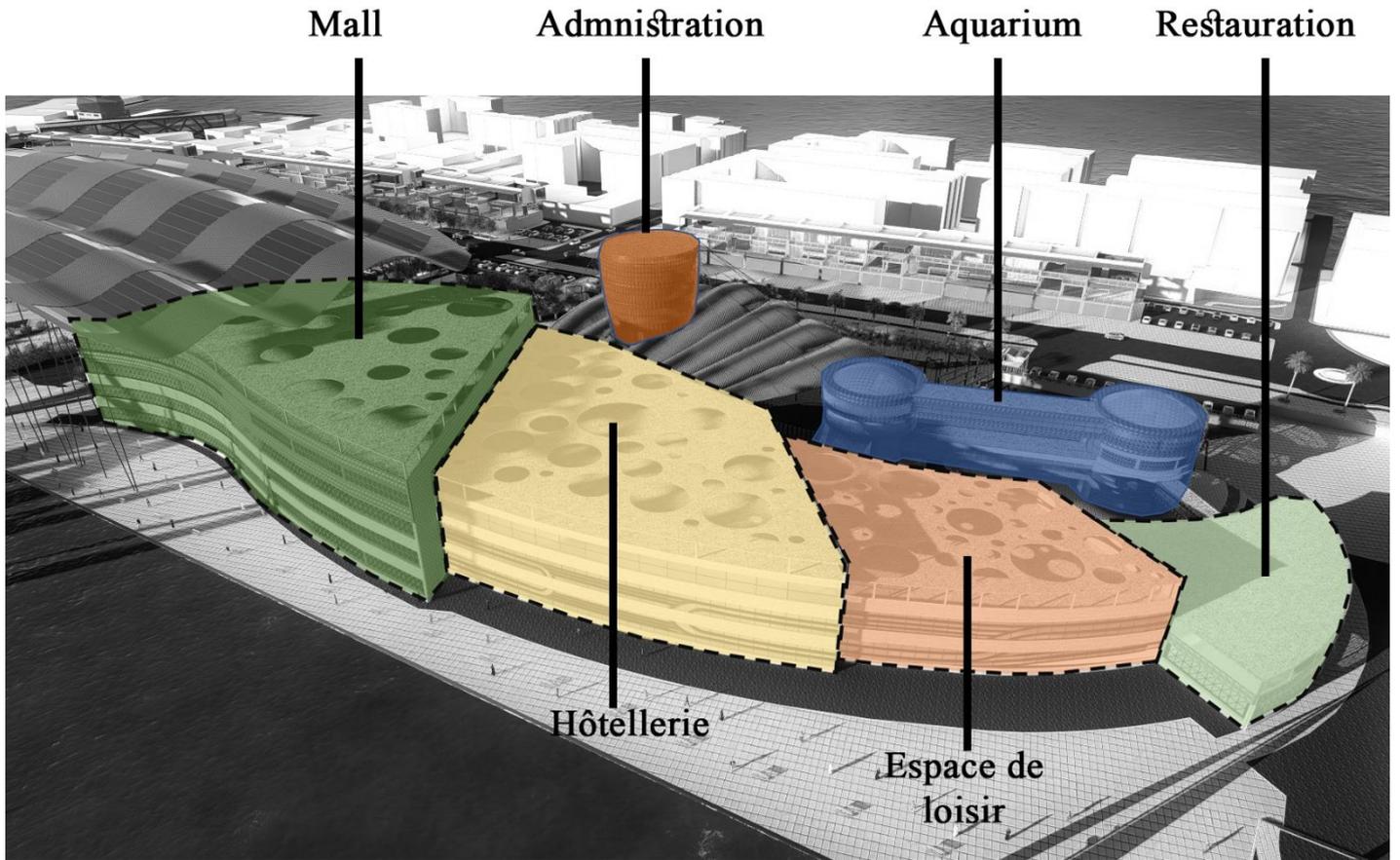


Figure 60

3^{eme} Phase : Service Administratif



Figure 61

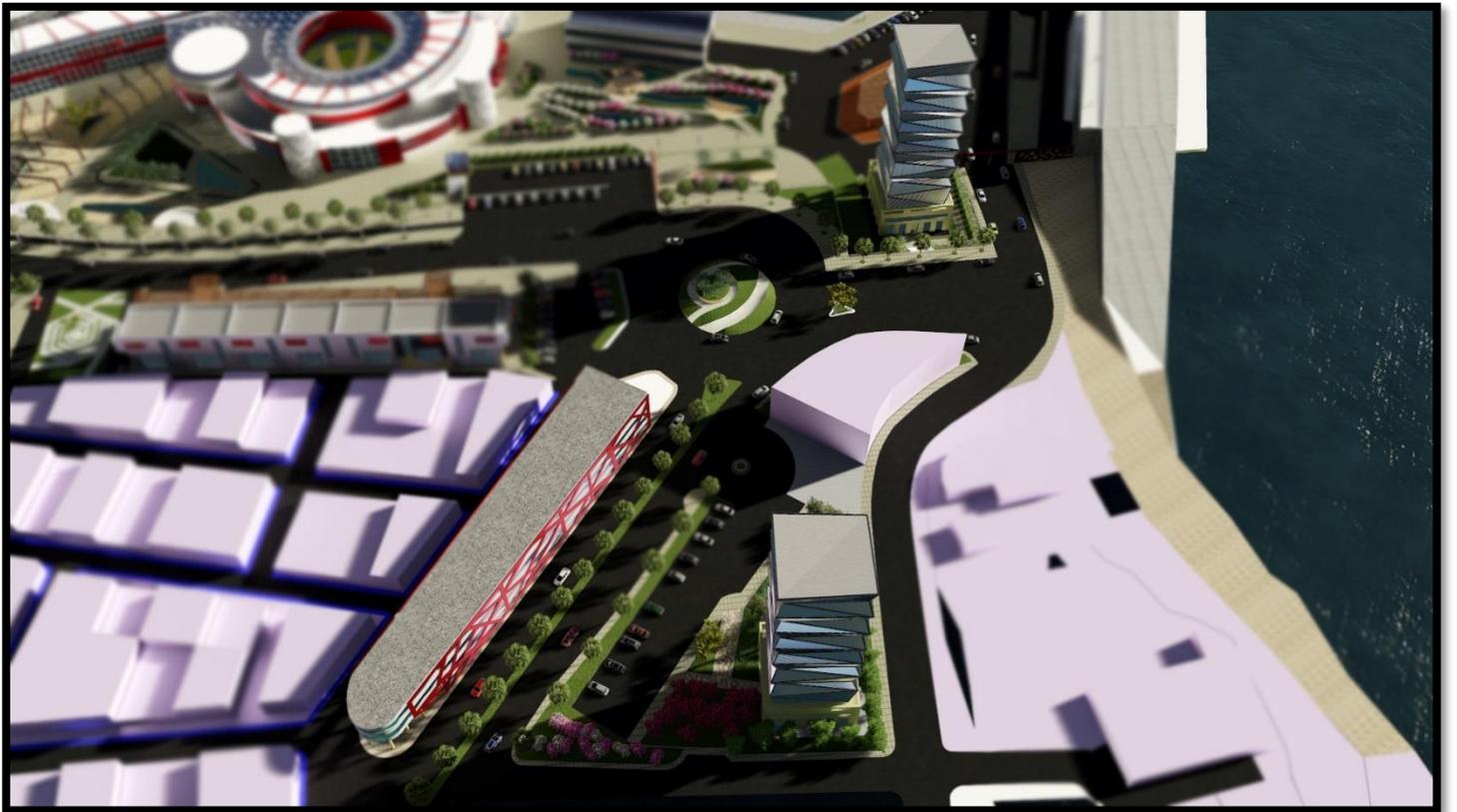


Figure 62

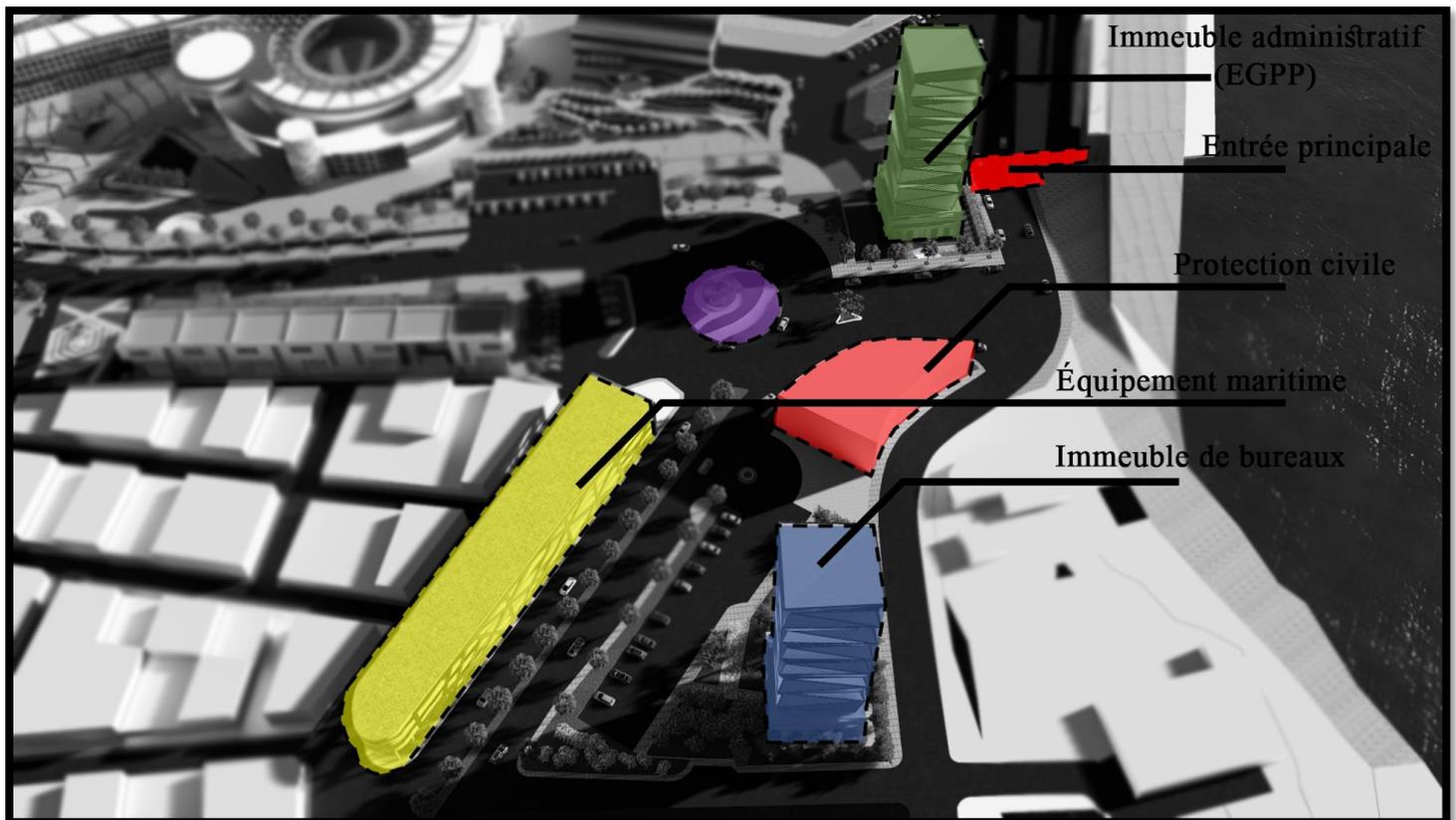


Figure 63

Le 3^{ème} secteur représente la partie administrative de notre réflexion qui englobe en tout quatre édifices en gardant l'équipement de la protection civile dans lesquels :

- Deux bâtiments administratifs de R+17 sous forme d'accordéon avec des façades vitrées et une base en béton armés, ces deux éléments jouent un rôle d'un élément d'appel, l'un est dédié à la direction du port ENTREPRISE DE GESTION DES PORTS DE PECHES (EGPP) qui se trouve juste à l'entrée du port, et l'autre est un immeuble de bureau qui a les mêmes caractéristiques que le premier.



