



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 و التكنولوجيا
Faculté des Sciences et de la Technologie



N° d'ordre : M/GE/2017

MEMOIRE DE FIN D'ETUDE DE MASTER ACADEMIQUE

Filière : Architecture

Spécialité : Habitat et projet urbain

Thème

Projection du quartier de port

Intervention au niveau de l'interface portuaire

Cas de port de Mostaganem

Présenté par :

1. MEFLAH Fatima Zohra

Présentation soutenance le 24/ 05 / 2017 devant le jury composé de :

Président : Me Kouri Yamina.....

Examineur : Mr. Taibi Sofiane.....

Examineur : Mr. Benyagoub Seddik.....

Encadreur : Mr ...MEGUEDAD Mohamed El Fadil.....

Année Universitaire : 2016 / 2017



Remerciement

On tient d'abord à remercier le bon Dieu qui nous a donné le

Courage et la patience pour achever ce travail.

On tenait à remercier vivement notre encadreur Mr MEGUEDAD

Mohamed El Fadil , pour sa gentillesse, sa disponibilité, ses conseils et ses efforts pendant l'élaboration de notre projet

Aux membres de jury pour l'intérêt qu' ils ont porté à nous recherche en acceptant d'examiner ce modeste travail et de

l'enrichir par leurs remarques.

Un grand remerciement pour tous nos enseignants qui nous ont

formés durant notre cursus universitaire.

Nous exprimons notre gratitude envers nos parents qui ont su

faire preuves de patience et qui nous ont épaulés et soutenus

moralement et matériellement .

Tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à l'élaboration de

ce travail de recherche.

... Merci



Dédicace

JE dédie ce modeste travail à mes très chers parents, qui m'ont tant soutenu avec leurs prières et qui m'ont toujours encouragé.

*A' toute ma famille et surtout mes chers frères et sœurs
A' tous mes amis et surtout K .Mohammed et A .Walid et B.
Azzedine et Youcef et Sidou*


*A' tous mes binômes durant mon cycle universitaire surtout
M. Abdalkader et L. Zakaria*

*A' tous ce qui, un jour ont pensé à moi les plus beaux mots ne
souriaient exprimer ma redevance*

A' moi Zahra

Meflah Fatima Zahra






Le port et la ville ont pendant longtemps formé un système basé sur l'imbrication et la Complémentarité de leurs différentes fonctions pour constituer des places d'échanges, de Valorisation et de production tournées vers le commerce maritime.

Cependant, sous l'effet de mutations extérieures, les villes et les ports ont évolué rapidement et leurs relations ont changé de nature.

Une grande partie des activités portuaires s'est délocalisée hors du territoire urbain et les anciennes installations portuaires au cœur des villes ont été progressivement délaissées car devenues obsolètes. Les espaces à l'interface de la ville et du port constituent alors souvent une véritable **rupture** au sein des **villes portuaires**.

Ce découplage est 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, utilisation des charges, conteneurisation. Pour l'accueil de ces navires des Zones Industrielles-Portuaires sont constituées sur de larges espaces accessibles en dehors des villes.

L'espace portuaire originel en cœur de ville est donc abandonné laissant place à de vastes friches. Si dans un premier temps ces friches apparaissent comme un phénomène subi et indésirable, les différents acteurs vont ensuite prendre conscience de l'opportunité pour la ville et le port de redéfinir ces espaces délaissés, notamment pour répondre aux enjeux de **développement** de la ville portuaire, par un mouvement de **réaménagement** de leur **front d'eau**, également appelé « **la recomposition ville-port** » ce terme qui s'est propagé depuis les années 50 à partir des villes nord-américaines qui ont engagé dans l'opération « water fronts revitalisations », à la suite d'un **clivage** enclenché par la révolution industrielle, naguère, considéré comme un effet pervers qui dégrade la ville portuaire, accuse un décalage diachronique en beaucoup de villes émergentes qui continuent à vivre le paradoxe ville/port en l'occurrence la ville de Mostaganem. qui subit d'une rupture flagrante entre l'activité portuaire d'une part et urbaine d'autre part, et qui représente une figure de séparation, d'une image critique d'équilibre de rapport de **l'interface ville/port**, antonyme de nature dans le temps modernes, l'activité portuaire et l'activité urbaine ne cohabitent plus en juxtaposition sur le même territoire, le port est considéré comme une source de nuisances, de risques majeurs et de pollution qui nuit à la qualité de vie de la ville, en contrepartie, la ville par son partage des infrastructures routières et sa juxtaposition spatiale, est considérée comme étouffante pour le port et nuit à ses performances économiques.



À vrai dire Mostaganem au niveau de son interface, actuellement, vit un clivage et un statu quo , une situation reste inchangé depuis les années 50.

L'enjeu va être de redonner à la ville portuaire sa situation première, et de restituer sa relation entre fonction portuaire d'une part, et urbaine d'autre part.

Donc **la recomposition** au niveau de ce clivage ville/port sera-t-il plausible pour la façade maritime de Mostaganem à l'image des autres villes portuaires?

Aujourd'hui, et plus que jamais, Mostaganem « rêve et ambition » face à cette métropole inachevée et les problèmes qu'elle vit actuellement, la recomposition ville-port demeure comme l'opportunité ultime pour « sa montée en gamme », en « water front » à l'instar de Lisbonne, Marseille, Dunkerque, Hambourg, havre etc...

Mots clés :

villes portuaires, développement, réaménagement de leur front d'eau, « la recomposition ville-port, clivage, l'interface ville/port, Le remodelage....

	<i>Page</i>
Approche introductive :	
	Introduction générale
01	<i>Choix de thème</i>
02	<i>La problématique</i>
03	<i>Choix de site</i>
04	<i>Objectif et hypothèse</i>
05	<i>Structure de la recherche</i>
Approche contextuelle :	
Chapitre I :	<i>La Ville portuaire et aménagement de l'interface ville port.</i>
	<i>-Introduction</i>
I-01	<i>-L 'évolution des relations ville- port.</i>
I-02	<i>-Ville portuaire : définitions, terminologies et typologies.</i>
I-03	<i>-Le système ville port :</i>
	<i>-Les activités spécifiques de systèmes ville port.</i>
	<i>-L'inscription spatial du système ville port.</i>
I-04	<i>L'interface ville port</i>
	<i>-Définition</i>
	<i>-Dissociation ville port et désorganisation de l'interface</i>
	<i>-le clivage ville -port</i>
	<i>-Le délaissement des interfaces</i>
I-05	<i>-Les conséquences du découplage ville port « de la crise des villes-ports »</i>
	<i>-Un mouvement de reconquête face à la désorganisation de l'interface ville port</i>
	<i>-potentialité</i>
	<i>-la recomposition des espaces délaissés</i>
I-06	<i>-Modèle de réaménagement des interfaces</i>
	<i>-Nouvelle fonction.</i>
	<i>-Conclusion.</i>
Chapitre II	<i>L'intervention au niveau de la façade portuaire réglementation entre contrainte et préservation</i>
	<i>Introduction</i>
II-01	<i>-Littoral concept et terminologie</i>
II-02	<i>-Instrument de protection de littoral.</i>
	<i>législation.</i>
	<i>le plan d'aménagement côtier PAC.</i>
	<i>l'étude de mise en œuvre de PAC.</i>

Chapitre III: Stratégie d'aménagement d'interface ville /port

Introduction 40

III-01 *les stratégies de redéveloppement des espaces de liaison ville-port* 41

III-02 *La structure du contenu de projet urbain* 44

Approche méthodologique :

Chapitre IV : La méthode systémique

Introduction 46

IV-01 *La systémique définition de concept* 46

IV-02 *Les principes concepts de la systémique* 47

La comparaison entre l'approche analytique et approche systémique 48

Approche thématique :

Chapitre V : Des études de cas à travers le monde

V-01 *Le Havre, ville ouverte sur la mer :* 55

V-02 *Le projet Euro-méditerranéen de Marseille :* 58

V-03 *Marina de Casablanca :* 61

Synthèse 67

Approche d'application :

Chapitre VI : Mostaganem ville portuaire : évolution et caractéristique.

Introduction 69

VI-01 *Approche de l'histoire urbaine de Mostaganem* 69

Ville traditionnelle et ville moderne. 70

Extension de la ville et nouvelle morphologie urbaine. 71

VI-02 *Evolution de tissu urbaine de Mostaganem* 71

Aperçue historique. 72

évolution de tissu urbain 72

VI-03 *Caractéristiques et analyse urbaine contemporaine de Mostaganem.* 73

-Présentation de la ville de Mostaganem 73

-Les données physique et naturelle 74

- Potentialité de la ville de Mostaganem. 74

-Les infrastructures de la ville 75

VI-04 *La genèse et développement de de port de Mostaganem.* 76

VI-05 *Le port de Mostaganem état actuelle et perspective.* 79

-Situation actuelle de port. 79

-Caractéristique de port. 79

-Position stratégique. 81

-Perspective de développement 82

synthèse 84

	Cas d'application : projection d'un quartier d'affaire et	
	Chapitre VII : de tourisme au niveau de l'interface portuaire	
	Mostaganemois	
VII-01	Présentation et analyse de site d'intervention	85
	<i>Aperçu historique de la ville de Mostaganem</i>	85
	<i>Approche paysagère</i>	91
	<i>Approche typo morphologique</i>	94
	<i>synthèse</i>	100
VII- 02	Nouvelle fonctionnalité pour l'interface ville port de Mostaganem	
	<i>Introduction</i>	101
	<i>Définition de tourisme</i>	101
	<i>Le tourisme en Algérie</i>	101
VII-03	Définition de tourisme d'affaire	102
VII-04	La planification urbaine	103
VII-05	Les objectifs	104
VII-06	Le programme	106
	Chapitre VIII Les aménagements urbains préconisés	
	<i>Introduction</i>	112
VIII-01	Principe d'intervention	112
VIII-02	Principe de composition et structure de projection	114
VIII-03	La conception d'espace urbain	116
	<i>Structure des aménagements extérieurs</i>	118
VIII-04	Caractéristique architecturales	119
	<i>Perspectives</i>	122
	<i>plan de masse</i>	128
	<i>Recommandation</i>	129
	<i>Conclusion</i>	131
	<i>Annexe</i>	132
	<i>Bibliographie</i>	133



Partie introductive

-Introduction


-Choix de thème.

-La problématique

-Choix de site.

-Objectif et hypothèses.

-Structure de la recherche.




« La toile d'araignée qui s'est lentement tissée entre les territoires a été filée à travers mers et océans avec comme unique point d'accroche ce qui est capable de devenir port. Ces ancrages, lieux de rupture entre les terres et les mers, ont été les fondations de comptoirs, puis de villes .Ces places d'échanges, lieux de rencontre des hommes et des produits, confidentes des langues et de l'écrit. Il n'est que de "bons ports", fortune des marins, des marchands et des voyageurs. Les cités qui en profitent ne peuvent être que fenêtres ouvertes et si elles s'embastionnent, c'est la conséquence d'une perversion de l'histoire». (CANTAL DUPART Michel. 1993.p.7).

Introduction:

Par le passé, La ville et le port ont toujours eu une relation intime, formant un système unique dont les activités étaient imbriquées, créant ainsi une logique d'interdépendance et de complémentarité.

Comme il est constaté, la ville portuaire n'est pas un élément homogène, mais elle présente une imbrication spatiale de deux entités distinctes et en interdépendance : ville et port. Les rythmes de la ville portuaire sont ceux du port, car non seulement il constitue son élément caractéristique mais il se présente comme son organe vital. Comme le note J.L. BONILLO (1992) le destin du port engage celui de sa ville. L'essor de cette dernière ou son déclin est aussi bien souvent celui de son port.

Durant les années qui ont suivi la seconde guerre mondiale, avec l'avènement d'une économie globale (Avec la Révolution Industrielle, les progrès technologiques dans la production et la navigation, et les débuts de la production de masse, des marchés toujours plus larges s'ouvrent, générant des flux maritimes croissants. Les zones de stockage se multiplient. Les navires eux-mêmes évoluent, leur tirant d'eau augmente et des opérations de canalisation et de surcreusement des ports sont indispensables pour que la ville garde son caractère portuaire, garant de sa prospérité, aussi : la révolution de la conteneurisation oblige le port à chercher de vastes emprises aisément accessibles, et des tirants d'eau importants pour répondre au gigantisme naval tout ça forçant le port à sortir de son site urbain)d'une part et **les étalements urbains** d'autre part, cette alliance s'est disloquée et a vu les ports se désolidarisés du dit système imbriqué créant une interface, dite interface portuaire séparant fondamentalement le système urbain de celui du port.



Ainsi, Depuis quelques décennies, selon les pays, les espaces au niveau **des interfaces ville/port** constituent des territoires à recomposer. Ce mouvement de réaménagement des fronts d'eau est également appelé 'la "**recomposition ville -port**", après une période de distanciation entre ville et port. Certaines villes notamment les **villes portuaires** des pays moins avancés et à cause de leur retard accumulé dans le passé, continuent à vivre ce clivage ville/port comme c'est le cas pour les villes portuaires algériennes, dont la ville de Mostaganem fait parties.

Justement, Mostaganem, au niveau de son interface portuaire on remarque un statu quo et une situation peu reluisante de sa façade portuaire.

A ce moment-là, il est nécessaire d'envisager une solution qui aurait comme objectif la recherche d'une harmonie entre la ville et son port par l'intervention au niveau d'interface urbano-portuaire de Mostaganem.

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

(Association Internationale Ville-Port, décembre 2005, Rotterdam)

01) Choix de thème :

Les villes portuaires constituent un engouement particulier de la part des spécialistes. Elles représentent un nouveau défi pour les urbanistes en particulier, une revisite de l'interface ville-port s'impose pour réduire le clivage entre l'espace portuaire et l'urbain.

L'enjeu de la ville portuaire c'est de réaliser une synergie entre fonction portuaire et urbaine et de limiter le décrochage qui existe entre eux depuis le temps moderne.

Cela nous ramène à élire un projet urbain supportant un programme liant le social au culturel, sans oublier le caractère de loisir et de tourisme qui s'adaptent avec la notion du minéral, soit la mer.

Tout cela, dans un respect total du caractère non renouvelable du site d'intervention (littoral) .



2) Problématique :

Les échelles de temps et de lieu se sont profondément modifiées dans les villes portuaires au point qu'il est nécessaire de les repenser sous un angle nouveau. Ceci dit, l'idée de faire vivre ensemble la ville et le port alors que les deux entités ont été séparées fonctionnellement depuis des décennies semble difficile à mettre en pratique. Pourtant, le mécontentement des habitants face à l'inaccessibilité du port et la recherche croissante d'un cadre de vie agréable adapté à la société de consommation actuelle ont forcé les urbains et les portuaires à trouver de nouvelles stratégies de cohabitation, de nouvelles pratiques urbaines, de nouvelles structures, permettant de dépasser les antagonismes de la ville-port.

Mostaganem est parmi les villes côtières d'Algérie qui subit d'une rupture flagrante entre la activité portuaire d'une part et urbaine d'autre part , elle entretient un lien physique très faible avec le port. Cette rupture, se dessine par un ensemble de situations; contrainte topographique, murs de clôture condamnant le port à l'isolement total, absence de fonctions urbaines au niveau du port, dévalorisation architecturale de la façade urbaine donnant sur le port... ect

Aujourd'hui, il plus que nécessaire de réfléchir sur la manière dont il serait possible d'imbriquer le système portuaire dans celui de la ville, c'est à dire restituer la situation originale qui est un unique système reliant la ville à son port, socialement, économiquement (implication économique locale), culturellement... Toutefois, l'intervention sur l'interface ville-port, s'avère très fragile, puisque elle s'opère sur un territoire considéré comme une ressource non renouvelable, en l'occurrence le littoral. Plus, il existe une armada de lois incontournables à prendre au sérieux qui semblerait être une contrainte supplémentaire à considérer.

- **Donc quelle réflexion sur l'interface portuaire Mostaganemois pour redonne une image variable à celle d'une ville Portuaire ?**



03) Choix de site :

La zone d'intervention avec son emplacement stratégique à pied sur la mer présente une jonction entre le port et la ville et la zone d'exposition touristique et maritime (le port - salamandre).

04) Objectif et hypothèse :

L'objectif est donc d'esquisser des propositions rend la ville et le port comme une seule unité urbanistique sans frontière, ce qui nécessite évidemment des actions et des stratégies tant au niveau du port que de la ville tel que :

- 1-Reconcilier la ville avec son port.
- 2-Intégrer l'activité urbaine au niveau de port.
- 3-Ouvrir le port (ou bien une partie de port sur l'activité urbaine).
- 4-Donner une définition sociale au port.
- 5-Donner une définition culturelle au port.
- 6-l'urbanisation contrôlée.
- 7-Amélioration et redéfinition de la façade urbaine et portuaire.

05) Structure de la recherche :

Afin de pouvoir mettre en application les approches choisies, nous comptons suivre dans mon travail une démarche méthodologique tenant compte des objectifs tracés, ce qui m'a amenée à structurer ce travail autour de cinq parties subdivisées en 05 approches ; quatre premières reposeront sur une réflexion théorique et la cinquième sera plutôt pratique, pour ce faire mon document sera suivi par 10 chapitres :



Approche introductive.

Approche contextuelle :

Chapitre I : *La Ville portuaire et aménagement de l'interface ville port.*

Chapitre II: *L'intervention au niveau de la façade portuaire réglementation entre contrainte et préservation*

Chapitre III : Stratégie d'aménagement d'interface ville /port.

Approche méthodologique :

Chapitre IV : la méthode systémique.

Approche thématique :

Chapitre V : Des études de cas à travers le monde.

Approche d'application :

Chapitre VI: *Mostaganem ville portuaire : évolution et caractéristique.*

Chapitre VII : Cas d'application : projection d'un quartier d'affaire au niveau de l'interface portuaire Mostaganemois

Chapitre VIII : Les aménagements urbains préconisés.

Chapitre IX : Caractéristique architecturales.



Approche contextuelle

-Chapitre I : La Ville portuaire et aménagement de l'interface ville port.

- Chapitre II: L'intervention au niveau de la façade portuaire réglementation entre contrainte et préservation.

-Chapitre III: Stratégie d'aménagement d'interface ville /port.

Introduction : La ville portuaire, une extrémité nerveuse en permanente mutation :

Selon une étude dans nombreux pays, la ville principale est en bordure de mer. Les villes dominantes s'étant très souvent développées à partir de ports, ce rapport a été mesuré par M. DOGAN (RIBBECK Eckhart. 2000. p.95) : « *sur les 285 villes du monde de plus d'un million D'habitants qu'il étudie, 190 à 210 d'entre elles sont, selon lui, des ports maritimes ou fluviaux 'Actifs'* ». Entre terre et mer, un emplacement délicat, une responsabilité lourde, un destin Paradoxal d'une ville amphibien ne. La proximité de l'eau pour une ville lui confère des Particularités multiples entre atouts et risques. L'eau comme le premier moyen de transport, hors Transport terrestre pour l'homme, les voies maritimes ont été notre premier moyen d'échange, De conquête, de découverte et de brassage entre civilisations. Si la mobilité était le facteur Principal des mutations et de la création des villes, la ville portuaire ne fait pas exception, mais Présente un cas particulier vu qu'elle est le produit d'une double inscription au sein d'un réseau à La fois nautique et terrestre, une ville à double polarité et qui est marquée par une forte Centralité.



Figure1:Mappemonde, vue nocturne



1: Les évolutions de la relation ville port :

De nombreuses villes sont nées des activités économiques et des échanges maritimes des ports. Le port et la ville formaient alors un système imbriqué et complémentaire créant « des places d'échanges » (M. Colin, 1995). Le port était alors le principal moteur économique. De nombreux facteurs permettaient cette relation complémentaire comme une main d'œuvre importante, des gestions de stocks sans flux tendu mais aussi des transports ferroviaires et maritimes.

Au début du 20ème siècle, avec la fin de l'industrialisation, les relations ville-port évoluent grâce aux évolutions des techniques de construction navale notamment. Les activités portuaires sont alors délocalisées à l'extérieure du territoire urbain afin de profiter de plus grands espaces d'implantation. Les paysages portuaires se modifient avec l'apparition des quais verticaux pour la protection, des engins de manutention comme des grues métalliques sur des rails de quai, des entrepôts et des hangars pour le stockage, des cales sèches pour les réparations et la maintenance (G. Le Bouëdec, 2006). Les interfaces ville-port constituent alors des ruptures au sein de ces villes. Cette délimitation était parfois accentuée par des murs ou des clôtures (E.Boubacha, 1997).

02-La ville portuaire, définitions terminologies et typologies :


-Définition terminologique :

Du point de vue terminologique, la ville portuaire, c'est une **ville**¹ dotée d'un **port**². Et si nous Essayons de décortiquer le concept, nous trouvons qu'il est composé de deux termes essentiels, 'ville' et 'port'.

-Définition typologique :

¹ Agglomérations Relativement importantes dont les habitants ont des activités professionnelles diversifiées, Notamment dans le secteur tertiaire. » « Unité urbaine étendue et fortement Peuplée dans laquelle se concentrent la plupart des activités humaines : habitat, commerce, industrie, éducation, politique, culture... Les principes qui gouvernent la structure et l'organisation de la ville sont étudiés par la sociologie urbaine, l'urbanisme ou encore l'économie urbaine. »

² le port est l'élément caractéristique de la ville portuaire. Dans L'étymologie grecque, port est un mot dérivé du mot latin « portus » qui signifie « passage ». Dans Le domaine marin, un port est un endroit situé sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac ou Sur un cours d'eau, il est destiné à accueillir des bateaux et navires. 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 réparation. Il est un lieu de séjour.



Les géographes ont défini la ville portuaire de façon très simple : « *comme point clé de l'organisation de l'espace* »³. « *Peuplement urbain aux Caractéristiques spécifiques dérivées de ses fonctions maritimes d'échange, d'initiative, de Transport (...) ces fonctions différencient la ville-port des autres peuplements urbains régionaux et Déterminent sa configuration physique, économique et sociale* »⁴

Selon **R. BORRUEY (1994 in. Ces ports qui créèrent des villes. p.116)** définit la ville-port comme une « *Cité dont l'essentiel de l'activité économique repose sur l'exploitation du trafic maritime, le port Assurant l'interface technique indispensable à cette relation* ». Dans son ouvrage sur les modèles Graphiques en géographie, **R. FERRAS (1993 in. Port cadre de ville. p.93)** mentionne la ville Portuaire : « *elle est unique par son port ; double par ses activités maritimes et terrestres, triple Entre le village de pêcheurs maintenu, les activités liées au port et à l'échange, et celles qui Découlent de la gestion et des services offerts* ».

La ville portuaire donc, est une ville qui tire son nom, son importance et ses particularités de son Port. Dissemblable des autres villes, elle présente une imbrication de deux entités distinctes (ville Et port) par leurs morphologies, fonctions, et intérêts et qui forment un système nommé système ville-port. La mobilité comme facteur principal de créations et de mutations des villes a fait de la ville portuaire un cas particulier et cela par sa double inscription au sein d'un réseau à la fois Nautique et terrestre, un point de modalités dans l'espace géographique qui lui confère une forte Centralité caractérisée par une double réticula rite maritime et terrestre. Trois concepts forment Les critères de classification typologique des villes portuaire selon **C.DUCRUET (2010)**.

Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires :

Entre fonction portuaire et autres urbaines, les villes portuaires se distinguent avec un ensemble De concepts qui déterminent leur typologie spatiaux-fonctionnelle :

La centralité : est en général comprise comme la mesure de la situation d'un nœud dans un Réseau⁵. Tandis que le centre est un point autour Duquel se distribuent d'autre objets dans l'espace, ou encore « **une agglomération de taille Quelconque rendant des services à un espace environnant** »⁶. En termes d'activités économiques, la centralité exprime un « degré

³ (CHALINE C. 1994).

⁴ (REEVES P. 1994 in. Ces ports qui Créèrent des villes).

⁵ A. Bailly. 1994 in. Ces port qui créèrent des villes.

⁶ (R. Brunet. 1993 in. Port cadre de ville)

de complexité fonctionnelle acquis par un centre, qui lui confère une puissance d'attraction sur une région » on distingue trois types de Centralité :

a. Endogène : qui exprime une centralité interne par exemple les places centrales.

b. Interne : centre économique à l'échelle d'une agglomération.

c. Exogène : 'Gateway' ou porte d'entrée. Dans le cas des ports, la combinaison de ces trois aspects exprime un pouvoir de génération de Flux .

Les modalités : elle se définit par une « situation carrefour dans un réseau de relation ». Par extension, c'est « l'ensemble des propriétés qui Caractérisent les nœuds de transport » et les points de jonctions de toute nature. Dans le cas des villes portuaires, la natalité se rapporte aux infrastructures portuaires, Principalement à leur taille et leur degré d'accessibilité nautique et terrestre. Pour les villes portuaires, la réticula rite ou «intermediacy » correspond à leur Niveau d'insertion dans les réseaux des opérateurs de transport .Cette qualité d'insertion n'est pas forcément liée à la centralité ou à la modalité, même si la Plupart des ports considèrent qu'améliorer leur nodalité va accélérer leur élection par les Compagnies maritimes. Dans la ville portuaire on parle d'une double réticula rite, une réticula rite Maritime et une autre terrestre.

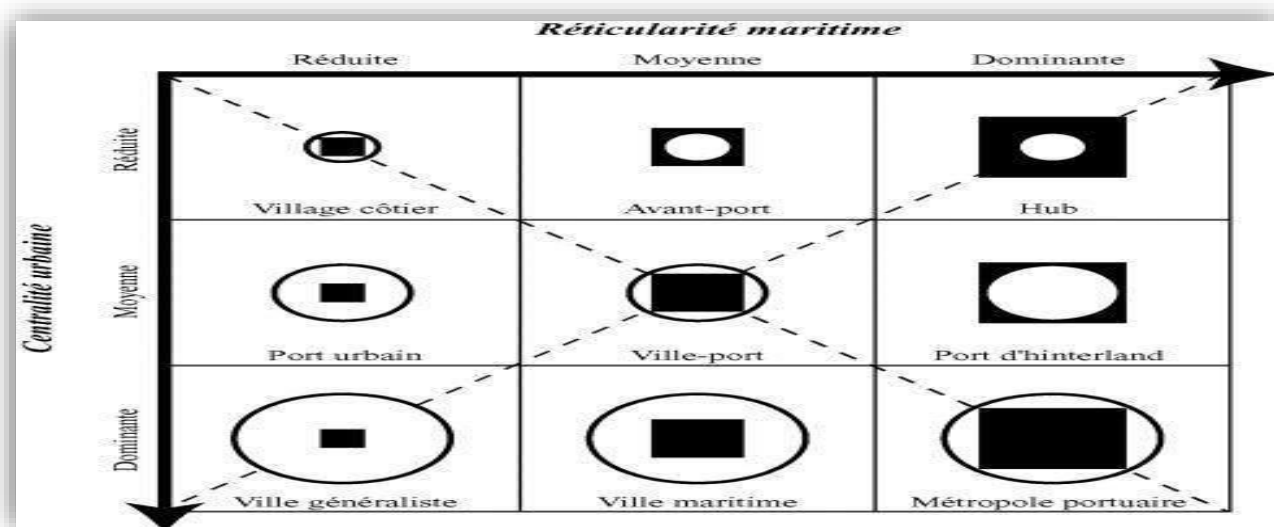



Figure 3: Typologie spatiaux-fonctionnelle des villes portuaires. Source : DUCRUET. C. 2010.

La typologie des villes portuaires est obtenue par le croisement des deux fonctions susmentionnées, « Les deux grandes fonctions des villes portuaires (urbaine et 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) On obtient tout



d'abord deux gradients symbolisés par les diagonales. (...). Cette clarification basée sur un principe de symbiose et un principe d'opposition n'est cependant pas suffisante pour bâtir un corpus théorique durable »⁷.

3-le système ville-port :

Entre fonction portuaire et fonction urbaine, nous pouvons qualifier les deux entités distinctes de Fonction et de forme (la ville et le port), donc de système. « **Le système ville-port, a atteint son Degré maximal de complexité durant la Révolution Industrielle et ses prolongements, jusqu'aux Premières décennies du 20e siècle** »⁸. Mais cette complexité existe Toujours pour certaines villes portuaires, dont la fonction du port persiste à exister, comme dans Les cas d'Alger, Tunis, Naples, Nantes.

Les activités spécifiques du système ville-port :

Selon (CLAUDE Chaline. 1994. p.26), Le système ville-port est basé fonctionnellement sur un ensemble d'activités spécifiques que nous pouvons grouper comme suit:

- Navigation et activités directement associées : transport, maintenance et entretien Des navires, éventuellement construction navale.
- Manutention des marchandises, stockage, redistribution par voie fluviale, cabotage, Chemin de fer, et par route.
- Activités manufacturières, fonctionnant pour traiter des produits importés, Notamment agro-alimentaires, ou pour alimenter l'exportation.
- Trafic de passagers à courte, moyenne et longue destinations, même si ce dernier s'est fortement réduit après les années 50 à cause du développement du transport aérien des passagers.
- Activités de port de pêche. Services et activités tertiaires aux effectifs soit peu spécialisés (restauration, Hôtellerie, commerce), soit très spécialisés, notamment dans les sièges de compagnies De navigation, d'import/export, de négoce d'assurances et de finances.

Inscription spatiale du système ville-port :

Selon (CLAUDE Chaline. 1994. p.26), « le système ville-port se matérialisait par une très importante consommation d'espaces généralement linéaires sur la zone d'interface entre

⁷ DUCRUET C. 2008

⁸ (CHALINE Claude. 1994. p.25).

Ville et Eau (...) Si la fonction de stockage était représentée, elle pourrait atteindre des dimensions considérables, dans certains cas comme à Amsterdam et à Londres, avec la construction de milliers de mètres carrés D'entrepôts pouvant dépasser une dizaine de niveaux, indépendamment de l'existence de sous-sols Non moins développés ». Actuellement pour accroître les capacités de stockage notamment avec la conteneurisation d'autres équipements s'ajoutent comme les **ports à sec**⁹; Avec la spécialisation des ports durant le 19e siècle, il se place entre la ville et la mer comme étant Une coupure physique, visuelle, psychologique entre la Ville et l'Eau (**CHALINE Claude, 1994**), et Plus récemment ajouter à ça et pour des raison de sécurité ; « des clôtures en continu, comme Cela est encore en parfait fonctionnement à Casablanca » et Alger par exemple. Ce qui rend les ports, comme espace répulsif pour les habitants et la ville.

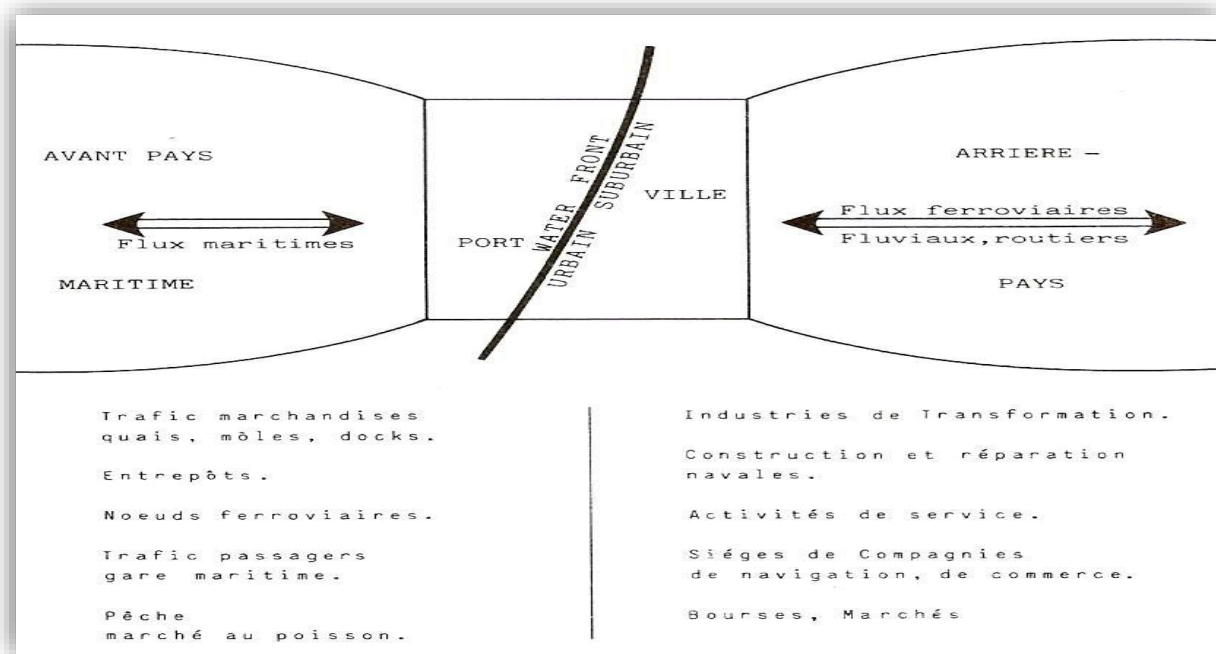



Figure 4: Système ville port fin du 20e/21esiècles.Source : CHALINE Claude. 1994. p. 27.

