



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique
جامعة عبد الحميد ابن باديس مستغانم
Université Abdelhamid Ibn Badis de Mostaganem
كلية العلوم والتكنولوجيا
Faculté des Sciences et de la Technologie
قسم الهندسة المدنية والهندسة المعمارية
Département de génie civil et d'architecture



MEMOIRE DE FIN D'ETUDE DE MASTERACADEMIQUE

Filière : Architecture et urbanisme

Spécialité : Habitat et Projet Urbain

Thème

**LA RECONQUETE ARCHITECTURALE DU PORT DE MOSTAGANEM :
VERS UNE VISION METROPOLITAINE A TRAVERS L'INTERFACE VILLE/PORT**

Présenté par :

- 1. LAZREUG ABDENNOUR**
- 2. LARID ADEL**

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

Président : Mme. SMAIR AMINA

Examineur: Mr. TAIBI SOFIANE

Examineur : Mlle. BELGASMIA SABIHA

Encadreur : Mr. ROUBAI-CHORFI NABIL

Année Universitaire : 2016/ 2017

« L'avenir des villes portuaires tient moins dans la mise en œuvre d'innovations d'ordre technique et physique, que dans la capacité des acteurs impliqués d'adopter ou pas une vision et une stratégie du développement communément partagées vis-à-vis d'un projet »

Raffaele Cattedra, Projet urbain et interface ville-port en Méditerranée

« Perspectives pour une recherche comparative »,

Rives méditerranéennes, n° 39 / 2011, p 83



Dédicaces

C'est avec une grande fierté que nous arrivons à ce stade de notre cursus, nous dédions notre modeste travail de fin d'études et la liste risque d'être longue car nombreux sont ceux qui ont contribué à notre apprentissage.

En premier lieu à nos chers parents qui sans eux on ne serait pas là aujourd'hui

Aussi, à notre encadreur M. ROUBAI CHORFI Nabil, qui a été présent pour nous guider et qui nous a emmenés en voyage de sa riche théorie à la pratique

Mais encore et individuellement :

Je tiens à dédier aussi ce travail à Mr. Boudiaf Khalil, Architecte à Paris pour sa contribution, je dédie également ce travail à tous les enseignants que j'ai eu dans mon cursus : Mme. Baghdoud, Mr. Benyagoub, Mme. Frifra, Mr. Heffaf, Mr. Messahel, Mme. Rabia, Mme. Alloui, Mr. Benzidane et Mr. Benbouziane.

Je n'oublie pas mes frères et mes sœurs

Dédicaces spéciales à Aghiles, la personne visée se reconnaîtra

Adel Larid

Je dédie ce modeste travail à tous ceux qui m'ont enseigné tout au long de mon cursus, Mme Tehami, Mr Doudi, Mme Benhamou, Mr heffaf, Mr benzidane et Mr Benbouziane

À tous mes chers amis et mes collègues de l'Université de Mostaganem, À tous mes proches de la famille Lazreug et plus particulièrement, mes sœurs et mes frères.

Abdenour Lazreug



Remerciements

Nous remercions les membres du jury qui ont accepté d'évaluer ce travail, à commencer par Mme.Smaïr Amina, présidente du jury, Mlle.Belgasmia Sabiha, examinatrice et M..Taïbi Sofiane, examinateur.

Nous tenons à remercier M..Nabil ROUBAI CHORFI pour nous avoir dirigés sans ménagement de temps et d'efforts

Nous remercions aussi toutes les personnes à qui nous nous sommes adressés et qui nous ont aidés dans notre quête, également les services qui nous ont ouvert leurs portes :

- L'Entreprise Portuaire de Mostaganem
- La direction des travaux publics
- La Capitainerie du port de Mostaganem
- La PAF du port de Mostaganem
- L'Entreprises des gestions des ports de pêches de Mostaganem

Egalement à :

- Mr.Bouladjladi directeur de l'EPM
- Mr.Bouazgui directeur des Travaux Publics de la wilaya de Mostaganem
- Mr.Aiouaz commissaire du Port de Mostaganem
- Mr.Benallou chef de département des travaux maritimes et maintenance à l'EPM
- Mr.Yakhlef de la Capitainerie du Port de Mostaganem
- Mr.Slamnia chef de projet de la réalisation du 3^{ème} et 4^{ème} Bassin



Sommaire

Dédicaces	2
Remerciements	3
Sommaire	4
Table des illustrations et tableaux	6
I. Introduction générale	12
II. Le port comme outil de métropolisation.....	16
1. Concepts clés pour comprendre la problématique :	17
a) La métropolisation :	17
b) Système ville-port :	18
2. La ville portuaire et ses mutations	21
a) La ville portuaire : définition et typologie	21
b) Définition terminologique :	22
c) Typologie Spatio-Fonctionnelle Des Villes Portuaires :	25
d) Clivage ville/port	30
e) La recomposition ville/port.....	42
III. Contexte urbano-portuaire de Mostaganem	52
1. Lecture et interprétation (Constat du port de Mostaganem).....	53
a) Constat négatif	60
2. La méthode EBAHIE pour comprendre les attentes des usagers.....	63

a) Origines	63
b) Principes	64
c) Résultats.....	75
3. Références thématiques :.....	78
a) La SEQUENTIALISATION : Port de Marseille (L’Euroméditerranée).....	78
b) Le ZONNING : Port Louis	95
c) La SECTORISATION : le cas du port de Dieppe.....	104
d) Récapitulatif	119
IV. Le port et le projet urbain.....	121
1. Choix stratégiques pour l’aménagement global :	122
a) Stratégie de reconfiguration	122
b) Logique des secteurs.....	123
c) Primauté accordée au secteur d’entrée du port	125
d) Développement économique à travers le secteur de la Salamandre	127
Bibliographie	139



Table des illustrations et tableaux

Figure 1: Schéma représentatif de la métropolisation	17
Figure 2: Schéma représentatif de l'entité de la ville/port	24
Figure 3: Schéma représentatif de la centralité urbaine	26
Figure 4: Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires. Source : DUCRUET. C. 2010.....	27
Figure 5: Schéma représentatif des entités de la ville portuaire	28
Figure 6: Schéma représentatif du clivage ville/port	32
Figure 7: Schéma représentatif des causes du clivage	32
Figure 8: Les causes du nouveau statut du port	34
Figure 9: Schéma représentatif du clivage	35
Figure 10: Schéma représentatif du fonctionnement du port	36
Figure 11: Schéma représentatif d'une interface en décalage	38
Figure 12: Schéma représentatif des causes du clivage	39
Figure 13 : Schéma représentatif de la non-cohabitation ville/port source mémoire clivage ville/port Aussi Khalil	40
Figure 14 : Schéma représentatif du déphasage de centralité ville/port source mémoire clivage ville/port Aussi Khalil	41
Figure 15 : Waterfront Baltimore	45
Figure 16 : les Dockland de Londres	46
Figure 17 : Water front Marseille (les terrasses de Marseille)	46
Figure 18 : Water front Dubaï.....	47

Figure 19 : Schéma d'interprétation de l'aménagement raisonné water front	50
Figure 20: Localisation du port de Mostaganem	53
Figure 21: 1.2.3 Délimitation du domaine portuaire de Mostaganem	54
Figure 22 : Les entreprises de sureté installée au port de Mostaganem	57
Figure 23: Les entreprises à usage commerciale installée au port de Mostaganem ...	58
Figure 24: ENTREPRISE HHCE	60
Figure 25: LES GARDES COTES	60
Figure 26: ENTREPRISE ENOF	61
Figure 27: IMPV.....	61
Figure 28: ENTEPRISE SORA SUCRE	62
Figure 29: Schéma de la méthode EBAHIE	63
Figure 30: Graphe de l'étude de Griffin et Hauser	65
Figure 31 : Le diagramme des fonctions.....	76
Figure 32 : le port de Marseille.....	79
Figure 33: la séquentialisation au port de Marseille.....	80
Figure 34: Les Cinqe pole de l'euro-méditerranéen.....	81
Figure 35: Le rayonnement du port de Mostaganem.....	83
Figure 36: Schéma représentatif des trois pole urbano-portuaire de l'euromediterrané	84
Figure 37: Schéma représentatif de servies et de logements	85
Figure 38: Schéma d'aménagement du premier pole	86
Figure 39:La tour CMA GCM port de Marseille	87
Figure 40: Les silos d'Arenc port de Marseille	87
Figure 41: Les terrasses du port de Marseille.....	88

Figure 42: La balade au port de Marseille	88
Figure 43: Esplanade J4.....	89
Figure 44: La gare maritime la majeure (port de Marseille)	89
Figure 45: Esplanade J4.....	90
Figure 46: le muséum.....	90
Figure 47: Schéma représentatif du deuxième pôle	91
Figure 48: Euromed center hotel.....	92
Figure 49: Schéma représentatif du deuxième pôle	93
Figure 50: Schéma représentatif de la réaffectation des bassins	94
Figure 51: La localisation du Port Louis	95
Figure 52: Schéma d'aménagement à long terme	96
Figure 53: Opération Bluefield.....	97
Figure 54: Expansion sur la mer	98
Figure 55: Schéma représentatif des opérations water front	99
Figure 56: Caudan water front.....	100
Figure 57: Port Louis water front.....	100
Figure 58: Schéma représentatif d'opération villes intégrées	101
Figure 59: Projet new town	101
Figure 60: Projet Up town.....	102
Figure 61: Etat d'avancement des différents projets	103
Figure 62: Schéma représentatif du zoning du port Louis	103
Figure 63: La localisation du port de Dieppe	104
Figure 64: Schéma représentatif des objectifs de la reconstitution du port de Dieppe	105

Figure 65: Schéma représentatif de stratégie de reconfiguration du port de Dieppe	106
Figure 66: Schéma représentatif des secteurs	108
Figure 67: Schéma représentatif des opérations	109
Figure 68: Schéma représentatif des opérations	111
Figure 69: Schéma d'aménagement globale	112
Figure 70: Schéma d'aménagement du secteur de pollet.....	113
Figure 71: Schéma d'aménagement du secteur de pollet.....	114
Figure 72: Schéma représentatif des parcours.....	118
Figure 73: Schéma représentatif de la stratégie de reconfiguration (Séquentialisation)	119
Figure 74: Schéma représentatif de la stratégie de reconfiguration (Zoning)	119
Figure 75: Schéma représentatif de la stratégie de reconfiguration (Sectorisation).	120
Figure 76: Schéma représentatif l'extension du port.....	124
Figure 77: Schéma d'aménagement global (sectorisation)	124
Figure 78: Plan de masse du 1 ^{er} secteur	125
Figure 79: vue d'ensemble du 1 ^{er} secteur.....	126
Figure 80: La nouvelle entrée du port	126
Figure 81: Plan de masse secteur 5	128
Figure 82: Vue d'ensemble du secteur 5	129
Figure 83: Habitat intégrés secteur 5	129
Figure 84: Habitat intégrés secteur 5	130
Figure 85: Vue d'ensemble de l'axe central du secteur 5	130
Figure 86: Vue d'ensemble sur la succession des gares (maritime et multimodale) .	131

Figure 87: Vue d'ensemble du secteur 5	131
Figure 88: Palais des congrès	132
Figure 89: Habitat intégrés (aménagement extérieur).....	132
Figure 90: Ecole nationale du sport nautique.....	133
Figure 91: La façade maritime	133
Figure 92: Le 1er secteur.....	134
Figure 93: Série des pêcheries et locaux	134
Figure 94: Salle d'exposition	134
Figure 95: Musée	135
Figure 96: Hôtel.....	135
Figure 97: Le 5 ^{em} me secteur	136
Figure 98: Habitat Intégrés	136
Figure 99: Hôtellerie	136
Figure 100: Palais des congrès	137
Figure 101: Centre commerciale.....	137
Figure 102: Complexe hôtelier.....	137
Figure 103: Gare multimodale	138
Figure 104: Gare maritime	138
Figure 105: Centre nautique	138

Tableau 1: Points clefs et classes d'attentes.....	69
Tableau 2: Le tableau des croisements.....	71
Tableau 3: Les indicateurs de qualité.....	72
Tableau 4: Un cas de croisement.....	74
Tableau 5: Les fonctions dominantes	75
Tableau 6: Echelle de qualité.....	75



I. Introduction générale

De nos jours, la moitié de la population mondiale et plus des trois quarts de celle des pays industrialisés vit dans les villes. Ainsi, « *les très grandes villes ont pris une importance déterminante dans cette évolution et la métropolisation est certainement le phénomène urbain majeur de notre temps* » (BAILLY, HURIOT, 1999).

Ce phénomène repose principalement sur l'économie accompagnée par des procédés environnementaux tendant à protéger les richesses et garantir l'équité sociale.

En outre, la plupart des grandes villes cherchent à obtenir le statut de métropole, afin de s'attribuer une autonomie¹ politique et économique et d'élargir leur aura sur les autres villes. Une politique qui aide ces villes globales² à faire fonctionner leurs boucles de développement.

Parmi ces agglomérations émergentes, les villes portuaires se taillent une part importante dans ce processus.

Ces dernières années, les différents aspects de la ville portuaire ont été traités avec un degré d'importance particulier chez les géographes, urbanistes et économistes à cause de sa complexité et de sa valeur.

La ville portuaire est un objet complexe et hétérogène puisqu'elle représente une imbrication de deux dynamiques spatiales³, ces deux derniers signifient deux entités : entité urbaine et entité portuaire (ville/port) la distinction entre ces deux entités a donné la naissance de la notion du système ville/port.

La révolution industrielle a bouleversé la ville portuaire, pour cela la ville est devenue un espace d'échange et de relais de produits. Le transport maritime (moyen d'échange intercontinental), le port (porte d'échange et de transit) et rationalisation des marchés (la séparation entre lieux de production et de consommation), tout ça a donné un nouveau statut au port qui traite l'activité économique. Pour cela, le port est devenu une unité autonome indépendante de la ville et du système urbain, ce dernier contient à l'intérieur des infrastructures, par exemple : voies express, autoroute, chemin ferrée des silos et des

¹ Désigne la capacité d'un objet, individu ou système à se gouverner soi-même, selon ses propres règles

² Une ville mondiale, ville globale ou ville-monde sont différentes appellations pour désigner une ville qui exerce des fonctions stratégiques à l'échelle mondiale, un centre qui organise des flux et s'inscrit dans des réseaux, un pôle de commandement dans la mondialisation.

³ Ce sont les changements, les évolutions que l'on peut repérer dans un espace. Elles peuvent être positives (un lieu qui se met à attirer) ou négatives (un lieu en déclin, en déprise).

hangars sur la zone tampon entre les deux aires. Ces infrastructures représentent une rupture sur l'aire de contact qui est l'interface (interface en décalage), cette rupture nous a amené à **une nouvelle définition conceptuelle : de la Notion « le port et sa ville »⁴ vers celle de « le port et sa région »⁵.**

Ce nouveau statut du port « icône économique » a influencé sur les relations urbano-portuaires, il a mené ces villes à une dissociation de ville/port et il les a mené aussi vers deux dynamiques spatiales autonomes, tout cela nous a donné, une nouvelle physionomie. On ne parle pas d'un port mais d'une infrastructure portuaire⁶ causant une rupture spatio-fonctionnelle (physique, visuelle, physiologique) qui a influencé négativement sur l'imagibilité⁷ de la ville, affaiblit les relations fonctionnelles et mène à un traumatisme⁸ identitaire de la ville (la ville perd tout contact physique avec la mer), en outre, une image industrielle dégradé de la frange maritime du côté de la mer suite de la dilatation de l'espace portuaire sur la mer (démarimitisation).

Cette image négative pour l'ensemble ville/port qui ne cohabite plus à cause du contraste entre les deux natures et leurs activités, cette rupture représente un clivage entre ville/port situé sur l'aire de contacts entre les deux systèmes qui est appelé l'interface. Cela existe même pour notre cas d'étude comme une faille entre Mostaganem et son port.

Ce décalage d'interface a donné un déphasage de centralité (centralité urbaine et centralité portuaire), c'est pourquoi plusieurs géographes et urbanistes mènent des réflexions sur la reconversion et la reconquête de ces lieux, afin de joindre les ruptures et de réduire l'interface. La question toujours posé dans la ville portuaire est comment rendre le port comme un sous-système du système ville ?

Cette opération consiste à coupler la ville avec le port par le traitement de l'aire de contacte (interface), c'est la recomposition spatio-fonctionnelle du système ville/port en utilisant en premier lieu les stratégies de reconfiguration des villes portuaires (la séquentialisation, le zoning et la sectorisation), en seconde lieu l'opération Waterfront en s'appuyant d'abord

⁴ C'est une notion qui décrit la relation entre ville et port avant la révolution industrielle

⁵ C'est une notion qui décrit la relation entre le port sa région après la révolution industrielle

⁶ Ensemble des installations nécessaires au fonctionnement d'un service de transport maritime

⁷ Un concept créé par Kevin Lynch

⁸ Un concept créé par BOGUMIL JEWSIEWICKI

sur les acteurs, les usagers et leurs modes de communication, ensuite sur les trois indicateurs de dynamique territoriale (interface, gouvernance et image) de ville/port.

Waterfront est un modèle de réaménagement d'interface ville/port, il applique la notion de la redéfinition de la vitrine maritime et le recyclage du foncier afin d'acquérir une métropolisation et modernisation la ville.

Face à la restructuration de l'interface Ville/Port, de nombreux enjeux se présentent et prennent en compte la satisfaction de l'ensemble des acteurs et des usagés suivant la méthode ébahie (évaluation des attentes et des besoins et leurs hiérarchisations) afin de redynamiser l'interface et renouer le lien avec la ville en basant sur les désirs des acteurs et des usagés.



Le port comme outil de métropolisation

1. Concepts clés pour comprendre la problématique :

a) La métropolisation :

La métropolisation est une dynamique spatiale contribuant à organiser le territoire autour de la métropole les métropoles concentrent les activités de commandement (économique, politique et culturelles) et les fonctions tertiaires supérieures pour cette raison elles sont fortement attractives pour la population, il se traduit en particulier par :

- L'accroissement de la concentration des hommes et des richesses autour d'un certain nombre d'agglomérations existantes sur des territoires de plus en plus larges
- Un étalement urbain et une dispersion de la centralité
- Un accroissement des mobilités et des échanges surtout l'accroissement des distances parcourues
- Un accroissement concomitant de la fragmentation et de la ségrégation sociale et spatiale (voir figure 1)

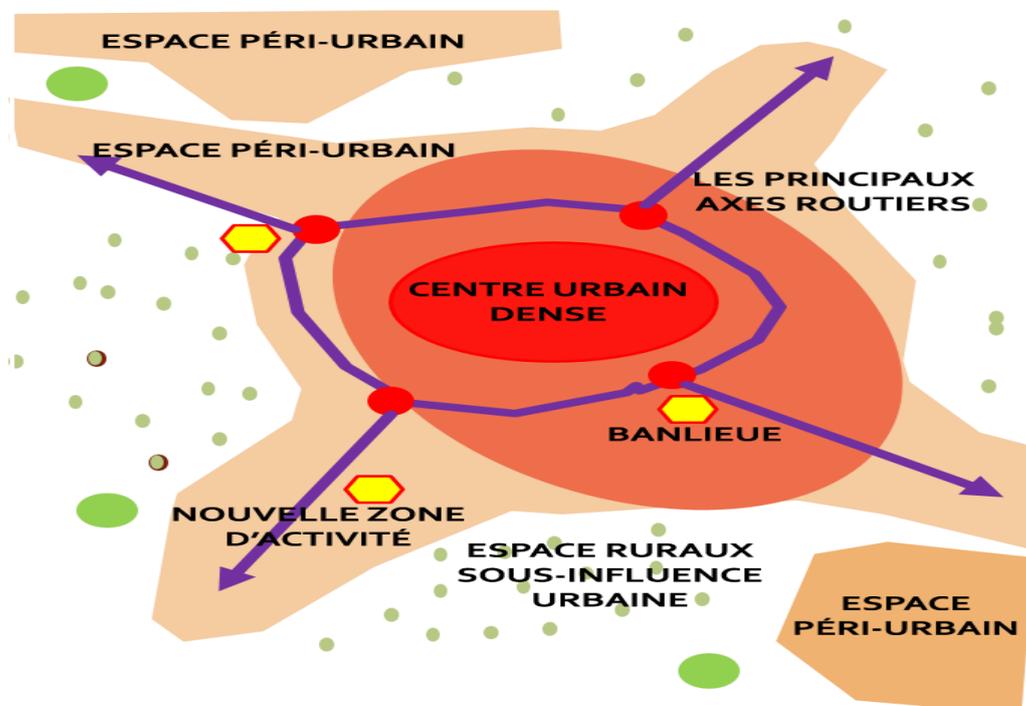


Figure 1: Schéma représentatif de la métropolisation

1. LA METROPOLE :

C'est le concept caractérisant du 21^{ème} siècle, l'ère de la totalité⁹ des villes c'est le holisme dont la plupart des villes essaye d'obtenir ce statut pour rayonner à une échelle plus importante.

Jean Renard, quant à lui, décrit la métropole par l'association de trois éléments : le poids démographique évalué à 500 000 habitants, des activités économiques et culturelles nombreuses et diversifiées ainsi qu'un rayonnement global sur un territoire étendu. Le même point de vue a été partagé avec **Gabriel Wackerman**, « *la vraie métropole est un pôle urbain majeur doté de la totalité ou de la quasi-totalité des fonctions urbaines au niveau qualitatif le plus élevé...* ».

Selon **S. Conti et G. Spriano**, ces villes qualifiées de "globales" ou "directionnelles", sous-entendu les métropoles, doivent disposer de trois attributs :

- La *directionnalité*, c'est-à-dire la capacité à rassembler et développer des fonctions stratégiques et décisionnelles au plus haut niveau, aussi bien pour les entreprises que Pour les grandes institutions ;
- La *globalité*, c'est-à-dire une masse critique suffisante en termes de compétences et de services pour éviter le recours à des villes mieux pourvues ;
- La *connectivité* ou le degré d'intégration à des systèmes économiques et sociaux urbains nécessaires pour favoriser les échanges et les synergies dans les fonctions de production.

b) Système ville-port :

1. VILLE PORTUAIRE :

Le terme de la ville portuaire renvoi certainement vers une ville doté d'un port 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* »

⁹ De globalisation

De ce fait, la ville portuaire tien sa nomination et sa valeur de son port, elle présente comme imbrication des deux dynamiques qui forment un objet complexe c'est l'écosystème¹⁰ ville-port

2. SYSTEME VILLE-PORT

La ville portuaire est un objet complexe composée de deux entités distinctes ville et port donc deux fonctions et deux formes différentes c'est un 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* » (CHALINE Claude. 1994. p.25).

- **Interface**

Ce terme renvoie en français à la couche limite par laquelle ont lieu les échanges et les interactions entre deux éléments, donc c'est l'aire de contacts entre deux différents domaines d'activités ou se matérialise un conflit entre eux Selon Claude CHALINE, « *le système ville-port se matérialisait par une très importante consommation d'espaces généralement linéaires sur la zone d'interface entre Ville et Eau (...). Si la fonction de stockage était représentée, elle pouvait 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* » (CLAUDE Challine. 1994. p.26).

3. WATER FRONT :

Événement urbain des années 1980, ce type de requalification de friche¹¹ répond aux transformations subies par le commerce maritime. Tous les fronts de mer requalifiés partagent ces deux points communs respectivement en termes de design et de types de partenariats : ils cherchent à relier la ville et le port (visuellement et physiquement) et mettent en œuvre des partenariats public-privé inédits (transferts de terres publiques, processus de décision). (Caves, Encyclopédie of the City)

¹⁰ Un écosystème caractérise un milieu dans lequel les conditions physicochimiques sont relativement homogènes et permettent le développement d'un ensemble d'organismes vivants

¹¹ Le mot friche désigne tout terrain (ou bâtiment) ayant été utilisé ou développé précédemment mais qui n'est plus occupé à l'heure actuelle. Certains peuvent néanmoins être partiellement utilisés ou occupés.

4. PORT :

VIGARIE a défini le port : *“Le port est une aire de contact entre deux domaines, de la circulation terrestre et de la circulation maritime ; son rôle est donc d’assurer une solution de continuité entre deux schémas de transport adaptés à la traversée de deux espaces aux caractéristiques différentes”*.

5. HUB :

Terme emprunté à la mécanique motocycliste (Hub and spoke). Le Hub est un port de transbordement¹² à partir duquel on dessert les ports secondaires

6. HINTERLAND :

Hinterland ou **arrière-pays** est une zone continentale située en arrière d'une côte ou d'un fleuve, par opposition au littoral. En géographie, il désigne plus précisément la zone d'influence et d'attraction économique d'un port. Le mot hinterland, emprunté de l'allemand (hinter « derrière » et de Land « terre, pays »).

7. FORELAND :

Désigne la zone de desserte d'un ensemble de lignes régulières de transport à partir d'un port ou d'un aéroport. En géographie, il désigne plus précisément la zone d'influence port (infrastructure et services) ainsi qu'à l'étendue de son arrière-pays et les relations économiques d'un port avec des territoires situés au-delà des mers. L'importance du foreland est étroitement liée aux capacités d'accueil.

¹² Est une situation commerciale qui consiste à décharger des marchandises d'un navire ou d'un aéronef et à les recharger dans un délai raisonnable sur un autre navire ou aéronef.

2. La ville portuaire et ses mutations

a) La ville portuaire : définition et typologie

Selon plusieurs recherches les villes qui donnent sur la mer sont des villes génératrices¹³, sont développées à partir du port.

M. DOGAN a mesuré ce rapport: « *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'*» (RIBBECK Eckhart. 2000. p.95)

Cette position sur un front d'eau pose des atouts et des risques pour la ville, selon RIB Beck « Déjà un regard furtif sur une mappemonde démontre qu'un grand nombre de villes importantes est situé en bord de mer ou, du moins, sur un grand fleuve. Bien évidemment, l'urbanisation à ici toujours été influencé par la mer et l'est encore » (RIBBECK Eckhart. 2000 p.95), cette double inscription de la ville portuaire dans les réseaux de transport maritime et terrestre favorise sa croissance.

Le port participe à la mutation de la ville, bien que son rôle soit très clair dans l'espace géographique « Un nœud de circulation à l'interface des réseaux maritimes et terrestres » (BROCARD. M. 1994. In. Ces ports qui créèrent des villes. p.22), de ce fait la définition précise de la ville portuaire n'excite pas c'est pourquoi C. CHALINE (1994.p.13) pose la question suivante : « La ville-port est-elle une catégorie particulière, un objet d'études spécifiques au sein des sciences humaines ? S'agit-il d'un sujet suffisamment autonome pour justifier des approches conceptuelles spécifiques, des méthodologies originales et pour esquisser une théorisation ? ».

En géographie la ville portuaire se présente comme une juxtaposition de deux entités ville/port mais en réalité c'est totalement le contraire, ce concept de la ville portuaire est très complexe car les deux entités urbaine et portuaire sont imbriquées, fusionner en interaction entre eux et liées par divers liens, pour cela les spécialistes du sujet sur leurs tête **Rachel Rodriguez malta** qualifie la ville portuaire comme un écosystème (système ville-port).

La ville portuaire une est ville doté d'un port, elle représente un objet complexe composé de deux entités distinctes (entité portuaire et entité urbaine), auparavant n'existait pas une

¹³ Les grandes villes

définition précise de la ville portuaire c'est pourquoi C. CHALINE (1994. p.13) pose toujours la question suivante : « *La ville-port est-elle une catégorie particulière, un objet d'étude spécifique au sein des sciences humaines ? S'agit-il d'un sujet suffisamment autonome pour justifier des approches conceptuelles spécifiques, des méthodologies originales et pour esquisser une théorisation ?* ». Pour cela on essaie dans ce chapitre de donner une définition à la ville portuaire.

b) Définition terminologique :

1. VILLE :

Donner une définition pour la ville a toujours posé un problème, car elle représente un milieu physique de vie et d'activités pour l'homme. Dans Larousse (1996) la ville est : « *agglomérations relativement importantes dont les habitants ont des activités professionnelles diversifiées, notamment dans le secteur tertiaire.* ».

Certains urbanistes la présente et la compare à un organisme vivant doté d'une morphologie (structurelle, formelle et fonctionnelle), d'une physiologie (métabolisme urbain) et d'une forme d'intelligence urbaine, ces derniers constituent la capacité de gouvernance et l'efficacité de portage politique du développement de la ville « *La ville – que l'acception du terme soit strictement géographique et fonctionnelle ou largement économique et culturelle - a une territorialité, cette dimension lui vient de ce que son système et ses effets s'inscrivent dans l'espace et le temps* ». (RONCAYOLO, M. 1990. p.218).

Selon l'ONU¹⁴, une ville est une unité urbaine étendue et fortement peuplée (dont les habitations doivent être à moins de 200m chacune par opposition aux villages) 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 ont été étudiés par la sociologie urbaine, l'urbanisme ou encore l'économie urbaine.

Par définition juridique et typologique dans la loi algérienne¹, nous distinguons :

Ville moyenne : l'agglomération urbaine dont la population est comprise entre cinquante mille (50.000) et cent mille (100.000) habitants.

¹⁴ Organisation des Nations Unis

Petite ville : l'agglomération urbaine dont la population est comprise entre vingt mille(20.000) et cinquante mille (50.000) habitants.

2. PORT :

Un port est un point de transit et d'accrochage, il joue un rôle très important dans le développement industriel, selon J. GROSDIDIER DE MATONS : "Le port est un lieu de la côte spécialement désigné par l'autorité administrative compétente pour servir aux opérations de commerce maritime"

Son rôle principal est d'accueillir et abriter les navires contre les vents et les lames selon **LE CLERE** : "Un port est un lieu aménagé sur la côte pour permettre aux navires de faire des opérations commerciales à l'abri de la mer et du large".

3. LA DEFINITION TYPOLOGIQUE :

Les spécialistes à leur tête Claude chaline ont défini la ville portuaire « *comme point clé de l'organisation de l'espace* » (CHALINE C. 1994) d'une manière plus profonde les spécialiste en géographie urbaine ont défini la ville portuaire comme « *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* » (REEVES P. 1994 in. Ces ports qui créent des villes).

Selon l'exemple de P. BRUYELLE (1994 in. Ces ports qui créent des villes. p.115), la ville-port associe « *le port, organisme technique qui doit répondre à des conditions précises pour l'accès, l'évolution, le stationnement des navires, pour la manutention, le stockage et le transport des marchandises (...), des activités plus ou moins liées à la fonction portuaire, à la localisation littorale, comme des industries ou des commerces, (...) la ville proprement dite qui se greffe dessus, avec ses morphologies, ses habitants, ses activités* ».

R. BORRUEY (1994 in. Ces ports qui créent 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 se présente comme une symbiose séculaire¹⁵, cette spécificité de la ville portuaire est le dédoublement d'insertion¹⁶ au niveau des réseaux de transport (maritime et terrestre), cette insertion repose sur l'importance d'infrastructure terrestre et maritime (nodalité). (voir Figure 2: Schéma représentatif de l'entité de la ville/port)

La nodalité¹⁷ influe sur le degré de la centralité urbaine¹⁸ et la réticularité¹⁹ (maritime et terrestre), pour cela les villes portuaires ont eu une classification selon ces trois critères.

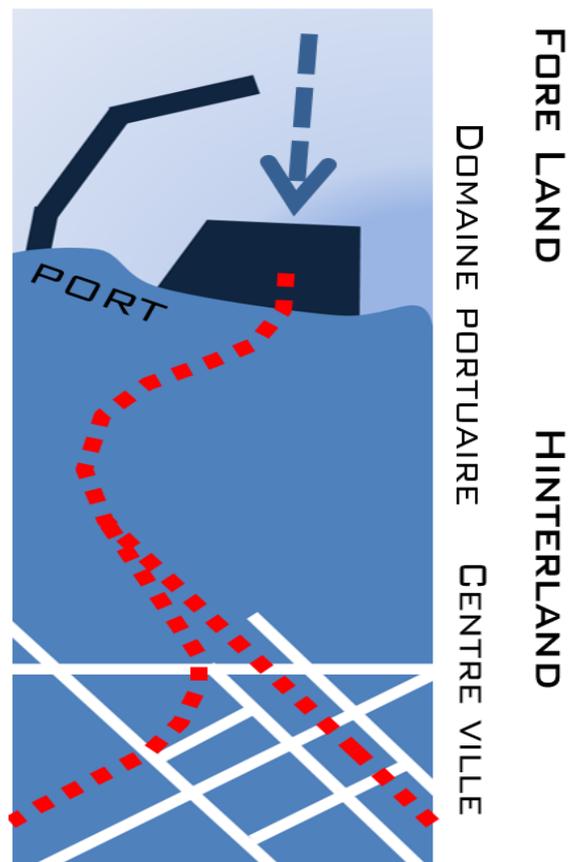


Figure 2: Schéma représentatif de l'entité de la ville/port

¹⁵ Association constante, obligatoire et spécifique entre deux organismes ne pouvant vivre l'un sans l'autre, chacun d'eux tirant un bénéfice de cette association

¹⁶ Dualité d'insertion

¹⁷ Est un Concept liée à la géographie de la ville

¹⁸ Qualifie la capacité d'action d'un élément central

¹⁹ Est un concept qui caractérise la ville portuaire

c) Typologie Spatio-Fonctionnelle Des Villes

Portuaires :

Selon **Ducret** la typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires se spécifie avec un ensemble de critères :

1. LA CENTRALITE

« Elle est en général comprise comme la mesure de la situation d'un nœud dans un Réseau » (A. Bailly, 1994 *in*. Ces ports qui créent des villes), le centre est un point autour duquel rayonne d'autres objets dans l'espace « une agglomération de taille quelconque rendant des services à un espace environnant » (R. Brunet, 1993 *in*. Port cadre de ville). (Voir figure 3)

En termes d'activités économiques, la centralité exprime un « degré de complexité fonctionnelle acquis par un centre, qui lui confère une puissance d'attraction sur une région » (BAUDOIN T, COLLIN M, PRÉLORENZO C. 1997). James BIRD (1963) distingue trois types de centralité :

- Endogène²⁰ : qui exprime une centralité interne par exemple les places centrales.
- Interne : centre économique à l'échelle d'une agglomération.
- Exogène²¹ : 'Gateway' ou porte d'entrée.

Dans le cas des ports, la combinaison de ces trois aspects exprime un pouvoir de génération de flux (D. Fleming et Y. Hayuth, 1982).

²⁰ Signifiant « qui prend naissance à l'intérieur d'un corps, d'un organisme, d'une société, qui est dû à une cause interne

²¹ Qualifie ce qui est extérieur à un système

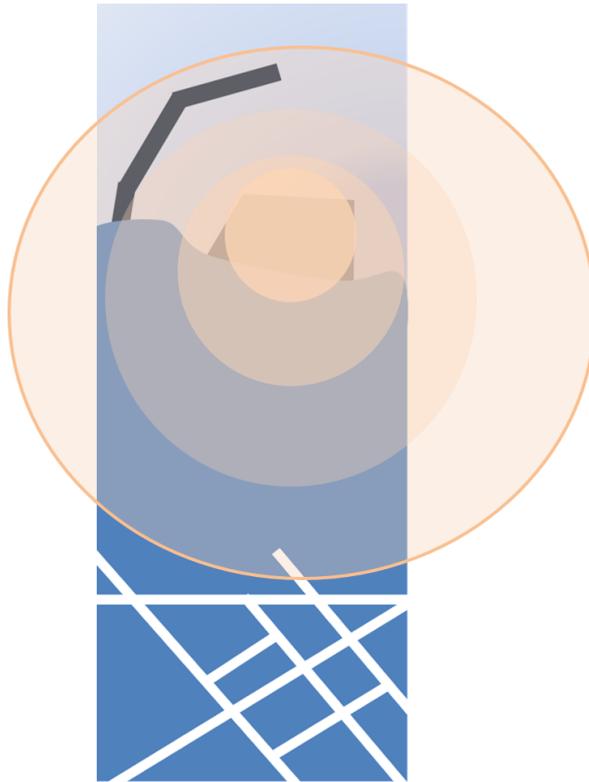


Figure 3: Schéma représentatif de la centralité urbaine

2. LA NODALITE :

Sa définition : « situation carrefour dans un réseau de relation » (A. Bailly, 1994 in. Ces ports qui créèrent des villes). Par extension, c'est « l'ensemble des propriétés qui Caractérisent les nœuds de transport et les points de jonctions de toute nature » (J.J. BAVOUX et al.2005), la nodalité dans les villes portuaires touche les infrastructures terrestres et nautiques (dimensions, états et degré d'accessibilité).

3. LA RETICULARITE :

La réticularité ou « *intermediacy* » dans les villes portuaires correspond au niveau d'insertion dans les réseaux des opérateurs de transport (D. Fleming et Y. Hayuth. 1982). Le degré et de la réticularité il n'est pas lié à la centralité mais par contre il dépend de la nodalité dont la réticularité et la nodalité s'accroissent proportionnellement. (Voir figure 4)

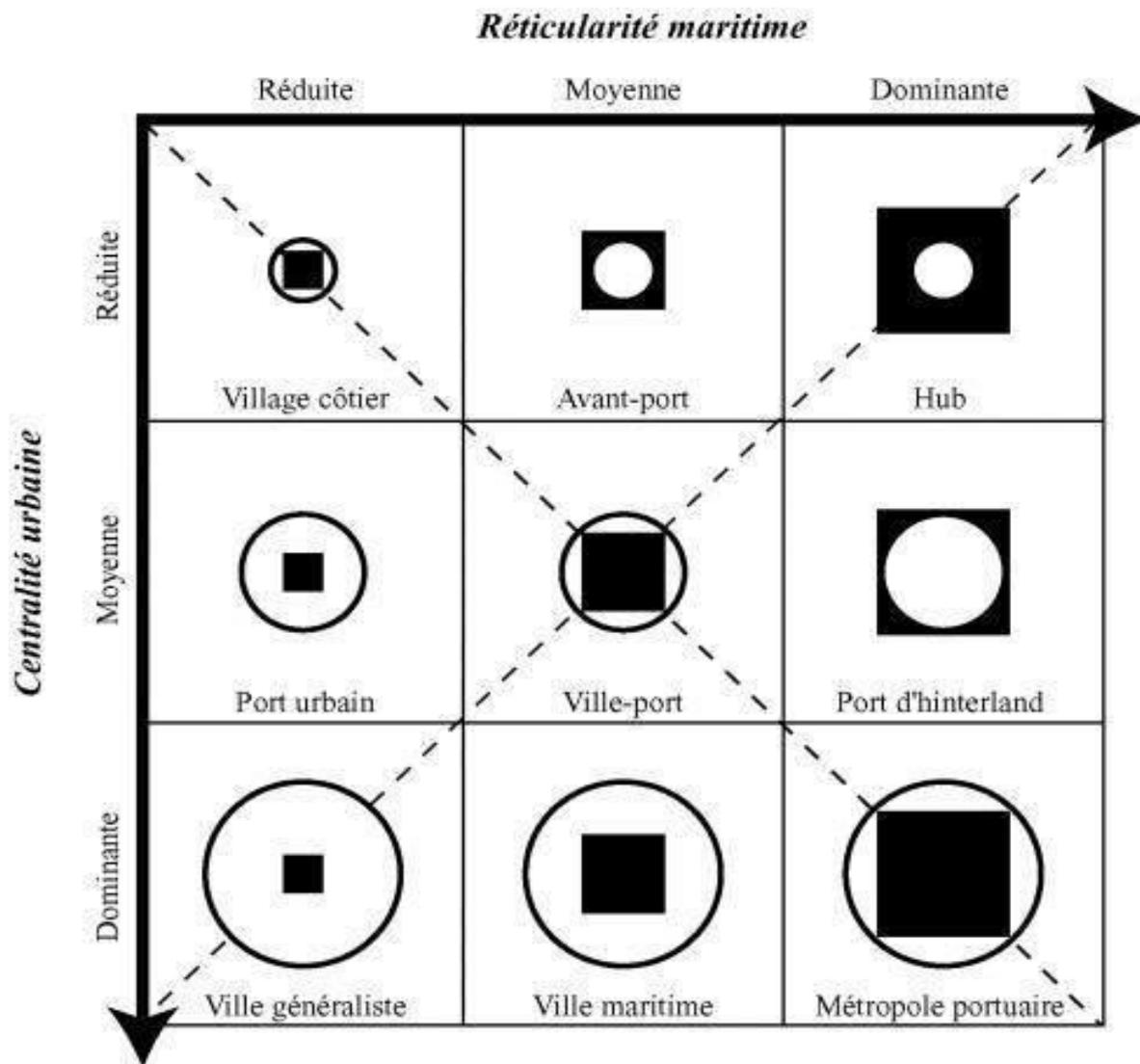


Figure 4: Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires. Source : DUCRUET. C. 2010.