Figure 64

- Un bâtiment de type barre de R+3 qui sert à la direction de la marine



Figure 65

4^{eme} phase : Commerce et Restauration

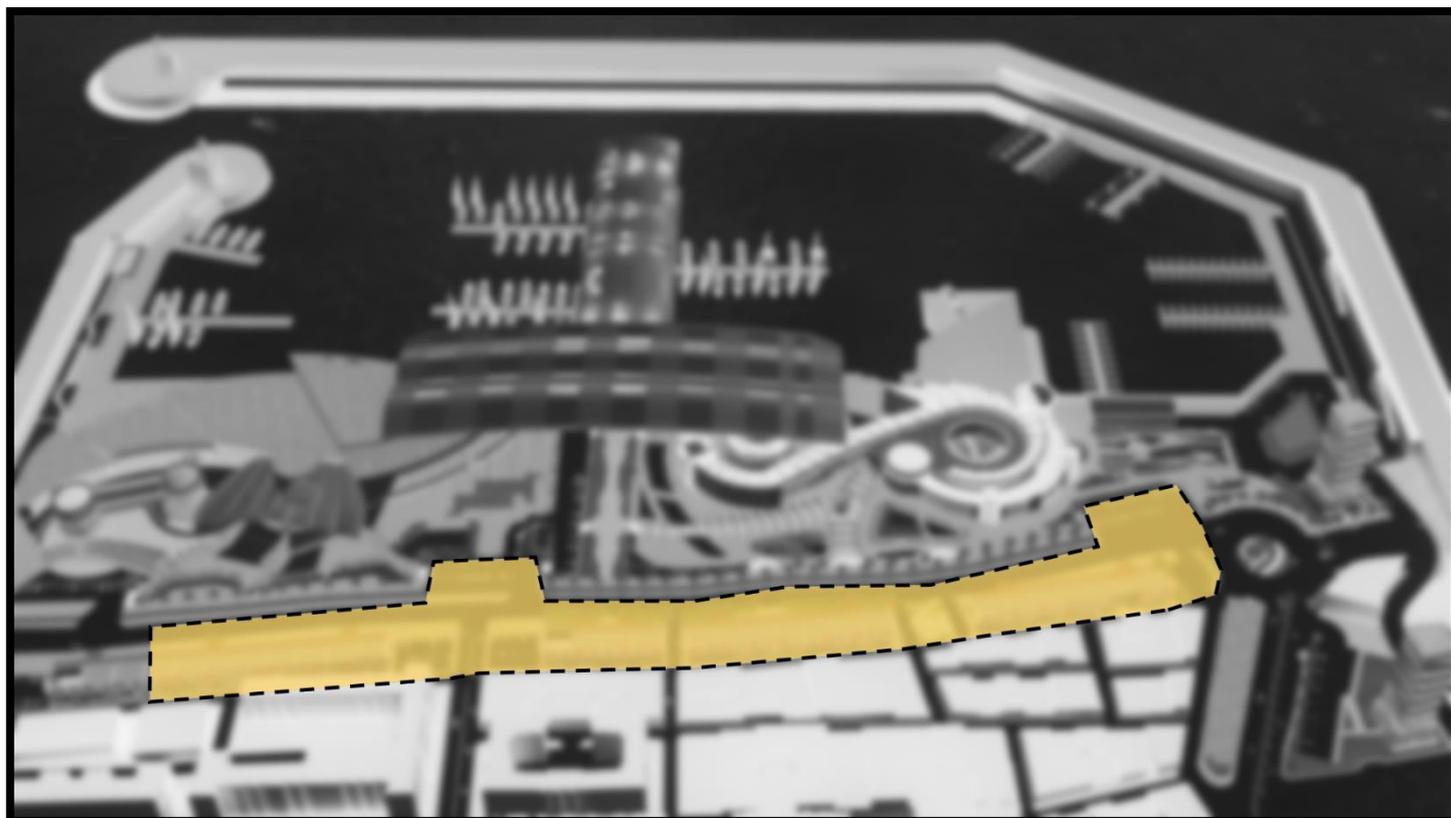


Figure 66

Nos aménagements sur le boulevard du front de mer sont conçus avec un objectif commun pour avoir une interface riche et bien intégrée en matière d'activités commerciales avec un aménagement qui fait face à la mer et renforce les liens entre la ville et le port.

Donc on est intervenu dans la partie des habitats individuels en mauvais états pour intégrer une série de locaux commerciaux et restaurants sur les trois quarts de la surface des parcelles, ce type d'intervention permet de garantir un élargissement du boulevard et la partie promenade par le quart restant et aussi d'avoir l'avantage de créer un aménagement et des mobiliers urbains propre.



Figure 67



Figure 68

5^{eme} phase : Promenade

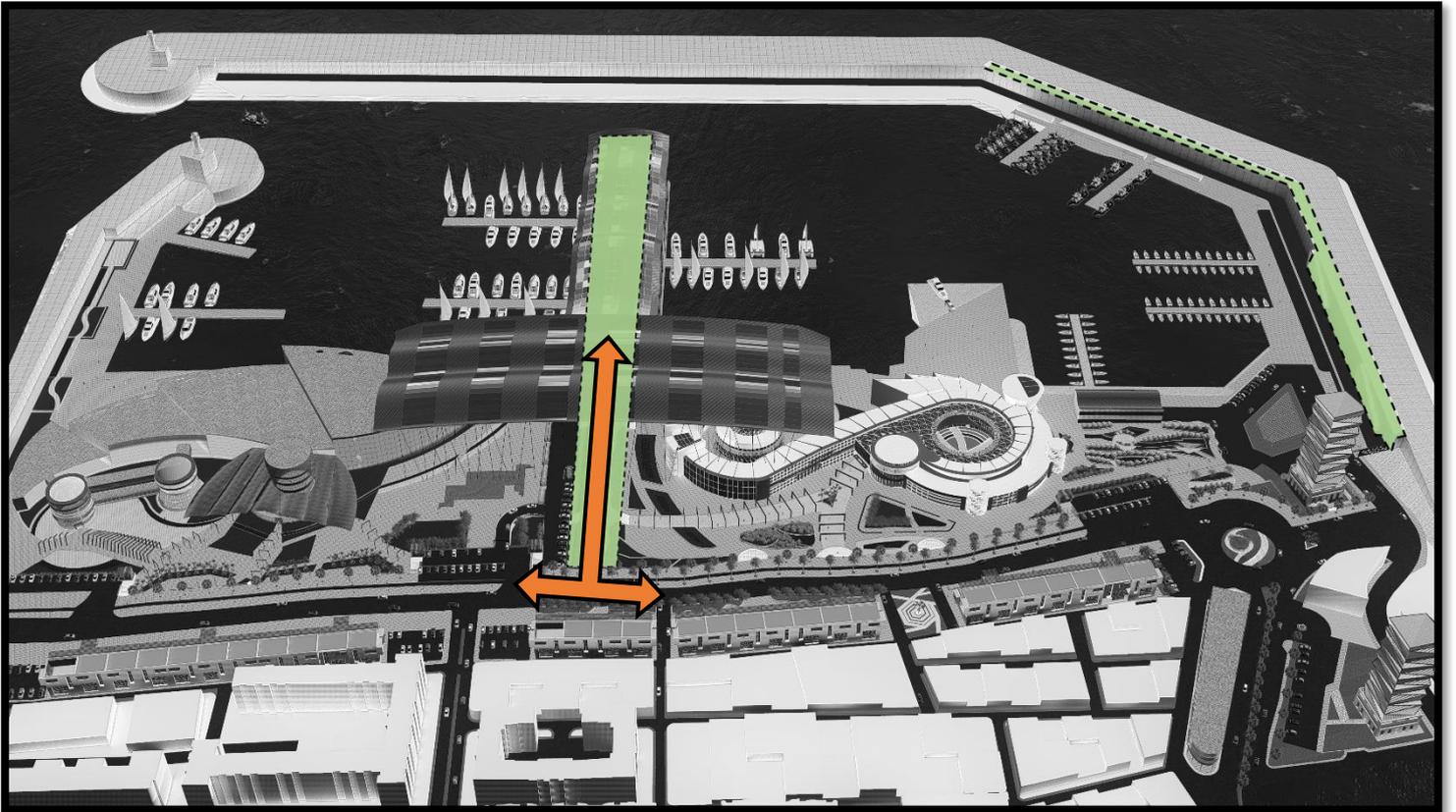


Figure 69

- On transforme la jetée secondaire du port existant à une promenade relier l'extérieure et l'intérieure du port, Cette promenade qui devise le port en deux partie pêche et plaisance crée un champ visuel continue permet aux visiteurs d'exploiter le maximum d'espace d'une seule vue, donc finalement on va rien perdre puisque on va déplacer les grande rocher vers l'autre jetée.
- Cette promenade est accessible depuis le boulevard de la salamandre et même depuis le port de pêche et le port de plaisance.