4. L'interface ville-port :

Définition :

⁹ définis comme des emplacements terrestres destinés à accueillir des conteneurs, des marchandises en vrac, ou les bateaux en dehors de leur période de navigation.



Les interfaces villes-ports sont des aires de contact entre les espaces portuaires et les espaces urbains de la ville. Il existe différents types d'interfaces selon qu'elle soit située entre un vieux port et un centre historique, entre un port de commerce et un quartier d'habitation ou encore entre un port et un espace naturel de campagne. Ces interfaces peuvent être aussi délimitées de diverses façons, avec des murs pour les ports de commerces ou des clôtures métalliques pour les ports militaires. Mais l'interface correspond juridiquement à la limite du domaine portuaire.

Ainsi ces zones d'interface peuvent être des zones de conflits entre les différentes activités plus ou moins compatibles mais aussi des zones de mutations pour le développement de la ville.


Dissociation ville –port et désorganisation de l'interface :

Le port et la ville ont pendant longtemps formé un système basé sur l'imbrication et la Complémentarité de leurs différentes fonctions pour constituer des places d'échanges, de Valorisation et de production tournées vers le commerce maritime. Cependant, sous l'effet de Mutations extérieures, les villes et les ports ont évolué rapidement et leurs relations ont Changé de nature. Une grande partie des activités portuaires s'est délocalisée hors du Territoire urbain et les anciennes installations portuaires au cœur des villes ont été Progressivement délaissées car devenues obsolètes. Les espaces à **l'interface ville-port**¹⁰ constituent alors souvent une véritable rupture au sein des villes portuaires.

-le clivage ville/port :

A partir des années 50, les espaces portuaires évoluent encore car ils sont inadaptés aux nouvelles conditions du fonctionnement portuaire. De nouveaux équipements sont créés afin de pouvoir accueillir les nouveaux navires de capacité de charge et de taille plus importantes puisque les structures à proximité des villes sont inadaptées. Des Zones Industrialo-Portuaires (ZIP) sont développées dans des proportions démesurées dans les années 60-70 pour accueillir des nouveaux types d'industrie comme la pétrochimie ou la sidérurgie. De plus, la mécanisation et la conteneurisation vont réduire les temps de transport afin d'améliorer la productivité des ports bouleversant les techniques de traitement des marchandises. Le transport maritime devient alors plus compétitif. Le port joue son rôle de prestataire de services.

¹⁰ Correspond à un espace en mouvement qui présente des caractéristiques changeantes au fil du temps et au fil du territoire.



Ainsi les relations ville/port sont mises à mal. Les politiques nationales provoquent alors le clivage ville/port. Dans un contexte de mondialisation des échanges, le port n'est plus qu'un maillon de la chaîne des réseaux de transport, il est complètement désolidarisé de la ville.

« Le port moderne n'est plus qu'une porte et les évolutions technologiques affaiblissent les liens fonctionnels ville-port » (B.S. Hoyle, 1988). Les ports ne sont plus des moteurs de développement économique mais ne sont que des vecteurs de flux, autonomes de leur ville.

Le délaissement des interfaces :

Dans les années 70, ces zones d'interface offrant une image industrielle dépassée sont oubliées dans un contexte de développement moderne des métropoles. En effet, ces zones ne fonctionnent plus car ne répondent plus aux exigences portuaires. Les équipements situés sur ces zones ne sont plus adaptés à l'évolution des trafics et aux nouvelles relations villes-ports. De plus, même sur les interfaces où les activités portuaires n'existent plus, les infrastructures ne se sont pas développées au même rythme que les zones urbaines. Les interfaces sont donc de plus en plus délaissées car en double décalage. Apparaissent alors les friches portuaires, à la fois sur les zones portuaires et sur les zones urbaines où s'étaient développées des activités liées au port. Les interfaces villes-ports symbolisent pour de nombreuses villes une image de crise et de traumatisme peu adaptée à un développement dynamique de ces villes. (E.Boubacha, 1997).

5-Les conséquences du découplage ville port « de la crise des villes-port » :

La migration du port à l'extérieur de la ville a précipité celle –ci dans une crise à tous les niveaux.


Crise sociale :

Due à des pertes d'emplois maritimes drastiques liés à la délocalisation des activités portuaire et au besoin moindre en main-d'œuvre grâce aux nouvelles technologies.

Crise démographique :

Avec des migrations de populations à l'extérieur de la ville là où le marché du travail se présente.

Crise intra-urbaine :



La dégradation du tissu urbain, là où résident les populations pauvres dans les quartiers portuaires et arrière portuaires, et d'autre part avec le mouvement de désindustrialisation et de délocalisation des activités économiques.

La migration du port et des industries crée des zones de **dégénérescence**¹¹, d'interstice faisant apparaître plus ou moins vite des friches portuaires. Si des activités portuaires demeurent malgré tout dans la ville, l'équilibre entre perspective maritime du côté du port et objectifs d'aménagements urbains du côté de la ville est de plus en plus difficile à trouver.

Crise identitaire :

Par la disparition progressive de la centralité portuaire autrefois portée par le commerce maritime : la dé-maritimisation des cités portuaires, pour reprendre le terme d'André Vigarié. Cette dé-maritimisation de la ville est souvent synonyme pour la population urbaine de déclin, « voire même de la mort de leur port »


-Un mouvement de reconquête réaction face à la désorganisation de l'interface ville-port :

La désorganisation et le délaissement progressif ont des conséquences (dévalorisation de l'espace, pollution, image négative, baisse des emplois, de la population, des rentrées fiscales,...) qui deviennent de plus en plus problématiques. Si au départ cet espace bénéficie de peu d'attention de la part de la ville et du port, généralement accaparés par des priorités non concordantes, la "reconquête" de ce territoire devient progressivement une nécessité.

-Potentialités :

Les espaces délaissés représentent un potentiel susceptible de valorisations nouvelles, d'une recomposition en fonction des comportements, des goûts, des innovations techniques et du contexte socio-économique. Pour autant, si les possibilités et les potentialités de redéveloppement sont souvent évidentes pour la ville, pour qui le réaménagement de l'interface peut représenter un moyen de renouveau au cœur du territoire urbain, le port, souvent accaparé par l'adaptation de son outil, n'identifie généralement pas très bien quel bénéfice économique direct il pourrait tirer d'une valorisation de cet espace, qui constitue souvent une marge obsolète de son territoire. Ainsi, les mouvements de "reconquête" observés sont le plus souvent initiés par les villes, qui investissent les anciens espaces portuaires pour y déployer de nouvelles fonctions susceptibles d'améliorer leur fonctionnement.

¹¹ Altération de cellules ou d'un tissu



La situation généralement centrale de l'interface représente un potentiel de valorisation foncière à exploiter et elle est souvent envisagée comme l'occasion d'un "recentrage des tendances lourdes de l'agglomération, en contraste avec des stratégies antérieures qui favorisaient dispersion et **suburbanisation**¹². En effet, les centres villes ont connu de profondes mutations liées à de nouvelles pratiques urbaines (circulation, logiques d'implantation pour les habitants et les activités,...) et la dynamique urbaine a eu tendance à favoriser un certain étalement du territoire urbain et un développement de la périphérie au détriment des centres. Mais, le phénomène s'est révélé de plus en plus problématique en terme de gestion urbaine, d'équilibre environnemental et de développement économique. Un mouvement de "retour vers les centres" et d'intensification urbaine est aujourd'hui recherché et le réaménagement de l'interface apparaît ainsi comme un moyen de recentrer et de polariser l'agglomération pour contrebalancer un certain éclatement et une dispersion des flux. Il peut permettre de faire émerger une nouvelle centralité, concentrant de nouvelles fonctions et correspondant mieux aux nouvelles dimensions urbaines, les centres villes traditionnels n'étant plus adaptés pour jouer ce rôle de centre **d'agglomération**¹³.

La présence de l'eau représente un autre 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". De plus, ces dernières années, sont apparues des sensibilités collectives nouvelles sur les thèmes de l'environnement et de la qualité de vie. A cet égard, l'eau représente un facteur potentiel d'embellissement et de valorisation urbaine permettant une aération du tissu urbain et pouvant bénéficier d'un traitement paysager de qualité. "Après avoir été vecteur de flux marchands, l'eau se prête à tous les jeux de miroir et de **décor urbain**¹⁴". Ainsi, l'intégration de l'eau en tant qu'élément attractif de composition urbaine est souvent le principal moteur des opérations de recomposition ainsi que l'élément central et organisateur des nouveaux schémas d'aménagement.


-La recomposition des espaces portuaires délaissés :

La désorganisation et le délaissement progressif de cette interface peuvent être les causes de dévalorisation de cet espace, de baisse d'emploi, de pollution ou plus simplement d'image négative. Il devient donc important pour les acteurs de la ville et du port de recomposer, réorganiser, valoriser cet espace en fonction des innovations techniques, des

¹² Situé à la périphérie, à proximité immédiate d'une grande ville.

¹³ Composé d'une ville centre et de sa banlieue ou de plusieurs villes principale et de leur banlieue

¹⁴ Ensemble des installations placées sur la voie publique de façon décorative ou utilitaire



goûts et du contexte socio-économique actuel. Ces initiatives sont le plus souvent lancées par la ville, qui investit ces espaces pour déployer de nouvelles fonctions permettant d'améliorer son fonctionnement. Cette valorisation de cet espace permet aux villes de recentrer l'urbanisation pour contrer la sur-urbanisation, l'étalement urbain, et la dispersion des flux qui posaient des problèmes de déséquilibres environnementaux et économiques par le passé. La présence de l'eau représente un facteur de potentialité important d'embellissement, d'attractivité et de valorisation urbaine permettant une aération du tissu urbain. Mais il est important de ne pas oublier le redéveloppement d'activités portuaires, et le maintien de trafics compatibles avec les structures urbaines.

06-Modèles de réaménagement des interfaces : les waters fronts et les docks lands, quand le port s'efface pour la ville :

Depuis les années 1950, les villes-ports connaissent de nombreuses mutations se répercutant sur leurs dynamiques sociales et spatiales. Jusque-là, les villes-ports évoluaient dans un système intégré où la ville et le port étaient imbriqués. Mais de nombreux facteurs ont modifié ce système d'imbrication, provoquant de nombreux espaces vacants au niveau de l'interface ville-port. L'un des facteurs est la perte des fonctions industrialo-portuaires. Le port devient alors un vecteur de flux au lieu d'être le moteur de développement économique du territoire.

De grandes villes comme Boston, Baltimore lancent alors un mouvement de recomposition des anciens espaces portuaires et notamment des interfaces villes-ports. Ces villes choisissent alors de réaffecter l'utilisation de ces zones afin de développer de nouvelles fonctions comme le commerce, le tourisme, l'habitat haut de gamme ou le tertiaire avec des bureaux. Le but de ce redéveloppement est de redynamiser les centres villes et de redonner une nouvelle image de ces espaces portuaires délaissés situés sur les fronts de mer (Water front) : c'est la water front revitalisation. Diverses générations de projets se sont alors suivies dans le but de redévelopper ces villes-ports.

La 1ère génération de projet avait pour but de redonner une nouvelle centralité au port en apportant de nouvelles fonctions à la fois culturelles, touristiques mais aussi récréatives afin de contrer l'étalement urbain.

La 2ème génération se base surtout sur un développement économique. Par exemple, en Europe, dans les années 80, l'Angleterre va s'inspirer du modèle américain pour redévelopper

2000ha.




Figure 05 : Les Dock lands London, en 1983, avant les réaménagements



Figure 06 Canary Wharf, zone résidentielle haut de gamme

La 3ème génération dans les années 90, concerne surtout les pays en voie de développement comme l’Afrique et l’Asie. Les villes-ports étaient aménagées à des échelles différentes de celles des villes européennes.

La 4ème génération concernait les villes européennes du sud et l’Afrique du nord, avec la recherche d’une nouvelle articulation entre la ville et le port afin de mettre en avant les



potentialités et les singularités de la ville. Par exemple le but de Marseille, ville-port était de reconquérir l'interface ville-port et de renforcer sa position urbaine.

Mais on peut remarquer une certaine uniformisation de ces water fronts en Amérique avec des aquariums, palais des congrès, festivals... Pour éviter cette uniformisation américaine les villes européennes ont pour objectifs de créer des parties de ville s'intégrant dans le fonctionnement de celle-ci et accueillant à la fois les habitants et les touristes. Ainsi, les métropoles européennes adoptent des développements tout à fait différents.


Pour contrer cette uniformisation, Montréal a aussi développé, dans les années 80, un nouveau modèle avec un réaménagement des espaces vacants par des espaces publiques : des infrastructures sportives, récréatives et culturelles tout en conservant les héritages industriels et maritimes.

Ainsi, le but est de recomposer les espaces délaissés tout en redynamisant l'interface et en redéfinissant les relations villes-ports.

Nouvelles fonctions :

La recomposition des espaces portuaires délaissés est un exercice de transformation et de valorisation de l'espace en fonction d'un contexte socio-économique précis. Ainsi, les villes portuaires modernes vont déployer sur l'interface de nouveaux usages révélateurs d'une société des services, du temps libre et de la consommation. Les nouvelles fonctions, liées à un environnement maritime, qui n'ont qu'une relation indirecte subjective avec la proximité de l'eau, vont s'organiser autour de grands thèmes correspondant aux modes de valorisation et aux valeurs actuelles :

L'environnement et les loisirs : Les préoccupations environnementales et paysagères constituent un enjeu urbain essentiel. Comme toutes les villes, les villes portuaires doivent répondre à des attentes et à une forte demande des habitants pour une amélioration de leur cadre de vie. Le réaménagement est l'occasion de valoriser un territoire central jusqu'ici plutôt répulsif. Dans les recompositions, un soin particulier est donné à la constitution d'espaces ouverts, à la qualité esthétique du traitement architectural, aux fonctions Récréatives et ludiques qui permettent de "consommer" l'environnement. L'eau est largement utilisée pour servir de décor naturel et agréable propice aux loisirs contemporains : promenades piétonnes et cyclistes au bord de l'eau, parcs (Waterfront Parks à Boston, Hong Kong,...), restaurants, commerces, complexes cinématographiques (Southampton,...), aquariums (Sydney,




Baltimore,...). Parfois, l'eau sert aussi de support pour accueillir des fonctions portuaires renvoyant à un environnement maritime apprécié : marinas (Toronto, Barcelone,...), quais et gares maritimes pour l'activité de croisières (Québec, Bordeaux,...).

La recherche et la technologie : les villes se doivent d'abriter des secteurs technologiques importants en relation avec les secteurs tertiaires et industriels, pour conforter leur dynamisme, leur modernité et leur capacité d'innovation. Les activités scientifiques, de recherche, d'enseignement supérieur peuvent être regroupées dans des technopoles intégrées à la nouvelle centralité. L'implantation de bâtiments universitaires (Le Havre, Dunkerque,...) entre souvent dans les recompositions, car elle induit une certaine dynamique facilitant le mouvement de reconquête : animation importante et création d'autres activités (Commerces, logements). La constitution de pôles technologiques est parfois à l'initiative des ports à travers les fonctions de téléports ou techno ports (Osaka, Tokyo,...) qui offrent un branchement sur les réseaux mondiaux d'informations au service du commerce maritime.

Les fonctions tertiaires : leur nombre important et leur concentration sont synonymes pour la ville de commandement économique et de puissance. Les implantations de directions administratives (Dunkerque,...), de World Trade Centres (Baltimore, Le Havre,...), de sièges sociaux (Londres,...), de palais des congrès (Convention centres à Sydney, Baltimore,...), de centres commerciaux (Festival Marquets à Boston, New Orléans,...) doivent permettre à la ville portuaire d'accroître son influence, d'attirer des flux (tourisme, entreprises) et de renforcer une vocation régionale, nationale ou internationale. Il s'agit de remplacer les traces du secteur productif traditionnel, qui n'est plus synonyme de puissance et relégué à la périphérie, en une multitude de services vecteurs du développement économique. Les ports, quant à eux, ont la possibilité de s'appuyer sur certaines activités et compétences de leurs villes pour proposer de nouveaux services et capter de nouveaux flux. Ainsi, le développement de fonctions tertiaires liées à l'activité portuaire constitue parfois la base de certaines opérations de réaménagement dans lesquelles la ville et le port travaillent ensemble dans l'optique d'un développement commun (Kop Van Zuid à Rotterdam, Euro-méditerranéen à Marseille,...).

La culture : les activités culturelles participent à la nouvelle dynamique des villes portuaires, à la fois comme pôles d'attraction touristique et comme outils économiques⁴⁶. Les villes portuaires ont tout intérêt à faire valoir leur spécificité culturelle pour attirer des flux et ne pas devenir des métropoles régionales indistinctes. Pour cela, elles peuvent s'appuyer sur leur passé industriel et maritime pour valoriser un patrimoine : réhabilitation de bâtiments et de




matériel, musées maritimes (Sydney, Liverpool, Dunkerque,...), centres de culture maritime et portuaire (Anvers, Rotterdam,...). Les espaces portuaires délaissés, à travers leur histoire et leur vacuité, sont aussi le support de diverses manifestations culturelles et des forums privilégiés de la création architecturale.

Conclusion :

Pour conclure, il faut dire que le développement de la ville portuaire a toujours été Contraint et s'est même présenté comme un processus et non pas comme un résultat du Fonctionnement du système ville-port, sa définition n'est autre que la compréhension du Fonctionnement de ce mécanisme. Entre intérêts urbains pour la ville et intérêts économiques pour le port, la ville portuaire a tracé Son chemin à travers le temps, souvent restreint entre les deux choix. Ces derniers entre Convergences et confrontations ont conditionné la ville portuaire dans son développement et ses Mutations à travers l'histoire ; ainsi la nature de l'activité portuaire ne cohabite plus avec la nature urbaine de la ville, par cela la ville portuaire devient un terrain d'affrontement entre les deux entités ; première : la ville avec sa fonction urbaine qui a comme principal intérêt la qualité de vie, deuxièmes : le port avec sa fonction portuaire qui a comme principal intérêt l'efficacité économique (minimum de temps, maximum).

L'intervention au niveau de l'interface urbano –portuaire est devenu longue et complexe surtout les espaces délaissé à cause des difficultés de leurs processus de transformation, Le mouvement de reconquête passe préalablement par l'instauration d'un cadre propice à l'implantation et au développement de nouvelles fonctions. Il faut tout d'abord créer les conditions de la recomposition, intégrer les contraintes et les pesanteurs liées à la nature du territoire en les transformant pour les rendre compatibles avec une opération de réaménagement. Les acteurs doivent faire face à l'inertie du territoire, c'est-à-dire aux différentes permanences foncières, fonctionnelles ou culturelles. Ils doivent gérer le décalage du site par rapport aux nouveaux usages qu'ils veulent déployer. Cet exercice va souligner le primat du facteur financier et du facteur temps dans les processus de transformation de l'espace. En effet, la recomposition est un exercice qui se prévoit sur une longue période et requiert un investissement financier important. Elle constitue une sorte de défi pour la ville portuaire et il est donc important de s'interroger pour savoir quelle forme de composition est souhaitable et possible dans un contexte donné. Cette réflexion préalable est d'autant plus



nécessaire qu'il s'agit de remodeler l'espace et donc de lui imposer, ainsi qu'à la ville, une certaine "pesanteur" qui se doit d'être viable à court et moyen terme et gérable à long terme.

Introduction :

« Le littoral est une entité géographique qui appelle une politique spécifique d'aménagement, de protection et de mise en valeur ». C'est une zone de contact entre la terre et la mer qui constitue aujourd'hui un espace de plus en plus sollicité, ce qui accentue sa fragilité (Becet, 2002).


La perception des zones côtières, a radicalement changé ces cinquante dernières années. Cet espace était d'abord considéré comme une zone vide, voire répulsive (Corbin, 1990), ensuite il était réservé à une certaine élite sociale qui pratiquait les « bains de mer » dans de rares stations balnéaires. Ce n'est qu'avec la généralisation des congés payés que se produit le « boom balnéaire ». A partir de là, il y a une prise de conscience progressive des richesses de la frange littorale qui supporte forte pression de la part de ses divers utilisateurs (promoteurs, touristes, pêcheurs, etc.).

Depuis, l'importance économique et sociale du littoral ne fait que croître, engendrant des conflits importants d'occupation de l'espace. L'apparition des préoccupations écologiques met en exergue les équipements réalisés sans contrainte qui détruisent irrémédiablement les richesses de la zone littorale marine.

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

1. littoral concept et terminologie:

La zone littorale est définie comme « une bande terrestre et marine dont la largeur varie en fonction du milieu et des besoins de l'aménagement. Elle correspond rarement à des entités administratives ou de planifications existantes. Les systèmes naturels côtiers et les zones dans lesquelles les activités humaines sont liées à l'exploitation des ressources littorales peuvent donc s'étendre bien au-delà des eaux territoriales et à des kilomètres à l'intérieur des terres » La proximité de l'eau développe un environnement particulier : dunes, galets, falaises, estuaires. Il se développe un microclimat spécifique au littoral, la majorité des hommes, vit



sur les littoraux. Ceux-ci sont propices aux différents flux d'échanges commerciaux, déplacementsetc.

Plusieurs facteurs contribuent ont fragilisé le littoral :

Les pressions anthropiques croissantes ; telles que l'urbanisation, la pollution, la densité élevées de population, le développement des activités industrielles et touristiques, les mouvements géomorphologiques naturels, notamment le recul du trait de côte, et l'occurrence des phénomènes climatiques externes liés au changement climatique. Ce constat n'est pas nouveau et il a inspiré les principales politiques publiques mises en place en faveur du littoral, qui par sa spécificité, demande une approche spécifique d'observation.

La loi algérienne, enfin, définit le littoral comme suit : « le littoral englobe l'ensemble des îles et îlots, le plateau continental, ainsi qu'une bande de terre d'une largeur minimale de huit cents (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 plains littoraux de moins de trois kilomètres (3km) de profondeur à partir des plus hautes eaux maritimes.
- l'intégralité des massifs forestiers.
- les terres à vocation agricoles.
- l'intégralité des zones humides et leurs rivages dont une partie se situe sur le littoral à partir des plus hautes eaux maritimes tel que défini ci-dessus.
- les sites présentant un caractère paysagers culturel ou historique »

Le littoral, un espace attractif :

Il convient de bien cerner les caractéristiques suivantes :

L'originalité : L'espace littoral est un milieu original, singulier. Original, donc il est naturellement

Attractif, car l'espace littoral est un espace de contact entre deux milieux terrestre et maritime, entre :



- Un avant : la mer, à la nature influente par ses vagues, ses marées, ses courants, son autre rivage.

- Un arrière : pays tout aussi influant par sa profondeur, son développement, ses propres dynamiques naturelles. Enfin attractif, par sa définition déjà, mais aussi pour d'autres raisons qui tiennent à la double nature de ses composantes qui lui confèrent d'autres dynamiques ; ressources alimentaires ; avantages climatiques (douceur, modération, humidité) ; site favorable.

L'espace littoral est un espace commandé :

Le littoral est comme les montagnes, un espace où la nature prime, mais où l'homme détermine, et c'est toute la géographie...! C'est un espace contradictoire en apparence du sujet ! C'est l'homme en effet qui détermine, s'il occupe, aménage, pour quelles raisons et pour quoi faire.

L'espace littoral est un espace inégalement aménagé et urbanisé :

Les différents types d'aménagement : portuaires, industrialo- portuaires, touristiques, liés à la pêche, à l'aquaculture, expliquent l'intense activité de certaines façades maritimes. Ces aménagements se traduisent par une forte urbanisation et s'y traduisent des volontés d'acteur :

-les habitants.

-les pêcheurs qui veulent plutôt conserver.

-les écologistes.

-les touristes qui souhaitent un cadre agréable, mais aussi de pouvoir installer village et font de mer.

-les industriels, commerçants, marchands de tourisme

L'espace littoral est convoité :

C'est un espace modifié, menacé : convoité, il est le lieu de nombreux enjeux où s'affrontent, où se conjugue l'action des différents acteurs pour une artificialisation croissante.



Le phénomène de littoralisation :

La littoralisation est un processus ancien, mais qui a pris une dimension importante et mondiale depuis la seconde partie du 20ème siècle, elle consiste en :

- Une migration des populations vers les littoraux, pour les richesses halieutiques, ou encore l'ouverture sur la mondialisation, plus aisée qu'à l'intérieur des pays ;
- La maritimisation de l'économie, qui a accompagné le développement des transports maritimes inter continentaux et des grands ports maritimes.

Les conséquences de cette littoralisation sont la concentration de la population sur la côte, ce qui est à la fois un avantage et un inconvénient. Elle permet à ces habitants de travailler le plus souvent et de mieux vivre, mais cette surconcentration de population entraîne en effet des problèmes pour l'approvisionnement en eau et de la pollution, voire même des problèmes de chômage, donc de pauvreté, sans compter un accroissement des risques climatiques, industrielles etc.

2. Instruments de protection du littoral :

- Législation :

Au niveau national :

Le désir de maîtriser la gestion des espaces littoraux en Algérie est récent, la loi 90-29 du 1er décembre 1990 relative à l'aménagement et à l'urbanisme est le premier texte ayant défini en « dispositions particulières à certaines parties du territoire » l'espace littoral. Les dispositions de ce texte s'appliquent à toutes les îles, îlots ainsi qu'une bande de terre d'une largeur minimale de 800 mètres longeant la mer et incluant l'intégralité des zones humides et leurs rivages sur 300 mètres de largeur dès qu'une partie de ces zones est en littoral tel que défini. En outre toute construction sur une bande de terre de 100 mètres de largeur à partir du rivage est frappée de servitude de non aedificandi, toutefois sont autorisées sur cette bande les constructions nécessitant la proximité immédiate de l'eau (art. 45 de la loi 90-29).

Les dispositions de cette loi n'ont pas empêché l'urbanisation de s'étendre dans Les zones proches du rivage. Ces espaces connaissent également une dégradation importante due à l'extraction non autorisée du sable et à la fréquentation anarchique des plages. Ce n'est qu'en février 2002 qu'une loi spécifique au « littoral » a été promulguée. Il s'agit de la loi 02-02 du

05 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral. Cette loi délimite trois bandes dans le littoral tel que défini à l'article (07), dans lesquelles sont édictées des restrictions relatives à l'urbanisation (figure 07).

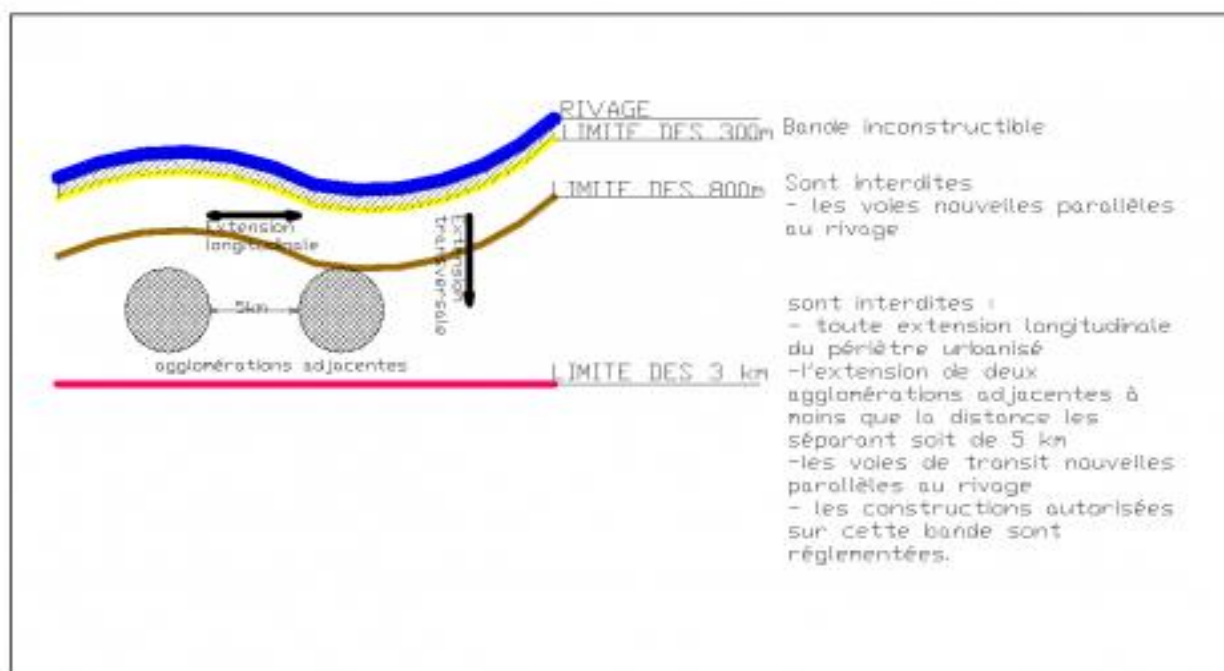


Figure 07 : Bandes délimitées par la loi 02-02 du 05-02-2002

Bande 1 : Il s'agit de la bande inconstructible dont la largeur peut atteindre 300 mètres à partir du rivage pour des motifs liés au caractère sensible du milieu côtier. Cette bande inclut le rivage naturel dans lequel sont interdits la circulation et le stationnement des véhicules (sauf les véhicules de service, de sécurité, de secours, d'entretien ou de nettoyage des plages).


Bande 2 : D'une largeur de 800 mètres où sont interdites les voies carrossables nouvelles parallèles au rivage (Toutefois, en raison de contraintes topographiques de configuration des lieux ou de besoins des activités exigeant la proximité immédiate de la mer, il peut être fait exception à cette disposition.

Bande 3 : Dont la largeur est de trois kilomètres, dans cette bande sont interdites :

Toute extension longitudinale du périmètre urbanisé ;

L'extension de deux agglomérations adjacentes situées sur le littoral à moins que la distance les séparant soit de cinq (5) kilomètres au moins.

Les voies de transit nouvelles parallèles au rivage.



Les constructions et les occupations du sol directement liées aux fonctions des activités économiques autorisées par les instruments d'urbanisme dans la bande des trois kilomètres sont réglementées.

La promulgation de la loi relative à la protection et à la valorisation du littoral, constitue indéniablement un progrès certain dans la mise en place des conditions nécessaires au développement durable de cette zone stratégique du territoire national.

L'implication de tous est parfaitement mise en exergue dans le chapitre 1 de la loi qui porte sur les principes fondamentaux. Il est clairement défini que l'ensemble implique la coordination des actions entre l'Etat, les collectivités territoriales, les organisations et les associations qui doivent œuvrer dans le domaine, dans une perspective de développement durable.

La loi « littoral » au moment de sa promulgation nécessitait onze textes juridiques pour son application effective. Des efforts concrets ont été consenti par le MATE puisque six décrets d'application ont été établis. Il s'agit notamment du :

Décret exécutif n°06-351 du 5 octobre 2006 fixant les conditions de réalisation des voies carrossables nouvelles parallèles au rivage

Décret exécutif n° 07-206 du 30 Juin 2007 fixant les conditions et les modalités des constructions et des occupations du sol sur la bande littorale, de l'occupation des parties naturelles bordant les plages et de l'extension de la zone objet de non ædificandi.


Décret exécutif n° 04-113 du 13 avril 2004 portant organisation, fonctionnement et missions du commissariat national du littoral

Décret n° 09-114 du 7 avril 2009 fixant les conditions d'élaboration du Plan d'Aménagement Côtier, son contenu et les modalités de sa mise en œuvre

Décret exécutif n° 06-424 du 22 novembre 2006 fixant la composition et le fonctionnement du conseil de coordination côtière

Décret exécutif n° 04-273 du 2 septembre 2004 fixant les modalités de fonctionnement du compte d'affectation spéciale n°302-113 intitulé "Fonds national pour la protection du littoral et des zones côtières

Cependant il faut souligner que cette loi ne s'applique pas à certains territoires dits « d'intérêt national ».