Ce tableau proposé par C. Ducruet permet de synthétiser les différentes typologies des villes portuaires. Selon le même auteur, les deux grandes orientations des villes portuaires « *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* » (DUCRUET C. 2008).

Ainsi, même si «*l'on dispose aujourd'hui de nombreux exemples de relations ville-port, mais on n'a pas beaucoup avancé sur les concepts sous-jacents, sur leur validité dans le temps* » (SHIRMAN-DUCLOS .D et LAFORGE .F. 1999. p.128

4. LE SYSTEME COMPLEXE :

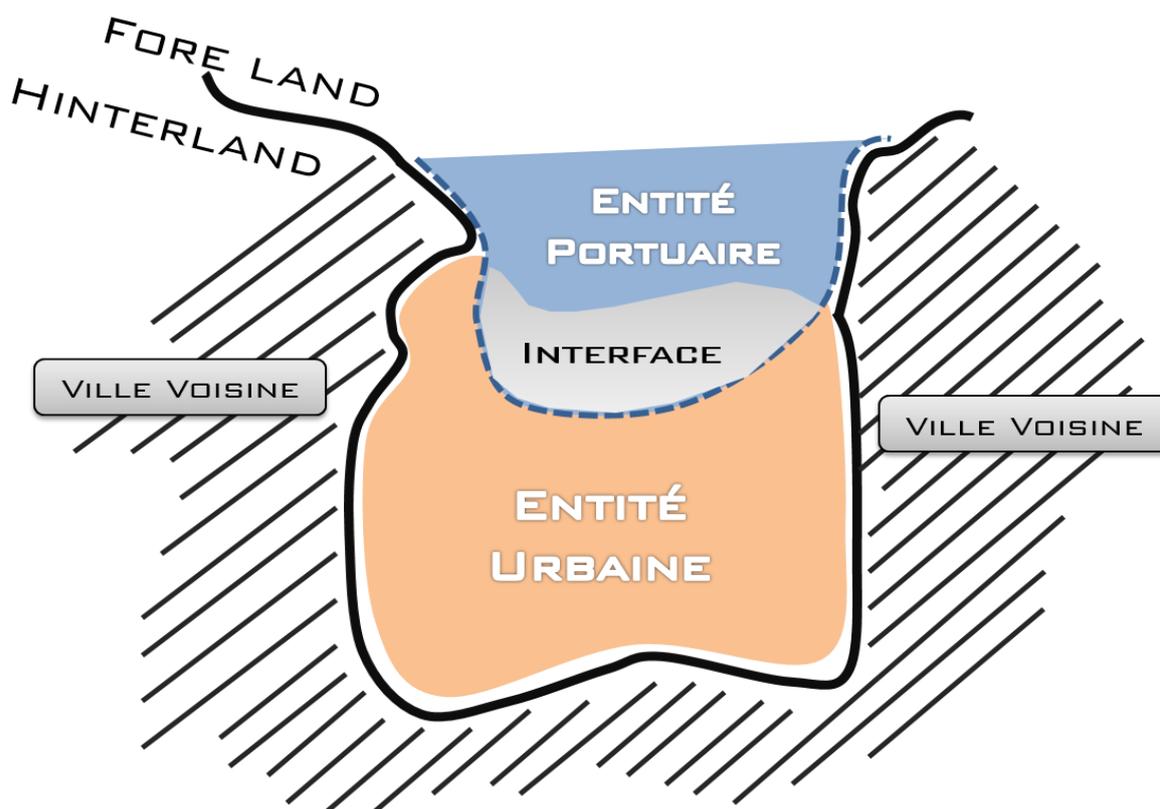


Figure 5: Schéma représentatif des entités de la ville portuaire

La symbiose séculaire est la ville portuaire, elle signifie l'alliance de deux entités distinctes qui sont un écosystème (système ville/port connu par son degré de complexité qui s'augmente de plus en plus «*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*» (CHALINE Claude. 1994. p.25) (voir figure 5)

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

- 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.

5. CONCLUSION :

Le développement de la ville portuaire n'a jamais été une conséquence du fonctionnement ville-port car il a été présenté comme un processus qui repose sur plusieurs critères.

La ville portuaire a une potentialité de se transformer beaucoup plus rapidement que d'autres villes, puisque elle est considérée comme une symbiose séculaire composée de deux entités (ville et port), dont l'un influe sur l'autre pour constituer une unité urbaine harmonieuse.

L'ampleur de la ville portuaire et du système ville-port repose sur trois importants concepts : la nodalité, la centralité et la réticularité.

La nodalité influe d'une part sur la centralité urbaine qui touche la ville et d'autre part sur la réticularité terrestre et maritime qui touche le port.

La rationalisation des marchés et cette spécialisation engendré par la révolution industrielle a chamboulé le fonctionnement du système ville port en le conduisant à un éclatement urbano-portuaire (une faille entre ville et port) connu sous le concept du clivage²² ville/port.

²² Rupture, un décalage et une faille

d) Clivage ville/port

Le couple ville/port a connu plusieurs mutations en XIII siècle, ces dernières ont l'impact direct sur la nature et le statut du port « *Le port moderne fonctionne plus comme une porte que comme un centre d'activités, et les évolutions technologiques dans le secteur maritime ont comme principal effet d'affaiblir les traditionnels liens fonctionnels entre le port et la ville* » (HOYL B.S.1988. p.3).

Ainsi, le port devient une icône économique qui traite les activités économiques et industrielles que l'activité urbaine comme : le transport et le transit, au contraire de la ville qui traite l'activité urbaine.

De plus, cette spécialisation du port dans le domaine économique et technique invite à investir sur les sites portuaires par la création des entreprises, ces dernières viennent de s'installer sur la zone linéaire entre ville et port (interface urbano_portuaire), cette installation a causé des coupures visuelles, fonctionnelles sur le plan morphologique du (ville et port). De ce fait, la ville devient isolé de son port, la coupure conduit à un éclatement urbano-portuaire qui creuse de plus en plus la faille entre ville et port.

La ville et le port sont deux entités distinctes, le découplage ville et port a causé un traumatisme identitaire, on ne parle plus d'un port mais plutôt d'infrastructure portuaire, cette dernière cherche à acquérir de plus en plus une position importante à l'échelle intercontinental où le port devient un vecteur de flux. Au contraire de la ville qui essaie d'avoir une position à l'échelle régionale, ici on ne parle plus du port et sa ville mais plutôt du port et sa région « *Les ports ont tendance à devenir des portes nationales, alors que les villes orientent plutôt leur développement vers des fonctions locales et régionales* » (HOYLE, B.S. 1988. p.53

La ville a aussi un rôle prépondérant dans cette dissociation de son port. Le phénomène de la dé-maritimisation²³ qui veut dire la dilatation de l'espace portuaire sur la mer a élargi la faille entre ville et port de plus en plus jusqu'au point où elle atteint le degré maximal de dissociation (de l'écosystème vers deux dynamiques spatiales autonomes), ce phénomène est le clivage ville/port.

1. LES CAUSALITES DU CLIVAGE :

Toutes les villes ont eu des mutations et des changements durant la révolution industrielle « *l'événement le plus marquant de l'histoire urbaine moderne* » (RAGON Michel. 1991) en

²³ Représente la dilatation de l'espace portuaire sur le front d'eau

particulièrement, les villes portuaires ont subi des transformations profondes qui touchent le plan morphologique et fonctionnel.

Auparavant, le port n'était qu'un sous-système du système ville dont l'activité portuaire complétait l'activité urbaine « Le port était un centre de négoce en même temps que le lieu où l'on chargeait et déchargeait les navires, où l'on entreposait les marchandises, où l'on construisait et réparait les embarcations et où l'on réunissait l'équipage. Armateurs, négociants, marin et dockers constituaient la population des villes portuaires » (MICHAUD J.J. 1981. p.93).

Les villes portuaires ont eu des mutations profondes sur le plan morphologique où le port s'autonomise avec son nouveau statut comme une porte de transit.

Le transport maritime est un seul et unique moyen de transport, il a bouleversé l'activité portuaire, cette dernière est devenue plus importante et elle nécessite une transformation afin d'assurer une fluidité maritime. Le port est un vecteur de flux parmi d'autre, c'est la notion du port et sa région.

Les causalités du clivage ville/port peuvent être liées à trois aspects principaux de la révolution industrielle : l'évolution technologique des transports (le terrestre et le maritime), la rationalisation des marchés (séparation entre les lieux de production et de consommation) et la nouvelle place qu'occupe le port dans cette nouvelle économie. (Voir figure 6)

LES CAUSALITÉS DU CLIVAGE VILLE - PORT

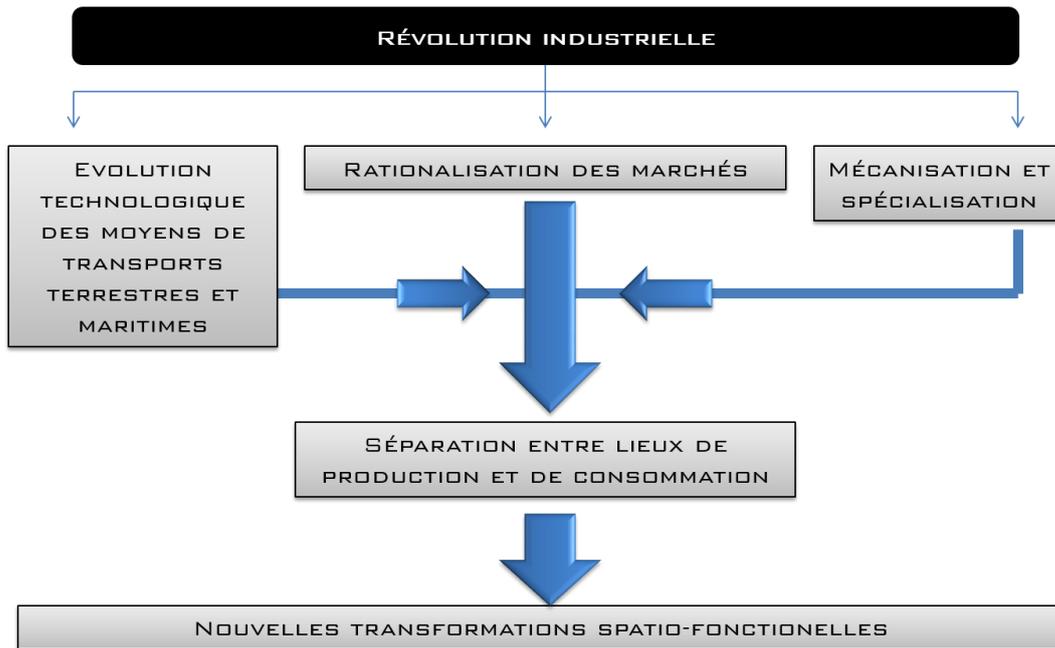


Figure 6: Schéma représentatif du clivage ville/port

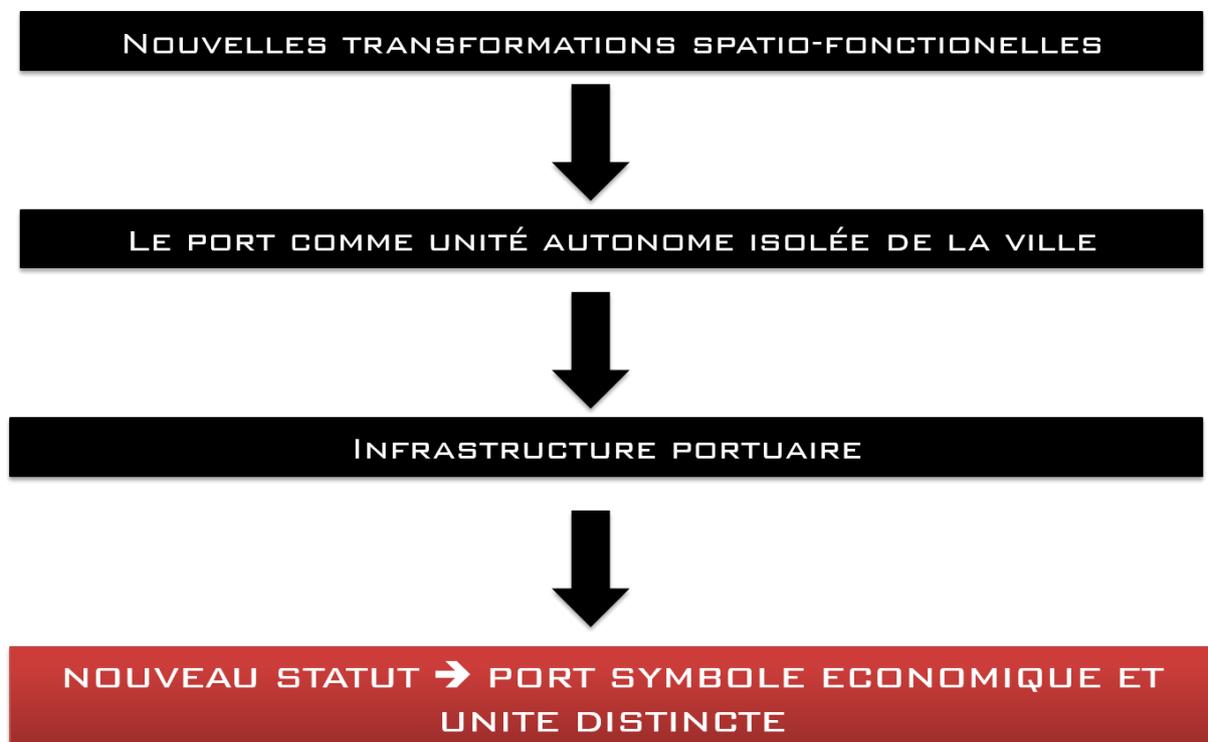


Figure 7: Schéma représentatif des causes du clivage

2. CHANGEMENT DES BASES ECONOMIQUES :

La révolution industrielle a provoqué l'émergence des changements économiques. Lors des recherches qui traitaient la problématique du clivage ville port, il a été prouvé que la principale raison de cet éclatement est le changement de l'agriculture vers l'industrie, ce changement a engendré le phénomène de distribution en masse²⁴, cela indique la séparation entre les lieux de consommation et de la production (rationalisation des marchés).

3. L'EVOLUTION TECHNOLOGIQUE DU TRANSPORT :

Le dédoublement d'insertion de la ville portuaire dans les réseaux de transport maritime et terrestre influe sur les transformations morphologiques qu'a vécu la ville portuaire pendant la révolution industrielle.

4. TRANSPORT MARITIME :

Avec l'évènement marquant de la révolution industrielle (l'invention de la machine à vapeur), le bateau change sa coque du bois au fer qui lui donne plus d'efficacité au en terme de temps et de chargement, cela a accroché une importance un peu particulière au transport maritime comme étant un seul et unique moyen de ce dernier.

Transport terrestre :

La liaison du port avec les zones intérieures du territoire naquit à travers le développement du chemin de fer qui constatait une base d'opération de l'importation ou de l'exportation via le port, de plus l'alliance du port avec l'arrière-pays a créé des nouvelles infrastructures qui offraient le port une accessibilité considérable sur la partie terrestre qui fait naitre la zone tampon.

5. LE NOUVEAU STATUT DU PORT :

Les mutations engendrées par la révolution industrielle ont donné un nouveau statut au port « icône économique ».

²⁴ Activité commerciale permettant la distribution d'importants volumes de biens

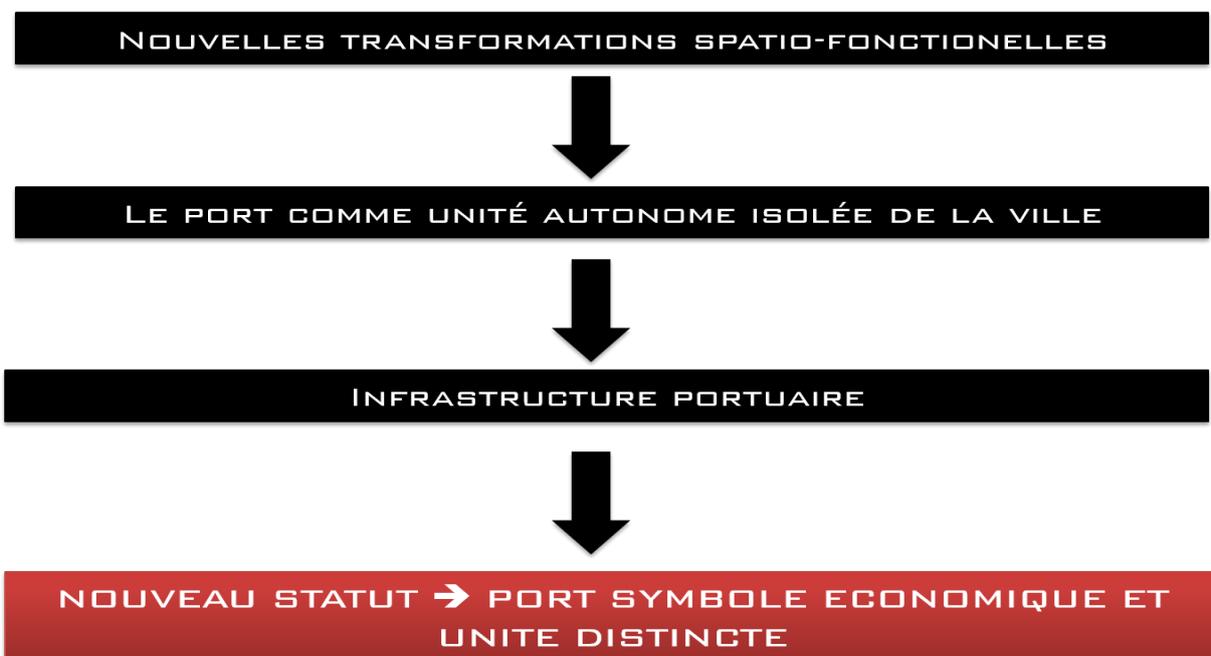


Figure 8: Les causes du nouveau statut du port

La rationalisation des marchés et l'installation d'industrie dans le site portuaire a donné la naissance à la zone tampon²⁵, l'interface assure la transition entre les deux domaines terrestres et maritimes. (Voir figure 7.8.9.10)

Le port cherche à acquérir un rayonnement à l'échelle plus importante que possible sur son bassin, de ce fait la ville a perdu tout contact et relation non seulement avec le port mais aussi avec son front d'eau « Le port moderne fonctionne plus comme une porte que comme un centre d'activités, et les évolutions technologiques dans le secteur maritime ont comme principal effet d'affaiblir les traditionnels liens fonctionnels entre le port et la ville » (HOYL B.S.1988. p.3).

²⁵ Est d'une zone située entre deux entités géographiques ou biogéographiques

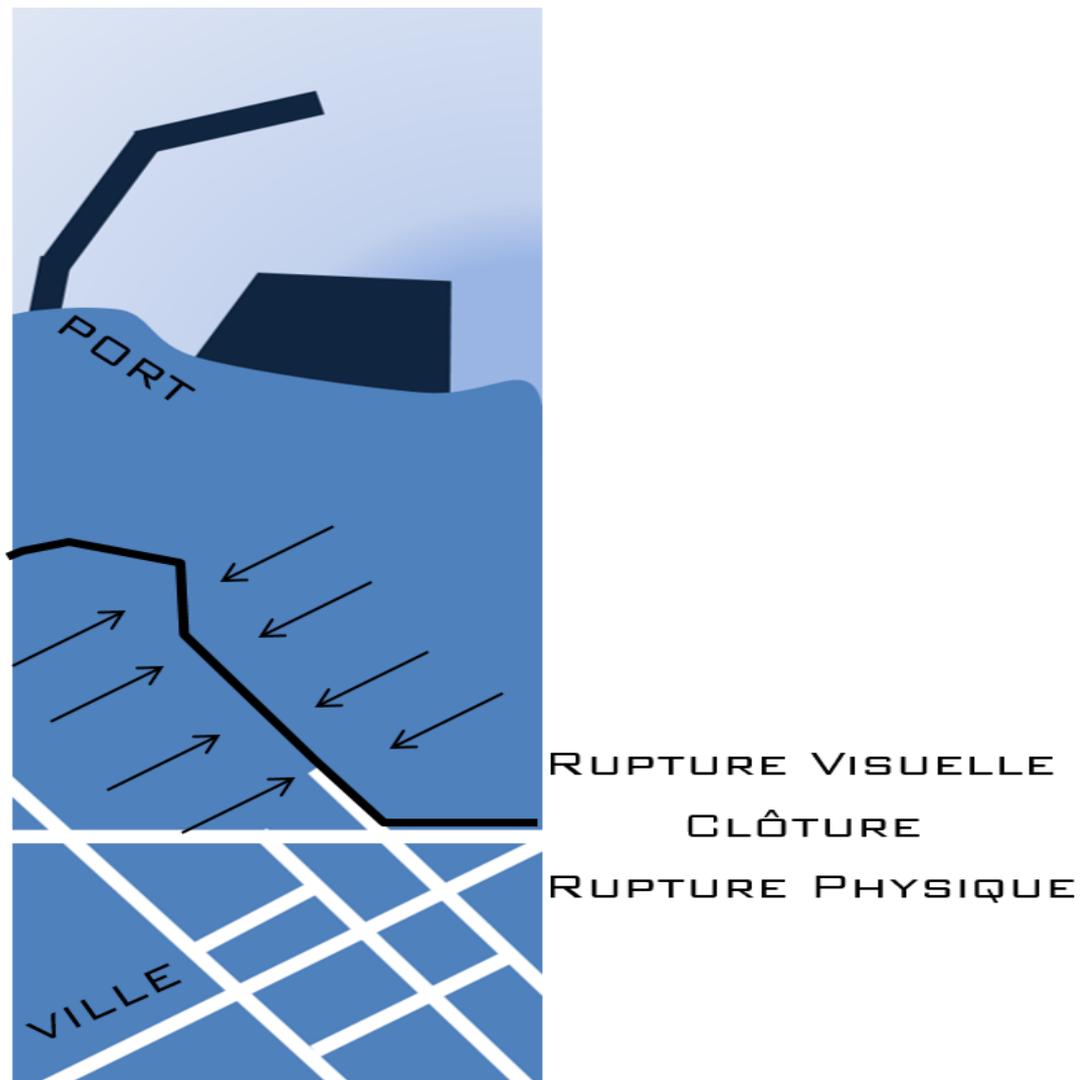


Figure 9: Schéma représentatif du clivage

A cette époque le découplage ville et port devient détectable, car le port traite l'activité économique comme étant une porte de transit et se rayonne à une échelle intercontinentale au contraire de la ville qui essaie de se positionner à une échelle régionale.

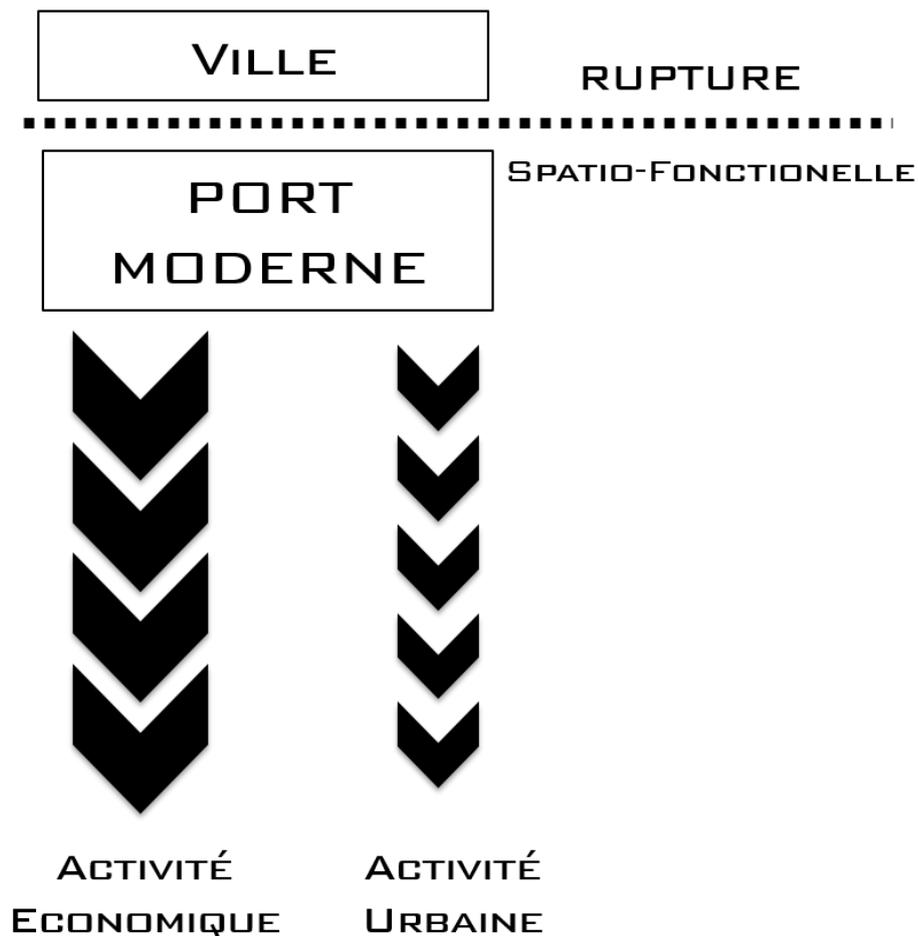


Figure 10: Schéma représentatif du fonctionnement du port

6. LES MODALITES DU CLIVAGE :

Le découplage ville port engendré par la révolution industrielle. L'industrialisation²⁶ du marché et le progrès technologique s'est répercuté avec un ensemble de coupures matérielles et immatérielles, ces derniers ont isolé la ville de son port morphologiquement et fonctionnellement, cette dissociativité se présente sous trois model :

- La rupture spatiale :

Le nouveau statut du port engendré par les mutations durant la révolution industrielle transformait le port à un outil d'infrastructure qui nécessite des clôtures douanières.

De ce fait, le port représente une dynamique spatiale autonome, il a perdu tout contact avec sa ville, on parle de la notion du port et sa région et non pas du port et sa ville où la

²⁶ Est le processus de fabrication de produits manufacturés avec des techniques permettant une forte productivité du travail

ville portuaire a vécu un traumatisme identitaire puisqu'elle a perdu son identité quand elle a perdu le contact avec son front d'eau.

- **La division institutionnelle :**

La distinction ville port n'est pas seulement sur le plan spatial mais aussi sur le plan institutionnel.

La rationalisation des ports est détectable par l'autonomisation de la gestion du port, où le port géré par l'état directement (ministère de transport en Algérie), donc la ville n'a plus de pouvoir pour gérer son port sur le plan de gestion, développement et même planification.

- **La déracinassions sociale et imaginaire :**

La perte d'identité est l'une des conséquences suprêmes du décrochage du couple ville et port, aussi l'apparition du phénomène de la dé-maritimisation, pour cela la ville a vécu un traumatisme identitaire qui a causé des répercussions négatives chez les habitants du front d'eau « *la nouvelle physionomie de l'infrastructure portuaire constitue un véritable traumatisme identitaire pour les villes portuaires, dont les habitants, en percevant dans l'espace autrefois si actif une image de désolation.* » (COLLIN. M. 1991. p.187)

7. LES CONSEQUENCES DU CLIVAGE :

L'ensemble ville port a eu des répercussions négatives à cause de la rupture sa patio-fonctionnelle qui se matérialise au niveau d'interface sous quatre forme :

- **L'apparition d'interface en décalage :**

Le nouveau mode du port est une icône économique qui nécessite l'installation des infrastructures (voies ferrées, autoroute) dans la zone tampon (interface) et cela pour des raisons techniques.

Cette interface trouvée entre les deux dynamiques sans vocation précise est partagée par la ville et le port, pour cette raison elle est délaissée et non exploitable et elle décale la ville de son front d'eau. Les spécialistes considèrent que l'interface est l'aire où se matérialise le clivage. (Voir figure 11.12)

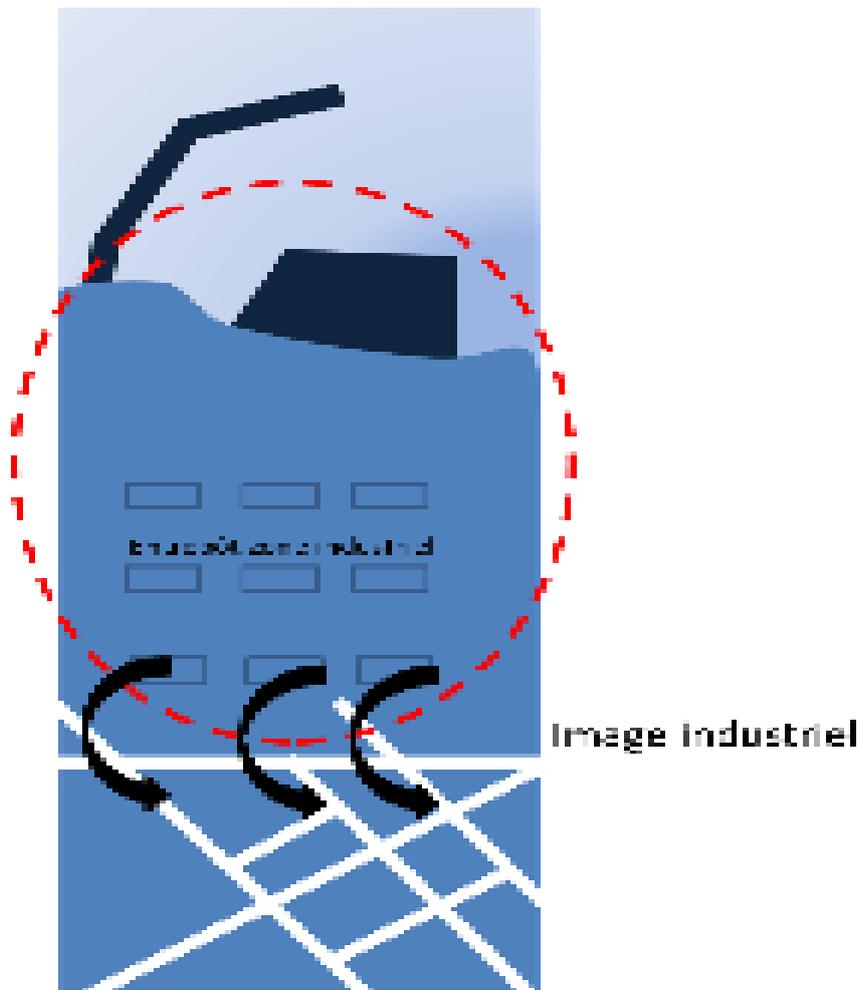


Figure 11: Schéma représentatif d'une interface en décalage

CONSÉQUENCE ? UNE INTERFACE EN DÉCALAGE

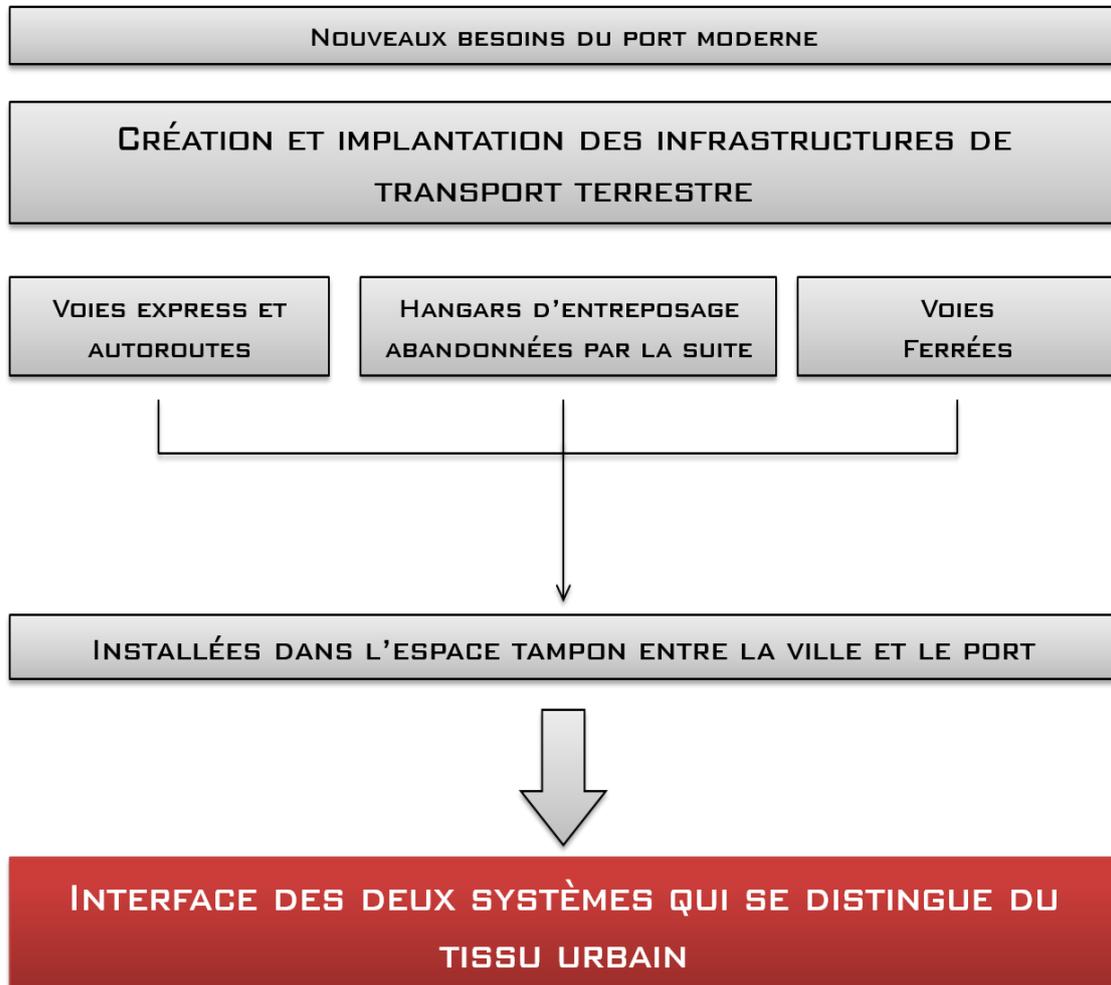


Figure 12: Schéma représentatif des causes du clivage

- La non-cohabitation ville/port :

Le détachement ville/port a causé plusieurs conséquences négatives sur les deux entités, ces conséquences se traduisent par les deux notions suivantes : (voir figure 13)

- Un port condamné par sa ville :

La ville portuaire se présente comme une juxtaposition de ville/port où la ville entoure le port, pour cela la ville ne permet pas l'extension au port, ce dernier a vécu un paralysie globale.

Les impératifs technologiques nécessitent une nodalité plus dominante, cette dernière repose sur l'extension qui est infaisable car la ville ceinture et condamne le port.

- Une ville dégradée par son port :

La lésion de la ville de son port est le passage de l'imbrication à la juxtaposition de deux entités où la ville oublie son port.

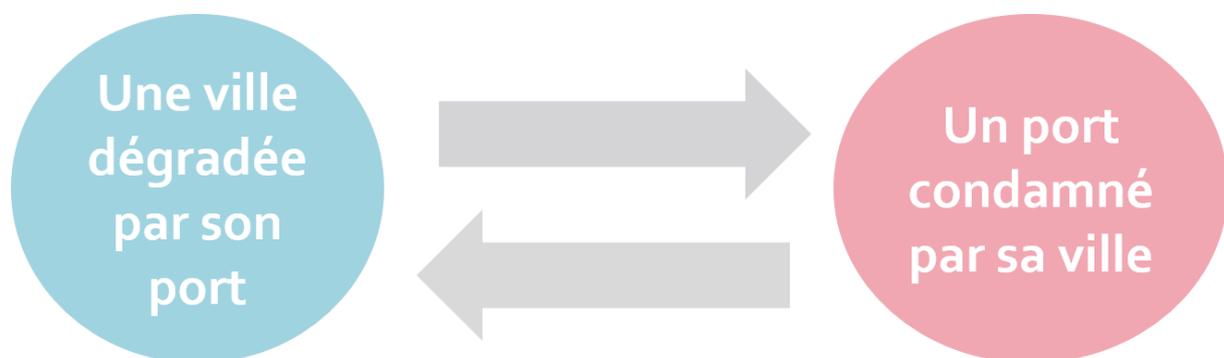


Figure 13 : Schéma représentatif de la non-cohabitation ville/port source mémoire clivage ville/port Aussi Khalil

Le statut économique du port nécessite des infrastructures qui dessinent une image industrielle et des nuisances (sonores, visuelles), de plus, un étouffement du réseau de transport à cause du trafic entre ville et port qui pollue l'air, toutes ces conséquences ont bouleversé le paysage urbain et l'environnement naturel.

- Le déphasage ente centralité :

« Le clivage ville/port s'est accompagné d'une dissociation dans la centralité » (BAUDOUIN T., COLLINM. 1990).

Au préalable, le port représentait une centralité pour sa ville mais avec les changements et durant la révolution industrielles, d'une part, le port qui est considéré comme une dynamique spatiale autonome a constitué une nouvelle centralité qui essaie de rayonner à une échelle plus importante que possible sur son bassin, cette centralité du port dépasse la centralité de la ville, d'autre part, la ville cherche a adopté une nouvelle forme qui repose sur une centralité urbaine dominante et indépendante du caractère portuaire.