Figure 70

- En ajoutant une autre promenade sur la grande digue maritime (la jetée principale) accessible depuis le port de pêche par des escaliers qui permet aux visiteurs de profiter d'une vue sur le port de pêche et de plaisance et également sur la mer et les tours de services



Figure 71

6^{eme} phase : La Toiture

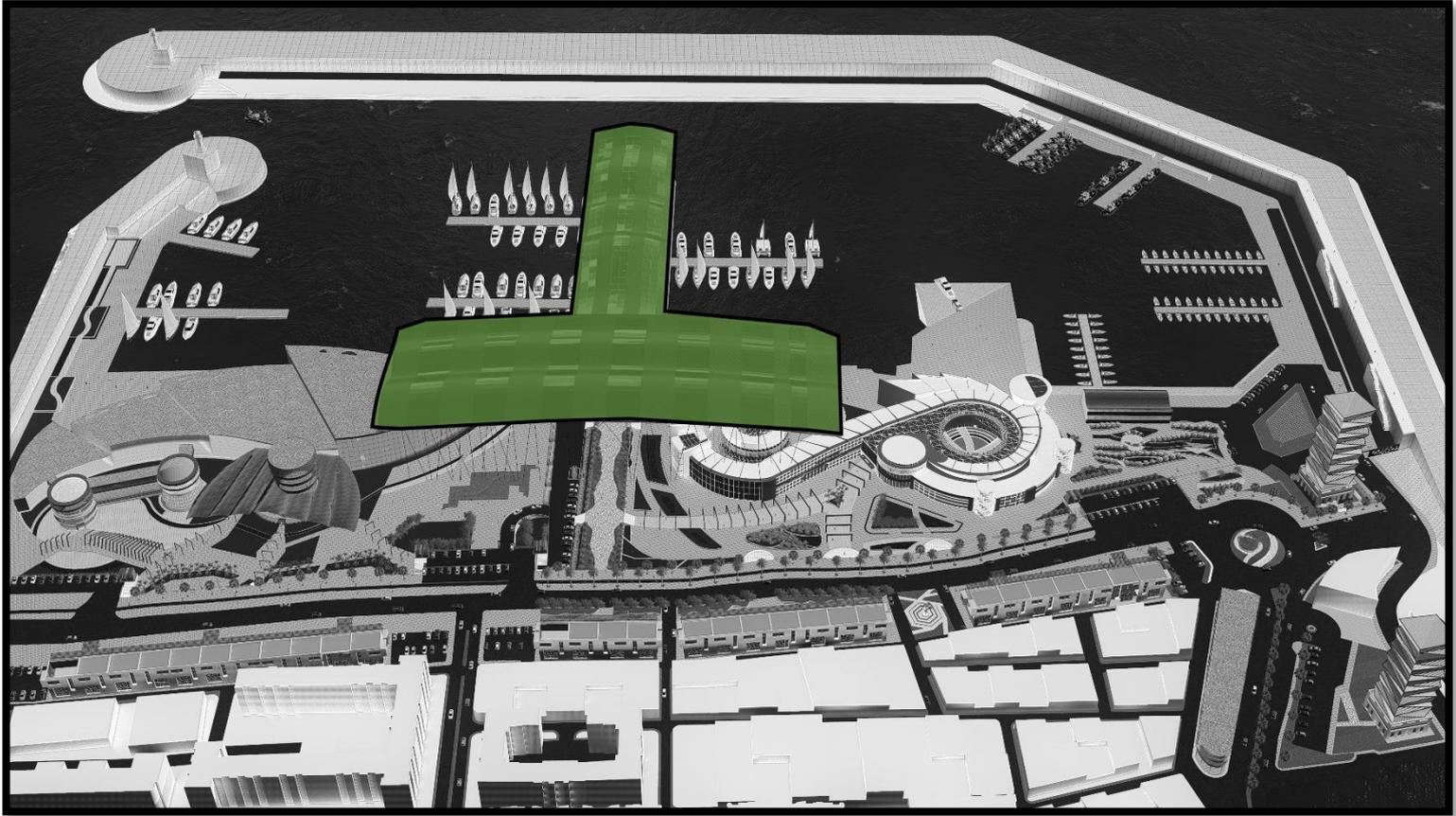


Figure 72

Les différents équipements sont dispensés sur deux entités importantes une pour la pêche et l'autre pour la plaisance et loisir reliées elles-mêmes par une couverture donnant l'aspect d'une enveloppe pour la totalité. Et donnée une grande importance à la promenade qui est au milieu de ces équipements.