En effet, la loi 02-02 du 05 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral stipule « encourager et œuvrer pour le transfert vers des sites appropriés, des installations industrielles existantes dont l'activité est considérée comme préjudiciable à l'environnement côtier¹ ». « 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, sont fixées par voie réglementaire » .

- Le Plan d'Aménagement Côtier (PAC) :


Conformément aux dispositions de la loi relative à la protection et à la valorisation du littoral (**Art.25**), dans les communes riveraines de la mer et afin de protéger des espaces côtiers, notamment les plus sensibles, il est institué un plan d'aménagement et de gestion de la zone côtière dénommé plan d'aménagement côtier qui comporte l'ensemble des dispositions fixées par les lois et règlements en vigueur et celles de la présente loi. Les modalités de sa mise en œuvre sont contenues dans le décret d'application N° **09-114 du 07 avril 2009**.

La proposition de délimitation de l'espace littoral s'est faite sur la base de critères physiques. Ainsi au niveau des zones des falaises il a été retenu une profondeur de 800 mètres et au niveau des espaces relativement plats, il a été retenu une profondeur de trois kilomètres. Il a été intégré les espaces forestiers (forêts et maquis dégradés) dans leur intégralité, les plaines littorales, les terres à vocation agricole, les zones humides et les sites historiques.

La délimitation des zones sensibles, pertinentes et prioritaires se base sur des critères d'activités (concentration de l'urbanisation, zones industrielles, équipements structurants, etc.). Ces critères reposent essentiellement sur une forte pression liée à l'urbanisation, et à la multiplication des points de rejets des eaux usées directement vers la mer, sans traitement préalable.

La délimitation des zones naturelles tient compte des atouts naturels, et touristiques liés aux sites balnéaires.

L'aspect « protection » devant être étendu au maximum au détriment de l'aspect « développement », les dispositions d'urbanisme propres au littoral ne doivent pas être conditionnées par la qualification de commune littorale mais par celle d'écosystème côtier. En d'autres termes un critère physique remplacerait le critère administratif et les règles particulières au littoral s'appliqueraient sur l'ensemble de la zone naturelle constituant un écosystème littoral dont la profondeur vers l'intérieur des terres est de trois kilomètres.



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

Les PDAU et les POS ont été instaurés par **la loi 90-29 du 01-12-1990**, relative à l'aménagement et à l'urbanisme et ses décrets d'application **91-177 du 28-05-1991**, et **91-178 du 28-05-1991**.

Le PDAU fixe les orientations fondamentales de l'aménagement des territoires concernés, il détermine la destination générale des sols, la nature et le tracé des grands équipements d'infrastructure. Le PDAU doit être compatible avec les orientations de la **loi 02-02 du 05-02-2002** et le plan d'aménagement côtier, et fixer les termes de référence des POS.

En Algérie, le POS est un instrument d'urbanisme réglementaire, procédant d'une politique de protection. Dans le respect des dispositions du PDAU, le POS fixe de façon détaillée les droits d'usage du sol et de construction pour le secteur concerné.

Suite à la promulgation de la loi relative au littoral, il est urgent de rendre compatibles les PDAU de toutes les communes littorales ainsi que les POS déjà approuvés avec les dispositions de la loi « littoral », qui stipulent : « dans le cadre de l'élaboration des instruments d'aménagement et d'urbanisme concernés, l'état et les collectivités territoriales doivent :


Veiller à orienter l'extension des centres urbains existants vers les zones éloignées du littoral et de la côte maritime.

Classer dans les documents d'aménagement du littoral comme aires classées et frappées de servitudes de non aedificandi, les sites présentant un caractère écologique, paysager, culturel ou touristique.

Encourager et œuvrer pour le transfert vers des sites appropriés, des installations industrielles existantes dont l'activité est considérée comme préjudiciable à l'environnement côtier.

L'aménagement du littoral doit s'opérer dans un cadre juridique précis qui tient compte de la hiérarchie des normes et des instruments d'urbanisme.

La loi relative au littoral, édicte des prescriptions de protection et de valorisation. Le plan d'aménagement côtier doit délimiter l'espace littoral, préciser les mesures de protection du



milieu marin et déterminer la vocation générale des zones affectées au développement industriel et portuaire, aux cultures marines et aux activités de loisir.

Le plan directeur à l'échelle de la planification, en plus des orientations relatives à la destination générale des sols, et à l'équilibre entre urbanisation, activités économiques et préservation des espaces naturels, permet de localiser les zones de conflits d'usages, l'impact des pollutions, et l'existence des risques naturels prévisibles.

Le plan d'occupation des sols à l'échelle de la composition urbaine permet d'intégrer les spécificités du lieu (caractéristiques géomorphologiques, physiques et climatiques ; potentialités économiques) et de protéger les espaces sensibles notamment par l'interdiction de construire.

SIGLES

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

PAC : Plan d'Aménagement Côtier

PDAU : Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme

POS : Plan d'Occupation des Sols

ANAT : Agence Nationale d'Aménagement du Territoire

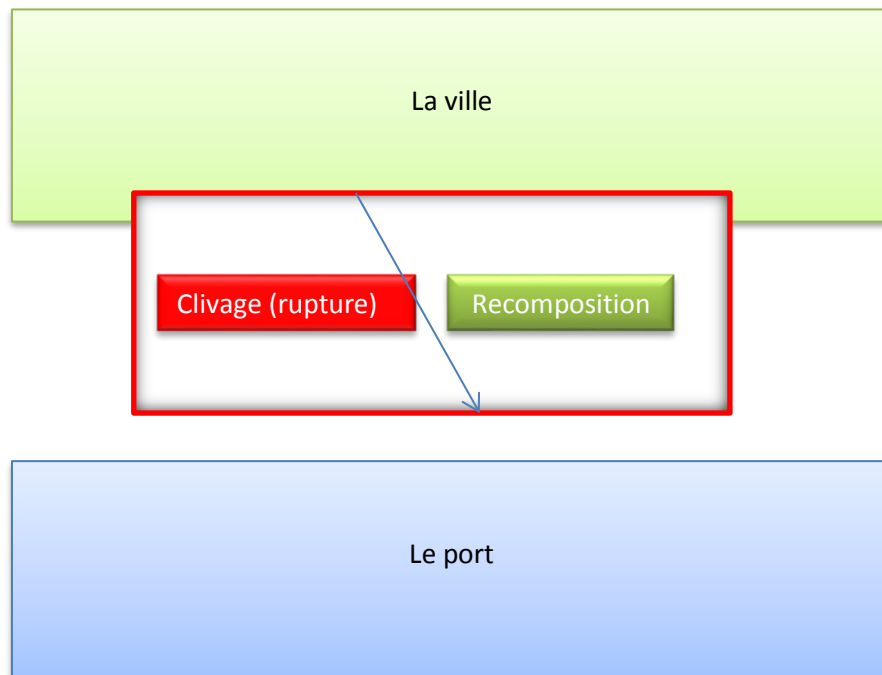
ZET : Zones d'Expansion Touristique

INTRODUCTION :

L'abandon des anciens territoires portuaires au profit des nouveaux sites, est appelé **le Délaissement** par les spécialistes de la question comme Baudouin, Bird, Collin, Charlier, Chaline, Ducruet, Hayuth, Hoyle, Vigarié,... . Ce phénomène constitue une phase importante dans les mutations des rapports ville-port, car comme conséquence, il sera suivi par des opérations de réaménagement également appelées '**la reconquête**' qui vise à **une Recomposition ville/port**, et qui vient comme réponse à **la rupture** fissurée par le **Clivage ville/port** depuis le 19^e siècle. De nouvelles perspectives s'ouvrent pour la ville portuaire qui va connaître un nouveau bouleversement, mais cette fois-ci il se fera et depuis bien longtemps, au profit de la ville et de la fonction urbaine.

L'activité portuaire qui avait du mal à cohabiter avec la fonction urbaine sur le même territoire, s'est résiliée en fin de compte de son espace, un espace doté d'un potentiel

précieux, qui va faire l'objet d'un réaménagement depuis les années 50 avec les villes Nord-Américaines comme Boston, Baltimore, San Francisco,... Ce qui va permettre à la ville portuaire d'exploiter une nouvelle jeunesse, d'affirmer son identité, de se relier à la mer, et de trouver une nouvelle fonction tendue vers le tertiaire ce qui lui va permettre une nouvelle place mondiale de plus en plus émergente.




Les stratégies de redéveloppement des espaces de liaison ville port :

01-Intégrer les espaces :

Objectif 1 : Respecter les accès aux espaces portuaires :

- **Redéfinir les plans de déplacement urbain et portuaire** : cette réflexion portera simultanément sur les flux de personnes et de marchandises et concernera tous les modes de transport.
- **Evaluer les incompatibilités et prévenir les aménagements irréversibles** : des implantations de logements ou des comblements de bassins peuvent constituer des stratégies irréversibles obérant pour le future la totalité ou une partie des activités portuaire existantes.
- **Faire des nouvelles dessertes une opportunité pour se doter de nouveaux espaces**

- 
-
- **Objectif 2 : soigner l'accessibilité des sites d'interface ville port**
 - **S'appuyer sur la trame existante et la compléter :** prolongement de la trame des dessertes existantes (routière, ferroviaire) vers le territoire ville-port en développement est un moyen d'intégrer ces sites à la structure urbaine. Elle devra être complétée le plus souvent par la réalisation de nouvelle connexion pour contribuer au désenclavement physique du site : accès piétons, vélos ,tramway ,bus,...ect.
 - **Etre attentif aux liaisons vers les terminaux passagers :** les terminaux passagers peuvent être des constructions totalement nouvelles ou être aménagés dans des bâtiments portuaires réaffectés. Mais entre deux sites d'implantation possibles sur le plan nautique, priorité sera donnée à celui offrant les meilleurs accès au centre – ville : distance cheminement piétons sécurisé, aménagement paysagé, etc.

-

02-Intégrer la dimension urbaine :

Objectif 1 : traiter le port comme un espace urbain

- **Jouer la carte de la qualité architecturale :** la recherche d'une architecture de qualité pour des bâtiments portuaires nouveaux ou réutilisés sera préférée à une simple architecture utilitaire et uniquement fonctionnelle.
- **-Soigner le traitement des éléments de séparation :** au même titre que pour le mobilier urbain ,un traitement architectural sera porté au mobilier portuaire tel que les barrières qui pour des raison de sécurité, limitent les accès à certaines zone portuaire.

Objectif2 : rendre le port visible

Combiner réduction de la nuisance potentielle du port et ouverture visuelle sur l'eau et le port : la hauteur , la volumétrie et l'orientation des batiments, les parcs urbains et les espaces publics ouvert... sont autant d'élément sur lesquels intervenir pour optimiser l'intégration des sites d'interface ville-port avec le contexte urbain immédiat.

Objectif3 : Exploiter tout le potentiel de l'eau

- -Faire de la voie d'eau un outil de transition douce
- -Partager l'usage de l'eau
- -Favoriser les déplacements de la population par voie d'eau
- -Déplacer ville vers le port... sur l'eau



- **3- Intégrer les fonctions :**

- **Objectif1 : organiser et tirer profit de la mixité :**

- -Utiliser toutes les solutions techniques et rechercher l'innovation
- -Structurer des clusters maritimes, a tous de la complémentarité ville-port
- -Privilégier des terminaux passagers mixtes, associant fonctions urbaines et portuaires :en complément de la fonction portuaire d'accueil des voyageurs, l'aménagement d'un terminal passager peut être l'opportunité pour la ville portuaire de développer des fonctions complémentaires plus urbaines. Cela pourra prendre deux formes :
- Une mixité horizontale qui reposera sur une juxtaposition d'équipements.
- Une mixité verticale qui associera au sein d'un même bâtiment une activité portuaire à un niveau donné, et des fonctions urbaines sur d'autres niveaux.

- **Objectif2 : Jouer sur la flexibilité et ne pas figer les espaces :**

-Faire des usages temporaires un outil de gestion du foncier


- -Adapter l'usage urbain aux contraintes liées aux activités du port
- -Initier les développements des sites d'interface par l'usage temporaire.

- **4-Intégrer l'environnement :**

- **Objectif1 : minorer les impacts réciproques**

- Engager une démarche environnementale proactive
- Travailler sur les zones "tampon" et de transition : compte tenu des contraintes environnementales, la mise en place de zones 'tampon 'entre le front urbain existant ou futur et l'activité portuaire facilitera la cohabitation ville port.ifférentes solutions s'offrent aux partenaires :
- des zones 'tampon' urbaines accueillant des équipements culturels, bureaux culturels...
- Des zones 'tampon'portiares accueillant des équipements portuaire : petite logistique, base des activités de services au navire ,parking fluvial,...
- Des zones 'tampon' verts' tel que de la création d'espaces verts.

- **Objectif2 : communiquer et faire accepter certaine nuisances :**

- 
-
- Porter à la connaissance de toutes les parties prenantes la stratégie environnementale du port
 - Contractualiser l'acceptation de certaines nuisances.

- **5-Intégrer les sociétés :**

- **Objectif : intégrer le port à la vie de la cité :**

- Faire de la symbolique portuaire et du traitement paysager un outil d'appropriation des sites par la population
- Définir une offre touristique globale : le potentiel touristique des villes portuaires dépasse largement seule activité croisière. la mise en œuvre d'une offre touristique global y contribuera. Aux atouts urbains et culturels propres à chaque ville ,elle associera non seulement le patrimoine industrialo-portuaire(musées maritimes)ou océanique 'aquarium'...

2-La structure du contenu du projet urbain :


-Le projet urbain :

Une démarche d'initiative publique qui a pour Object de définir un cadre et une stratégie d'action en vue d'induire des dynamiques urbaines (ou un processus de mutation urbaine) en prenant en compte les logiques des agents et les jeux d'acteurs et en articulant les différents registres d'action aux différentes échelles inférant sur ses conditions de concrétisation

Le projet urbain se construit autour de trois pôles majeurs :

1-Le contenu programmatique :

Consiste à **définir le processus visé dans le temps. le programme n'est d'abord normatif, il tente** canaliser les réflexions sur une stratégie de mise en œuvre visant à enclencher des dynamiques urbaines .cette dernière est considérée dans ses aspects



sociaux et paysagers .ainsi le la << polarité >> d'un quartier comme objectif ne sera pas exprimé en terme d'équipements ou d'aménagements mais en tant que programme englobant plusieurs action (même spatiales). A ce stade , l'ambition urbaine passera par un programme prévisionnel , discutable, ajustable , puis par un programme opérationnel marqué par l'engagement des acteurs . ces opération s' accomplissent dans une mode itératif (va – et vient), qui dans le temps peuvent s'enrichir ou se prévenir certains conjonctures

2-Conception urbaine du projet :

Il s'agit de mettre en œuvre les différentes attentes dans une expression << imagée >> .ainsi , les organisations fonctionnelles , les images urbaines , le paysage vont offrir une première mouture du »produit » final.

3-processus de mis en œuvre :

La faisabilité du projet poursuit également un processus qui vise à inscrire le projet le rendre réel. Cet objectif doit également élaborer sa stratégie pour parvenir à sa réalisation.



Approche méthodologique

*-Chapitre IV : La méthode
systémique.*



Introduction :

Pour tout objet scientifique, le choix d'une méthode se détermine en fonction de la problématique, des objectifs recherchés et de l'éclairage sous lequel le phénomène est étudié.

Ce travail relève dans la première partie les déficiences et dysfonctionnements dans les actions menées en faveur du développement des relations entre la ville et son port et analyser les causes, comprendre que la ville et le port sont des sous-systèmes et les acteurs mis en jeu dans le développement de l'un et de l'autre doivent réfléchir et intervenir en étroite collaboration.

La systémique définition de concept :

Afin d'explorer de façon idéale le phénomène complexe induit par l'interface ville port ,et surtout pour pouvoir l'envisager comme outil, nous avons eu à recours à l'approche systémique.

Pour cela , il faut pouvoir définir la notion de système qui est « un ensemble d'éléments interdépendants tels qu' une modification quelconque de l'un d'entre eux entraîne une modification de tous les autres »(Edmond&Picard,1984)

Le territoire étant reconnu comme tel, l'approche la plus adaptée pour son étude, est l'analyse systémique. Cette dernière est une « discipline qui regroupe les démarches théorique ,pratique et méthodologique, relatives à l'étude de ce qui est reconnu comme trop complexe pour pouvoir être abordé de façon réductionniste » .(Donnadieu &Karsky,2002).

Elle est aussi considérée comme une démarche scientifique qui repose sur l'analyse des relations qu'entretient un élément dans un contexte donné.il s'agit d'observer un objet impliqué dans un réseau relationnel (un système)et non une entité isolée.(Edmon&Picard).

Cette approche a le mérite de surpasser les problèmes de cloisonnement des disciplines dus à l'approche analytique dépassée par la complexité des domaines de pensée actuels. Ainsi que l'explique si bien Joël de Rosnay : « il n'y a aucun point commun entre l'écologie, le système économique , la cellule d'un point de vue biologique et la ville si l'on considère tout cela d'un point de vue analytique »(De Rosney,1975).

A cela,DeRosnay imagine un outil pas comme les autres qu'il nomme « microscope »(voir figure 4).un instrument symbolique , »fait d'un ensemble de méthodes et

de technique empruntées à des disciplines très différents »qui servirait à observer la nature dans sa totalité, évitant les risques d'atomisation comme le ferait une observation de l'infiniment petit à travers le microscope, et de l'infiniment grand à travers le télescope (De Rosnay, 1975).

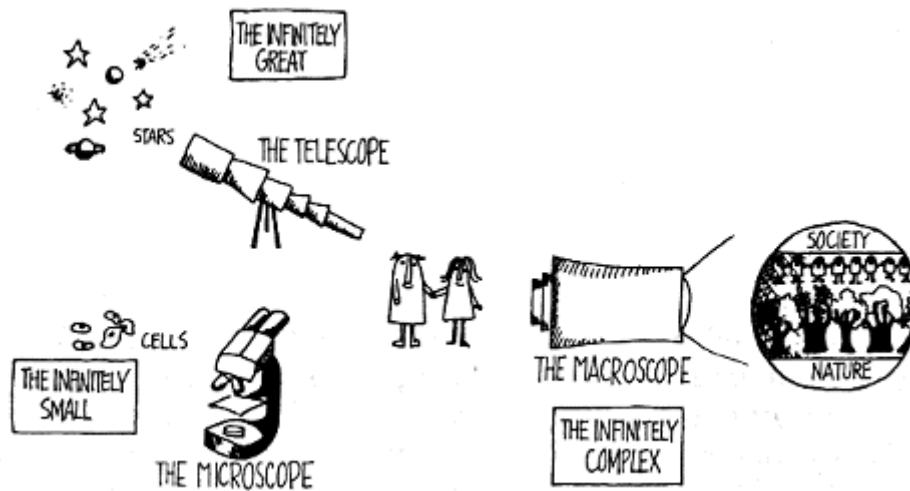


Figure 09 : Le modèle du macroscope de Joël de Rosnay.

On comprend donc que l'approche analytique est ce qu'il y'a de plus classique dans la démarche intellectuelle depuis Aristote, mais son problème est qu'elle n'est efficace que dans l'isolement, que lorsqu'elle se concentre sur certains éléments du problème en défaveurs des autres.

Une comparaison, quelque peu caricaturale, faite par De Rosnay des approches analytiques et systémiques fait bien ressortir les aspects qui lui distinguent. (voir tableau 1).

Les approches analytiques et systémiques sont fondées sur des principes épistémologiques différents, et préconisent des façons différentes de percevoir la réalité. Chacun utilise une méthodologie qui lui est propre et aborde l'étude d'ensemble possédant des niveaux de complexité divers.

L'approche systémique ne travaille que par la modification d'une variable à la fois, donc elle ne peut gérer que des interactions faibles et linéaires elle conduit finalement à une approche par discipline.



Les principes concepts de la systémique :

L'approche systémique possède, quant à elle, ses propres caractéristiques comme sa structuration, sa mobilité, et sa fonctionnalité. Ainsi pour arriver à la maîtrise de la complexité, nous devons passer par 4 concepts principaux : la complexité, la globalité, l'interaction et enfin le système.

Le système : notre thème d'étude est unique, original ; composé de deux systèmes différents on les appelle des sous-systèmes.

La complexité : le thème « interface ville-port » est un sujet présente une confusion puisque il touche deux variantes de système le premier urbain et le deuxième portuaire ; ce dernier augmente le caractère de complexité car il se trouve dans la zone de littoral qui est frappé par la réglementation.

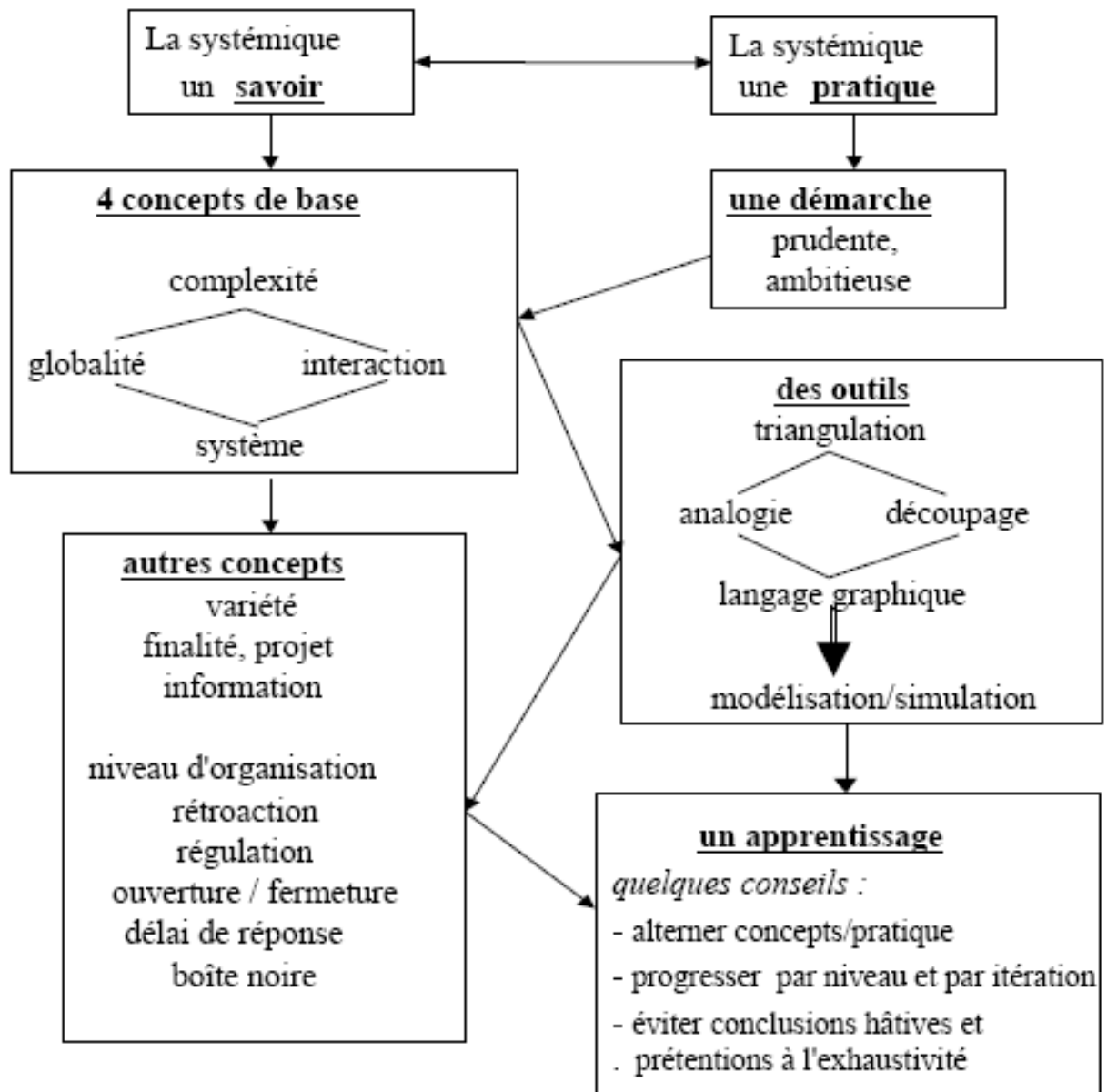
La globalité : car elle conduit à prendre l'étude de système dans son globalité : prendre en compte plus de variables (sociales, techniques, environnements,), devrait fonctionner en ensemble.

L'interaction : deux systèmes fonctionnent l'un dépendent de l'autre : l'action de mer, l'action de port, l'action urbaine.

La Comparaison des approches analytiques et systémiques :

Approche analytique	Approche systémique
Isole : se concentre sur les éléments.	Relie : se concentre sur les interactions entre les éléments.
Considère la nature des interactions.	Considère les effets des interactions.
S'appuie sur la précision des détails.	S'appuie sur la perception globale.
Modifie une variable à la fois.	Modifie des groupes de variables simultanément.
Indépendante de la durée : les phénomènes considérés sont réversibles.	Intègre la durée et l'irréversibilité.
La validation des faits se réalise par la preuve expérimentale dans le cadre d'une théorie.	La validation des faits se réalise par comparaison du fonctionnement du modèle avec la réalité.
Modèles précis et détaillés, mais difficilement utilisables dans l'action (exemple : modèles économétriques).	Modèles insuffisamment rigoureux pour servir de base aux connaissances, mais utilisables dans la décision et l'action (exemple : modèles du Club de Rome).
Approche efficace lorsque les interactions sont linéaires et faibles.	Approche efficace lorsque les interactions sont non linéaires et fortes.
Conduit à un enseignement par discipline (juxta-disciplinaire).	Conduit à un enseignement pluridisciplinaire.
Conduit à une action programmée dans son détail.	Conduit à une action par objectifs.
Connaissance des détails, buts mal définis.	Connaissance des buts, détails flous.

Figure10 tableau de comparaison des approches



Autre concept :

Les éléments : stable (tel que la mer, les voies ..), dynamique (élément temporaire ; tel que le passage des bateaux et navires..)

Les finalités : c'est le but (la finalité de la ville est de s'adapter aux évolutions technologiques et au mode de vie et aux aspirations de ses habitants). (le but de port

L'analyse systémique remet en question la base même du déterminisme à travers la causalité linéaire. Ainsi si, dans une vision classique, l'on considère que chaque action provoque une

réaction qui elle-même provoque une autre action (voir figure 5), cet effet s'accroît avec le temps linéairement. Or il est autrement selon les systémiciens.

La causalité linéaire:

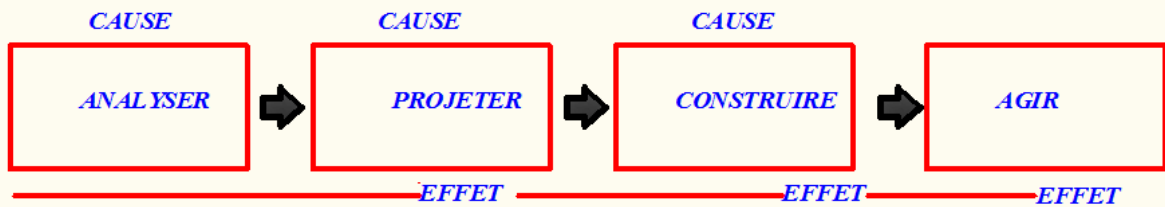


Figure 11 : la causalité linéaire

« La genèse même de chaque élément s'explique à partir de l'existence et de la genèse des autres éléments » (Barel, 1977) devenant par le même cas éléments interdépendants tels qu'une modification quelconque de l'un d'entre eux entraîne une modification de tous les autres. Ils ne valent rien les autres, donc le tout est plus que la somme de ses parties.

Cependant, une nouvelle perception de la causalité est née avec les courants de la cybernétique¹⁵, se concentrant sur les interactions entre les éléments du système et non pas sur les éléments eux-mêmes.

A ce moment, nous pouvons penser que les variables peuvent être nombreuses dans un système qui plus est complexe, cela pourrait induire un effacement des particularités au profit d'une vision globale et globalisante. Or c'est bien dans cette approche globale que nous pouvons cerner les liens de causalités au sein du système en les traitant comme une source d'information.

Pour revenir à ce qui nous intéresse dans ce travail, c'est l'intérêt majeur de l'application de l'approche systémique qui réside dans le fait qui est à la fois dynamique ; (conduit à considérer la ville comme un système d'action) et globale que nous avons déjà indiqué précédemment.

Nous devons dépasser le **postulat** que l'apparence d'interface ville-port est le jeu simplifié d'une cause et d'un effet pour éviter les approches cloisonnées induites par la

¹⁵ Discipline scientifique considérée à l'origine de l'approche systémique.

dynamique de la pluridisciplinaire est qui n'est, en réalité, qu'une manière de dissocier les points de vue en amont afin de les confronter, voir les entrechoquer, en aval.

C'est bien cela qui arrive quand urbanistes, sociologues, Architectes ou économistes essayent d'aborder dans un simulacre d'équipe pluridisciplinaire les questions de la ville-port. Sans oublier l'intervention des mouvements associatifs de natures et d'obédiences idéologique ou politiques différentes.

Dans la ville-port, certaines causes produisent parlons des effets qui deviennent eux-même des causes pour d'autres effets car si l'homme influe sur son environnement, son environnement influe aussi sur lui comme sur d'autres individus.

La relation entre trames viaire et dynamique de la ville par exemple peut se trouver dans la relation causale entre essor économique et composante sociale ; n'est-ce pas le phénomène courant dans les années 90 de la ruralisation des villes ou les tracés des coopératives anarchiques ? Pour en revenir au système et aux relations entre les composantes, nous nous retrouvons ainsi avec un tracé circulaire à la place d'un tracé linéaire (voire Figure 7), où l'action sur la ville ne se limite pas à l'apparition de réponses épidermiques. Ces réponses entraînent à coup sûr des mouvements de concertation autour de l'action première, par exemple une décision communale pour les horaires d'ouvertures de lieux publics, qui entraîne des corrections sur les actions premières.

Boucle de causalité; "de rétroaction", élément de base:

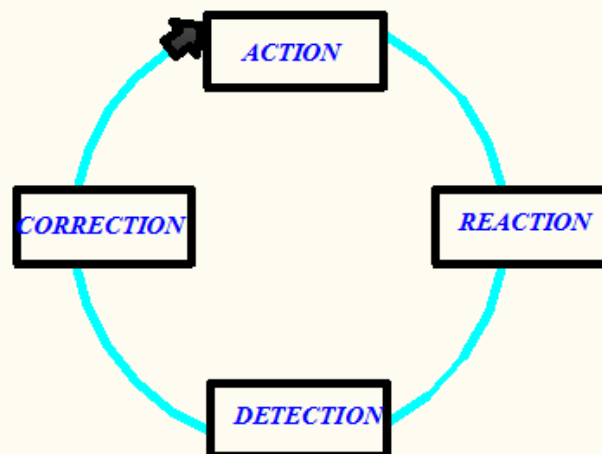



Figure12 :la boucle de causalité

Il s'agit alors d'une boucle de rétroaction qui évolue ou régresse (on dira alors rétroaction positive ou négative), par exemple l'augmentation des cycles de réaction peut entraîner à un



moment la rupture du système, ou alors l'atténuation peut entraîner une idée de satisfaction générale.

En parallèle de l'approche systémique, l'application de l'approche historique est indispensable pour pouvoir comprendre l'évolution du rapport ville-port, l'approche historique nous permettra de mieux comprendre les relations qu'entretenait la ville avec son port à travers le temps et les différentes périodes de son évolution .

De plus le système ville port étant un objet complexe, il communique sans interruption avec son environnement, ceci veut dire donc que la causalité circulaire ne se limite pas simplement à un cercle formé par ses composants isolés et engagés dans une dynamique interne. Dans la majorité des cas, c'est plusieurs boucles qui se complètent entre elles constituant ainsi toute la complexité du système. Appelée aussi boucle de rétroaction, l'effet peut être différent selon le domaine d'application:

Positive : accentue les phénomènes, favorise l'évolution et le changement

Négative : amortit les phénomènes, favorise les habitudes. L'autoprotection et la stabilité du système

Ça sera alors un outil interdisciplinaire qui garantit l'homéostasie¹⁶ permettant donc d'avoir une vision holistique, pour ensuite pouvoir scénariser ensuite de façon euristique.