Ce processus est le dédoublement (dualité) de centralité portuaire et urbaine, il est considéré comme la conséquence suprême du dialecte et du conflit trouvé entre ville/port sur l'aire de contact, cela à cause du partage des infrastructures de cette aire de contact entre ville/port. (Voir figure14)

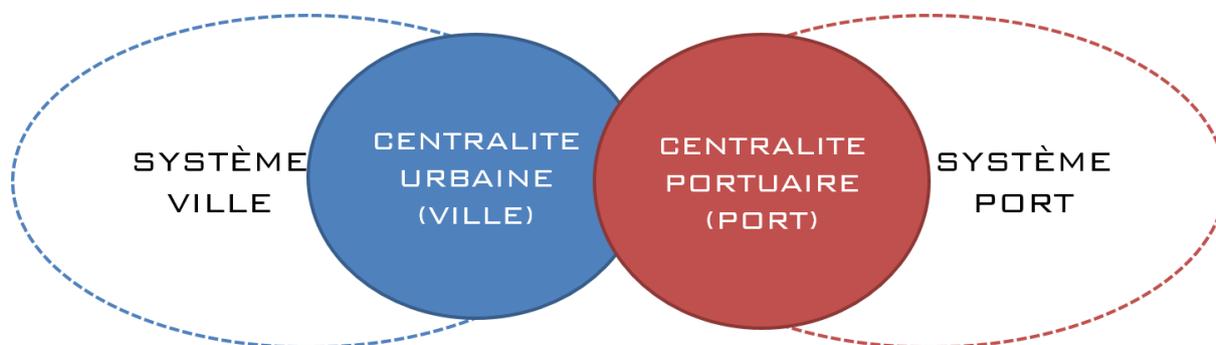


Figure 14 : Schéma représentatif du déphasage de centralité ville/port source mémoire clivage ville/port Aussi Khalil

- La perte d'identité :

Le nouveau statut du port coupe la relation entre ville/mer, il a provoqué un nouveau phénomène qui est la dé-maritimisation, du coup la ville perd tout contact et relation avec son front d'eau.

La ville portuaire a vécu un traumatisme identitaire, dans cette crise, la ville est en décadence, car elle a perdu sa valeur au moment où elle a perdu sa vraie vocation sauf l'appellation héritée qui est toujours présente.

- Le phénomène de délaissement :

Une image industrielle s'est dégradée à cause de la délocalisation des activités portuaires car d'abord, les anciens ports ne répondent plus aux exigences et aux besoins, ensuite, les équipements installés sur l'interface ne sont plus adaptés au progrès technologiques du transport maritime, en outre, les transformations qu'a connu la ville portuaire délaissent l'interface, selon BOUBACHA : «*la ville portuaire signifie pour de nombreuses villes une image de crise et de traumatisme peu adapté à un développement dynamique de la ville*».

- Génération des friches portuaires :

La phase des friches portuaires est une étape importante des mutations qui ont touché la ville portuaire à cause de l'abandon des anciens sites portuaires, la dégradation de ces

derniers traumatisme l'image de la façade maritime comme le souligne BOUBACHA E dans Son texte : « *Pourtant, il faut souligner qu'à l'interface de la ville et du port, les friches sont très rarement le reflet d'un déclin, mais plutôt l'expression ponctuelle d'une inadaptation à laquelle la ville et le port, par leur séparation, n'ont pas eu les moyens de répondre. Cette situation apparaît aujourd'hui dommageable aussi bien pour la ville que pour le port, car elle symbolise une situation de crise et de traumatisme peu compatible avec la promotion d'un dynamisme et d'une image de développement.* » (BOUBACHA, E .D, DAVOULT, et al. 1997. p.15). Le traumatisme a creusé une faille entre ville/ port ce qui a causé le découplage ville port.

8. CONCLUSION :

Le clivage se présente comme une phase très importante dans les mutations de la ville portuaire durant la révolution industrielle.

Les mutations ont causé des répercussions négatives et des modifications profondes qui touchent la structure interne des villes portuaires, c'est le découplage ville /port.

Ce découplage s'est créé d'abord par la rupture spatiale et fonctionnelle des ports et de ces villes qui sont le résultat des mutations des villes portuaires et ces activités, en outre par la non cohabitation des activités urbaines et portuaires selon Boubacha «*inadaptation du système à l'interface ville/port* » (BOUBACHA E .D, DALVOULT, et al. 1997)

Cette inadaptation mentionnée par Boubacha a donné deux dynamiques spatiales autonomes, chacune cherche de se rayonner et piloter sur deux différents plans.

La première dynamique est la ville qui cherche à améliorer sa centralité urbaine pour se positionner au niveau locale ou régionale, au contraire pour la deuxième, elle est le port qui cherche de s'imposer sur son bassin et dans les relations intercontinentales.

En cherchant de rééquilibrer la ville portuaire, beaucoup de spécialistes ont développé des recherches afin de renouer le lien entre ville/ port, recomposer les des entités ville/port et faire vivre le port avec la ville.

e) La recomposition ville/port

Le processus du clivage a touché et a bouleversé la ville portuaire et sa cohésion.

Ce bouleversement est la conséquence suprême de la nouvelle physionomie d'infrastructure portuaire d'où vient l'abandon des anciens territoires portuaire cela provoque le phénomène de délaissement.

Ce phénomène représente une phase importante des mutations de la ville portuaire d'où vient la faille entre ville et port qui s'élargie de plus en plus.

Pour cela, l'association internationale de la ville portuaire a pensé à renouer le lien entre ville/port et redessiner le maritime dans la ville, tout en recomposant la ville avec le port afin d'avoir une symbiose où le port cohabite avec la ville et ces fonctions, tout en s'appuyant sur l'utilisation rationnelle du potentielle précieux pour redéfinir et affirmer l'identité dans le but d'acquérir une place importante sur son bassin.

Du coup, plusieurs opérations ont été utilisées à leur tête water-front, ce dernier indique la recomposition spatio-fonctionnelle de la ville/port dans un contexte de valorisation, afin de répondre mieux aux nouveaux besoin de la ville portuaire afin de tisser les liens perdus entre ville et port. Ainsi un mouvement de réaménagement dont les villes nord-américaines demeuraient pionnières intitulé 'waterfronts revitalizations' est né pour l'exploitation de ce potentiel et initier ces transformation.

1. LA RECOMPOSITION VILLE/PORT :

Les grandes villes portuaires nord-américain était les premières villes qui ont subi le délaissement portuaire et le retrait portuaire, ces villes ont initié un mouvement de transformation des espaces portuaires afin de renouer le lien avec la ville, aussi de recomposer la ville et le port « *où il va être considéré comme un modèle efficace pour valoriser les anciens espaces portuaires délabrés* » (BOUBACHE E et DENIS D. et al. 1997. p.18).

2. RECENTRAGE DE LA VILLE ET RECYCLAGE DU FONCIER :

Le mouvement de réaménagement n'est pas seulement un recyclage²⁷ mais plutôt un recentrage²⁸ et rééquilibrage²⁹, il touche la centralité urbaine et la réticularité maritime.

²⁷ C'est des opérations d'acquisition publique puis de démolition/reconstruction ou réhabilitation

²⁸ Stratégie qui consiste, à s'est diversifiée, à concentrer ses activités sur le métier

²⁹ Redonner de l'équilibre à, rétablir l'équilibre de, stabiliser à nouveau.

La transformation fonctionnelle s'agit bien de remanier une partie de la ville et de la réorienter vers des nouvelles fonctions (à caractère scientifique, commercial, culturelle, de récréatives et loisir).

« *La reconquête ville-port exprime une recomposition spatio-fonctionnelle pour le système ville port et non pas comme unique récupération de friches* » (BOUBACHE E et DENIS D. et *al.* 1997).

3. REVALORISATION, MODERNISATION, MONDIALISATION ET METROPOLISATION DE LA VILLE :

Waterfront ne consiste pas à un réaménagement des espaces portuaires mais elle mène vers une réflexion plus complexe, cette réflexion entre dans la dimension socio-économique et consiste à une transformation fonctionnelle et économique.

Le nouveau contexte socioéconomique permet à la ville de se moderniser.

Le port demeura un moteur de métropolisation et de mondialisation grâce à des nouvelles fonctions « Les réaménagements *waterfront* ont permis aux villes portuaires de s'assurer une place mondiale et d'accéder au mouvement urbain du siècle grâce aux nouvelles fonctions adoptées », à s'avoir ; 'la métropolisation » (HADJIEDJ Ali. 1994).

« *Ce nouveau exploit maritime des villes portuaires a permis la ré-identification de ces dernière et de reprendre son front d'eau longtemps accaparé par son port, un front d'eau ré-exploitable par la ville et ses habitants, il s'agit de la 'remaritimisation' de la ville portuaire* » (Hayuth Y. 1988).

4. LES OPERATIONS WATERFRONT :

- Le type d'aménagement Nord-Américain axé sur le shopping :

Il constitue le premier mouvement de recomposition des anciens espaces portuaires initié dès les années 50 par les groupes d'affaires, puis aidé par les

subventions fédérales. L'exemple de Baltimore est représentatif de ce qui s'est réalisé à Boston, San Francisco et dans le reste des Etats-Unis. L'aspect touristique est valorisé notamment en implantant un Festival Market, grand centre commercial qui met en oeuvre les principes du fun-shopping. Ce type de réaménagement est plus destiné aux touristes et aux hommes d'affaires qu'à la population locale. Ces waterfronts deviennent rarement des espaces organiques de la ville et font le plus souvent offices de parc d'attraction. Ces waterfront peuvent être de véritables échecs lorsque les villes oublient de travailler l'intégration du Festival Market Place avec le milieu urbain.(voir figure 15)



Figure 15 : Waterfront Baltimore

- **Le type d'aménagement libéral, l'exemple londonien :**

Cette seconde vague est apparue dans les années 70-80 en Europe mais aussi à Sydney et Brisbane. Les investissements publics dans ce type d'aménagement ont pour but de créer un effet de levier pour l'implantation d'entreprises privées. La reconversion n'est pas planifiée, il s'agit donc d'un modèle libéral de valorisation de l'espace par les forces du marché, c'est la demande qui doit dicter les nouvelles fonctions. Les acteurs de la reconversion investissent le territoire pour profiter d'une situation avantageuse (défiscalisation) ce qui crée une rupture totale avec les fonctions traditionnelles et le contexte local. Si ce modèle permet souvent de redynamiser un espace au niveau économique, il a ses limites en termes de composition urbaine des quartiers, de qualité esthétique d'animation des quartiers, de participation des promoteurs aux infrastructures publiques et souvent on y observe des phénomènes de gentrification. (Voir figure 16)



Figure 16 : les Dockland de Londres

- Le type d'aménagement raisonné :

Ce type de réaménagement que l'on voit émerger dans les années 80-90 et qui s'est renforcé jusqu'à aujourd'hui, va plutôt incomber aux collectivités publiques locales qui vont s'efforcer d'attirer de nouvelles activités économiques tout en essayant de respecter les préoccupations sociales, culturelles et environnementales. Le souci de mixité cherche aussi à recréer un nouveau quartier de vie, lié au reste de la ville. (Voir figure 17.19)



Figure 17 : Water front Marseille (les terrasses de Marseille)

- **Le type d'aménagement extravagant :**

L'exemple le plus représentatif est Dubaï qui a choisi d'axer son réaménagement sur la conquête d'espace sur la mer pour susciter du rêve, des activités ludiques à partir d'aménagements pharaoniques. Ce type d'aménagement qui est à l'œuvre de nos jours, marque une véritable rupture sociale, entre les ouvriers qui réalisent équipements et logements et les touristes et nouveaux habitants aisés. La rupture est aussi environnementale, ce type d'aménagement nous fait entrer dans l'ère de l'artificiel. (Voir figure 18)



Figure 18 : Water front Dubaï

- **LA REMARITIMISATION :**

Il s'agit de faire renaître le caractère maritime de la frange littorale urbaine, cette remaritimisation peut avoir plusieurs formes : D'un côté on peut avoir une « remaritimisation musée », c'est-à-dire une mise en scène du passé portuaire. Pour cela on met en valeur les vestiges d'un passé maritime (bitte d'amarrage, silo, grue...) c'est ce qui s'est passé dans la plupart des réaménagements. Certains aménagements vont même jusqu'à redonner une nouvelle fonction aux éléments de passé, c'est le cas d'un silo à grains à Marseille transformé en salle de spectacle... D'un autre côté on peut avoir une « remaritimisation vraiment maritime ». Il ne s'agit pas de réinstaller des activités portuaires lourdes sur les fronts d'eau centraux, il s'agit plutôt de favoriser à tout prix la réutilisation de l'eau comme activité et donc du front d'eau comme un support à ces mêmes activités. Cela se traduit par l'apparition de nouvelles fonctions :

Les croisières, qui doivent permettre l'animation des quais et permettre au site d'avoir un paysage toujours renouvelé au rythme des départs et des arrivées

- Les transports en commun sur l'eau qui permettent de faire le lien entre différents quartiers
- Le retour et le maintien des activités maritimes, comme la pêche
- Des activités récréatives comme la promenade et la baignade

Cette remaritimisation vraiment maritime trouve vraiment son sens à Tokyo. En effet les habitants dépossédés de la mer pendant plusieurs dizaines d'années redécouvrent le caractère maritime de leur ville à travers la réimplantation de toutes ces activités.

- **LE CARACTERE URBAIN :**

Dans ce type de réaménagement le caractère urbain est recherché. Il s'agit pour certaines opérations comme Hambourg ou Dunkerque de relier la ville à son poumon portuaire. Pour d'autres il s'agit de rétablir un équilibre entre les différentes parties de la ville. C'est le cas par exemple de Marseille qui souhaite à travers son projet Euroméditerranée réaliser un rééquilibrage Nord-Sud, il en est de même pour Puerto Madero à Buenos Aires. Pour toutes ces opérations, il s'agit donc de créer un véritable quartier de la ville, un quartier de vie. La mixité des fonctions (logements, emplois, commerces, culture, loisirs...) est donc recherchée, ainsi qu'une certaine mixité sociale, souvent plus difficile à atteindre mais essentielle pour éviter la gentrification³⁰ du quartier. Mais pour que le nouveau site devienne un véritable quartier de la ville il faut aussi réfléchir sur les liens que ce quartier peut entretenir avec le reste de la ville. On s'aperçoit que si cette question des liens n'est pas ou peu traitée l'objectif est rarement atteint. C'est ce qui s'est passé pour Puerto Madero à Buenos Aires et pour Le Parc des Nations à Lisbonne. Ces quartiers se sont retrouvés enclavés par la voie de chemin de fer. D'autres villes ont au contraire travaillé sur les transports en commun, sur les liaisons pédestres et paysagères, le résultat est au final beaucoup plus probant.

- **L'ENVIRONNEMENT :**

La protection de l'environnement s'est manifestée sous différentes formes :

³⁰ Est un phénomène urbain par lequel des personnes plus aisées s'approprient un espace initialement occupé par des habitants ou usagers moins favorisés, transformant ainsi le profil économique et social du quartier

- Tout d'abord en mettant en place des politiques visant prioritairement l'arrêt des grands travaux de remblayage modifiant la ligne de côte et l'amélioration de la qualité de l'eau dans les ports.
- Ensuite en créant des liens et organisant des opérations de sauvegarde et de valorisation des espaces environnementaux souvent situés à proximité des sites à revaloriser. C'est le cas de Puerto Madero qui a intégré la réserve écologique à son projet de revalorisation, ou même du Téléport de Tokyo qui crée des parcs maritimes et des jardins portuaires.
- Enfin, d'autres aménagements, telle l'opération Grand Large de Dunkerque, souhaitent mettre en œuvre le principe de développement durable en créant notamment un quartier écologique utilisant des principes de construction de Haute Qualité Environnementale.

- **LA CONCERTATION AVEC LES HABITANTS :**

Afin de ne pas créer un espace en décalage avec les aspirations des habitants la concertation publique s'avère aussi nécessaire. Initiée à Montréal dans la reconversion du Vieux-Port, la concertation permet de sensibiliser les habitants et de mesurer leurs envies. On remarque souvent que dans la plupart des villes portuaires, la population est toujours favorable à une densification minimale des berges et à leur ouverture au public la plus large possible. Ainsi dans le Vieux-Port de Montréal, où l'avis des citoyens a été si influent, les installations portuaires ont principalement laissé place à d'immenses espaces verts. D'autres villes ont eu recours à la concertation publique comme Nantes et Hambourg où des ateliers publics ont été constitués et où la population était amenée à se prononcer sur les différentes options d'aménagement.

- **LA PROMOTION-VALORISATION-ANIMATION :**

Ces 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. Ces fonctions peuvent être économiques (centre d'affaire international à Lisbonne) culturelles (cette vocation culturelle se retrouve dans les projets Euroméditerranée et Hafencity à Hambourg), universitaires (Dunkerque...), touristique. Les équipements vont participer à la symbolique de ces

nouveaux quartiers, c'est le cas par exemple du pont Vasco de Gama à Lisbonne ou de l'Elbphilharmonie de Hambourg. L'animation du site est souvent recherchée : expositions, festivals sont régulièrement organisés. L'exemple le plus significatif est certainement le Parc des Nations à Lisbonne qui a accueilli l'Exposition Universelle de 1998. La promotion, valorisation, animation doit se poursuivre après la réalisation du projet pour en assurer sa pérennité.

- **LE PRINCIPE DE REVERSIBILITE :**

Ce principe est certainement l'une des données les plus importantes qui doit régir tout un projet pour l'amener jusqu'à sa réussite. En effet, la revalorisation d'un Waterfront s'inscrit dans des durées assez longues, dix, vingt, trente ans. La société a le temps d'évoluer, d'avoir de nouveaux besoins et la ville ne cesse de changer. Il est donc nécessaire que le projet soit adaptable lors de sa constitution, mais aussi plus tard dans sa réalisation. Les concepteurs de l'Hafencity ont bien mesuré l'importance de ce principe de réversibilité car l'achèvement de leur projet n'est prévu qu'en 2025, le projet est alors pensé pour s'adapter au fil du temps.

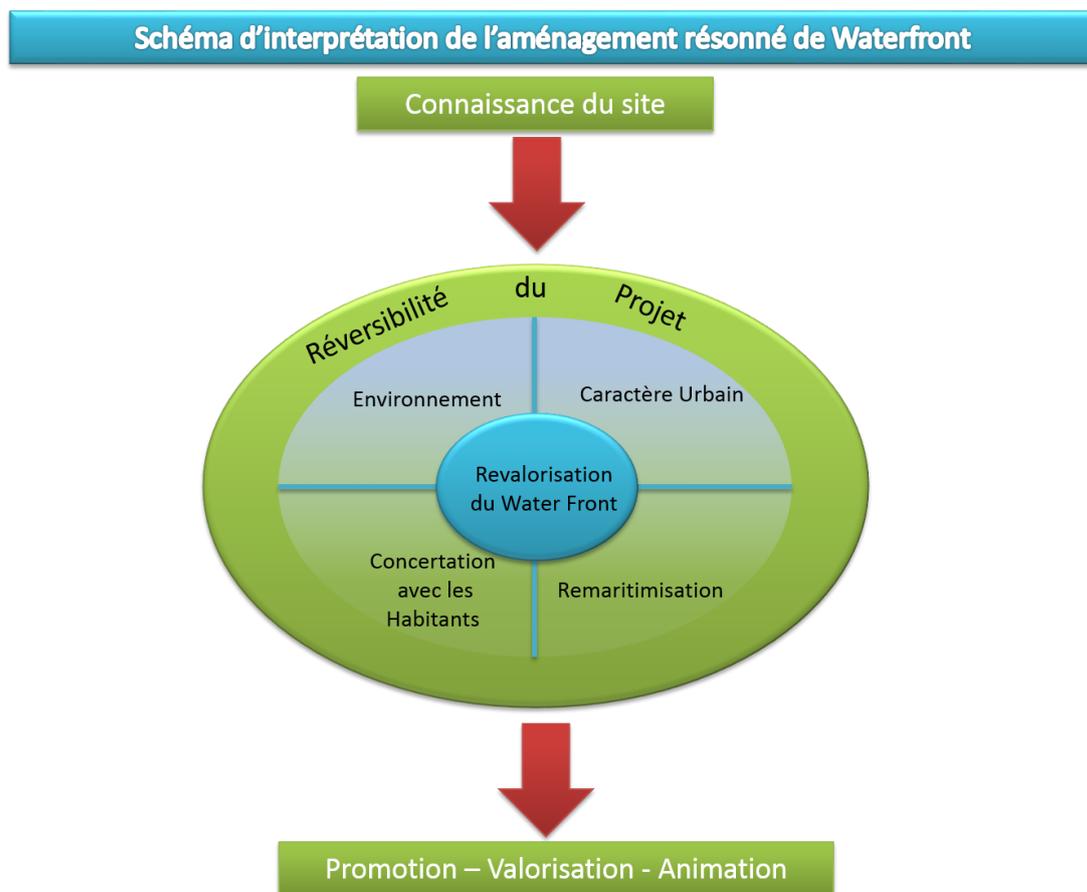


Figure 19 : Schéma d'interprétation de l'aménagement raisonné water front

5. CONCLUSION :

Les villes portuaires ont connues un nouveau contexte économique ce dernier se base sur leurs service et tertiaire, fait des espaces productifs via un complexe de flux, une polarisation des activités liées à le processus de métropolisation où chaque ville s'adhère dans les réseaux globaux et elle concurrence avec ses adéquats c'est à dire est en compétitivité.

Afin d'avoir une place à l'échelle régionale ou nationale ou internationale et assurer leur développement sur ces les villes portuaires dynamisent les flux. Métropolisation, mondialisation, compétitivité se sont des trois concepts principaux donnant une nouvelle identité aux villes portuaires (des métropoles mondiales).

En outre l'enjeu va être de récupérer le rôle d'interface international aux ville portuaires , donc de retriever un couplage entre fonction portuaire ou urbaine pour activer le processus de métropolisation par les fonctions d'intermédiation et d'échanges , et aussi pour que la ville avoir une très bonne intercalation dans sa toile avec le monde Au final ,la reconquête des water fronts est un recadrage et un repérage qui offrant à la ville portuaire des nouvelles perspectives de mondialisation et de métropolisation.

Ainsi le couple ville et port ont compris que la rupture n'apporte aucun intérêt bien au contraire, et qu'ils doivent s'allier et se compléter afin de brasser fonction portuaire et fonction urbaine. Leurs forces se trouvent dans cette complémentarité qui a fait leurs gloires et leurs grandeurs historiques.



III. Contexte urbano-portuaire de Mostaganem

1. Lecture et interprétation (Constat du port de Mostaganem)

Ce n'est qu'à partir de 1840 que la ville de Mostaganem aura son port un premier débarcadère en bois puis en maçonnerie ébauche du futur port, une jetée de 80m de longueur sera construite huit ans après, un plan d'aménagement du port sera rédigé pour que ce dernier soit déclaré d'utilité publique. Le port bénéficiera d'un second bassin et c'est à partir de là que la ville commence à voir grand prévoyant un agrandissement du port avec des aménagements progressifs qui s'opèrent en fonction des besoins nouveaux d'un développement harmonieux de la région, ce développement répond aux nouvelles réformes économiques engagées.

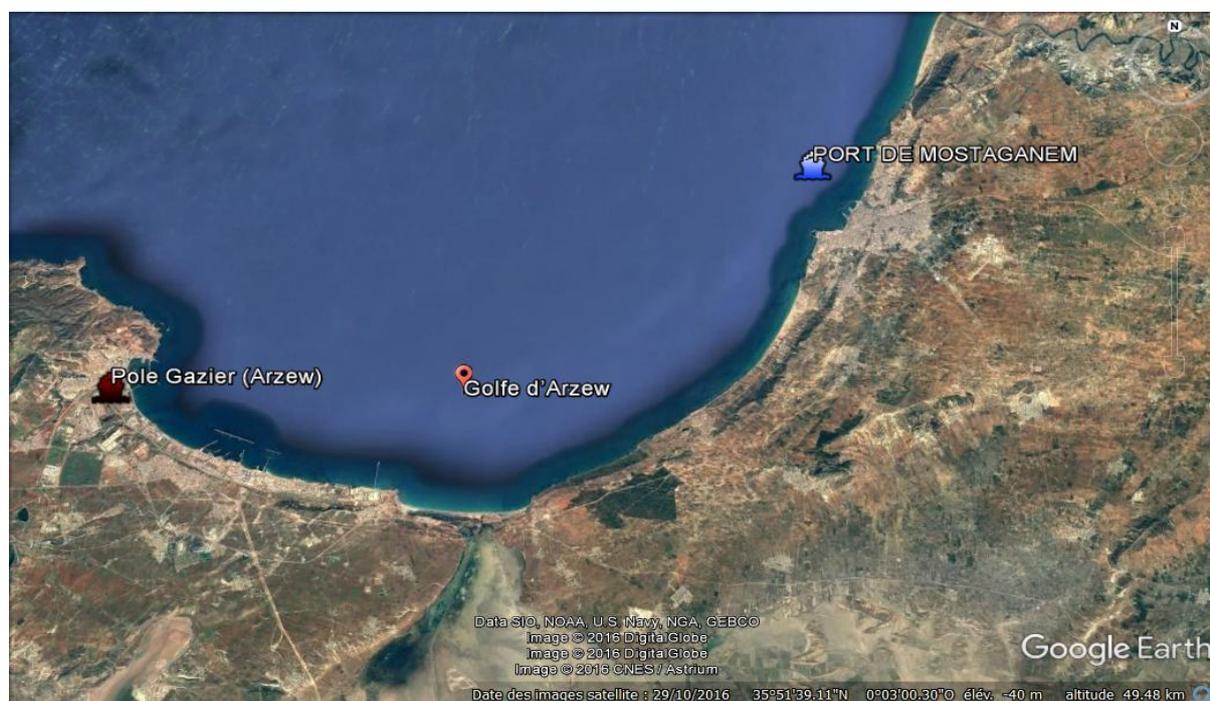


Figure 20: Localisation du port de Mostaganem

La situation stratégique de la ville de Mostaganem sur le bassin méditerranéen est le principal atout du port, considéré comme une aire d'influence régionale et nationale puisqu'il est situé à proximité du pôle gazier d'Arzew, le port de Mostaganem constitue la voie la plus courte pour un acheminement des marchandises vers les régions pétrolières comme Hassi Messaoud et Hassi R'mel. (Voir figure 20)

Le port de Mostaganem est l'un des plus importants ports de l'Algérie grâce à la cadence du trafic maritime et de l'activité économique qu'il connaît, puisque malgré sa superficie inférieure au port de la ville voisine Oran en l'occurrence, l'Entreprise Portuaire de Mostaganem arrive à rivaliser avec son homologue Oranaise en terme de cadence, si le port d'Oran est l'un des plus grands à l'Ouest Algérien, le port de Mostaganem a une superficie de 62Ha (dont 60Ha de terre-plein), le domaine public portuaire est à l'origine plus vaste occupant une aire plus large mais certains espaces ont servi pour l'étalement urbain de la ville de Mostaganem, à titre d'exemple le Quartier la Marine est à l'origine compris dans le domaine public portuaire de Mostaganem.

Il est donc difficile de définir une délimitation juridique on se basant sur notre constat et notre lecture, même si concrètement le mur de clôture limite le domaine portuaire par rapport à la ville. (Voir figure 21)

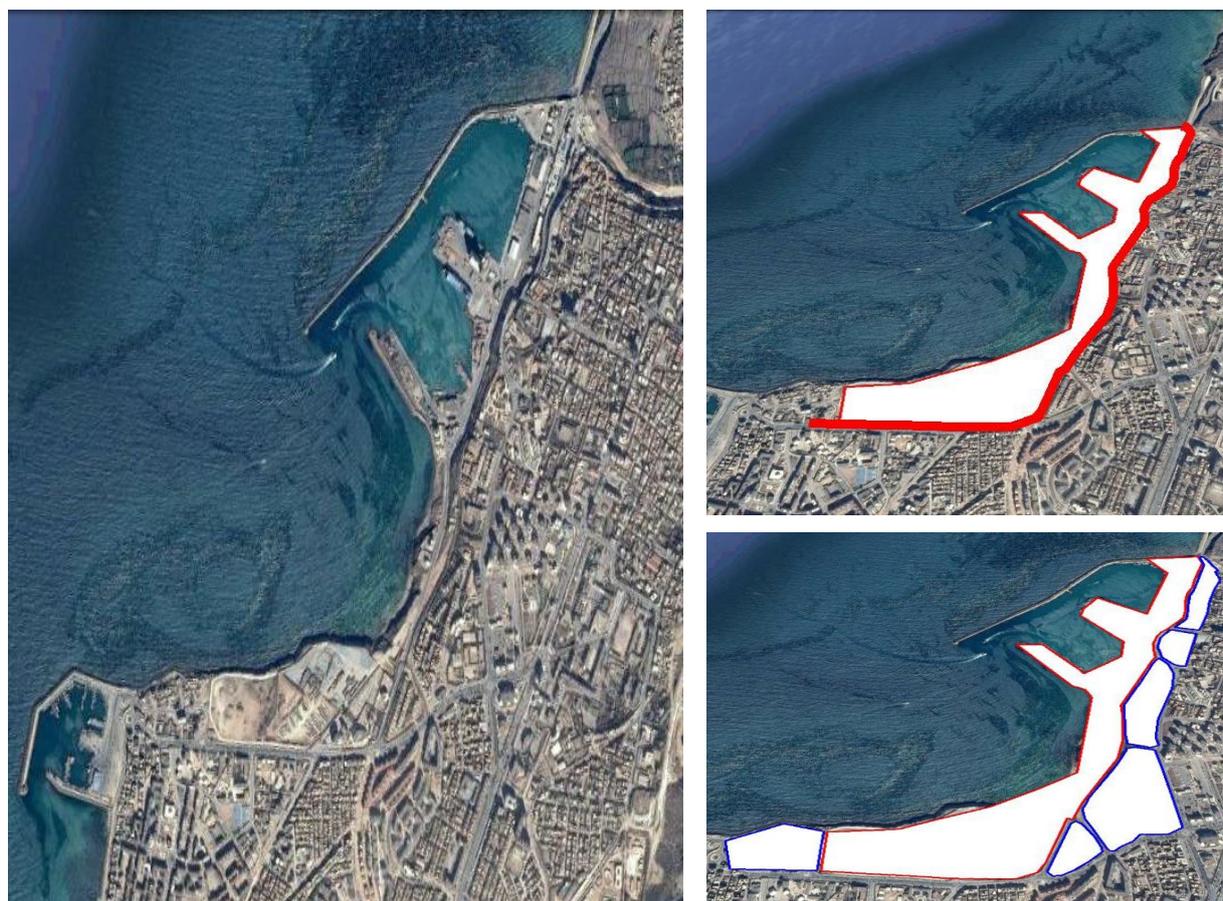


Figure 21: 1.2.3 Délimitation du domaine portuaire de Mostaganem

Constat global :

Dans notre lecture nous nous sommes également penché sur les données techniques du port qui sont des données importantes quant a la capacité du port a accueillir des navires portant des marchandises, il est primordial de connaitre la nature des navires qui peuvent accoster au port de Mostaganem et pour cela il faut connaitre certaines données d'ordre technique :

- La jetée principale : 1830 m
- L'accès se fait par une passe située au Nord-Ouest, sa largeur est de 100m et sa profondeur est de 12m
- Le port de Mostaganem comporte un plan d'eau de 30Ha avec deux bassins (1er bassin: 14ha de 6,77m à 8,22m de profondeur, 2eme bassin: 16ha de 6,95m à 8,32m de profondeur)
- La rade du port de Mostaganem est de 12 miles à compter a partir de Salamandre, et de Kharrouba
- 10 Postes à quai commerciaux dont 04 postes spécialisés (Céréales, Sucre roux, Bitume et Vin)
- 02 Postes de servitude X et Y de 80m chacun
- Quai de pêche: 130m de longueur.
- Appontement de pêche: 02 appontement de 90m chacun.

Concernant les zones d'exploitation, le port de Mostaganem bénéficie de grandes surfaces couvertes et non couvertes consacrées au commerce, sa vocation première étant commerciale, il comprend également des installations spécialisées dédiées à l'agroalimentaire tel que le silo à céréales et le silo à sucre, et d'autres dédiées à l'industrie comme les stations de bitume

- Les surfaces non couvertes: 69.000m² de terre-pleins dont 65.000m² à usage commerciale.
- Les surfaces couvertes: 16 Docks-magasin d'une superficie de 8.950m² dont 5.950m² à usage commercial.
- Surface parc véhicules : 60 000 m², capacité d'accueil 4 500 unités.

- Voies de dessertes: Les voies de dessertes existantes dans le port sont de 4.805m de route. Les quais et terres pleins sont desservis par un réseau rénové de voie ferrée de 3.747m relié à la gare.
- Silo de céréales: Mis en service en 1986. Doté de 12 cellules et de 2 portiques à grain d'un débit de 300T/H. Capacité de stockage de 30.000T
- Station de bitume: Construite en 1929. Capacité de stockage 4.700T, pour le traitement 30.000T/An.
- Silo à sucre: Réceptionné en 1971. Capacité de stockage de 17.000T, pour le transit de 150.000T/An
- Cale de halage : 02 bers de 100 T et 01 ber central de 250 T.
Pont bascule: 02 ponts bascules d'une capacité de charge utile de 50T.

Notre lecture avait également pour but de hiérarchiser le domaine public portuaire pour distinguer les différentes composantes de ce système pour cela il aura fallu déterminer une délimitation juridique et comme cela a été dit plus haut le mur de clôture bâti durant la décennie noire qu'a connu l'Algérie sert concrètement à séparer le port et toutes ses composantes du reste de la ville de Mostaganem même si certains quartiers avoisinant le périmètre portuaire comme le quartier la marine entre autre étaient à l'origine des propriétés de l'Entreprise Portuaire de Mostaganem.

Le port de Mostaganem est entouré de quartiers résidentiels, les cités du front de mer ainsi que le quartier la marine vers le sud, et la Salamandre vers l'Ouest, si le premier site est un nouveau quartier les deux derniers comportent des fragments urbain en état de dégradation.

L'accès au port se fait par deux grande portes, la principale se situe plus au nord c'est la Porte Nord, la seconde dédiée surtout au camions transportant de lourdes marchandises, c'est la Porte Sud, il existe également un troisième accès venant du siège de la direction générale de l'EPM

Plusieurs entreprises sont implantées sur le domaine portuaire, grâce à notre lecture nous avons pu les distinguer et spécifier la vocation de chacune ainsi que la relation de chacune avec l'activité portuaire dans un premier temps, et avec l'entreprise portuaire de Mostaganem dans un second temps, comprendre le lien entre les différentes entreprises implantées au port avec l'EMP nous a permis d'évaluer le besoin et l'utilité de chacune,

déterminer oui ou non si il y'a une sur utilisation de l'espace ou inversement y'a-t-il une sous-utilisation de l'espace portuaire ?

Tout d'abord les entreprises de sureté, on peut identifier 4 corps de sureté éparpillés au sein du port :

- La Police Algérienne des Frontières (PAF)
- La protection Civile
- La Douane Algérienne
- Les Gardes Cotes

Le constat : Hormis l'architecture dégradante, un autre point est à signaler, c'est l'absence d'une structure claire, a titre d'exemple le bâtiment des garde cotes (considéré comme zone sensible) est situé entre deux usines. (Voir figure 22).



Figure 22 : Les entreprises de sureté installée au port de Mostaganem

Ensuite nous avons les entreprises à usage commercial :

- Institut National de la Protection des Végétaux (INPV / DSA)
- SoraScure Algérie
- Station de Bental (ENOF)
- 02 Silo de Céréales (OAIC, Metidji)
- 03 stations de Bitumes (NAFTAL, HACE, BW)
- Pêcheurie

Le constat : Les entreprises citées ont un contrat de concession avec l'EMP qui est le principal lien entre la direction générale du port de Mostaganem et le reste des entreprises implantées au port, certaines sont étatiques d'autres sont privées, ce qu'il faut savoir c'est que certaines usines en plus d'avoir des façades déplorables, n'ont plus leur place au port, la pêcheurie par exemple est devenue inactive et devrait bientôt prendre place au port de pêche de Salamandre, même chose pour la station de bitume (HHCE) qui a récemment déclaré faillite, concernant la station de Bental (ENOF) le constat est différent puisque dans le cas c'est un problème de positionnement, l'entreprise ne connaît plus d'activité en rapport avec le port, plus aucun import/export à l'heure actuelle, pourquoi occupe-t-elle alors tout cet espace ?.(Voir figure 23).

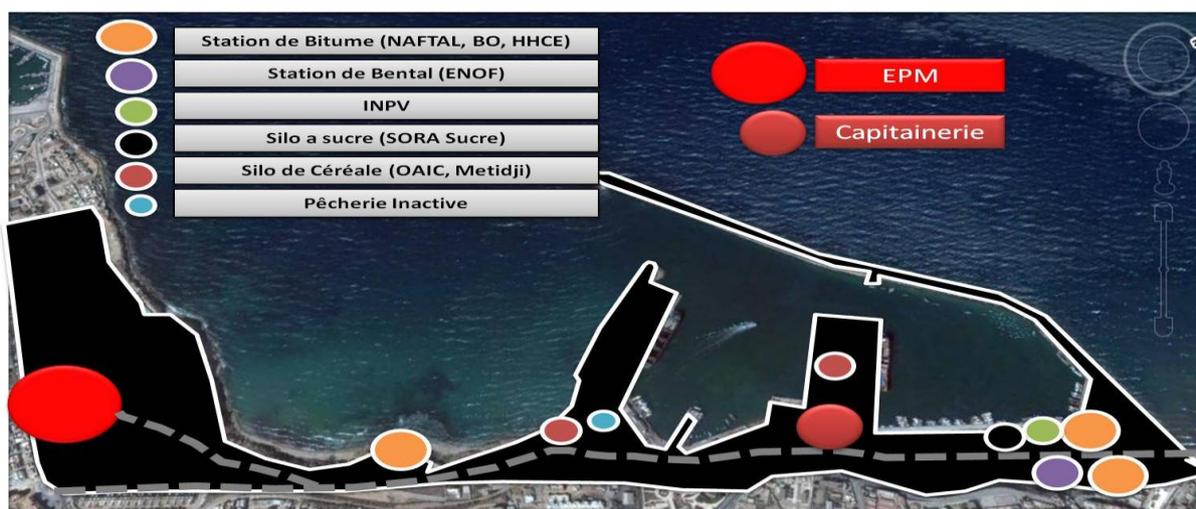


Figure 23: Les entreprises à usage commerciale installée au port de Mostaganem

Le port étant devenu polyvalent, le transport maritime intègre les activités portuaires qui étaient jusque-là limitées à l'industrie et au commerce, l'implantation de bâtiments répondant à la fonction du transport maritime est alors d'actualité avec notamment la nouvelle gare maritime.

- Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs (ENTMV)
- La Gare Maritime
- Baleària Eurolíneas Marítimas S.A.

D'autres entreprises dont la fonction première est purement administrative sont également présentes sur le domaine, on notera tout de même que certaines sont implantées dans la même zone tandis que d'autres se situent plus au centre comme la capitainerie qui a besoin d'un bâtiment bien placé pour avoir une bonne vision du trafic maritime

- Entreprise Portuaire de Mostaganem (EPM)
- La Capitainerie
- L'ex.Capitainerie
- Subdivision des Travaux Publics (STP)
- Entreprise de Gestion des Ports de Pêches de Mostaganem (EGPPM)
- Direction Générale de la douane Algérienne D'autres espaces sont occupés notamment par des docks dont la majorité appartient à l'EPM, sans oublier les ateliers de maintenance
- Les docks
- Les ateliers de Maintenance

a) Constat négatif



Figure 24: ENTREPRISE HHCE



Figure 25: LES GARDES COTES



Figure 26: ENTREPRISE ENOF



Figure 27: IMPV



Figure 28: ENTEPRISE SORA SUCRE

2. La méthode EBAHIE pour comprendre les attentes des usagers

a) Origines

Comme outil d'analyse, nous avons utilisé la méthode Ebahie³¹ pour traiter la qualité sémantique de l'image de la ville de Mostaganem à travers son port, il s'agit de dégager les éléments de requalification du domaine public portuaire à partir des attentes des citoyens.