Figure 73

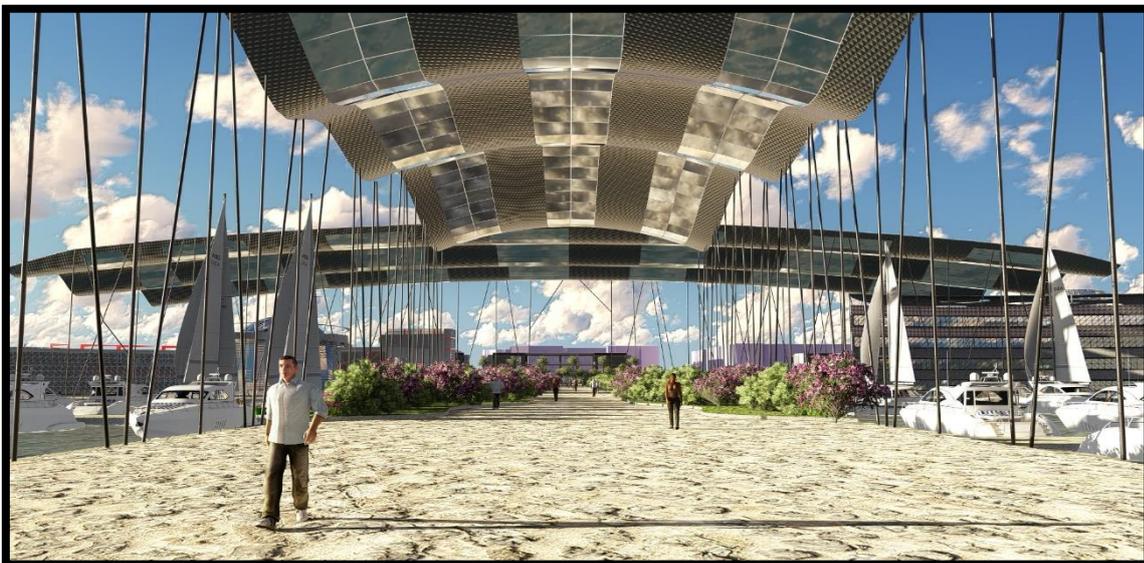




Figure 74

Prise de vue 3D

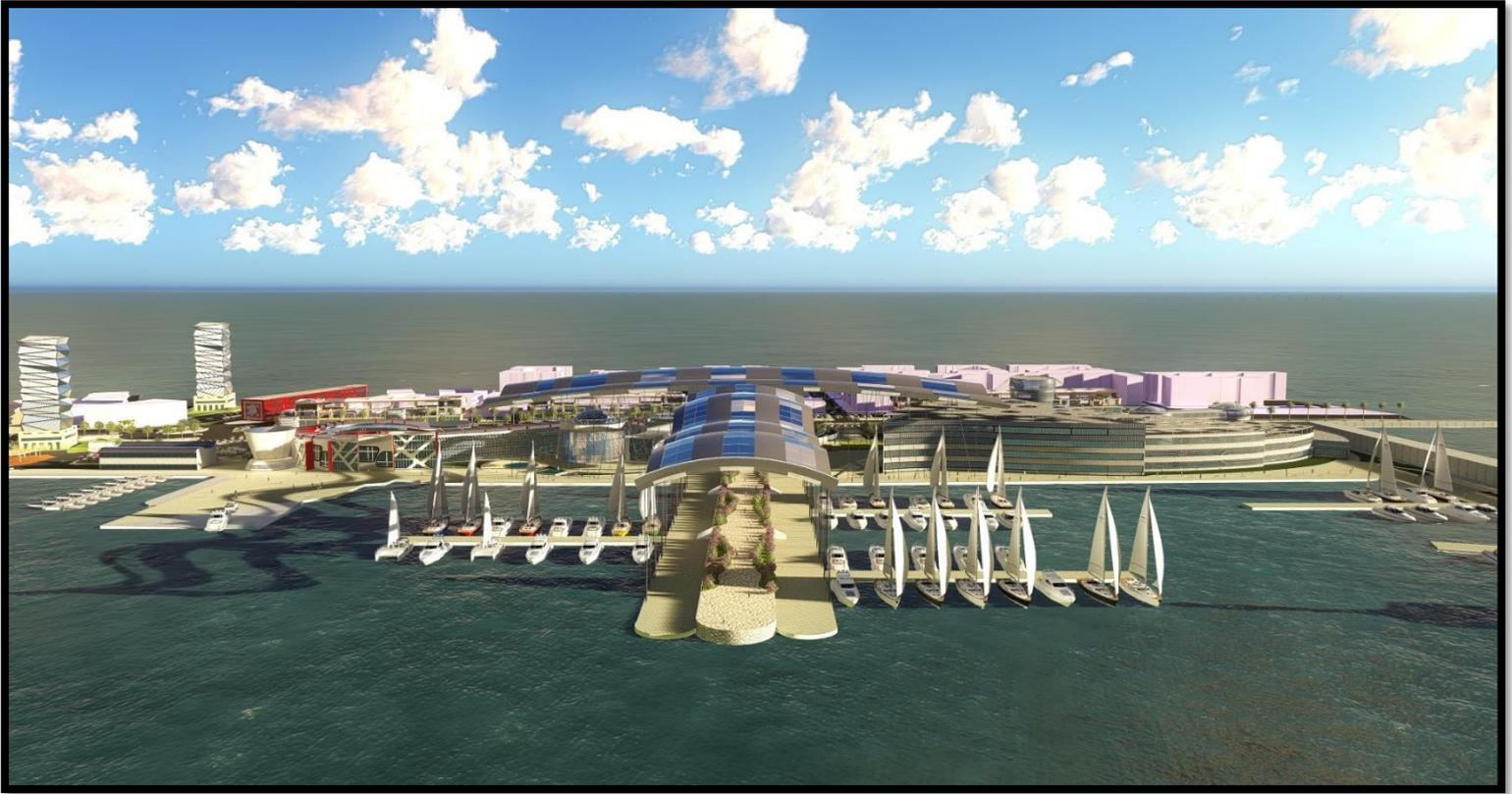


Figure 75

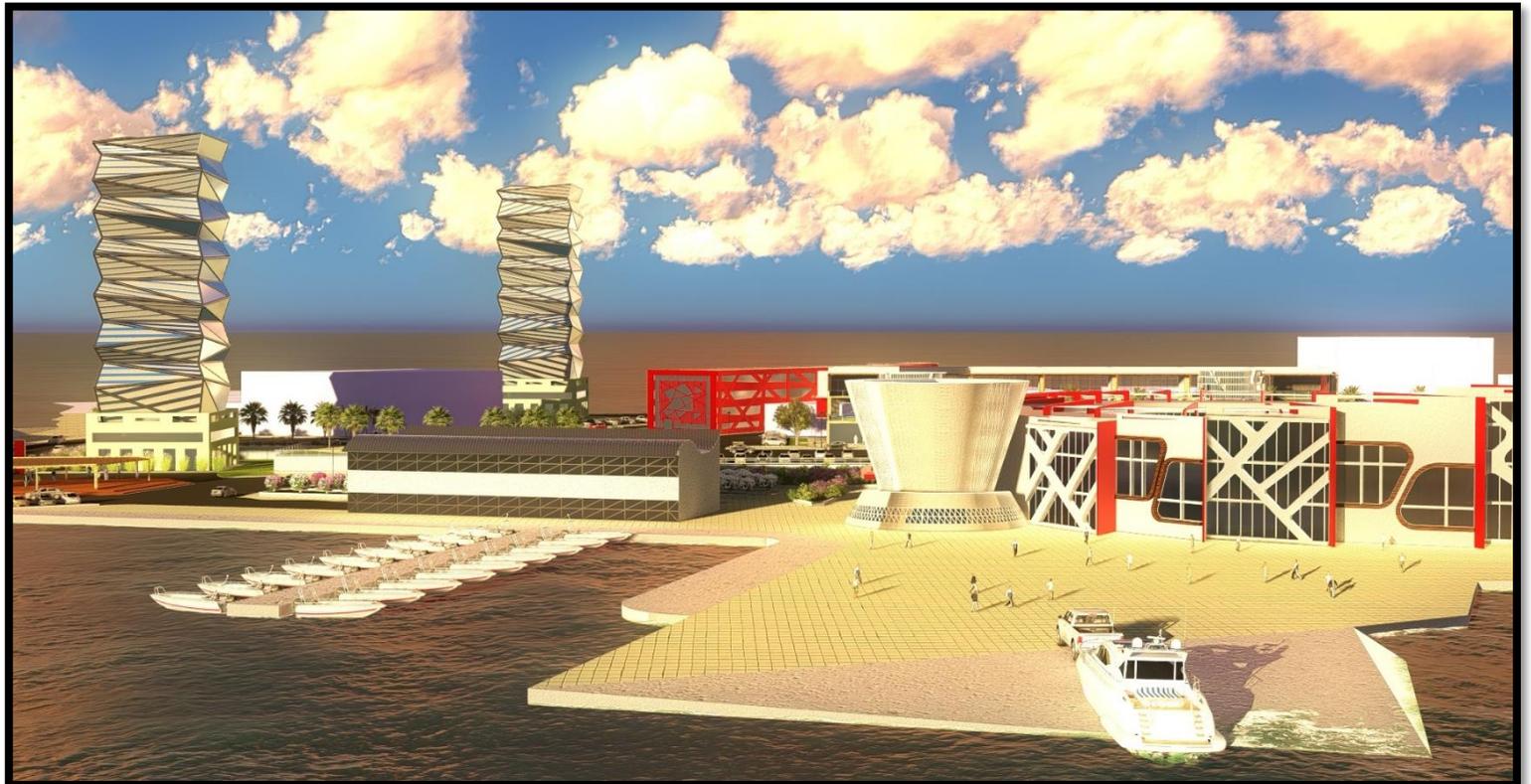