Sans oublier la propension de la boucle de rétroaction à générer des réalités émergentes qui constituent des sortes de bifurcations entre les constituants de la boucle d'origine et le moment de l'apparition d'une seconde boucle liée par un phénomène ou une réaction particulière. Par exemple une ville qui devient attractive subira l'afflux de nouveaux usagers et aura tendance à croître devenant encore plus attractive, pour stabiliser le système, une propriété émergente fera surface comme offrir un nouveau pôle ou en restreindre l'accès. Cette nouvelle polarité ou l'exclusivité d'accès entraînera alors une nouvelle boucle de causalités.

¹⁶ L'homéostasie est la capacité que possède un système à s'équilibrer lui-même, il s'agit d'une autorégulation.

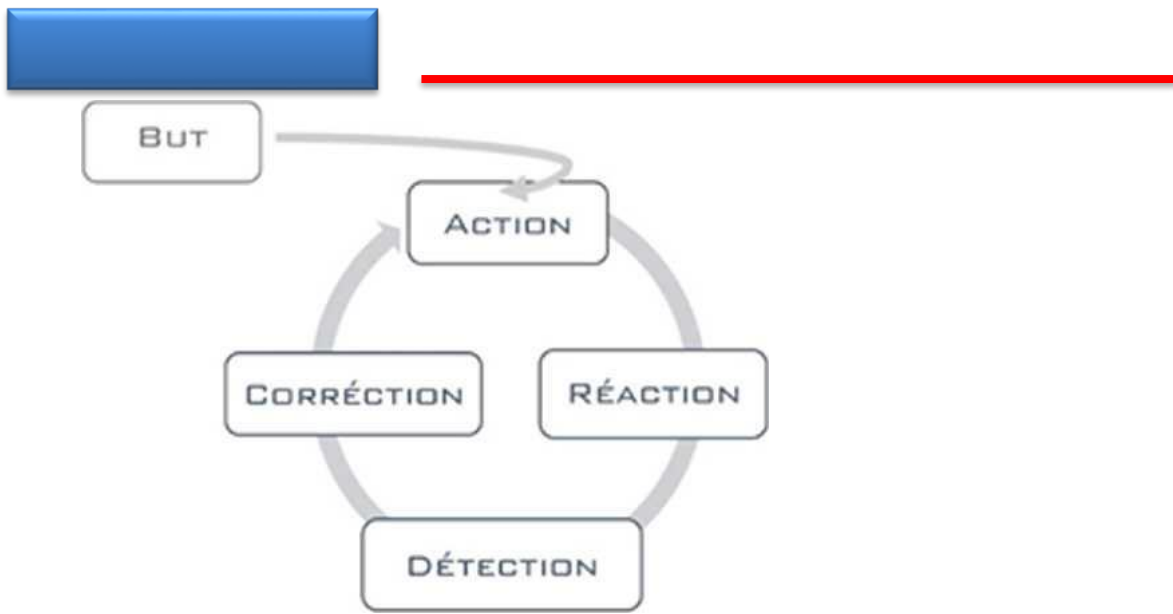


Figure13 :Principe de propriété émergente.



Approche thématique

-Chapitre V : Des études de cas à travers le monde.

- **Exemple thématique 01**
- **Le Havre, ville ouverte sur la mer :**
- **Présentation:**

Le port du Havre est un grand port maritime français de commerce et de passagers (liaison vers l'Angleterre). C'est aussi un port de plaisance et de pêche sur la Manche

- **Situation :**

Situé au Havre, en Seine-Maritime, et s'étendant sur plusieurs communes à l'est de l'estuaire de la Seine,



Figure14 : la situation de havre

Problématique :

La Ville du Havre a engagé 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.

Dans le cadre de ce programme européen HANSE-PASSAGE la Ville du Havre est, depuis 2005, à la tête d'un réseau de villes portuaires appelé « Faire la Ville avec le Port » ou « Plan the City with »



Figure15 :Les installations portuaires havraises



Figure 16 :Les installations portuaires havraises au terme du projet Port 2000

- **L'aménagement d'interface ville –port :**

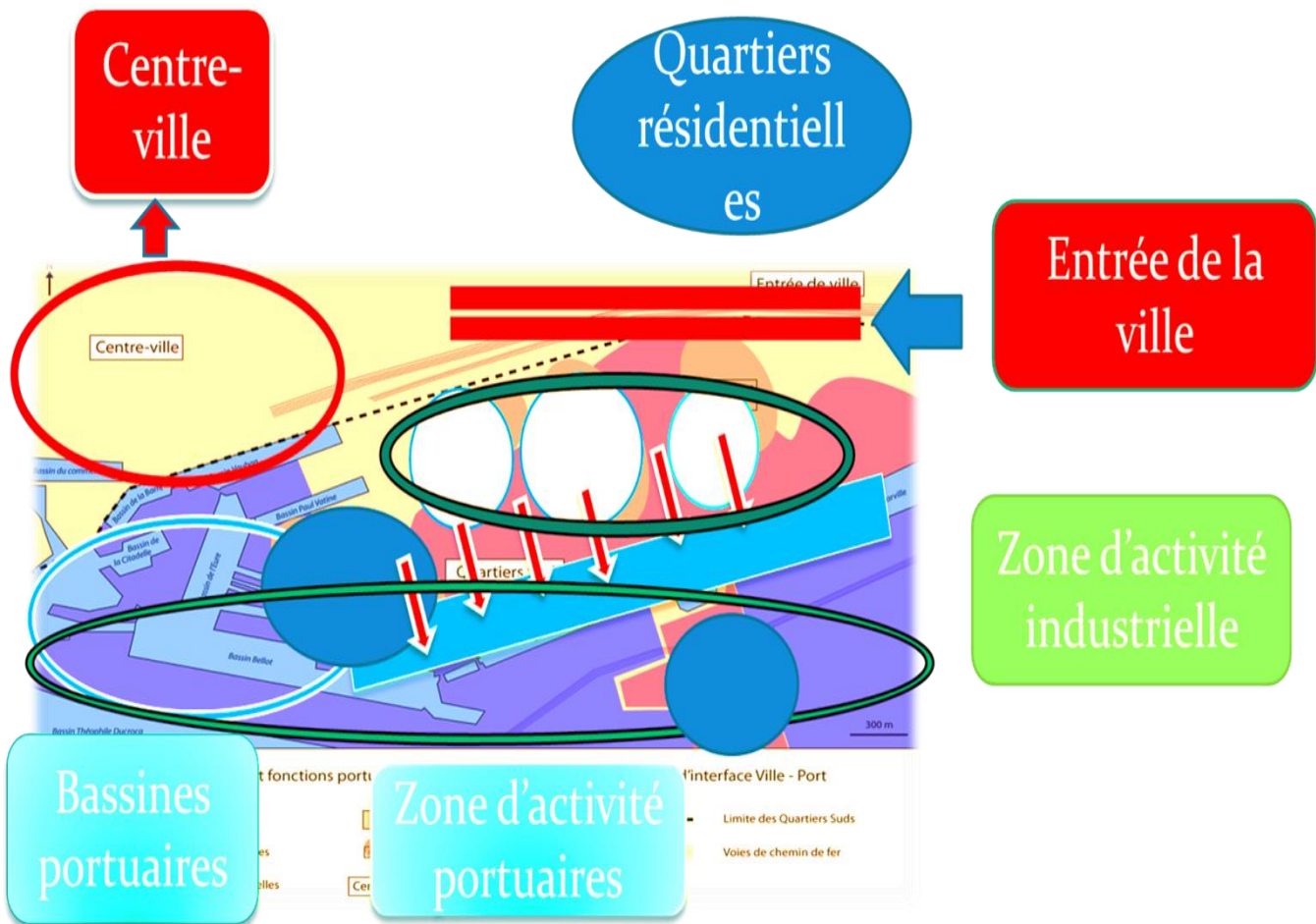
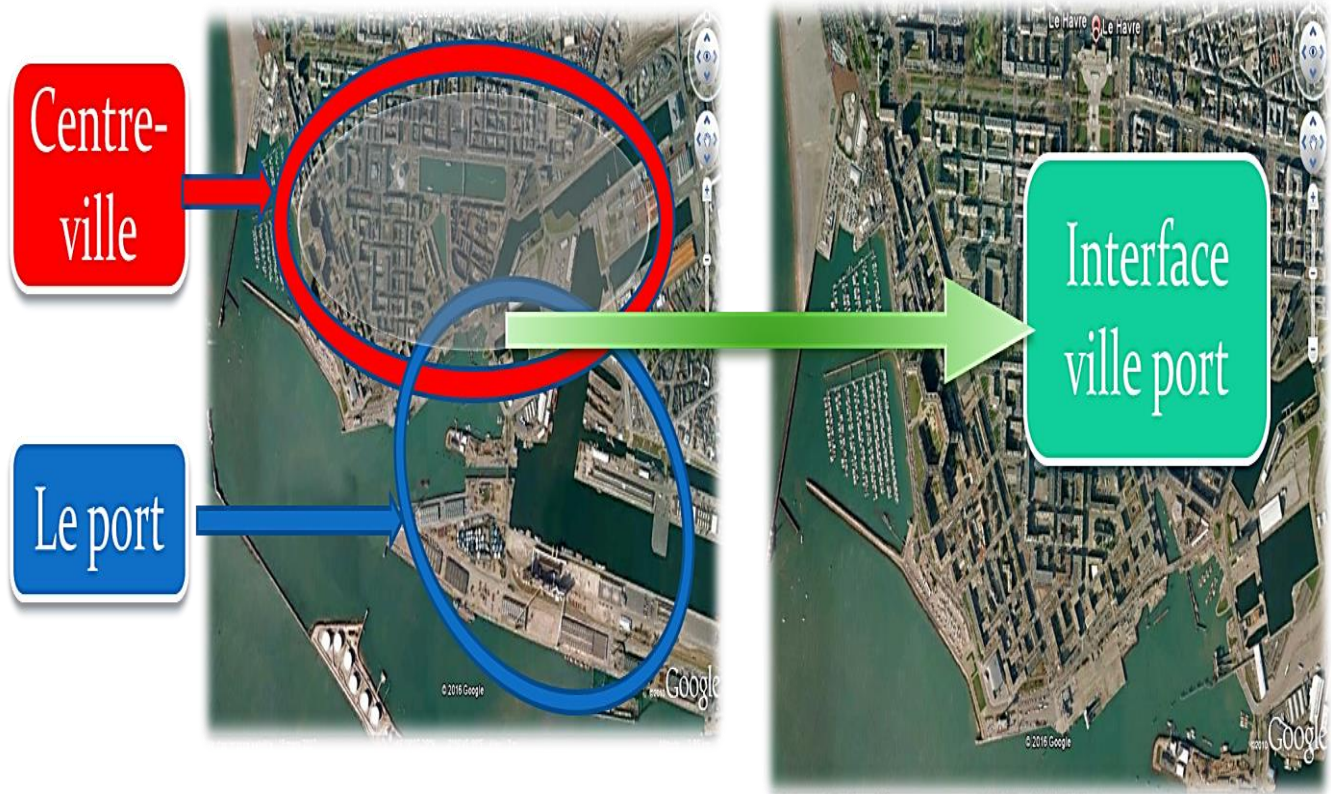


Figure17 :les zones d'aménagement

Les stratégies de redéveloppement des espaces de liaison ville-port :

- respecter les accès aux espaces portuaires
- soigner l'accessibilité des sites d'interface ville-port
- traiter le port comme un espace urbain
- rendre le port visible
- exploiter tout le potentiel de l'eau
- **Synthèse:**

Dans cet exemple précédent, nous avons évoqué des projets urbains, des stratégies des politiques de gestion et des événements déclencheurs de modernisation qui ont abouti tous à une réouverture de la ville sur la mer.

- **Exemple thématique 02**
- **Le projet Euro-méditerranéen de Marseille :**
- **Situation :**

Le projet se situe à Marseille qui est au sud-est de la France donnant sur la mer Méditerranée, il se décompose en deux phases principales qui correspondent à deux temps importants de l'évolution de la ville

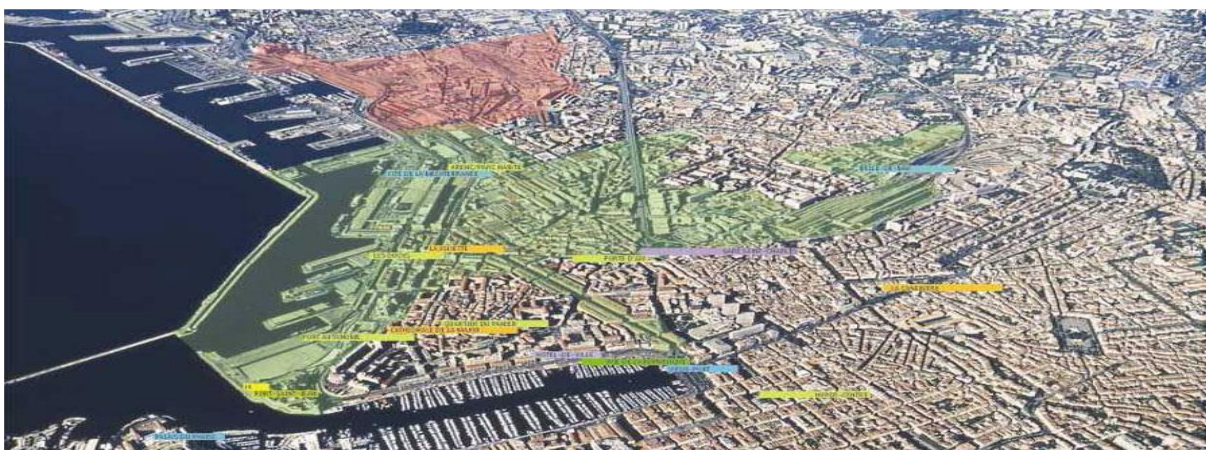


Figure19:situation de projet euro-méditerranéen

- **Problématique :**

· Déséquilibre et l'absence de liaison entre le tissu urbain et la zone portuaire

- Une interface mal traité entre la ville et le port.
- Manque d'attractivité et la mixité sociale et fonctionnelle dans cette zone dégradée
- Insuffisance des espaces publics de qualité
- Manque de révision dans le maillage des voies de circulation
- Absence de variation dans les modes de transports

Comment rendre Marseille une ville d'affaire de dimension internationale?

- **Le programme urbain :**

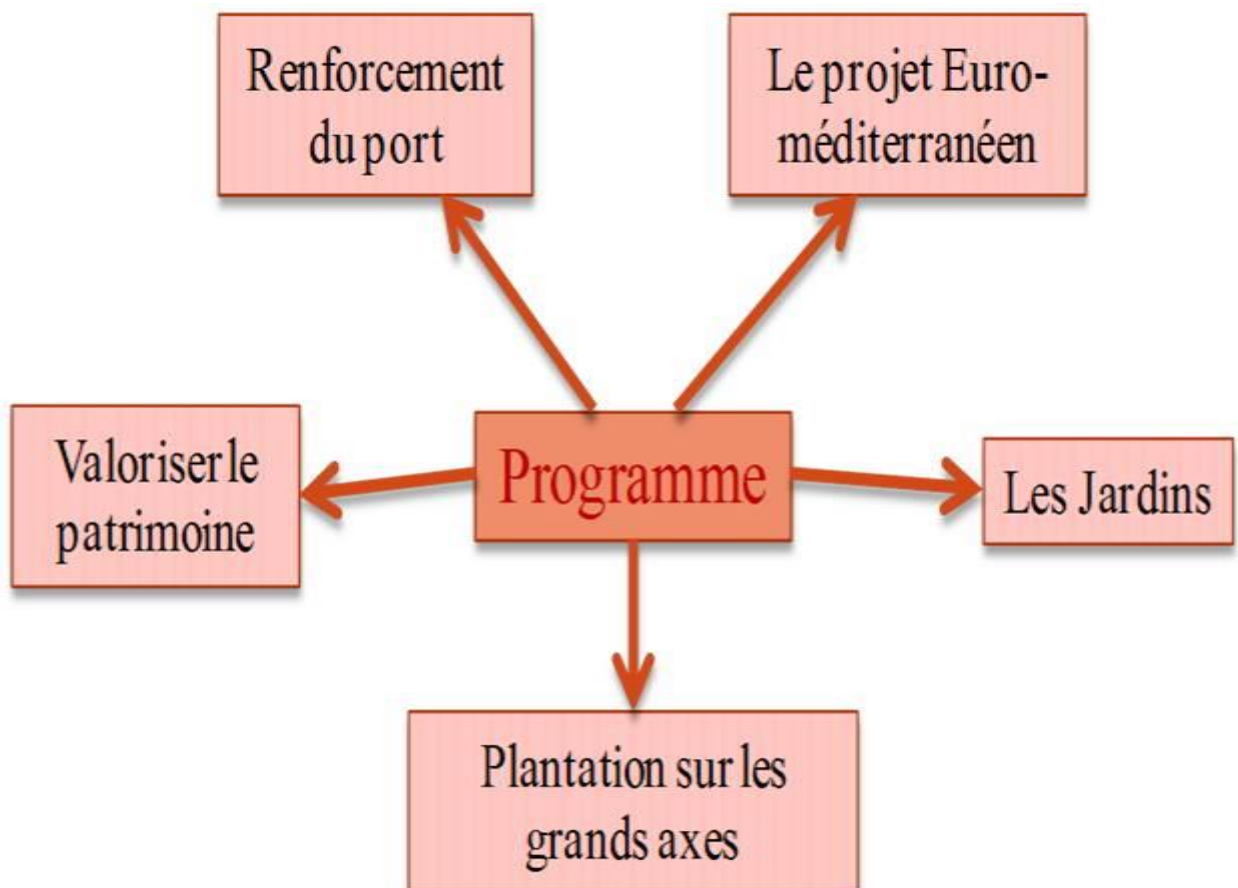


Figure 20 :la programmation de la zone

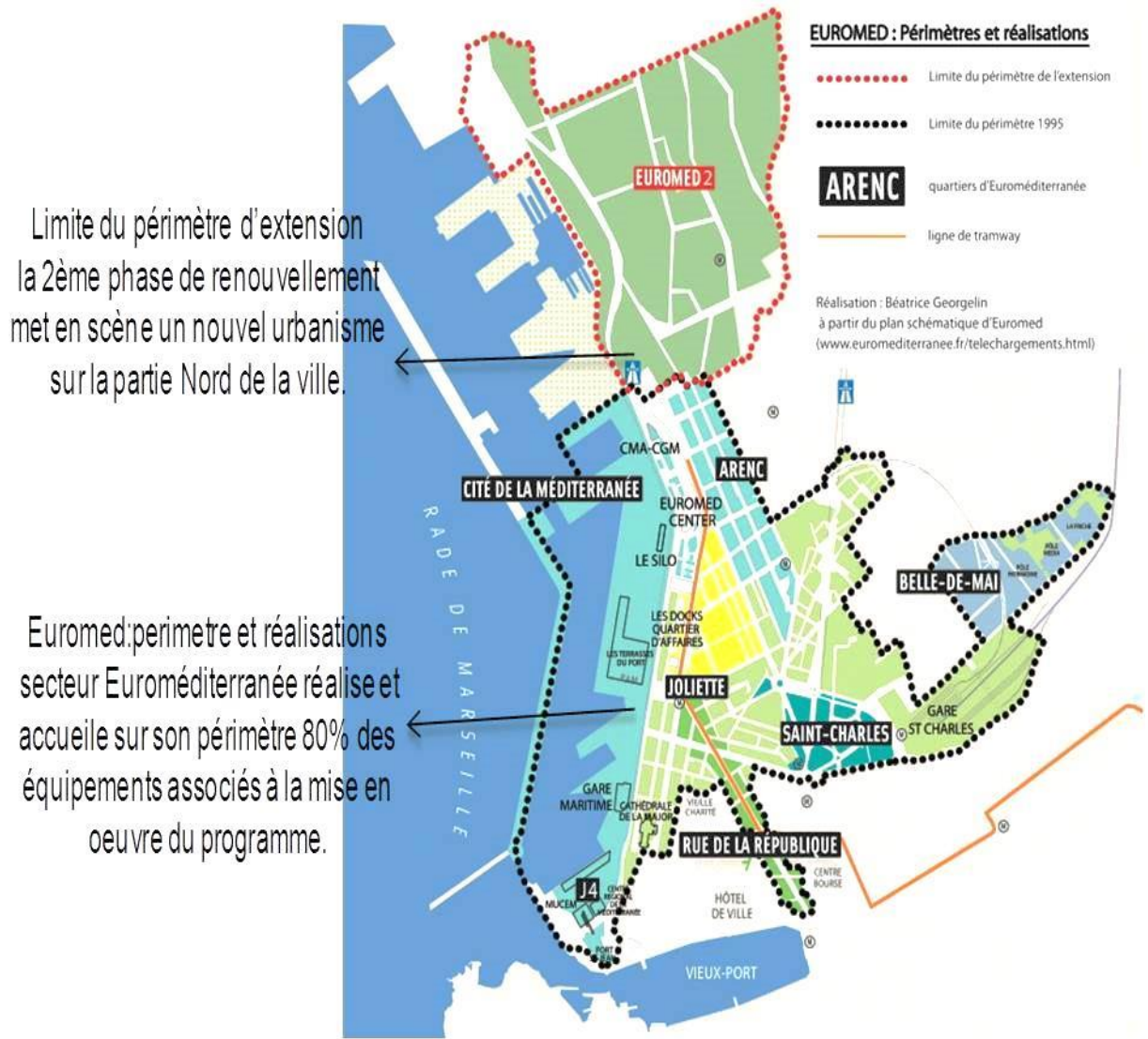


Figure21 :les actions d'interventions

Synthèse :

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

- D'une part historique en créant un cadre résidentiel attractif qui améliore la vie quotidienne des habitants en renouvelant le plaisir de vivre en ville.
- D'autre part urbain apaisé en associant plus d'espaces piétonniers, publics et de loisirs de qualité, et une vie de quartier animée par la création des pôles de d'animation ainsi assure la mixité fonctionnelle.

- **Exemple thématique 03**

- **Marina de Casablanca :**

- **Situation :**

- Le projet est situé dans la région de Casablanca de Maroc au front de la mer par une implantation exceptionnelle à proximité du port de Casablanca et de la Grande Mosquée Hassan II jusqu'au bassin de plaisance



Figure22 :situation de projet

- **présentation du port :**

La marina est un projet structurant et intégré dans le plan d'aménagement de la côte. Son nom de code est: «Requalification du centre historique de Casablanca». Il vise à créer un pôle d'animation touristique et culturelle allant de la mosquée Hassan II jusqu'au port de plaisance. Ce méga projet à travers lequel le Maroc ambitionne de se positionner comme une destination incontournable de tourisme de croisière, s'étend sur une superficie de 24 hectares.

Pourquoi architectural :

Pourquoi Marina ?

Le «projet marina de Casablanca - le port" une étape importante dans le processus de transformation des chiffres de capital économique doit être ajouté à d'autres projets d'intérêt à l'infrastructure, qui a été lancée pour promouvoir l'influence économique, sociale et culturelle de la capitale économique du royaume



La ville ; Médina



• Programme :

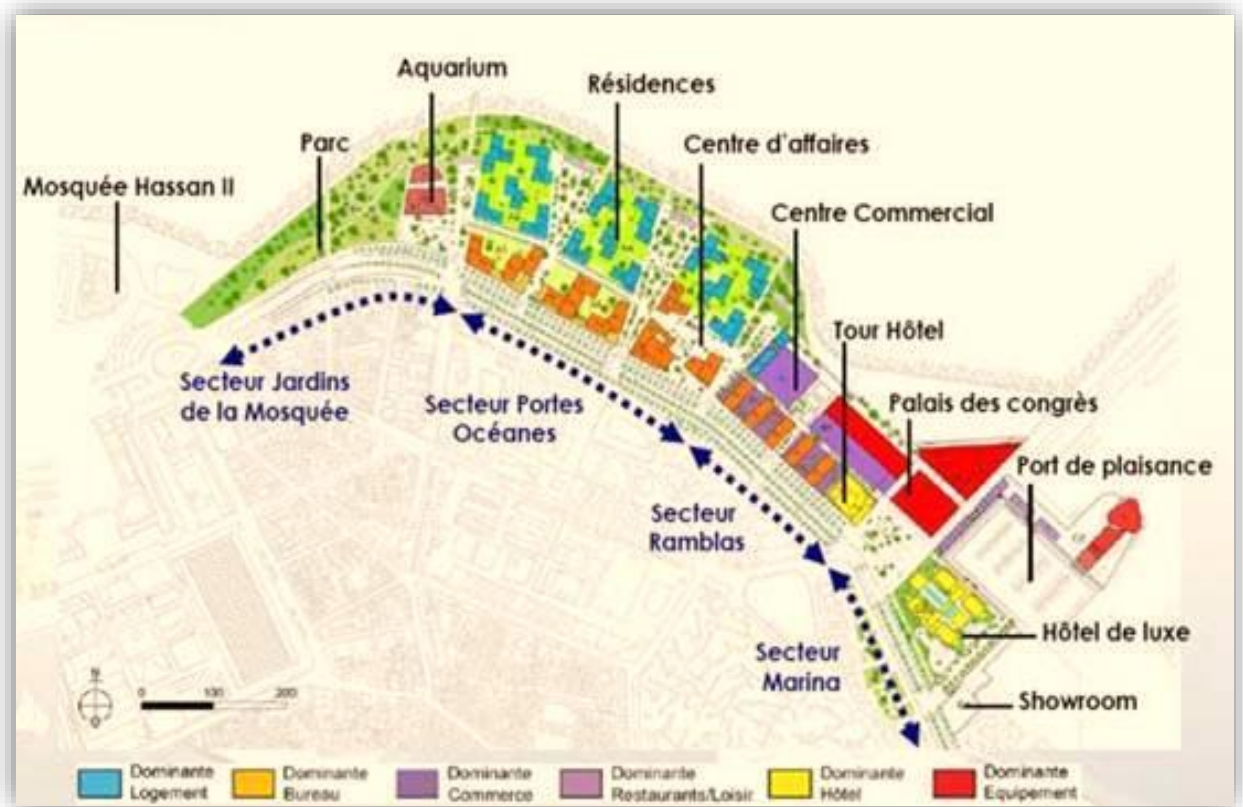
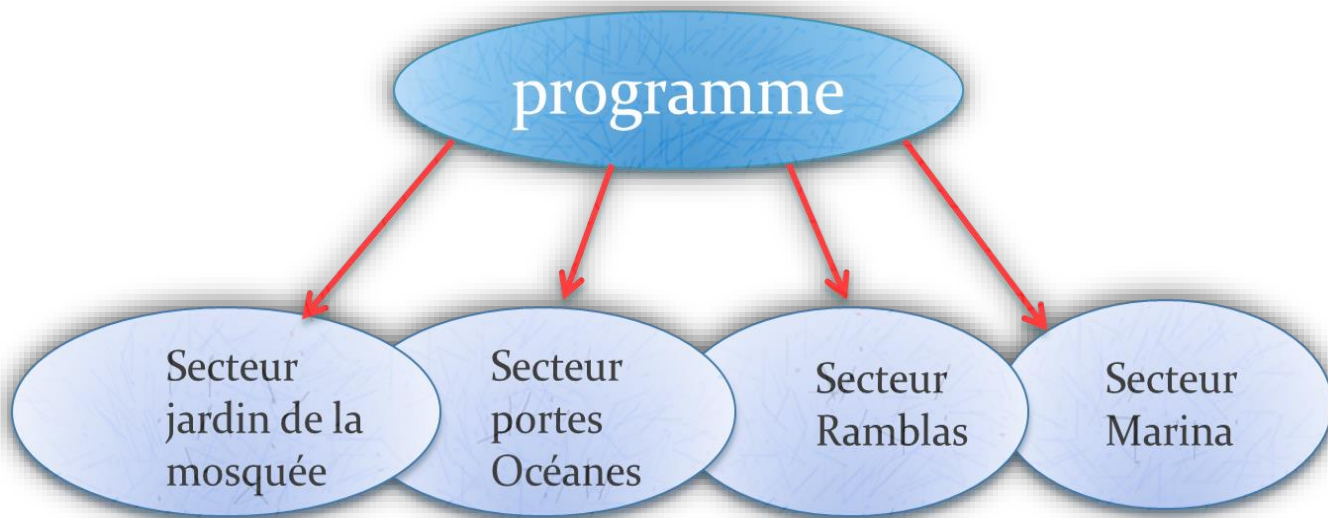


Figure23 :les différents secteurs de la zone

Promenade de projet :

“Promenade de projet”

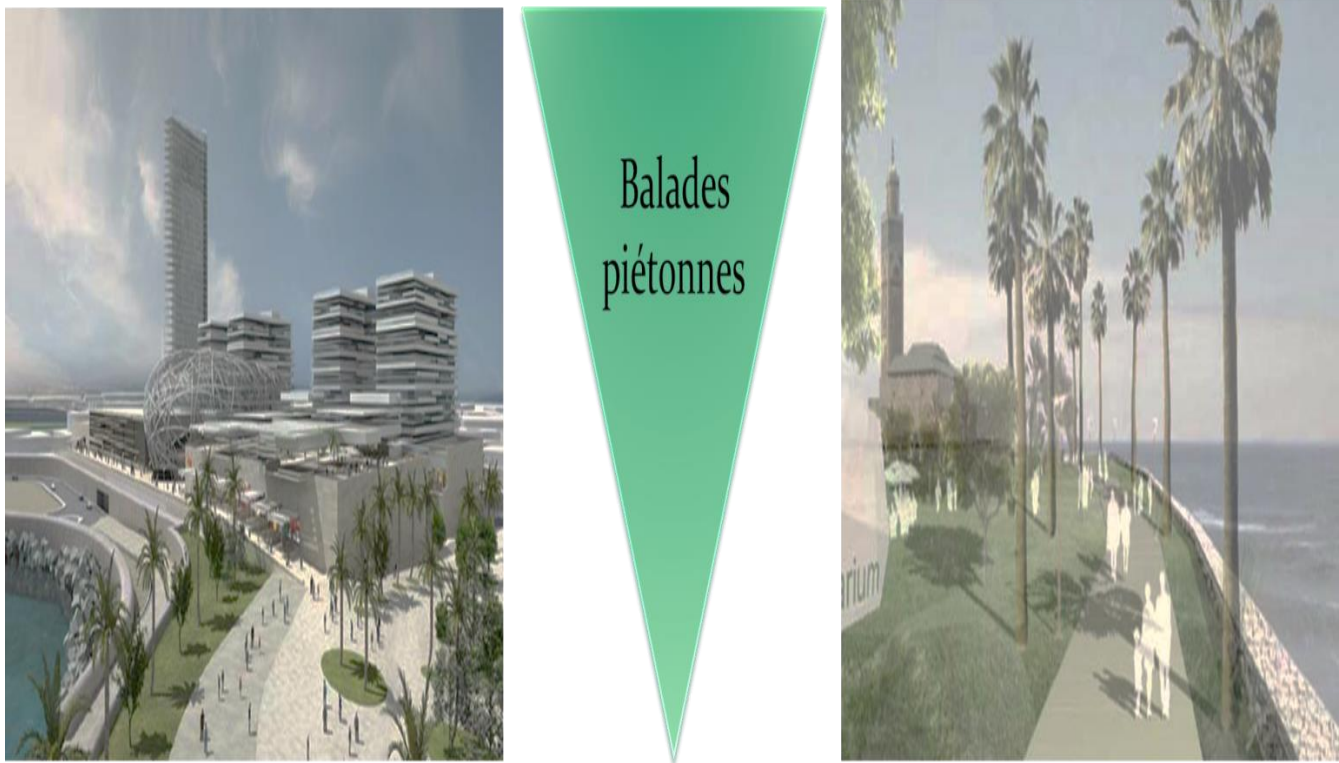


Figure24 : la promenade

- **Synthèse:**

Casablanca Marina s’inscrit dans une véritable dimension environnementale et citoyenne. Ainsi, le concept d’aménagement se base sur une vocation verte affirmée puisque les deux tiers de l’assiette foncière du projet sont consacrés aux espaces verts et aux promenades piétonnes qui s’étalent sur plusieurs kilomètres ; toute la circulation automobile est systématiquement orientée vers les parkings en sous-sols du projet. Le projet dispose également d’une multitude de places publiques ouvertes sur la Mer qui constituent de véritables repères urbains dans la ville. -Trois principales balades piétonnes de plus d'un kilomètre chacune, ont été conçues pour le plaisir des habitants et visiteurs :



- La balade commerciale sur l'Avenue des Almohades,
- La balade commerciale intérieure au Projet qui démarre depuis la Marina et qui débouche sur les jardins de la Mosquée Hassan II, - La balade maritime en front de mer, véritable invitation au ressourcement.