Ecoute des **B**esoins et **A**ttentes et leur **H**iéarchisation, il s'agit d'un protocole formalisé, rigoureux qui associe coup sur coup des méthodes qualitatives et quantitatives en vue d'analyse et hiérarchiser les attentes des usagers. Ces attentes se substituent à l'intuition approximative du concepteur. EBAHIE est en ce sens un outil d'aide à la décision qui positionne en amont de l'analyse fonctionnelle, préliminaire à la conception dans le cycle de vie du produit. (Voir figure 29)

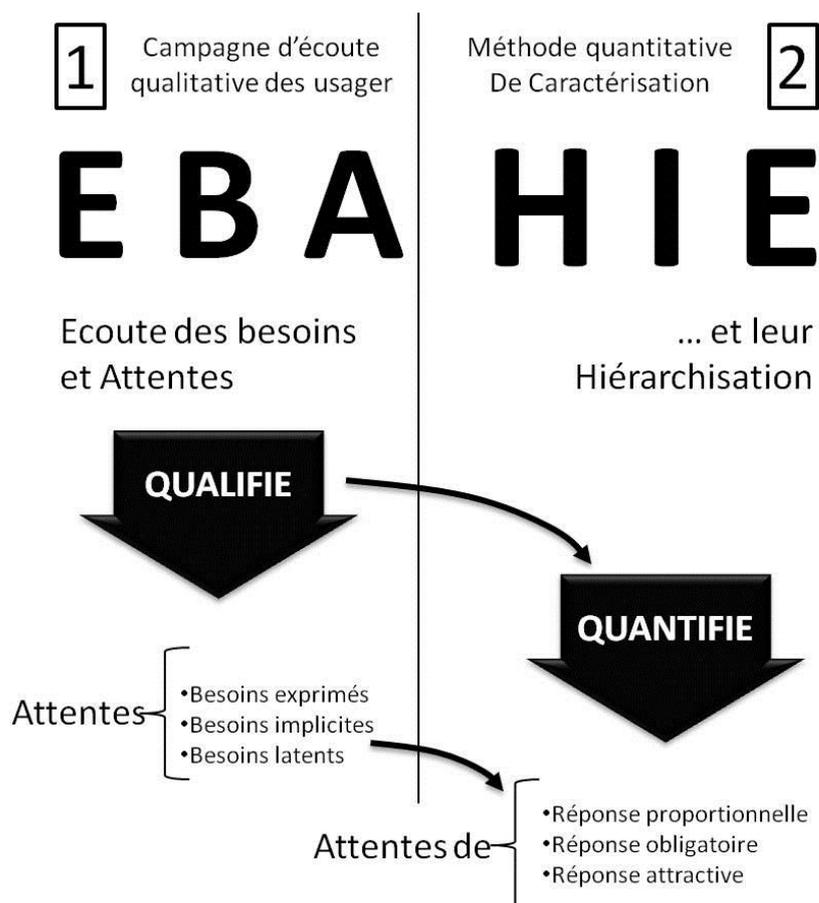


Figure 29: Schéma de la méthode EBAHIE

³¹ Une méthode développée au laboratoire du design urbain DISIVU à l'université de Valenciennes

b)Principes

1. PRESENTATION GENERALE DE LA QUALITE URBAINE ET DES PRINCIPES DE L'ETUDE QUALITE MIS EN PLACE :

Le port est à la fois une entité physique, matérielle et une entité conceptuelle, sensible dans le sens où il est lié à l'image mentale que les citoyens s'en forgent. Définir une qualité urbaine signifie donc prendre en compte ce double aspects de sa réalité : d'un côté la qualité intrinsèque³² du port bâti et d'un autre la qualité connotative du port sensible³³.

Or la lecture de la ville et de son port n'est plus immédiate a cause des discontinuités et superpositions spatiales ce qui fausse la lecture, donnant des usagers et aux citoyens de différentes interprétations, c'est là où la méthode Ebahie est importante puisque c'est une manière nouvelle de lire le port et sa ville donnant justement les clefs de lecture à la fois aux usagers (habitants et visiteurs) et aux acteurs (architectes, urbanistes, élus ...etc.), cela signifie d'une part être à l'écoute des citoyens et d'une autre part donner aux intervenants les moyens et les outils pour pouvoir établir des hiérarchies et des priorités d'intervention.

C'est un moyen efficace pour revivifier la communication entre la ville et ses habitants, dans notre cas il s'agit du port de la ville plus précisément, et en donnant les clefs de lecture de la ville, on restitue une image de qualité, la notion de qualité étant une notion qui évolue en fonctions des besoins des citoyens, la démarche de la méthode Ebahie consiste donc à la détermination des besoins et attentes des usages, et c'est a partir de la que notre méthode d'analyse s'écarte des méthodes d'analyse urbaines traditionnelles, car nous ne décidons pas quels sont les éléments à analyser puisqu'ils se dégagent eux-mêmes suite a l'écoute des citoyens.

L'objet d'étude qui est le port de Mostaganem sera étudié comme étant une partie intégrante de la ville, puisque le but étant de restituer la relation ville-port nous essayerons d'identifier les attentes des citoyens de la ville de Mostaganem.

³²La valeur qu'ont les objets indépendamment de toute convention,

³³ Car il représente un milieu physique

2. LE PUBLIC CIBLE :

Une étude réalisée par *Abbie Griffin*³⁴ et *John Hauser*³⁵ prouve expérimentalement que dans le cadre d'une étude qualitative approfondie, un échantillon réduit entre 12 à 20 personnes suffisait à garantir environ 70% de la richesse d'information, comme le montre ce graphe. (Voir Figure 30)

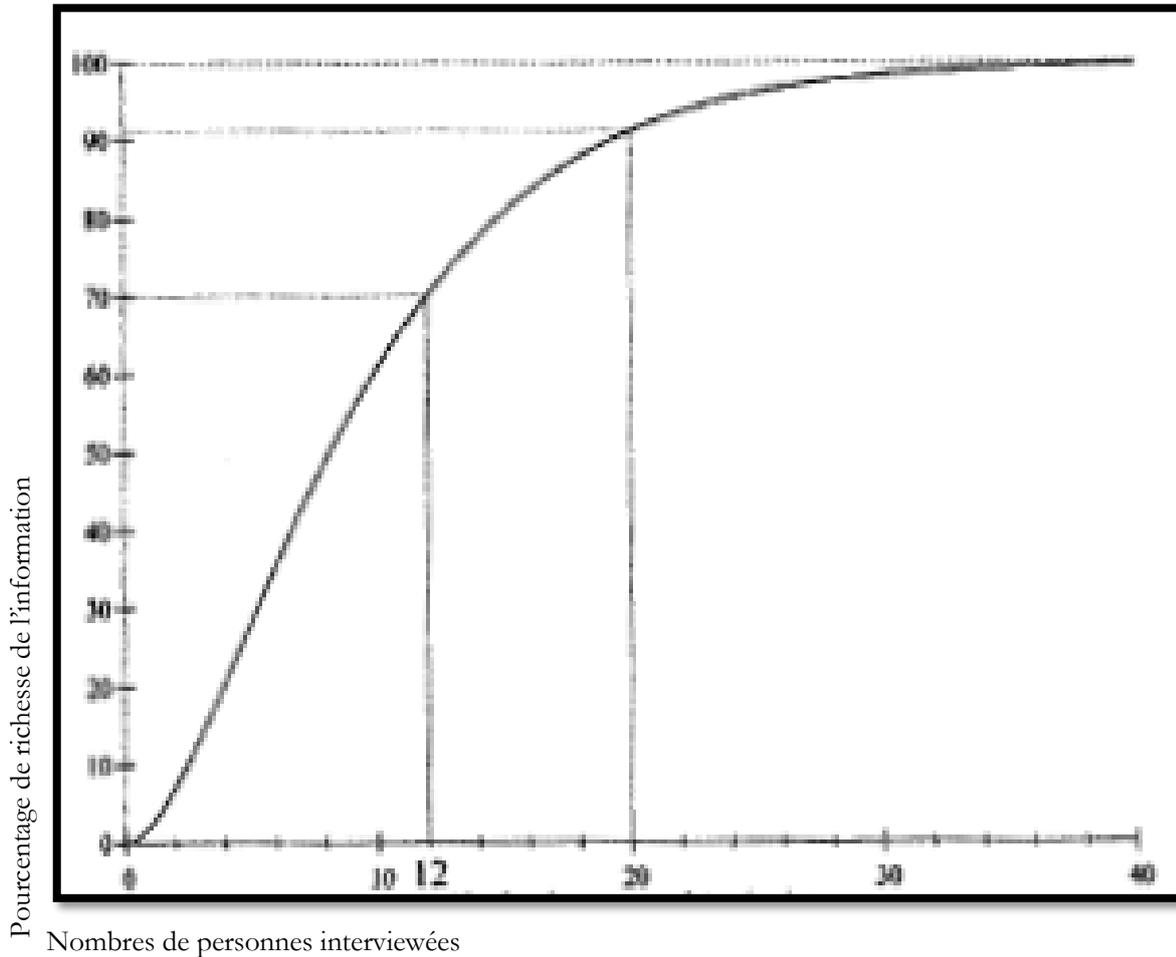


Figure 30: Graphe de l'étude de Griffin et Hauser

³⁴ Professeur d'économie à l'université d'UTAH

³⁵ Professeur de Marketing at M.I.T.'s Sloan School of Management

Plusieurs types d'usagers sont ciblés :

- Habitants de la ville de Mostaganem, qui sont quotidiennement en contact avec la ville, pour eux l'appréhension du port et de la ville est plus spontanée
- Habitants occasionnels, qui séjournent dans d'autres villes et qui y passent plus de temps que dans la ville de Mostaganem
- Emigrés récents
- Visiteurs occasionnels

Parmi tous ces usagers, on peut distinguer une catégorie d'acteurs, ces derniers en leurs qualités d'intervenants ont une vision plus professionnelle qu'un simple citoyen.

3. LES DEUX PHASES DE LA DEMARCHE « EBAHIE »

i. La phase Qualitative

Une phase dédiée à l'écoute du public, une écoute qualitative des attentes et besoins des citoyens de la ville de Mostaganem, grâce à des entretiens semi directif on donne aux citoyens une liberté d'expression avec des questions ouvertes, les gens vont par de ce fait exprimer leurs opinions avec de légères orientations de notre part.

- **Le ciblage**

Le choix des cibles interviewés, se base essentiellement sur la variété et la représentativité, cela vise à accroître les chances d'émergence d'idées innovantes

Les critères de ciblage sont :

- Les codes socio -culturels ³⁶: Le cadre de vie professionnel, l'interviewé est-il un véritable usager du port ou un simple citoyen ?
- Les degrés de mobilité : Le déplacement du citoyen, est-il automobile ou un piéton
- Le temps d'adaptation : L'âge et la durée de résidence influe sur la vision du citoyen sur l'objet en l'occurrence le port de Mostaganem, entre un habitant et un visiteur occasionnel l'appréhension de l'espace n'est plus la même
- Le sexe : Le degré de sensibilité qui change entre l'homme et la femme

³⁶ Relatif aux structures sociales et à la culture

- **La prise de données :**

Ce qui nous intéressait était de recueillir un maximum de données qualitatives, à travers notamment les expériences personnelles des acteurs et usages, nous nous sommes mis à l'écoute de notre public cible, le but étant de laisser les interviewés suivre le fil de leur pensée et s'exprimer librement, en leur rappelant de temps en temps de ne pas s'éloigner du vif du sujet

Nous avons donc établi un questionnaire qui répond aux axes sémantiques suivant :

- L'interface ville-port
- La gouvernance
- L'image de la ville a traves son port

Le questionnaire de prise de données se compose de 25 questions étudiées de manières à faire ressortir les attentes des citoyens et les questions étaient les suivantes :

- Que représente pour vous le port de Mostaganem?
- A quoi pensez-vous quand on vous évoque le port de Mostaganem ?
- Que pensez-vous de la relation Citoyen – Port ?
- Que pensez-vous de la relation Ville – Port ?
- Que pensez-vous de l'image du port ?
- Que pensez-vous de la façade maritime ?
- Êtes-vous satisfait de l'image que le citoyen Mostaganemois se forge de son port ?
- Voulez-vous avoir une relation avec le port ?
- Pensez-vous que le citoyen Mostaganemois doit profiter de son port ?
- Aimerez-vous accéder au port ?
- Quelles sont selon vous les besoins du port ?
- Que voulez-vous voir au port ?
- Aimerez-vous avoir des espaces de détente au publiques au sein du port ?
- Selon vous que faudrait-il en priorité pour améliorer l'image du port ?
- Fréquentez-vous les quartiers avoisinant le port de Mostaganem (Quartier la marine et Les falaises de Salamandre ? un commentaire sur l'état de ses deux quartiers ?
- Empruntez-vous souvent la route du port ?
- Quelles sont à votre avis les services qui doivent être présent au port ?
- Quel élément symbolise le port pour vous ?
- Comment trouvez-vous la qualité architecturale au port ?
- Que ressentez-vous en marchant à l'intérieur du port ?
- Sentez-vous une différence entre la ville et le port au moment où vous rentrez au port ?
- Aimerez-vous avoir de nouvelles constructions ou des aménagements au port ?
- Est-il possible d'ouvrir quelques partie du port au publique ?
- Pensez-vous que le traitement architectural soit un atout pour la modernisation du port?
- Quel est la place du port de Mostaganem dans le bassin méditerranéen ?

Et pour rendre visible la voix de l'interviewé, nous avons procédé de manière méthodique, puisque nous avons dans un premier temps enregistré les entretiens puis dans un second temps suivi les étapes suivantes :

- Découpage des interviews en plusieurs formulations transcrivant ce qui a été dit sur des étiquettes autocollantes
- Rester fidèle aux réelles paroles prononcées
- Tris des expressions les plus significatives en réduisant le nombre d'étiquette
- Regrouper les données retenues

- **Les résultats : Attentes puis classes d'attentes**

Dans cette partie, nous avons classé par affinité conceptuelles et sémantiques les expressions et les données qu'on a retenues, cela coïncide avec ce qu'on appelle les points clefs des besoins des utilisateurs.

Les points clefs doivent maintenant être transformés en attentes, plusieurs points clefs peuvent répondre à une seule attente, le but étant de savoir ce qu'attend réellement l'utilisateur à travers sa réponse en citant un point clefs.

Les attentes les plus significatives seront regroupées à leur tour et toujours par affinités conceptuelles et sémantiques en classe d'attentes majeurs

A chacune des classes d'attentes a été affecté un domaine d'investigation³⁷, c'est-à-dire un niveau d'analyse spécifique, cela nous a permis de faire ressortir les indicateurs de qualité que nous devons hiérarchiser selon le poids que les habitants leur attribuent, la phase 2 de la méthode Ebahie permet cette hiérarchisation.

Pour mieux comprendre, voici un tableau qui récapitule cette première phase ainsi que tous nos résultats obtenus :

ii. La phase Quantitative :

Cette 2eme phase est consacré a l'appréciation quantitative des attentes et besoins des usagers révélés dans la phase qualitative, pour ce fait nous avons eu recours a un second

³⁷ Domaine de recherche

questionnaire nommé « Questionnaire de Kano », développé par le professeur Kano de l'université de Rika à Tokyo

Ce questionnaire permet de définir et classer les différentes catégories d'attentes des usagers interviewés en attentes latentes, implicites ou exprimées, la démarche proposée conduit à distinguer les fonctions obligatoires, attractives, proportionnelles ou indifférentes selon les besoins des habitants, le résultat de cette phase sera une hiérarchisations claires des fonctions a partir des attentes, ceci conduit à définir une des stratégies plus visées dans notre intervention urbaine sur domaine publique portuaire pour requalifier l'image de la ville.

- **Structure du questionnaire de Kano :**

Pour chaque attentes on attribue une question double³⁸ formulée à partir du point clefs transformé en attentes et en se basant sur l'indicateur de qualité. (Voir tableau1)

POINTS CLEFS	ATTENTES	CLASSES D'ATTENTES	INDICATEURS DE QUALITÉ
Appréhension du Port	Un port mixte, avec une configuration adéquate aux exigences	LISIBILITÉ	1- Structure claire 2- Hiérarchie des espaces
Reconnaissance du Port	Port repérable		3- Points de repères
Image du port	Rendre son intégration paysagère, intuitive et fonctionnelle	CONTINUITÉ VISUELLE	4- Intégration paysagère
Esthétique	Jouissance visuelle		5- Confort visuel 6- Architecture de qualité
Activités et services	Diversité de services et activités	ACCESSIBILITÉ	7- Présences d'activités 8- Attractivité 9- Concentration de services
Mobilité	Présence de moyens de transport, et facilité d'accès physique		10- Facilité d'accès 11- Transport
Sécurité Physique	Bien être, Confort, hygiène, sécurité matérielle et accessibilité Psychologique		12- Sécurité
Communication	Lieux d'échange qui favorisent la communication	CONTINUITÉ DU SENS	13- Lieux d'échange

Tableau 1: Le tableau des points clefs et classe d'attentes

³⁸ Dont la formulation appelle une double réponse

Le principe des questions doubles et de les placer une en dessous de l'autre, la première partie de la question double concerne la présence de conditions favorable à satisfaire les habitants, la seconde concerne l'absence de ces conditions.

Le mode de dépouillement est simple, cette fois ci il ne s'agit pas d'un entretien mais bien d'un questionnaire avec un choix limités de possibilité de réponses, les interviewés ont 5 choix de réponses devant eux, leur réponse dépendra donc de l'importance qu'ils accordent à la présence (ou l'absence) des conditions favorables à la satisfaction de l'attente, donc pour chaque partie de la question double il y a 5 réponses fermées :

- Ça me plaît
- C'est normal ainsi
- Ça m'est égal
- Je m'en contente
- Ça me déplaît

- **Mode de dépouillement :**

C'est grâce au croisement des réponses aux deux parties de la question double qu'on arrivera à repérer la fonction qui correspond à l'attente, grâce à la grille des typologies de fonctions ci-dessus, nous pourrons déduire si il s'agit de fonction attractive A, ou proportionnelle P, ou bien obligatoire O, il peut arriver que l'utilisateur soit indifférent I, ou qu'il ait une conception contraire C de celle supposée au questionnaire, ou qu'il se contredise et dans ce cas-là le résultat est douteux.(voir tableau 2)

	1	2	3	4	5
1	D	A	A	A	P
2	C	I	I	I	O
3	C	I	I	I	O
4	C	I	I	I	O
5	C	C	C	C	D

Tableau 2: Le tableau des croisements

Toutes ses questions ont permis de caractériser la nature de chacune des attentes, pour rappel les différentes attentes sont représentées par diverses fonctions selon le type de besoins :

- Les besoins exprimés répondent aux fonctions proportionnelles
- Les besoins latents répondent aux fonctionnes attractives
- Les besoins implicites répondent à des fonctions obligatoires

- **Les questions doubles :**

Nous avons déterminé 14 questions doubles, en se basant sur tous nos indicateurs de qualité, pour des raisons de temps et de proportions de travail nous avons limité notre échantillons d'interviewés à 20 personnes. (Voir Tableau3)

CLASSES D'ATTENTES	INDICATEURS DE QUALITÉ	QUESTION DOUBLE
LISIBILITÉ	1- Structure claire	1.a. /1.b.
	2- Hiérarchie des espaces	2.a. /2.b.
	3- Points de repères	3.a. / 3.b.
CONTINUITÉ VISUELLE	4- Intégration paysagère	4.a. / 4.b.
	5- Confort visuel	5.a. / 5.b.
	6-Architecture de qualité	
ACCESSIBILITÉ	7- Présences d'activités	6.a. / 6.b.
	8- Attractivité	7.a. / 7.b.
		8.a. / 8.b.
	9- Concentration de services	9.a. / 9.b.
	10- Facilité d'accès	10.a./ 10.b.
	11- Transport	11.a. / 11.b.
		12.a. / 12.b.
12- Sécurité	13.a. / 13.b.	
CONTINUITÉ DU SENS	13- Lieux d'échange	14.a. / 14.b.

Tableau 3: Les indicateurs de qualité

Les questions doubles posées selon la méthode « Kano » sont les suivantes :

1. a. Pensez-vous qu'à l'intérieur du port de Mostaganem on doit retrouver le chemin facilement, et identifier aisément les parties ?
1. b. Que pensez-vous du port actuellement ou les parties composantes du port (Entreprises, Ateliers, Usines ...etc.) sont difficilement identifiable ?
2. a. Que pensez vous de la hiérarchisation des espaces du port dans sa globalité dissossiant le commerce de l'espace du transport maritime ?
- 2.b. Que pensez-vous de l'absence d'une hierarchisation des espaces au port ou à titre d'exemple la gare maritime se trouve au centre de l'activité comerciale ?
3. a. Pensez vous que le port de Mostaganem doit avoir des points de repère pour etre mis en évidence ?
3. b. Que pensez vous de la présence du Silo de l'OAIC comme unique batiment symbolisant le port de Mostaganem ?
4. a. Que pensez vous de l'élimination de la rupture visuelle pour intégrer le paysage portuaire à la ville ?

4. b. Que pensez-vous de la clôture (en construction) qui offre un minimum de continuité visuelle mais qui limite l'intégration paysagère ?
5. a. Que pensez-vous si on traitait l'architecture des différentes constructions jugées anciennes au port de Mostaganem pour offrir une architecture de qualité et un confort visuel ?
5. b. Que pensez-vous si on laissait les bâtiments au sein du port tel qu'ils sont actuellement et qu'on focalise notre intervention sur d'autres préoccupations ?
6. a. Que pensez-vous si on ajoutait au port de Mostaganem de nouvelles activités pour enrichir sa vocation et le rendre plus attractive ?
6. b. Que pensez-vous si on laissait les deux seules (principales) activités présentes au port de Mostaganem (Commerce, Transport maritime) ?
7. a. Que pensez-vous de l'implantation de nouveaux projets d'intérêt public sur une partie du domaine portuaire pour renforcer l'attractivité et inviter plus de citoyens à visiter le port ?
7. b. Que pensez-vous si les constructions qu'on pourrait ajouter au port de Mostaganem seraient uniquement dédiées aux usagers du port de Mostaganem et pas aux autres citoyens ?
8. a. Que pensez-vous si la réalisation du 3^{ème} et 4^{ème} Bassin du port de Mostaganem venait à se concrétiser?
- 8.b. Que pensez-vous si l'extension du port de Mostaganem se limite juste à la réalisation du 3^{ème} bassin ?
9. a. Que pensez-vous si on ajoutait au port de Mostaganem une gamme de services (Restauration, Station de taxi plus spacieuse, des parkings ...etc.) ?
9. b. Que pensez-vous des services qu'on trouve au port de Mostaganem (centre de santé, parkings, cafeteria, restaurant, sureté...etc.) ?
10. a. Que pensez-vous si l'accès au port devenait plus facile aux citoyens?
10. b. Que pensez-vous si l'accès au port continu a se conditionner aux «laissez-passer» ?
11. a. Que pensez-vous si on mettait en place une ligne de taxi menant du port de Mostaganem vers le centre-ville pour faciliter le déplacement ?
11. b. Que pensez vous de l'absence de moyens de transport, du port vers le reste de la ville ?
- 12.a. Que pensez-vous si le chemin de fer (inactif à l'heure actuelle) venait à être de nouveau fonctionnel au sein du port afin de l'utiliser pour le transport de marchandise ou même le transport des usagers du port vers la ville ?
- 12.b. Que pensez-vous si le chemin de fer (inactif à l'heure actuelle) venait à être définitivement supprimé ?
13. a. Que pensez-vous si la sécurité à l'intérieur et aux limites du port venait à être renforcée ?
- 13.b. Que pensez-vous de la sécurité au sein du port (actuellement) ?
- 14.a. Que pensez-vous si on profite de l'extension du port, pour projeter et construire des lieux publics sur une partie du port loin de l'activité commerciale et loin des usines et entreprises industrielles ?
- 14.b. Que pensez-vous si au lieu de construire des lieux ouverts aux citoyens, on profite de l'extension du port pour en faire des espaces de stockage et de dépôt des conteneurs ou des véhicules importées ? (voir Tableau 4)

QUESTION DOUBLE : 1.A./1.B.

		Absence des conditions favorables a une structure claire										→																		
Présence des conditions favorables a une structure claire	P1	1	2	3	4	5	P2	1	2	3	4	5	P3	1	2	3	4	5	P4	1	2	3	4	5	P5	1	2	3	4	5
	1						1					P	1					P	1						1					O
	2				O		2						2						2				O		2					
	3						3						3						3						3					
	4						4						4						4						4					
	5						5						5						5						5					
	P6	1	2	3	4	5	P7	1	2	3	4	5	P8	1	2	3	4	5	P9	1	2	3	4	5	P10	1	2	3	4	5
	1						1						1						1						1					
	2						2		I				2				I		2		I				2					
	3						3						3						3						3					
4				O		4						4						4						4						
5						5						5						5						5	C					
P11	1	2	3	4	5	P12	1	2	3	4	5	P13	1	2	3	4	5	P14	1	2	3	4	5	P15	1	2	3	4	5	
1						1				A		1				P	1						1							
2						2						2						2			I			2						
3						3						3						3						3				O		
4			I			4						4						4						4						
5						5						5						5						5						
P16	1	2	3	4	5	P17	1	2	3	4	5	P18	1	2	3	4	5	P19	1	2	3	4	5	P20	1	2	3	4	5	
1						1						1						1				A		1				O		
2			I			2						2						2						2						
3						3						3						3						3						
4						4			I			4						4						4						
5						5					D	5						5						5						
Fonction		D	A	P	C	I	O																							
Nombre sur 20		1	2	3	1	7	6																							
Pourcentage (%)		5	10	15	5	35	30																							

Tableau 4: Un cas de croisement

Pour bien comprendre le mode de dépouillement de la méthode « Kano » nous vous exposons les réponses des 20 personnes interviewées au sujet la 1^{ère} question.

La fonction dominante est la fonction I (indifférente) c'est-à-dire que les habitants sont généralement indifférents par rapport à la présence d'une structure claire au sein du port de Mostaganem, pour eux la facilité de trouver son chemin et identifier facilement les différentes parties du port représente une fonction indifférente. (Voir tableau 5)

c) Résultats

Voilà les résultats complets à l'issue du dépouillement des réponses des 20 personnes interviewées : (voir tableau 5)

CLASSES D'ATTENTES	INDICATEURS DE QUALITÉ	FONCTION DOMINANTE
LISIBILITÉ	1- Structure claire	Indifférente
	2- Hiérarchie des espaces	Proportionnelle
	3- Points de repères	Proportionnelle
CONTINUITÉ VISUELLE	4- Intégration paysagère	Attractive
	5- Confort visuel	
	6- Architecture de qualité	Proportionnelle
ACCESSIBILITÉ	7- Présences d'activités	Proportionnelle
	8- Attractivité	Proportionnelle
	9- Concentration de services	Attractive
	10- Facilité d'accès	Proportionnelle
	11- Transport	Contradictoire
	12- Sécurité	Proportionnelle
CONTINUITÉ DU SENS	13- Lieux d'échange	Proportionnelle
		Attractive
		Contradictoire

Tableau 5: Les fonctions dominantes

- Le diagramme des fonctions :

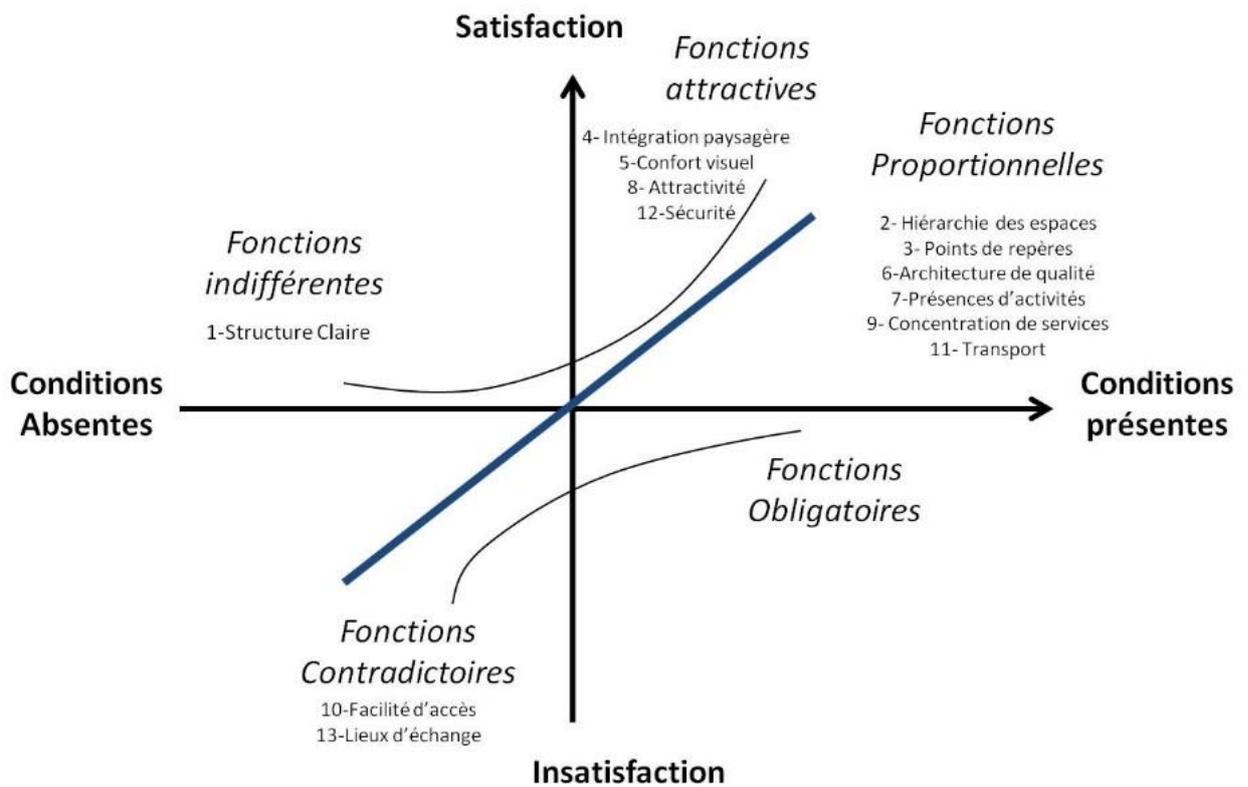


Figure 31 : Le diagramme des fonctions

Le graphe montre l'évolution du niveau de satisfaction selon la présence des différents types de fonctions. (Voir figure 31)

- L'échelle de qualité :

Pour finir il nous reste qu'à hiérarchiser les attentes et les traduire en langage opérationnel pour les intervenants sur la ville, les attentes sont hiérarchisées sur une échelle de qualité, cela signifie que chaque fonction est située sur un niveau de satisfaction de l'échelle. (Voir tableau 6)

(+)		(+)
Zone Qualité	Excellent <i>Fonction attractives</i> Usager très satisfait	4- Intégration paysagère 5- Confort visuel 8- Attractivité 12- Sécurité
Image positive de la ville	Très bon <i>Fonction Proportionnelles</i> Usager satisfait	2- Hiérarchie des espaces 3- Points de repères 6- Architecture de qualité 7- Présences d'activités 9- Concentration de services 11- Transport
Zone d'indifférence	Bon <i>Fonctions indifférentes</i> Usager indifférent	1- Structure Claire
Image négative de la ville	Acceptable <i>Fonctions Obligatoires</i> Usagers critique	/
Zone de non qualité	Mauvais <i>Fonctions contradictoire</i> Usager insatisfait	10- Facilité d'accès 13- Lieux d'échange
(-)		(-)

Tableau 6: Echelle de qualité

3. Références thématiques :

Afin de mieux comprendre les liens nouveaux entre la ville et le port, il s'agit tout d'abord, par un bref aperçu rétrospectif, de voir quels étaient les rapports entre eux jusqu'à aujourd'hui. Les villes-ports sont arrivées actuellement à un stade où il est nécessaire d'entreprendre des opérations de régénération urbaine³⁹, celles-ci étant le fruit d'une interrogation et d'un débat incessant sur le choix des aménagements. L'objectif de cette partie est donc de faire des rappels thématiques en portant notre étude sur des exemples similaires ou allant dans le même sens de notre réflexion, après plusieurs recherches nous avons opté pour 3 ports qui ont connu une reconfiguration urbaine a long terme et dont les procédures ainsi que les principes d'intervention nous ont intéressé particulièrement vu qu'ils répondent tous a des stratégies de reconfiguration urbaine pour une reconquête des liens ville-port, ces stratégies de reconfiguration répondent aussi a des opérations water front et plus précisément au type d'aménagement raisonné

a) La SEQUENTIALISATION : Port de Marseille (L'Euroméditerranée)

Ville-port emblématique, première commune de France, Marseille recouvre un territoire de 24'000 hectares qui en fait une des plus grandes villes du pays dans le département des Bouches-du-Rhône et vit enserrée entre mer et collines depuis plus de 26 siècles. Entre effervescence et crises, embrouillée, difficile à cadrer si ce n'est par le massif collinaire qui l'entoure, Marseille offre néanmoins, par sa dynamique urbaine et portuaire, un modèle particulièrement significatif des mutations à l'œuvre dans les villes-ports.

La séparation du port entre les Bassins Est et les Bassins Ouest a fait l'objet de nombreux débats sur l'intervention étatique dans l'aménagement du territoire, sur la question de la métropolisation et sur les relations nouvelles entre la ville et le port.

Le bassin qui va nous intéresser c'est le bassin de l'Est, qui a connu l'opération d'aménagement l'Euroméditerranée

³⁹ Une forme d'évolution de la ville qui désigne l'action de reconstruction de la ville sur elle-même et de recyclage de ses ressources bâties et foncières

Avant de détailler l'Euroméditerranée on va s'intéresser au projet de la ville de Marseille dans sa globalité puisque l'intervention a touché tout le bassin de l'Est avec La délocalisation des principales activités portuaire de l'Est vers les nouveaux bassins et la Z.I.P de L'Ouest (Fos). (Voir Figure 32)



Figure 32 : le port de Marseille

Le port de Marseille et plus précisément le bassin de l'Est qui a vu se libérer plusieurs espaces a offert une assiette au projet de l'Euroméditerranée, certaines activités industrielles ont été maintenues et c'est ce qui fait la particularité de ce bassin avec une stratégie de reconfiguration qui offre à la ville plusieurs séquences dans son Waterfront à travers ce port qui bénéficie d'une polyvalence, cette stratégie est dite : Séquentialisation.(voir Figure 33)

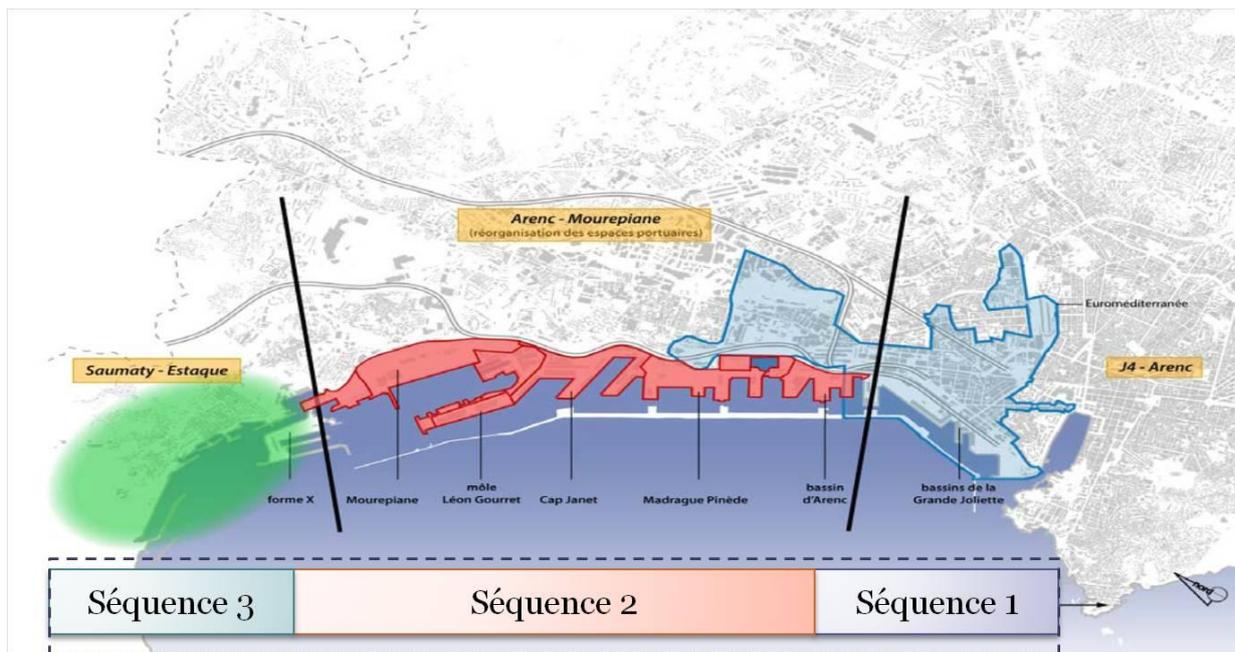


Figure 33: la séquentialisation au port de Marseille

Trois séquences villes-port :

Séquence 1 : La vitrine du rayonnement portuaire et urbain, le port passager est au contact de la ville et du pôle d'affaires vecteur du rayonnement et d'attractivité réciproque

Séquence 2 : Le port industriel, tourné vers la méditerranée, générant l'activité et créant un lien commercial entre Marseille et son port et le reste des villes méditerranéennes

Séquence 3 : Pole d'attractivité pour la plaisance et le tourisme

Le port et la ville sont séparés, non seulement fonctionnellement mais également institutionnellement. Il faut préciser encore que face à l'absence de pouvoir local, les autorités de Marseille voient en plus le port de Marseille se transformer en 1966, par décision du Ministère de l'Équipement, en un Port *Autonome* de Marseille (PAM), Le PAM peut agir sur son territoire comme bon lui semble, sans en référer aux autorités municipales. La question de la domanialité, c'est à dire ce qui a trait dans notre cas au domaine public maritime, est loin d'être réglée en France. Les débats portent particulièrement sur le fait que l'inaliénabilité et l'imprescriptibilité du domaine public maritime, et donc des terrains portuaires, est un frein au développement tant du port que de la ville portuaire

Au cours des années huitante il se cristallisait dans les esprits l'idée que le port du centre-ville (celui du bassin Est) n'avait plus d'intérêt à y rester, tant le trafic des bassins Ouest à Fos avaient pris de l'importance.

« Le port qui fut naguère le puissant générateur de sa croissance, le ressort d'une riche industrie urbaine, est soudain perçu par un nombre croissant de Marseillais comme une tache dans la ville, et même un spectacle désolant car, non content de lui confisquer son précieux littoral, on trouve maintenant qu'il enlaidit et brutalise outrageusement son paysage urbain » (Borruey, 1992).

Dans les têtes, les bassins Est constituaient déjà une friche à reconvertir sur le mode du *waterfront* américain ou anglais. Des projets sans le port qui peuvent paraître saugrenus aujourd'hui ont même été proposés à la ville : marinas, hôtels de luxe, musées de la mer, palais des congrès, etc.

