



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



N° d'ordre : M ...../GE/2016

## MEMOIRE DE FIN D'ETUDE DE MASTER ACADEMIQUE

**Filière : Architecture**

**Spécialité : Habitat et projet urbain**

### *Thème*

**LE ROLE DU PORT DANS LA CREATION D'UNE VALEUR AJOUTEE A  
L'URBAIN MOSTAGANEMOIS**

**Présenté par :**

1. **KREDOUDA Mohamed**
2. **TAZIR Mohamed**

*Soutenu le :30/ 05 / 2016 devant le jury composé de :*

Président : Mr.GOUAICH Yacine

Examineur : Mme. BENHEBA

Mr DOUIDI Mehdi

Encadreur : Mr .BENSELLA Kada

**Année Universitaire : 2015 / 2016**

## **Approche introductive**

1. Résumé
2. Prélude
3. Les éléments de paradigme
4. Problématique
5. L'objet d'étude
  - 5.1. Le choix du site et du thème
  - 5.2. Les objectifs
6. Structure du travail

### **Partie 01 : Approche contextuelle**

#### **➤ chapitre01 : La ville portuaire, définitions et typologies.**

1. introduction générales
2. La Définition de la ville portuaire
3. Evolution du rapport ville port
4. Le clivage ville/port
5. La réconciliation entre la ville et le port
6. Ville et port, nouvelles relations spatiales et fonctionnelles

#### **➤ Chapitre02 : Lecture Analytique**

1. Aperçu historique de la ville de Mostaganem
2. La situation du fragment
3. lecture sur le plan horizontale de la baie marine
4. l'évolution de la zone portuaire
5. analyse paysagère

#### **➤ Synthèse**

---

## **Sommaire :**

---

### **Partie 02 : Approche thématique**

#### ➤ **Chapitre 01 : Les Exemples**

1. Le Havre- ville ouverte sur la mer
2. Le projet Euro-méditerranéen de Marseille
3. Projet urbain- marina de Casablanca

#### ➤ **Synthés**

#### ➤ **Chapitre02 : Approche Conceptuelle**

1. Introduction
2. les stratégies de redéveloppement des espaces de liaison ville-port
3. le contexte urbain
4. la sémiotique urbaine

### **Partie 03: Composition, forme et projet urbain**

#### ➤ **Chapitre 01 : La programmation Urbain**

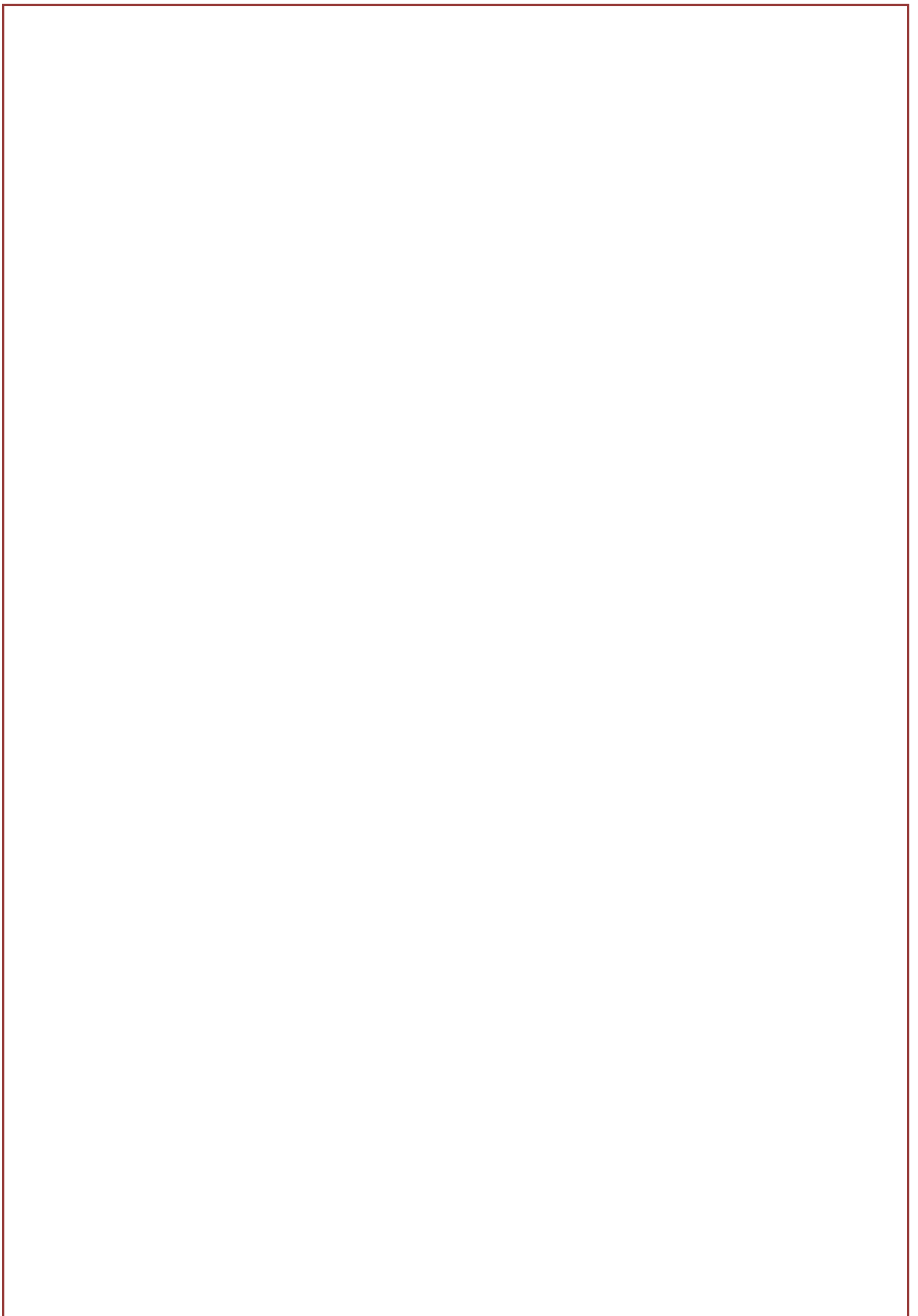
1. La Planification Urbaine
2. Objectifs
3. Le programme

#### ➤ **Chapitre 02 : Approche Urbain**

1. Introduction
2. Niveaux d'invention et éléments constitues
3. Existence du tracé
4. Mode de composé : principe de composition et axes de projection
5. La conception de l'espace urbain
6. La maille urbaine : parcours
7. La mise en scène cinégraphique et lecture paysagère
8. Les espaces publics : enjeux de sociabilité

### ➤ **Chapitre 03 : Approche Architecturale**

1. Introduction
2. Les fonctions
3. caractéristiques architecturales
  - 3.1 « l'imaginaire du lieu » / une vision des singularités
  - 3.2: le contexte local comme facteur déterminant? / Le lieu détermine la démarche interstitielle
  - 3.4 territorialisation du projet entre l'attractif et le ludique dans l'ilotage
  - 3.5 impacts sur les publics : « nouveaux lieux, nouveaux liens »
4. l'esthétique
5. l'irrégularité : le plan « agglutine »
6. le bio mimétisme
7. **Annexes.**
8. **Bibliographie**



Depuis les années 50, les villes portuaires nord-américaines se sont engagées dans l'opération « *water fronts revitalisations* » de réaménagement de leurs fronts d'eau, à la suite de la délocalisation des anciens sites portuaires jugés inaptes et insuffisant par les tirants d'eau et les surfaces limitées qu'ils offrent face aux nouvelles exigences du « *gigantisme naval* » qui repose principalement sur *la conteneurisation*, *le transport en vrac* (solide et notamment liquide pour le gaz et le pétrole) et *le volume d'échange* en expansion sous l'ère de la « mondialisation ». Egalement appelé « *la recomposition ville-port* », le *clivage* enclenché par la révolution industrielle, naguère, considéré comme un effet pervers qui dégrade la ville portuaire, accuse un décalage diachronique en beaucoup de villes émergentes qui continuent à vivre le paradoxe ville/port en l'occurrence la ville de Mostaganem.

Cette fragmentation indicative d'une figure de séparation, représentation d'une image critique d'équilibre de rapport de l'interface ville/port limite la richesse en accumulation de valeur ajoutée à enjeux purement économique en mono-fonctionnalité portuaire. Antonyme de nature dans les temps modernes, l'activité portuaire et l'activité urbaine ne cohabitent plus en juxtaposition sur le même territoire, le port est considéré comme une source de nuisances, de risques majeurs et de pollution qui nuit à la qualité de vie de la ville. Désormais, la perniciosité préconise le déclassement du parasite et la promotion de l'espace au rang d'une figure de subversion et de modernisation qualitative du mode de vie à travers la promotion de l'homme lui-même, à travers la restitution à son quotidien le déploiement de la nature dans l'effervescence de son environnement artificiel.

« *Ouvrons la fenêtre et enfermons dans son intérieur le milieu où elle vit* » a dit Berlage. Toute est une question de figure et de présence, la perméabilité se trouve donc au centre d'une gratification des milieux naturels et en premier lieu l'eau. Le remodelage du clivage ville/port sera-t-il plausible et vraisemblable pour la baie marine de Mostaganem à l'image des autres villes portuaires qui lui ont précédé? Aujourd'hui et plus que jamais Mostaganem « *rêve* », face aux ambitions de cette métropole inachevée (SAFAR-ZITOUN M. 2001) et les problèmes qu'elle vit, la recomposition ville-port demeure comme l'opportunité ultime pour « sa montée en gamme », en « *water front* » à l'instar de Lisbonne, Marseille, Dunkerque, Hambourg, havre etc... La présente recherche plaide pour la reconquête de l'eau dans ville, de la ville verte et de la nostalgie à un urbain sans échappements. Mostaganem donc, pourra-t-elle relever le défi.

**Mots clés :** Port – clivage – valeur ajoutée - water front – figure - représentation.

## 1. PRELUDE :

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

L'eau est indispensable à l'existence, au développement et la vie de l'homme. De sa conception à la réalisation de ses activités comme l'industrie ou l'agriculture, l'homme a besoin de l'eau. Elle est une ressource si vitale qu'elle semble banale, mais sans elle, l'homme disparaîtrait. L'eau est une ressource indispensable à l'existence de l'homme. Il s'attache au point où il y habite. La psychanalyse junguienne fait de l'eau un miroir de l'âme, mélange d'eaux putrides, de flots dévastateurs, de torrents, de rivières majestueuses, avec des cours inexplorés et des mers infinies. Le professeur Jacques Bethemont, professeur français de géographie, aussi spécialiste de l'eau, considère par exemple que l'eau absorbe l'homme et la femme en un tout. Un océan empli de la possibilité de vie et dont jaillit l'immortalité.

Une ville construite sur l'eau offre un charme indéniable qui la rend unique. Venise est la référence absolue, si bien qu'elle se décline dans le monde entier et l'on parle sur chaque continent de la Venise de... D'Amsterdam à Saint-Pétersbourg, de Recife à Suzhou, la méditerranée est l'étendue la plus enviée où les villes flottent et enjambent les rivages en amour nostalgique et narcissique où Echo se manifeste sous plusieurs signes : vagues, horizons, faunes, flores, plages, etc... la ville flottante est l'une des figures architecturale et urbaine aubaine à un mode de vie plus romantique que classique. Ses formes ont jailli du camp militaire à la cité radieuse. Souvent réduite aux aléas d'une toponymie réductrice du port, qui prend la part du lion quant à la gouvernance ralliée à la mer, hélas.

Ces dernières années, les villes portuaires deviennent un sujet d'importance particulière chez les géographes, les urbanistes, les économistes et les historiens (DUCRUET, C. 2004). Par leurs importances et complexités, villes et ports « entretiennent des relations

*parmi les plus complexes, les plus diversifiées et les plus déterminantes que l'urbanisme contemporain ait à traiter» (PRELORENZO Claude. 2010). Ces relations qui parfois convergent ou à l'inverse s'opposent engagent des enjeux d'ordre régional voir international.*

Immédiatement baptisé points de passage des échanges internationaux, les ports contribuent à l'essor du commerce international et au développement économique des nations ; et de ce fait s'accaparent par contumace la mission d'embellissement de la baie maritime, une mission souvent sursise aux activités lucratives de transport, d'emploi, d'industrie, de monnaie et de politique. Mais, au-delà de ces fonctions, les ports sont de véritables plaques tournantes qui impriment leur dynamisme à tous les secteurs d'activités économiques de leur pays et de l'hinterland.

Depuis la moitié du XXe siècle, les rapports entre ville et port ont changé. De profondes mutations, de nature technologique mais exerçant des déséquilibres économiques et spatiaux, ont achevé un processus de désorganisation du système ville-port originel déjà entamé par deux siècles d'industrialisation, aboutissant ainsi à une véritable coupure tant visuelle que psychologique entre la ville et le port. On assiste en effet la plupart du temps à une délocalisation de tout ou partie des activités portuaires à l'extérieur de la ville, engendrant non seulement des espaces en déshérence au cœur de la ville, mais également des effets d'entraînement négatifs sur l'économie et le dynamisme social de la ville. Aujourd'hui et depuis déjà quelques décennies selon les pays, les espaces à l'interface ville/port constituent des territoires à recomposer.

Chose dite, les villes algériennes portuaires en souffrent énormément de ce gouffre et exposent une soif attisée de nouvelles visions quant à l'avenir de leurs ports. Les baies maritimes se disputent le balcon de 1600 km, et se démarquent par les richesses qu'elles peuvent accumuler à travers une territorialisation sans merci pour s'accaparer le rôle de leader incontesté sur ce balcon. La gouvernance urbaine s'affiche dès lors, très délicate face au défi constructive et visionnaire, plus encore envers la sensibilité de l'environnement naturel et culturel ; les ingrédients d'un nouvel urbanisme de ces cites portuaires, les instruments urbanistiques disponibles obsolètes dans le fond plus que dans la forme, un urbanisme de valorisation se traduit donc à travers l'alternative du projet urbain en actions durables et ambitieuses pour la réconciliation de la ville et ses habitants avec la mer et son histoire.

## 2. LES ELEMENTS PARADIGMATIQUES:

« *Le catalogue des formes est infinies : aussi longtemps que chaque forme n'aura pas trouvé sa ville de nouvelles villes continueront à naître ; la ou les formes épuisent leurs variations et se défont. Commence la fin de la ville* ». Italo Calvino. Les villes invisibles

Dans l'antiquité, forma est la beauté à visage féminin. Ce n'est que lentement à partir de la renaissance que la *Forme* au sens moderne émerge de forma sans que l'antique façon de considérer la ville comme une femme soit entièrement oubliée et jusqu'à notre époque pourtant dominée par une vision technique. Mais cette émergence moderne de la forme pose certains problèmes.

Que veut être une ville ? De quel point de vue se place-t-on pour s'identifier à une figure urbaine ? La forme urbaine réduite à des définitions de murailles, de bâti ou encore de réseau viaire ; est une vision absolument réductrice et non rationnelle. Défier la forme d'une serait comme se demander ce que l'on doit connaître d'une ville pour la comprendre ou la parcourir, la regarder, l'aimer en partie ..... Un certain va-et-vient entre personnification de la ville et son traitement en tant que pur objet spatial reste qu'on le veuille ou non, une caractéristique essentielle de notre attitude envers la ville.

**La composition urbaine** doit donc être considérée comme une tentative technique d'assumer les pluralités, les complexités, les contradictions découlant des déferlantes démontions du programme. Dans tout projet, il arrive que des figures différentes, or ces **figures spatiales** doivent coexister dans un seul objet, dans un seul espace, dans un seul lieu. La composition a pour objectif de trouver les arrangements formels qui concilient les figures particulières ; ces figures particulières peuvent être issues d'une côté de types liés à l'usage, de modèles auxquels on veut se référer, de l'autre être théoriquement induites de circonstances particulière du contexte du site.

Depuis quelques années, et à la suite des développements de **la sémiologie** en général. Certains chercheurs ont été amenés à s'intéresser aux substantifs **d'espace, de lieux, et même d'urbain**. **La sémiologie urbaine** est apparue pour la première fois dans l'anthologie de textes sur la ville réunies par **Françoise CHOAY**, l'urbanisme, utopies et réalités (seuil, 1965) ; depuis, toutefois très peu de travaux ont été publiés sous cette rubrique, une méthodologie

suffisamment consistante, tenant compte à la fois du souci et du symbolique, n'ayant pu encore être établie.

Toutes fois, les recherches épistémologiques contemporaines tendent vers la paraitre et le manifeste architectural de la forme à travers la promotion de la perméabilité et des présences singulières chargées de valeurs et de significations. Le recours au monde naturel, s'affiche comme l'*archétype* le plus convoitise de citoyens modernes ; les lieux sont dès lors des contenants de milieux naturels : « *Ouvrons la figure comme une fenêtre et laissons entrer à son intérieur le milieu où elle vit* », là, c'est un renversement de situation où l'artifice et l'artificiel semble prendre le dessus sur le naturel et cherche avant tout à le préserver, puis à l'adopter et enfin à le transformer. Cette alternative d'intérioriser l'extérieur et d'extérioriser l'intérieur métamorphose les manières d'habiter traditionnelles en représentations phénoménologique mettant du naturel l'âme contenue par la forme architecturale.

### 3. PROBLEMATIQUE :

A l'aube des années 50, les anciens ports jugés inaptes et caducs étaient délocalisés au profit de nouveaux sites suburbains et en mer profonde afin de mieux répondre aux nouvelles exigences portuaires du gigantisme naval, cette délocalisation a engendré un délaissement des anciens sites portuaires, fort d'atout (en plein front de mer et en plein centre-ville) cela a enclenché un mouvement de réaménagement des anciens ports au profit d'une recomposition ville-port, un phénomène baptisé water fronts revitalisations. Entamé par les villes nord-américaines, ce mouvement sera vite propagé dans le temps et dans l'espace pour le reste des villes portuaires dans le monde.

A l'instar des villes côtières algériennes, Mostaganem ville millénaire, offre l'un des plus beaux paysages du bassin méditerranéen, riche et variée par son relief naturel et balnéaire incrustés, innocents par leurs caractères où l'artificiel n'a pas encore envahie leur milieu. Souvent soumises à des épreuves d'appropriation et d'agencement aux périmètres urbains, les spéculations ne se relèvent pas aux désirs et aux songes des citadins cherchant esquives de leurs quotidiens accablant à travers des nostalgies et moyens rudimentaires, privés d'un paysage aussi agréable que peut développer un port enfermé sur lui-même.

Le port de Mostaganem n'échappe pas à la dualité intrinsèque conflictuelle avec une singularité locale que nous essayons de dépoussiérer tout en restant dans une logique globale, puisque l'élément réunificateur des villes portuaires est sans équivoque la mer. L'eau a des

incidences directes et indirectes sur l'aménagement et la composition de l'espace littoral, ainsi qu'un élément fort d'identité urbaine. Beaucoup d'investigateurs pointent le doigt sur l'échec et l'absence de vision globalisante *en amont* et souvent se sont les acteurs sociaux qui s'inflige et se supplicient la harde sanction d'être responsable du clivage. D'autres, remettent en cause l'usage qui ne peut créer des valeurs ajoutées.

Comment conjuguer la ville avec le port dans la création d'une valeur ajoutée à l'urbain Mostaganemois ?

#### 4. L'OBJECTIF D'ETUDE

##### CHOIX DE SITE ET LE CHOIX DU THEME :

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

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

La zone d'intervention présent une jonction entre le port et la ville et la zone d'exposition touristique et maritime (le port – salamandre).

L'eau a toujours formé une source identitaire pour les villes portuaires. Les priver de cette source, comme le clivage l'a fait, c'est les déraciner de leurs identités. La nouvelle nature du port non seulement lui coupe tout lien avec la ville, mais aussi lui fait subir l'effet de '« la dé maritimisation » des villes portuaires' (HAYUTH. Y. 1988). Ainsi elle perd tous contacts avec son front d'eau ce qui la dévalorise sur le plan urbanistique, social et même culturel, en laissant un vide identitaire flagrant exprimé par une crise d'identité de ces villes qui ne trouvent plus leur vraie vocation, mis à part une appellation héritée et répliquée au fil du temps « ville portuaire ».