Approche d'application :

-Chapitre VI : Mostaganem ville portuaire : évolution et Caractéristique.

-Chapitre VII : Cas d'application : projection d'un quartier d'affaire et de tourisme au niveau de l'interface portuaire Mostaganemois.

-Chapitre VIII : Les aménagements urbains préconisés.



Introduction :

Les villes-ports subissent, depuis la moitié du XX^e siècle, une période de transformations importantes ayant des répercussions sur leurs dynamiques spatiales et sociales. Jusqu'alors, les villes ports formaient un système où la ville et le port étaient imbriqués. Ils faisaient corps. Mais divers facteurs sont venus modifier ce système organique pour peu à peu causer son Anéantissement, comme le spécialiste (Bonillo, Donzel, Fabre, 1992, p. 9)dit « L'évolution des rapports ville et port peut être comprise comme celle d'un mouvement de longue durée qui va de l'intégration originelle, constitutive de la Cité marchande, à la séparation contemporaine, où la fonction portuaire en vient plus ou moins à s'affranchir de la fonction urbaine. »


Mostaganem, une ville portuaire et comme toutes les villes ports son destin était attaché à celui de son port, d'abord comme comptoir créateur de la ville, point d'échange et d'ouverture sur la Méditerranée 'berceau des civilisations', Le port a gravé l'histoire de la ville et l'a même guidé à travers le temps.

L'histoire du port de Mostaganem est strictement liée à l'histoire de la ville même, un survol historique nous permet d'éclairer les origines de la ville et du port, ses activités et les étapes de son évolution.

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, et d'une mauvaise vitrine maritime.

Ce chapitre du travail met l'accent sur les moments d'histoire de la ville de Mostaganem et son port. Il nous permet indispensable avant de procéder à l'analyse de cas, d'étudier brièvement l'histoire de l'évolution et des dynamique des formes et structures urbaines et portuaire et leur caractéristique.

1-Approche de l'histoire urbaine de Mostaganem :



La ville précoloniale attenante à Oued Ain sefra occupe un site protégé par une topographie élevée. Le quartier de Tidjditt qui abrite des koubbas maqâms et de petites mosquée est considéré comme une ville jumelle plutôt qu'un simple quartier. Il comprend dans sa partie ouest un sous quartier appelé Koudous el medah.

Ville traditionnelle et ville moderne :

Derb Tebbana dénommé el bled sur rive gauche est cerné d'une muraille. Il constitue le noyau de la ville traditionnelle qui abrite plusieurs édifices religieux et administratifs.

La première période d'urbanisation de type militaire 1833_1850 et d'occupation de la ville existante, ce produit par la création de la ville dite moderne initiée en 1855 elle donne naissance de la physionomie urbaine de Mostaganem selon un plan d'alignement des rues ponctué de places et de carrefours.

Une succession de projets a été entamés postérieurement par la construction de l'hôpital militaire et la place d'armes, plantée d'arbres et dont la position centrale regroupe l'église et des bâtiments de deux à cinq niveaux pour usage d'habitation.


L'urbanisme colonial qui pour des raisons militaires s'est implantés à côté du noyau initial a épargné son entité urbaine et architecturale. Les quartiers se sont développés en échiquier autour du centre. Suivant une croissance radioconcentrique ordonnée par les éléments régulateurs que sont le port et l'oued vers le sud-est.

Extension de la ville et nouvelle morphologie urbaine :

Au fur et à mesure que la ville prend forme on observe l'apparition de plusieurs quartiers (la marine la pépinière Beyrouth et Saint Jules) autour du centre colonial.

Durant les dernières années de guerre de libération nationale le pain de Constantin a financé des logements type HLM à la ville Beyrouth et à l'extrémité sud est de la ville les différents tissus européens qui se sont juxtaposés en adoptant en général le même type d'urbanisme définissent les lignes de croissance radioconcentrique de la ville après l'indépendance.

C'est ainsi que l'urbanisation s'est déployée selon trois axes principaux reliant Mostaganem à Oran à l'ouest, Relizane au Sud et Ténès à l'est.



Dès les années 70, une nouvelle trame urbaine intègre une série d'usines industrielles et d'équipements à l'échelle locale et régionale : tribunal, commissariat de police, protection civile et 200 studios pour les étudiants de l'institut de technologie agricole.

Durant la décennie suivante, d'autres programmes d'envergure, planifiés par le plan d'urbanisme directeur (PUD) contribuent foncièrement à la mutation spatiale de la périphérie de Mostaganem.

Au début des années 90, une politique de désengagement progressif de l'État, initiée des procédures d'auto-construction qui traduisent à Mostaganem par l'édification de lotissements et de coopératives immobilières pour les logements individuels et évolutifs.

Des débordements territoriaux de la ville ont conduit à des jonctions avec Kharouba, El hchem Sayda, Mazagran, et Salamandre, considérées comme agglomérations secondaires.

La planification urbaine (PDAU et POS) impulse à l'urbanisation une accélération remarquable. L'observation de la périphérie actuelle montre que cette extension a été facilitée par l'existence de terrain plat le long des axes routiers modifiants ainsi la forme radioconcentrique de Mostaganem en étalement linéaire qui diverge dans trois directions.

Vue générale sur la ville de Mostaganem :


La transformation du paysage urbain de Mostaganem passe par une forme compacte parfaitement liée à celle de l'Oued, à une forme éclatée faite de ruptures et de discontinuités morphologiques.

2. Evolution De Tissu Urbain de Mostaganem :

La ville de Mostaganem vit se succéder nombre de dynasties qui la contrôlèrent et y injectèrent des constructions dont la trace demeure jusqu'à nos jours : les dynasties maghrébines du XI^{ème} siècle qui fondent la ville avec les M'hal, les mérinides qui y construisent la grande mosquée en 1341-42, les turcs qui construisent un fort et renforcent les remparts au XVII^{ème} siècle et enfin les Français en 1833 qui remodelent complètement la ville.

Mostaganem a connu essentiellement 03 phases d'urbanisation:

-Précoloniale : À cette époque la ville était répartie de la manière suivante:



a- le centre occupe par les koulikoros et les turcs sur la rive gauche de l'oued Ain Sefra, groupés autour d'un vieux fort appelé Bordj el Mahal, (Derb et Tobbana).

b- Matamore, quartier presque exclusivement occupé par les Maures, se livrant au commerce des graines.

c- Tigditt au nord qui avait l'aspect d'un faubourg complètement ruiné.

d- et enfin Didjida, située au sud et qui fut appelée par la suite: le village des Citronniers (actuelle elarsa). Cette urbanisation était marquée, par des remparts, les tours (bordjs), les ruelles étroites, les impasses et les maisons basses interdépendantes.

-Coloniale :

C'est la période essentielle et décisive dans l'essence la trace et la configuration structurelle de la ville actuelle. Elle a été marquée au début par l'installation d'un premier pouvoir administratif (préfecture) à la limite du noyau central(DERB).Il y a eu aussi les démolitions des remparts et l'extension hors des enceintes de l'ancienne ville.

- c'est aussi la période de création des promenades, des places, des rues...

-cette phase a connu l'embellissement du port et l'inauguration du chemin de fer et l'aménagement des grands axes (rue Ben Yahia Belkacem (route vers Alger), la rue Mohamed khemisti (route vers Mascara), Avenue ould Belkacem (route vers Oran).

- Post coloniale :

En cette période, et pour diverses raisons (économique, démographique...) la ville a connu une extension rapide et hasardeuse. Cette extension se résume par un étalement et une conquête des périphéries de la ville qui ne sont en fait des terrains agricoles.

Ce mode d'urbanisation a engendré des ZHUN, qui avec le temps ont démontré leurs lacunes. il ne s'agit, en effet que des cités dortoirs, sans identité (image urbaine).

Cette stratégie urbaine (ZHUN), et l'étalement sans perspective durable a engendré un mal d'identité, la création d'un espace continu sans qualité urbaine la mort de l'espace public, et enfin une atteinte à l'environnement et à la flore.

3- Caractéristique et analyse urbaine contemporaine de Mostaganem :



-Présentation de la ville de Mostaganem :

-Situation et limite :

Mostaganem est une ville côtière du nord-ouest algérien situé à 360 Km à l'ouest d'Alger et à 80 Km à l'est d'Oran.

Elle est délimitée à l'est par la wilaya de Chleff, au sud-est la wilaya de Relizane, à l'ouest la wilaya d'Oran, au sud-ouest la wilaya de Mascara et au nord par la mer méditerranéenne.

Elle est composée de dix (10) daïras et de trente-deux (32) communes s'étendent sur une superficie de 2.269 km², avec une population estimée en 2008 à 746.000 habitants.

-Accessibilité :

La route nationale 11 : qui relie Oran à Alger.

La route nationale 23 : qui relie la Wilaya, depuis Mostaganem aux régions situées au sud-est, vers Laghouat, en passant par Relizane et Tiaret.

La route nationale 17 : en direction du sud-ouest, depuis Mostaganem vers Sidi Bel Abbes, et desservant Mascara.

La route nationale 90 : vers l'Est depuis Mostaganem, qui relie la Wilaya à Tiaret et Aïn Skhouna.

Les données physique et naturelle :

Les milieux naturels de la wilaya sont diversifiés et ne diffèrent pas des milieux méditerranéens côtiers avec leurs sensibilités et leurs fragilités ainsi que leurs potentialités indéniables.

- Les reliefs :

Le relief de la wilaya de Mostaganem se subdivise en 04 grandes unités morphologiques :

-Les basses plaines de l'ouest.

- Le plateau de Mostaganem.

- Les zones de montagnes.

-Les plaines de l'est.

Climat :

Mostaganem se caractérise par un climat semi-aride à hiver chaud (bioclimat méditerranéen), sur l'étroite bande côtière, et à hiver tempéré sur le reste de son territoire. La pluviométrie y est irrégulière et la température moyenne (24° c), sauf les 10 à 25 jours en juillet et août, durant lesquels souffle le sirocco.

Données climatiques à Mostaganem.													
mois	jan.	fév.	mar.	avr.	mai	jui.	jui.	aoû.	sep.	oct.	nov.	déc.	année
Température moyenne (°C)	11	12	14	17	19	21	24	25	23	20	16	13	17
Précipitations (mm)	92	72	60	40	35	9	2	3	16	46	76	75	524

Figure25 :Source : Weatherbase, statistiques sur 10 ans

- Potentialité de la ville de Mostaganem :

. Potentialité touristique :

Plusieurs points d'attraction feraient de la wilaya de Mostaganem une des régions les plus touristiques du pays :

Position stratégique : Une position stratégique faisant d'elle un important carrefour pour les échanges économique entre le centre et l'ouest du pays.

Le réseau routier :


Un réseau routier d'une grande importance joue un rôle moteur dans le développement économique de la wilaya en assurant une grande part des échanges

La facilité d'accède :

Les accès aux différentes plages sont aisés à partir de la RN11 et la plupart des réseaux sont proches à l'exception du gaz et du réseau d'assainissement

Potentialité naturelle :

Richesses de la côte maritime :



Les vastes plages alternant avec les falaises rocheuses et les forêts littorales jalonnent la façade maritime de la wilaya. Elles participent à la richesse paysagère et biologique de cette côte méditerranéenne.

La région côtière de la Wilaya se caractérise par une géomorphologie riche en paysage Panoramique.

Les cours d'eau :

Les oueds ont creusé des vallées qui descendent en canyons s'ouvrent sur la mer en formant des vastes plages, des caps et des collines qui dominent les plaines agricoles.

-Les infrastructures de transport de la ville :

Infrastructures ferroviaires :

La ligne Mostaganem / Mohamadia (W. Masacara) d'une longueur de 45 km qui traverse les communes de Fornaka, Aïn Nouissy, Hassi Maméche et Mazagran (fonctionne pas)

La ligne Mostaganem ville / Mostaganem marine d'une longueur de 5 km comporte des embranchements desservants certaines unités économiques pour le transport de marchandise. (Ne Fonctionne pas) .

Infrastructures aéroportuaires :

La Wilaya de Mostaganem ne dispose pas sur son territoire d'un aéroport permettant actuellement d'assurer le transport aérien.

Les liaisons aériennes nationales et Internationales s'effectuent à partir de l'aéroport d'Es Senia, situé à 10km d'Oran et distant de 80 km de Mostaganem

Infrastructures portuaires :

La wilaya est dotée de 03 ports :

Le port de Mostaganem : Sa position géostratégique et ses dessertes le place comme une véritable porte de transit des marchandises destinées aux grandes sociétés étrangères spécialisées dans la recherche et la prospection pétrolière

Le Port de Petit Port : abrite des activités de pêche.

Le Port de Salamandre : au sud de Mostaganem est conçu pour une capacité réservée à 85 unités de petits métiers et 50 unités de plaisanciers.

4-la genèse de port de Mostaganem :

Malgré l'ancienneté de la ville, il n'y avait à Mostaganem qu'une baie entre la pointe de La Salamandre et celle de Kharrouba, représentée par une plage étroite et parsemée de rochers dangereux pour la navigation. Le port aux butins donna son nom à la ville de Mostaganem (mosta et ghanaëm). Ce n'est qu'en 1840 qu'un petit débarcadère en bois fut construit, puis le fut en maçonnerie, ce qui donna l'ancêtre du port actuel. A partir de 1848 et jusqu'en 1882, le port de Mostaganem connut plusieurs transformations qui le menèrent petit à petit à devenir un port au sens plein du terme. En 1890, débutèrent les premiers grands travaux jusqu'en 1904. Après l'indépendance et jusqu'à nos jours, le port de Mostaganem connaît de nombreux travaux et d'autres encore sont en projet, allant avec l'essor de la ville et l'y poussant en même temps.

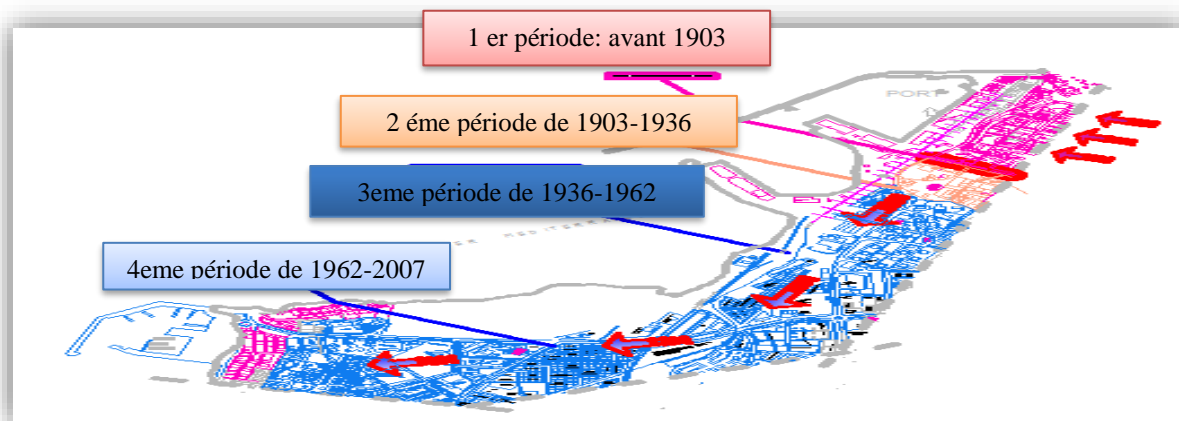


Figure26:Phase 01: EN 1840:On y établi un premier débarcadère en bois, puis en maçonnerie

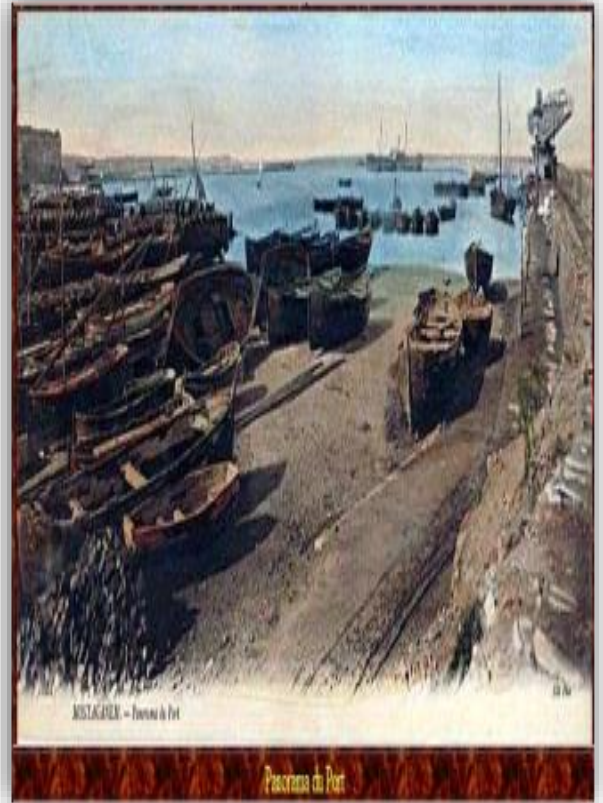


Figure27 : **Phase 02** : EN 1848:Une jetée de 80m de longueur est construite qui atteindra 325m en 1881.

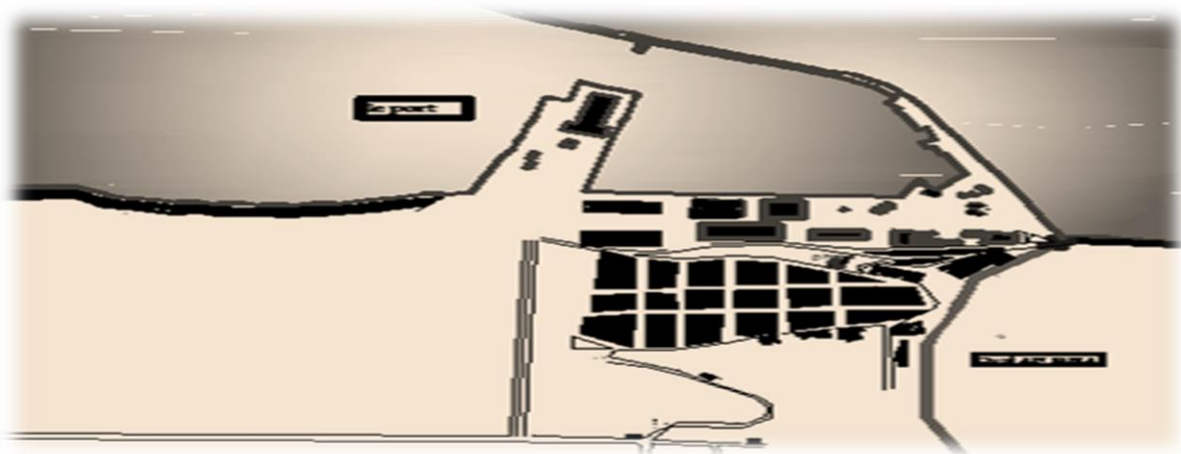
Figure 28:Phase 03 : En 1882:est rédigé le premier projet d'aménagement du port. Les premiers grands travaux débutent en 1890 et s'achèvent en 1904 d'où le 1er bassin du port prit naissance.



Figure 29 :Phase 04 : La jetée Sud-Ouest fût construite en 1941, date à laquelle le 2ème bassin a vu le jour.



Figure30 : Phase 05 : Entre la fin de l'année 1955 et le début de l'année 1959 a été construit



430m de quai au 2èm bassin

5-Port de Mostaganem état actuel et perceptive :

La situation actuelle du port :

La zone portuaire est située à l'est du golf d'Arzew, entre le point de la salamandre (limite ouest) et l'embouchure de la rivière Ain -sefra (limite est). 0 4' 30 " de longitude est et 35 56' de l'attitude nord.

Il est située à 300 km à l'ouest d L Alger et 100 km à l'est d'Oran .il jouit d'une position géographique stratégique et une aire d'influence régionale, du fait même de l'existences de son important réseau routier reliant Mostaganem avec au wilaya d'Oran ,Mascara ,Chleff ,Saïda tissimsilet ,Tiaret et même l Aghwat , sans parler de l'autoroute est ouest a laquelle il sera relier bientôt par une pénétrante.

Les caractéristiques de port :

Le chemin de fer dessert la zone portuaire et relie Mostaganem a la ville de Mohammedia important centre ferroviaire se trouve sur l'axe Alger –Oran ce qui placerait directement le port de Mostaganem avec son hinterland composé de 12 wilayas représentant le quart du nombre totale des wilayas et le tiers de la superficie du pays .ainsi la région de Mostaganem dispose d'atouts économique prometteuses dans les domaines agricole ,maritime industriel et surtout touristique ,ce qui équivaut a viser un rôle principal pôle portuaire de l'ouest Algérien , on compétition avec le port d'Oran.

Les vents : Les statistiques des données de vents existants permettent de distinguer deux secteurs dominants :


1. Le secteur Est à Nord : de mai à Octobre.
2. Le secteur Ouest à Sud-Ouest : de Novembre à avril.

Les vents dont la vitesse est supérieure ou égale à 8m/s sont légèrement plus fréquents pour le secteur NW-SW (11°/°) que pour le secteur N-NE (6 ; 5 °/°).

La force moyenne des vents est de 4 sur l'échelle beau four .

La houle :

Les conditions de houle au large considérées dans cette étude sont tirées des documents et études existants. Elles sont obtenues à partir de l'analyse des données du KNMI et du SSMO. Les résultats des données de houles au large obtenues pour les directions



susceptibles d'être rencontrées au large de Mostaganem ; pour les périodes de retour de 2 ;5 ;10 ;20 ;50 ;100 ans sont données par le tableau suivant .On distingue une prédominance

Une position stratégique :

Grâce à sa position géographique stratégique, le port de Mostaganem est appelé à jouer un rôle prépondérant dans la région, malgré les contraintes physiques (tirant d'eau insuffisant) qui le caractérisent, contraintes qui ont des solutions techniques et qui seront contournées dans des délais assez courts. Le port de Mostaganem est situé à proximité du port pétrolier et gazier d'Arzew, comme il représente la voie la plus courte pour l'acheminement des marchandises à destination des régions pétrolières de Hassi Messaoud, Hassi R'Mel, Hassi Berkine et Haoudj El Hamra. Avec son hinterland composé de 12 wilayas dont la majorité est à vocation agricole, il est aussi à l'avant-garde pour leur approvisionnement en semences et en produits phytosanitaires, tout comme il pourrait se tourner vers l'exportation des produits agricoles, selon les orientations des pouvoirs publics pour promouvoir ce créneau hors-hydrocarbures. Desservi par un réseau ferroviaire et routier important.

Des atouts majeurs : Les autres atouts du port sont représentés par des capacités de stockage couvertes et non couvertes assez importantes, une bonne préservation des marchandises, une évacuation rapide des produits par route, par réseaux ferroviaires et par cabotage national. Une liaison directe à l'hinterland via l'autoroute Est-ouest, des infrastructures et des équipements répondant à toutes les demandes des opérateurs économiques, des cadres confirmés et un personnel qualifié et rodé aux opérations de manutention ainsi que des horaires de travail adaptés aux exigences de chaque opérateurs (24h/24 et 7j/7) plaident aussi pour faire du port de Mostaganem un port aux compétences avérées.

Des capacités d'accueil conséquentes :

Pour prendre en charge les navires qui y accostent pour le déchargement ou le chargement des marchandises, le port de Mostaganem dispose de capacités d'accueil assez importantes, avec des tirants d'eau variant de 6,62 à 8,32 m. Actuellement, deux bassins totalisant un plan d'eau de 30 ha sont mis à la disposition des navires, avec 1830 m de jetée et un accès par le biais de la passe nord-ouest d'une largeur de 100 m pour une profondeur de 12 m. Dix postes à quai commerciaux, dont quatre sont spécialisés (céréales, sucre roux, bitume, vin) accueillent les navires pour le déchargement et le chargement de la marchandise, en plus de 2 postes de servitudes (X et Y) d'une longueur de 80 m chacun. Le port de Mostaganem dispose aussi d'un port de pêche mitoyen au port de commerce, d'une longueur de 130 m,



avec deux appontements de 90 m chacun.

Les zones d'exploitations :

Le port dispose aussi de zones d'exploitations réservées à l'entreposage et au stockage des marchandises diverses. Elles sont constituées de :

Surfaces non couvertes : elles ont une superficie de 69 000 m² dont 65000 à usage commercial.

Surfaces couvertes : composées de 16 docks-magasins d'une superficie totale de 8950 m² dont 5950 à usage commercial.

Parc véhicules : le parc véhicules a une capacité d'accueil de 4500 unités, sur une superficie de 60 000 m².

Parc à conteneurs : d'une surface de 15000 m², il est appelé à connaître une extension pour une plus grande capacité de stockage.

Les quais et les terre-pleins sont desservis par un réseau ferroviaire rénové de 3747 m, reliés à la gare de Mostaganem.

Perspective de développement :


Un projet de gare maritime pour Mostaganem :

La wilaya de Mostaganem va enfin bénéficier d'une gare maritime destinée à l'embarquement de passagers. Ce projet initié depuis une dizaine d'années et dont l'étude vient d'être finalisée et concrétisée.

Ce projet en question permettra de dégorger le port d'Oran, dont l'accès constitue un véritable calvaire pour les passagers et leurs familles.

La gare maritime, a d'une liaison maritime reliant Mostaganem à Alicante (Espagne) et une autre vers Marseille. Cependant cette initiative ne sera réalisable qu'après le transfert de la flottille de pêche qui, pour le directeur du port, constitue un lourd handicap entravant le développement du bassin portuaire.

Autrement dit, les responsables assistent actuellement à la réduction des postes à quai, ce qui compromet l'optimisation de la gestion portuaire et, partant, la montée en puissance de



l'activité commerciale du port de Mostaganem.

Selon la même source, pas moins de 125 embarcations de pêche occupent les quais à vocation commerciale, sans compter les embarcations en provenance d'autres wilayas et qui viennent y accoster. Ce constat ne fait que remettre en mémoire l'existence d'un port de pêche censé accueillir cette flottille à Sidi Lakhdar et qui est abandonné, faute de tirant d'eau suffisant, de dragage et de digues de protection contre l'ensablement.

A vrai dire, le nouveau port de voyageurs ne pourrait voir le jour qu'après la réalisation du troisième bassin d'accueil, selon les responsables du port, assistant au forum. «Il s'agira du projet du siècle!...», comme l'a qualifié sans retenue le directeur du port de Mostaganem.

A noter que l'étude de l'extension du port, en vue de la création d'un troisième bassin, qui a été confiée au Laboratoire des Etudes Maritimes (LEM) pour un montant de 25 millions de dinars, est totalement achevée. Cette étude prévoit la réalisation du projet en trois phases. La première consistera à prolonger la jetée principale de 580 mètres linéaires. La seconde verra la construction d'une jetée secondaire de 540 mètres linéaires, tandis que la troisième prévoit la construction d'un terminal à conteneurs avec des profondeurs (tirants d'eau) de 12,50m et d'une longueur de quais sur 500m.

Rappelons à ce propos que le port de Mostaganem est l'un des rares ports d'Algérie, à disposer d'une grande capacité d'extension, selon une étude de l'entreprise portuaire. La même source précise que la réalisation du 3ème bassin va générer un apport de 15.000 tonnes de trafic de marchandises à l'horizon 2025. Pour le moment, les deux bassins dont ce port dispose, ont une superficie respective de 14ha pour le premier et 16 ha pour le second, et offrent un tirant d'eau allant de 6,77m à 8,17m pour le premier et de 6,95m à 8,22m pour le second.

Projet d'extension du Port par la création d'un 3ème bassin:

L'infrastructure de ce projet porte sur :

1. Prolongement de la jetée principale de 980 mètres.
2. Construction d'une jetée secondaire de 540 mètres linéaires.
3. Construction de deux ouvrages d'accostage pour les réalisations de :
Un terminal à conteneur de 500 m de long avec un tirant d'eau de 12,5 mètres.

Un poste céréalier de 300 m de longueur avec des profondeurs de 14 mètres.

Cette étude s'est inscrite dans le cadre d'une approche globale traitant les différentes options possibles d'aménagements des Ports de l'Ouest pour prendre en charge les déficits des capacités portuaires prévisibles aux horizons 2010-2015.

Pour le court terme, et en attendant de créer de nouvelles capacités, les actions suivantes sont à entreprendre pour le Port de Mostaganem :

Extension de 17 000 m² de surface de stockage à créer derrière le môle du Sud -Ouest du Port

Acquisition de nouveaux équipements de qualité adaptés à la nature et aux modes de conditionnement des produits.

Synthèse :

On a vu à travers ce chapitre, que la ville de Mostaganem et son port présente un atout majeur pour un renouveau urbain, à l'aide de leurs richesses marquées dans les deux systèmes urbain et portuaire qui ont évolué durant une période de leur histoire en harmonie, offrant un système cohérent l'un dépendant de l'autre. A ce titre on dit que Mostaganem doit se positionner dans ce jalon de villes

Méditerranéennes en pleine expansion, mais pour faire, la ville doit adopter un projet de ville qui mettra l'accent sur la mise en valeur de son littoral, de sa façade maritime qui n'est autre que sa vitrine sur le monde, et son mode d'emploi en matière de préservation de l'environnement, et sa réussite dans le domaine du développement durable.

Ce processus d'extension et d'élargissement consiste à des stratégies tel que :

- Ouverture sur l'extérieur.
- la mise en valeur de la ville.
- préservation de l'environnement.

Et aussi doit reprendre aux différents problèmes que nous avons vus.

VII-01 Présentation et analyse de site d'intervention :

Aperçu historique de la ville de Mostaganem:

Mostaganem est une ville type du littoral méditerranéen, elle se situe au nord -ouest de l'Algérie sur la côte méditerranéenne, elle offre des perspectives de développement économique dans l'exploitation.





Figure31 : satellitaire de la ville de Mostaganem

. Sur la carte ci-dessus, On peut voir les trois parties. En N°1 le centre-ville, en N°2 le quartier Turc de (Matemor) et en N°3 le quartier Arabe de (Tijditt).



Figure32 : Les quartiers anciens de Mostaganem.



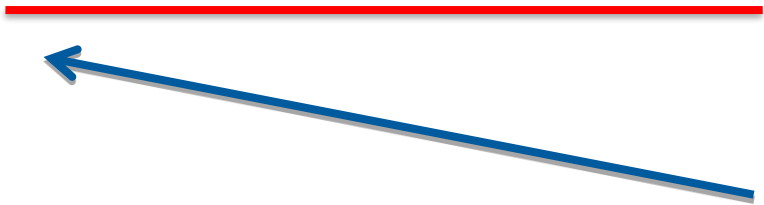


Figure34 : La division de la ville de Mostaganem Figure 33 ancien carte de Mostaganem, en 1950.

La ville de Mostaganem est une ville côtière. Dans la période coloniale elle était divisée en deux parties: partie basse pour les européens, et une partie haute pour les arabes .L'évolution de la ville suit un plan radioconcentrique.



Figure 35 : Analytique démontre les parties de la ville.

Source : PEF (restructuration de port de Mostaganem) année 2010

La situation du fragment :

La zone portuaire est situé à l'est du golf d'Arzew, entre le point de la salamandre (limite ouest) et l'embouchure de la rivière Ain -sefra (limite est). 0 4' 30 " de longitude est et 35 56' de l'attitude nord.

La zone d'intervention est inscrite dans la zone portuaire Mostaganem Oise, entre le vieux port et le port de pêche, limité par:

- -L'est: par le vieux port

- -Sud : le boulevard de salamandre
- -L'ouest: par le port de pêche
- -Nord par la mer méditerranéenne



Figure36 : satellitaire de la ville de Mostaganem

Aperçu historique sur le port :

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.