Marseille ambitionne de devenir la métropole phare de la Méditerranée, alors il est plus que nécessaire d'entamer une réflexion commune entre tous les acteurs afin de combler les lacunes d'une ville essoufflée par la crise sociale et urbaine. Cette réflexion doit également porter sur l'articulation ville-port, à redéfinir. L'opération d'intérêt national (OIN) de renouvellement urbain Euroméditerranée, prend en compte cette réflexion. Il s'agit alors de comprendre le rôle que cette opération peut jouer dans l'amélioration des rapports ville-port, tant institutionnellement, physiquement que symboliquement. (Voir figure 34)

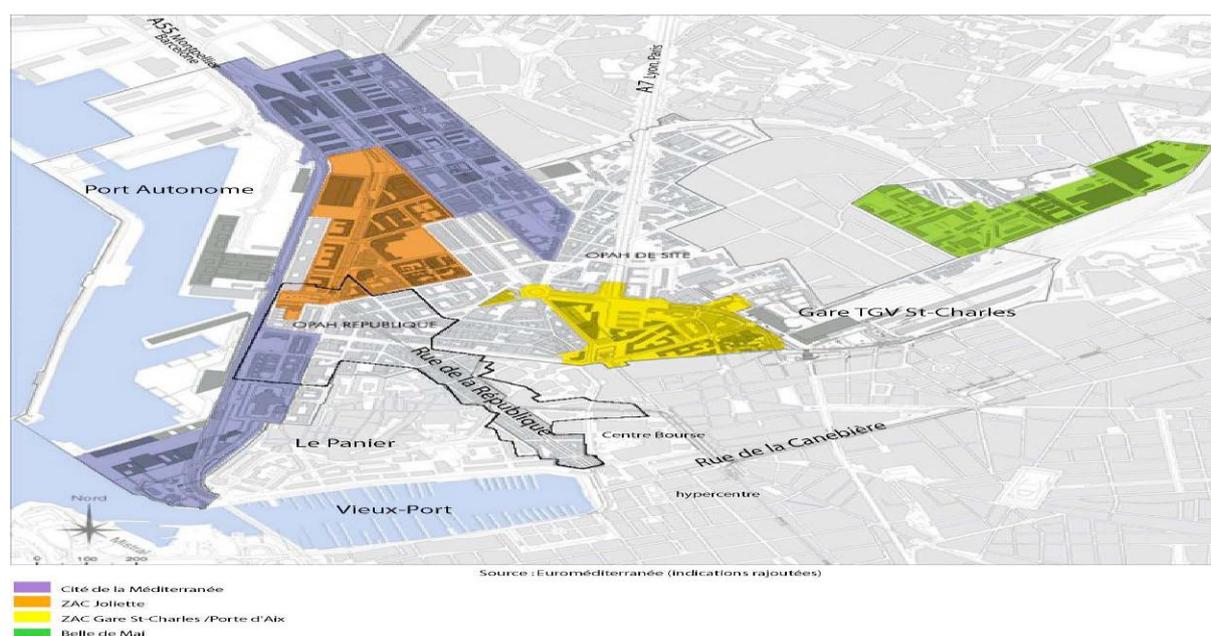


Figure 34: Les Cinq pole de l'euro-méditerranéen

Créée en 1995 sur l'impulsion de l'Etat et des collectivités locales, Euroméditerranée est une grande opération d'aménagement et de développement urbain au coeur de Marseille (2^e et 3^e arrondissements), elle inclut dans son périmètre de 310 hectares du port et des quartiers arrière-portuaires, de la Joliette à la gare St-Charles. Les faubourgs consistent en des quartiers denses de maisons et immeubles disséminés sans ordre apparent. Des boulevards assurent les liaisons entre le port et l'hypercentre⁴⁰, de même qu'entre la zone littorale et les quartiers à l'intérieur de la ville. Le périmètre d'intervention est circonscrit sur un morceau de ville fortement marqué par la désindustrialisation et les mutations portuaires.

En portant l'attention sur cette zone, Euroméditerranée s'est fixé des objectifs multiples :

- redynamiser l'économie locale en misant sur le secteur tertiaire,
- améliorer l'habitat en réhabilitant certains quartiers et en construisant de nouveaux logements et équipements de proximité, tout en favorisant la mixité sociale dans ces quartiers,
- renouveler l'interface urbano-portuaire,
- renforcer les infrastructures de transport,
- améliorer le paysage urbain,
- recréer des espaces publics,
- élargir le centre,
- procéder au rééquilibrage Nord/Sud de la ville,
- implanter de nouvelles structures à vocation culturelle.

Avant tout, Euroméditerranée est conçue comme un « accélérateur de métropole ». Les moyens mis en œuvre sur les différents pôles doivent permettre à Marseille de se hisser au rang de métropole internationale au carrefour entre l'Europe et la Méditerranée. Elle se veut (et se vend comme) une sœur de la Part-Dieu à Lyon ou de la Défense à Paris. (voir figure35)

⁴⁰ Centre-ville C'est le lieu des manifestations culturelles et sportives, des échanges et de la politique.

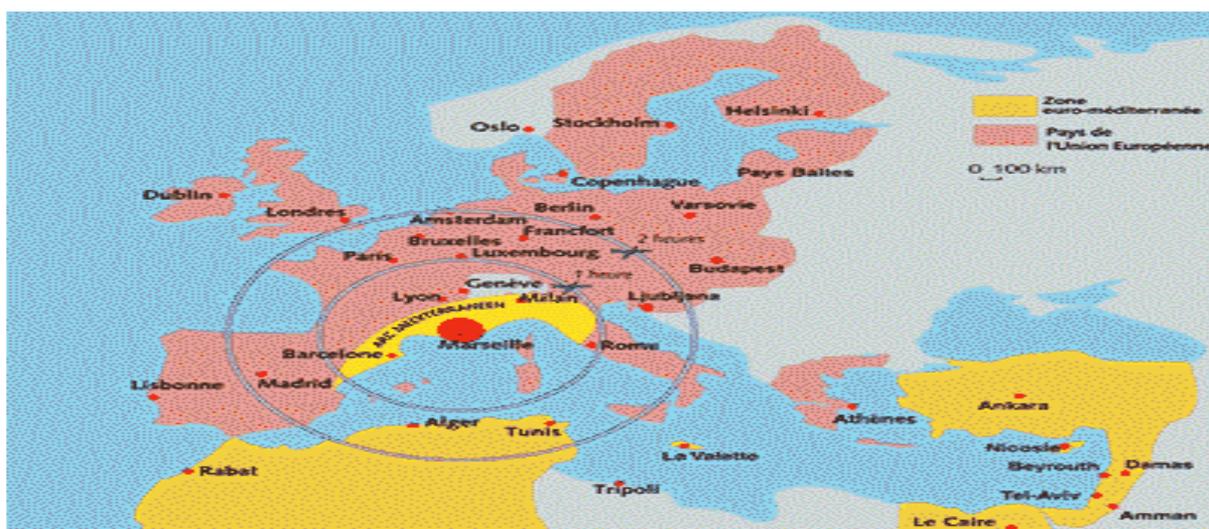


Figure 35: Le rayonnement du port de Mostaganem

Afin de répondre à la question « comment créer de nouveaux liens entre la ville et le port ? », trois des « pôles » d'Euroméditerranée sont d'un intérêt prépondérant :

1. Le tiers de l'opération Euroméditerranée concerne l'interface ville-port, soit environ 110 hectares. Il s'agit du pôle « **Cité de la Méditerranée** ». Ce pôle se situe en bonne partie sur le domaine portuaire et inclut la mise en place d'un équilibre en activités portuaires et fonctions urbaines. Trois zones sont distinguées :

- Le *pôle St-Jean* se situe le plus au Sud du port actif, et à la limite Nord du Vieux-Port. Au pied du Fort St-Jean, l'esplanade du J4, du nom du hangar du port détruit en 1997 pour l'opération, est le seul espace qui a fait l'objet d'un déclassement du domaine portuaire. Il s'agit du pôle culturel.
- Un pôle commercial et de loisirs, que le projet des *Terrasses du port* représente ; ces dernières se situeront sur les toits des hangars du port, comme des balcons sur la mer et sur le port.
- Enfin, un pôle de services et de logement se situera dans la *zone d'Arenc*, au Nord de la Joliette.

2. Le second pôle est celui de la **Joliette**. Il se veut quartier d'affaires international, mais aussi quartier de vie entre ville et port. Son intérêt réside dans la transformation de ce quartier, autrefois portuaire et aujourd'hui positionné sur le tertiaire. La ZAC (Zone d'aménagement concerté) de la Joliette fait 22 hectares et s'organise autour de la création de bureaux (180'000 m²), de logements à construire ou à réhabiliter (80'000 m²), de la mise

en place de services d'hôtellerie, de commerce et d'activités tertiaires (30'000 m²), d'équipements publics (collège, école, etc.) et de parkings.

3. Le troisième enfin est celui de la **Rue de la République**, un pôle misant sur la réhabilitation de logements très dégradés et sur la mixité sociale.



Figure 36: Schéma représentatif des trois pôle urbano-portuaire de l'euro-méditerranéen

La Rue de la République, artère haussmannienne devenue historique, est d'un grand intérêt pour notre étude car elle fait le lien entre l'hypercentre au Sud et le nouveau centre de la Joliette au Nord, mais aussi entre la ville et le port actif. Les nombreux débats que suscite sa réhabilitation seront étudiés. (Voir figure 36)

La sélection de ces trois zones d'intervention permet d'étudier les transformations à l'oeuvre dans la ville-port afin de rendre possible l'intégration de l'un

dans l'autre. (Voir figure 36) N'en disons pas plus pour l'instant sur ces derniers, car nous aurons l'occasion d'y revenir avec plus de détails dans la partie qui suit. Cette première partie a tenté de démêler la complexité des rapports ville-port en général, puis à Marseille ; il s'agit maintenant de chercher plus précisément des éléments de réponse à nos deux questions posées en introduction, qui portaient sur le *vivre ensemble de la ville-port* et sur la *l'articulation entre modernité et identité* à Marseille. Cette dernière question sera traitée sous diverses formes : d'une part, en filigrane de mes propos tout au long d'une partie descriptive ; d'autre part, sous forme d'une ouverture sur le sujet, une fois que les

aménagements prévus à Marseille pour modifier son image de ville-port auront été passés en revue et analysés.

Un nouveau scénario portuaire s'annonce dans la ville port de Marseille avec les différents projets introduits réalisés sur l'interface ville-port marseillaise

La Cité de la Méditerranée englobe dans ses 110 hectares, soit un tiers du périmètre Euroméditerranée, une surface longeant le littoral sur 2.7 kilomètres, du môle J4, au pied du Fort St-Jean, à Arcenc plus au Nord

On distingue trois caractéristiques nouvelles que le projet veut mettre en avant : - nouvelle scénographie⁴¹, nouvelles fonctions, nouvelle mobilité.(voir figure 37.38)

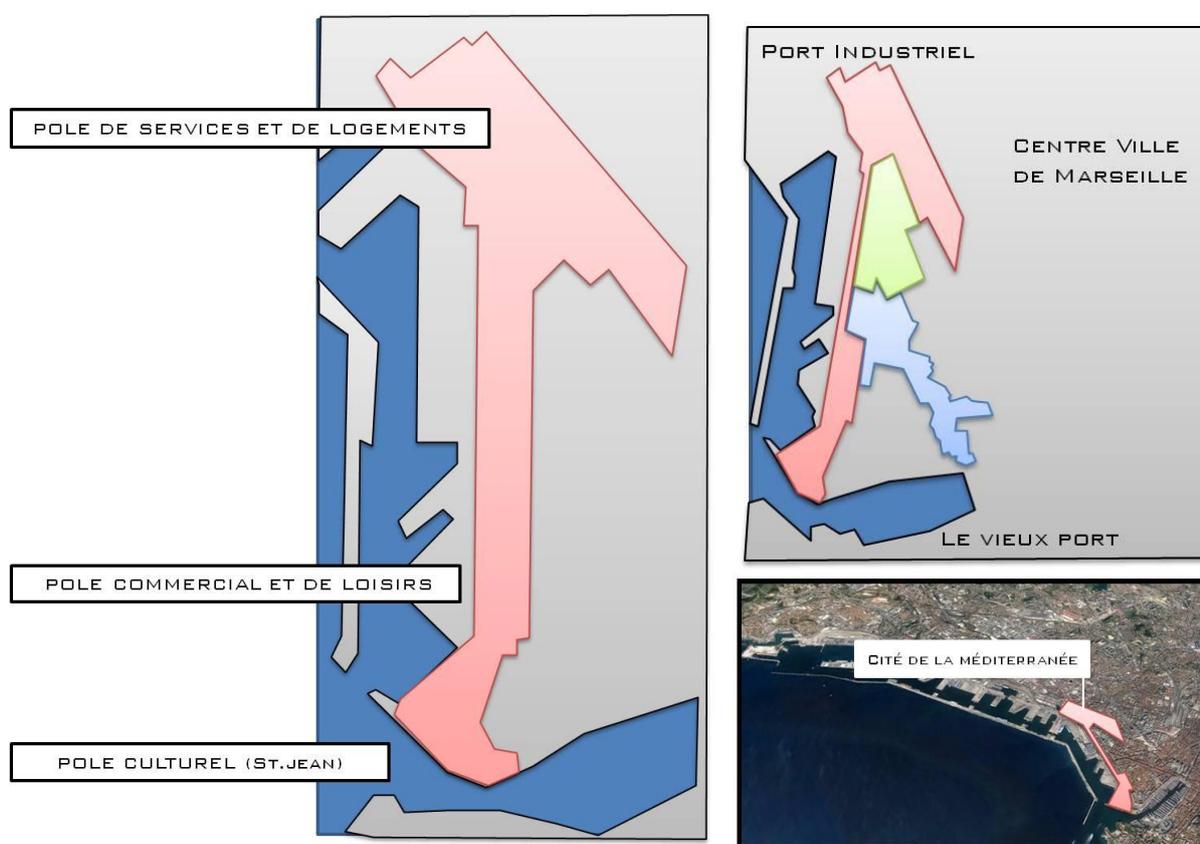


Figure 37: Schéma représentatif de services et de logements

⁴¹ Désigne aujourd'hui l'art de l'organisation de l'espace scénique



Figure 38: Schéma d'aménagement du premier pole



Figure 39: La tour CMA GCM port de Marseille



Figure 40: Les silos d'Arcenc port de Marseille



Figure 41: Les terrasses du port de Marseille

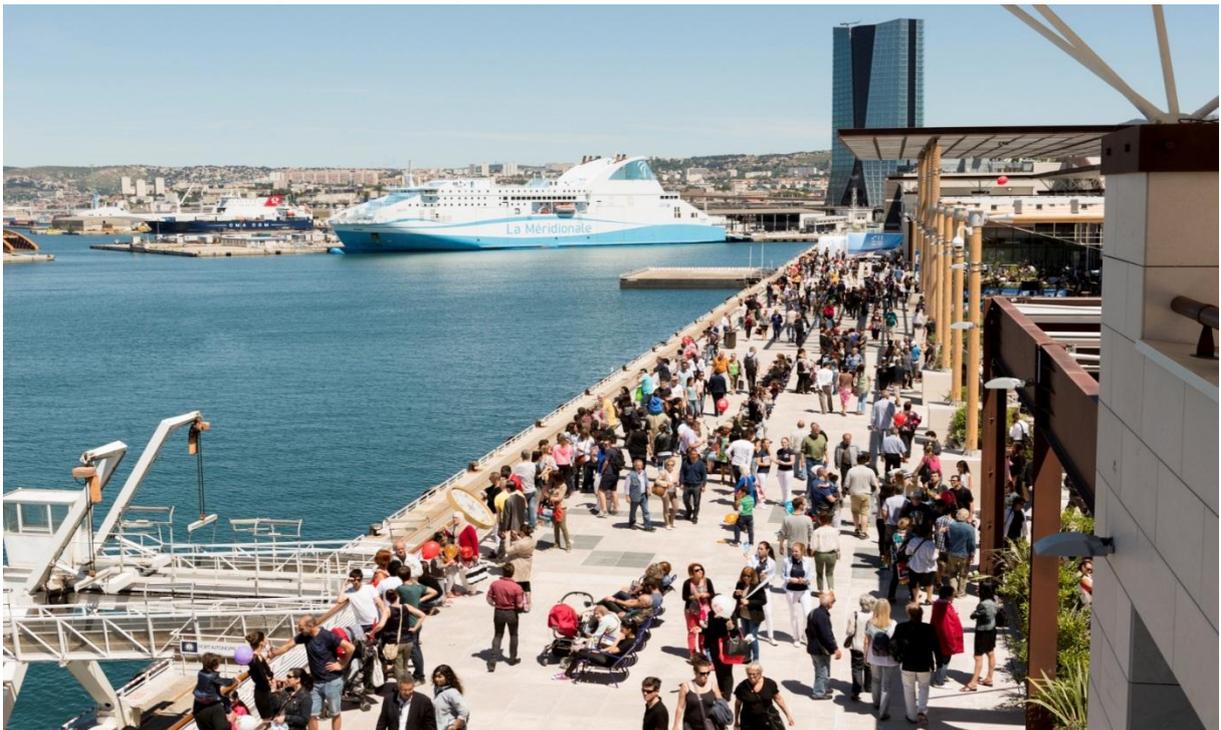


Figure 42: La balade au port de Marseille



Figure 43: Esplanade J4



Figure 44: La gare maritime la majore (port de Marseille)



Figure 45: Esplanade J4



Figure 46: le muséum

L'idée des années huitante d'un vaste programme de requalification⁴² du centre-ville de Marseille était issue du potentiel économique du quartier de la Joliette. A l'époque, l'objectif urbain n'était pas encore énoncé ; il s'agissait bien plus de réactualiser le projet de *Centre directionnel* et ce n'est que plus tard que le périmètre s'est élargi à pratiquement tout le centre nord de la ville. Historiquement relié au port moderne, le quartier de la Joliette est symbolisé par la Place de la Joliette au bout de la Rue de la République et par le bâtiment des Docks le long du quai du Lazaret.

Ainsi les objectifs sont les suivants:

- Renforcer la vocation d'échanges et d'affaires
- Relier le port et la ville
- Améliorer l'environnement urbain et architectural. (voir figure 47.48)

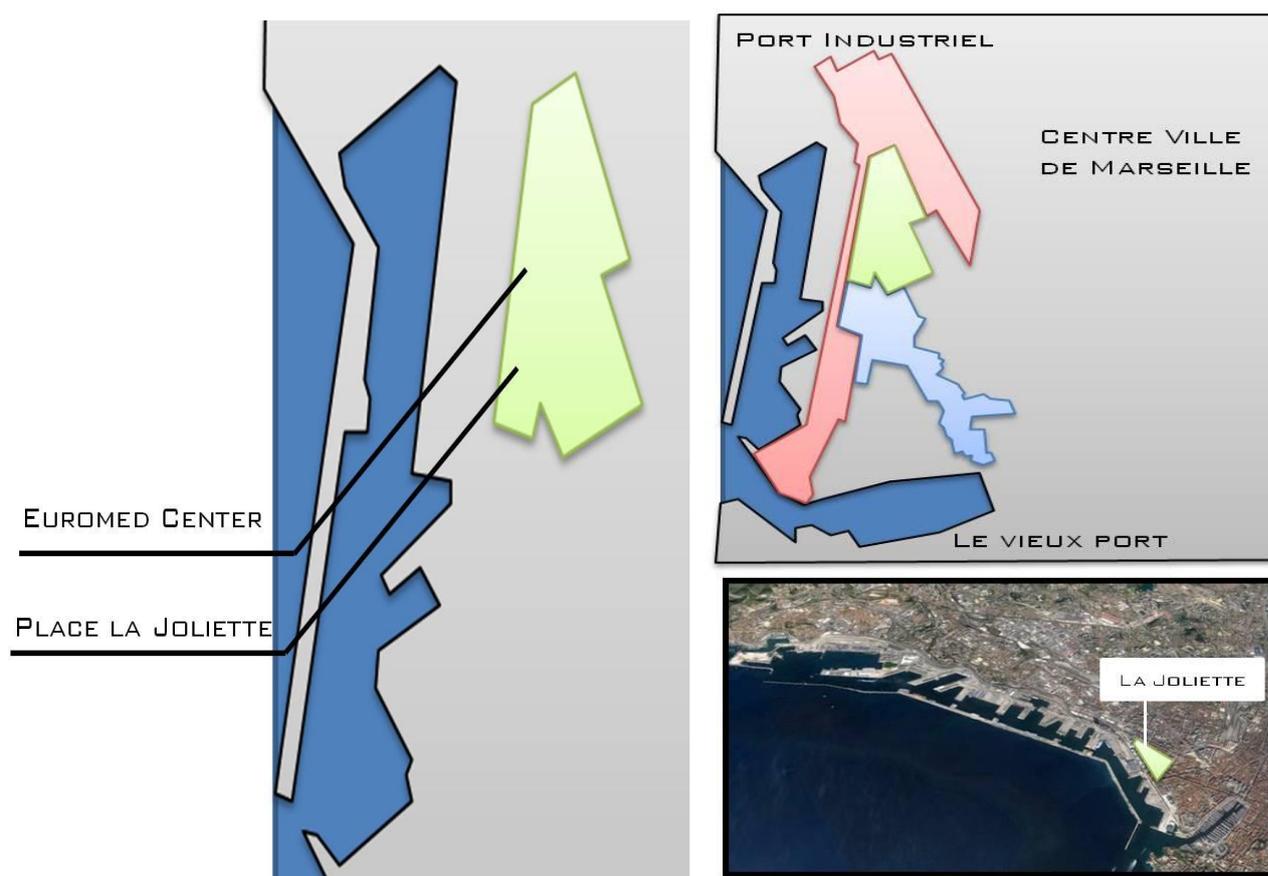


Figure 47: Schéma représentatif du deuxième pôle

⁴² Provoquent cependant des transformations à la fois des activités et des populations, posant la question des inégalités socio-spatiales engendrées par l'amélioration de l'environnement urbain.



Figure 48: Euromed center hotel

Nous avons examiné jusqu'ici deux zones impliquant de nombreuses transformations et constructions nouvelles sur l'interface ville/port. Nous poursuivons notre étude non plus à l'échelle du quartier, mais à celle de la rue : la Rue de la République, où il s'agit comme ailleurs de « refaire la ville sur la ville », et où l'on observe des logiques diverses émanant de nombreux acteurs.

Cette fois-ci l'objectif est la réhabilitation des logements très dégradés, lien entre hyper centre et la joliette. (Voir figure 49)

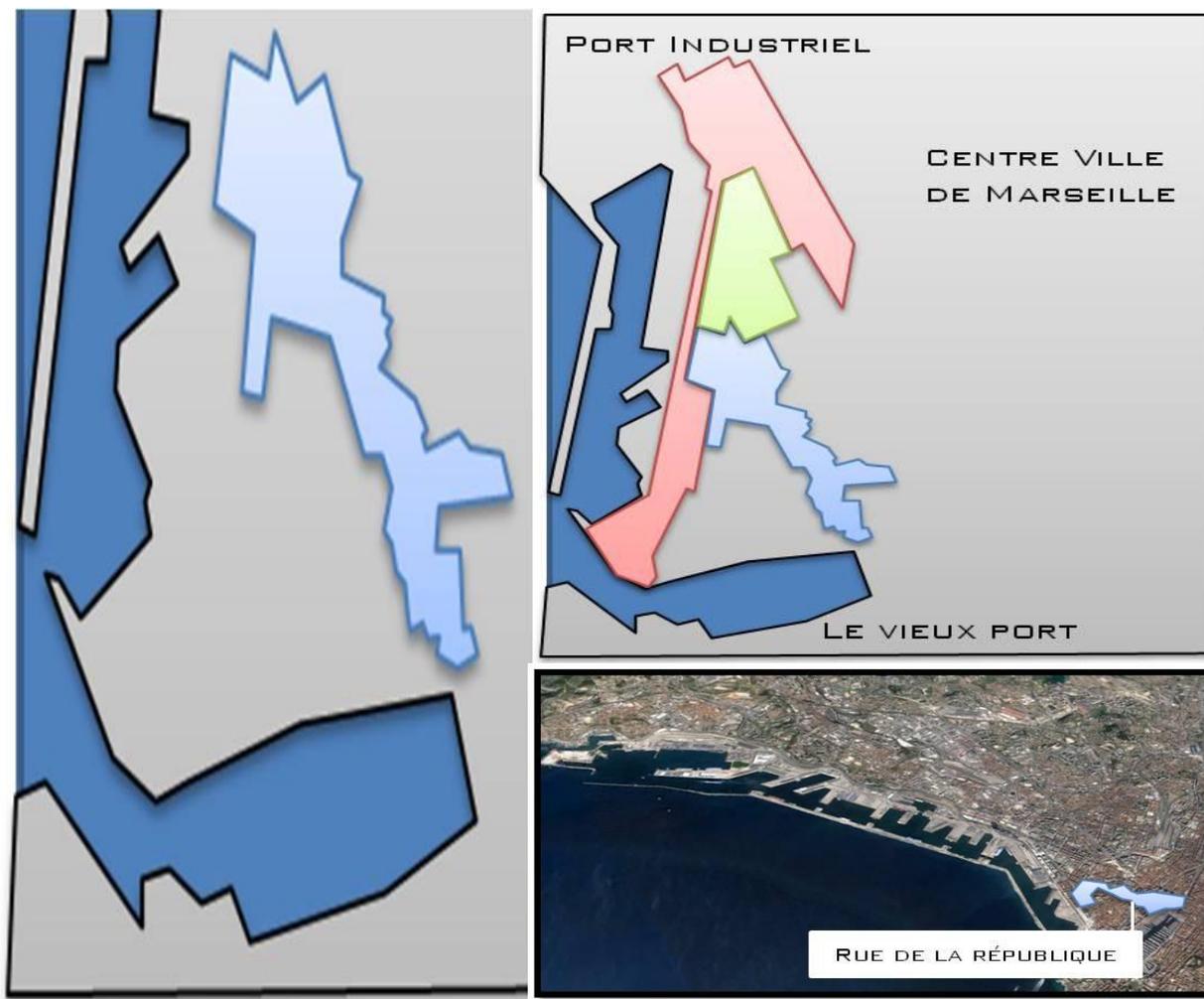


Figure 49: Schéma représentatif du deuxième pôle

Si la 1^{ère} séquence de la stratégie de reconfiguration urbano-portuaire de la ville de Marseille se traduit par la mise en place d'un projet urbain (Euroméditerranée), les deux autres séquences sont en réalité une sorte de réaffectation de différents bassins du port de Marseille. (Voir figure 50)

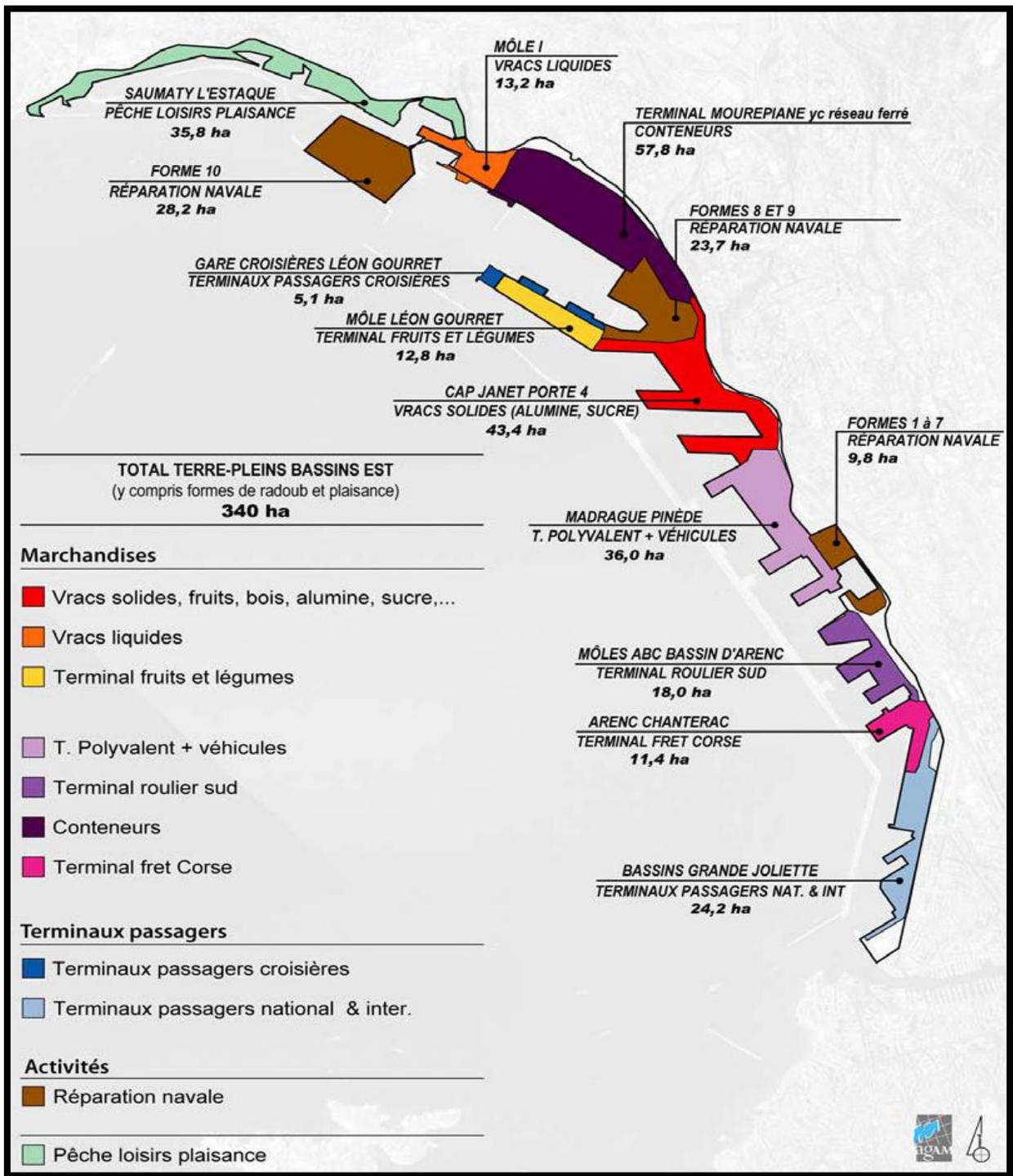


Figure 50: Schéma représentatif de la réaffectation des bassins

b) Le ZONNING : Port Louis

Port Louis, capitale de l'île Maurice montre un développement qui s'est appuyé sur sa fonction portuaire, la relation entre la ville et son port est importante dans la perspective d'appréhension de la dynamique⁴³ urbaine. (Voir figure 51)



Figure 51: La localisation du Port Louis

La vitalité de cette capitale repose en partie sur son port, comme dans la plupart des couples ville-port, les relations ont évolué : plus intimes par le passé, elles se sont quelque peu distendues, incitant la capitale à chercher les termes d'un nouveau dialogue.

Port Louis est né de la fonction portuaire qui l'a structuré suivant le principe de centralité. Son plan en damier, typique des capitales coloniales, prend appui directement sur les bassins portuaires. L'ensemble dessine un rectangle d'environ 200 hectares, dont l'occupation ordonnancée des parcelles s'estompe progressivement à l'approche des faubourgs.

Il assure le lien entre l'espace portuaire et la ville, matérialisé par l'avenue centrale qui ouvre une large perspective, de l'hôtel du Gouvernement au port, de part et d'autre de laquelle se distribuent commerces, services financiers et administratifs, en rapport avec les activités portuaires.

⁴³ Modèle de changement de la répartition spatiale des populations

Le port n'a cessé de se moderniser afin de devenir un outil performant face à la concurrence régionale. Cette logique a guidé son développement à partir de trois axes majeurs :

- une extension spatiale
- une amélioration des infrastructures d'accueil, de déchargement et de stockage
- une redéfinition de sa fonction s'inscrivant dans une stratégie d'internationalisation de l'économie du pays amorcée en 1970. (voir Figure 52)

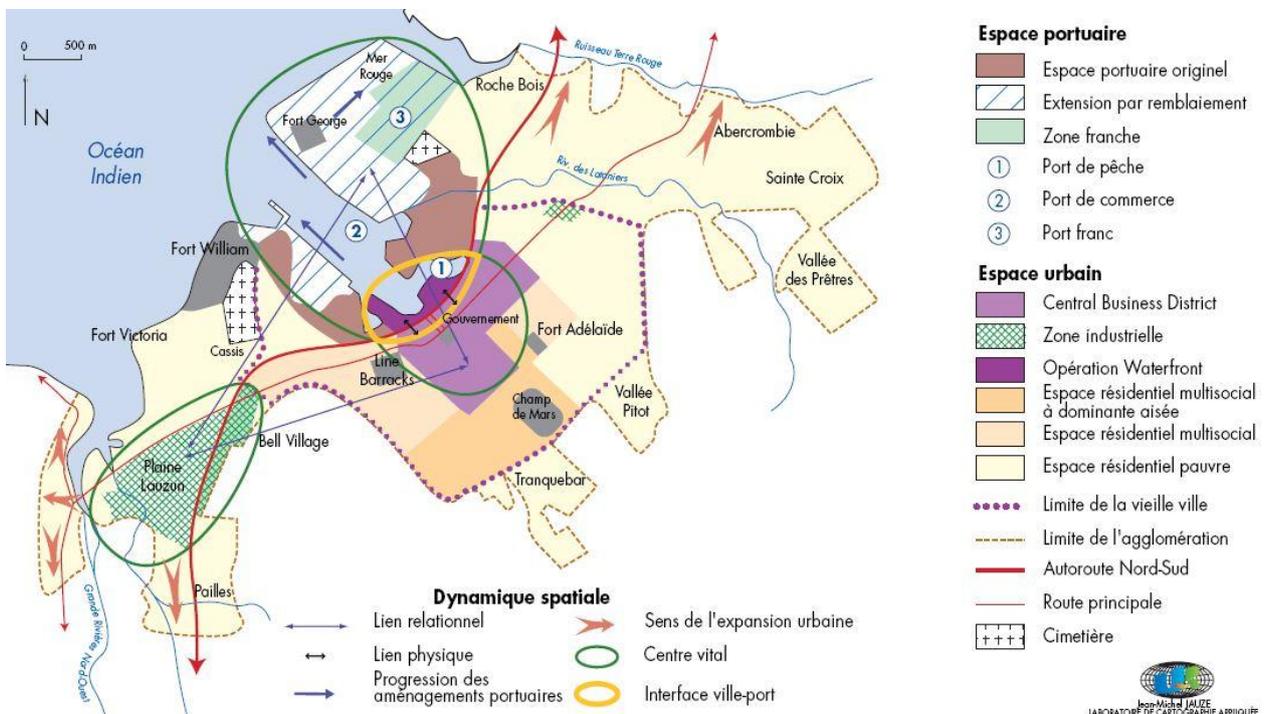


Figure 52: Schéma d'aménagement à long terme

Grâce à un audacieux programme d'avancée sur la mer, qui débute avec le comblement de la mer Rouge, le port se dote de l'espace nécessaire à sa modernisation. Il compte actuellement 150 hectares de bassins contre 12,5 hectares à l'origine. Au total, les opérations de remblaiement ont permis de gagner environ 200 hectares sur l'océan.

La redéfinition de la fonction portuaire a déterminé un zonage de l'espace. Le port de pêche n'occupe plus qu'une infime partie des bassins, le reste étant réservé à la fonction

commerciale. La partie terrestre se partage entre les activités traditionnelles gérées par la Mauritius Port Authority et le nouveau secteur du port franc administré par la Mauritius Freeport Authority.

La stratégie de reconfiguration adoptée avec le port de Port Louis diffère de celle adoptée à Marseille puisque cette fois-ci plusieurs opérations de reconquête sont projetées, il s'agit d'un zoning et dont les opérations sont les suivantes :

- 1- **Opération Bluefiled**⁴⁴ (Expansion sur la mer rouge) (voir figure 53)
- 2- **Opération Water front** (Caudan Water Front)
- 3- **Opération Des villes intégrées**⁴⁵ (Neotown, Uptown)



Figure 53: Opération Bluefield

1. **Opération Bluefiled** (Expansion sur la mer rouge) (voir Figure 54)

⁴⁴L'extension de l'espace portuaire sur la mer

⁴⁵ Villes nouvelles



Figure 54: Expansion sur la mer



Figure 55: Schéma représentatif des opérations water front

2. Opération Water front (Caudan Water Front) (Voir figure 55. 56. 57)



Figure 56: Caudan water front



Figure 57: Port louis water front

3 - Opération Des villes intégrées (Neotown, Uptown) (voir figure 58.59.60)



Figure 58: Schéma représentatif d'opération villes intégré



Figure 59: Projet new town



Figure 60:Projet Up town

- Récapitulatif du zoning du port de Port Louis

La ville a su saisir, dans la restructuration du port, une opportunité pour se réconcilier avec son front de mer et de renouveler son centre ancien, à l'étroit et vétuste. L'opération de reconquête du port est passée par trois grands projets, dont deux sont achevés.

Le premier s'est concrétisé en novembre 1996, par l'inauguration du Caudan Waterfront. Ce luxueux complexe financé par la Mauritius Commercial Bank et inspiré du projet Victoria et Alfred Waterfront de Cape Town, regroupe sur 4,6 ha une soixantaine de magasins, dont certains opérant en *duty free*, un village artisanal, des restaurants et cafés, un cinéma, un casino, un hôtel de grand standing et des bureaux. C'est à la fois un lieu touristique, un centre commercial, un espace de détente et de loisirs et un centre d'affaires prolongeant le CBD.

Le second, baptisé Port Louis Waterfront, à l'initiative du gouvernement, s'inscrit dans la continuité spatiale du premier. Il a consisté en l'aménagement des anciens quais du bassin central touchant directement le centre historique.

L'objectif recherché était de restituer le front de mer aux Port louisiens grâce à une conception plus populaire. C'est ainsi que la perspective ancienne, de l'Hôtel du Gouvernement au port, ouvre à présent la ville sur le grand large, par la nouvelle esplanade Bissondayal

Le troisième projet, dans le prolongement du précédent, encore au stade d'étude pour l'heure, se veut grandiose. On sait déjà que les investissements devraient dépasser le milliard

de roupies et que l'accent sera mis sur la tradition mauricienne, notamment avec un *food court*, sur le modèle singapourien.