Les ruptures spatiaux-fonctionnelles et cette ségrégation entre ville et port auront des répercussions négatives sur l'ensemble ville et port qui ne cohabitent plus à cause du contraste entre les deux natures de leurs activités.

## 5. OBJECTIF :

L'objectif espéré par cette l'intervention sur la zone portuaire de Mostaganem on est essayé a engagé la reconquête et la régénération urbaine de son interface avec le port, à l'instar de toutes les villes portuaires du monde (Barcelone, Bilbao, Londres, Liverpool, Sydney, Marseille) afin d'y développer de nouvelles fonctions résidentielles et économiques à valeur ajoutée et surtout d'améliorer le cadre de vie des habitants et salariés et de valoriser ainsi l'image de ce territoire, et par-delà, de l'ensemble de la commune.

## 6. STRUCTURE DE TRAVAIL :

Ce travail se devise en trois parties

- I. Première partie : approche contextuelle :
  - La ville portuaire, définitions et typologies.
  - Lecture analytique
- II. Deuxième partie : approche thématique :
  - Les exemples thématiques
  - Conceptualisation
- III. Troisième partie : le projet trois chapitre :
  - Programmation urbain
  - Approche urbain
  - Approche architecturale
- IV. Bibliographie
- V. Annexes

## INTRODUCTION GENERALES

### I : LE RENOUVELLEMENT URBAIN :

La ville est un territoire en mutation permanente. Toutefois, à certains moments, certains espaces urbains sont engagés dans des processus de transformation plus soutenus. La ville en transformation, en particulier la ville-portuaire avec son interface, constitue un terrain d'investigation privilégié pour la recherche urbaine afin de trouver les paramètres permettant de définir la stratégie de renouvellement urbain la plus adaptée, selon le contexte et les données de chaque ville.

Actuellement, les villes sont devenues trop complexes pour qu'on leur applique des principes d'aménagement fondés sur une réflexion théorique déconnectée de la réalité, actuellement c'est la matière même de l'urbain existant qui est au centre des débats.

En effet, les opérations du renouvellement urbain agissent sur le contenant par des opérations de restructuration, réhabilitation, rénovation, requalification physiques et environnementales, également par des opérations touchant le contenu par des reconversions et substitutions fonctionnelles et ou recomposition sociale.

Le renouvellement urbain concerne, une politique plus générale, englobant tout l'espace d'une ville ou d'une agglomération, dont l'objectif est de résoudre, dans une optique de développement durable, les problèmes des différents quartiers de la ville, qu'ils relèvent ou non de la crise d'une activité ou d'une fonction urbaine, ces problèmes et les dysfonctionnements des quartiers et leurs territoires à enjeux peuvent être définis et déterminés avec l'analyse du territoire et la connaissance de toutes ses données et ce avec l'application du diagnostic partagé, qui permet aussi la reconnaissance du système d'acteurs intervenants sur ces territoires.

Le renouvellement urbain dans une perspective du développement durable impose la coopération de l'ensemble des acteurs ainsi que la mixité urbaine dans toutes ses dimensions: fonctionnelle, sociale, culturelle et économique, pour offrir la qualité de vie pour tous, un des principes du développement durable l'équité social.

Le phénomène du renouvellement urbain peut prendre ainsi des formes diffuses : transformation des immeubles, réhabilités ou remplacés après avoir été détruits.

Mais il peut également prendre la forme de projets urbains de restructuration portant sur des quartiers entiers.

## I.2 APERÇU RETROSPECTIF SUR LE DEVELOPPEMENT DES VILLES PORTUAIRES :

### DEFINITION DE LA VILLE PORTUAIRE :

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

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

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

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

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

La figure 2 proposée par C. Ducruet permet de synthétiser les différentes typologies des villes portuaires. Selon le même auteur, les deux grandes orientations des villes portuaires (fonction urbaine, fonction portuaire) se combinent de façon variable, chacune pouvant être interprétée en termes d'emplois, de Consommation d'espace, d'importance économique.

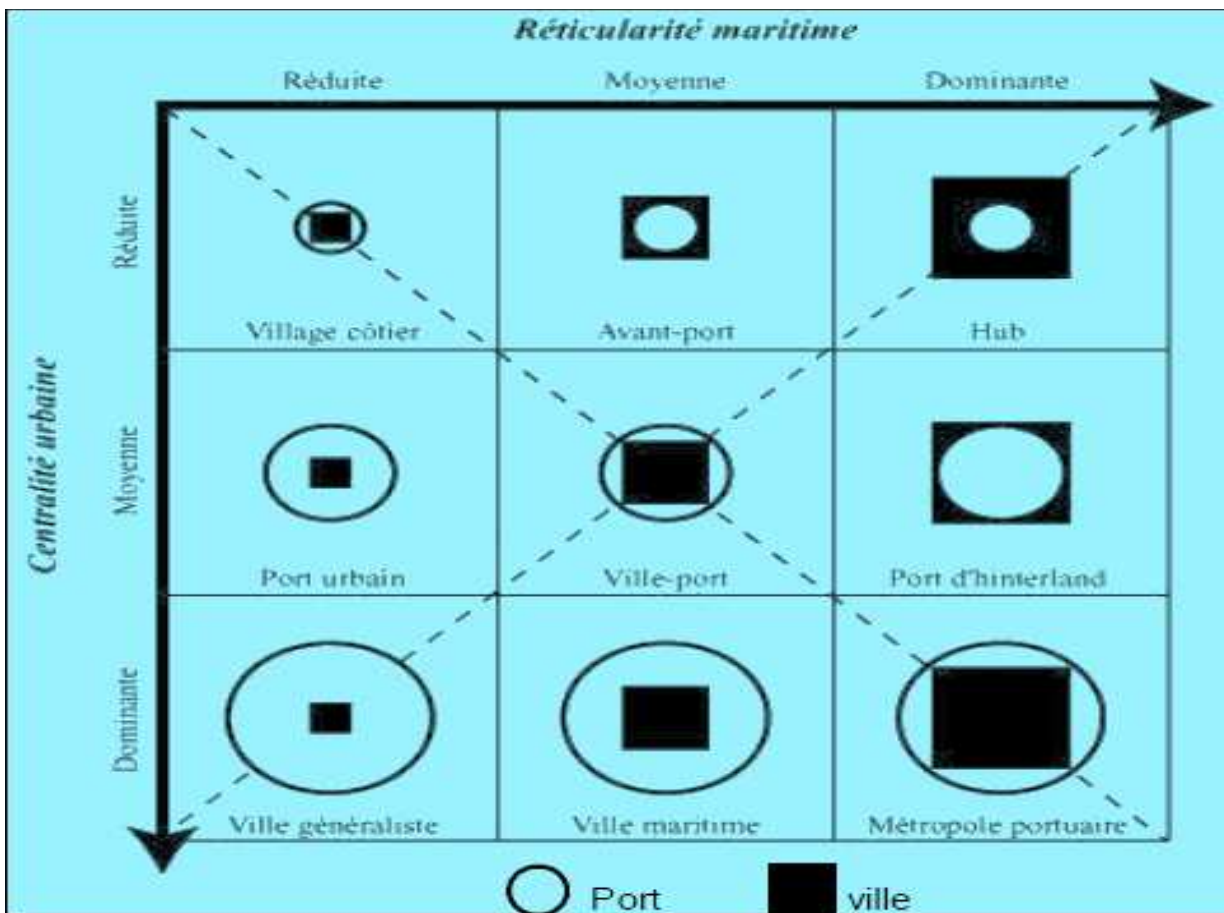


Figure 2 : Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires

(César Ducruet, typologie mondiale des relations ville-port p 4)

La seconde, du hub<sup>1</sup> à la ville globale, montre une opposition de fond entre la domination des fonctions de nœud et celle des autres fonctions (industrie, tertiaire). Les autres configurations (port régional, port urbain, d’hinterland<sup>2</sup> et métropole maritime) correspondent à des variantes où, à chaque fois, le poids respectif des fonctions est déséquilibré.

Une ville portuaire associe trois éléments :

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

<sup>1</sup> **Le hub** : terme emprunté à la mécanique motocycliste (Hub and spoke). Le Hub est un port de transbordement à partir duquel on dessert les ports secondaires.

<sup>2</sup> **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 »).

### I.3 EVOLUTION DU RAPPORT VILLE PORT :

Dans les économies préindustrielles, les activités portuaires sont nées dans des communautés côtières qui se livraient à la pêche, au commerce maritime et à la guerre navale. Ces petits ports avaient chacun leur vie propre, qui s'organisait et se hiérarchisaient en grande partie parallèlement à l'évolution des marchés.

Pour ces communautés, les activités maritimes et portuaires furent non seulement une des principales sources de richesse et d'emploi, mais encore un des principaux moteurs de progrès. Les rapports de la population avec la mer stimulèrent d'importantes activités – construction navale, conserve de poissons, bases navales, commerce, presse spécialisée, activités artistiques, etc.

Armateurs, négociants, marins et dockers constituaient la population des villes portuaires. Dans bien des cas, les liens de ces villes avec la mer devinrent si étroits qu'elles prirent pour emblèmes des symboles maritimes et que les images qui les représentaient (gravures, dessins, peintures) montraient presque toujours leur façade portuaire. Ainsi, si le port se définit au regard de sa situation, de ses fonctions et de ses infrastructures, son existence tient en grande partie aux liens qui l'unissent aux populations adjacentes.

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

Du point de vue économique, le port constituait l'axe de la vie et de l'activité de la ville, notamment parce qu'il créait directement un grand nombre d'emplois pour ses habitants. Marins, armateurs, dockers, commerçants, pêcheurs, militaires, charpentiers ce sont les professions les plus répandues dans les ports préindustriels vivant des ressources de la mer. du point de vue spatial, port et ville se touchaient et s'imbriquaient, Il n'y avait pas de frontières précises et activités productives, commerciales et portuaires coexistaient aux mêmes endroits. Les rares infrastructures construites pour faciliter la navigation étaient soit intégrées dans l'enceinte urbaine, soit installées à l'extérieur. Ainsi, le port constituait dans bien des cas le moteur du développement physique de la ville, influant sur sa physionomie et sur son tissu.

Depuis la moitié du XX<sup>e</sup> siècle, les rapports entre ville et port ont changé, de profondes mutations, de nature technologique exerçant des déséquilibres économiques et spatiaux, ont achevé un processus de désorganisation du système ville-port originel déjà entamé par deux siècles d'industrialisation, aboutissant ainsi à une véritable coupure tant visuelle que psychologique entre la ville et le port. En effet, la plupart des travaux sur les relations entre ports et villes portuaires soulignent la dissociation spatiale et fonctionnelle contemporaine.

### I.3.1 LE CLIVAGE VILLE/PORT :

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

Le port primitif était entièrement intégré dans la cité marchande ; et son activité, pourtant limitée à l'époque aux échanges de marchandises, lui conférait un rôle essentiel, celui d'être le pivot de toute la dynamique urbaine qui se déclenche aussitôt qu'un port est en fonctionnement. Depuis la moitié du XX<sup>e</sup> siècle, les rapports entre ville et port ont changé, en effet, d'une part, sous l'effet du gigantisme naval et de l'étrécissement des sites dans lesquels sont abrités les ports, leur maintien dans la ville devient de plus en plus problématique et d'autre part, la ville de son côté ne cesse de se développer et de redéfinir ses espaces en appréhendant de nouvelles pratiques urbaines, notamment le rapprochement de la mer. L'unité des deux entités – ville et port- n'a donc pu perdurer dans le temps.

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

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

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

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

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

1. Délocalisation subie, irréversible suivie de la formation de friches portuaires, industrielles, pour des raisons longues et imprévisibles, gangnant de proche en proche les quartiers avoisinants.

2. Découplage subi mais suivi dans un délai généralement de l'ordre d'une décennie – nécessaire à la détermination des choix et au montage des opérations, du démarrage à la reconversion, la conséquence en est toujours la formation de friches vouées à des affectations temporaires plus ou moins sauvages.

3. Assez rarement la délocalisation des activités portuaires est suivie d'une réaffectation rapide, oblitérant pratiquement la séquence de friches.

Cela suppose soit un arrière-plan d'aménagement par la collectivité locale, soit une pression foncière latente.

4. Dans certaines métropoles particulièrement dynamiques, le déclassement des équipements, la fermeture des entreprises sont anticipés, organisés en vue d'une réorganisation et d'une reconstruction des espaces délaissés.

Dès lors, il n'y a pratiquement pas de séquences de friches, sauf aléas de la conjoncture économique qui peut ralentir les programmations de reconquête des waters fronts.

5. Un grand acte médiatique peut aussi déclencher un processus volontaire de réaffectation plus ou moins totale des espaces portuaires même encore partiellement utilisés, mais condamnés à terme.

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

<b>Phasage</b>	<b>Relation ville/port</b>	<b>Déterminants technologiques</b>
<b>Phase I</b> Pré industrielle Avant le XIXème	Ville et port sont imbriqués, avec faible spécialisation fonctionnelle du territoire	Navigation à voile, navires en bois
<b>Phase II</b> Industrielle XIXème et début	Ville et port sont juxtaposés Très forte spécialisation de l'espace portuaire	Navire en métal combustible: charbon machine à vapeur

XXème siècle	coupure totale entre ville et eau	chemin de fer
Phase III Post industrielle A (années 1970-1980)	Suburbanisation de la population et de certaines activités portuaires. Désurbanisation, formation de friches, expériences de reconversion. séparation du port et de la ville.	Gigantisme des navires combustible pétrolier transport routier
Phase IV Post industrielle B (années 1990-2000)	Esquisses de réurbanisation. mutation fonctionnelle généralisée des waterfronts.	Economie de l'information et de la communication Temps libre Culturel

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

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

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

La concentration de la quasi-totalité des activités de manutention et des investissements sur de nouveaux sites éloignés se traduit logiquement par un certain effacement portuaire au sein de la ville ; Les anciennes installations vont être pour la plupart peu à peu négligées voire délaissées. Selon E.Boubacha, le port traditionnel se transforme en centre logistique et en plate-forme multimodale qui est le fruit des exigences des activités de production répondant au système des flux tendus, cette exigence explique donc aussi l'éloignement de la ville ; « le port et la ville deviennent des entités de plus en plus distinctes voire distantes ».

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

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

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

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

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

### 1.3.2 LA RECONCILIATION ENTRE LA VILLE ET LE PORT :

La question des relations ville-port est devenue un enjeu majeur dans le monde, tant en termes politiques qu'économiques ; Le mouvement de la géographie des villes-ports a véritablement pris son essor à cette époque, marquée par les friches portuaires, sur le water front et par la dégradation de la zone de liaison entre la ville et le port, c'est-à-dire l'interface<sup>3</sup> ville/port.

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

En effet, toutes les réflexions et études qui se mènent aujourd'hui au cœur de nombreuses politiques contemporaines de réaménagement, les relations ville-port sont devenues un élément incontournable de l'urbanisme malgré leur complexité.

---

<sup>3</sup> La notion d'interface pouvant être définie comme «l'aire de contact et d'échanges entre deux Systèmes» (Emmanuel BOUBECHA, Ville et Port, mutation et recomposition).

Cette même question de réconciliation entre la ville et son port ressort dans les projets de recompositions des centres villes, portant en elle de nombreux enjeux identitaires, touristiques et économiques.

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

Les friches portuaires forment donc des espaces de couture entre le port et la ville, et offre un immense potentiel pour les villes, notamment en termes de revalorisation de l'image, d'un accroissement économique, d'une recomposition d'un espace en accord avec le contexte socio-économique. La présence de l'eau, représente aussi un potentiel intéressant car elle induit des espaces hautement valorisables dans une logique contemporaine des forces du marché, avec des effets de plus-values évidentes sur le prix des terrains bordant l'eau. « Après avoir été vecteur de flux marchands, l'eau se prête à tous les jeux de miroir et de décor urbain ».

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

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

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

#### I.4 VILLE ET PORT, NOUVELLES RELATIONS SPATIALES ET FONCTIONNELLES :

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

Aujourd'hui, la conjoncture mondiale offre l'occasion de formuler d'ambitieux projets pour effacer les vides laissés par la disparition de l'industrie lourde et des activités traditionnelles. Pour atteindre ces objectifs, des politiques structurelles complexes ont été mises en œuvre. Ces politiques permettent d'opérer des choix concertés, aptes à concilier les exigences d'un renforcement des composantes économiques et portuaires avec les nécessités d'amélioration de la qualité urbaine.

1. APERÇU HISTORIQUE DE LA VILLE DE MOSTAGANEM:

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



PhotoN°06 : satellitaire de la ville de Mostaganem

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



La carte N°02 : Les quartiers anciens de Mostaganem.

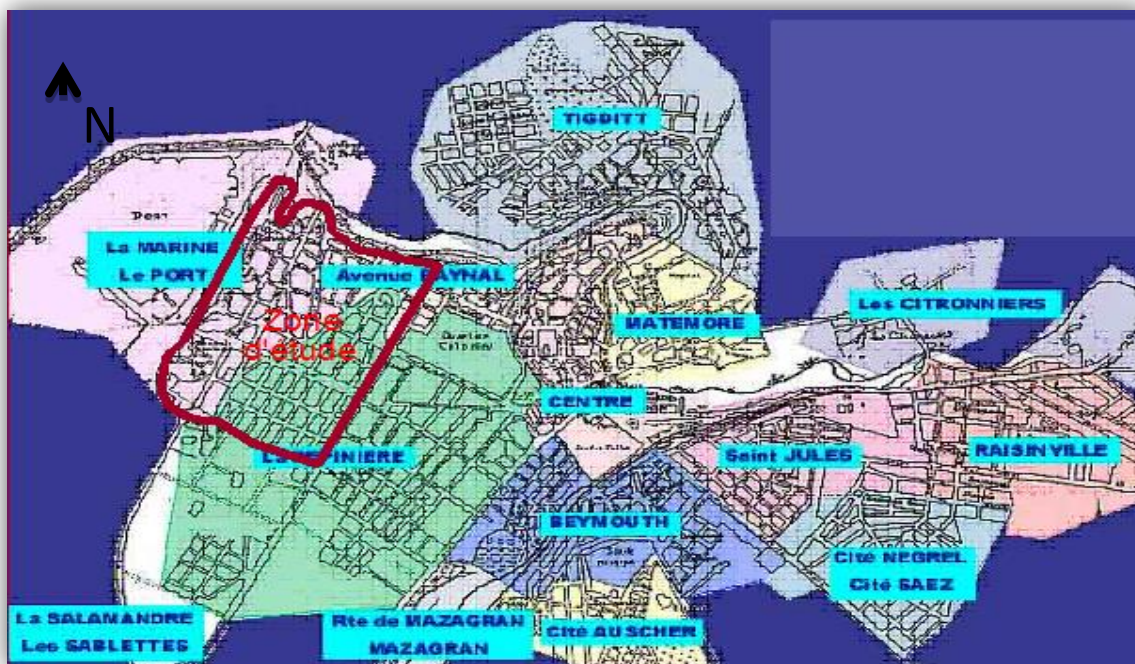
Source : ancien carte de Mostaganem, en 1950



Carte N° 03 : La division de la ville de Mostaganem

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

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



Carte N° 04 : Analytique démontre les parties de la ville.