Figure 76



Figure 77



Figure 78



Figure 79

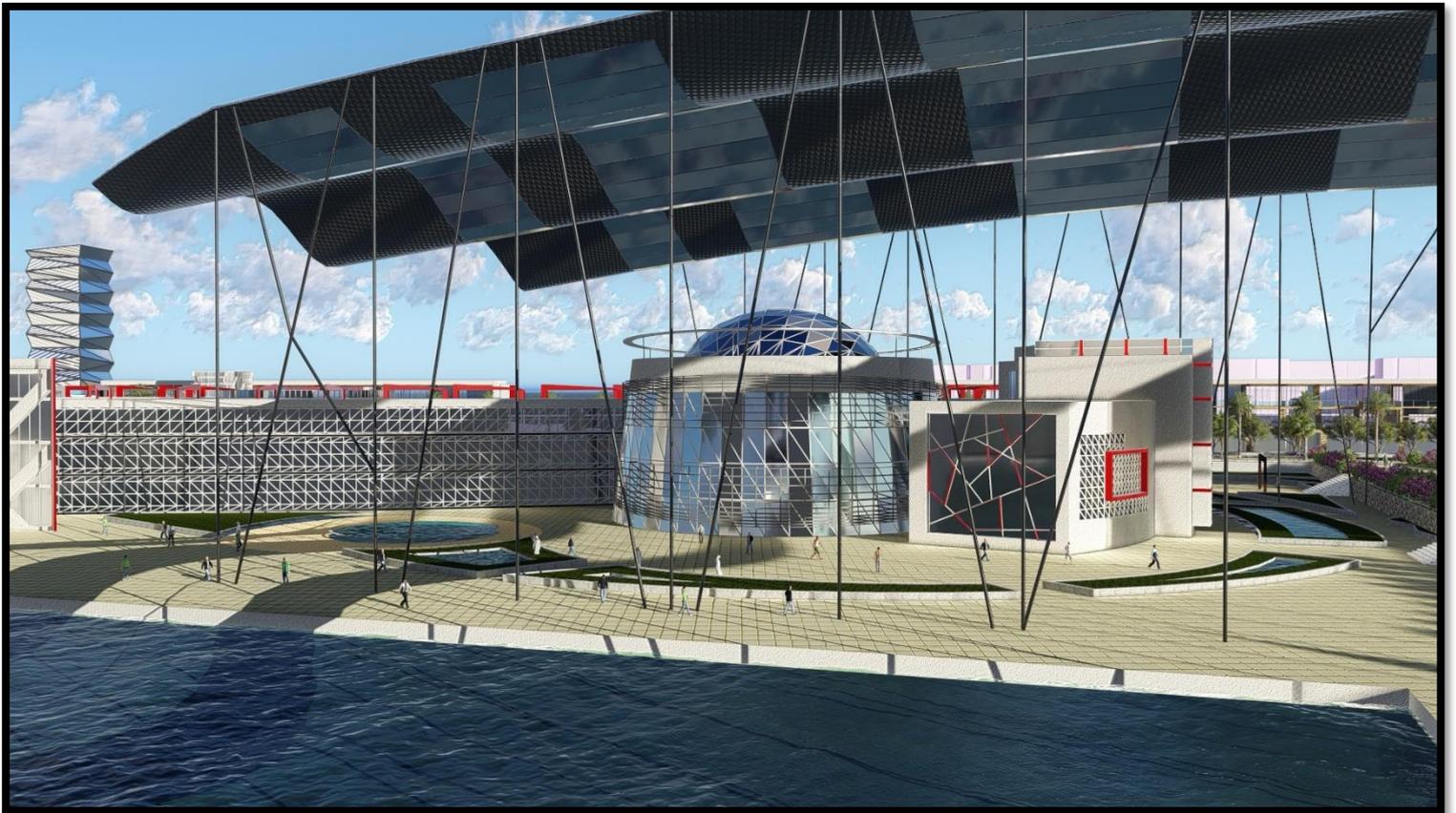


Figure 80



Figure 81

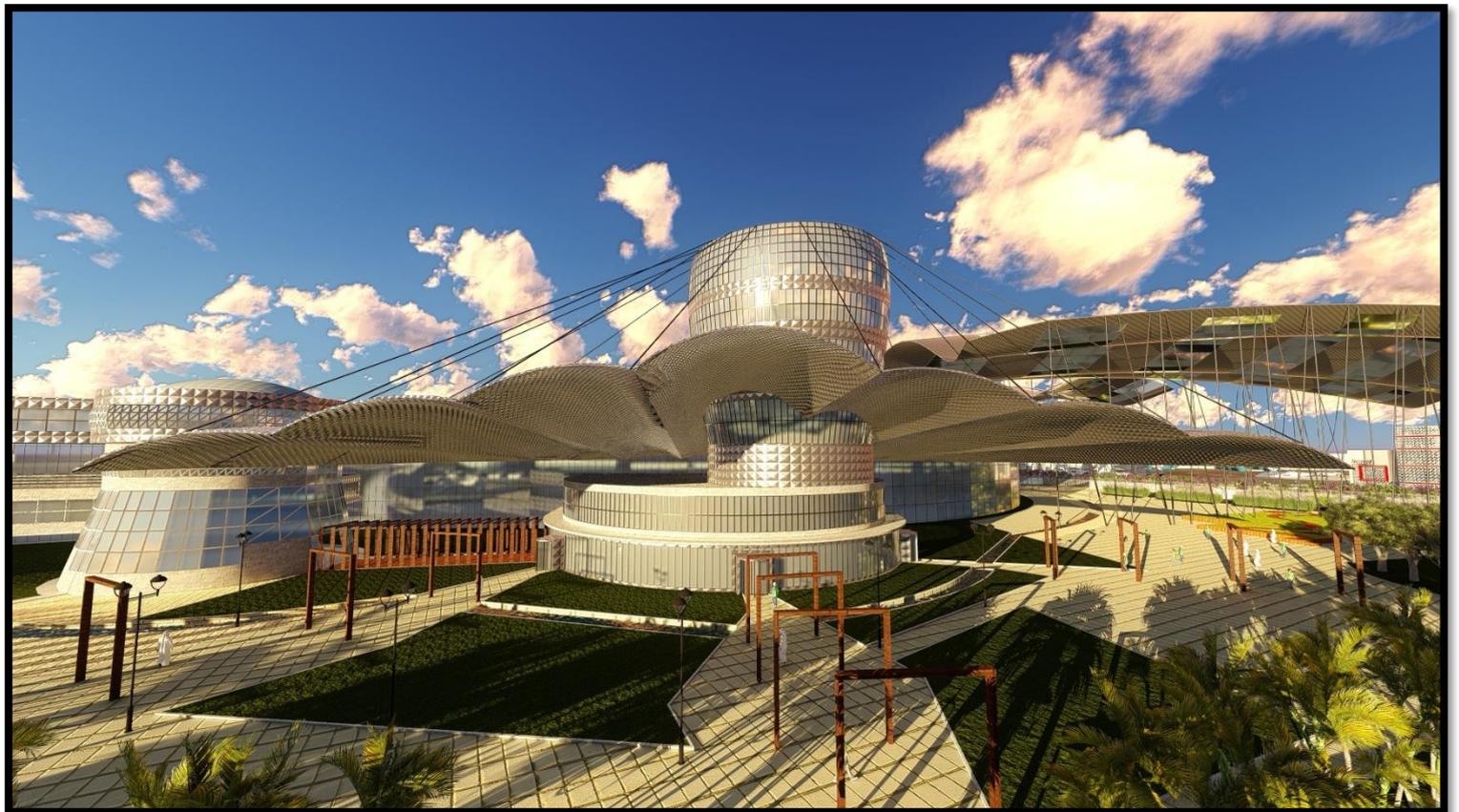