La réconciliation entre la ville et le port se veut totale. L'accès au front de mer est désormais rétabli grâce à deux tunnels piétons sous l'autoroute Nord-Sud. Par ailleurs, l'espace maritime accueille touristes et Mauriciens heureux de découvrir la ville à partir de la mer. (Voir figure 61.62)

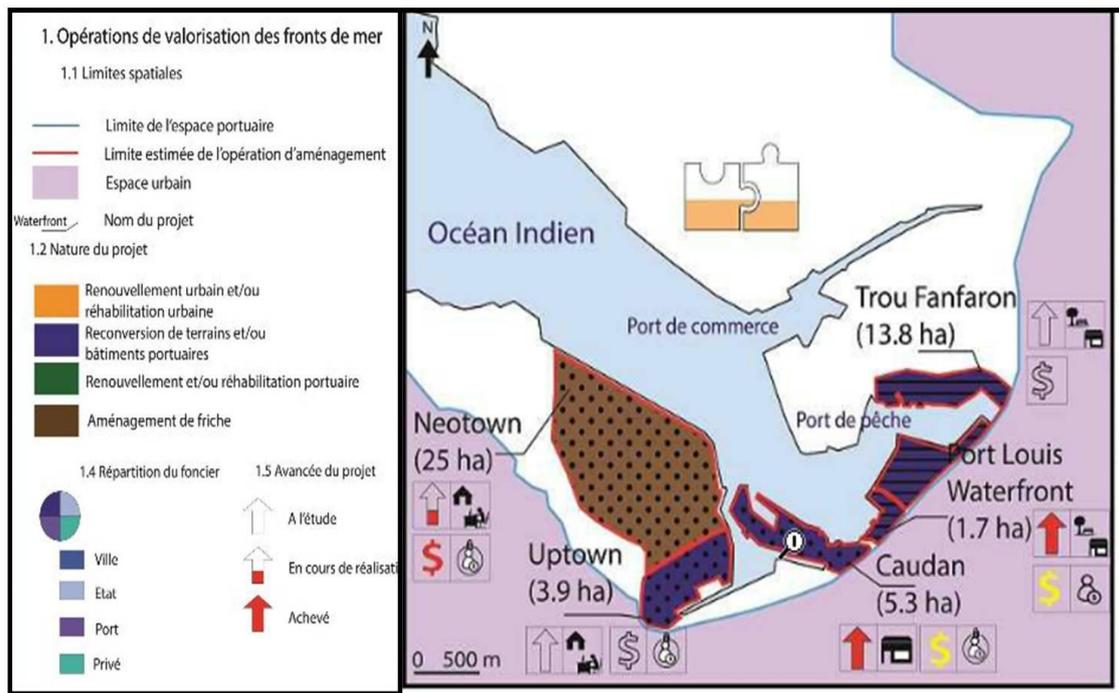


Figure 61: Etat d'avancement des différents projets

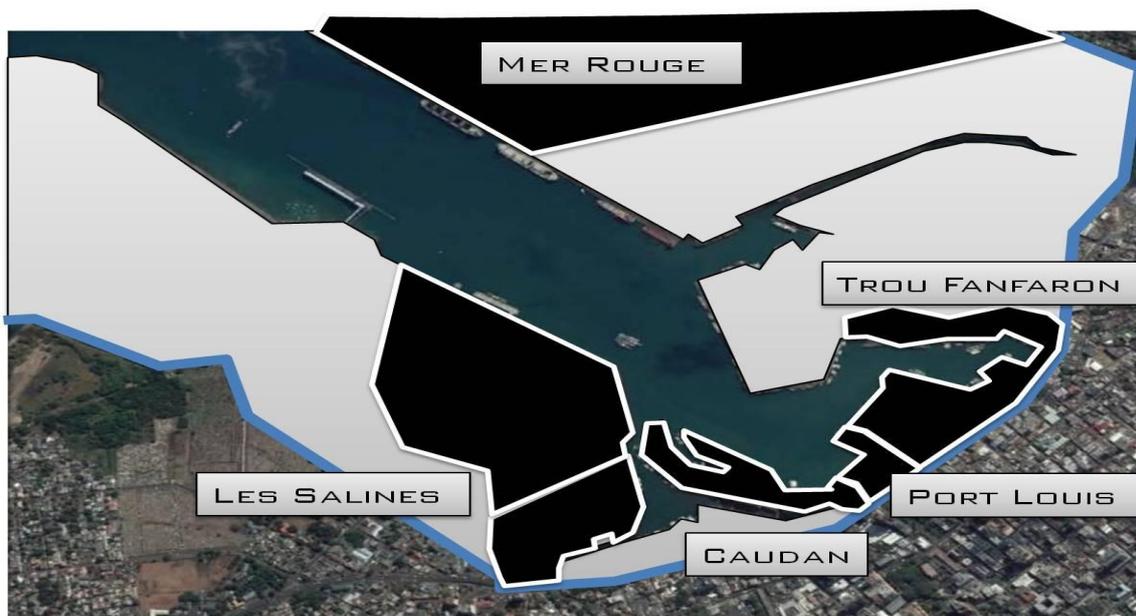


Figure 62: Schéma représentatif du zoning du port Louis

c) La SECTORISATION : le cas du port de Dieppe

Dieppe, ville située en Normandie en France représente un cas important de la relation ville-port, les interactions entre eux à travers l'histoire, le passage de la symbiose séculaire à deux dynamiques spatiales autonomes le découplage, selon le constat du Cycle d'Urbanisme de Sciences le port de Dieppe est mal inséré dans la ville, il la sépare en deux le port produit aujourd'hui globalement un effet de coupure sur le tissu dieppois. L'île du Pollet est largement dédiée à la voiture et a perdu son statut de centralité urbaine, La continuité des circulations n'est pas assurée, notamment pour les mobilités « douces », Le rond-point situé à l'entrée du port ne fonctionne pas comme entrée de ville, En coordination avec les projets de la ZAC Dieppe Sud et de la nouvelle entrée de ville. (Voir figure 63)



Figure 63: La localisation du port de Dieppe

L'ambition du projet urbain est de faire de Dieppe une ville-port, c'est-à-dire de réellement intégrer le port à la ville. Loin d'être incompatibles, l'activité portuaire et la vie urbaine peuvent être complémentaires. Pour atteindre cet objectif, il s'agit d'organiser sur le site la

cohabitation entre plusieurs fonctions, activité portuaire, activité touristique, logement – et différents usagers – acteurs économiques, touristiques, et habitants. Le port fera alors l'objet d'appropriations diversifiées : il sera au cœur de la dynamique urbaine.

La programmation du projet urbain s'articule autour de trois objectifs :

- Mener un développement ville-port cohérent à toutes les échelles.
- Renforcer le rayonnement économique et touristique dieppois.
- Comblers les manques en matière d'équipements. (voir figure 64)

OBJECTIFS

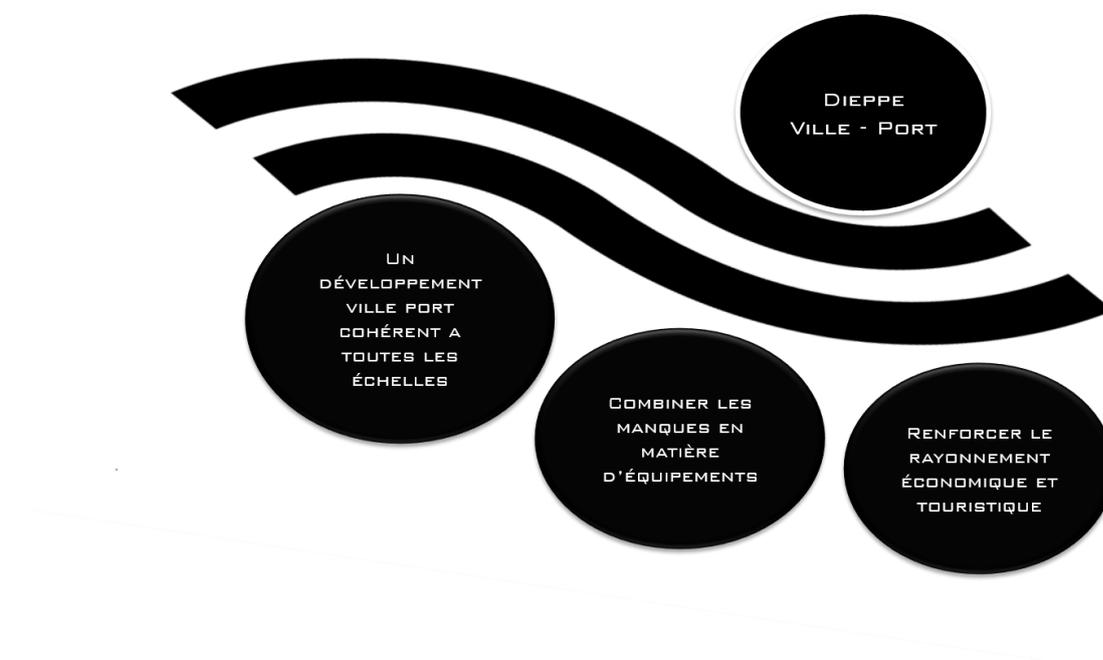


Figure 64: Schéma représentatif des objectifs de la recomposition du port de Dieppe

Les interfaces doivent faire le lien ville/port et renvoyer aussi bien aux pratiques urbaines qu'aux projets d'activité du port. (Voir figure 65)

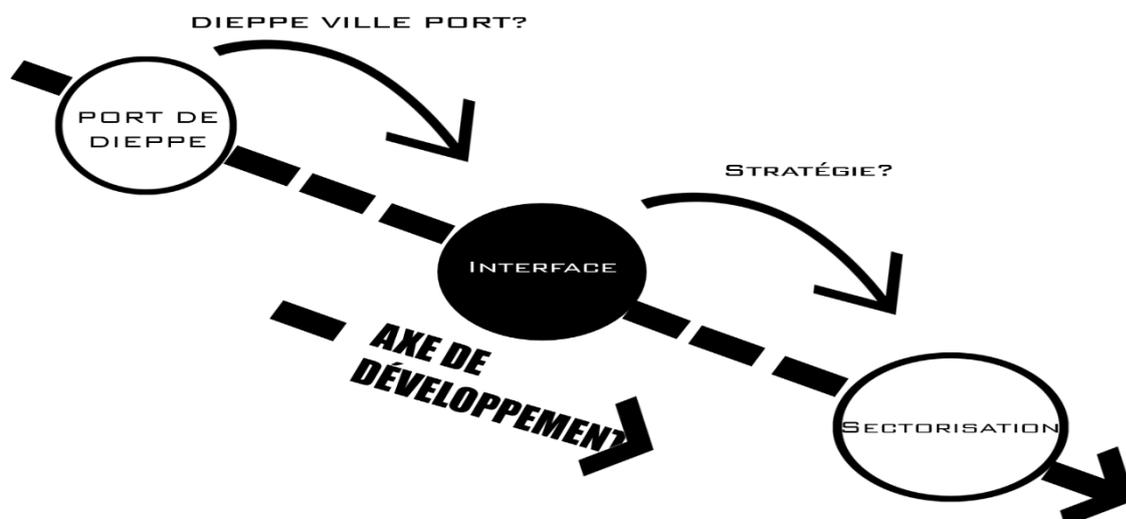


Figure 65: Schéma représentatif de stratégie de reconfiguration du port de Dieppe

Après avoir repéré et qualifié les interfaces existantes, le port de Dieppe a été divisé en 7 secteurs. Les caractéristiques de ces secteurs permettent de définir les potentialités d'interfaces. (Voir figure 66)

A) Secteur n° 1 : Transmanche

Le site du Transmanche est fermé au public pour des raisons de sûreté. Il convient d'améliorer la transition entre l'espace public et la zone d'attente du Transmanche par de nouveaux aménagements pour l'accueil.

B) Secteur n°2 : quai de la Marne

Il possède des potentialités qui dépendent des stratégies de développement du port : arrière base du stationnement du Transmanche, et implantation de services touristiques (parking pour camping-car), et aux entreprises.

C) Secteur n°3 : ancien centre du Pollet

Sur ce secteur, il convient de prendre en compte l'intérêt de l'ancien centre du Pollet aussi bien en termes d'habitat que d'activités économiques existantes au service du port.

Ce secteur à long terme doit tenir compte de l'articulation entre la ville de Neuville-les-Dieppe et la Zac Dieppe sud.

D) Secteur n°4 : centre-ville

Il correspond à un centre urbain dense et déjà constitué. Les liens ville/port existent déjà et fonctionnent. Il s'agit d'un embellissement de la ville sur le port. Les outils d'interface utilisés sont des commerces de proximité (cafés, restaurants, boutiques).

La typologie s'appuie fortement sur des chemins piétonniers le long des quais.

E) Secteur n°5 : Île du Pollet

Ce secteur est un espace central, à proximité immédiate du centre-ville, pourtant, délaissé par le public. Ce site peut en devenir le prolongement. Le but, ici, est d'attirer le public, notamment en s'appuyant sur le port à sec.

Des commerces de proximité, des activités liées au tourisme ou à la vente de poissons peuvent être des outils d'interface. Une attention particulière doit être portée sur les espaces publics.

F) Secteur n°6 : Cours du Dakar, quai de Québec et de Norvège

Il s'agit ici de développer un traitement linéaire entre un grand quai et un espace urbain, bénéficiant d'une bonne desserte.

Il faudrait développer une relation quasiment continue le long du port en choisissant des outils permettant des ouvertures et un développement urbain spécifique : - Des activités commerciales situées aujourd'hui à l'extérieur de la ville, en cohérence avec les activités à organiser sur les quais.

- Des aménagements d'espaces publics permettant d'observer le spectacle offert par les activités portuaires.

- La zac Dieppe sud devra orienter les bâtis de façon à profiter du paysage portuaire.

G) Secteur n°7 : route Bonne Nouvelle

Bien qu'avec moins d'opportunités d'interface ce secteur pourrait mettre en valeur l'embouchure de l'Arques dans le port.

L'Arques assure la barrière naturelle aux activités portuaires de commerce fermées au public pour des raisons de sûreté

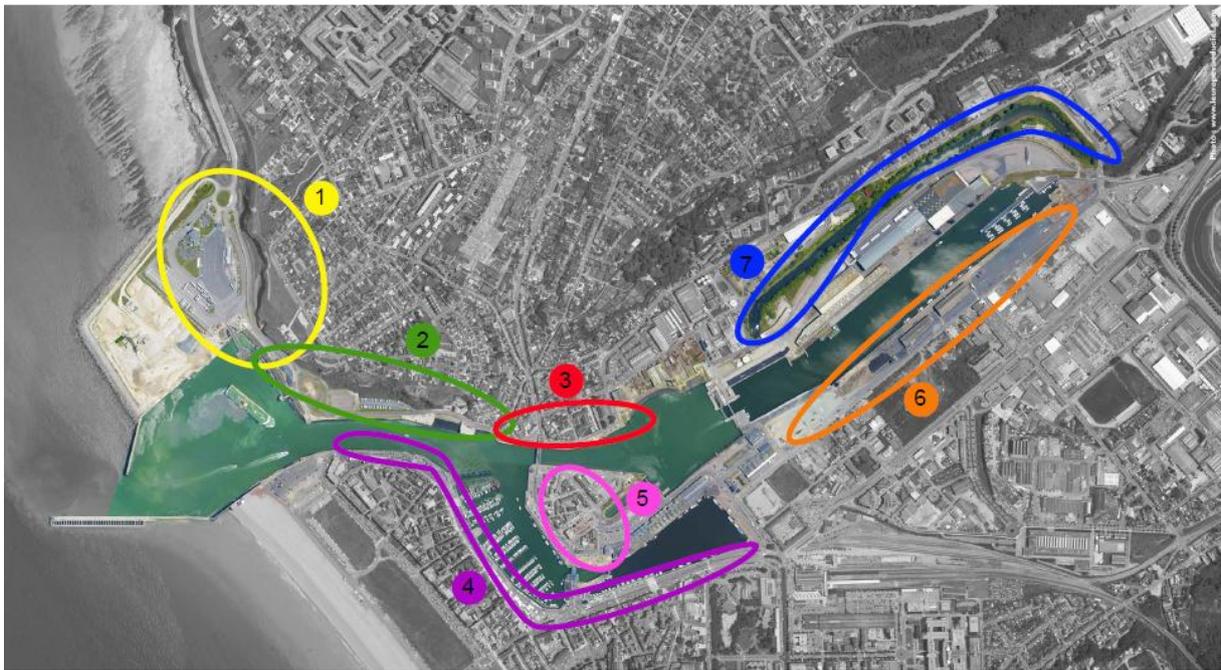


Figure 66: Schéma représentatif des secteurs

Selon le Cycle d'Urbanisme de Sciences la mise en cohérence du port doit être pensée à différentes échelles. De l'entrée de ville jusqu'à la mer et aux quais du Transmanche, chaque espace se doit d'être traité en fonction de son identité et de ses caractéristiques propres.

Chaque secteur se doit également d'assurer une continuité entre les différents territoires du port, un rythme commun.

Le travail de rationalisation spatiale du port passe par l'identification de grandes zones appelées à bénéficier chacune d'un traitement particulier, en fonction de leur place au sein du territoire et de leurs potentialités, se traduisant par les différentes intentions d'aménagement :

- Une volonté de mieux encadrer les activités du port en jouant sur un meilleur contrôle et une meilleure organisation de celui-ci.

L'idée est ici de limiter les nuisances dues à l'activité mais aussi d'assurer une meilleure sécurisation des lieux de manière à garantir un meilleur accès public.

- Le souhait d'assurer une réelle mixité fonctionnelle au sein de la ZAC Dieppe Sud garantissant un équilibre entre activités et habitat.

- Une volonté de créer une réelle entrée de ville, lisible et identifiable.

Cette meilleure identification des espaces majeurs est le premier pas permettant d'assurer une meilleure continuité sur le territoire du port.

Dans cette optique, une réflexion de fond sur les connexions et les liants entre ces différents espaces devait être menée.

C'est pourquoi, le projet urbain plaide en faveur de la mise en place :

- D'une continuité linéaire reliant l'entrée de ville aux quais du Transmanche, reliant les bords de l'Arques réaménagés à l'arrivée du ferry, d'un réaménagement du cours de Dakar permettant une meilleure hiérarchisation des circulations au sein de celui-ci, et créant un espace pouvant concilier activités portuaires, cheminements piétonniers et parcours vélo.



Figure 67: Schéma représentatif des opérations

- Un important travail sur le franchissement du bassin de Paris, véritable fossé séparant les deux parties du port. (Voir figure67)

L'activité sur le port de Dieppe est déterminante pour son avenir.

Le site est marqué historiquement par une pluralité d'activités, muée au fil des années en du monofonctionnalisme⁴⁶. L'arrêt du trafic de fruits a alors laissé place à de grands espaces vides.

L'ambition du projet urbain est donc de rouvrir le site à certaines activités quelque peu délaissées tout en garantissant un fonctionnement économique viable des activités traditionnelles, garantissant ainsi l'identité du lieu.

Cette ambition passe par une meilleure conciliation de l'activité économique du port et de sa nécessaire intégration au sein d'un espace urbain.

Une attention particulière sera néanmoins portée sur le cas particulier de la ZAC Dieppe Sud. Zone stratégique clé, cette dernière doit se caractériser par une réelle mixité fonctionnelle entre activités et habitat.

- Le tourisme représente un potentiel de développement fort pour le port de Dieppe. Quelque peu délaissé malgré une importance historique réelle, il doit aujourd'hui être pensé de manière à pouvoir cohabiter avec les activités portuaires plus industrielles.

- Île dans le port, le Pollet possède une identité particulière à mettre en valeur.

Conciliant patrimoine historique et activité portuaire, l'île se doit de mieux mettre en lien ce double visage d'espace public et de cœur économique.

Un travail sur la centralité de ce site passe par une stimulation de l'activité liée au port notamment grâce à la mise en place du port à sec et par le développement de l'activité pêche se matérialisant par un réaménagement du rez-de-chaussée de la criée et la création d'un marché aux poissons.

Il implique également la valorisation de l'île comme un réel espace public à travers la création d'une place appelée à jouer un rôle de centralité micro-locale, et un réaménagement des quais. (Voir figure 68)

⁴⁶ Le fait d'avoir une seule fonction



Figure 68: Schéma représentatif des opérations

Les espaces qui verront les mutations les plus importantes sont : le cours de Dakar et l'île du Pollet.

L'ancien centre du Pollet, les quais de la Marne sont des transitions entre les différents secteurs du port, où l'objectif est d'assurer le maintien de l'activité tout en veillant à leur vocation de servir de lien dans la ville, Les aménagements du transmanche et du quai de la Marne relèvent d'une meilleure signalisation.

L'entrée de ville doit accompagner la Zac Dieppe sud et l'entrée du port.

Le cours de Dakar sera équipé et sécurisé afin de favoriser l'accueil du public. Une promenade piéton vélo sera mise en place, Le cours de Dakar permettra à la Zac Dieppe sud de répondre au bassin de commerce, Le Syndicat Mixte du Port de Dieppe dispose entre le bassin de Paris et l'Arques d'un site sécurisé pour assurer l'activité économique et portuaire du port, L'Arques est valorisé et joue à la fois le rôle de barrière naturelle, et de promenade douce (piéton et cycliste), L'île du Pollet renforce son attractivité économique et touristique, par la création du port à sec et la revalorisation de la criée. L'île du Pollet est une centralité urbaine où cohabitent plusieurs fonctions, une attention particulière est portée sur les espace et équipements publics afin qu'ils assurent la qualité de ce site. (Voir figure 69)

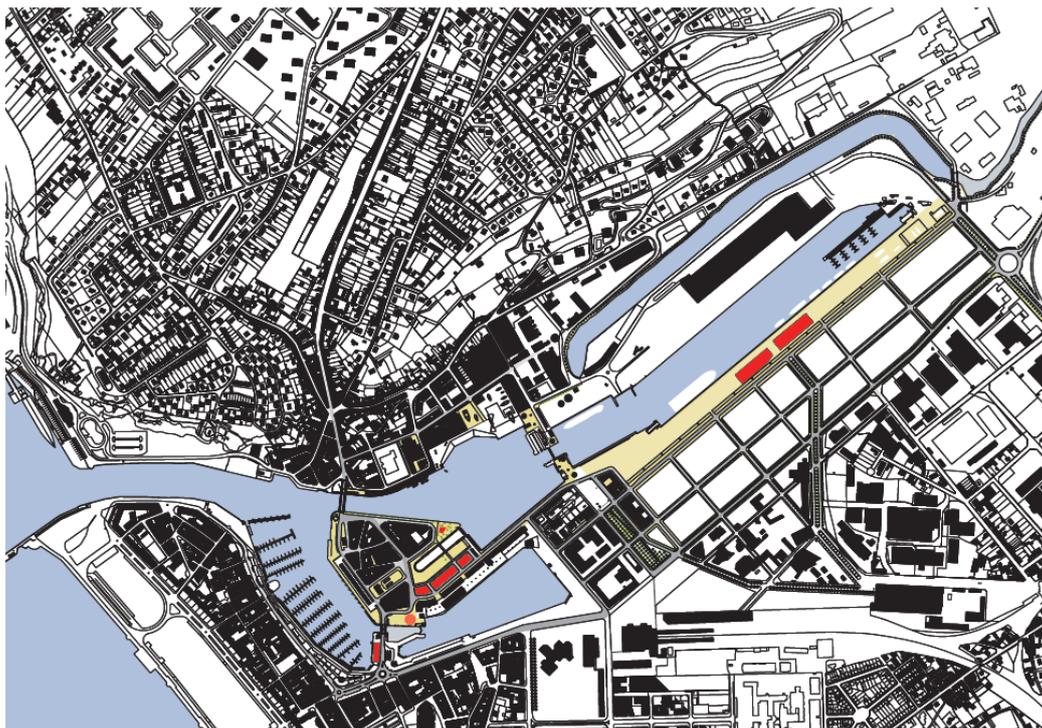


Figure 69: Schéma d'aménagement global

L'établissement d'un équipement comme le port à sec ne peut se penser sans une réflexion avancée sur ses liens avec l'environnement urbain alentour ; il est primordial de créer une réelle continuité urbaine et architecturale entre ces espaces.

Il faut à tout prix éviter de créer des espaces hétéroclites, qui ne se répondent pas entre eux.

Dans cette perspective, un certain nombre d'invariants architecturaux doivent être mis en place, afin qu'ils permettent de créer justement cette continuité architecturale, préalable indispensable à toutes solutions formelles futures :

Des perspectives visuelles entre l'espace du port à sec et les ouvertures ponctuant les cases de la criée et permettant à terme une meilleure intégration du port à sec dans le paysage portuaire dieppois.

Le dévoiement de la rue longeant la criée. En épousant parfaitement la forme de la criée, cette rue modifiée permet d'établir un réel front bâti de part et d'autre, donnant à cet espace une trame viaire significative. Sur certains aspects la configuration spatiale antérieure est retrouvée.

L'ouverture de commerces en rez-de-chaussée des cases de la halle à marée renforce et consolide ce parti pris urbain.

La possibilité d'un cheminement voir d'un franchissement autour de la forme de Radoub, permettant à la fois de prolonger la promenade piétonne du tour de l'île et de créer un belvédère donnant à voir le port à sec et plus largement les bassins portuaires.

La création d'un espace vert sur la pointe de l'île, offrant un beau panorama sur le port et sur ses activités. Cet espace vert peut être complété par un petit équipement touristique (de type « buvette » par exemple).

Le prolongement de la criée jusqu'au quai Trudaine, réaménagé et requalifié en espace public dédié à la vente de poissons. Il est envisageable d'y édifier une structure légère couverte de 300 m².

La Case 52 est intégré dans ce projet et devient un espace mixte de restauration et de vente pour les poissonniers. (Voir figure 70.71)



Figure 70: Schéma d'aménagement du secteur de Pollet

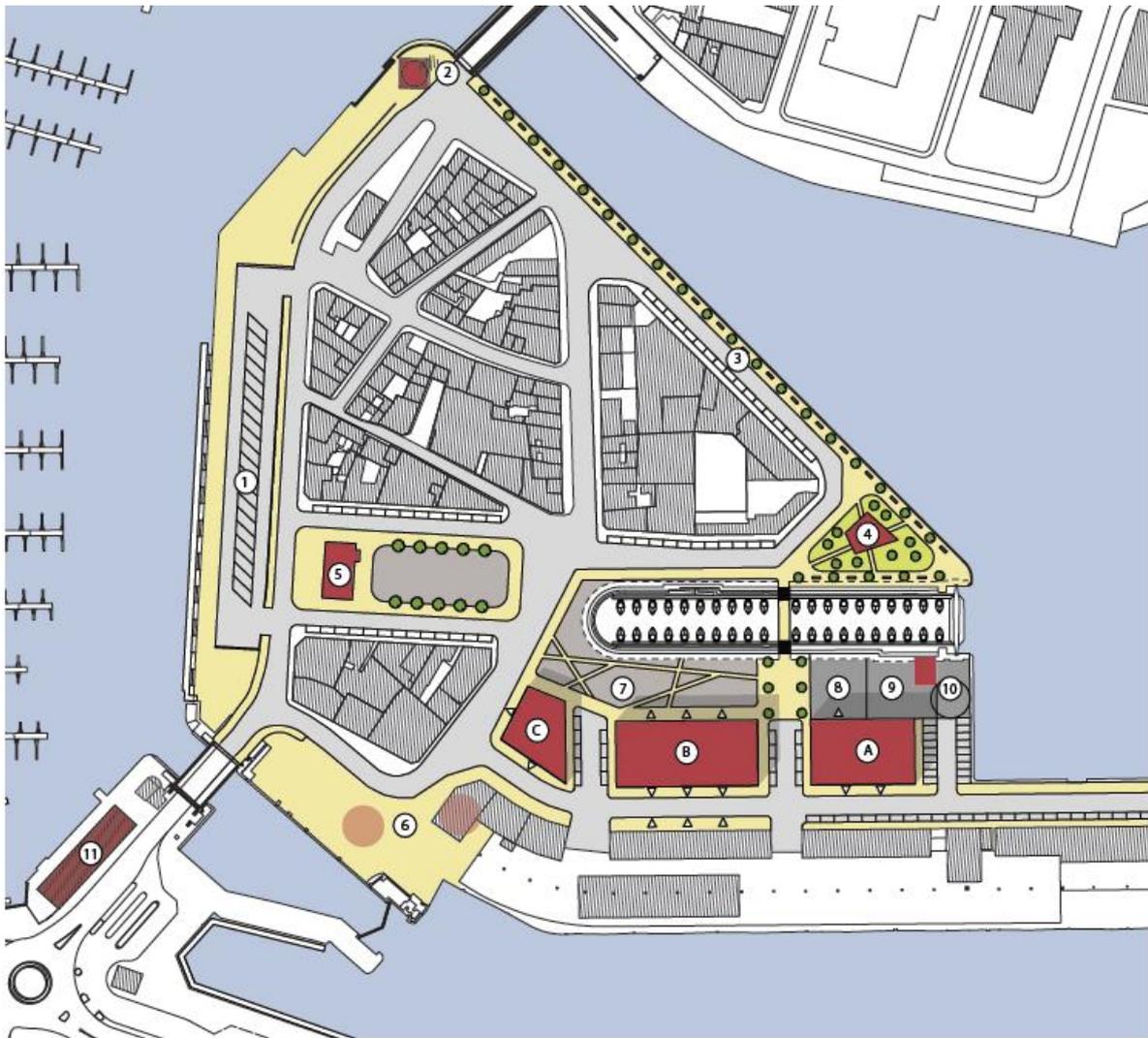


Figure 71: Schéma d'aménagement du secteur de Pollet

ILOT A

Cet îlot accueillera un pôle d'activités commerciales dédié au nautisme organisé de la façon suivante :

Une limite de hauteur fixée à R+2 sur l'ensemble de la parcelle. Du fait de la spécificité des activités accueillies dans ces locaux, la hauteur disponible sous plafond devra être exceptionnellement relevée au niveau R et R+1.

Sur cette parcelle de 886 m², la SHON totale sera fixée à 2100 m².

Le bâtiment devra répondre aux exigences induites par une programmation comprenant :

- En rez-de-chaussée et au premier étage une surface de vente.

La totalité de l'espace disponible sera cédée à un unique exploitant qui pourra implanter son activité d'accastillage sur 1600 m², dont 800 pour chaque niveau.

- Au deuxième étage, une surface de bureaux de 800 m².

- Un espace extérieur devra être disponible à l'arrière du bâtiment (façade est faisant face à la forme de Radoub) et sécurisé à l'aide d'une clôture.

D'une surface totale de 800 m², il pourra accueillir aussi bien les activités liées au commerce de matériel nautique que les activités de carénage prévues en proximité du port à sec.

L'espace extérieur privatisé pourra ainsi se diviser en deux parties de 400 m² chacune :

- Un espace de 400 m² permettra d'installer une partie des activités nautiques de l'exploitant. Cet espace pourrait être utilisé pour le stockage de petits bateaux mis en vente ou pour la petite réparation.

- L'espace de 400 m² restant sera spécifiquement dédié au carénage de petits bateaux.

L'aménagement de l'îlot A devra prendre en considération les contraintes d'accessibilité et de sécurité induites par les activités :

- L'accès principal du bâtiment, notamment pour les visiteurs et les clients du magasin devra impérativement se réaliser par la rue Lavoine.

- L'exploitant devra pouvoir accéder facilement par l'arrière du bâtiment à la zone technique privatisée mise à sa disposition.

- L'accès aux espaces extérieurs se réalisera directement par l'espace accueil du port à sec. Une ouverture, dont la largeur sera d'environ 10 mètres, est à prévoir au niveau de la zone de manœuvre et de déchargement des véhicules.

Elle sera bornée d'un côté par un espace réservé aux places de parking, de l'autre par un bâtiment de 80 m² réservé à l'accueil et à la maintenance technique du port à sec.

- Cette zone doit être sécurisée avec un système de barrière.

Cette entrée unique permettra d'accéder à l'espace réservé sans empiéter sur l'espace public implanté au nord de l'îlot.

ILOT B

Cet îlot présentera un programme à dominante de services et d'habitat. Un ou plusieurs bâtiments devront comprendre des logements en étages et des activités commerciales en rez-de-chaussée en respectant une limite de hauteur fixée à R+2 sur l'ensemble de la parcelle (1212 m²) pour une SHON totale fixée à 2600 m².

Les précautions architecturales à prendre seront les suivantes :

Présenter un front bâti cohérent et aligné sur la rue Edouard Lavoine.

- Le lien visuel avec la criée doit être respecté et valorisé.
- Faciliter l'installation des activités commerciales en rez-de-chaussée. Ces surfaces d'activité devront être articulées avec l'espace public attenant. Un espace extérieur tourné vers la forme de Radoub, de plein pied sur l'espace public et comprenant au plus 5 mètres de profondeur peut être envisagé.

Le bâtiment devra répondre aux exigences induites par une programmation comprenant :

- En rez-de-chaussée, des espaces dédiés aux activités commerciales de vente ou de restauration. Le projet devra prendre en compte ces éléments et offrir plusieurs surfaces comprises entre 50 et 300 m².
- Sur les deux étages suivants, une offre de logements, de bureaux.

ILOT C

Cet îlot sera à dominante «services touristiques». Il est prévu d'y faciliter l'installation d'un hôtel comprenant un local d'activité en Rez-de-chaussée. Les contraintes s'appliquant au bâtiment devront respecter une limite de hauteur fixée à R+3 sur l'ensemble de la parcelle (500 m²), fixant une SHON à 1450 m²

Le bâtiment devra répondre aux exigences induites par une programmation comprenant :

- En rez-de-chaussée, l'entrée principale de l'hôtel ainsi qu'une salle dédiée à l'accueil des clients, la restauration, sur les trois étages suivants une offre de chambres pour des surfaces comprise entre 25 et 40 m², soit environ 8 chambres de taille confortable (40 m²) et une vingtaine de chambres de taille plus modeste.

- Au dernier étage, un toit terrasse pourrait offrir un espace de détente type solarium, tourné vers la forme de radoub.

Certaines précautions architecturales devront être prises en raison de l'emplacement particulièrement sensible du bâtiment. Il faudra :

- Veiller à l'intégration du bâtiment dans le tissu existant en prenant en compte la position stratégique de l'îlot : situé à l'extrémité nord de la rue Edouard Lavoine, il vient conclure le nouvel alignement, dans le prolongement du quai Guynemer. Le parti pris architectural devra prendre en considération cet élément en respectant les bâtiments environnants.

La réflexion future autour du stationnement à l'échelle de l'île et plus généralement sur l'ensemble de la ville, doit amener à une redéfinition claire de l'espace public

N'est pas question de privilégier les cheminements piétons au détriment des espaces de stationnement mais de trouver un juste équilibre entre les deux.

Dans le cas précis du quai du Carénage, il est par exemple primordial d'optimiser les capacités de stationnement pour les camions des pêcheurs qui s'y installent quotidiennement, sans pour autant obturer la vue sur le vieux port, qui fait du lieu un cheminement piéton de premier ordre.

Cette hiérarchisation entre les espaces dédiés au stationnement et ceux consacrés au cheminement pose par extension la question de la création d'un espace public de qualité entourant l'île, permettant une mise en valeur des façades donnant sur les quais et renforçant le potentiel commercial des lieux.

Le port spectacle vivant modèle le paysage urbain offert à la vue. Les circulations douces (piétonnes et vélos) et les traversées par les différents ponts doivent être privilégiées.

Trois parcours pourraient être envisagés :

- Des bords de l'Arques au Transmanche, en passant par l'ancien centre du Pollet.

- Du cours de Dakar au centre du Pollet.

Sur le Pollet un circuit pourrait être mis en place : autour du port à sec, sur le quai de l'Yser, et le quai du Carénage.

- De la gare au front de mer, en passant par le centre-ville. (Voir figure 72)



PROMENADES PAYSAGERES AU BORD DU PORT

- A** De l'Arques au Transmanche, en passant par l'ancien centre du Pollet.
 - B** Du cours de Dakar au Pollet.
 - C** De la gare au front de mer, en passant par le centre ville.
-  Gare

Figure 72: Schéma représentatif des parcours

d) Récapitulatif

- Les stratégies de reconfiguration
- Séquentialisation : cas de Marseille

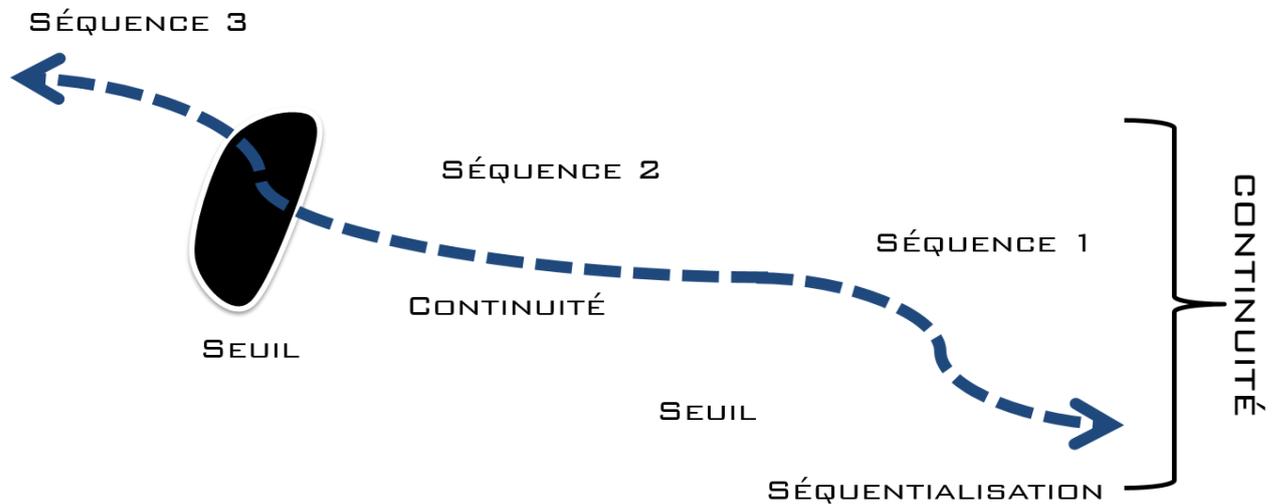


Figure 73: Schéma représentatif de la stratégie de reconfiguration (Séquentialisation)

Fait de découper en séquences, On découpe la zone d'intervention en zone et on traite les vue et le vis-à-vis (qualité architectural) pour avoir une homogénéité visuelle entre ville et port. (Voir figure 73)

- Le zoning : cas du port de port louis

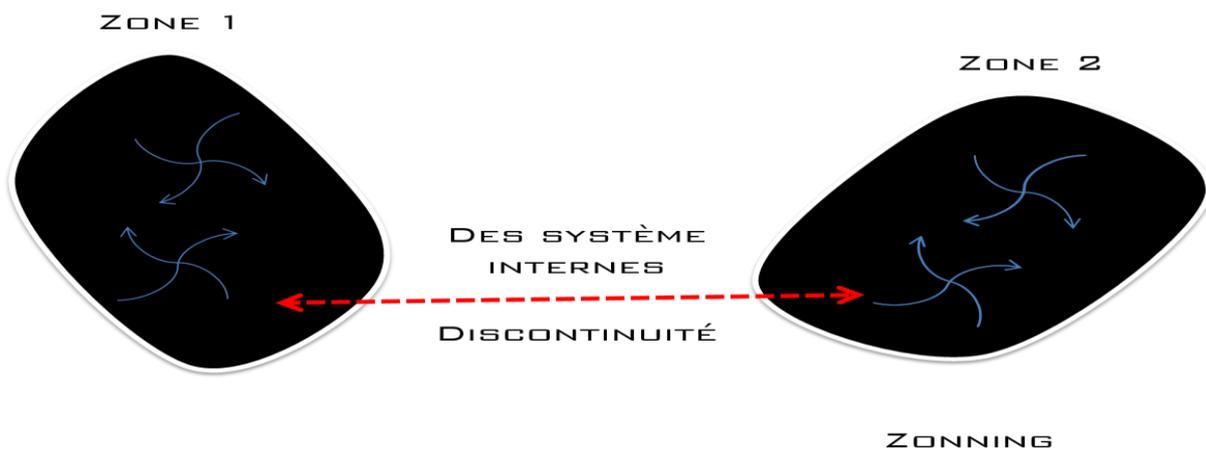


Figure 74: Schéma représentatif de la stratégie de reconfiguration (Zoning)

Réglementation organisant la répartition d'un territoire en zones et fixant pour chacune d'elles le genre et les conditions de l'utilisation du sol. (Voir figure 74)

- La sectorisation : Cas du port de Dieppe

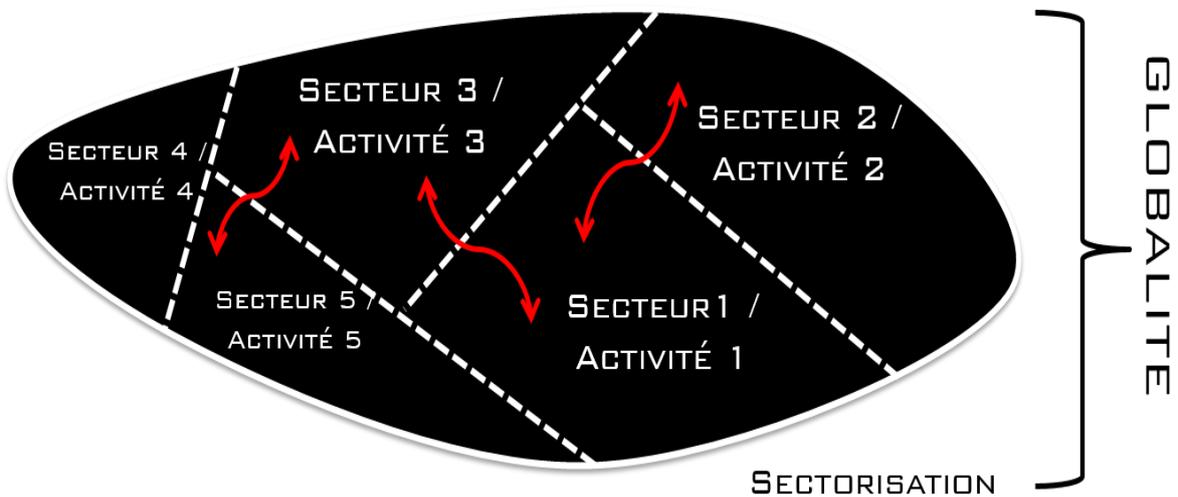


Figure 75: Schéma représentatif de la stratégie de reconfiguration (Sectorisation)

Désigne une unité urbaine, un bloc urbain dont les activités sont homogènes

Intervenir du port au tissu urbain en limitant des unités d'activités

(Secteur) pour avoir un lien physique et fonctionnel entre port et ville une interface dans chaque secteur. (Voir figure 75)



IV. Le port et le projet urbain

1. Choix stratégiques pour l'aménagement global :

Dans cette partie du chapitre, nous allons traiter point par point des grandes orientations synthétisées lors de notre approche thématique et qui nous ont amené à faire des choix raisonnés pour l'aménagement global du port puis pour la programmation de chaque entité définie en secteur et enfin, pour le détail amené à certains secteurs.

a) Stratégie de reconfiguration

Nous avons fait le choix de reconfigurer le port sur ses 125 HA –extension comprise- en secteurs s'étendant sur 4 kilomètres de Waterfront.