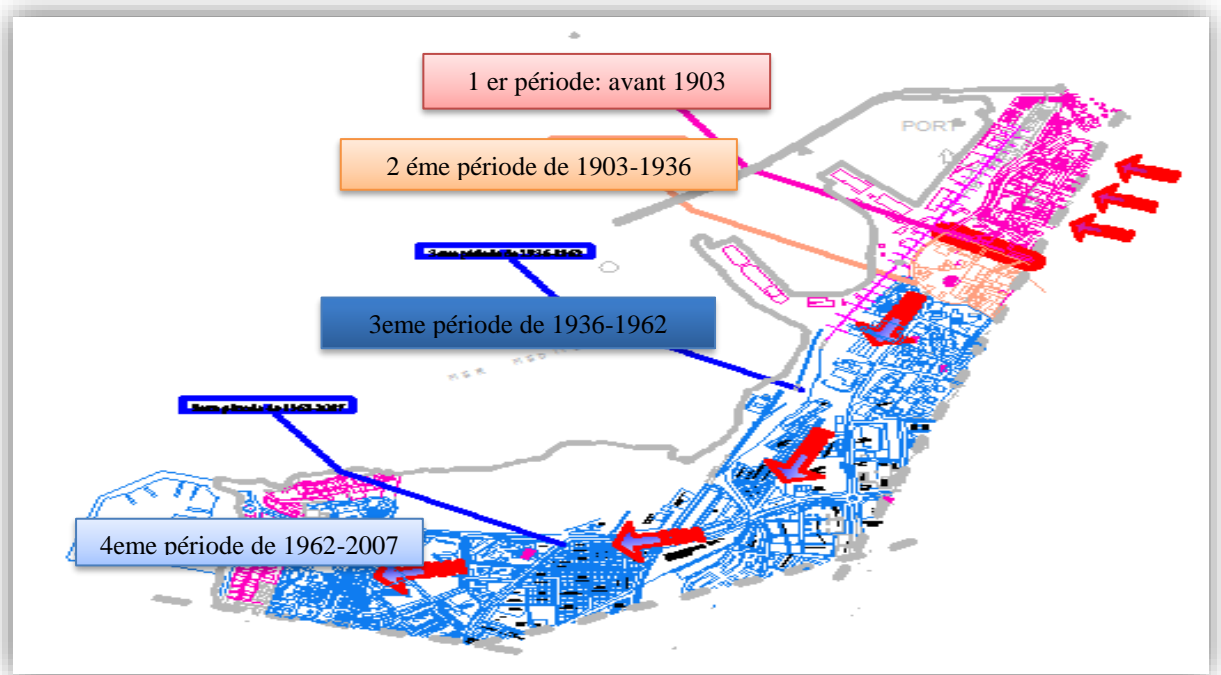
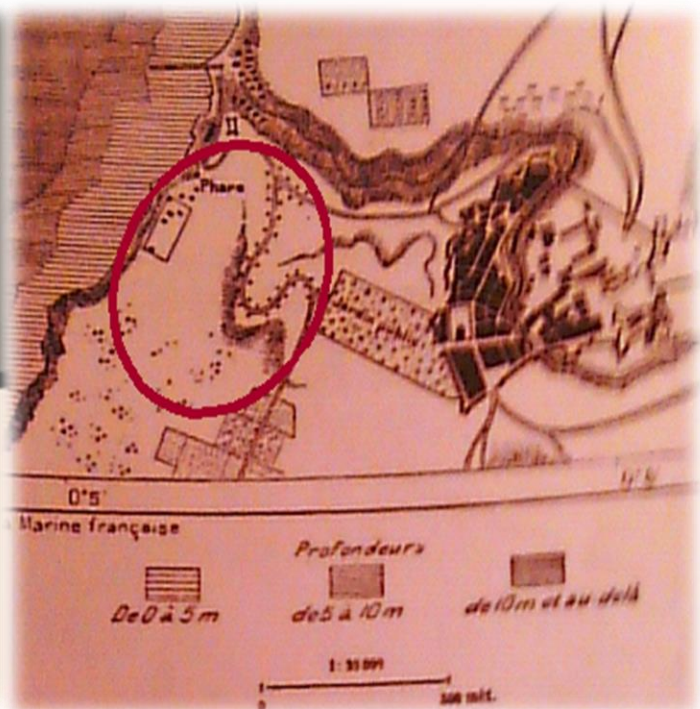
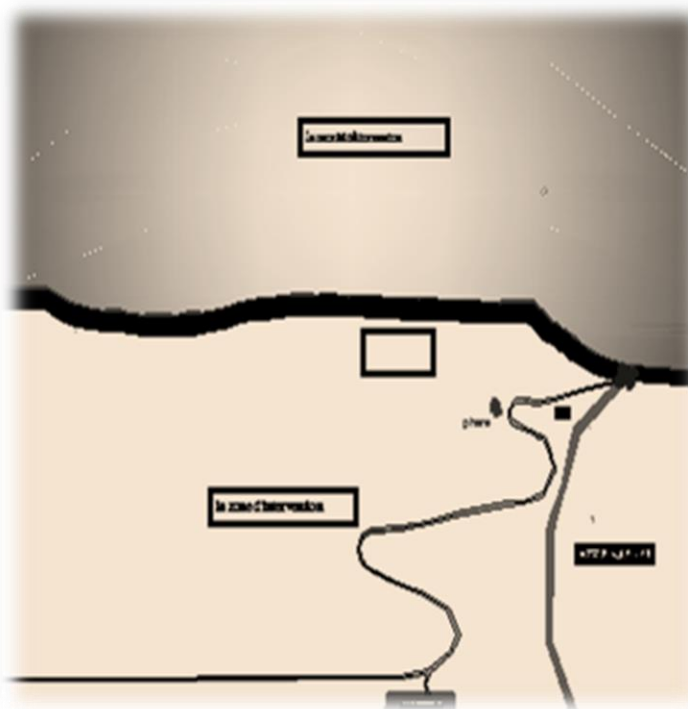


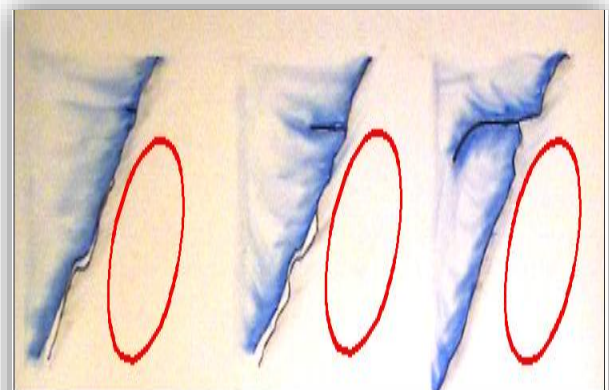
figure37 : Phase 01: EN 1840: On y établi un premier débarcadère en bois, puis en



maçonnerie



Figure 38 : Phase 02 : EN 1848:Une jetée de 80m de longueur est construite qui atteindra 325m en 1881.



1- jetée de 80 m
de longueur en 1848

2- jetée de 325m
construite en 1881

3- grands travaux
d'aménagements



Figure39 : Phase 03 : En 1882:est rédigé le premier projet d'aménagement du port. Les premiers grands travaux débutent en 1890 et s'achèvent en 1904 d'où le 1er bassin du port prit naissance.



Figure 40 : Phase 04 : La jetée Sud-Ouest fût construite en 1941, date à laquelle le 2ème bassin a vu le jour.

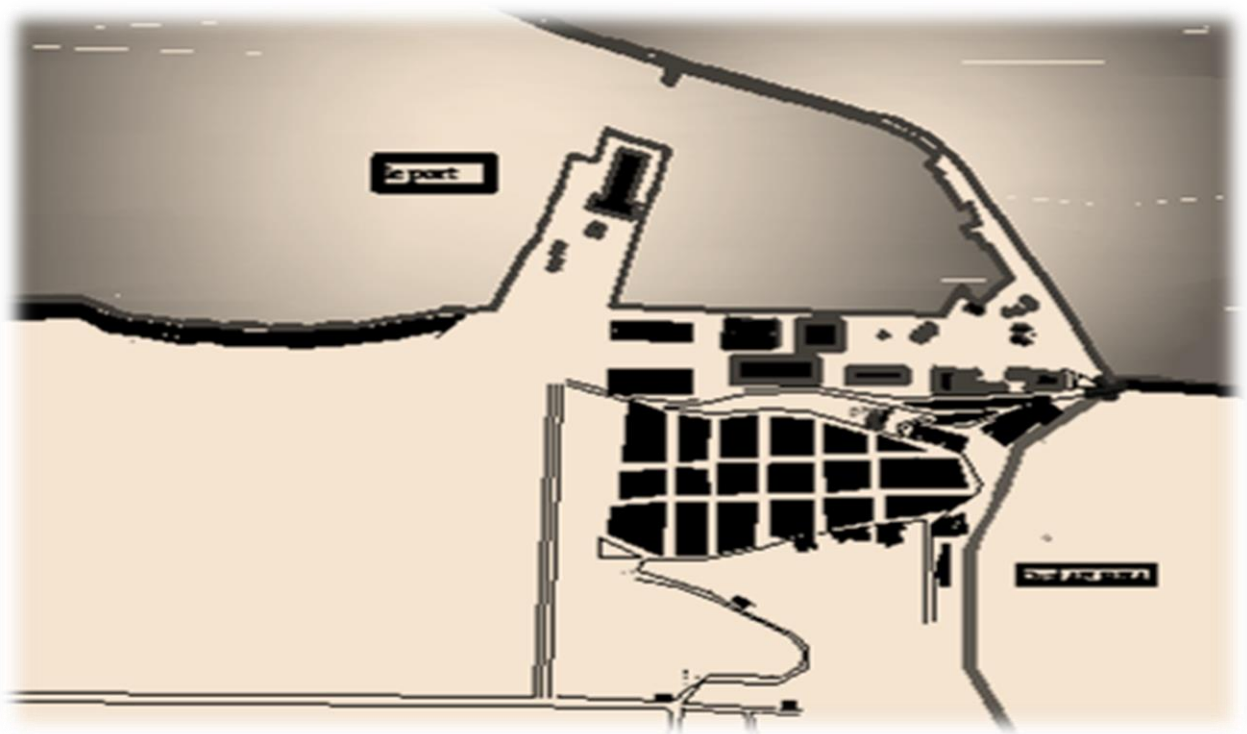


Figure41 : Phase 05 : Entre la fin de l'année 1955 et le début de l'année 1959 a été construit 430m de quai au 2ème bassin.

Etat de fonction/circulation :

Etat de lieux :

L'existence des équipements touristiques et culturels mais ces équipements servent juste la zone ils n'ont aucune relation avec la mer sauf le port. les équipements touristiques ne sont pas qualifiés.

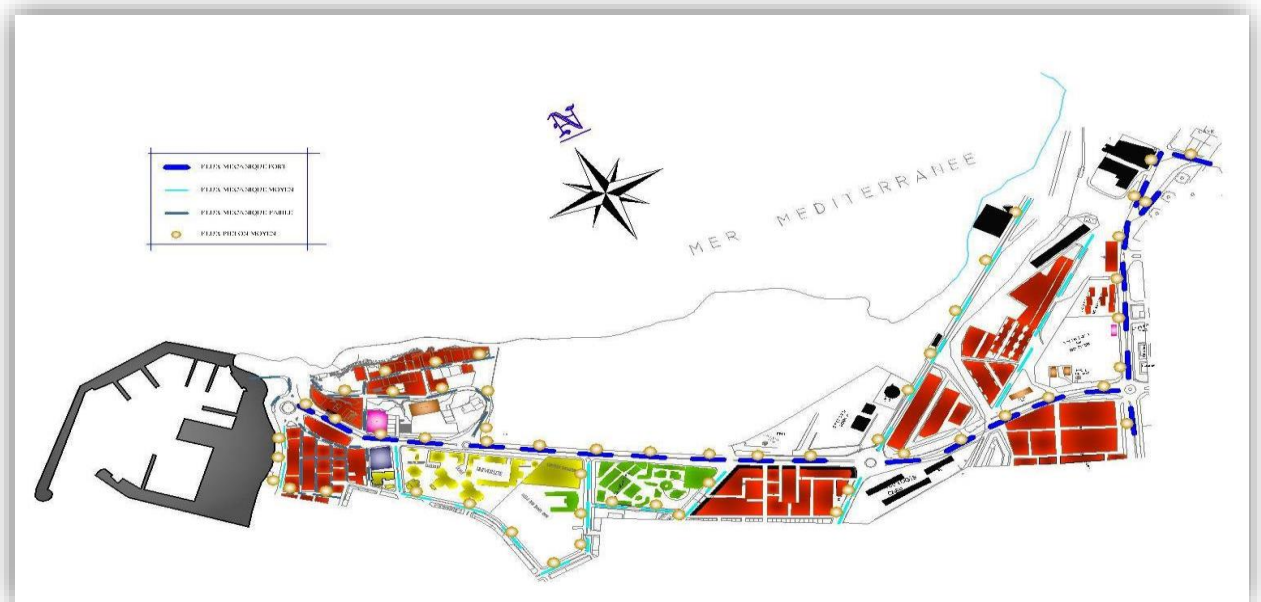


Figure 42 : la fonction et la circulation

SYNTHESE:

- L'existence des équipements touristiques et culturels mais ces équipements servent juste la zone ils n'ont aucune relation avec la mer sauf le port les équipements touristiques ne sont pas qualifiés
- le boulevard est caractérisé par un flux mécanique assez fort surtout pendant la saison estivale et flux mécanique fort sur la R 11

Approche paysagère :



Figure44 : les séquences visuelles

Les repères :

Ce sont des objets physiques, des monuments, des bâtiments exceptionnels facilement identifiables.

le siège EPM, la douane, le port commercial, l'université de droits et de sciences commerciaux et l'hôtel Snoussia .

Les quartiers :

Ce sont les secteurs qui bordent notre zone d'étude , on trouve la cité des médecins a l'est ,et la zone connue par les raquettes au sud.

Parcours voiries et nœud :

Ce sont des fragments de rues ou d avenue qui forment des itinéraires importants Bd de salamandre , voie qui mène vers le port de pêche ,et la route N11.

Les limites :

Ce sont les bordures : mer, friche côtière, et mur de clôture présentent une limite physique et visuelle.

Approche typo morphologique :

Etat des hauteurs :

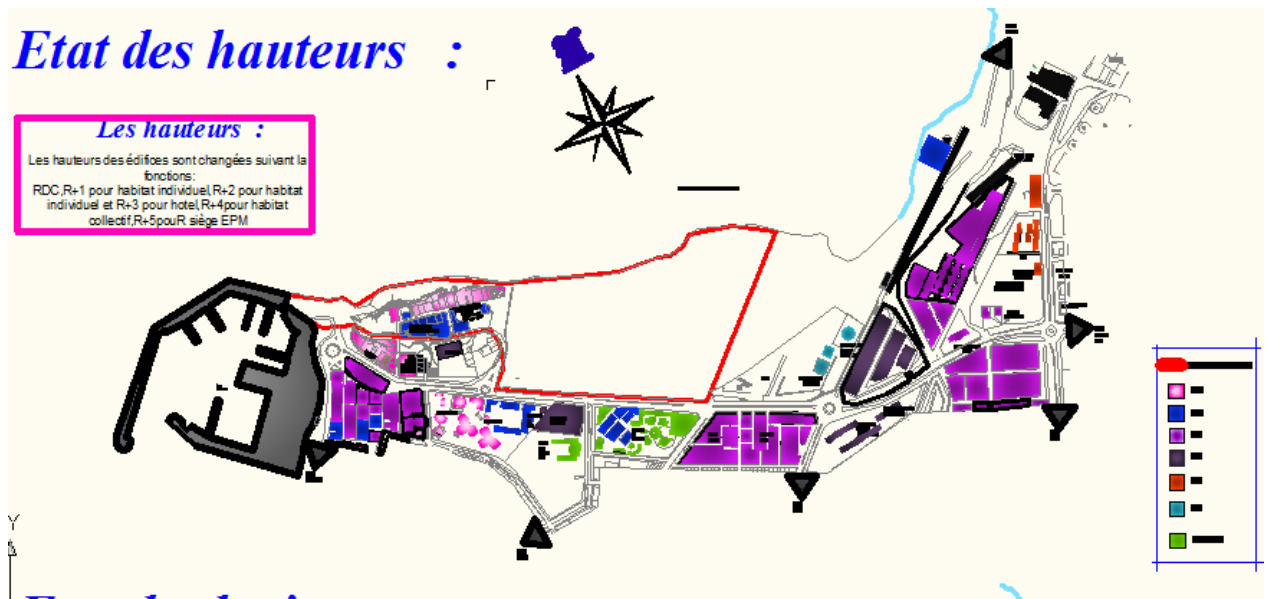


Figure46 : les hauteurs

Les hauteurs des édifices sont changées suivant les fonctions:

RDC, R+1 pour habitat individuel,R+2 pour habitat individuel et R+3 pour hotel,R+4pour habitat collectif,R+5pouR siège EPM

Etat de bâtis :

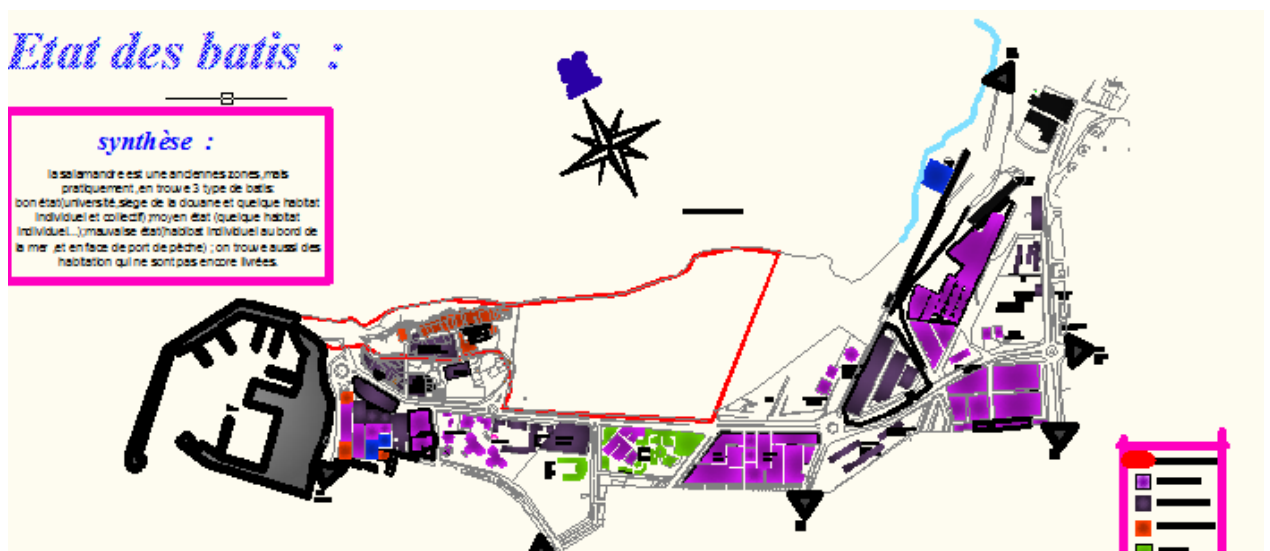


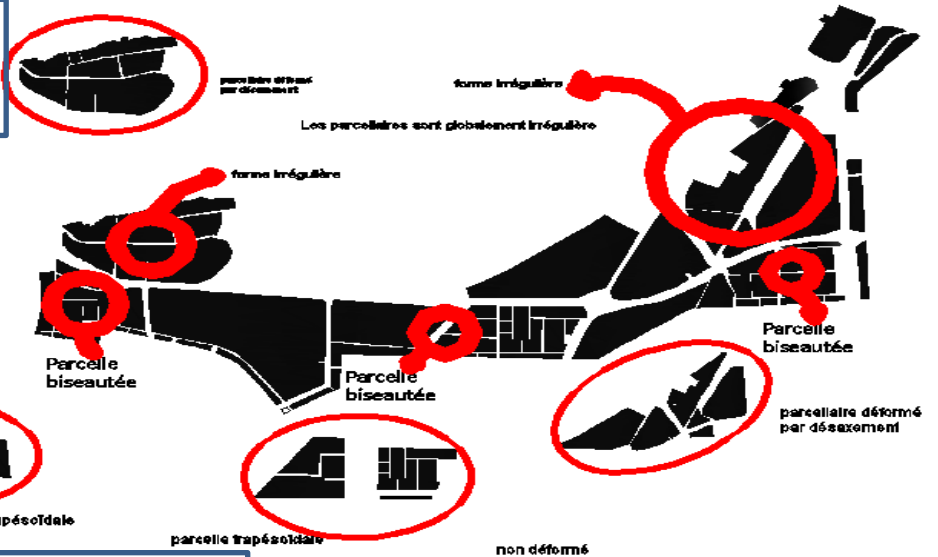
Figure47 : état des bâtis

La salamandre est une anciennes zones, mais pratiquement, en trouve 3 type de bâtis:

bon état (université, siège de la douane et quelque habitat individuel et collectif);moyen état (quelque habitat individuel...);mauvaise état(habitat individuel au bord de la mer ,et en face de port de pêche) ; on trouve aussi des habitation qui ne sont pas encore livrées.

Système parcellaire :

Cette partie sera structurée selon un découpage des îlots qui est beaucoup plus irrégulière



Les îlots ont une forme plus au moins régulière des fuger forme rectangulaire et trapézoïdale

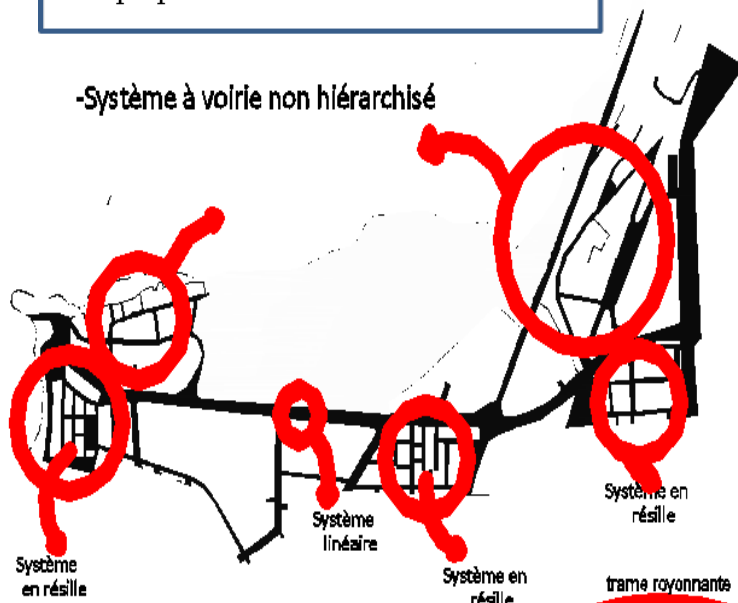
Cette partie sera structurée selon un découpage des îlots qui est beaucoup plus irrégulière et son aucune logique avec des variations des dimensions ou déformation formelle. Pluton se trouve des îlots assez réguliers avec des formes triangulaires des figures peu déformé

Système viaire :

trame linéaire a tendance arborescente marqué par le boulevard de salamandre

trame linéaire:

-Système à voirie non hiérarchisé



trame quadriller



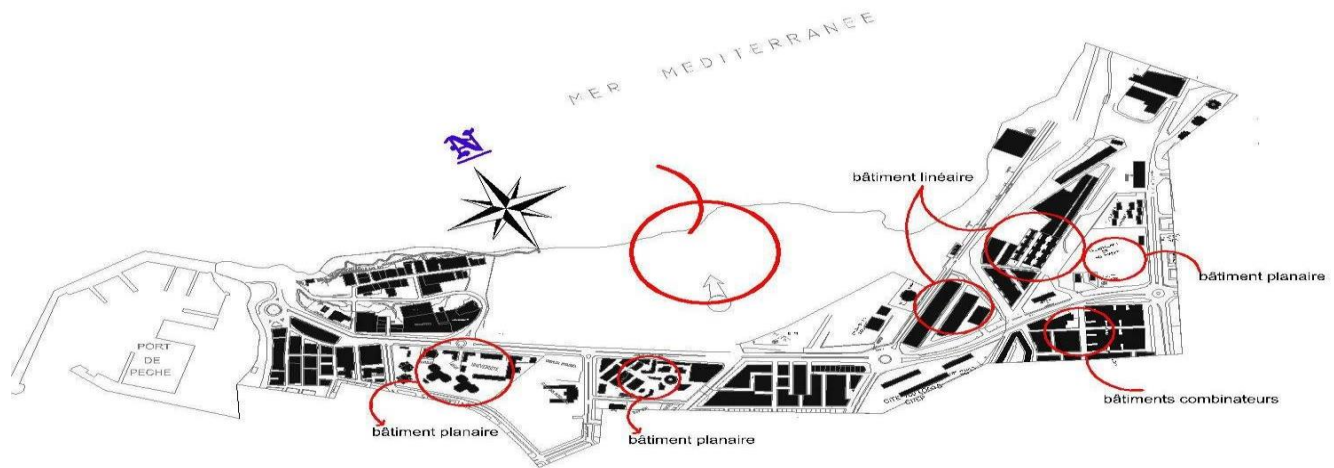
-nous remarquons l'existence d'une trame rayonnante offrent un maillage compact ou moins déformé.



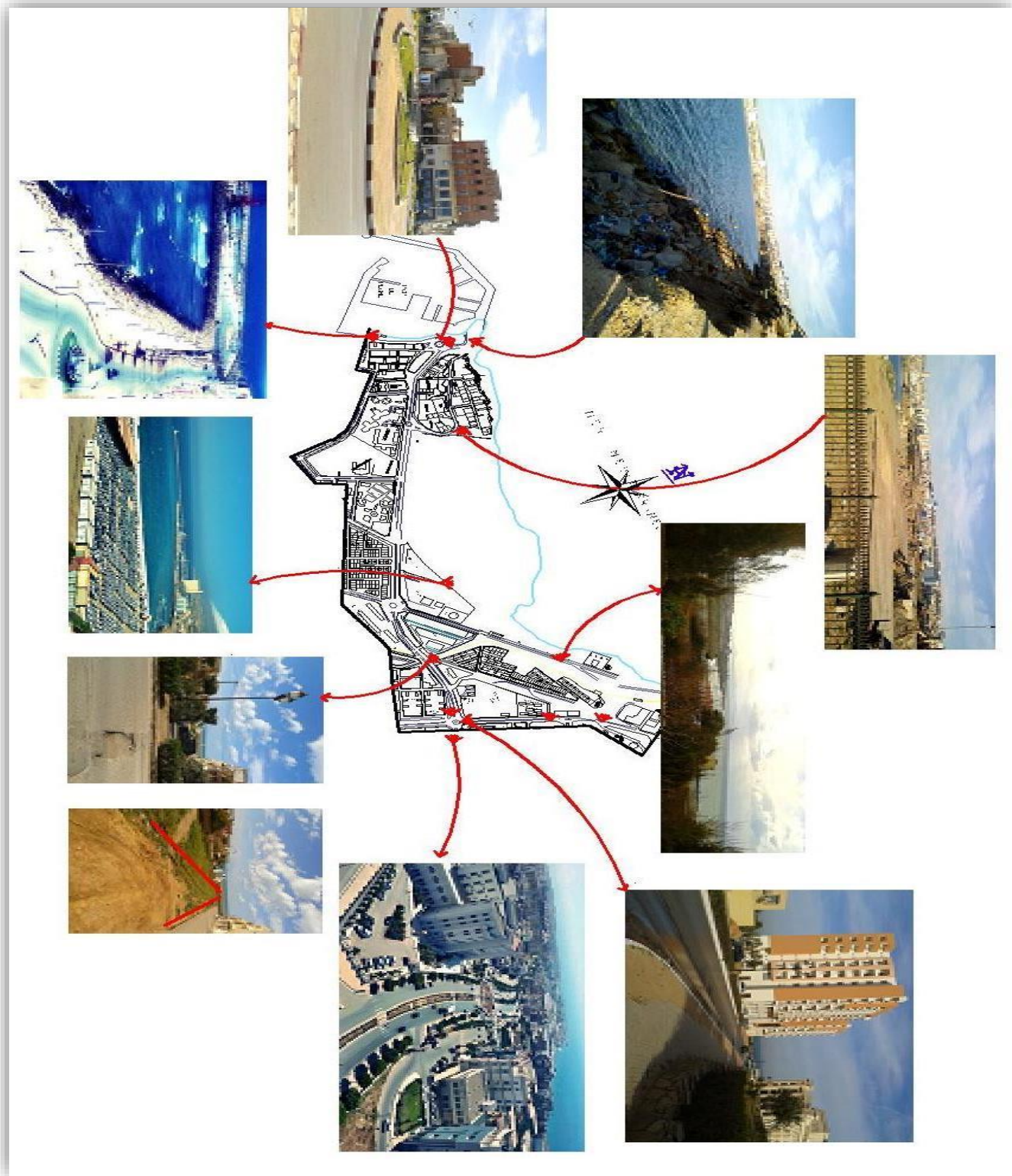
-une trame quadriller obéissante qui divise l'espace urbaine en îlots assez réguliers tant dans leur forme que dans leur dimension



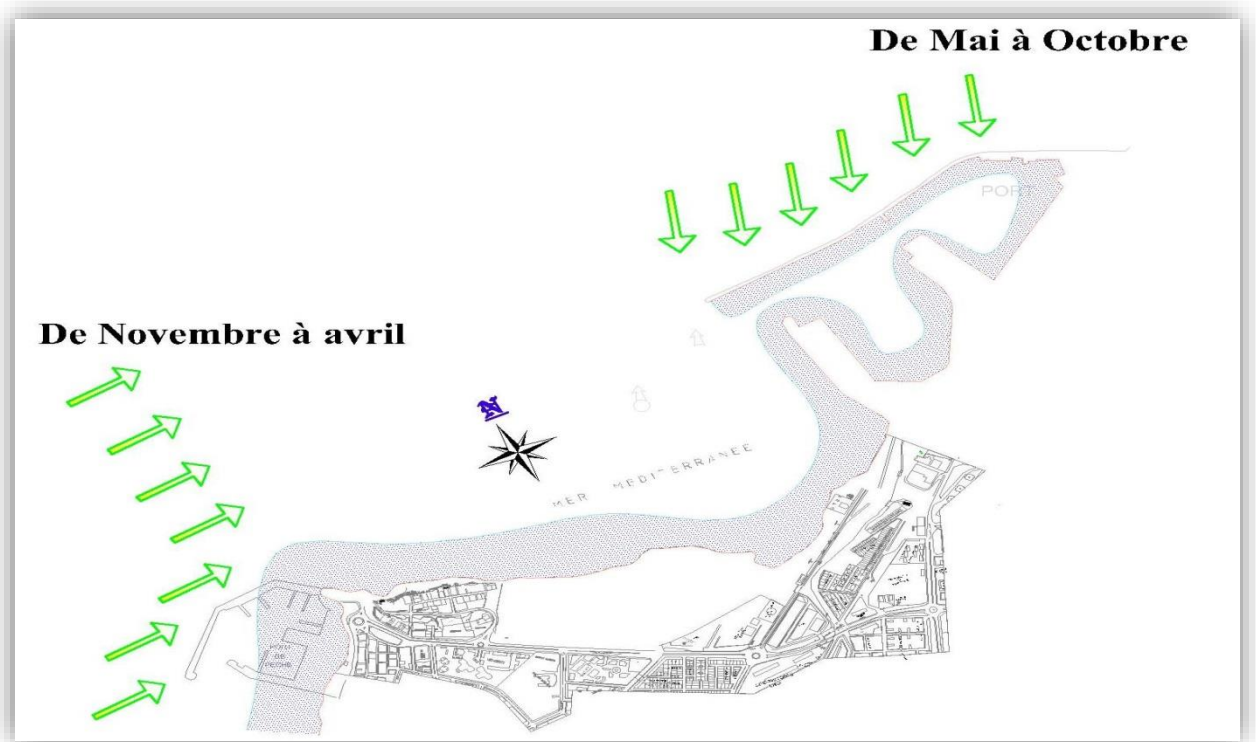
Les îlots / typologie de bâtiment :



Les séquences :



Les vents :



Les données naturelles régnant au niveau du site :

Les statistiques des données de vents existants permettent de distinguer deux secteurs dominants :

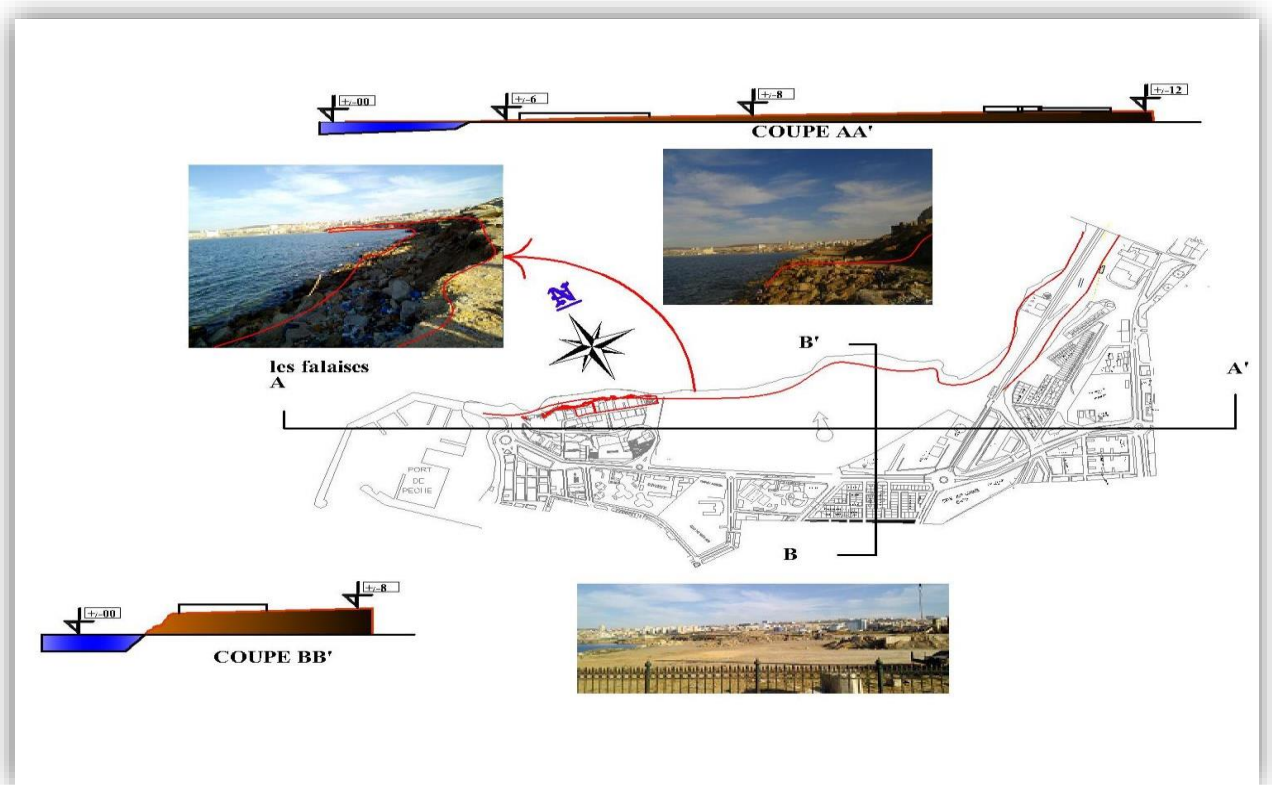
1. Le secteur Est à Nord : de mai à Octobre.
2. Le secteur Ouest à Sud-Ouest : de Novembre à avril.