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

## 2. LA SITUATION DU FRAGMENT :

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

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

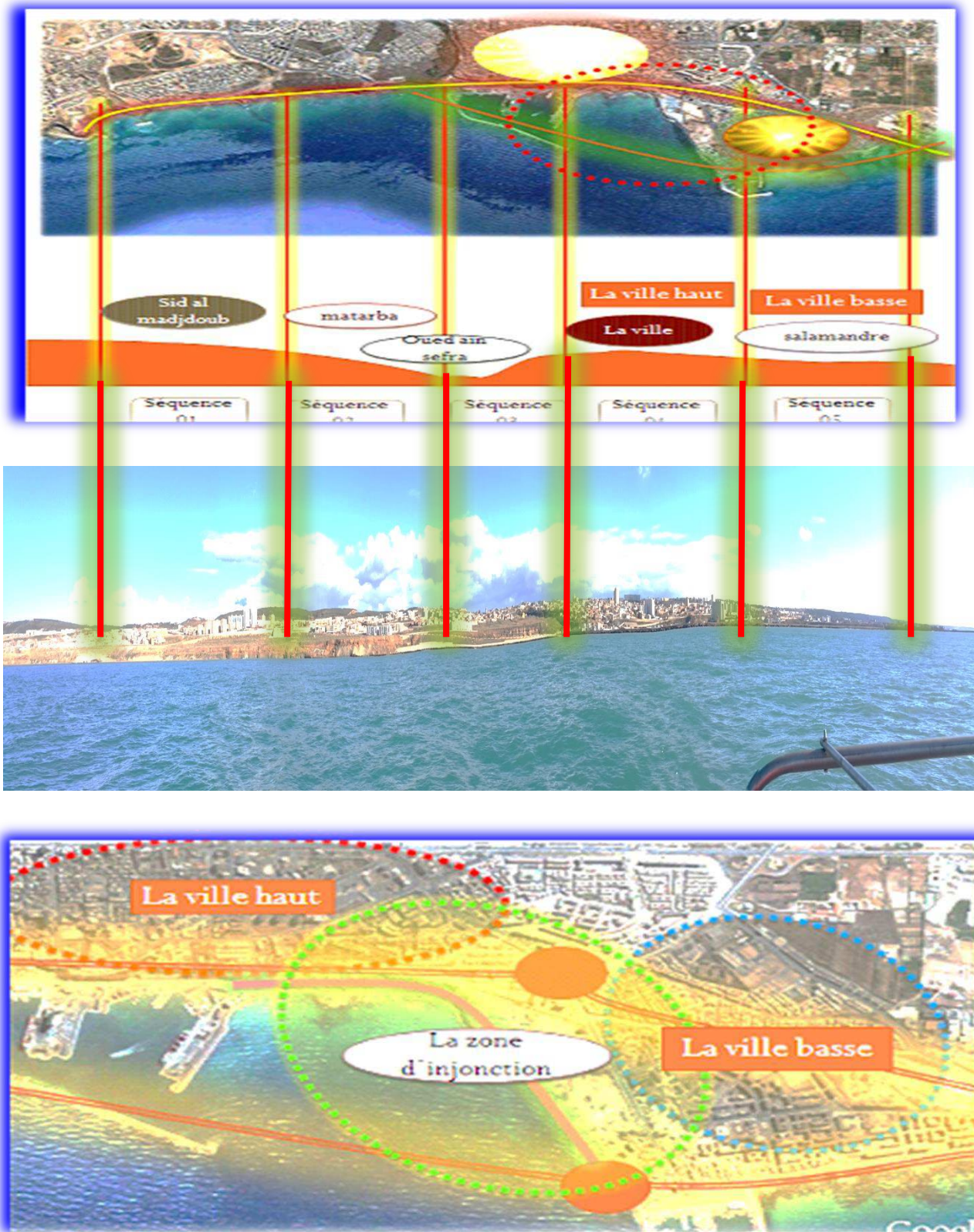
- -L'est: par le vieux port
- -Sud : le boulevard de salamandre
- -L'ouest: par le port de pêche
- -Nord par la mer méditerranéenne



PhotoN°06 : satellitaire de la ville de Mostaganem

## 3. LECTURE SUR LE PLAN HORIZONTALE DE LA BAIE MARINE :

-En première lieu notre étude s'est portée à l'échelle de la baie marine Mostaganemoise (entre la crique de salamandre à l'est et de Sid al madjdoub à l'ouest) qu'est caractérisé par son paysage naturelle et maritime.

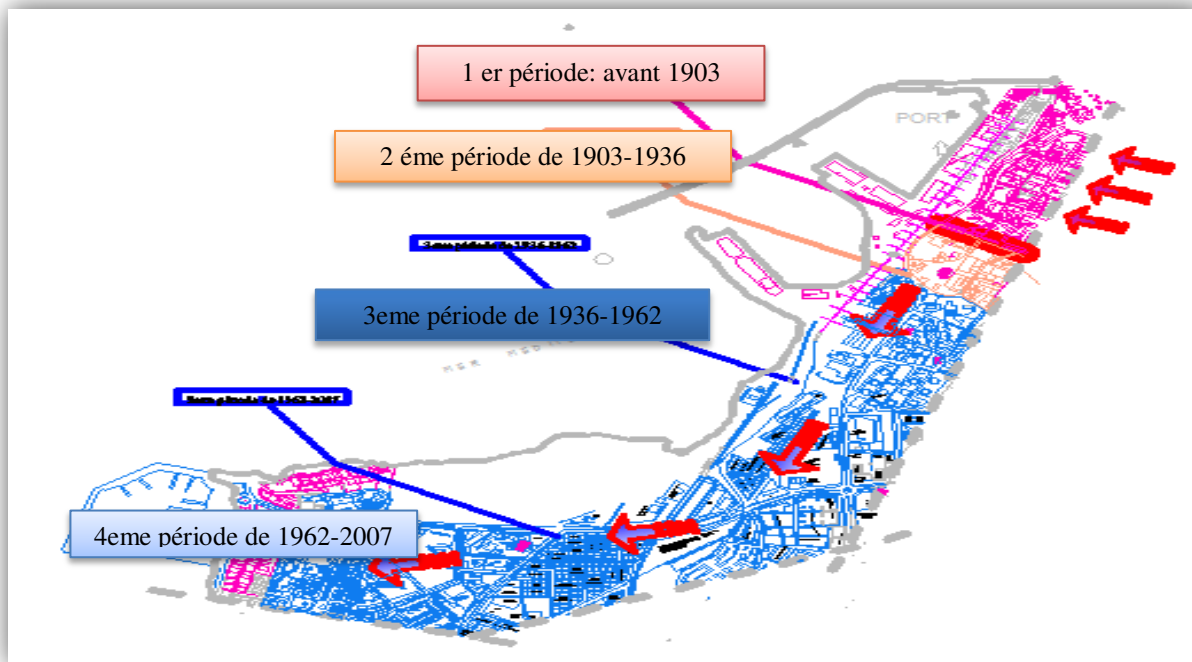


PhotoN°06 : satellitaire de la ville de Mostaganem

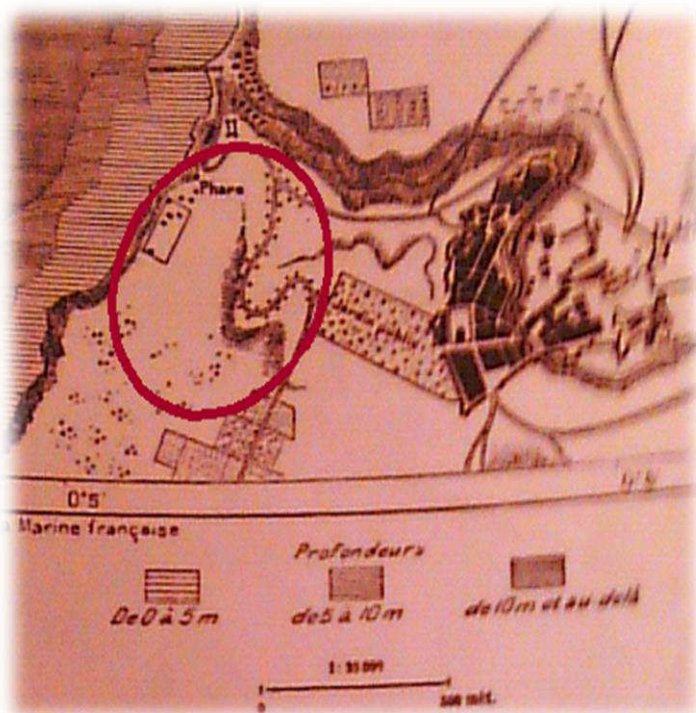
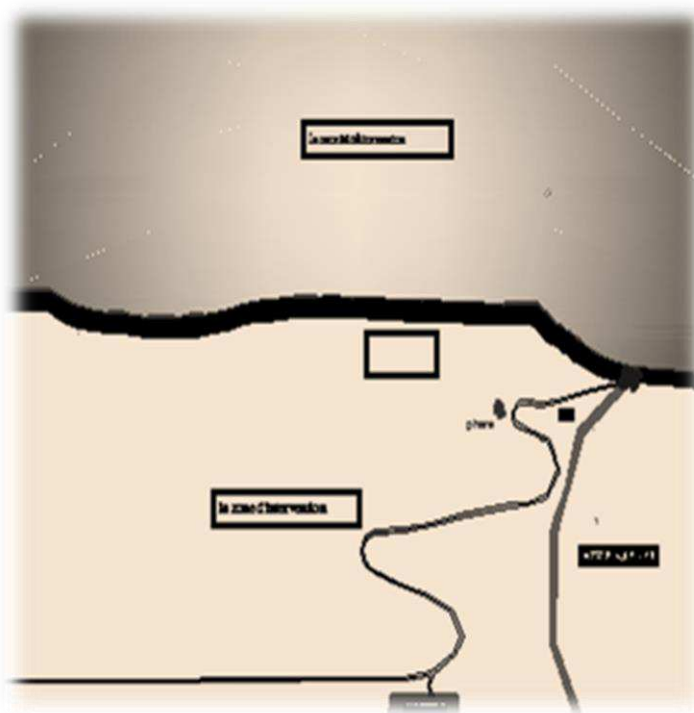
4. L'EVOLUTION DE LA ZONE PORTUAIRE

APERÇU HISTORIQUE SUR LE PORT :

La ville de Mostaganem ne disposait pas de port, et entre la pointe de la salamandre et celle de kharrouba s'étendait une longue plage étroite et parsemée de rochers dangereux.

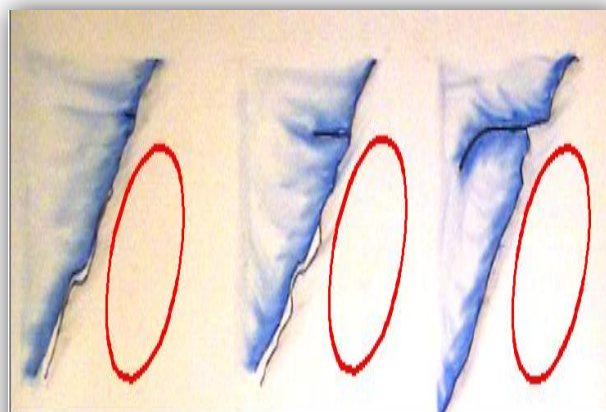
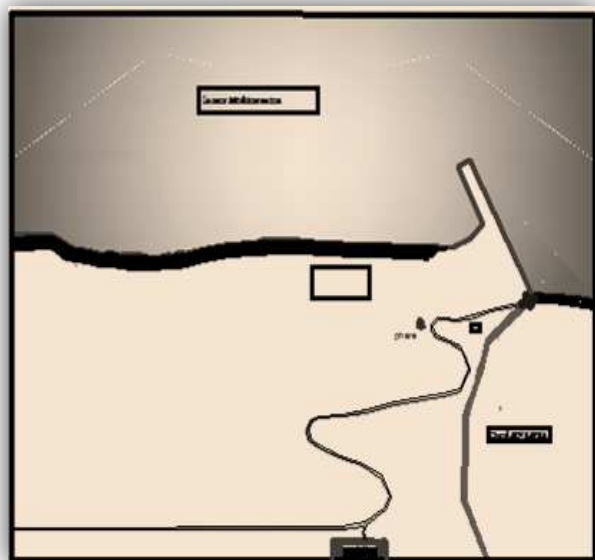


Phase 01: EN 1840: On y établi un premier débarcadère en bois, puis en maçonnerie





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



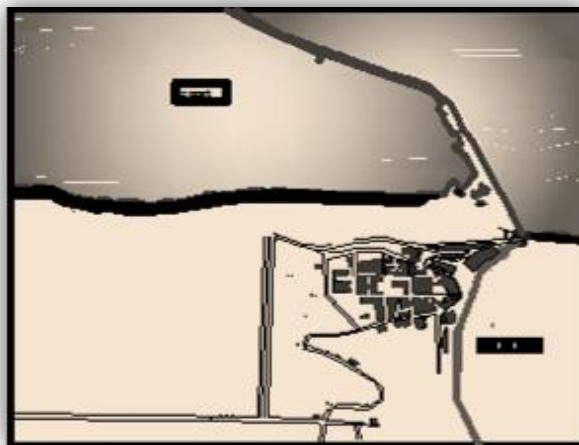
1- jetée de 80 m de longueur en 1848

2- jetée de 325m construite en 1881

3- grands travaux d'aménagements

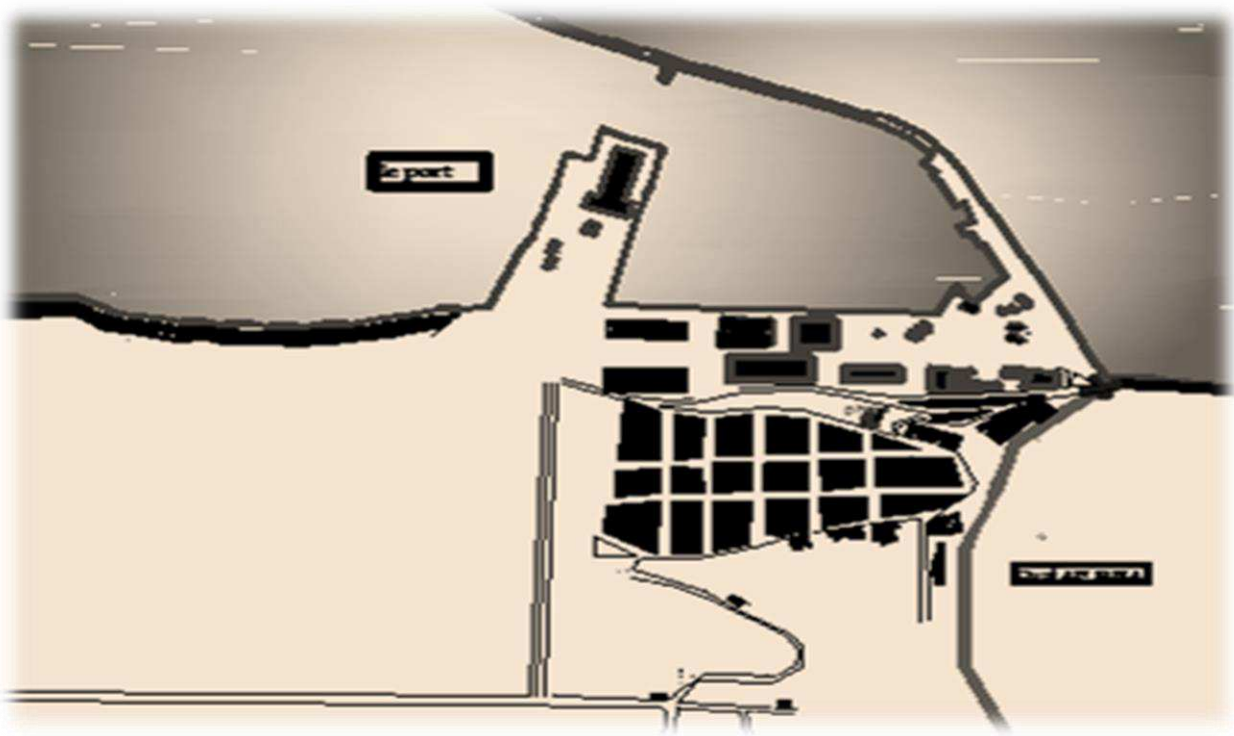


**Phase 03 :** En 1882:est rédigé le premier projet d'aménagement du port. Les premiers grands travaux débutent en 1890 et s'achèvent en 1904 d'où le 1er bassin du port prit naissance.

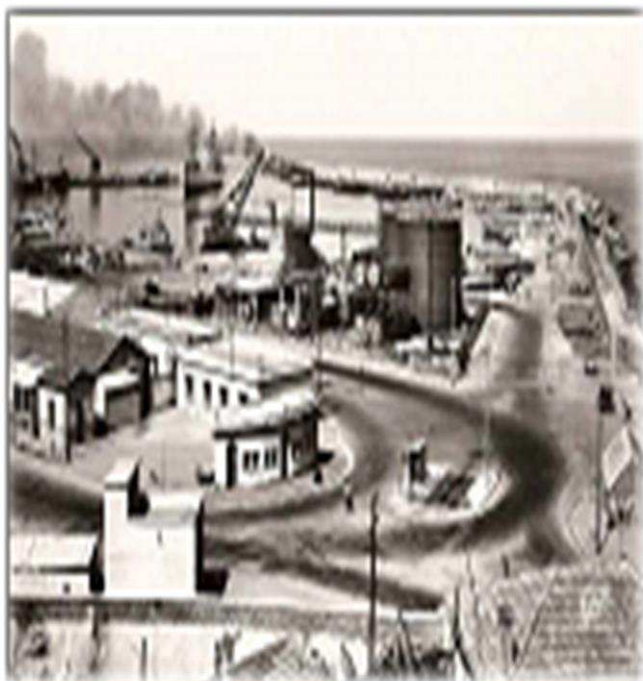
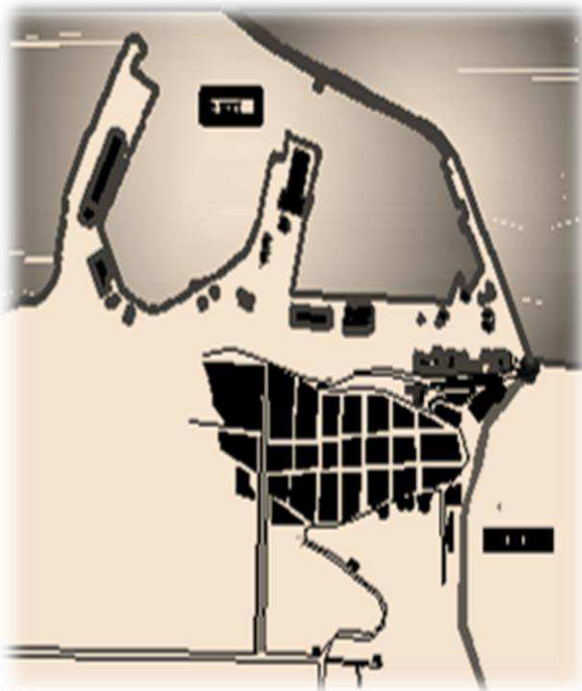