Ce choix répond à un besoin d'identification des interfaces propres à chaque division fonctionnelle, administrative et structurelle du port.

Cette approche, que nous avons déjà décrite lors de notre approche thématique comme étant partielle, partielle et parcellaire, permettra au port de présenter des entités autonomes, viables et mise en réseau les unes par rapport aux autres.

D'autre part, ce choix sensiblement impacté par l'exemple de Dieppe, évitera de créer des grandes zones compactes, cloisonnées et hermétiques. Le but principal étant de créer une facture urbano-architecturale au traitement du port là où n ne s'attendrait qu'à un milieu industriel austère. Une réponse à notre problématique de départ de reconquête du port et du renforcement du lien fort entre la ville et la mer.

b) Logique des secteurs

Chaque secteurs a été prédéfini selon une démarche globale visant à préciser le rapport étroit entre les entités urbaines créées et celle qui leur sont préexistantes et limitrophes, tout en gardant un œil sur la totalité et son rapport avec la ville en général.

Ensuite, chaque secteur a été défini par un programme lié au fonctionnement général du port, à la configuration spatiale du lieu ainsi qu'à la structure urbaine environnante. C'est-à-dire que les bâtiments, réseaux et ensembles d'espaces projetés pour n'importe quel secteur devaient :

Prendre en compte les spécialisations de l'ensemble des autres secteurs afin d'éviter le dédoublement des fonctions principales et annexe (par exemple, ne pas dupliquer de la résidence professionnelle dans un secteur quelconque alors qu'un secteur d'habitat mixte est déjà programmé).

Tenir compte de la nature des espaces et fonctions et leur servitude directe dans la structure urbaine projetée et indirecte depuis la structure urbaine existante (par exemple, ne pas créer des fonctions et bâtiments sans grand besoin de liaison physique dans un territoire fortement desservi au risque de gâcher une structure favorable à l'ouverture du port).

Exploiter de manière rationnelle la configuration morphologique du site afin d'exploiter les élargissements des différentes parties du port (y compris les extensions sur la mer), les contigüités des secteurs, les effets de relief et topographie. Tout cela afin de créer un ensemble urbain cohérent, faisant apparaître au premier plan l'image d'une entité urbaine séculaire au lieu d'un ensemble créé ex nihilo. (Voir Figure 76.77)



Figure 76: Schéma représentatif l'extension du port

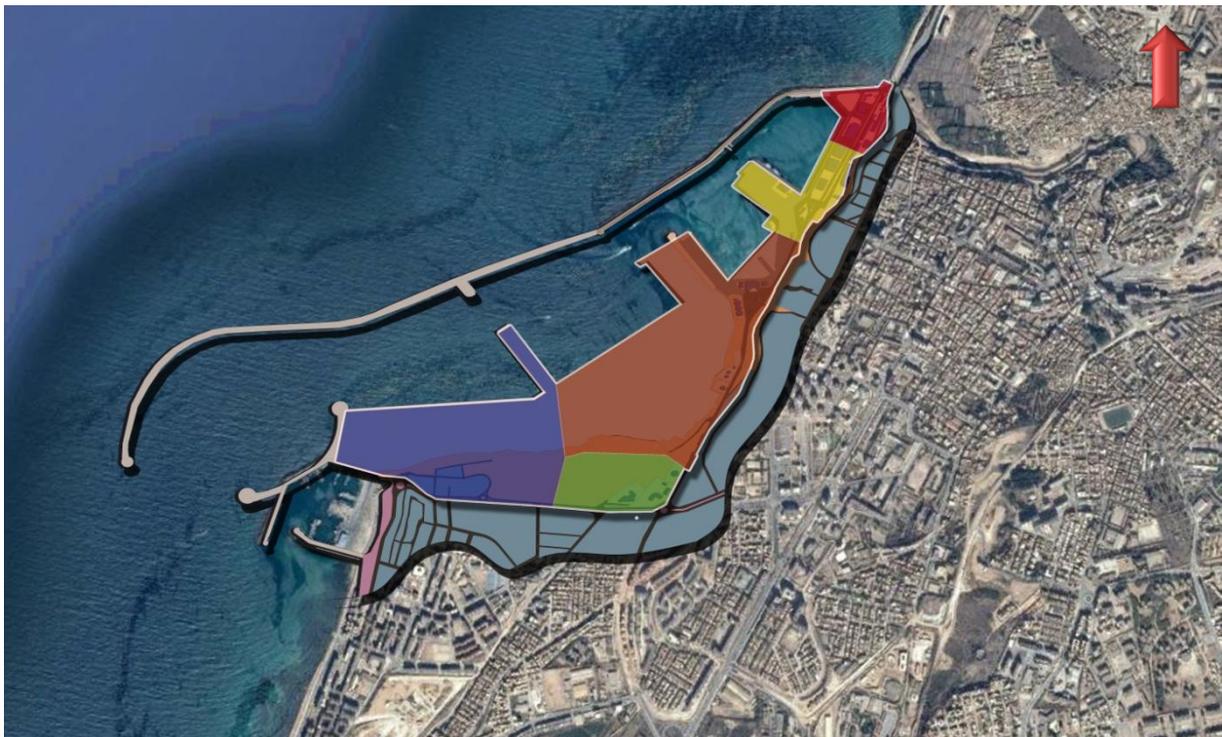


Figure 77: Schéma d'aménagement global (sectorisation)

c) Primauté accordée au secteur d'entrée du port

Nous avons insisté pour commencer notre intervention par un traitement particulier de l'entrée traditionnelle du port (entrée Nord).

Cet accès, bien que très impacté par les récents développements du port avec l'ouverture vers les particuliers, voyageurs et taxis, n'a pas subi de traitement idoine.

L'une des principales mesures a été d'élargir l'accès, de le rendre complètement public en le transformant en secteur ouvert, poreux et riche d'une architecture contemporaine à l'image de l'ouverture de la ville sur le monde et sur ses ambitions métropolitaine.

L'accès réservé a été déplacé vers l'avant et des bâtiments, placettes et parkings publics sont venus remplacer les vieilles structures obsolètes tel que les réservoirs de bitumes, petites constructions vétustes et nombreuses attribuées aux services de police, gardes côtes et autres administrations. (Voir Figure 78)

Un assainissement tant structurel que paysager qui finira par raisonner en qualité de porte principale du port et par créer un lien, voir une enclenchement, de la continuité nord u port à travers un traitement du front de mer le long de la « Meterba » jusqu'à « Sidi El Mejdoub ».

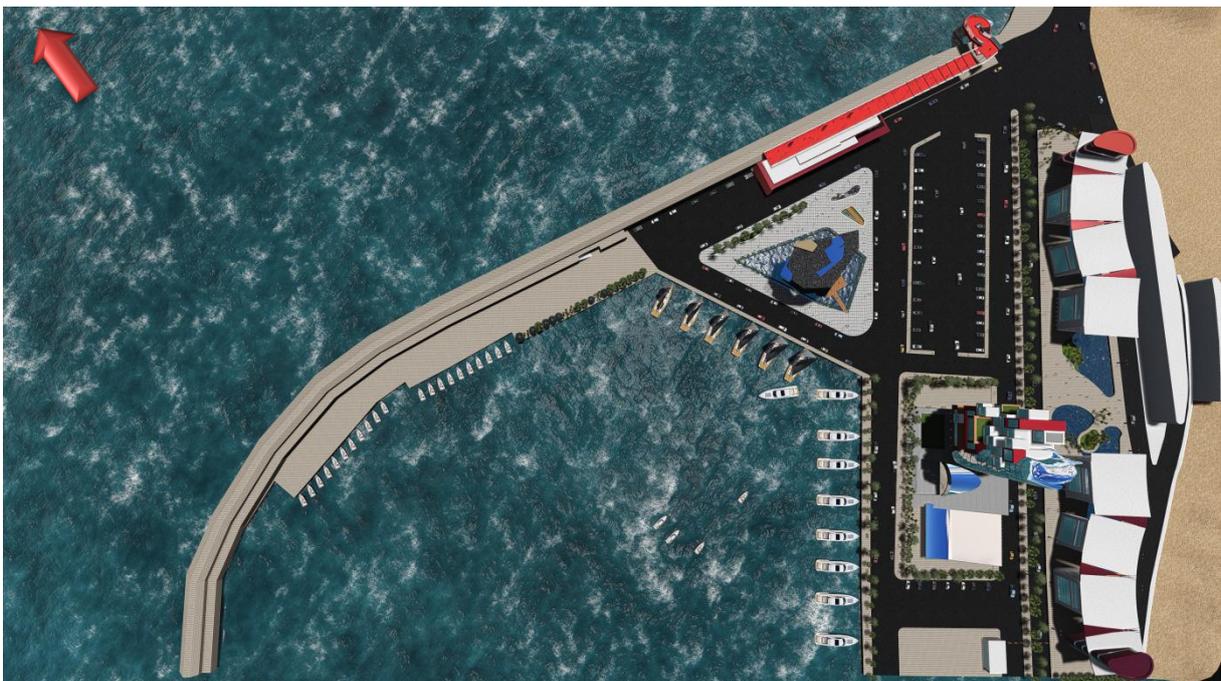


Figure 78: Plan de masse du 1^{er} secteur



Figure 79: vue d'ensemble du 1^{er} secteur

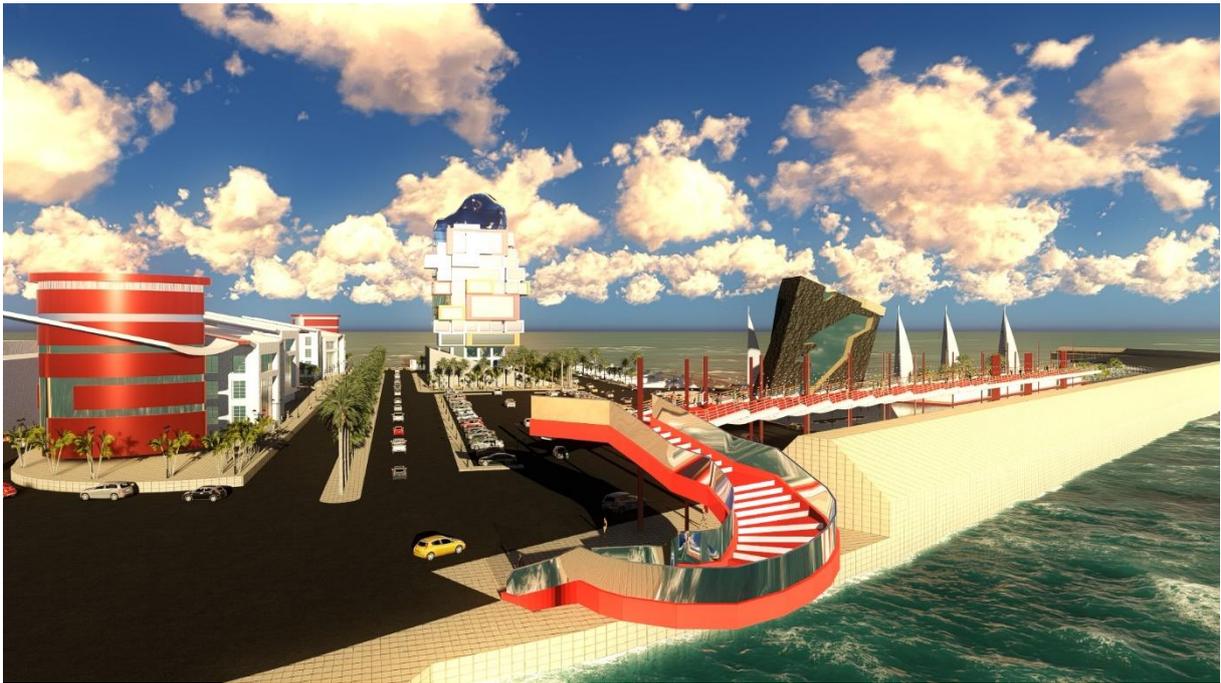


Figure 80: La nouvelle entrée du port

d) Développement économique à travers le secteur de la Salamandre

Nous avons choisi de développer un secteur qui offrait la meilleure plate-forme urbaine, économique et sociale pour le port. Hormis l'intérêt que nous pouvions accorder aux secteurs d'aspect technique, il nous a semblé important de démontrer certains choix irrationnels par rapport aux plans initial d'extension du port qui ne prévois que des espaces d'exploitation intimement liés au port tout en ignorant la valeur de sa connexion avec la ville.

Ainsi, le secteur de la Salamandre avait été prévu comme un parc de véhicules roulants. Notre choix a donc été d'y projeter une cité de nature économique mixte, rassemblant de l'habitat intégré, des équipements économiques de grande importance (Palais des congrès, gares multimodales) ainsi que des équipements spécifiques (Gare maritime, hôtels et sièges de société).

La jonction avec le port de la Salamandre se fait via une entité remarquable et symbolique, à savoir une marina abritant une école nationale de sports nautiques.

Le tracé urbain répond à une logique particulière, visant à créer un lien fort avec le tissu urbain existant (à travers une première bande d'habitat collectif intégré) pour ensuite se développer de manière crescendo vers des bâtiments plus disparates et plus hauts abritant de hôtellerie et les affaires.

Ainsi, la lecture du plan de masse montre clairement une dédensification en plan de l'axe principal vers le water-front alors que, paradoxalement, les bâtiments deviennent plus élancés et plus rentables.

Cette mixité est présentée comme un atout principal du secteur. (Voir Figure 81)

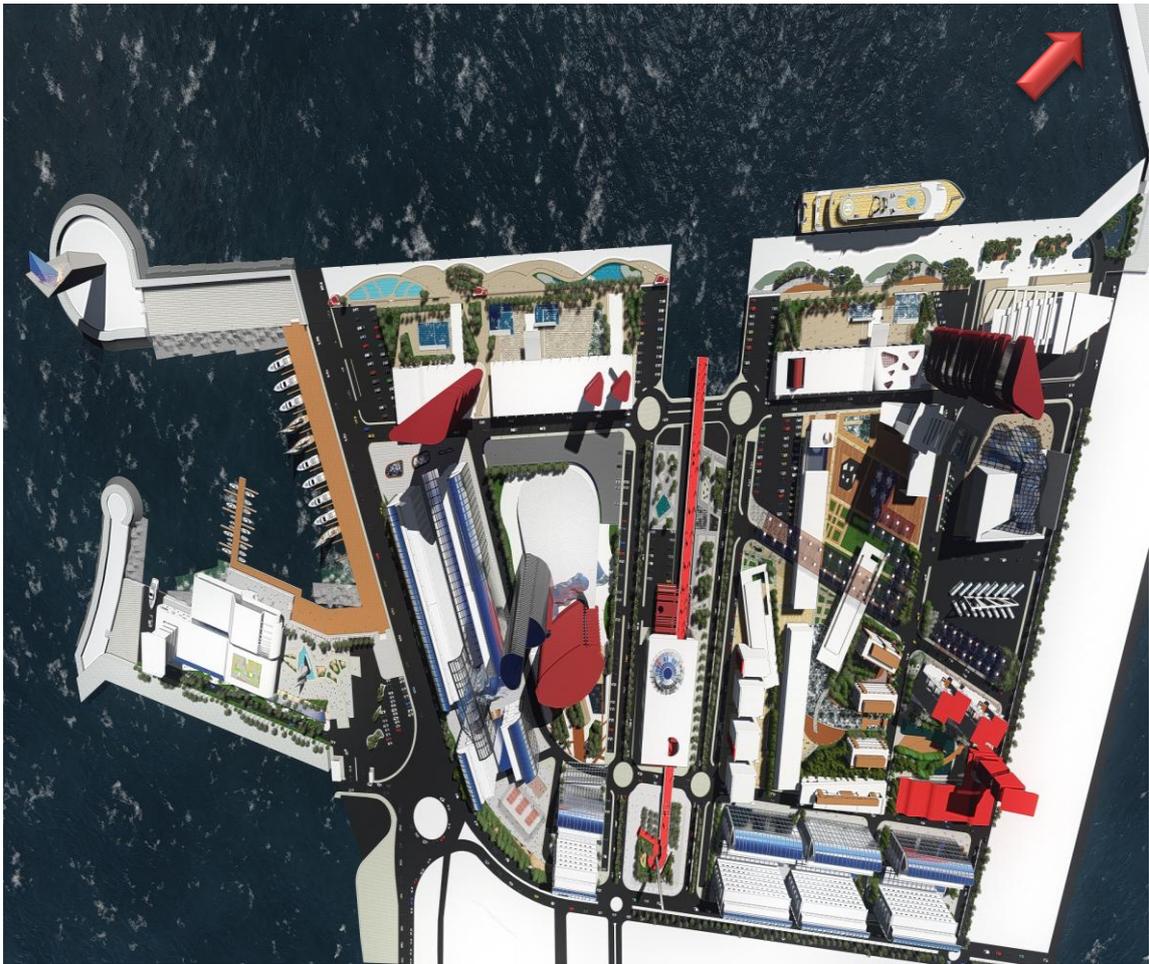


Figure 81: Plan de masse secteur 5



Figure 82: Vue d'ensemble du secteur 5



Figure 83: Habitat intégrés secteur 5



Figure 84: Habitat intégrés secteur 5



Figure 85: Vue d'ensemble de l'axe central du secteur 5

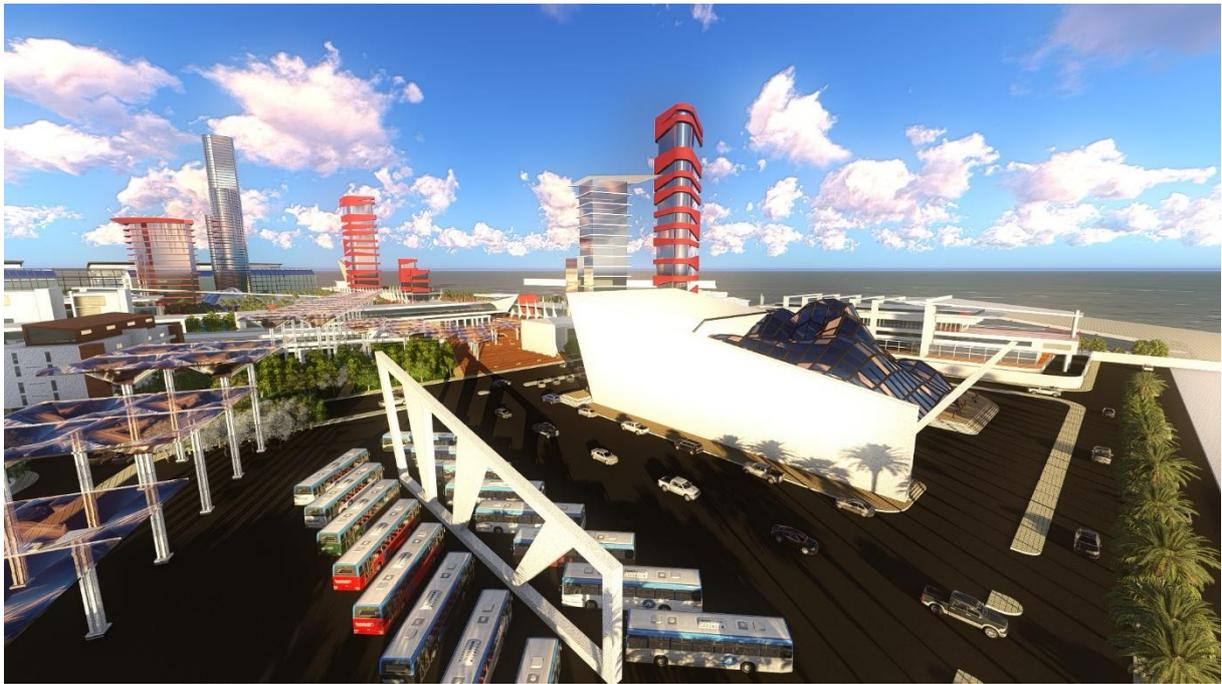


Figure 86: Vue d'ensemble sur la succession des gares (maritime et multimodale)



Figure 87: Vue d'ensemble du secteur 5

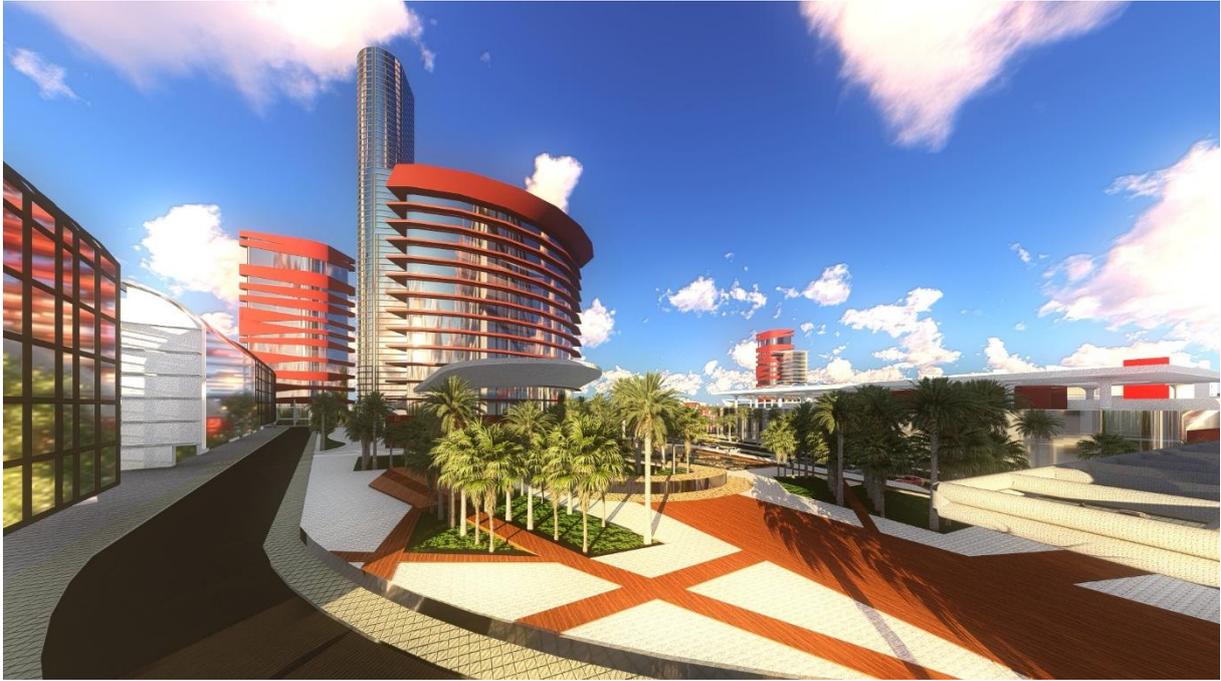


Figure 88: Palais des congrès



Figure 89: Habitat intégré (aménagement extérieur)



Figure 90: Ecole nationale du sport nautique



Figure 91: La façade maritime

Programmation au niveau du 1^{er} secteur :

- Une série de locaux dont la fonction varient entre pêcheries, locaux de transitaires et annexes administratives
- Un grand espace de stationnement des véhicules (parking)
- Musée de la méditerranée
- Salle d'exposition
- Un Hôtel



Figure 92: Le 1er secteur



Figure 93: Série des pêcheries et locaux

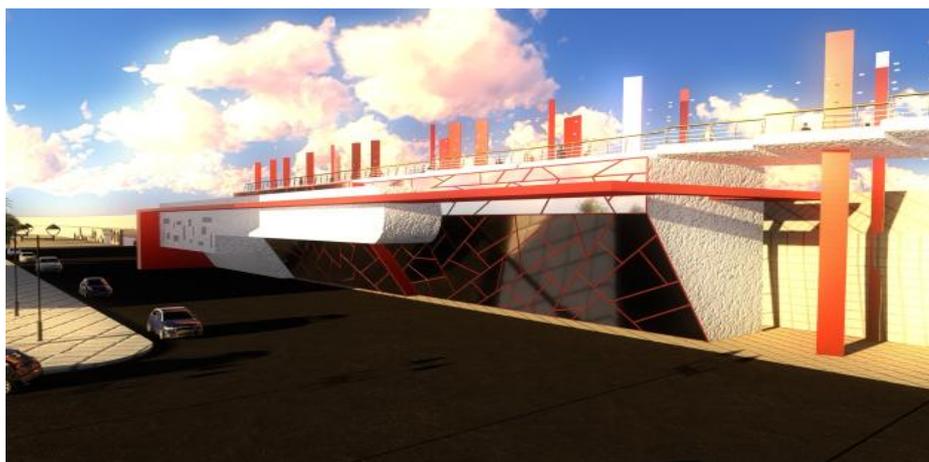


Figure 94: Salle d'exposition



Figure 95: Musée



Figure 96: Hôtel

Programmation au niveau du 5^{ème} secteur :

- De l'Habitat intégrés
- Vaste Hôtellerie
- Centre commerciale
- Palais des congrès
- Complexes Hôteliers
- Gare Multimodale
- Gare Maritime
- Ecole nationale de sport nautique



Figure 97: Le 5^{ème} secteur



Figure 98: Habitat Intégrés



Figure 99: Hôtellerie



Figure 100: Palais des congrès



Figure 101: Centre commerciale



Figure 102: Complexe hôtelier



Figure 103: Gare multimodale



Figure 104: Gare maritime



Figure 105: Centre nautique



Bibliographie

- ASCHER, François. 1995. *Métapolis, ou l'avenir des villes*. Paris. Ed. Odile Jacob. 371p.
- BAUDOUIIN T, COLLIN M, PRELORENZO C. 1997. *Urbanité des cités portuaires*. Paris. L'Harmattan. 180p.
- BOUBACHA, E .D, DAVOULT, et al. 1997. *Ville et port ; mutation et recomposition note de Synthèse et de bibliographie*. Paris. Les éditions villes et territoires. 31p.
- CANTAL DUPART Michel et Claude CHALINE. 1993. *Le port cadre de ville*. Paris. L'Harmattan. 253p.
- CHALINE Claude. 1993. *Du port à la ville portuaire*. Paris. L'Harmattan. 244p.
- CHALINE Claude. 1994. *Ces ports qui créèrent des villes*. Paris. L'Harmattan. 299p.
- CHALINE Claude. 1999. *La régénération urbaine*. Paris. Ed. PUF (Presse Universitaire de France). 128p.
- COLLIN Michèle. 1991. *Port et ville portuaire*. Paris. L'Harmattan. 224p.
- COLLIN Michèle. 1994. *Ville et port 18e-20e siècles*. Paris. L'Harmattan. 287p.
- COLLIN Michèle. 2003. *Ville portuaire, acteur du développement durable*. Paris. L'Harmattan. 199p.
- DEBRIE Jean et LAVAUD-LETILLEUL Valérie. 2010. *La Décentralisation Portuaire: Reformes, Acteurs, Territoires*. Paris. L'Harmattan. 223p.
- FOUILLAND Brigitte. 2003. *Les politiques d'aménagement des villes portuaires ; le cas du havre et de Southampton*. Paris. L'Harmattan. 344p.
- GAY F. 1986. *La réutilisation des espaces portuaires en voie d'abandon ; ports et mers : mélange maritimiste*. Caen. Paradigme. 272p.
- GRAS Pierre. 2010. *Le Temps des ports: Déclin et renaissance des villes portuaires (1940-2010)*. Paris. Tallandier. 298p.
- Hayuth Y. 1988. *Changes on the: a model based approach, Revitalizing the waterfront*. London. Edition Belhaven. 182p.
- HOYL B.S. et al. 1988. *Revitalising the waterfront, international dimensions of dockland development*. Chichester. Wiley. 1988. 265p.
- LAURENT P. 1942. *Les ports maritimes Algériens*. Alger. Edition de France. 38p.
- MASBOUNGI Ariella (Ed.) et al. 2002. *Projets urbains en France*. Paris. Le Moniteur. 208p.
- MICHAUD Jean-Luc. 1981. *La gestion des zones côtières*. Madrid. IEAL. 385p.
- PESQUERA .M .A et RUIZ .J .R. 1996. *Stratégie de développement durable pour les villes et les ports*. New York et Genève. CNUCED. 42p.
- PIÉTRI-LÉVY Anne-Lise, BARZMAN John, BARRÉ Éric. 2003. *Environnement portuaire; port et Environnement*. Le Havre. Publication des universités de Rouen et du Havre. 513p.
- PUISSANT S., LACOUR C. (coord. par). 1999. *La Métropolisation : croissance, diversité et fractures*. Paris. Economica Anthropos, Collection Villes. 190p.
- SHIRMAN-DUCLOS .D et LAFORGE .F. 1999. *La France et la mer*. Le Havre. PUF. 364p.
- Sylvie Leleu-Meriviel. 2008. *Objectiver l'humain* volume1 qualification, quantification
- VERMEERSCH Laurent. 1998. *La ville américaine et ses paysages portuaires: entre fonction et symbole*. Paris. L'Harmattan. 207p.
- WREN D. 1983. *Urban waterfront development*. Washington D.C. Urban Land Institute. 468p.

Thèses et mémoires :

- BERKANI-BAZIZ Amel. 2002. *Le port d'Alger et son impact sur l'organisation et le fonctionnement du tissu urbain*. Mémoire de magistère en aménagement urbain, Faculté des sciences de la terre, de géographie et aménagement du territoire. Université des sciences et de la technologie Houari Boumadiène Alger. 202p.
- COURCIER Sabine. 2002. *De l'évaluation de l'effet structurant d'un projet urbain à l'analyse des Congruences entre stratégies d'acteurs : le réaménagement du Vieux-Port de Montréal*. Thèse en aménagement du territoire. Université de Montréal. 466p.
- DJEDOUANI RAKEM Sahar. 2004. *Mutations urbaines et stratégies de renouvellement dans deux villes-ports méditerranéenne; le cas de Marseille et d'Alger*. Thèse en urbanisme et aménagement de l'espace. Université Paris XII- Val-de-Marne. 364p.
- DUCRUET César. 2004. *Les villes ports; Laboratoire de mondialisation*. Thèse en géographie et aménagement. Université du Havre. 435p.
- GUEMAZI Mohamed Réda. 1992. *Le devenir des espaces portuaires et industriels au Maghreb; étude du cas d'Alger*. DEA en urbanisme et aménagement. Université Paris 7. 98p.
- HADEF Rachid. 2008. *Quel projet urbain pour un retour de la ville a la mer ? Cas d'étude : Skikda*. Mémoire en Urbanisme ; ville et projet urbain. Université de Constantine. 356p.
- LAYE Yves. 1951. *Le port d'Alger*. Thèse en droit. La fac centrale d'Alger. 389p.
- MAGALI Henry. 2006. *Ville portuaire en mutation; Les nouvelles relations ville port à Marseille*. Mémoire en géographie. Université de Lausanne.
- YVES ANDRIEUX –Jean. 2008. *Les ports d'Auray et de vannes aux XVIIème et XVIIIème siècles; ville, architecture et identité portuaire sous l'ancien régime*. Tome 1. Thèse en histoire de l'art. Université de Rennes 2 - haute Bretagne. 523p.
- Aoussi Khalil-Bachir.2013. *Le clivage ville/port le cas d'Alger*. Mémoire de magistère en urbanisme et développement durable, école polytechnique d'architecture et d'urbanisme .Alger.

Les revues, les publications et les actes de séminaire :

- AIVP (association internationale ville et port). 2010. 12^{ème} conférence internationale de l'AIVP. Argentine. 46p.
- AIVP (association internationale ville et port). 2011. Rencontre internationale (du 10 au 12 avril 2011, Québec, *Définir les relations ville-port de demain*. 9p.
- ALANNA Malone. 2012. *A stunning revival for Hambourg's Old Port*. In. *Architectural record* (en anglais). New York. 191p.
- Arnaud Le Marchand. 2011. *De la requalification spectaculaire au « au working waterfront »*. *Revues.org*
- BAUDOIN T. 1989. *Le rôle essentiel des métropoles portuaires dans l'internationalisation de l'Europe*. Barcelone. Deuxième Congrès international 'Villes et ports'. 30p. 152
- BAUDOIN T., COLLIN M. 1990. *Communauté portuaire et place maritime havraise*, Rapport, Laboratoire d'Histoire Maritime/Université Paris IV, Port Autonome du Havre. 88 p.
- BAUDOIN T., COLLIN M. 1990. *La notion de communauté portuaire, le cas d'Anvers*, Rapport, Laboratoire d'Histoire Maritime/Université Paris IV/MRT, Port Autonome du Havre. 109 p.
- BAUDOIN T., COLLIN M. 1992. *Le patrimoine portuaire*, Rapport, Laboratoire d'Histoire Maritime/Université Paris IV, PCA, AIVP, Ville du Havre. 136 p.
- BAUDOIN T., COLLIN M. 1994. *Culture des villes portuaires et mondialisation de l'économie*, Rapport, Laboratoire d'Histoire Maritime/Université Paris IV, Plan Construction et Architecture. 87p.
- BAUDOIN, T. et COLLIN, M. 1999. *L'après-friche portuaire*. Dans la Revue urbanisme. Paris. n°291. 98p.
- BERTONCELLO B., RODRIGUES-MALTA R., DUBOIS J. Novembre 2008. *Opération Euroméditerranée : une affaire d'État*. Rapport de recherche final, Programme POPSU du GIP L'Europe des projets architecturaux et urbains. PUCA. 137 p.
- BONILLO L. et al. 1992. *Métropole portuaire en Europe*. Marseille. Cahiers de la recherche architecturale, n°30-31. Parenthèse. 206p.
- CHARLIER J. 1989. *Un second souffle pour les zones portuaires anciennes*. Prospect n°4. 19p. *Cinquanteenaire de l'indépendance ; Le projet qui transforme Alger*. In. *Vies de Villes, Hors-Série* n°03. 420p.
- Claude Prelorenzo. 2011. *La ville portuaire, un nouveau regard*. *Revues.org*
- DAVIS A. 1993. *Le développement durable dans le secteur portuaire*. In. UNCTAD. 30p. Direction d'urbanisme de Dieppe. 2013. *Schema d'aménagement du port de Dieppe, pour la valorisation de l'environnement économique et urbain*.
- Elisabeth Grimaud. 2015. *Renouer le lien entre port et citoyen, un défi impossible à relever ? le cas du Havre*. Cairn (<http://www.cairn.info>)
- GOTLIEB Carlos. *Port et projet urbain*. In. Revue Diagonal. Paris. n°176, 3^{ème} trimestre 2007.
- HAYUTH Y. 1982. *The port-urban interface : an area in transition*. New York. Area n°14. 224p.
- Jean Michel Jauze. 2001. *Port louis d'île Maurice : un port, une capitale*. Mapp monde
- KONVITZ W.J. 1982. *Les villes portuaires de 1780 à nos jours*. Bruxelles. Urbi n°6. Margada. 60p.
- Le master logistique portuaire et maritime. 23 et 24 Mai 2008. *Tanger : de la ville-port au pôle portuaire, quelle stratégie de reterritorialisation*. Tanger. Colloque national sur le thème. 5p.
- LEMAIRE Olivier. 1993. *Ville portuaires, acteurs de l'environnement*. Journal de la marine marchande. n°3838. 1808p.
- MANDOUL Thierry et ROUSSEAU Sophie. 2009. *Portrait de ville; Rotterdam*. Dans la collection Portrait de ville. Paris. Numéros spéciale d'Archiscopie. 72p.
- MARTIN D. 1984. *Restructuration industrielle Dunkerque ; l'exemple écologique*. In. *Ecologie* n°356. 56p.
- Ministère de l'équipement et de l'aménagement du territoire Algérien. 1995. *Demain, l'Algérie*. AT. 120p.
- MURPHEY R. 1989. *"On the evolution of the port city"*. In. Broeze F. (ed.), *Brides of the Sea: Port*

Cities of Asia from the 16th - 20th Centuries, University of Hawaii Press. Honolulu. pp. 223-245.

MUSSO Enrico. 2006. *La valeur socio-économique des ports*. Paris. Séminaire maritime INRETS. 39p.

Pratic Export. 2004. *Le fret maritime pratique*. Paris. Éditions SMECI. 85p.