Les vents dont la vitesse est supérieure ou égale à 8m/s sont légèrement plus fréquents pour le secteur NW-SW (11°/°) que pour le secteur N-NE (6 ; 5 °/°).

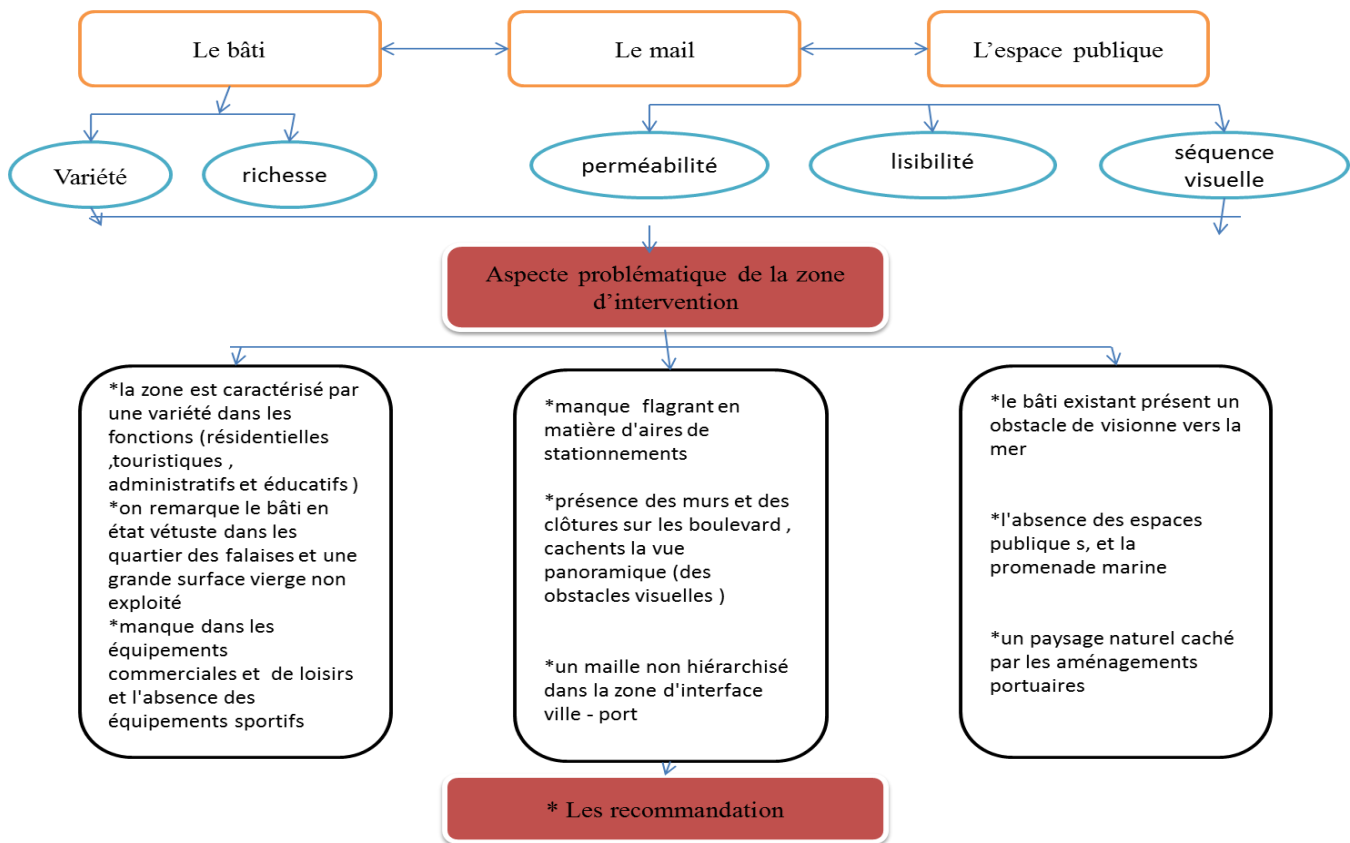
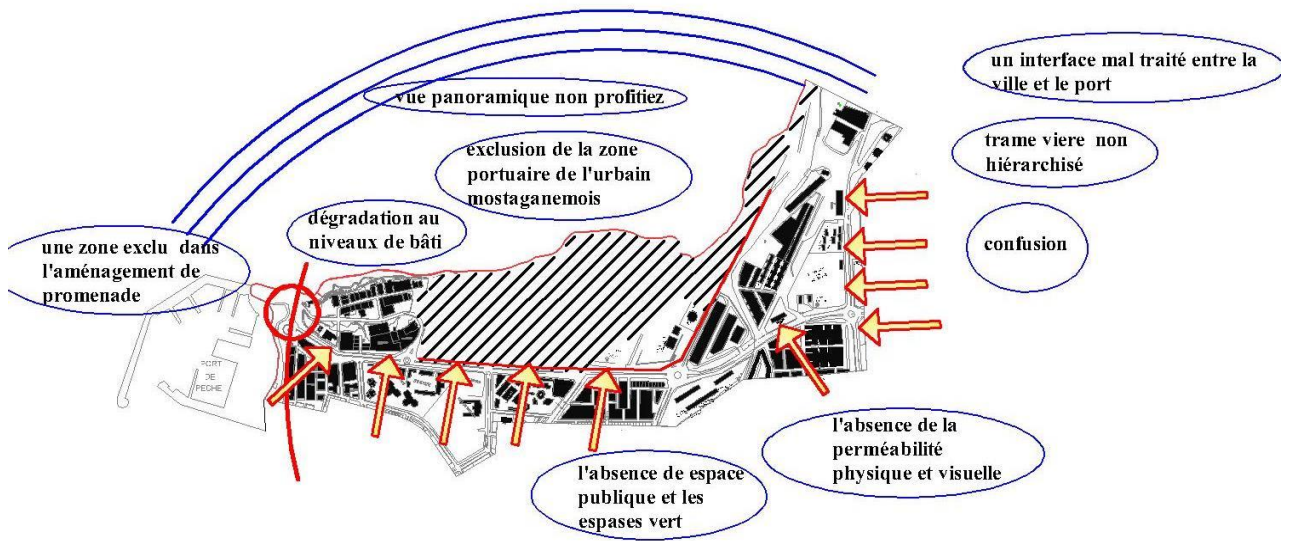
La force moyenne des vents est de 4 sur l'échelle beau four

Les conditions de houle au large considérées dans cette étude sont tirées des documents et études existants. Elles sont obtenues à partir de l'analyse des données du KNMI et du SSMO. Les résultats des données de houles au large obtenues pour les directions susceptibles d'être rencontrées au large de Mostaganem ; pour les périodes de retour de 2 ;5 ;10 ;20 ;50 ;100 ans sont données par le tableau suivant .On distingue une prédominance .

La morphologie :



Synthèse :



VII- 02-Nouvelle fonctionnalité pour l'interface ville port de Mostaganem :



Introduction :

Notre intervention a établi un plan d'aménagement de l'interface portuaire de Mostaganem qui contient de nouveaux projets, en forme d'entités de fonction, ces fonctions correspondent avec notre parcours pédagogique.

Dans ce projet de réaménagement de l'interface, la recomposition est plus prononcée grâce à l'échelle du projet.

ensuite J'ai pu estimer que choisir de mettre en place un Projet urbain dans le thème de recomposition de la relation ville port de Mostaganem, au niveau de l'interface pouvait répondre aux différents enjeux de recréation de liens entre la ville, le port et les citoyens. Une intégration et renforcement par des fonctions urbaines manquantes dans la zone constitue un projet urbain sous la forme d'un quartier d'affaire et de tourisme qui réanime et attirant un nombre de visiteur dans le cadre d'aménager l'interface ville –port ., ainsi lutter contre le clivage Ville-Port.

A la suite, le port sera désigné à former une nouvelle vitrine pour la ville, cette dernière est exprimée par la création des promenades portuaires ,tout ça dans le cadre de tourisme d'affaire et de la plaisance.

-Le tourisme d'affaires:

Le tourisme est considéré comme la structure de développement et de croissance, et un Domain très fort de création d'emplois et de revenus durable. Contrairement aux pays méditerranéen, l'Algérie n'a pas donné au secteur du tourisme une grande importance. Le tourisme influence d'une façon directe sur les autres secteurs : agriculture, économie, culture, industrie, service, transport, artisanat, travaux publique, emplois, revenus, développement local. Développement de la communication, d'échange, et permis l'ouverture sur le monde. Le tourisme joue un rôle très important sur la création d'emplois, et la redynamisation d'investissement locale.

Définition de tourisme :

Est un déplacement hors de son lieu de résidence habituel pour plus de 24 heures mais moins de 4 mois, dans un but de loisirs, un but professionnel ou un but sanitaire. Pour qu'il ya ait tourisme, 03 paramétrés essentiels doivent être réunis : Le gout de l'exotisme, de la découverte d'autre culture. De l'argent disponible pour des activités non-essentiels. Des infrastructures et moyens de communication sécurisants et facilitant le voyage et le séjour.



Les besoins du tourisme :

• Besoin de loisir. • Besoin de contacter. • Besoin de dépaysement. • Besoin de découvrir d'autre culture. • Besoin de vacances, de repos. • Besoin d'affaire.

Le tourisme en Algérie :

Le tourisme en Algérie constitue un facteur de développement durable, ainsi qu'il est une source de devise et une industrie capitale pour l'économie mondiale. L'Algérie dispose de grandes potentialités lui permettant de promouvoir un développement du tourisme durable : • Un littoral de 1200 KM de cote a l'état vierge. • Une position géographique exceptionnelle sur le bassin méditerranéen


VII-03 Définition de tourisme d'affaire :

Accoler les deux termes « tourisme » et « affaires » apparaît a priori antinomique.

Le premier évoque immédiatement les vacances, la détente, l'agrément et tous les aspects ludiques qui lui sont rattachés ; le second, au contraire, renvoie à une réalité bien différente, celle du commerce, de la création de richesses et d'emplois. Pourtant tous deux ont des points communs induits par une même nécessité, celle du déplacement et du recours aux mêmes services de transport, d'hébergement, de restauration... Ce qui les sépare radicalement c'est l'objet du déplacement, essentiellement professionnel pour le second, même si l'attractivité du lieu, la fréquentation des musées, monuments historiques, théâtres et opéras peuvent aussi faire partie du séjour et peser sur le choix de la destination.

Cette forme favorisée par l'organisation de congrès de séminaire, colloques et de réunion d'affaire est surtout concentré dans les grandes villes qui regroupent les administrations centrales et les grandes usines de fabrication, de transformation,...etc ; aussi que celles dotées des moyens adéquats pour l'organisation des rencontres internationales (salle de conférences, salons de congrès, ...etc).

Tous les professionnels du secteur reconnaissent que la définition du « tourisme d'affaire » est imprécise tant au niveau national qu'international le tourisme d'affaires associe d'une part, le tourisme c'est-à-dire les déplacements et la consommation nécessaires aux personnes en déplacement (hébergement, restauration, accueil, transferts et parfois loisirs...).



Plus généralement, on considère que le tourisme d'affaires regroupe des déplacements individuels ou organisés, effectués pour des motifs professionnels et dont la durée est d'au moins 24 heures.

VII-04-La planification urbaine :

-La forme urbaine :

La notion de "forme urbaine" est employée régulièrement par les urbanistes, architectes, géographes et sociologues urbains. Elle présente un spectre de significations extrêmement large. Après avoir montré que la polysémie de la notion repose à la fois sur le laxisme terminologique de ces disciplines et sur la complexité même de la notion de forme, il est proposé, non pas de régulariser l'usage de cette notion-piège, mais plutôt de préciser celui de concepts alternatifs (type urbain, tissu urbain, composition urbaine, modèle urbain, représentation urbaine, projet urbain, plan urbain) qui peuvent utilement se substituer à celui de forme urbaine.

Elle est Peut être définie comme le rapport entre le bâti et les espaces libres à l'intérieur d'une agglomération ou de différents types d'ensembles urbains(quartier, rue, avenue, place)selon des articulations et des dispositions spécifiques aux contextes sociaux ,historiques, politique, géographiques ,etc.


-la composition urbaine :

Définition : c'est l'ensemble des opérations nécessaires à la réalisation d'un projet urbain. Est une notion qui a sans doute été condamnée avant d'exister .l'expression elle-même reprise en référence à celle de la composition architecturale.

- Une composition a pour but d'exprimé une idée comme elle peut transmet un message.
- Les règles de la composition : c'est la relation entre les formes, les modes d'organisation de ses formes suivant une composition centrale .linière radiale groupé oui suivant une trame.

Les éléments urbains retenus dans l'approche de composition dans notre cas sont :

- 1. La rue**


- 
-
2. Les parcours
 3. Promenade
 4. La place
 5. L'extinction en mer
 6. Immobilier
 7. Intégration des fonctions

D'après d'analyse notre intervention est basée sur les actions et les stratégies suivent :

1. La mixité ville-port (ouvrier la ville sur la mer).
2. La valeur ajoutée à l'urbain.
3. Création d'une façade maritime.
4. Extension en mer.
5. Concept d'aménagement se base sur une vocation verte et écologique.

VII-05 Les objectifs :

- L'objectif est donc d'esquisser des propositions rend la ville et le port comme une seul unité urbanistique sans frontière, ce qui nécessite évidemment des actions et des stratégie tant au niveau du port que de la ville tel que :
- **1-Reconcilier la ville avec son port**
- **2-Intégrer la dimension urbaine au niveau de port.**(traiter le port comme un espace urbain par :intégration d'activité urbaine(restaurants, commerces, complexes cinématographiques, aquariumsect)
- , Les fonctions tertiaires : l'implantation de directions administratives, de sièges sociaux,palais des congrès, de centres commerciaux afin de devenir une ville de commandement économique et de puissance. Ceci dans le but d'attirer des flux touristiques et d'entreprises, en remplacement des activités du secteur productif traditionnel.
- **3-Ouvrir le port (ou bien une partie de port sur l'activité urbaine).**(Pour améliorer le cadre de vie des habitants les réaménagements sont axés sur la création d'espaces ouverts, la qualité architecturale et les fonctions récréatives. L'eau sert alors de décor naturel et agréable : promenades piétonnes et cyclistes ,parcs ,...et)L'eau peut aussi être un support de fonctions portuaires : marinas, quais, gares maritimes (croisières).
- **4-Donner une définition sociale au port.**

- 
-
- la recherche et la technologie : Pour créer des secteurs technologiques en relation avec les secteurs tertiaires et industriels pour accentuer leur dynamisme, leur modernité et leur capacité d'innovation. Création de technopôles avec des activités scientifiques, de recherche, et d'enseignement supérieur afin d'apporter de l'animation et la création d'activités supplémentaires comme les commerces ou les logements, de téléports ou techno ports. (Le havre)
 - **5-Donner une définition culturelle au port :**(la culture : participe à la dynamique et à l'attractivité touristique et économique de la ville : création de musées maritimes ,centre de culture maritime et portuaire , manifestations culturelles. Le développement autour du thème de la culture permettra à la ville de se différencier parmi les autres.)
 - **6-l'urbanisation contrôlée :**(zone frappé par la réglementation ;loi n02-02du 5 février relative à la protection et la valorisation du littoral(exp interdiction d'implantation de l'activité industrielle, respecté la délimitation des bandes inconstructibles ;bandes de 100m,300m..)
 - **7-Amélioration et redéfinition de la façade urbaine et portuaire.**
 - Alors que ces réflexions doivent être engagées pour trouver de nouvelles fonctions portuaires qui répondent aux besoin de la ville et du port, qui soient économiquement rentables pour les deux parties et bénéfiques pour les populations .il s'agit donc de résoudre une équation à plusieurs variables associant l'architecture ,le social, le culturel, l'histoire ,l'art et l'économie en intégrant l'ensemble de ces données dans un projet fonctionnel viable et novateur à l'interface ville-port dans le cadre d'un mariage d'amour et de raison entre la ville et son port.

VII-06-La programmation urbaine :

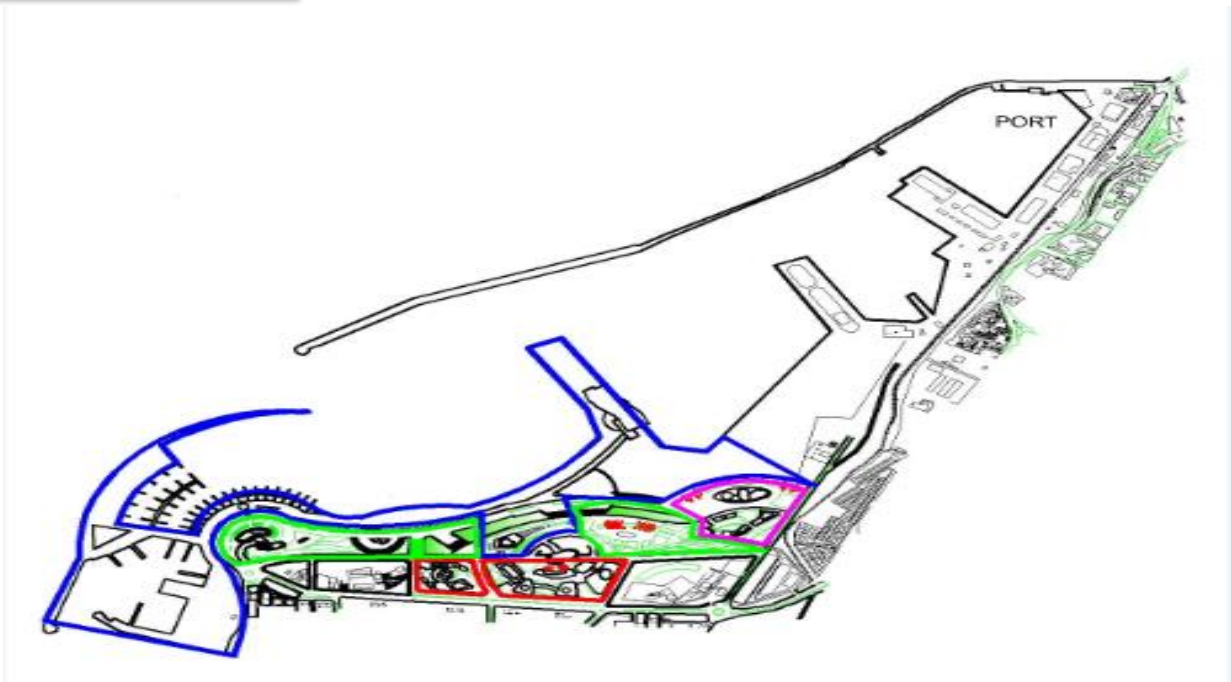


Figure 49 : les secteurs

Organigramme :

Secteur promenade et jardin
Jardin, placette, espace vert...
Parc vert
Kiosque et activité d'animation
Promenade 01 (parcours de sport)

Secteur marina et loisir

Port de plaisance

L'embarcadère

Port de pêche

Hôtel de lux

Théâtre ouvert

Secteur culturel

musé

aquarium

annexes

Conservatoire musique



Espace d'affaire

Centre d'affaire

immeuble de bureau

Centre de conférence

Banc international

Centre de sport

Secteur scientifique

Centre de recherche océanographique

Ecole de pêche

Secteur	Désignation	Quantité	Observation
Secteur Promenade et jardin	1)Jardin,place,parc.	1) Surface : 63965.57m2	1) presente70%de surface globale, regroupe une grande place central couvert, sur pilotés, des autres place et jardin et

			espace de jeux pour enfant située au intermédiaire des 2 promenades.
	2-kiosqueet activité d'animation	2) Surface : 31.5m2. Nombre : 6kiosques	2) espace multiservice en RDC contient un guichet d'orientation, buvette, sanitaire
	3-promenade marin 01	3) Surface 164839.4m2	3) cette piste comporte des espaces pour loisir, bien aménager, pour la promenade au bord de la mer
	4-promenade 02	4) Surface : 71022.50m2	4) cette piste comporte des espaces pour le circuit cyclable et piéton bien aménagé.
Secteur marina et loisir	1-port de plaisance.	S : 79033.50m2	1) Espace de loisir entourés des restaurants des cafétérias d'un hôtel réservé aux bateaux de plaisance à voile et à moteur. accueil des bateaux résidant à l'année ou des bateaux visiteurs

			offre généralement plusieurs centaines de places de taille variable pour des bateaux allant d'environ 5 mètres à une vingtaine de mètres de longueur
	2-l'embarcadère	S : 6924.60m2. Hauteur max :R+4/	2) un quai aménager par une gare maritime pour l'embarquement et le débarquement des passagers (éventuellement des véhicules transportés par ferry...).
	3-port de pêche.	S : 14995.6m2	3) un port réservé aux embarcations de navires de pêche ,entouré de restaurant, des pêcheries
	4-hotel d'affaire	S : 3898.20m2. Hauteur max :R+22	4) l'hébergement :(suite , chambre..) -fonction culturel. -fonction de loisir Locaux technique -
	5-théâtre ouvert.	S : 6145m2	-Espace ouvert au public pour l'activité de culture et de loisir



Secteur culturel	1-musé. . .	S :3309.95m2 Hauteur max:R+1	Un lieux dans lequel on conserve et exposé des 'objet culturel, où se déroule une performance, spectacles artistiques et des fêtes
	2-musé maritime	S : 5347.56m2 .hauteur max :R+5	-exposition permanente -exposition temporaire. -aquarium. -auditorium
	3-concervatoir musique.	Surf :6668.80m2 Haut. Max :R+3.	
	4-théâtre	S : 1412.64m2. Haut max :R+6	
	5-centre de sport	S : 1412.64m2 Haut max:R+6	
	6-Centre commercial	S : 1250.20m2 Haut max :R+7	

Secteur d'affaire	1-centre d'affaire.	S :6240.67m2.	Quartier dédié à l'activité d'affaire et de loisir
	2-immeuble de bureau.	Haut max : R+35 S : 4523.4m2.	
	3-centre de conférence.	Haut max :R+3. S : 2863.60m2.	
	4-banc international.	Haut max :R+28 S :6240.67m2.	
		Haut max :R+3 S : 2432.77m2. Haut max:R+5.	
Secteur scientifique	1-centre de recherche océanographique.	/	
	2-ecole de pêche.	/	


INTRODUCTION :

Objectif de situer un projet urbain entre les deux principales tendances observées ces dernières années au niveau des développements portuaires ou urbains dans les places portuaires. D'une part, depuis un demi-siècle, l'essentiel des **développements portuaires se sont opérés sur des sites vierges plus ou moins périphériques**, dits **Bluefield** quand les développements ont été réalisés en mer (qu'ils soient accolés au rivage ou, plus rarement, sous la forme d'îles-ports) et **Greenfield** quand ils sont réalisés (totalement ou principalement) sur le domaine terrestre. Et d'autre part, les parties les plus anciennes des ports historiques ont le plus souvent été abandonnées par la navigation maritime (et souvent même fluviale), avec là aussi deux variantes de redéveloppement, dites **water fronts** là où les villes ont conquis des berges de front de mer, d'estuaire ou fluviales, et **dock lands** là où les expansions urbaines se sont opérées dans des complexes éclusés artificiels.

1. Principe d'intervention :

Niveaux d'intervention et les éléments constituant :

-D'après une analyse au les deux niveaux:

- 
-
- au niveau de la zone portuaire
 - la zone d'interventions entre les deux ports de pêche et de plaisance et le vieux port
-Selon les 4 dimensions (historique, morphologie, perceptuelle et vécu).
 - La synthèse de cette analyse nous a relevé les constructions à maintenir en tenant compte des aspects suivants:

- La valeur historique
- La valeur du paysage
- L'état de bâti et d'architecture
- Les éléments de repère

-En second étape nous avons dégagé la zone d'intervention qu' est présente une rupture entre la ville et la zone portuaire d'être aménager en tenant compte des critères cités auparavant, le schéma du structure globale de la zone portuaire a été impose par des facteurs morphologiques, historique et fonctionnelle, telle que on est cherché sur les éléments et les stratégies que sont nous permettre a assuré la liaison entre la ville et la mer ,cette liaison vise en outre à étudier le projet urbain qui peut a répondre a les besoins de cette interface .

Mode de composé : D'emblée et a première vu on s'aperçoit l'existence deux axes symptoques suivent la morphologie du site .ces dernier représente une valeur historique et fonctionnelle.et un axe du port

Sur ces axe (N17 et le boulevard de salamandre) viennent s'organisé le bâti qu'est créé des façades et des séquences.



FIGURE 50 : LA ZONE D'INTERVENTION

2-PRincipe de composition et structure de projection :

Les tracés s'expriment concrètement dans des tracés viaires actuelle, et sont Structurer l'aménagement de la zone.

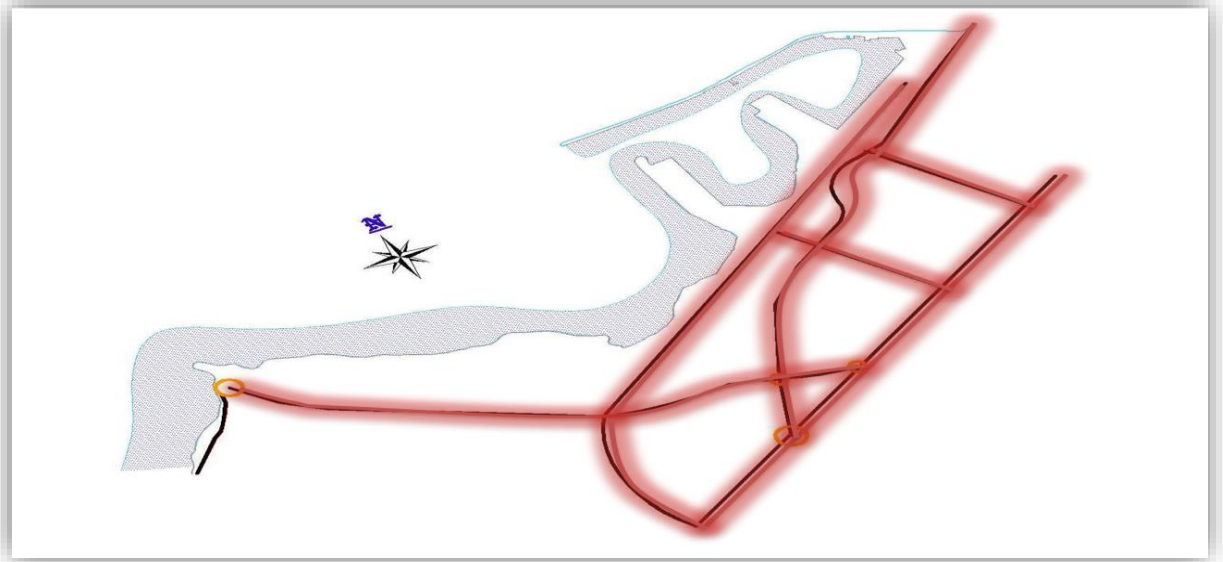
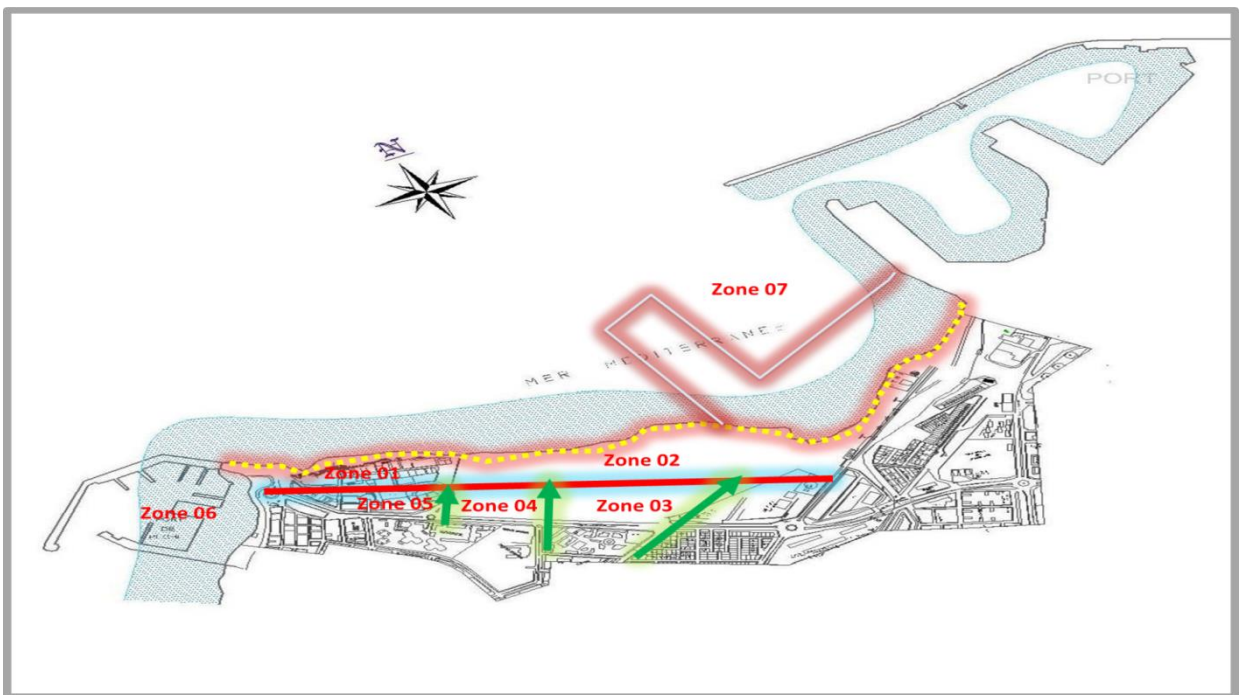


Figure 51 : les tracés de site d'intervention


Figure 52 les axes d'intervention



-Un recul de 100m au bord de la mer 'la bande de 100 m' qui sépare la zone d'intervention en deux partie : partie de la promenade ,la partie de projet.