**Phase 04 :** La jetée Sud-Ouest fût construite en 1941, date à laquelle le 2ème bassin a vu le jour.





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



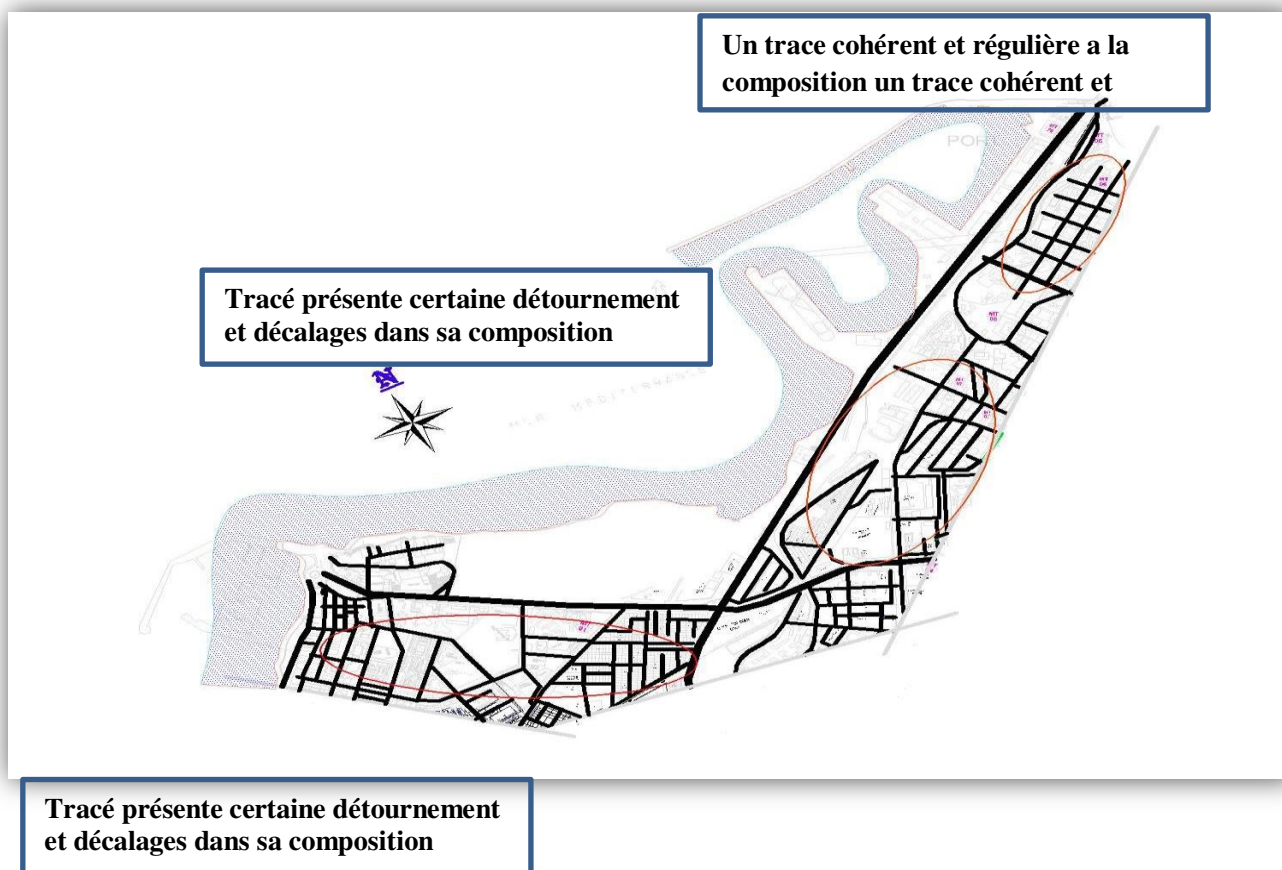
5. TRACE ET DECOUPAGE :

5.1 TRACE :

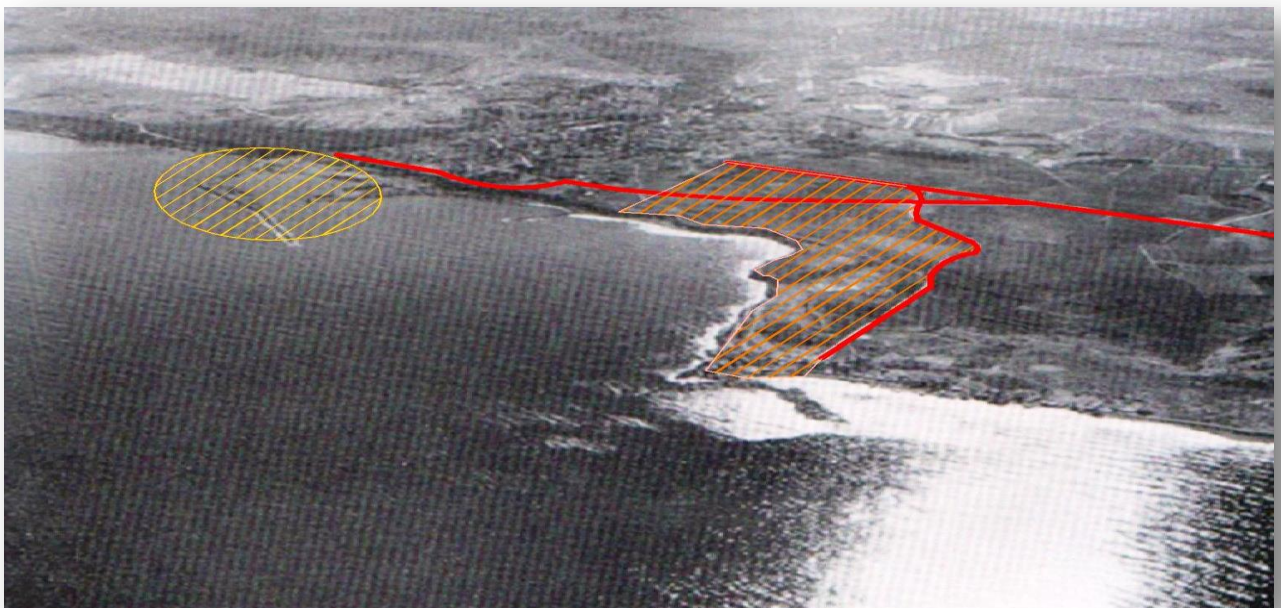
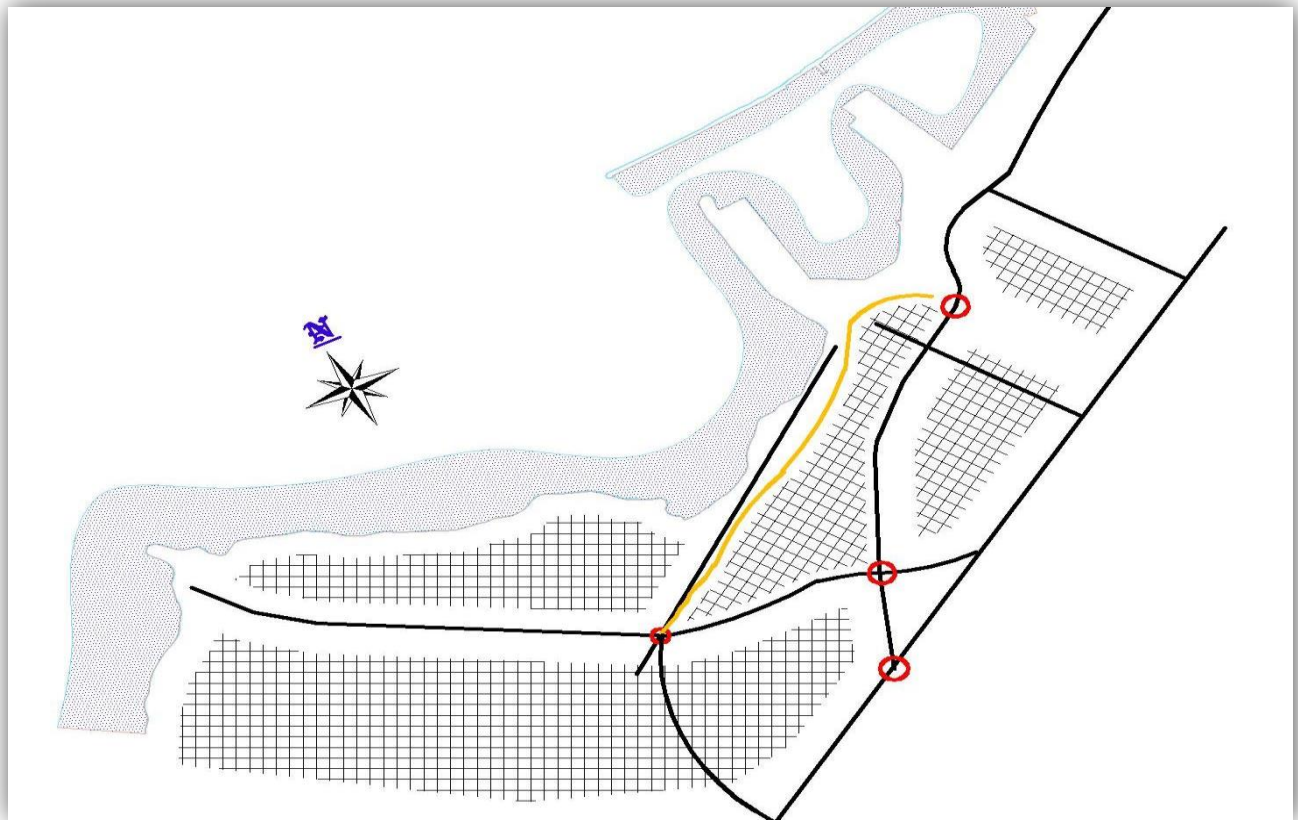
Les instruments de la composition :

Traces découpages et traces d'occupation ont les instruments fondamentaux de la positions urbaine . Chacun joue un rôle responsable .à différents niveaux.

- Traces étant les lignes qui relient des traces on comprend qu'il s'agit de l'instrument majeur de la composition , dont objectif est notamment de distribuer les urbain ,les traces dessinent un semble de ligne qui charpentent la composition , soit parce qu'il en constituent directement la structure visible , soit qu'ils sous –tendent virtuellement sa nature concrète .
- Le découpage consiste à dessiner des lignes qui séparent des espaces. Les découpages assument donc les nécessaires affectation de l'espace urbain par une opération de division . jusqu'à une date récente , les découpages ont essentiellement été effectués par le parcellaire foncier , plus ou moins remplacé à une autre échelle par le zonage .

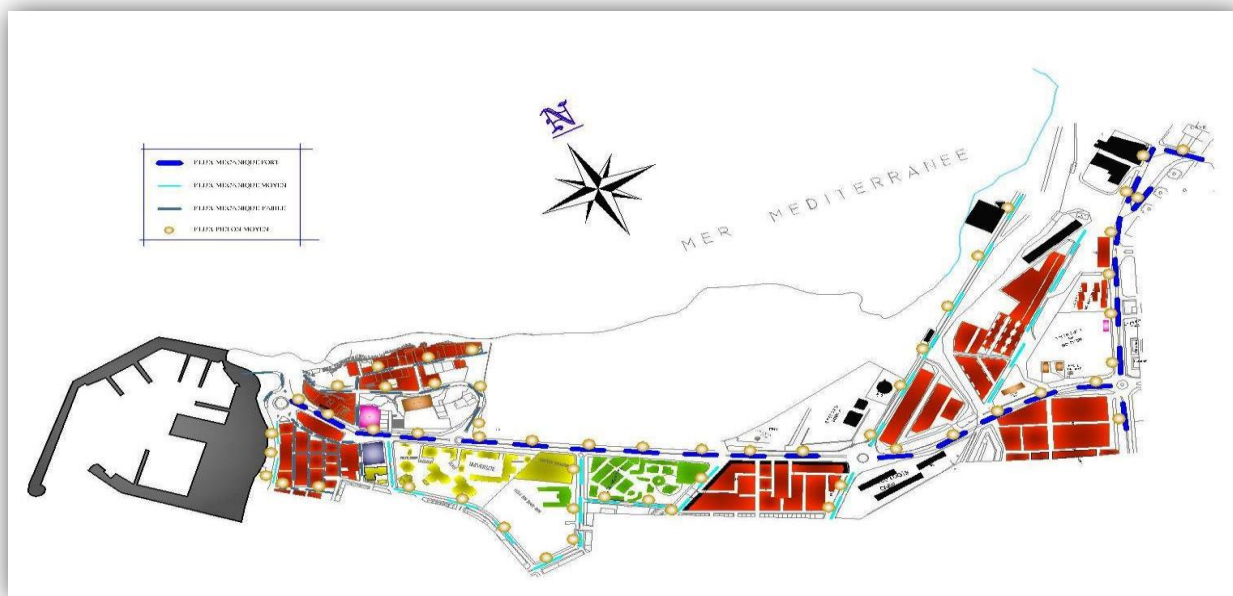


5.2 DECOUPAGE :



LIVRE, Mostaganem de la jeunes

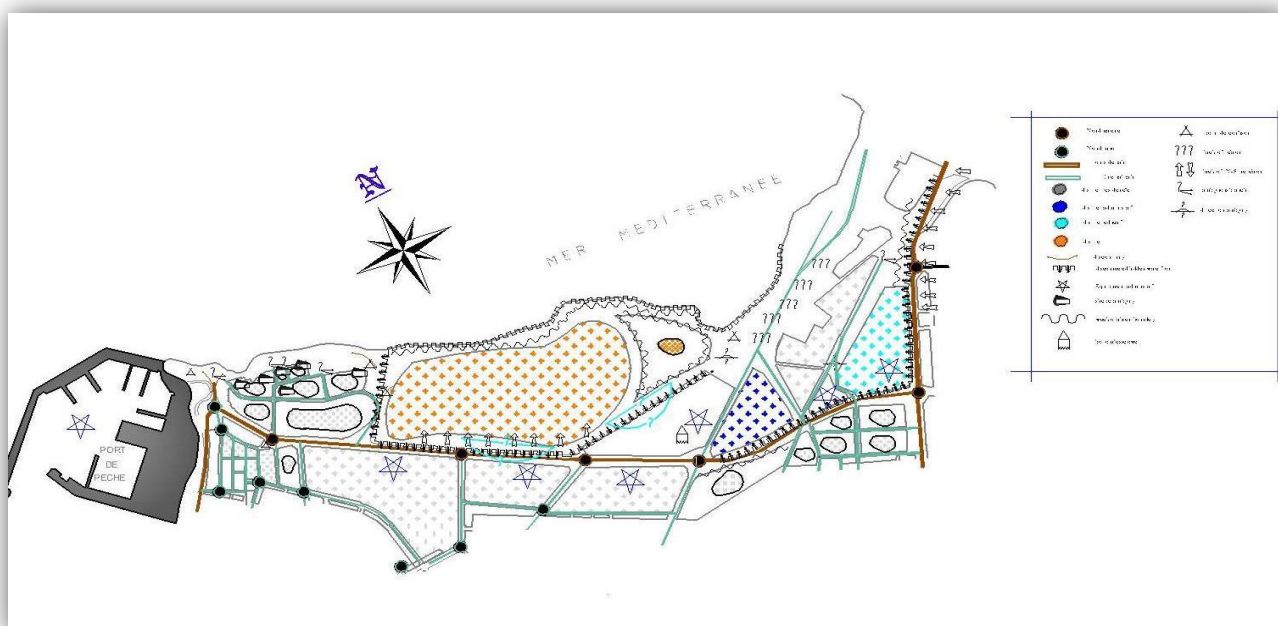
5. ETAT DE FONCTION/CIRCULATION :



SYNTHESE:

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

6. ANALYSE PAYSAGERE :

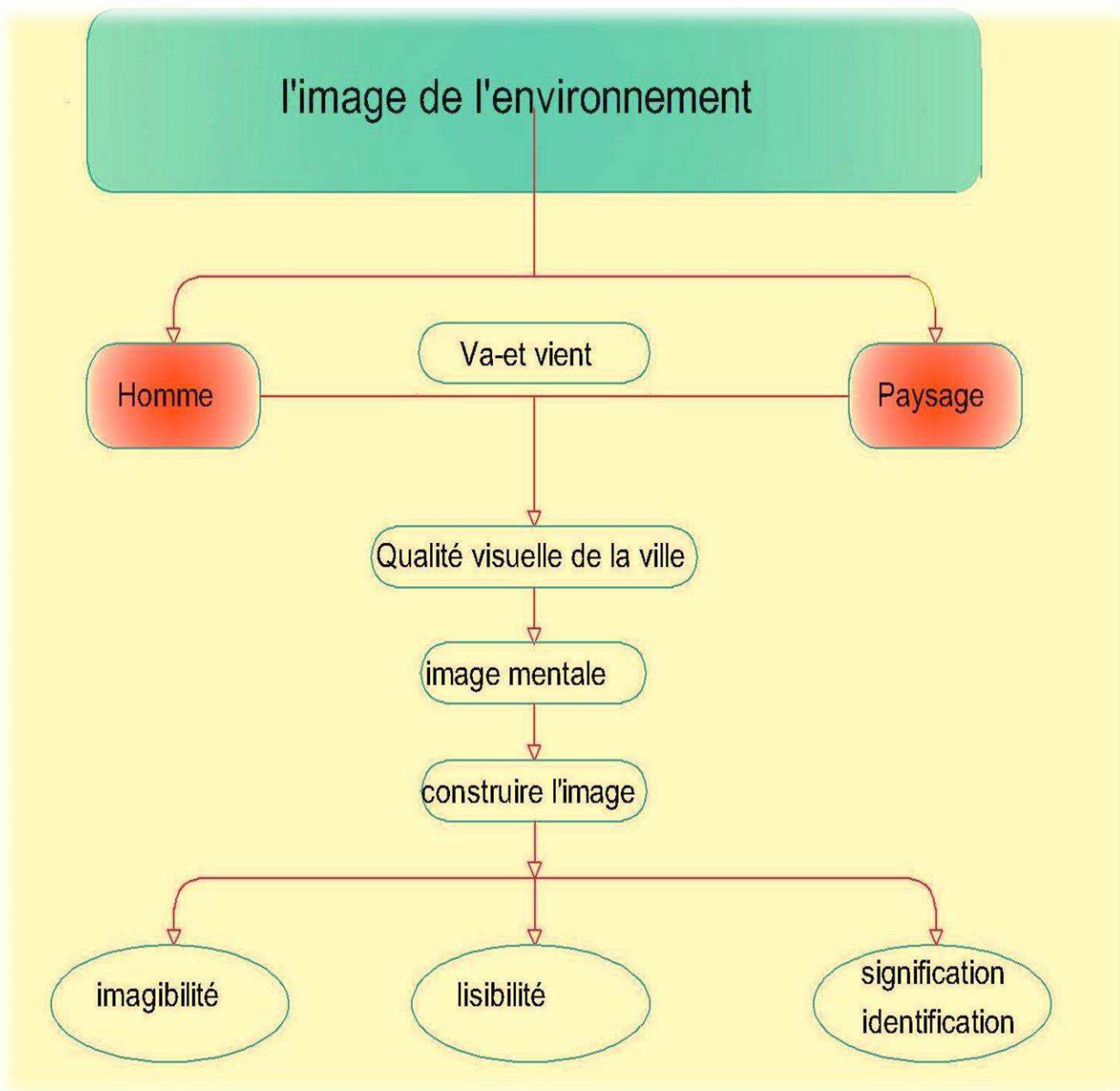


• L'espace urbain (image de la cité) :

Selon Lynch l'espace doit être structuré par des nœuds circonscrits par des limites, transpercé par des voies et des parsemés par des point de repères.

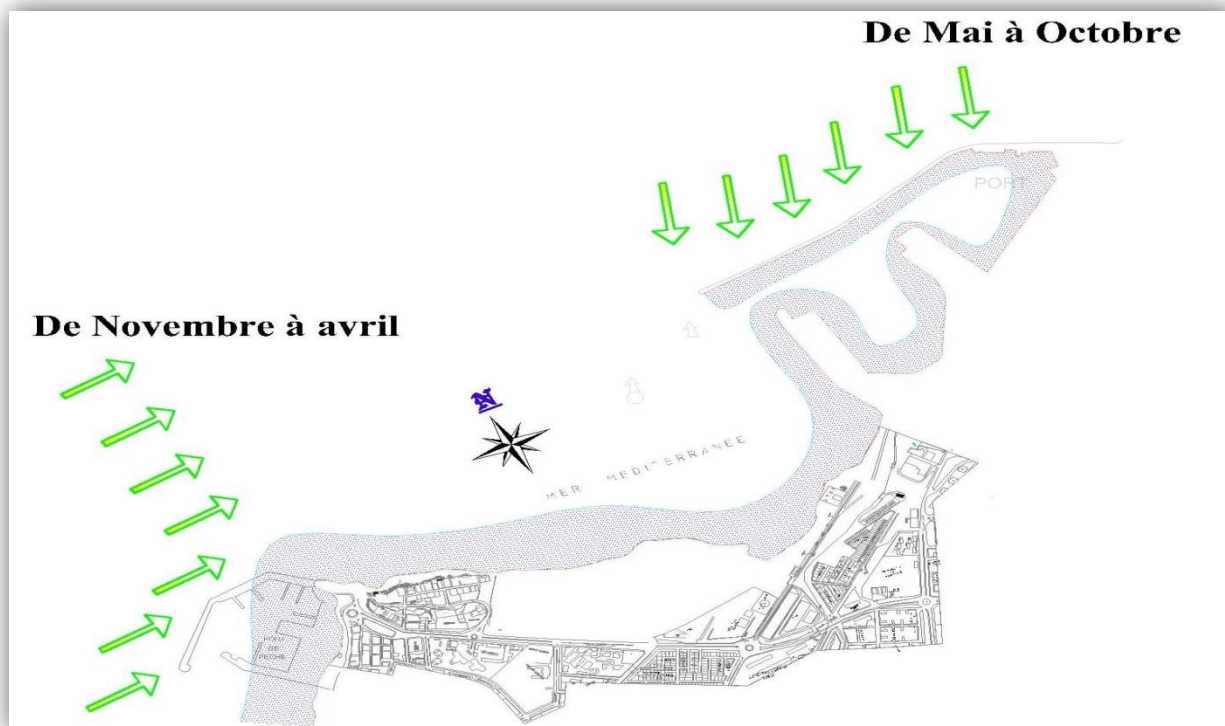
Une ville distingue par : la singularité ou la clarté de la silhouette, la simplicité de la forme, la continuité spatiale et fonctionnelle, la clarté des liaisons, la différenciation directionnelle, le champ visuel persistant.