Raffaele Cattedra. 2011. *Projet urbain et interface ville-port en méditerranée*. Revues.org

VERHOEVEN Patrick. 2005. ESPO (European Sea Port Organisation), conférence du 2 décembre 2005 à Rotterdam.

VIGARIE A. 1991. *Villes et ports ; développement portuaire, croissance spatiale des villes, environnement littorale*. Paris. Second colloque franco-japonais de géographie C.N.R.S. 595p.

Sources internet :

- APPER Manuel. *Métropolisation, mobilité quotidienne et forme urbaine : Le cas de Londres* (en ligne). Disponible sur : <http://geocarrefour.revues.org/621>. (Consulté le 12/10/2016).
- ARTE-CHARPENTIER. 2006. *Présentation du projet de la baie d'Alger* (en ligne). Disponible sur : http://www.arte-charpentier.com/fr/projets/1430-la_baie_dalger.html. (Consulté le 14/10/2016).
- AUCAME. 2008. *Euroméditerranée à Marseille* (en ligne). Disponible sur : http://www.aucame.fr/web/publications/etudes/fichiers/Fiche_Marseille.pdf. (Consulté le 16/10/2016).
- AUCAME. 2008. *Le parc des nations à Lisbonne* (en ligne). Disponible sur : http://www.aucame.fr/web/publications/etudes/fichiers/Fiche_Lisbonne.pdf. (Consulté le 23/11/2016).
- DUCRUET César et MOHAMED-CHERIF Fatima Zohra. 2005. *Les ports et la façade maritime du Maghreb, entre intégration régionale et mondiale* (en ligne). Disponible sur : <http://mappemonde.mgm.fr/num29/articles/art11103.pdf>. (Consulté le 25/11/2016).
- DUCRUET César. 2005. *Dynamiques scalaires et temporelles des villes ports* (en ligne). Disponible sur : <http://thema.univ-fcomte.fr/theoq/pdf/2005/TQ2005%20ARTICLE%206.pdf>. (Consulté le 28/10/2016).
- DUCRUET César. 2008. Typologie mondiale des relations ville-port, Cybergeographie : European Journal of Geography (En ligne). Disponible sur : <http://cybergeographie.revues.org/17332>. (Consulté le 22/11/2016).
- DUCRUET César. 2010. *Structure et dynamique spatiale des villes portuaires : du local au mondial* (en ligne). Disponible sur : <http://mappemonde.mgm.fr/num5/articles/art05106.html>. (Consulté le 04/01/2017).
- DUCRUET César. *Typologie mondiale des relations ville-port* (en ligne). Disponible sur : <http://cybergeographie.revues.org/17332>. (Consulté le 06/01/2017).
- EL MANACH. 2008. *Port 'modernisation'* (en ligne). Disponible sur : <http://www.almanachdz.com/index.php?op=fiche&fiche=1384>. (Consulté le 03/01/2017).
- Entreprise portuaire de Mostaganem site officielle :
« www.port-mostaganem.de » (consulté 08.01.2017)
- EPAL. Site internet de l'Entreprise portuaire d'Alger : <http://www.portalger.com.dz/accueil.php>.
- EPI. 2012. Site internet de l'Entreprise portuaire de Djen Djen : <http://www.djendjen-port.com/>.
- HANS Harms. *Changes on waterfront – Transforming harbor area* (en ligne). Disponible sur : http://metrostudies.berkeley.edu/pubs/proceedings/Shrinking/7Harms_PA_final%5B2%5D.pdf. (Consulté le 30/01/2017).
- I.S.E.M.A.R. (Institut Supérieur d'Economie Maritime Nantes-Saint NAZAIRE). *Rotterdam, le méga port européen* (en ligne). Disponible sur : <http://www.isemar.asso.fr/fr/pdf/note-desynthese-isemar-135.pdf>. (Consulté le 08/01/2017).
- KAHLOUM Hatem. *Réaménagement portuaire et reconquête des jointures urbaines: regard sur le port de Kélibia (Tunisie)* (en ligne). Disponible sur : <http://www.reteonline.org/media/pdf/Portus-Plus-2011/Hatem%20KAHLOUN.pdf>. (Consulté le 06/01/2017).
- LOSLIER Karine et LIMBONGO Carine. *Granville, un port où l'on travaille, une ville où l'on vit* (en ligne). Disponible sur : <http://iut-alencon.unicaen.fr>. (Consulté le 10/02/2017).
- MARTHELOT Pierre. 1962. *Géographie régionale : anciennes et nouvelles conceptions* (en ligne). Disponible sur : http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/ahess_0395-2649_1962_num_17_1_420805. (Consulté le 18/02/2017).
- MAZY Kristel. *Vers un développement intégré des interfaces villes-ports intérieurs* (en ligne). Disponiblesur : <http://www.umc.edu.dz/vf/images/ville%20et%20sante/TEXTES%20COLLOQUE%20L'AUTES%20Avr%20Mai%202011/AXE%203%20La%20Métropolisation,%20Modernisation%20et%20projet%20urbain/KRISTEL%20MAZY.pdf>. (Consulté le 06/02/2017).
- Ministère des transports Algérienne ; Direction des ports. *Annuaire statistique des ports de commerce* (en ligne). Disponible sur :

⟨http://www.ministere transports.gov.dz/files_transport/Annuaire%20statistique%20des%20ports%20de%20commerce%202007.pdf⟩. (Consulté le 28/03/2017).

MONIE Frédéric. *Mutations du système portuaire et enjeux du développement territorial dans les villes ports du Brésil* (en ligne). Disponible sur :

⟨http://www.inrets.fr/fileadmin/ur/splott/Evenements/EMAR/Syntheses/Synthese_Monie.pdf⟩. (Consulté le 23/10/2016).

PEILLERON Vincent. *Le futur visage de Marseille* (en ligne). Disponible sur :

⟨<http://www.bandeapart.fr/blog/index.php/2008/03/31/51-le-futur-visage-de-marseille>⟩. (Consulté le 08/03/2017).

PRELORENZO Claude. 2010. *La ville portuaire, un nouveau regard, Rives méditerranéennes* (en ligne). Disponible sur : ⟨<http://rives.revues.org/4036>⟩. (Consulté le 29/03/2017).

PRELORENZO Claude. 2012. *Le retour de la ville portuaire*. (En ligne). Disponible sur : ⟨<http://cdlm.revues.org/index5239.html>⟩. (Consulté le 09/03/2017).

158

RODRIGUE Jean-Paul. *Intermodal Terminals, Mega Ports and Mega Logistics* (en ligne). Disponible sur : ⟨http://people.hofstra.edu/jean-paul_rodrigue/downloads/Mega_Engineering_JPR.pdf⟩. (Consulté le 15/01/2017).

ROMUALD Lacoste. 2007. *Les nouvelles échelles du transport maritime*. Note de synthèse 91 (en ligne). Disponible sur : ⟨URL : <http://www.isemar.asso.fr/fr/pdf/note-de-synthese-isemar-91.pdf>⟩. Consulté le: 27/01/2017.

SAFAR-ZITOUN Madani. 2001. *Alger ou la recomposition d'une métropole ; entre l'attraction de la mer et l'irrésistible expansion vers l'intérieur : le choix d'Alger* (en ligne). Disponible sur : ⟨http://www.lapenseedemidi.org/catalog/revues/revue4/articles/5_recomp.pdf⟩. (Consulté le 16/12/2016).

TMPO. 2011. *Présentation de TangerMed* (en ligne). Disponible sur : ⟨<http://www.tmpa.ma/>⟩. (Consulté le 20/12/2016).

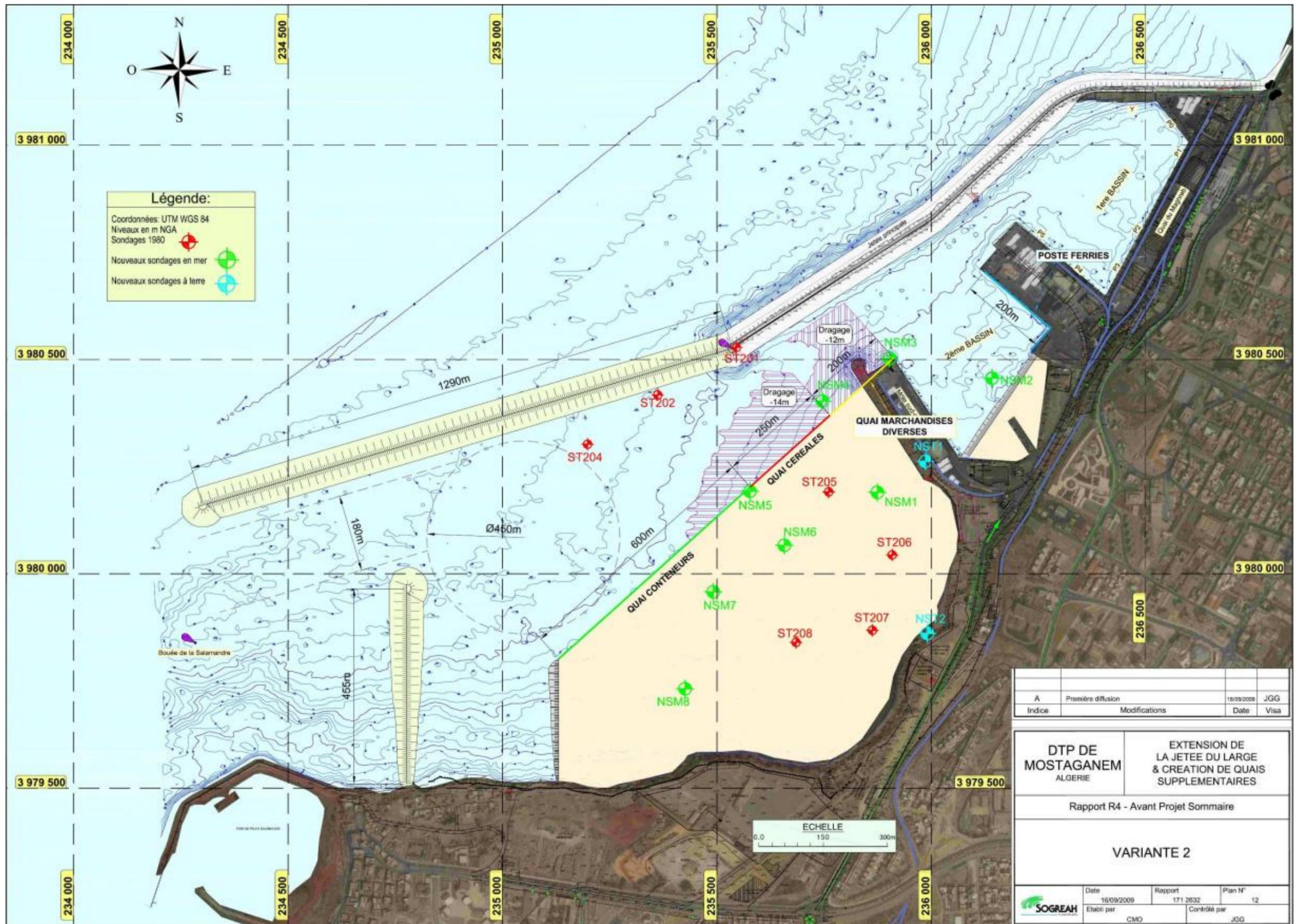
WANG James J et OLIVIER Daniel. *La gouvernance des ports et la relation ville-port en chine* (en ligne). Disponible sur : ⟨http://afitl.ish-lyon.cnrs.fr/tl_files/documents/CST/N44/WangOliv.pdf⟩. (Consulté le 15/12/2016).



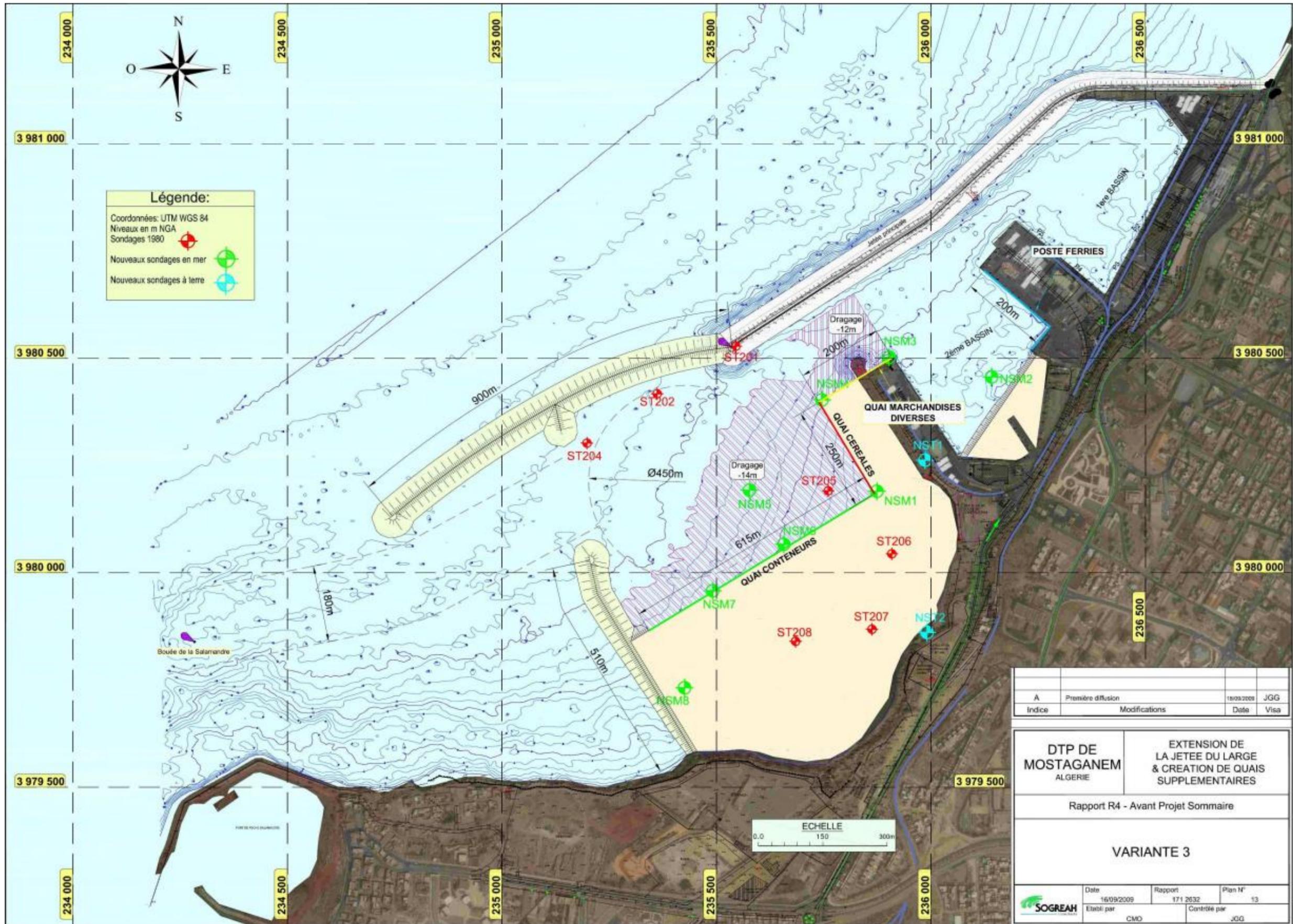
Annexe



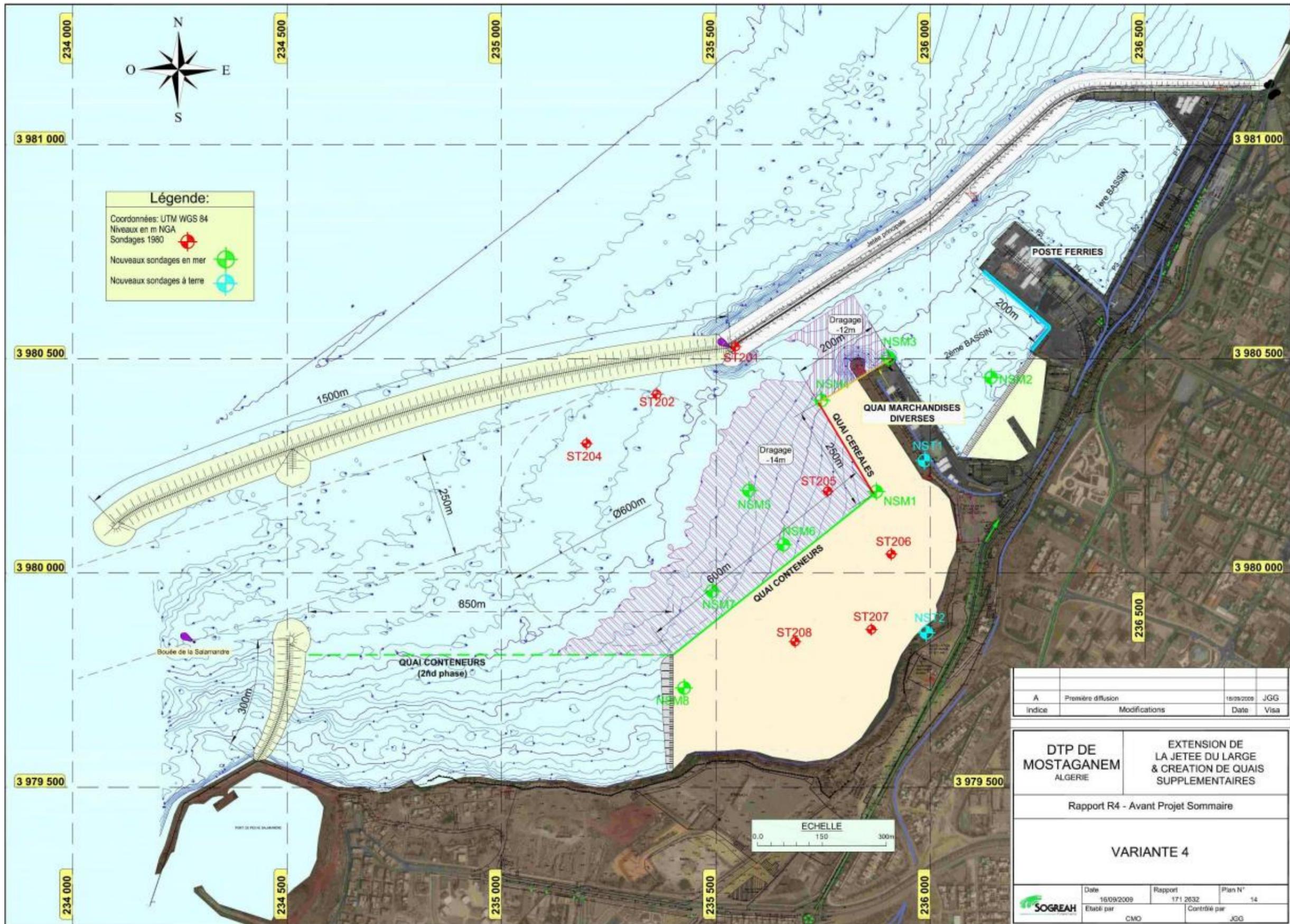
Annexe 01: Variante 1 de l'extension du port (non retenu)



Annexe 02: Variante 2 de l'extension du port (non retenu)

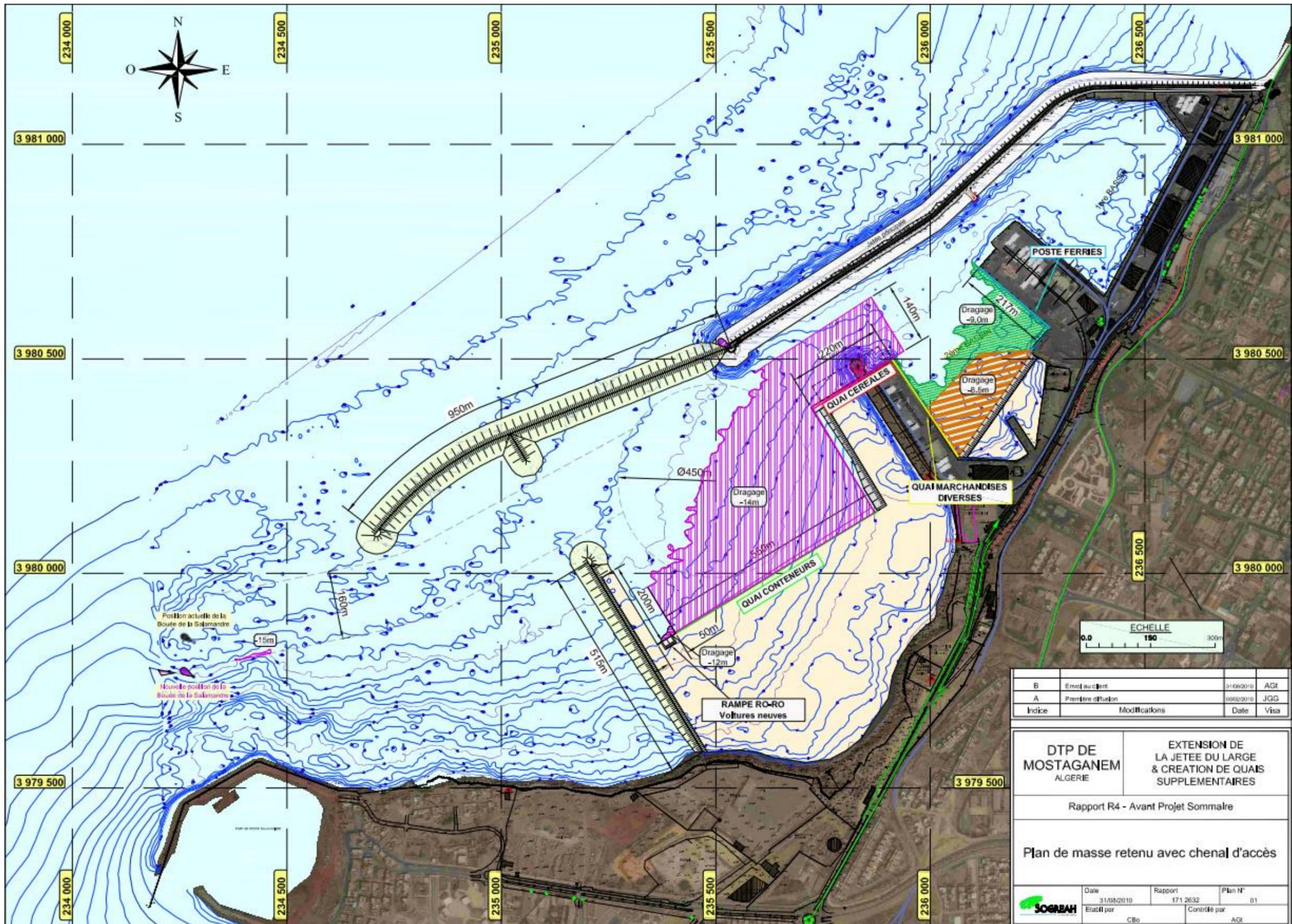


Annexe 03: Variante 3 de l'extension du port (non retenu)

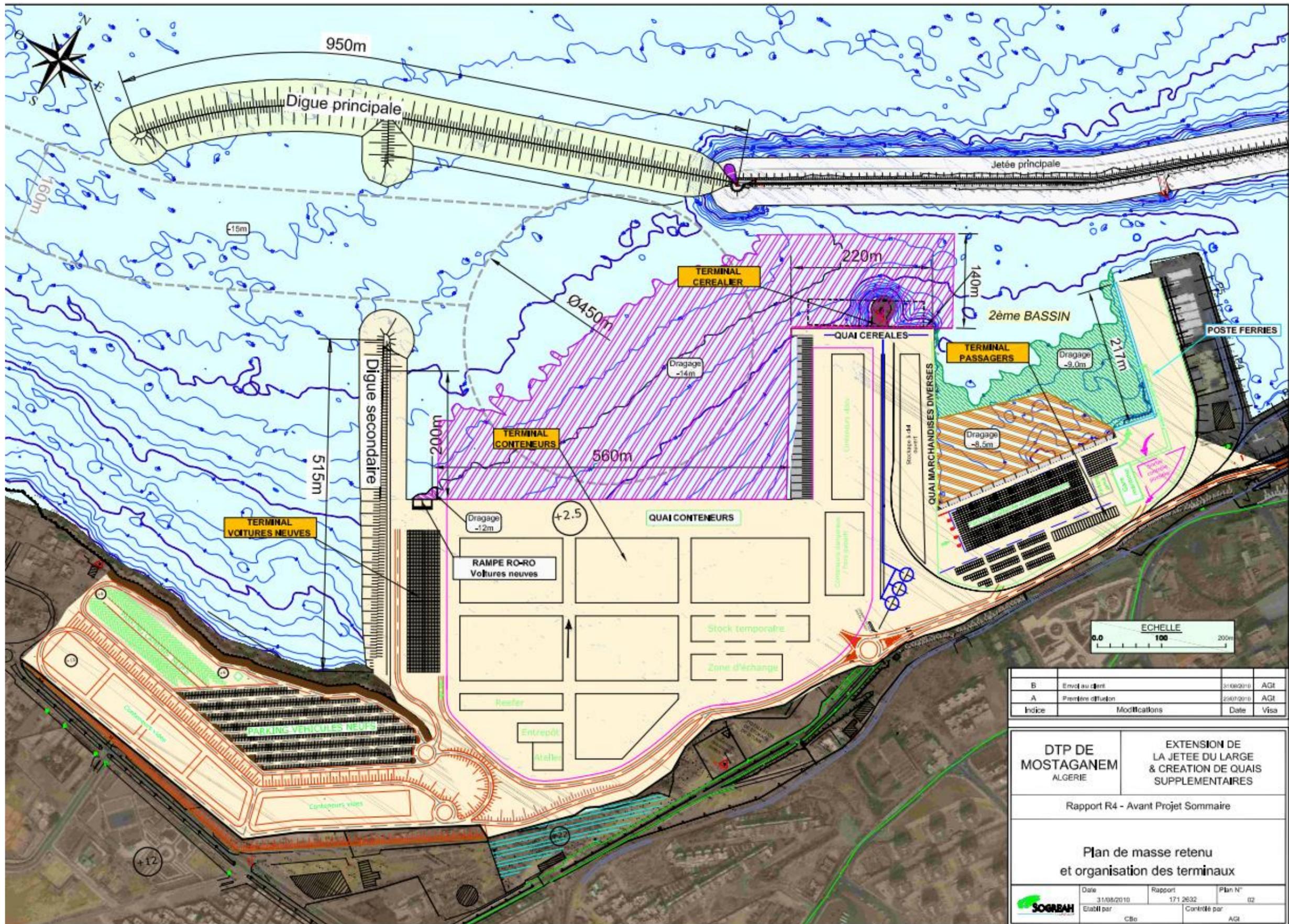


A	Première diffusion	18/09/2009	JGG
Indice	Modifications	Date	Visa
DTP DE MOSTAGANEM ALGERIE		EXTENSION DE LA JETEE DU LARGE & CREATION DE QUAIS SUPPLEMENTAIRES	
Rapport R4 - Avant Projet Sommaire			
VARIANTE 4			
Date	Rapport	Plan N°	
18/09/2009	171 2632	14	
Établi par		Contrôlé par	
CMO		JGG	

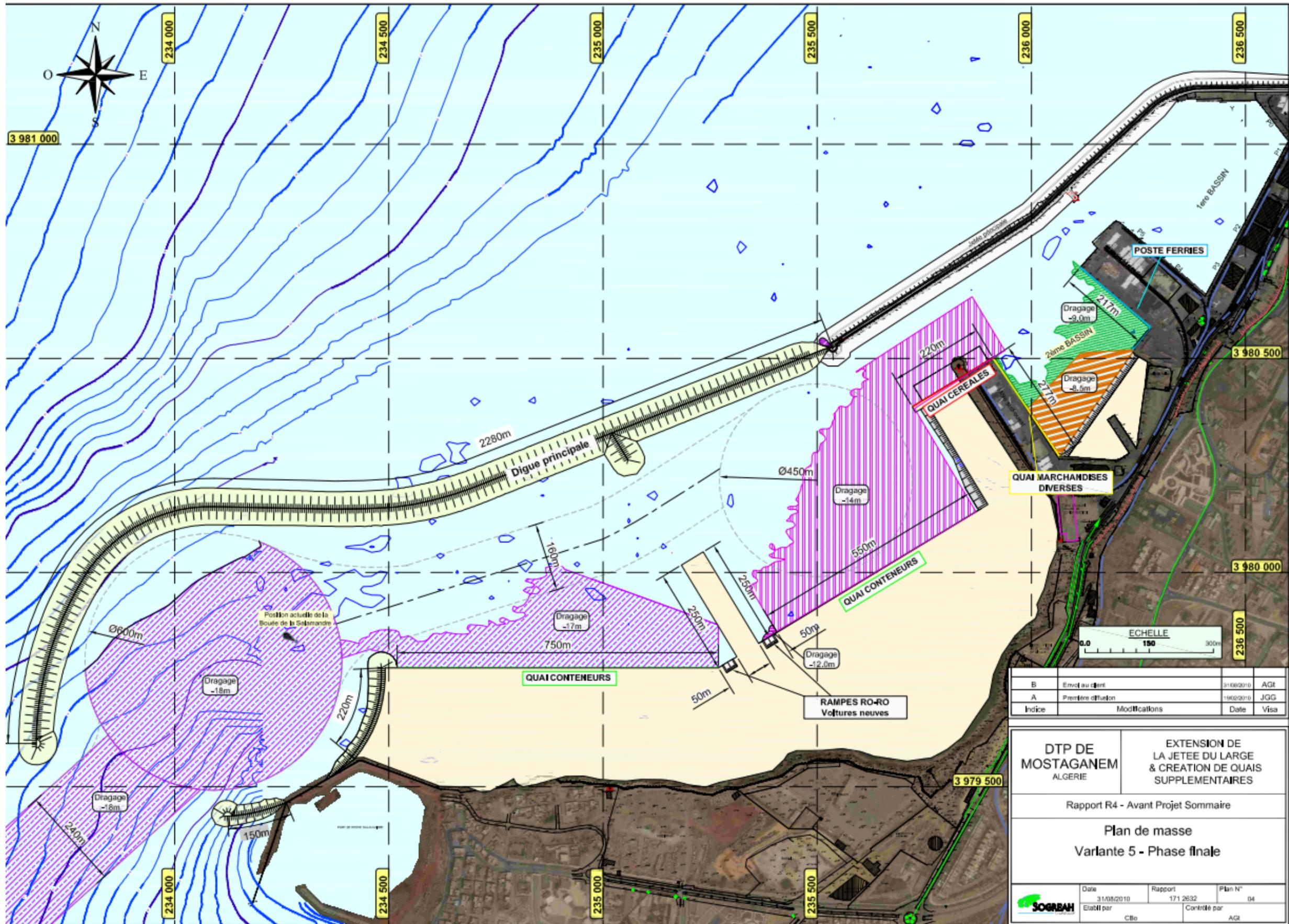
Annexe 04: Variante 4 de l'extension du port (non retenu)



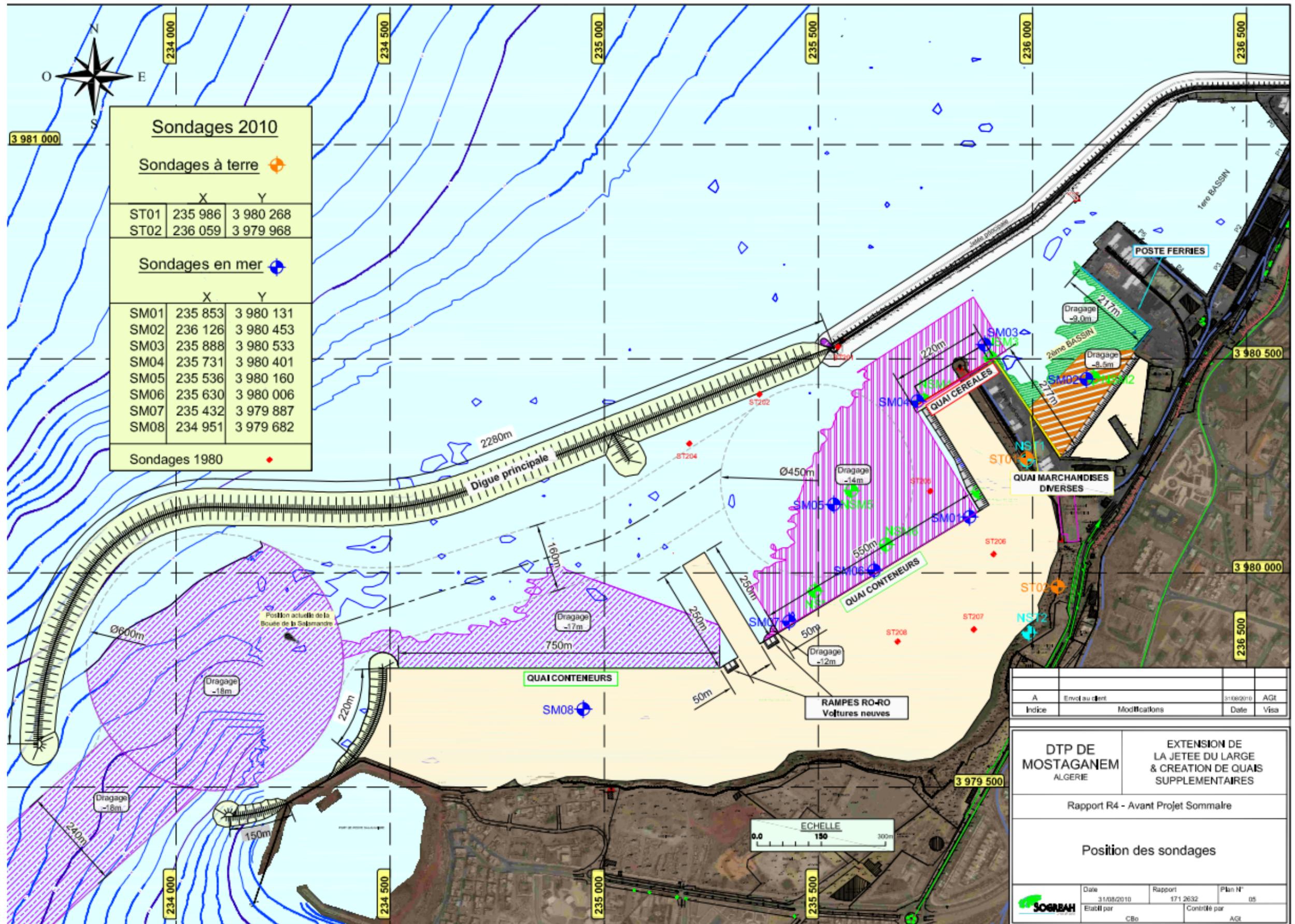
Annexe 03: Variante 5 de l'extension du port (retenu)



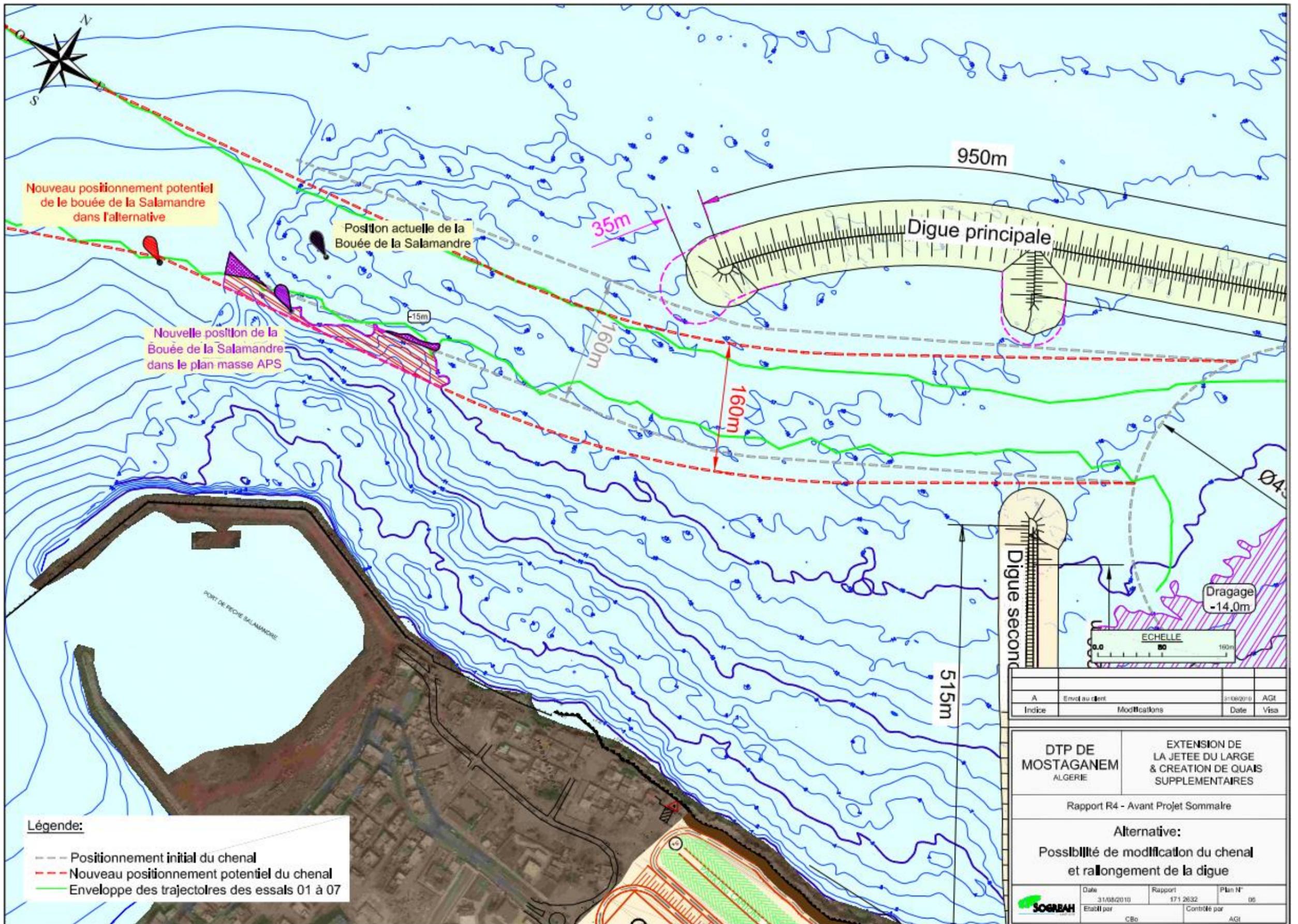
Annexe 06: Plan du 3eme bassin (variante retenu)



Annexe 07: Plan du 3eme et 4eme bassins (variante retenu)



Annexe 08: Plan du 3eme et 4eme bassins avec le sondage



Annexe 09: Le chenal d'accès

Objet	Port actuel	Port à l'issue du lot 3
Chenal d'accès	100m à -11m NGA	160m à -15m NGA
Cercle d'évitage maximal	$\emptyset_{\text{évitage}} = 250 \text{ m}$	$\emptyset_{\text{évitage}} = 440 \text{ m}$
Surface totale des bassins	30 ha	54 ha
Linéaire de quais commerciaux	1300 ml avec entre 8 et 9 m de tirant d'eau	2330 ml avec jusqu'à 14 m de tirant d'eau
Surface des terre-pleins	20 ha	45 ha
Longueur de digues de protection	1900 ml	3400 ml

Annexe 10: Tableau de comparaison entre port actuel et port après l'extension