Figure 82



Figure 83

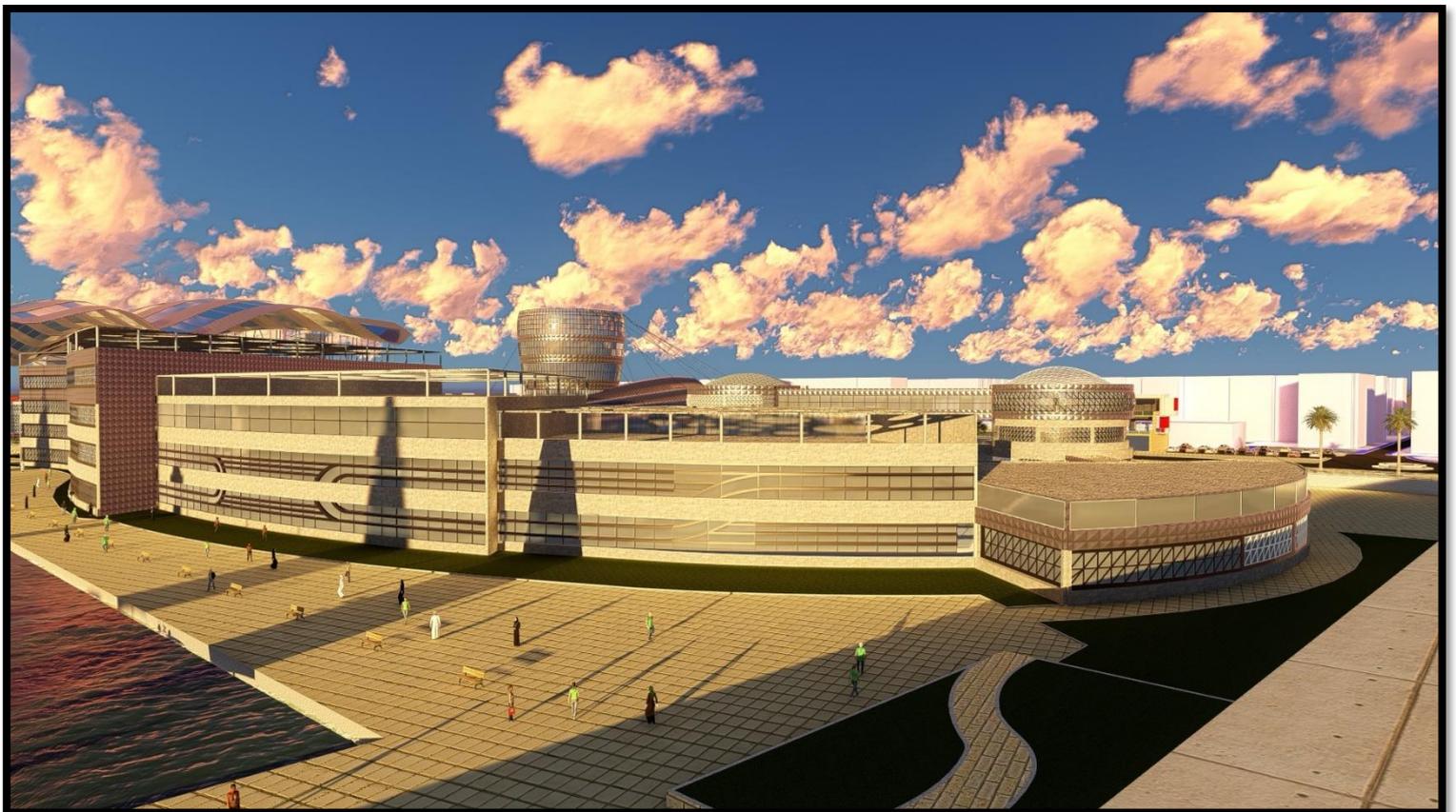


Figure 84



Figure 85

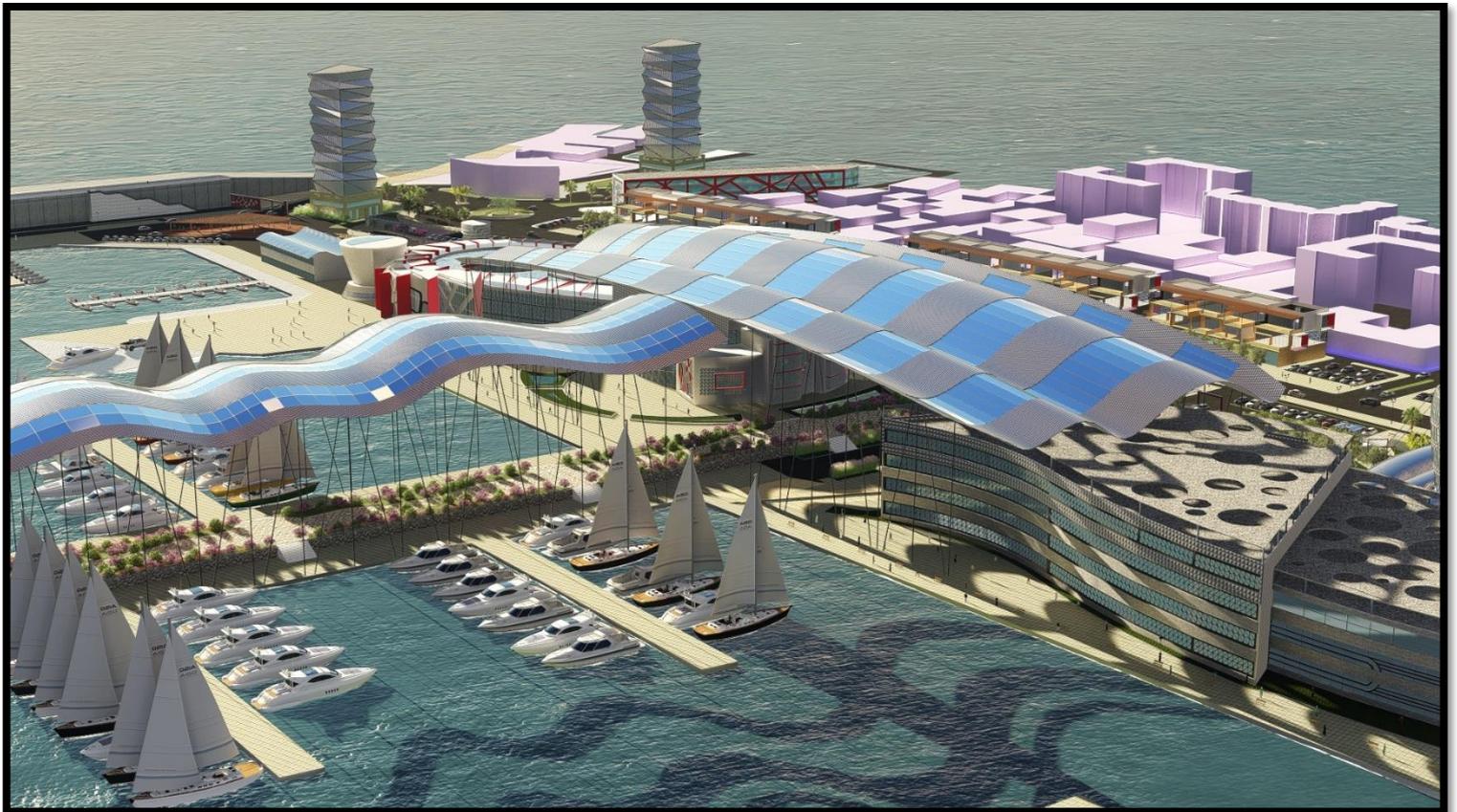


Figure 86



Figure 87