- Ce qui est pratiquement absent dans notre zone d'intervention



7. LES SEQUENCES :



8. LES VENTS :9. LES DONNEES NATURELLES REGNANT AU NIVEAU DU SITE :

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

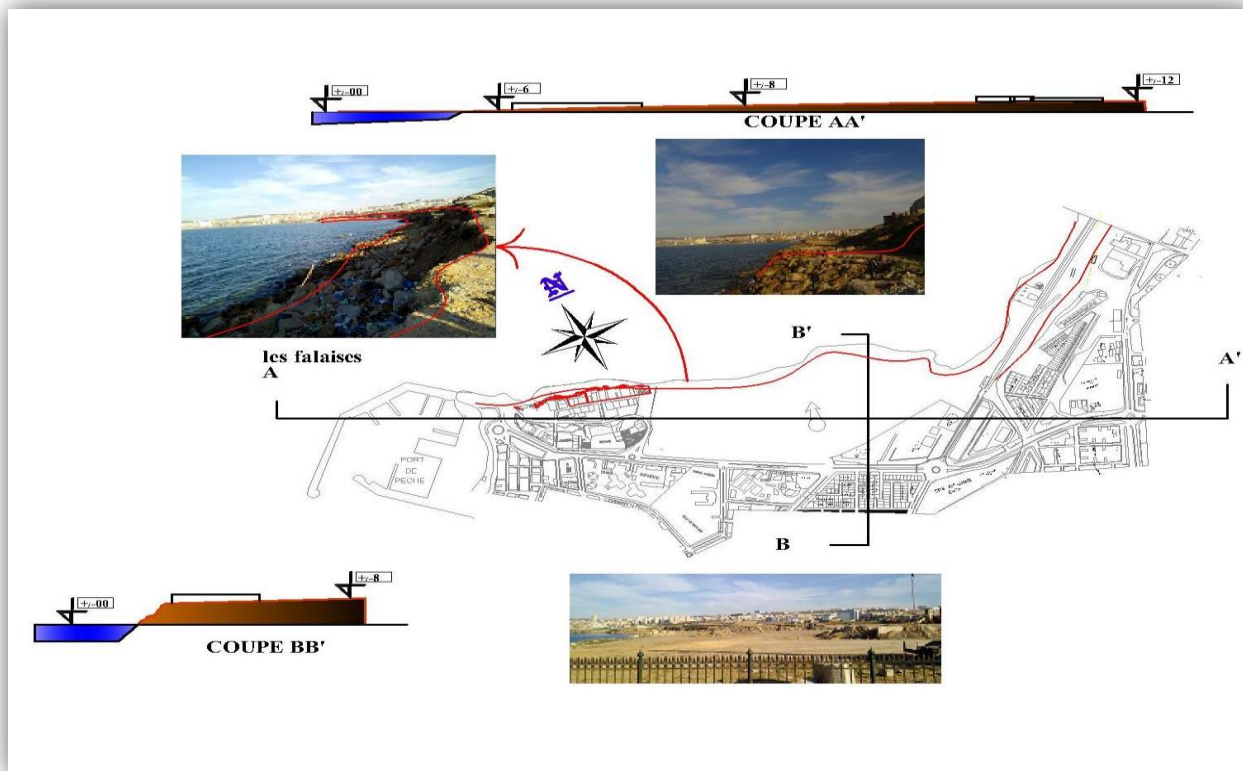
1. Le secteur Est à Nord : de mai à Octobre.
2. Le secteur Ouest à Sud-Ouest : de Novembre à avril.

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

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

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

10. LA MORPHOLOGIE :



ESPACE SEJOUR :

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

Les parcelles sont globalement irrégulière

forme irrégulière

Parcelle biseautée

Parcelle biseautée

parcelle rectangulaire

parcelle trapézoïdale

parcelle irrégulière déformée par désaxement

parcelle irrégulière déformée par désaxement

non déformé

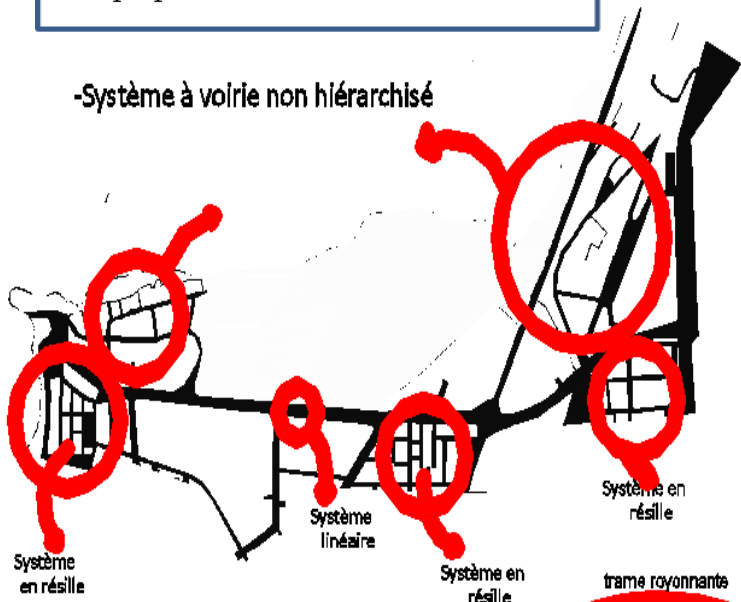
non déformé

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

ESPACE DE CIRCULATION :

trame linéaire a tendance arborescente  
marqué par le boulevard de salamandre

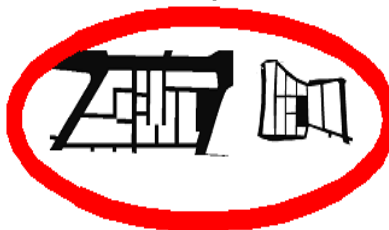
-Système à voirie non hiérarchisé



trame linéaire:



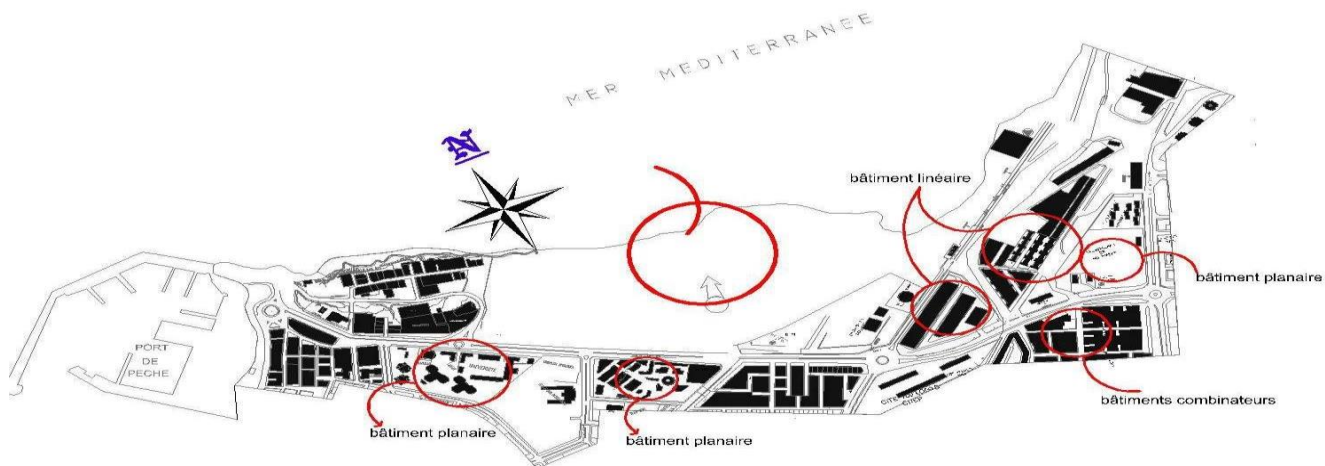
trame quadriller



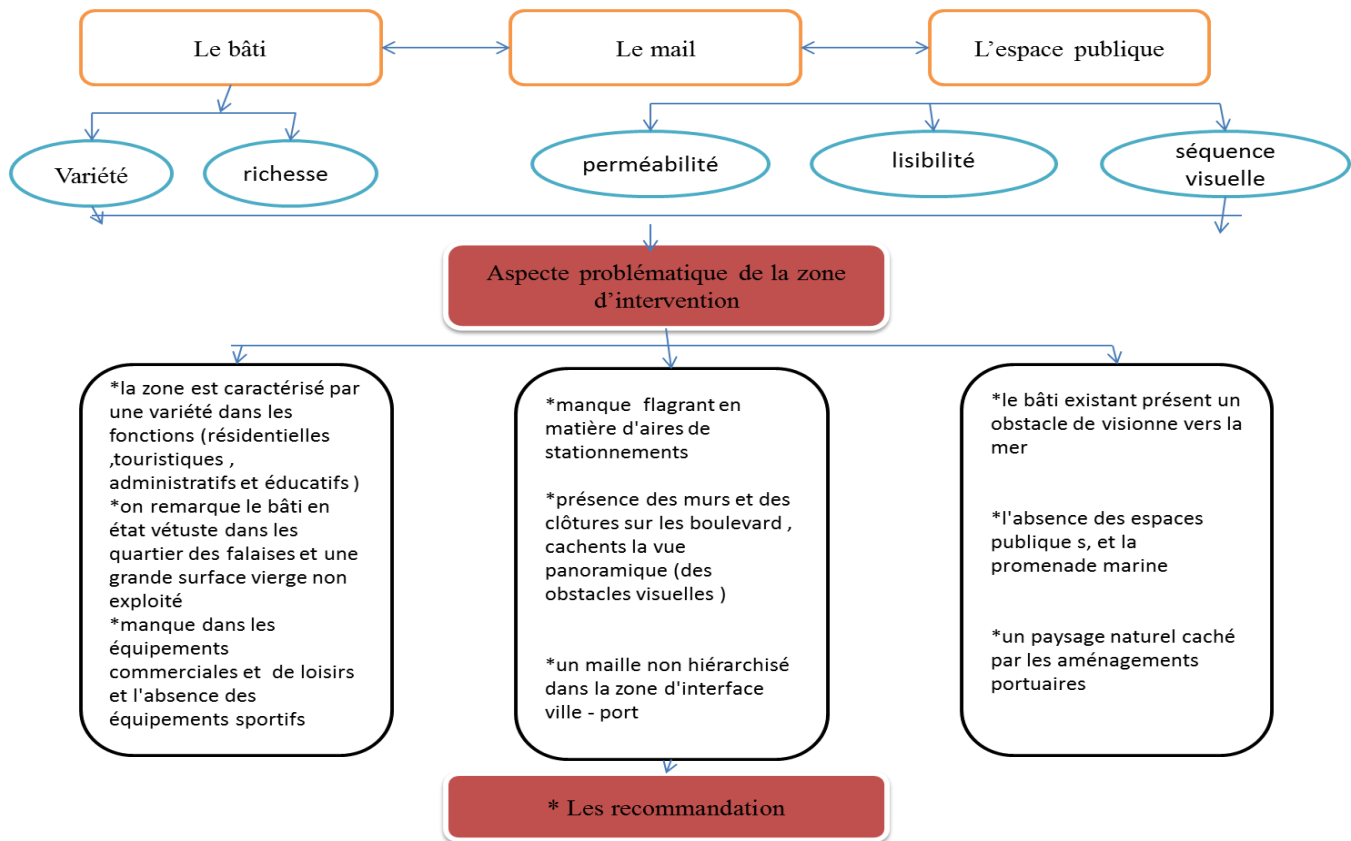
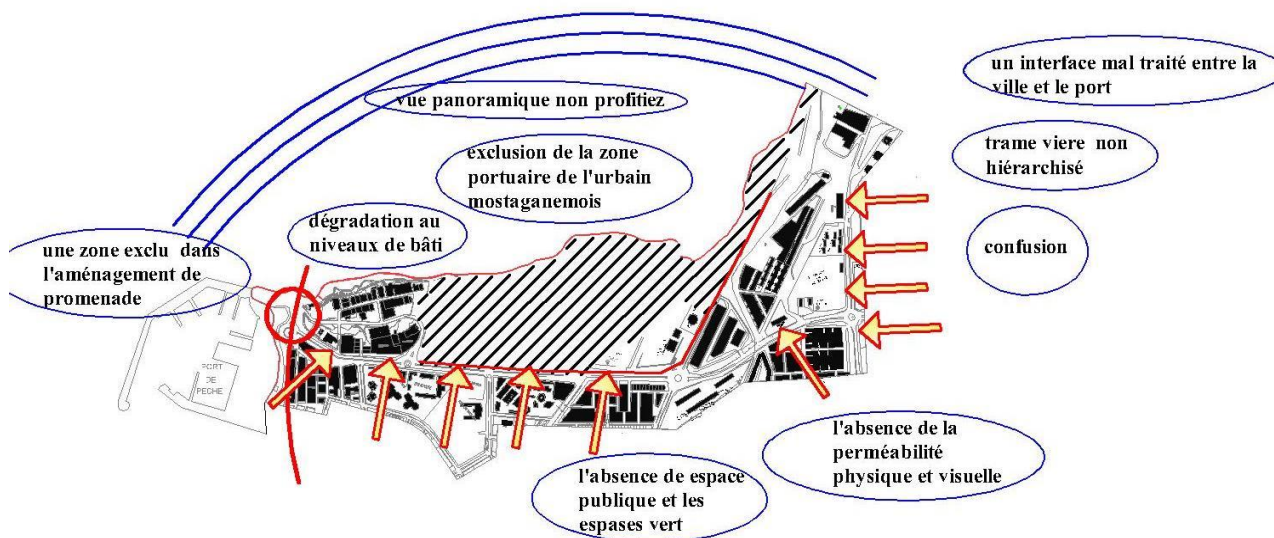
-nous remarquons l'existence d'une trame rayonnante offrent un maillage compact ou moins déformé.

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

LES ILOTS / TYPOLOGIE DE BATIMENT :



• SYNTHESE :





## EXEMPLE THEMATIQUE 01

### LE HAVRE, VILLE OUVERTE SUR LA MER :

- PRESENTATION:

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

- SITUATION :

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



- PROBLEMATIQUE :

La Ville du Havre a engagé la reconquête et la régénération urbaine de son interface avec le port, à l'instar de toutes les villes portuaires du monde (Barcelone, Bilbao, Londres, Liverpool, Sydney, Marseille) afin d'y développer de nouvelles fonctions résidentielles et économiques à valeur ajoutée et surtout d'améliorer le cadre de vie des habitants et salariés et de valoriser ainsi l'image de ce territoire, et par-delà, de l'ensemble de la commune.

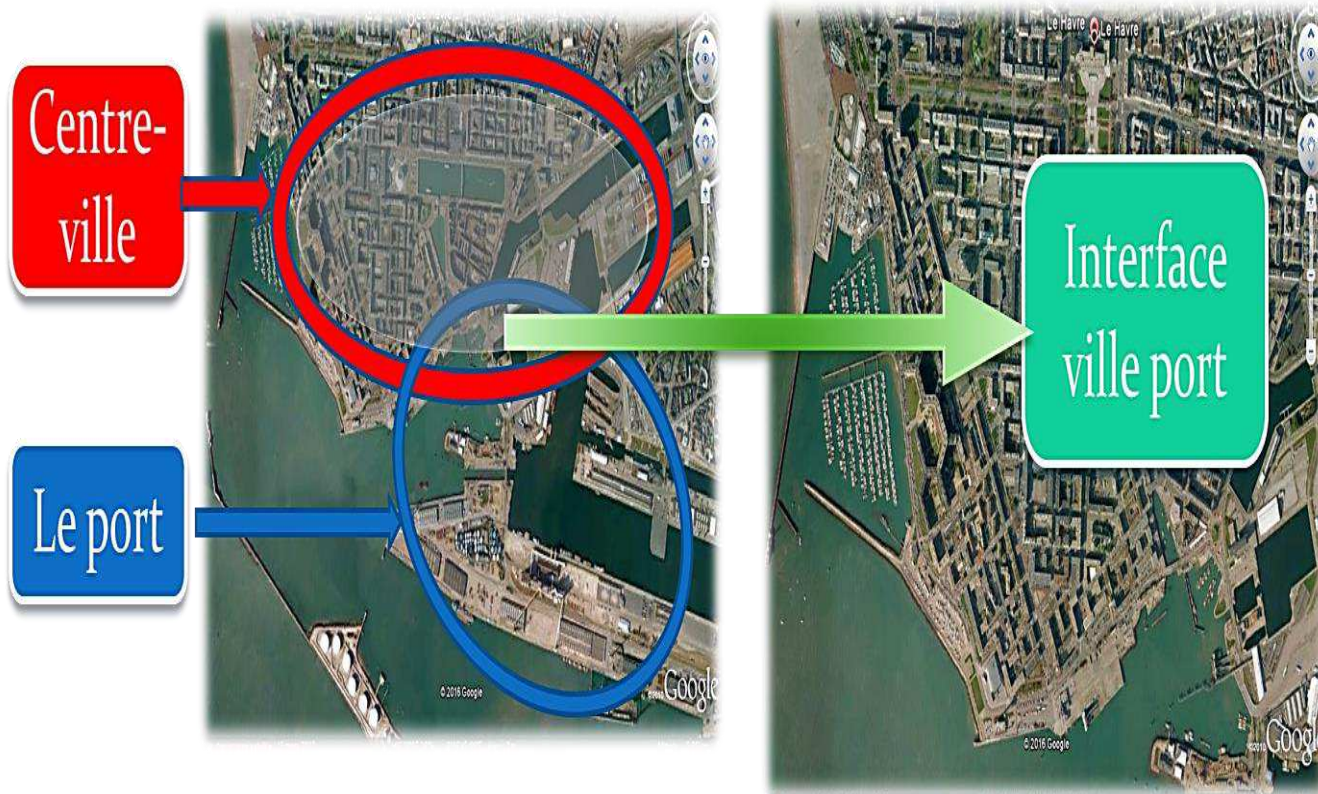
Dans le cadre de ce programme européen HANSE-PASSAGE la Ville du Havre est, depuis 2005, à la tête d'un réseau de villes portuaires appelé « Faire la Ville avec le Port » ou « Plan the City with »