Utilisation et prolongement des tracés géométrique pour la conception de l'espace:

Phase initiale : prolongement des axes existants (réels et virtuels)et fait le zonage.



Phase secondaire : formalisation des espaces selon la continuité de front de mer et l'ouverture de champ de vision ; percés physique (promenade, voie, placette ,parcour..). percés visuel ; (forme de conception ,le sens des axes..).

Phase finale : concrétisation des espaces, des tracés et la programmation de la zone.

Dans notre cas la zone centrale entre les deux axes virtuelle, l'espace vide à l'intérieure peut être fonctionnelle comme un représentant spatiale dans la mer ou on peut passer à l'extension en mer .l'espace est perçu comme projection d'un 3eme bassin et un port de plaisance.

C'est une sensation de petitesse qui s'empare du visiteur qui s'approche de la zone, alors que l'ouverture vers la mer par la convexité et le rassemblement crée par la concavité.

3-La conception de l'espace urbain :

Promenade architecturale :

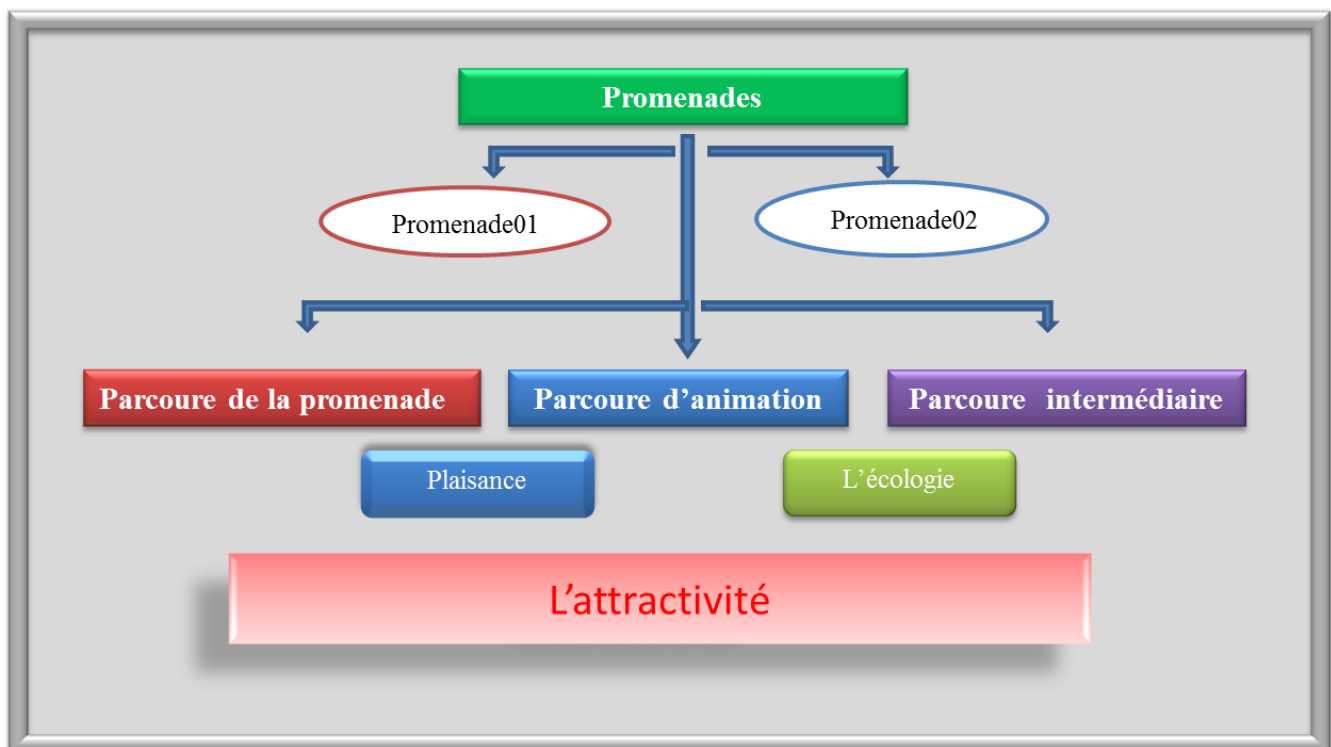
L'architecture est jugée par les yeux qui voient, par la tête qui tourne, par les jambes qui marchent. L'architecture n'est pas un phénomène synchronique, mais successif, fait de spectacles s'ajoutant les uns aux autres et se suivant dans le temps et l'espace, comme d'ailleurs le fait la musique.
(Le Corbusier. «Le Modulor», éd. L'Architecture d'Aujourd'hui, 1983.)

La «**promenade architecturale**» proposée par le Corbusier, architecte, peintre et théoricien français d'origine suisse, met en œuvre sa conception d'une limite parfois impalpable entre intérieur et extérieur. Dirigeant les circulations au sein même de ses œuvres, il crée des parcours constants imprimant l'espace d'expressivité, transmettant à l'utilisateur une séquence d'expériences inattendues comme manière de découvrir l'architecture.

Proche de cet esprit, l'artiste contemporain Pablo Valbuena investit aujourd'hui le Fort de Bruissin à travers un projet d'illumination qui met l'accent sur la perception de l'espace. Ce nouvel élément, essentiel dans la pensée de Le Corbusier, propose une redécouverte du lieu. Promenade architecturale est un double parcours, extérieur et intérieur, du Fort du Bruissin qui appelle au déplacement du public, dans un sens physique et virtuel, invitant le visiteur à imaginer l'espace au-delà de sa configuration actuelle. Il s'agit d'une chorégraphie lumineuse orchestrée par l'artiste, un parcours constant fonctionnant en boucle, dans lequel la balade répétée permettra des expériences sans cesse renouvelées.

Certaines parties du parcours sont éclairées, d'autres restent sombres comme voulant disparaître pour moduler l'espace. Pablo Valbuena s'approche du langage cinématographique. Il établit le décor, décide du parcours, de la localisation, de l'intensité et du rythme de la lumière qui l'éclairent, et convertit la perception de cet espace en une séquence d'images.

Depuis de nombreuses années, l'artiste développe des projets de recherche centrés sur l'espace, le temps et la perception. Quelques éléments clefs, dans cette exploration, sont la superposition du physique et du virtuel, la dissolution des limites entre ce qui est réel et perçu, la création par l'observateur d'espaces mentaux, les liens entre le temps et l'espace, la prévalence de l'expérience subjective comme outil de communication, et l'usage de la lumière en tant que matière première. Ces idées sont développées pour la plupart in situ, formulées en tant que réponses directes aux qualités perceptuelles, les conditions physiques et les influences environnementales d'un espace ou d'une localisation précise.



L'espace public : Une place en tant qu'espace public dégagé ou découvert délimité par des constructions, est un élément constatif et de structuration de l'espace urbain. Elle permet de préserver la continuité urbaine par ce qu'elle assure de jonction entre les éléments bâtis. La place permet la transition entre différents bâtis. La place permet la transition entre différents lieux et crée de multiples relations de continuité.

-De la concavité à la convexité de l'espace :

Dans le cas des places circulaires, bien que l'espace vide joue le rôle de figure dominante, il ne peut s'approprier les façades périphériques comme étant ses propres frontières. L'observateur entouré par l'espace vide et le regardant de l'intérieur ne perçoit la force d'expansion de la

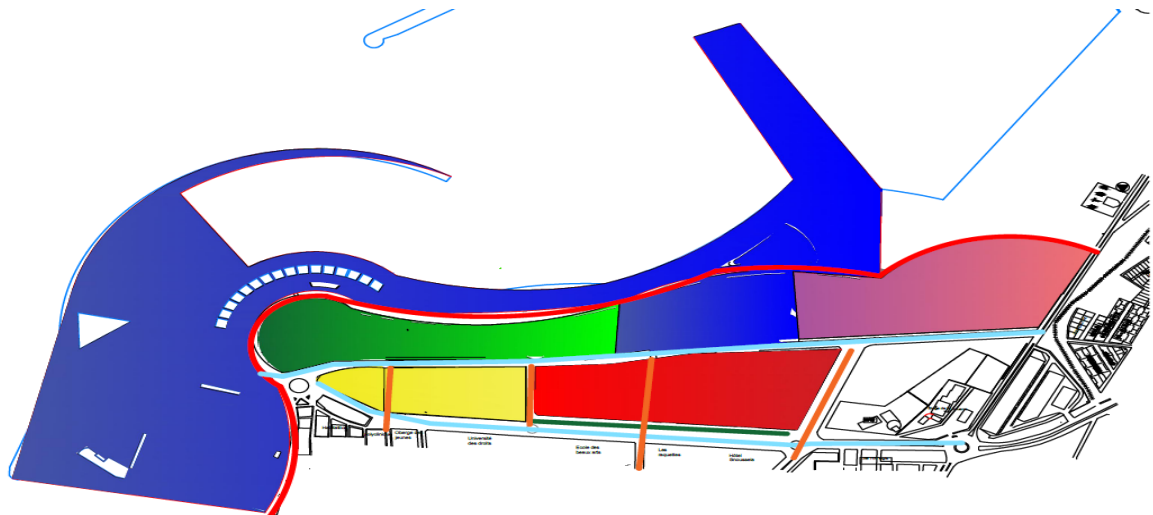
place qu'indirectement, par le biais de se effet sur les façades qui reculent concave ment .cette impression est plus nette encore dans un intérieure. »

Le passage d'un espace concave à une autre convexe produit un contraste de creux et de masse de saillies et de renforcement, comparable aux complexités de l'architecture baroque .cette transition fait brutalement ou graduellement selon le contexte.

Dans ce contexte choisi, Marios Lapidus utilise la courbe qui définit cet espace concave et convexe, à ce propos il dit « je travaille toujours avec des courbe car je pense c'est ça que attire les gens »

D'autant plus l'utilisation de cette forme dynamique dans un parcours a un outre but celui de faire diriger les gens vers l'intérieur du projet

- Structure des aménagements extérieurs:



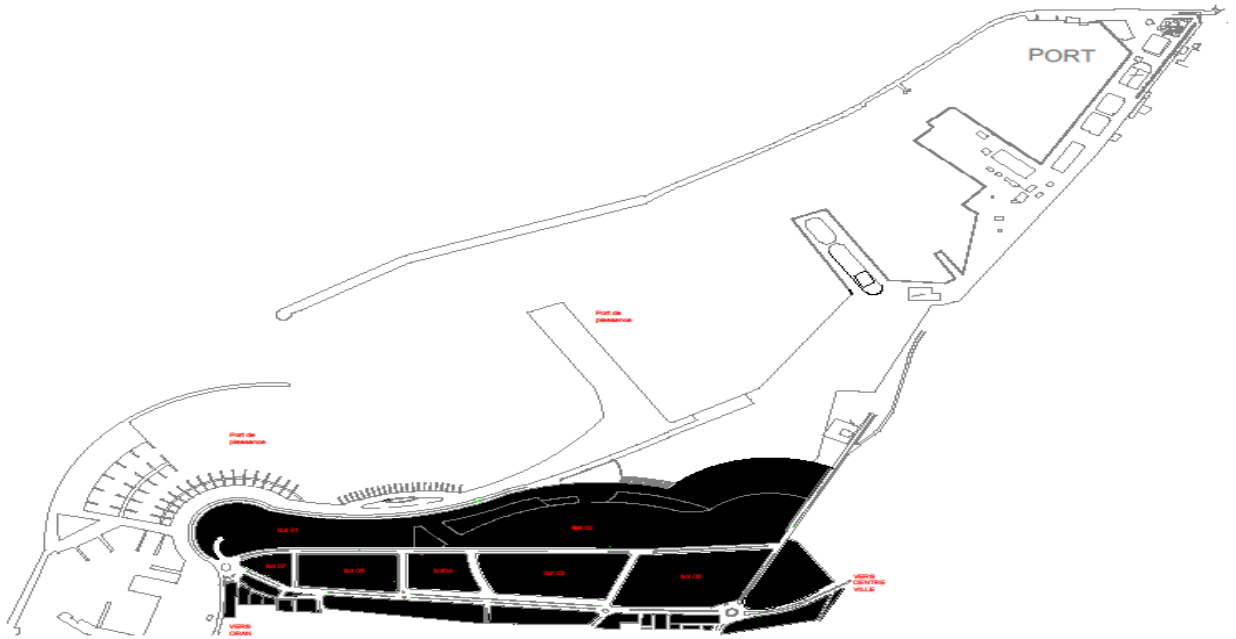
1-Parcour promenade 'boulevard du port assure la continuité de front de mer.

2-Parcour d'animation : assure la relation entre les différents espaces de projet.

3-Parcour intermédiaire : assure l'ouverture visuelle et physique.

4-le boulevard parallèle : assure la séparation et isolation de projet.

Plan d'urbanisme :



4- Caractéristique architectural :

Introduction :


Le projet de recomposition de la relation ville port de Mostaganem, va donc bénéficier d'une image positive emblématique. Le choix de son emplacement, son environnement et de son mode de composition est donc important, et déterminant pour son attractivité, leur architecture doit valoriser leur identité. Ce projet repose sur des principes architecturaux tel que :

1- l'architecture moderne :

Mode de conception ayant pour préoccupation de concevoir une architecture respectueuse de l'environnement et de l'écologie. Elle s'intéresse aux choix des matériaux naturels, dispositions des pièces pour favoriser l'économie des énergies, choix des méthodes d'apport énergétique, choix de cadre de vie offert à l'homme..

2- Le bio mimétisme :

Le bio mimétisme se définit comme étant l'étude des œuvres de la nature afin de les imiter et de les appliquer pour réduire les désastres écologiques induits par l'être humain. Ce concept permettrait, en quelque sorte, de renouer avec le « bon sens » issu de la « recherche et du développement » que la nature effectue depuis plusieurs milliards d'années et qui lui permet de mettre au point des mécanismes efficaces, garants de pérennité, dont l'homme



pourrait grandement s'inspirer pour diminuer son empreinte environnementale. En se servant d'un modèle issu de la nature, cet essai propose l'analyse d'une solution plus durable à l'aménagement et au fonctionnement des développements domiciliaires en milieu rural. L'écosystème mature serait le modèle théorique qui répond le mieux aux enjeux (énergie, eau, nourriture, déchets, intégrité du milieu, biodiversité) liés au développement, à l'aménagement, au fonctionnement et la qualité de vie dans les milieux ruraux. Ce modèle a donc été appliqué à l'aménagement de sites, composante essentielle au développement d'un quartier écologique en milieu rural.


3-L'architecture bionique :

L'architecture bionique est un courant du design et une expression constructive architecturale dont la composition et les lignes de force empruntent aux formes naturelles et biologiques. Ce mouvement a commencé à mûrir au début du XXI^e siècle, cela explique que les premiers exemples d'architecture bionique privilégient la recherche formelle à la fonctionnalité. L'architecture bionique se pose elle-même comme contre-point aux compositions « traditionnelles » à angles droits. Elle procède par utilisation des formes et des surfaces courbes rappelant des structures du vivant et des fractales. Une des tâches que les premiers représentants de ce mouvement se sont imposées était de trouver des justifications du développement esthétique et économique dans leur démarche architecturale.

Un courant d'architecture bionique est l'archiborescence : néologisme, construit avec mot «architecture» et «arborescence». Il est utilisé ici pour nommer l'architecture qui est utilisée principalement comme inspiration de toutes les formes des organismes vivants. De nombreux architectes contemporains s'inspirent des formes, des structures et des proportions existant dans la nature produisant une architecture aussi dite «organique».

4-Les hangars décorent :

Déjà, en reprenant l'opposition des deux méthodes, celle du pavillon et celle de la juxtaposition ou de l'agglomération, Viollet-le-Duc, dans le dix-neuvième des Entretiens sur l'architecture, avait attribué une aux Anglais, l'autre aux Français. Une méthode anglaise consiste à agglomérer de petits corps de logis contenant chacun une ou deux pièces [...] chacun de ces petits logis ayant la hauteur convenable à la pièce qu'il contient, des fenêtres percées suivant l'orientation préférée. Le mode français consiste à élever un pavillon, c'est-à-dire un corps de logis concret, symétrique, dans lequel les services, au lieu d'être disséminés, comme dans le mode anglais, sont réunis en plusieurs étages, sous un même toit.,



Le hangar décoré le plus pur serait en quelque sorte *un hangar d'un système de construction conventionnel qui correspondrait étroitement à l'espace, à la structure et aux exigences programmatiques de l'architecture et sur lesquels serait posée une décoration contrastante.*

5-L'îlot ouvert :

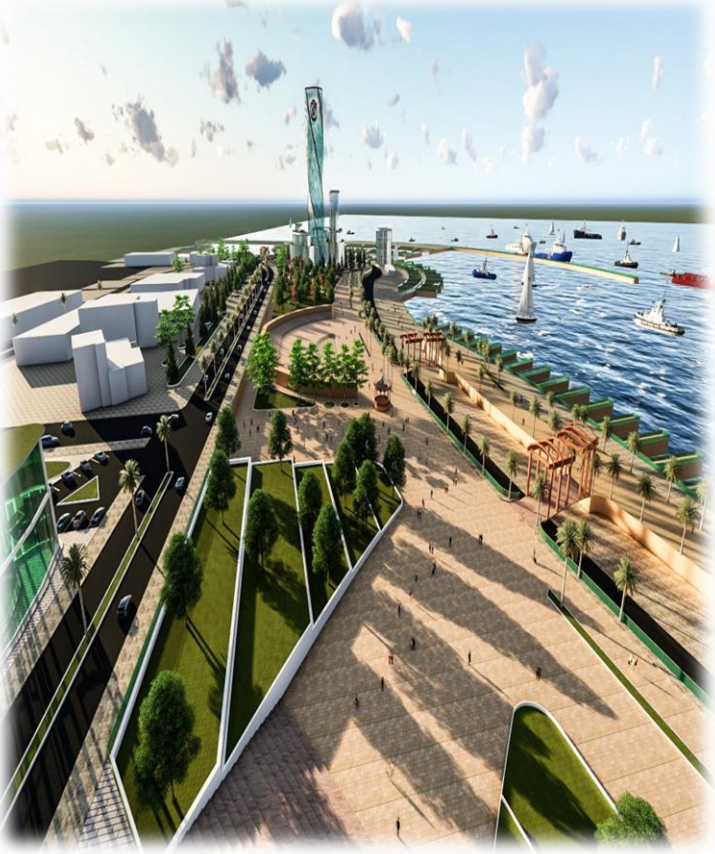
L'îlot ouvert se différencie de l'îlot commun par sa forme, qui permet sa traversée. Théorisé par l'architecte-urbaniste Christian de Portzamparc, l'îlot ouvert se définit par un côté « plein », autonome et pourtant varié et un côté « vide », ouvert et lumineux. Portzamparc formalise peu à peu le concept de l'îlot ouvert au cours des années 1980.

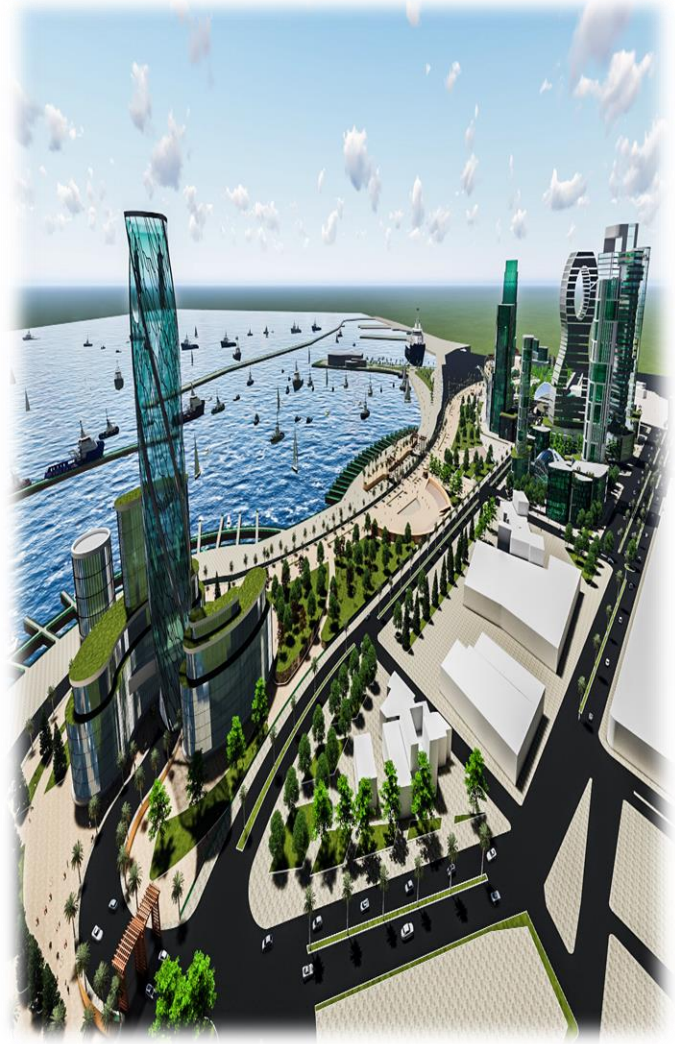
6-l'architecture High –tech :

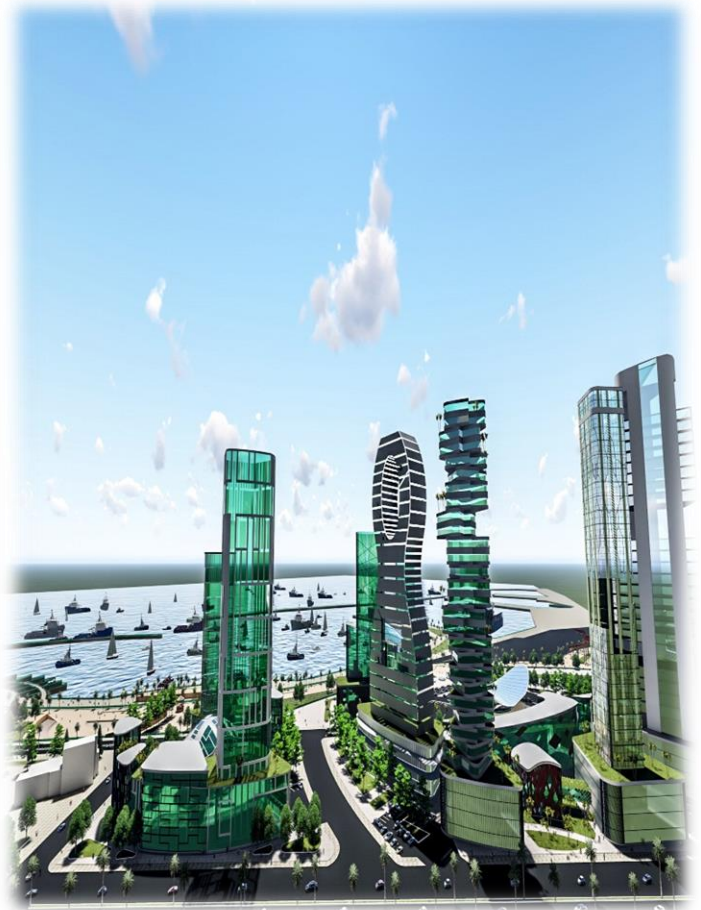
Un mouvement architectural qui émergea dans les années 1970 , incorporant des éléments industriels hautement technologique dans la conceptions de toute sorte de bâtiments.

Plan de masse :












Recommandation :

- 1) Avant de commencer le réaménagement d'un front d'eau , il faut prendre en considération leur caractère fragile tout en respectons leur propre réglementation, de cet espace ;et le mettre en avant avant de commencé l'étude.*
- 2) concernant les spécificités du site, il est recommandé de prendre en considération la spécificité de site d'intervention dans la mesure ou' les sites portuaires ne se rassemble pas , il sont unique .*
- 3) Il faut aussi de prendre en considération la forme du front d'eau , Elle influence la longueur des berges, la quantité des espaces à reconvertir.*
- 4) La recommandation prendre en considération c'est de faire une étude assez poussé concernant l'espace urbain , qui est en mitoyenneté directe avec la partie portuaire dans la mesure ou' nous sommes travaillées sur l'interface portuaire et urbaine , doivent être considéré sérieusement .*
- 5) Concernant l'identité du site, il doit prendre en considération l'aspect patrimonial, culturel ,social dont la mesure ou le port en lui -même est l'identité et aussi l'emblème d'une ville portuaire , ça veut dire on ne peut pas effacé tout une histoire , tout une culture ,tout une pratique portuaire relative à cette ville.*
- 6) Concernant le positionnement du site , l'aménagement que nous proposant au niveau de l'interface notamment le cas de notre étude le quartier de port et ce que nous proposant :ne doit pas seulement profité localement : il doit profité par tout la ville , tout le territoire , donc il est recommandé de faire un aménagement qui va profiter à l'ensemble de la ville.*
- 7) Nous travaillons sur un espace fragile de point de vue environnement , donc il faut prendre en considération la réglementation qui préserve l'environnement.*
- 8) Afin de ne pas créer un espace en décalage avec les aspirations des habitants la concertation publique s'avère aussi nécessaire. la concertation permet de sensibiliser les habitants et de mesurer leurs engagements de vivre avec la mer .*



9) *Les quartiers portuaires constituent pour certaines métropoles, les derniers terrains encore disponibles pour développer le centre-ville et donc la mettre en valeur. Les villes décident donc souvent de concentrer tous leurs efforts pour attribuer des fonctions valorisantes à ce nouveau morceau de ville, fonctions qui participent à redonner une image à la ville toute entière, à son agglomération, voire même à toute une région. La promotion, valorisation, animation doit se poursuivre après la réalisation du projet pour en assurer sa pérennité.*

10) *Concernant les fonctions doivent projeter sur cet espace ; peuvent être économiques (centre d'affaire, centre de conférence ..) culturelles , touristique...*

Les équipements vont participer à la symbolique de ces nouveaux quartiers L'animation du site est souvent recherchée : expositions, festivals sont régulièrement organisés.

11) *Concernant le choix de type d'architecture, il est recommandé de suivre une architecture assez moderne et technologique tel que l'architecture Hight Tech ,l'architecture bionique , l'architecture contemporaine ...*

Conclusion :


Le port est l'emblème d'une ville maritime par excellence, est aussi une identité, de ce fait, la ville portuaire doit faire l'objet d'un aménagement combinant l'urbain au port ou à la mer en général qui devrait s'adapter à sa réalité originel ; le cas de mon intitulé de projet « *intervention au niveau de l'interface portuaire de Mostaganem, une recomposition de la relation ville port* ».

Tout d'abord, on parle sur l'originalité du thème ; on pourrait considérait le thème come relativement nouveau, il nous engage, sur la voie d'une recomposition nouvelle, à la fois spatial, fonctionnelle et économique.

Ensuite, le projet d'aménagement s'intéresse à sa position spécifique, espace d'échange par excellence, car il doit répondre aux attentes d'objectif et à la problématique, il ne doit pas effacer le caractère de cet espace ; au contraire le mettre en avant et prend en considération leur caractère fragile tout en respectons leur propre réglementation.

Pour cela , J'ai pu estimer que choisir de mettre en place un projet urbain a vocation d'affaire et de tourisme au niveau de l'interface pourrait répondre aux différents enjeux de récréation de liens entre la ville, le port.

En effet, on ne pouvait pas réduire le clivage au niveau d'interface portuaire par un projet ponctuel au contraire il vaut mieux d'un projet urbain linéaire pour que la ville doit être embrassé le port dans la mer.



Ensuite le projet intitulé quartier d'affaire et de tourisme est un lieu de partage de création entre la population, les touristes, les associations ainsi que les entreprises professionnelles qui peuvent devenir acteurs du projet et ainsi lutter contre le clivage Ville-

01 *Association internationale ville et port* »AIVP

« Ville et port : mutation et recomposition Association internationale ville et port »AIVP 1997 intervenants : Emmanuel Boubacha / Denis Davout Eric Gueguen

Port. Il va revaloriser l'identité du port en gardant et en réhabilitant leur infrastructures, et va aussi permettre d'offrir un nouveau regard sur la Ville, lieu touristique par excellence, il deviendra ainsi un lieu de vie, d'activités, de loisirs et d'innovations, De plus, Ce quartier va redynamiser l'interface et lui redonner une nouvelle image, aujourd'hui dévalorisé, en faisant de ce site un lieu de vie publique, agréable, de détente et de rencontre. En plus, il va aussi permettre d'accentuer l'attractivité du territoire, puisqu'il va mettre en valeur et va conserver l'identité portuaire de la ville en mettant en avant leur état hérité du passé et les activités portuaires et maritimes actuelles.

Ce projet va donc participer aux politiques urbaines ayant pour objectifs d'attirer de nouveaux habitants de nouveaux touristes et de nouvelles entreprises. Il servira de levier pour le territoire et pourra peut-être donner un nouvel élan aux activités portuaires afin de redonner vie au port par l'injection d'un embarcadère et d'un port de plaisance.

En parallèle , les contraintes que nous avons vu lors de la concrétisation du projet : sujet complexe de par sa nature, le manque des cas d'études similaires locaux, l'endroit fragile (le littoral) qui est frappé par une rude réglementation et l'insuffisante de temps pour un projet assez complexe...etc

Les références bibliographiques :

Les livres et les ouvrages:

- | | | |
|----|---------------------|--|
| 02 | Hoyle B.S. | « <i>Développement Dynamics at. the port-city interface</i> » Belhaven press , London 1988 |
| 03 | Kevin Lynch | « <i>L'image de la cité</i> » Bordas ,1997 |
| 04 | Marché A. | « <i>urbanité des cités portuaire</i> » Paris, le harmattan, collection maritime 1997 |
| 05 | Pergrinruo Gracia . | « organisation et gestion des événements touristiques » 2007/2008 |
| 06 | Vigarié A. | « <i>Ville portuaire et changement économique</i> », <i>ibid.</i> 1991 |

Revus et documents :

- | | | |
|----|---|--|
| 01 | <i>Eco cite Marseille euro-méditerranéen, signature de la convention-cadre du protocole financier 2, juin 2011, in contact presse Euroméditerranéen. 173</i> | |
| 02 | <i>The master plan concept of the hafen city hamburg, paper approved and supervised by Ms Steffe, edited by Christoph Ziercke, course of studies real state mangement</i> | |
| 03 | <i>Hafencity hamburg, avril 2008. www.aucame.fr</i> | |
| 04 | <i>Assoiciation international ville port, Fonds europeen de developpement regional interregic, Zone Ouest</i> | |
| 04 | <i>Programme cadre régional HANSE PASSAGE</i> | |

Les mémoires :

- | | | |
|----|----------------------|--|
| 01 | Djedouani Rakem.S | « <i>Mutation urbaine et stratégie de renouvellement dans deux villes-port méditerranéennes , cas de Marseille et d'Alger</i> ». thèse de doctorat. Université paris, 2004 |
| 02 | César Ducret | « <i>Les villes –port laboratoire de la mondialisation</i> », Havre, 2004 |
| 03 | Jeanne Helene Jugiez | « Apport académique Centre international de recherche de Montréal », 2010 |
| 04 | Kerdouda Mohamed | « <i>Le rôle du port dans la création d'une valeur ajoutée à l'urbain mostaganemois</i> » Université de science et technologie département d'architecture et de génie civil, 2016. |
| 05 | Magali Henry | Ville portuaire en mutation Lausanne , 2006 |

Site internet :

- Site officiel de la direction des travaux publics de Mostaganem WWW.DTP.Mostaganem.com

- Site officiel de la forme de journaliste à Mostaganem WWW.Djazaires.com

- Site officiel de wilaya de Mostaganem WWW.Wilaya de Mostaganem .dz

- Site officiel de port de Mostaganem http://www.port-mostaganem.dz/port_d...rspective.html

FR.Calameo.com

- <http://www.tourisme.gov.ma>

- <http://www.memoireonline.com>

- <http://www.visitcasablanca.ma/congres>

- www.aucame.fr

-