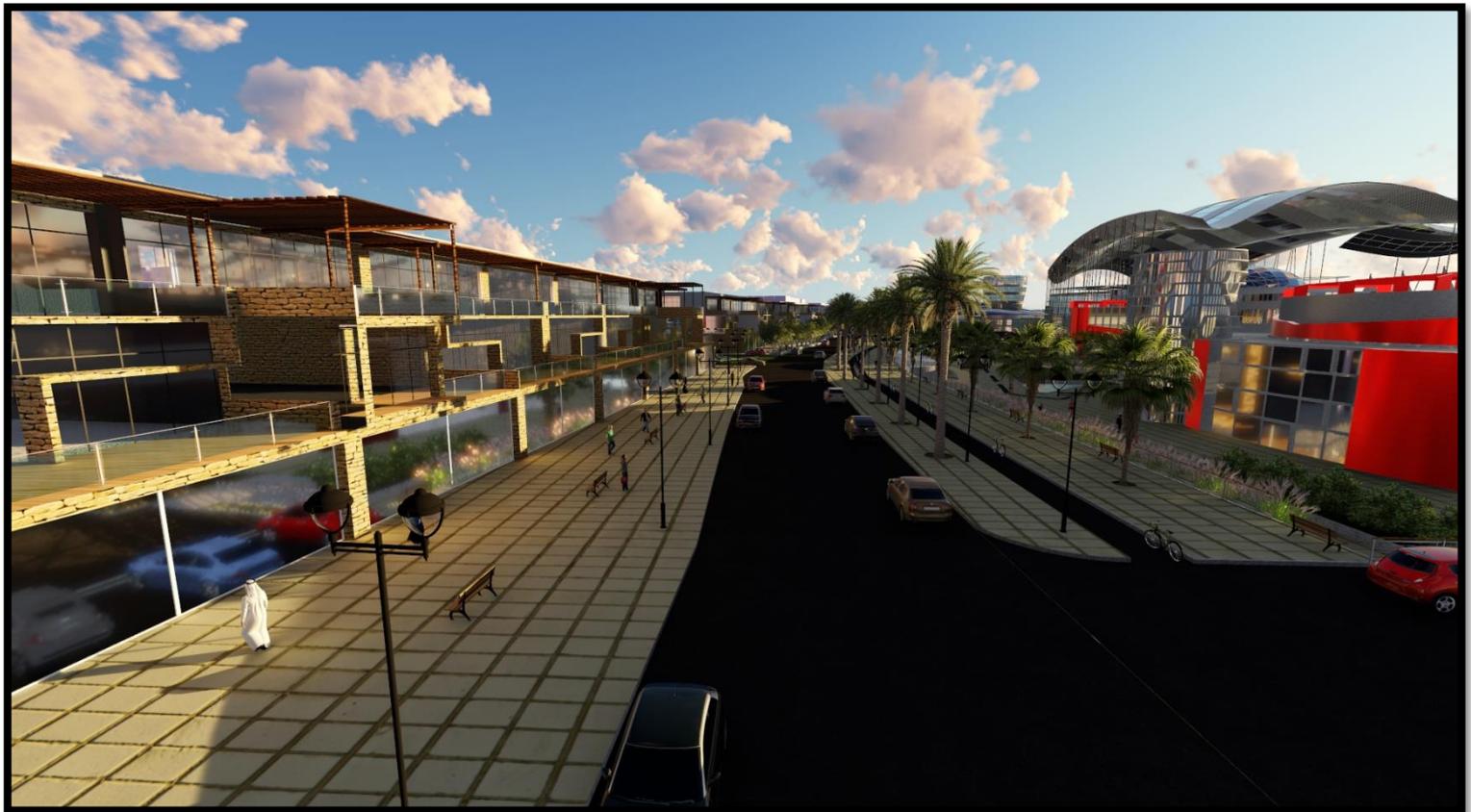


Figure 88



Figure 89



Figure 90



Figure 91



Figure 92



Figure 93

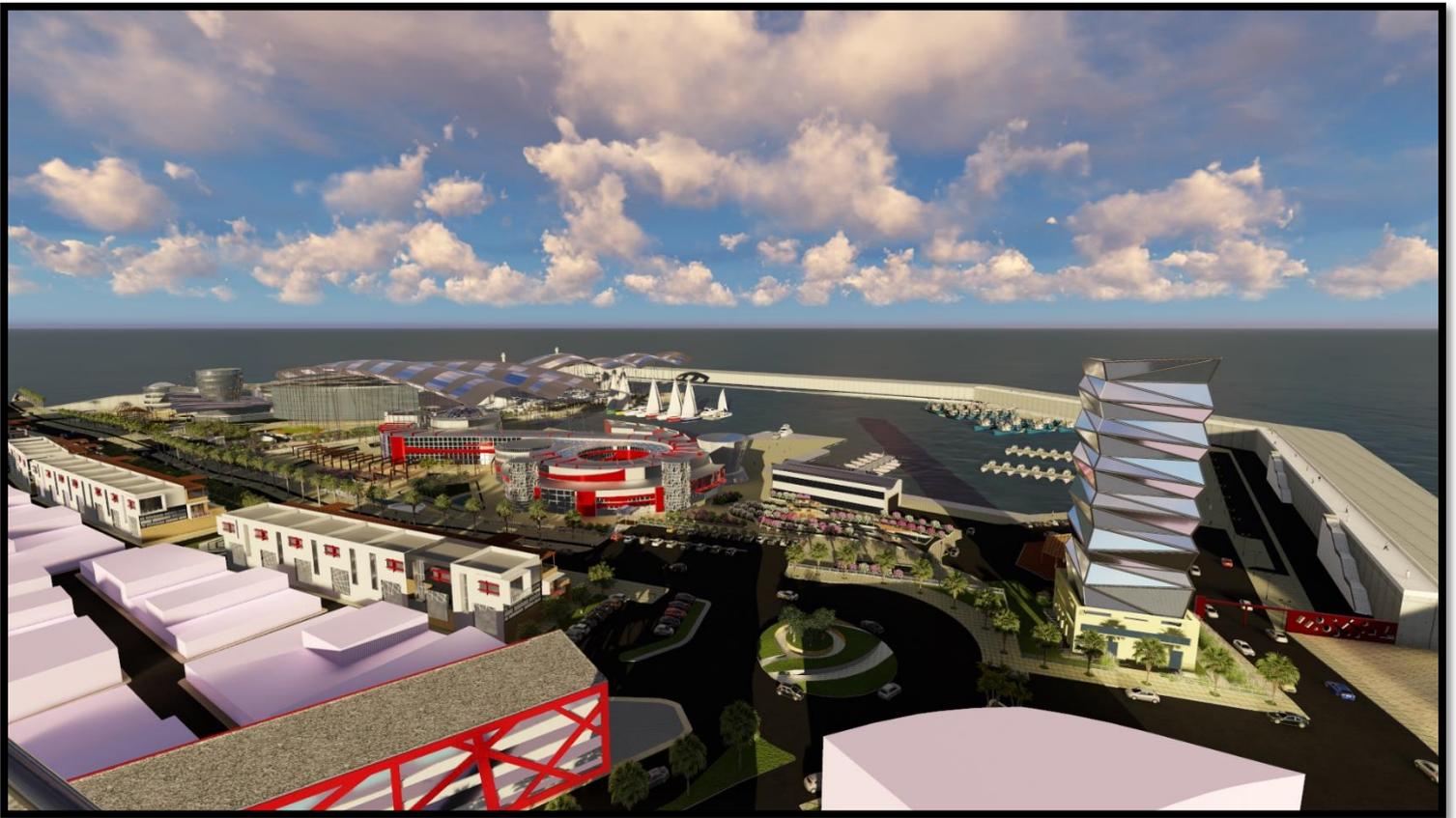


Figure 94