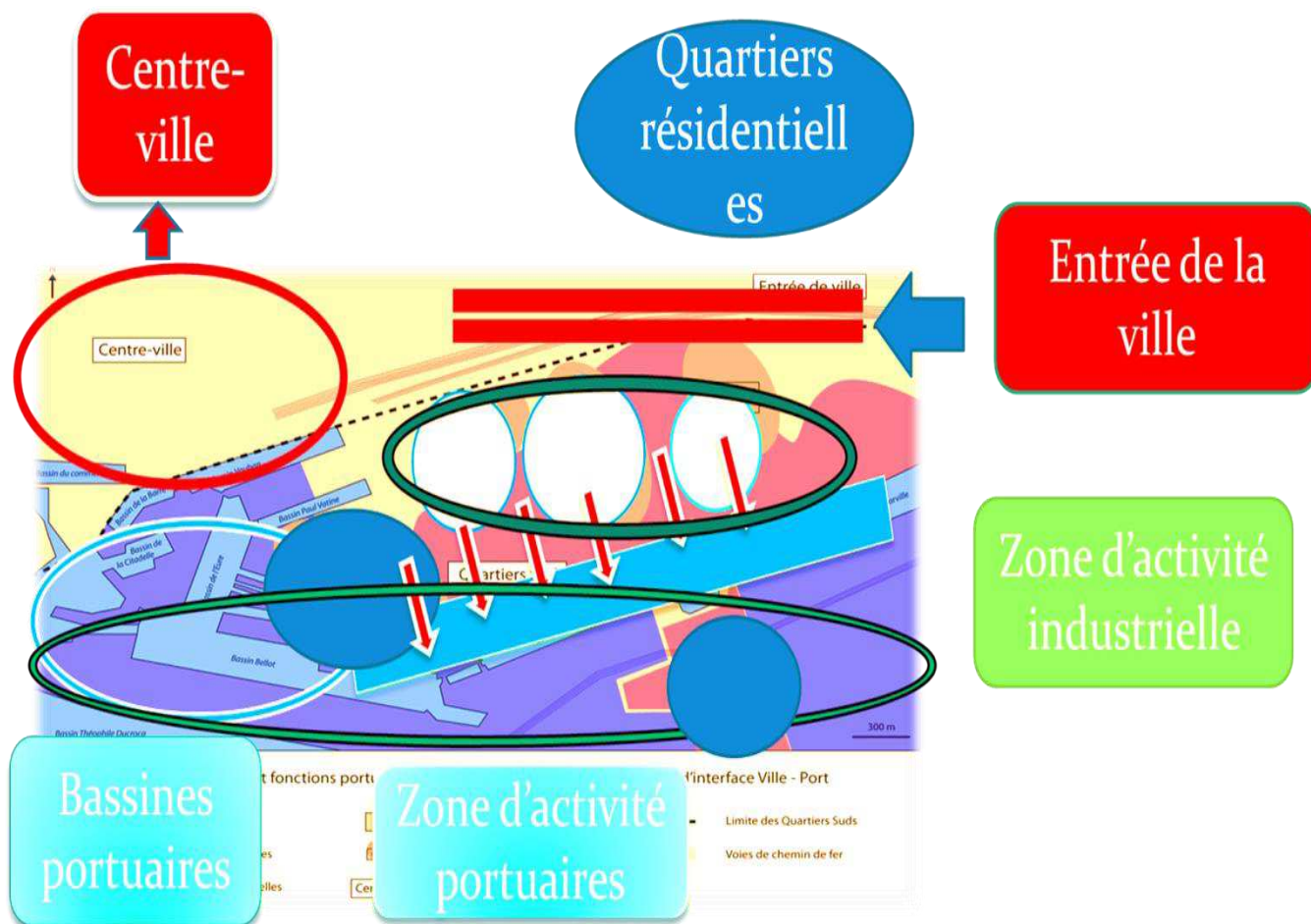


\*Les installations portuaires havraises en 1967 © Port Autonome du Havre

\* Les installations portuaires havraises au terme du projet Port 2000

- L'AMENAGEMENT D'INTERFACE VILLE –PORT :





- LES STRATEGIES DE REDEVELOPPEMENT DES ESPACES DE LIAISON VILLE-PORT :
- respecter les accès aux espaces portuaires
- soigner l'accessibilité des sites d'interface ville-port
- traiter le port comme un espace urbain
- rendre le port visible
- exploiter tout le potentiel de l'eau
- SYNTHESE:

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

## EXEMPLE THEMATIQUE 02

### LE PROJET EURO-MEDITERRANEEN DE MARSEILLE :

- SITUATION :

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

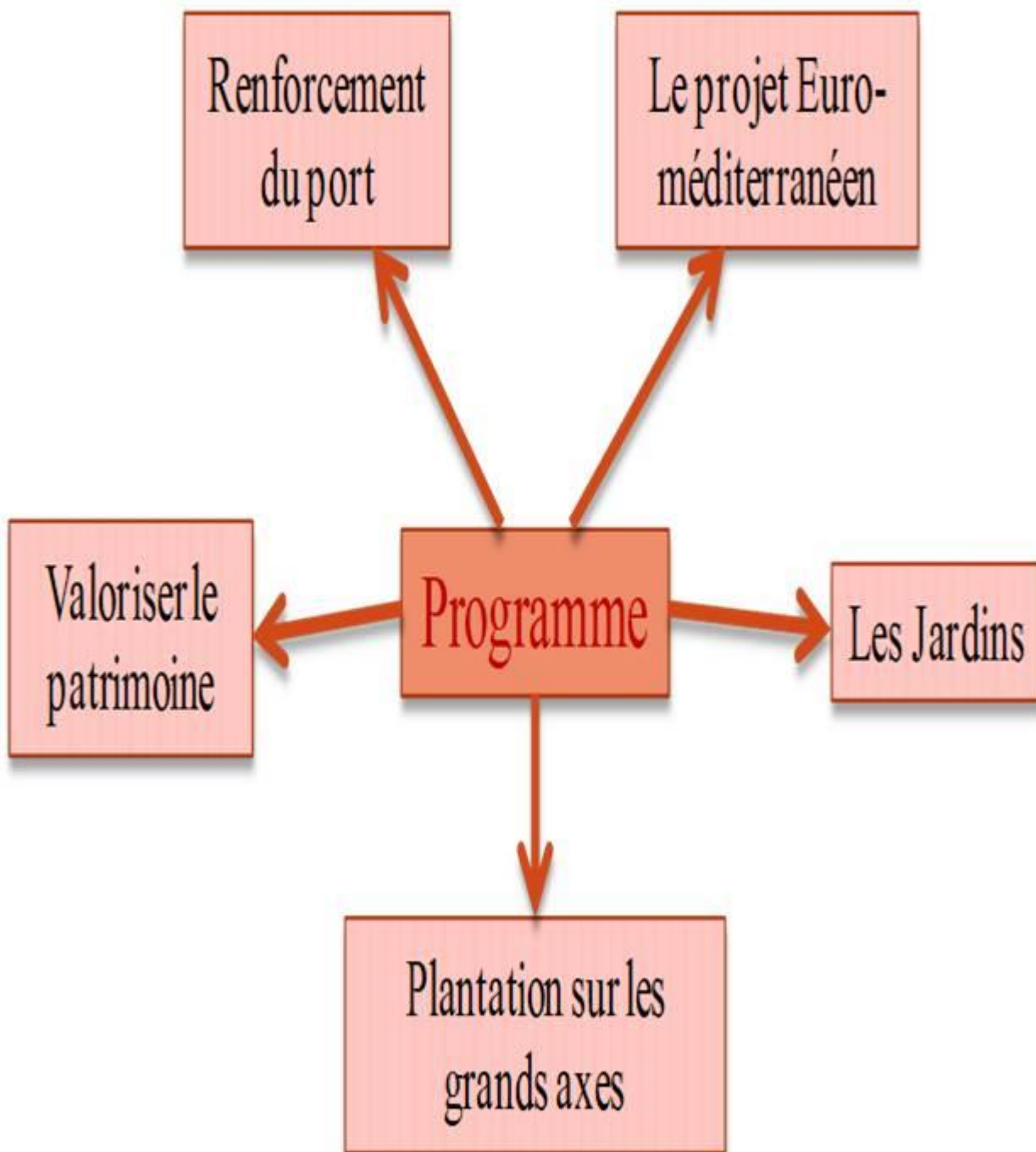


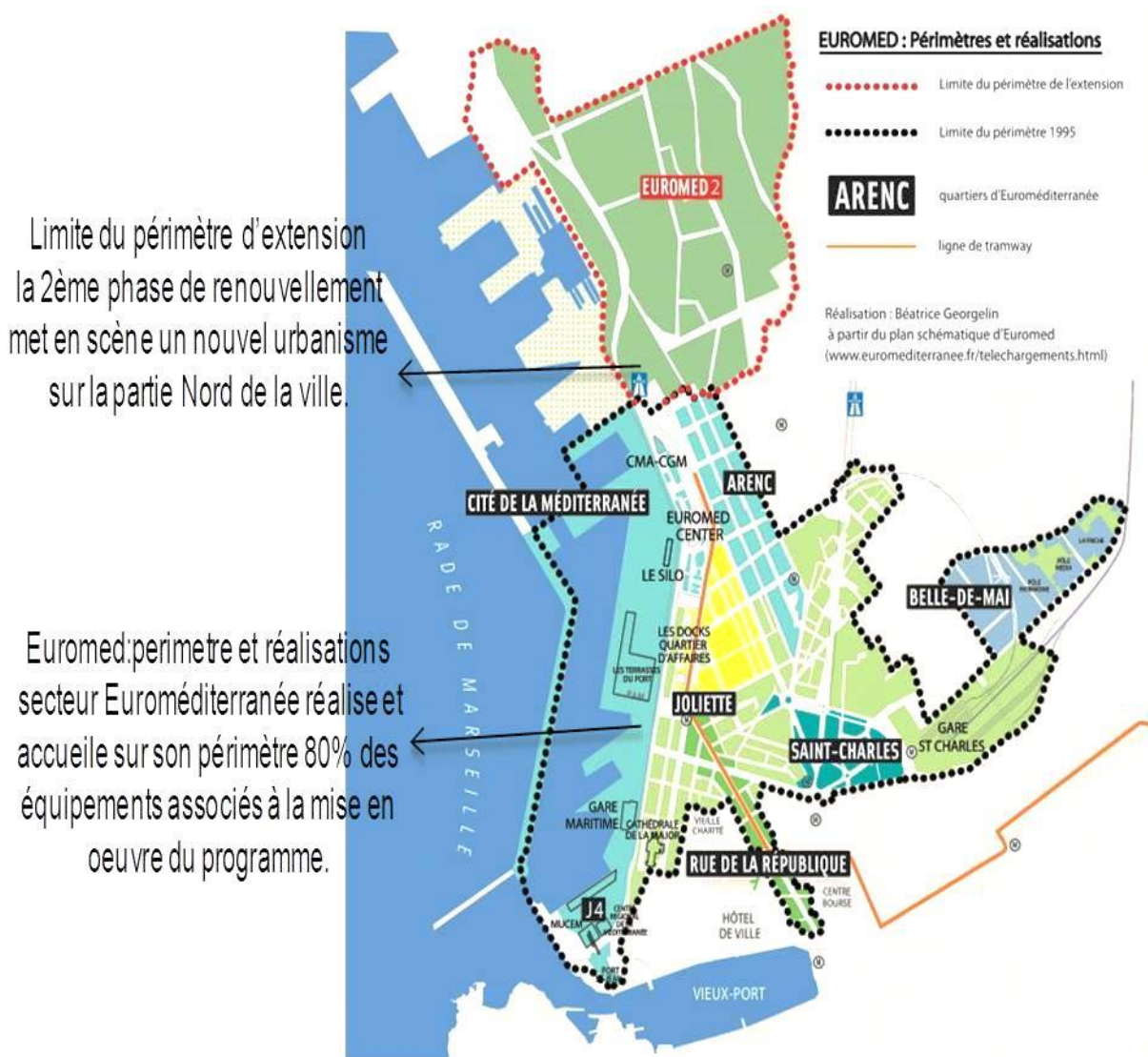
- PROBLEMATIQUE :

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

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

- LE PROGRAMME URBAIN :





• **SYNTHESE:**

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

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

### EXEMPLE THEMATIQUE 03

#### MARINA DE CASABLANCA :

- SITUATION :

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

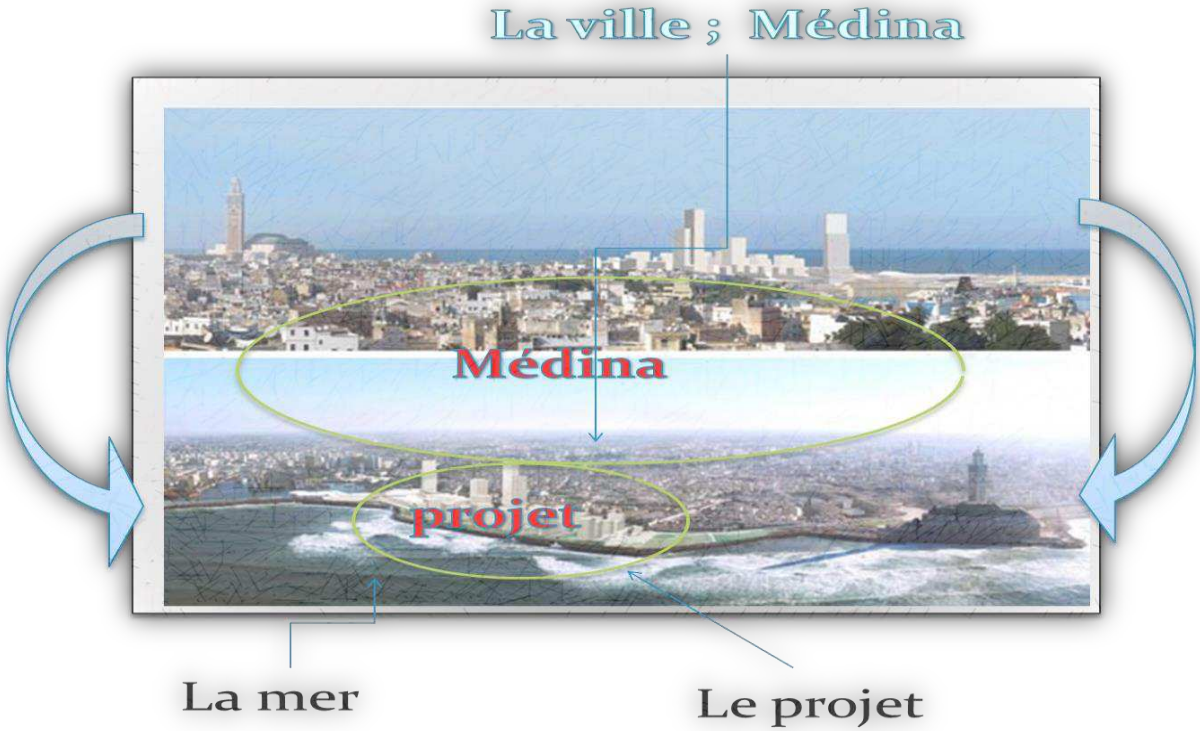
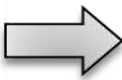


- PRESENTATION DU PORT :

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

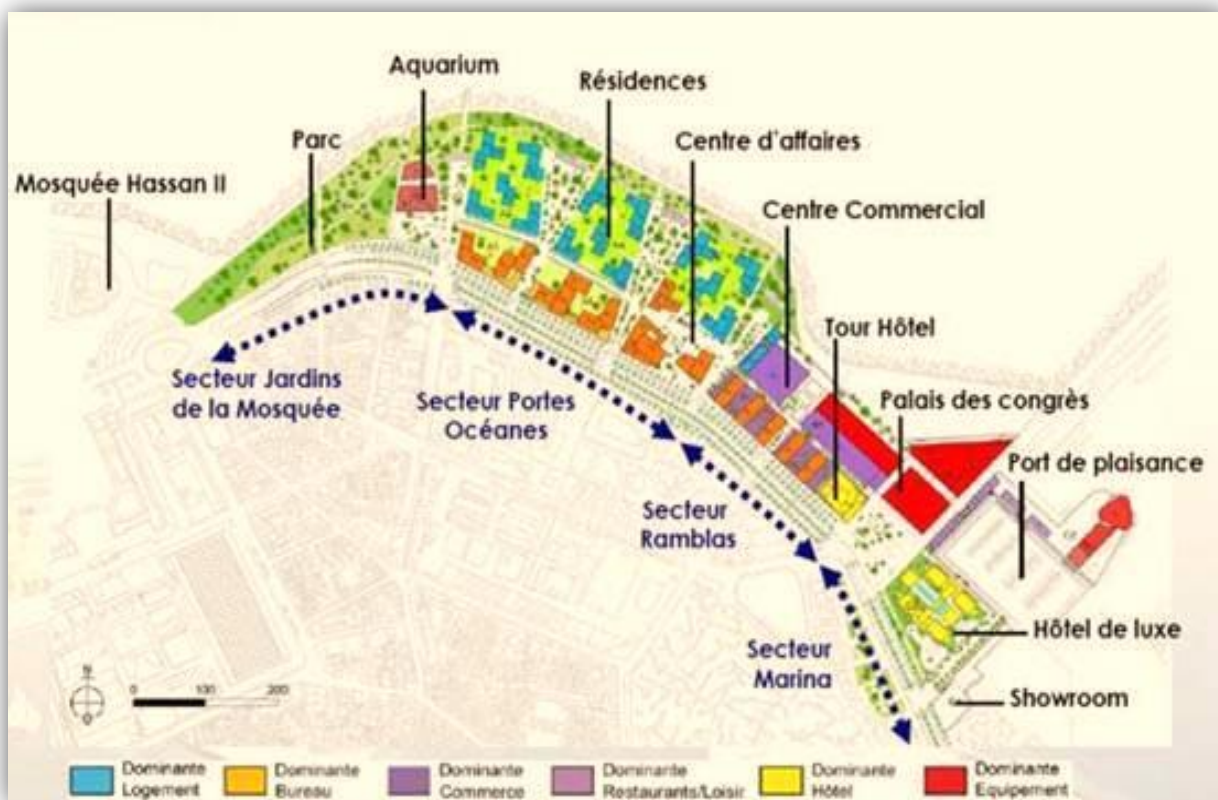
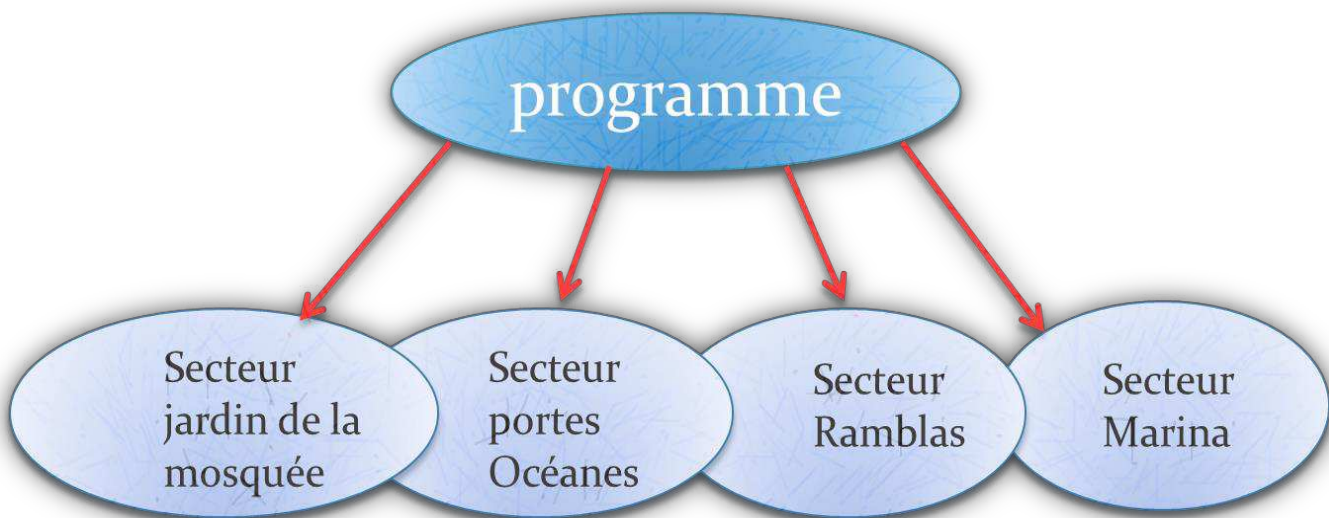
**POURQUOI ARCHITECTURAL :**

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



Comment ?

PROGRAMME :



“PROMENADE DE PROJET” :**“Promenade de projet”**

Balades  
piétonnes

SYNTHESE:

Casablanca Marina s’inscrit dans une véritable dimension environnementale et citoyenne. Ainsi, le concept d’aménagement se base sur une vocation verte affirmée puisque les deux tiers de l’assiette foncière du projet sont consacrés aux espaces verts et aux promenades piétonnes qui s’étalent sur plusieurs kilomètres ; toute la circulation automobile est systématiquement orientée vers les parkings en sous-sols du projet.

Le projet dispose également d’une multitude de places publiques ouvertes sur la Mer qui constituent de véritables repères urbains dans la ville.

-Trois principales balades piétonnes de plus d'un kilomètre chacune, ont été conçues pour le plaisir des habitants et visiteurs :

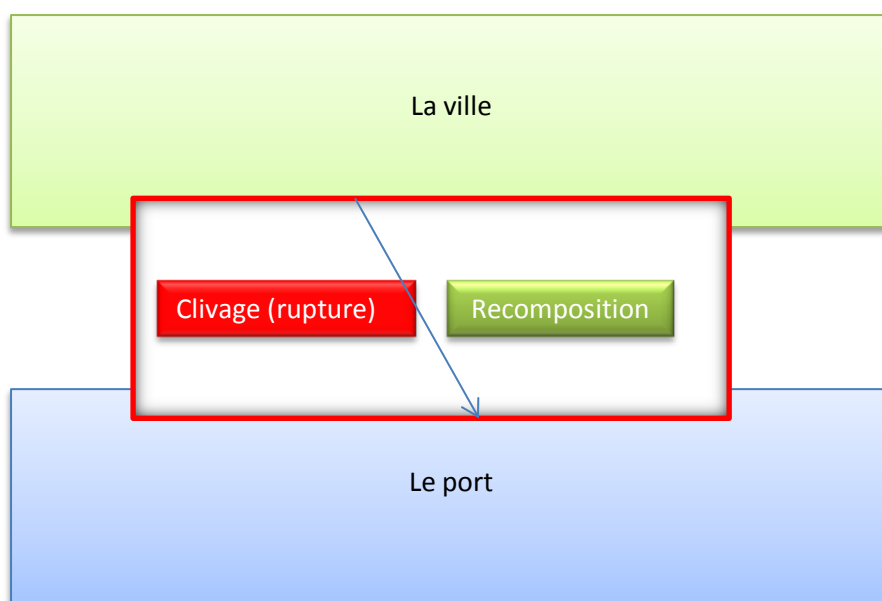
- La balade commerciale sur l'Avenue des Almohades,
- La balade commerciale intérieure au Projet qui démarre depuis la Marina et qui débouche sur les jardins de la Mosquée Hassan II,
- La balade maritime en front de mer, véritable invitation au ressourcement.

## 1. INTRODUCTION :

L'abandon des anciens territoires portuaires au profit des nouveaux sites, est appelé le **Délaissement** par les spécialistes de la question comme Baudouin, Bird, Collin, Charlier, Chaline,

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

L'activité portuaire qui avait du mal à cohabiter avec la fonction urbaine sur le même territoire, s'est résiliée en fin de compte de son espace, un espace doté d'un potentiel précieux, qui va faire l'objet d'un réaménagement depuis les années 50 avec les villes Nord-Américaines comme Boston, Baltimore, San Francisco,... Ce qui va permettre à la ville portuaire d'exploiter une nouvelle jeunesse, d'affirmer son identité, de se relier à la mer, et de trouver une nouvelle fonction tendue vers le tertiaire ce qui lui va permettre une nouvelle place mondiale de plus en plus émergente.



## 2. LES STRATEGIES DE REDEVELOPPEMENT DES ESPACES DE LIAISON VILLE-PORT :

### 2.1: INTEGRER LES ESPACES :

#### Objectif 1 : RESPECTER LES ACCES AUX ESPACES PORTUAIRES

- Redéfinir les plans de déplacement urbain et portuaire
- Evaluer les incompatibilités et prévenir les aménagements irréversibles
- Faire des nouvelles dessertes une opportunité pour se doter de nouveaux espaces

#### Objectif 2: SOIGNER L'ACCESSIBILITE DES SITES D'INTERFACE VILLE-PORT

- S'appuyer sur la trame existante et la compléter
- Etre attentif aux liaisons vers les terminaux passagers

### 2.2 : INTEGRER LA DIMENSION URBAINE

#### OBJECTIF 1 : TRAITER LE PORT COMME UN ESPACE URBAIN

- Jouer la carte de la qualité architecturale
- -Soigner le traitement des éléments de séparation

#### Objectif 2 : RENDRE LE PORT VISIBLE

- Combiner réduction de la nuisance potentielle du port et ouverture visuelle sur l'eau et le port

#### OBJECTIF 3 : EXPLOITER TOUT LE POTENTIEL DE L'EAU

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

### 2.3 : INTEGRER LES FONCTIONS

#### OBJECTIF 1 : ORGANISER ET TIRER PROFIT DE LA MIXITE

- -Utiliser toutes les solutions techniques et rechercher l'innovation
- -Structurer des clusters maritimes, a tous de la complémentarité ville-port
- -Privilégier des terminaux passagers mixtes, associant fonctions urbaines et portuaires

### **Objectif 2 : JOUER SUR LA FLEXIBILITE ET NE PAS FIGER LES ESPACES**

- -Faire des usages temporaires un outil de gestion du foncier
- -Adapter l'usage urbain aux contraintes liées aux activités du port
- -Initier les développements des sites d'interface par l'usage temporaire

## **2.4 : INTEGRER L'ENVIRONNEMENT**

### **Objectif 1 : MINORER LES IMPACTS RECIPROQUES**

- Engager une démarche environnementale proactive
- Recommandation 20. Travailler sur les zones "tampon" et de transition

### **OBJECTIF 2 : COMMUNIQUER ET FAIRE ACCEPTER CERTAINES NUISANCES**

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

## **2.5 : INTEGRER LES SOCIETES**

-Adapter les filières de formation

### **Objectif 2 : INTEGRER LE PORT A LA VIE DE LA CITE**

- Faire de la symbolique portuaire et du traitement paysager un outil d'appropriation des sites par la population
- Définir une offre touristique globale

### 3 : LE CONTEXTE URBAIN :

#### 3.1 : LA STRUCTURE DU CONTENU DU PROJET URBAIN :

Le projet urbain se construit autour de trois pôles majeurs :

##### 3.1.1 LE CONTENU PROGRAMMATIQUE :

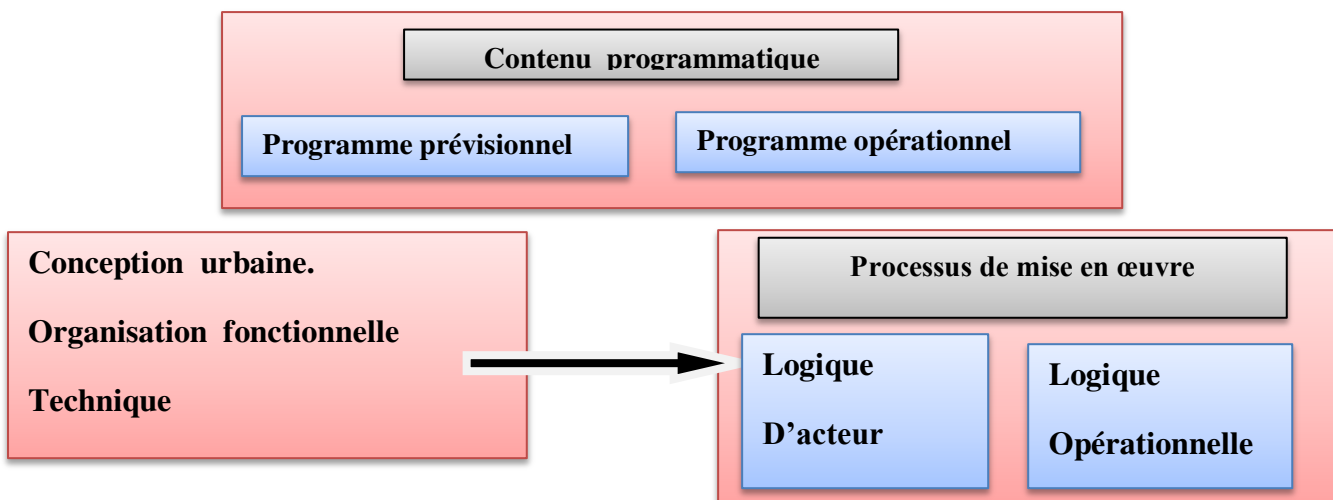
Consiste à **définir le processus visé dans le temps. le programme n'est d'abord normatif, il tente** canaliser les réflexions sur une stratégie de mise en œuvre visant à enclencher des dynamiques urbaines .cette dernière est considérées dans ses aspects sociaux et paysagers .ainsi le la << polarité >> d'un quartier comme objectif ne sera pas exprimé en terme d'équipements ou d'aménagements mais en tant que programme englobant plusieurs action ( même spatiales). A ce stade , l'ambition urbaine passera par un programme prévisionnel , discutable, ajustable , puis par un programme opérationnel marqué par l'engagement des acteurs . ces opération s'accomplissent dans une mode itératif ( va – et vient ), qui dans le temps peuvent s'enrichir ou se prévenir certains conjonctures .

#### 1.2 CONCEPTION URBAINE DU PROJET :

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

#### 1.3 PROCESSUS DE MISE EN ŒUVRE :

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



#### 4 : LES IMAGES DE LA VILLE : A LA SEMIOTIQUE URBAINE :

La ville comme un grand laboratoire social où les espaces et les images sont des signes, qui peuvent être l'objet d'une interprétation. L'objet de cette recherche est de réfléchir sur l'influence que les signes visuels, géographiques et urbains, exercent sur l'identité collective des habitants d'une ville. Pour cela, nous considérons le regard comme un sens privilégié et la sémiotique comme un outil qui peut nous permettre de faire des interprétations de la relation qui s'établit entre ceux qui habitent la ville et les images des espaces publics.

Carlos Recio Dávila

Cette recherche pourra être utile pour mieux comprendre l'identité collective et aussi pour contribuer à un meilleur aménagement de la ville. Nous partons des idées d'Umberto Eco qui dit que la sémiotique "peut être considérée comme la science qui travaille tous les phénomènes culturels comme s'ils étaient des systèmes de signes ». Ainsi, dans cette recherche, nous considérons signe tous les objets et produits géographiques et urbains de la ville. Dans notre plateforme théorique nous utilisons des concepts de Yankel Fijalkow, lequel considère que la ville est une forme sociale, car "la répartition des activités et des lieux de pouvoir, les séparations entre les espaces résidentiels et économiques, les formes d'habitation et de peuplement sont l'expression de la société, de ses normes, valeurs, habitudes ».

Il y a des recherches qui ont été faites dans différents pays et à travers différentes époques qui aboutissent sur la réflexion de la ville et ses caractéristiques et sur lesquels nous nous appuyons. Ainsi, d'un part, les sociologues Robert Park, Ernest Burgess, Roderick Mackenzie, William Thomas et Louis Wirth, dans l'Ecole de Chicago dans les années 1930, se donnent pour objectif de produire des connaissances utiles au règlement des 1 Université Autonome de Coahuila, Mexique Quatre étudiants de la Université Autonome de Coahuila ont collaboré à cette recherche :Jesus Salas, Ivonne Reyes, Magdalena Jaime et Janeth Colin. 2 U. ECO. (1968), p. 253. 3 Y. FIJALKOW. (2002), p. 20. problèmes sociaux concrets, particulièrement ceux de l'assimilation de millions d'immigrants à la société américaine.

D'autre part, Kevin Lynch a fait des études sur l'image des villes des Etats-Unis, telles que Boston, Jersey City et Los Angeles, dans les années 1960. Nicolas Gualteros a fait une recherche sur les itinéraires urbains à Paris, La Havane et Bogota en 2006. Nous réfléchissons sur la construction du sens des phénomènes qui aboutissent dans la formation de l'identité. Ainsi, le processus de communication est possible grâce à l'interaction des significations entre ceux qui construisent et ceux qui habitent dans la ville. Ce travail se situe dans une perspective interdisciplinaire. En effet, il fait appel aux.

## 1 : LA PLANIFICATION URBAINE :

### 1 .1 LA FORME URBAINE :

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

### 1.2 LA COMPOSITION URBAINE :

**Définition :** c’est l’ensemble des opérations nécessaires à la réalisation d’un projet urbain.

- Est une notion qui a sans doute été condamnée avant d’exister .l’expression elle-même reprise en référence à celle de la composition architecturale.
- Une composition a pour but d’exprimé une idée comme elle peut transmet un message.
- Les règles de la composition : c’est la relation entre les formes, les modes d’organisation de ses formes suivant une composition centrale .linière radiale groupé oui suivant une trame.

### 1.3 LES ELEMENTS URBAINS RETENUS DANS L’APPROCHE DE COMPOSITION DANS NOTRE CAS SONT :

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

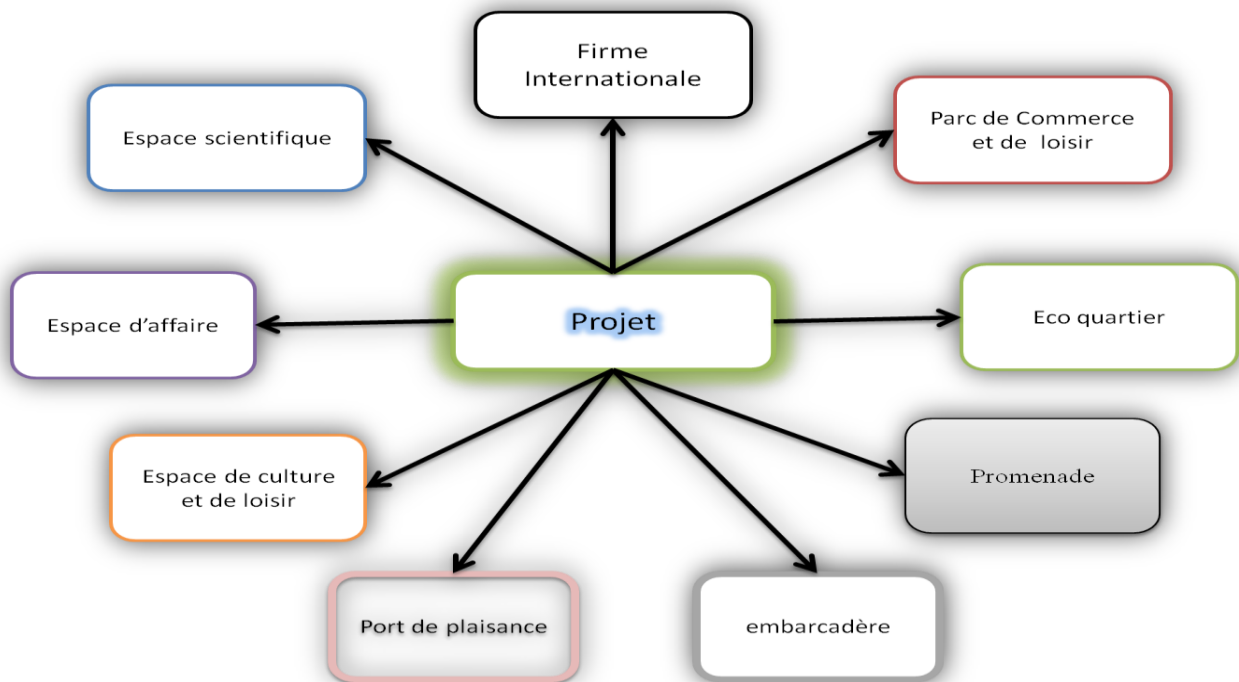
D’après d’analyse notre intervention est basée sur les actions et les stratégies suivent :

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

**2 : LES OBJECTIFS :**

- Donner l'identité d'une ville maritime à Mostaganem en s'appuyant sur :
  - La volonté de faire Mostaganem une métropole écologique et d'affaire d'interface méditerranéenne.
  - La mixité des usages et des fonctions (ville mer, public ...."
  - Crée un pôle touristique : un lieu de promenade, parc d'attraction, esplanade....
  - Crée des espaces publics qui nous permettent de voir le paysage d'une ville mer.
  - Crée un lieu d'échange avec le monde extérieur (zone d'affaire internationale)
  - Traiter les espaces de transition entre le port et la ville
  - Résoudre les problèmes de congestion de transport et d'accessibilité
  - Dynamiser et animer la baie marine
  - Préserver l'identité architecturale et portuaire

**2 : 1 PROGRAMMATION URBAIN :**



(presqu'île)	<b>Firme Internationale</b>
	Hôtel VIP
	Palais de congrée
	immeuble de bureau
	Banc internationale
	Espace de loisir et de d'éténde
	Parking couvert
	Hélicoptère Parking
	Port de plaisance
	Bâtiment de logistique

**Les Equipements d'Extension en mer**

Port de plaisance
sports nautiques
Centre des énergies renouvelables
Equipment de la douane
Aquarium
Manage et parc flottant
Gare maritime
Chalets

---

**Centre de thalassothérapie**

---

---

**Espace scientifique****Centre de recherche océanographe**

Ecoule

Musse

Parking

Résidence

---

**Eco quartier**

Mosquée

Parking

Crèche

Parc vert

---

**Parc de Commerce et de loisir**

Centre commerciale

Showroom

Park de détente et loisir

Parking en étage

Habitat intégrée

---

**Espace de culture et de loisir**

Musse

Conservatoire musique

Théâtre

Théâtre ouvert

Porte urbaine

---

**Espace d'affaire**

Habitat

immeuble de bureau

Quartier de la marine

hôtel

Salle de sport

---

**Promenade**

Espace de détente et loisir

Kiosques

Parcours du sport



## 1. INTRODUCTION :

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

## 2. NIVEAUX D'INTERVENTION ET LES ELEMENTS CONSTITUENT :

-D'après une analyse au les trois niveaux:

- Macro au niveau de la baie marine mostaganemois (entre la crique de salamandre à l'est et de Sid al majdoub à l'ouest)
- Medium au niveau de la zone portuaire
- Micro (la zone d'interventions entre les deux ports de pêche et de plaisance et le vieux port)  
-Selon les 4 dimensions (historique, morphologie, perceptuelle et vécu).

- La synthèse de cette analyse nous a relevé les constructions à maintenir en tenant compte des aspects suivants:

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

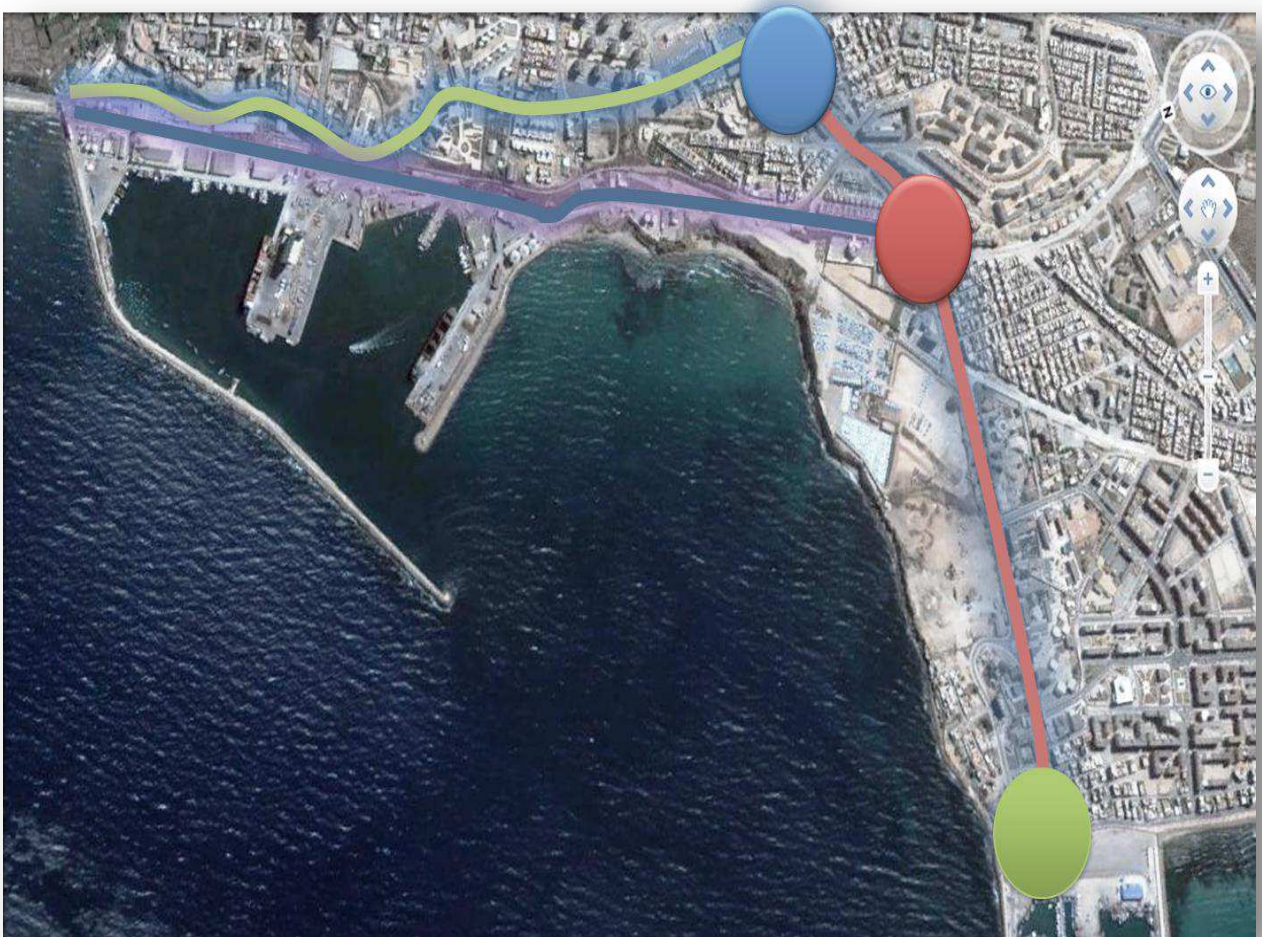
-En second étape nous avons dégagé la zone d'intervention qu' est présente une rupture entre la ville et la zone portuaire d'être aménager en tenant compte des critères cités auparavant, le schéma du structure globale de la zone portuaire a été impose par des facteurs morphologiques, historique et

fonctionnelle, telle que on est cherché sur les éléments et les stratégies que sont nous permettre a assuré la liaison entre la ville et la mer ,cette liaison vise en outre à étudier le projet urbain qui peut a répondre a les besoins de cette interface .

### 3. L'EXISTENCE DU TRACE :

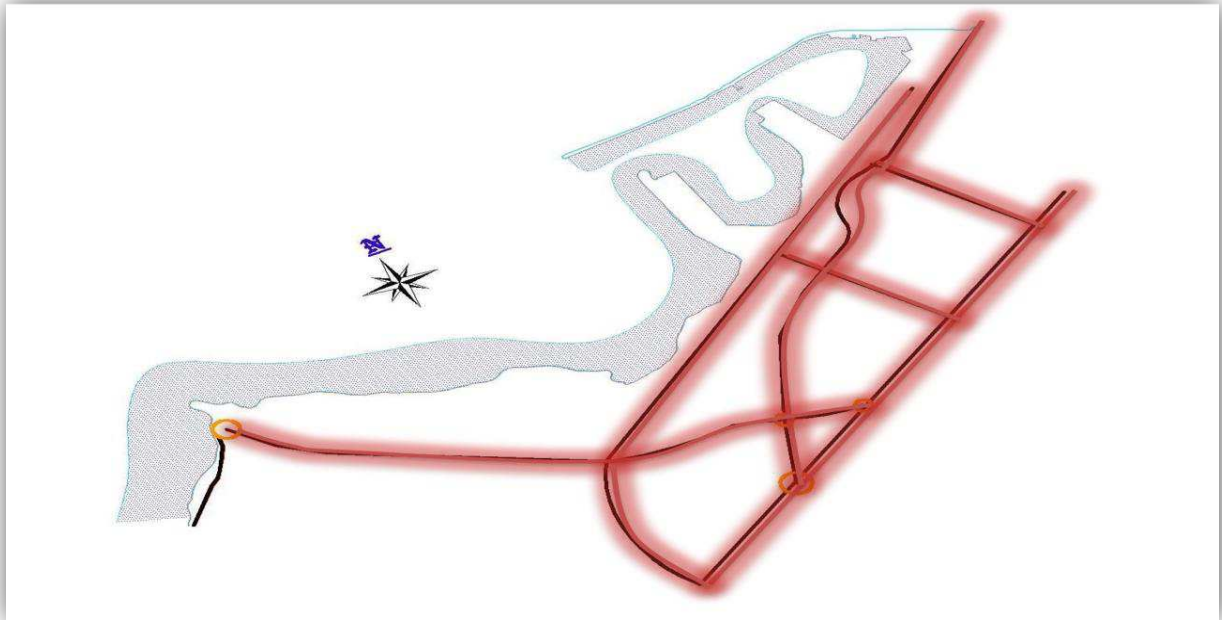
**Mode de composé :** D'emblée et a première vu on s'aperçoit l'existence deux axes symploques suivent la morphologie du site .ces dernier représente une valeur historique et fonctionnelle.et un axe du port

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

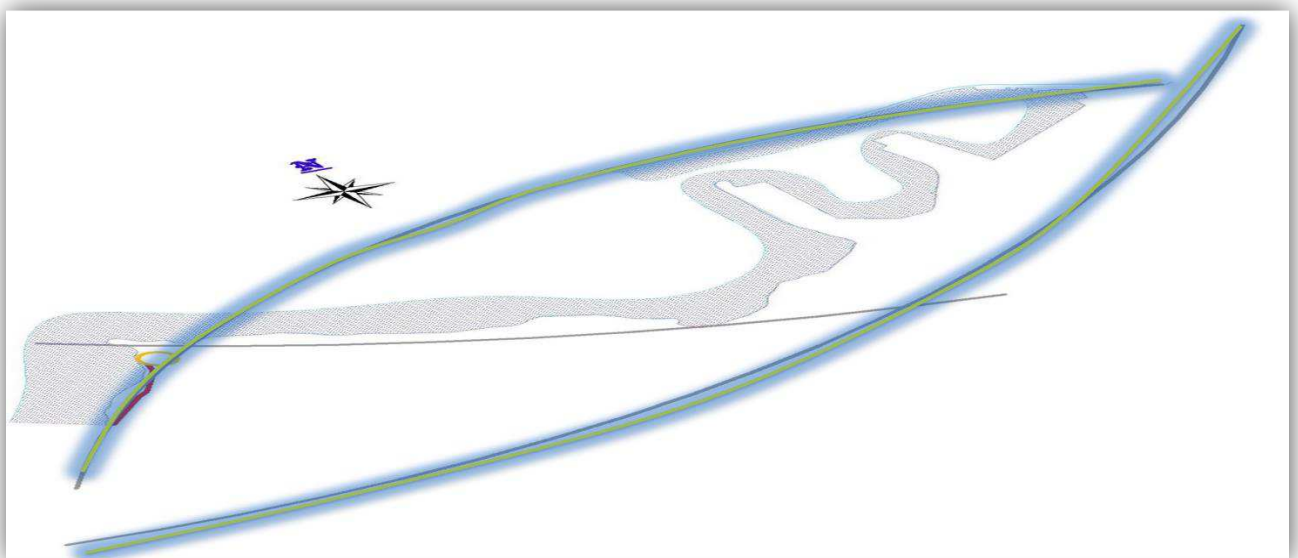


#### 4. PRINCIPE DE COMPOSITION ET AXES DE PROJECTION :

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



-Les seules traces virtuelles repérables sont marquées par deux lignes suivent la promenade marine sur la ligne d'interface.



- Les tracés virtuelles de la baie marin se configurent un balcon ouvert sur la mer et créant une zone émergent dans ces concavité et un étendit ouvert sur la mer et la ville (**schéma 01**)
- Le tracé général entre le concret et virtuel reste toutefois complexe, sa figure ouverte dominante est défini par la trame virtuelle sur la ligne d'interface et une figure longitudinale marquée par les axes de la trame concret.

## 5. LA CONCEPTION DE L'ESPACE :

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

Les formes sont liées au soleil, à la lumière, et à l'éther. Quant aux formes convexes elles sont liées à la terre, à la matière.

Dans le cas des places circulaires, bien que l'espace vide joue le rôle de figure dominante, il ne peut s'approprier les façades périphériques comme étant ses propres frontières. L'observateur entouré par l'espace vide et le regardant de l'intérieure ne perçoit la force d'expansion de la place qu'indirectement, par le biais de son effet sur les façades qui reculent concavement. Cette impression est plus nette encore dans un intérieur. »

Dans notre cas la zone centrale entre les deux axes virtuels, l'espace vide à l'intérieure peut être fonctionnelle comme un représentant spatial dans la mer ou on peut passer à l'extases en mer. L'espace est perçu comme l'amplification et l'extases du pôle humaine.

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

- **Les effets dynamiques de la concavité et la convexité :**

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

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

D'autant plus l'utilisation de cette forme dynamique dans un parcours a un autre but celui de faire diriger les gens vers l'intérieur du projet. (**Schéma 03**).

## 6. LA MILLE URBAINE (PARCOURS):

### **Promenade architecturale :**

*L'architecture est jugée par les yeux qui voient, par la tête qui tourne, par les jambes qui marchent. L'architecture n'est pas un phénomène synchronique, mais successif, fait de spectacles s'ajoutant les uns aux autres et se suivant dans le temps et l'espace, comme d'ailleurs le fait la musique.*

*(Le Corbusier. «Le Modulor», éd. L'Architecture d'Aujourd'hui, 1983.)*

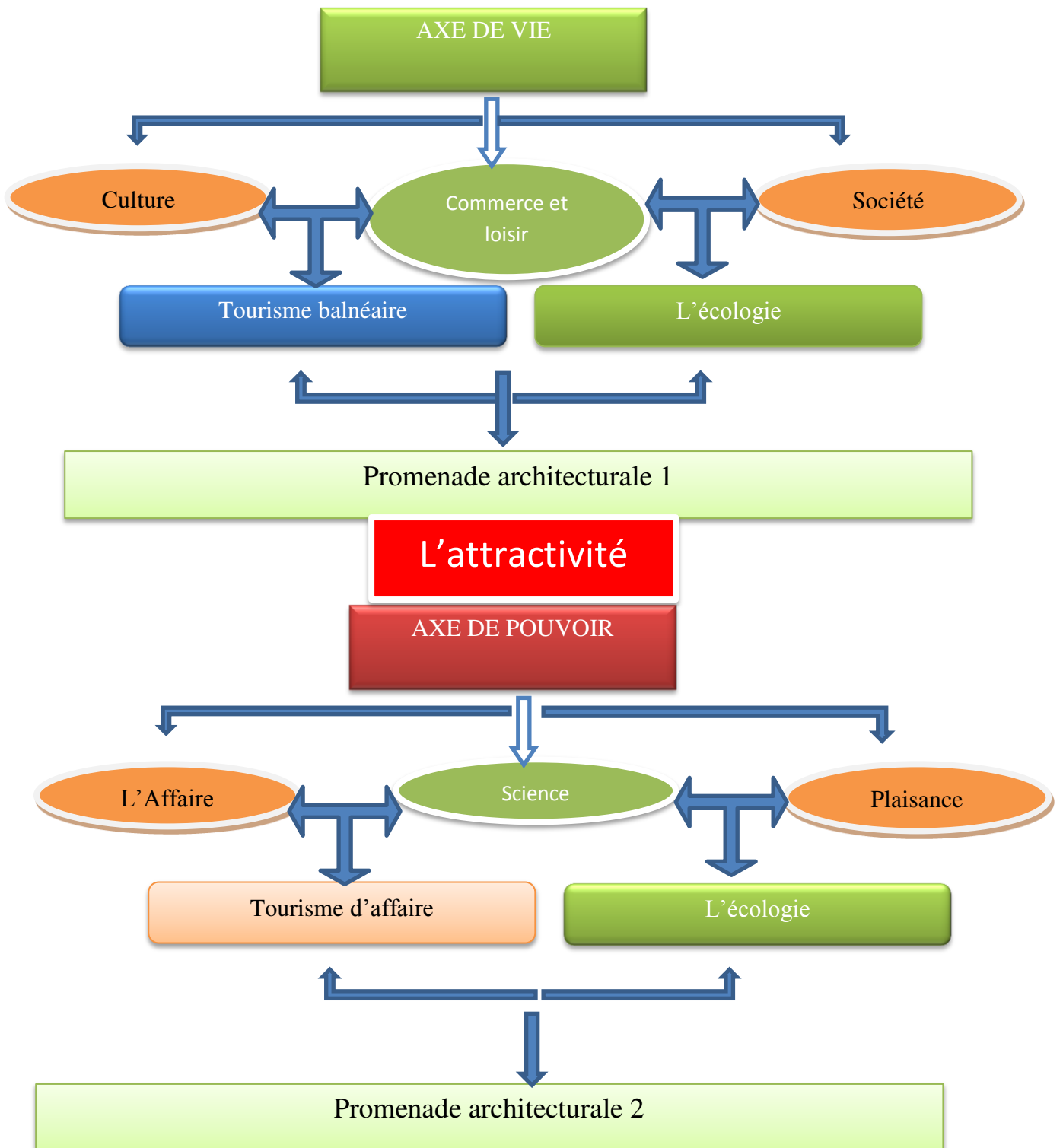
La «**promenade architecturale**» proposée par le Corbusier, architecte, peintre et théoricien français d'origine suisse, met en œuvre sa conception d'une limite parfois impalpable entre intérieur et extérieur. Dirigeant les circulations au sein même de ses œuvres, il crée des parcours constants imprimant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

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

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

Depuis de nombreuses années, l'artiste développe des projets de recherche centrés sur l'espace, le temps et la perception. Quelques éléments clefs, dans cette exploration, sont la superposition du physique et du virtuel, la dissolution des limites entre ce qui est réel et perçu, la création par l'observateur d'espaces mentaux, les liens entre le temps et l'espace, la prévalence de

l'expérience subjective comme outil de communication, et l'usage de la lumière en tant que matière première. Ces idées sont développées pour la plupart in situ, formulées en tant que réponses directes aux qualités perceptuelles, les conditions physiques et les influences environnementales d'un espace ou d'une localisation précise. (Schéma 02)



## 7. LA MISE EN SCENCE CINEGRAPHIQUE ET LECTURE PAYASAGERE :

### 3.1. La formation de la scène architecturale dans le parcours :

Historiquement, l'architecture s'est toujours exprimée par des idées scénographiques, et des lectures paysagères qui doivent être représentées de la même manière. La différence fondamentale, bien sûr, est que la scène est un univers de fiction, un espace neutre destiné à accueillir des lieux imaginés. Même les perspectives plus déformées des plus anciens décors sont à l'évidence.

- **Promenade marine** : comprend des espaces de détente, Parcours du sport et commerce .....
- **Circuit de culture** : enveloppé par la présence du musée, théâtre, théâtre ouverte et la porte urbaine.
- **Circuit de commerciale** : comprend la porte urbaine
  - Un centre de commerce, loisir et exposition.
  - Un parc vert de détente et loisir.
  - Des places d'eau.
  - Aires de stationnement.
- **L'Eco quartier** : comprend :
  - l'habitat et les Equipements de proximité
  - Une place d'eau –fraicheur
  - Une forêt (le poumon du quartier)
  - Un parcours

**Circuit d'affaire** : comprend centre de recherche océanographique et la presqu'île d'affaire

## 8. L'ESPACE PUBLIC

Une place tant qu'espace public dégagé ou découvert délimité par des constructions, est un élément constatif et de structuration de l'espace urbain. Elle permet de préserver la continuité urbain par ce qu'elle assure de jonction entre les éléments bâtis. La place permet la transition entre différents bâtis. La place permet la transition entre différents lieux et crée de multiples relations de continuité. (**Schéma 03**)



## 1 : INTRODUCTION :

Notre intervention a établi un plan d'aménagement qui contient de nouveaux projet, en forme d'entités de fonction, ces fonctions correspondent avec notre parcours pédagogique qu'est habitat et projet urbain.

## 2 : LES FONCTIONS :

Projet urbain dans le thème du rôle du port dans la création d'une valeur ajoutée à l'urbain Mostaganemois, prestige .tourisme balnéaire et d'affaire.

Une intégration et renforcement par des fonctions urbaines manquantes dans la zone constitue un projet urbain qui réanime l'activité urbaine et attirant un nombre de visiteur dans le cadre d'aménager l'interface ville –port.

## 3 : CARACTERISTIQUES ARCHITECTURALES : INTERSTICES URBAINS ET PRATIQUES CULTURELLES :

### 3.1 « L'IMAGINAIRE DU LIEU » / UNE VISION DES SINGULARITES :

Chaque expérience interstitielle<sup>1</sup> se fonde sur des activités finement choisies, des nécessités directionnelles où la forme obéit aux critères de contexte à travers l'orientation des *espaces indicible*<sup>2</sup> vers l'intérieur et qui à la fois est parsemé par un projet de valeur. De ce fait, la concavité engendre des visions entrantes et offre des angles de visions avec des singularités et de percés donnant vers l'horizon.

Les lieux créés maintiennent la présence des espaces naturels où la lumière est le roi suprême. La coulée verte et terrasses jardins surplombent tout le projet et donnent la possibilité de vivre des

<sup>1</sup> Clara Guillaud, Interstices urbains et pratiques culturelles, *in perception, axiologie et rationalité dans la pensée contemporaine*, Dossier 2009 - *L'habitat, un monde à l'échelle humaine*.

<sup>2</sup> « Je suis l'inventeur de l'expression « l'espace indicible » qui est une réalité que j'ai découverte en cours de route. Lorsqu'une oeuvre est à son maximum d'intensité, de proportion, de qualité d'exécution, de perfection, il se produit un phénomène d'espace indicible : les lieux se mettent à rayonner, physiquement, ils rayonnent. Ils déterminent ce que j'appelle « l'espace indicible », c'est-à-dire qui ne dépend pas des dimensions mais de la qualité de perfection : c'est du domaine de l'ineffable." LE CORBUSIER, conversation enregistrée à la Tourette, *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° spécial "Architecture religieuse", juin-juillet 1961, p. 3.

expériences de l'ombre et de la lumière. Ce qu'elles initient est difficilement transposable dans un autre contexte, difficilement intégrable par d'autres acteurs. Ce serait un leurre que de penser que les interstices finissent, à l'intérieur d'un milieu urbain, mais au-delà, par se rejoindre et se relier naturellement. Le processus est certainement plus hasardeux. Pour Michael Hardt et Antonio Negri, ce que ces expériences perdent en généralisation, elles le gagnent en intensité. « *Elles sont faiblement communicables, difficilement transposables. Par contre, chacune d'entre elles atteint, du seul fait de sa dynamique, un fort degré d'expérimentation et de création et une grande intensité dans l'élaboration et l'exploration de ses agencements* ».

### 3. 2: LE CONTEXTE LOCAL COMME FACTEUR DETERMINANT? / LE LIEU DETERMINE LA DEMARCHE INTERSTITIELLE :

L'expérience interstitielle pertinente s'attache, d'une part, à la forme des lieux qui doivent dès l'origine porter et assumer la fonction attractive, où les personnes peuvent investir les espaces sans limites où barrières à travers la promotion des actions et des activités comme les loisirs, le shopping et l'hébergement ; D'autre part, en réciprocité, les habitants pourront envisager des actions communes, pouvant faire réfléchir à de nouvelles formes d'urbanité. Pour cela, le projet est divisé en quatre distinctes marquées par des percés mécaniques :

- LA PREMIERE ZONE SOUS LE THEME DE :
  - **Promenade marin** : détente, loisir, découvert, commerce et sport.
- LE DEUXIEME ZONE SOUS THEME DE :
  - **l'affaire** : firme internationale, centre de recherche, fonction d'affaire, habitat, loisir et détente.
- TROISIEME ZONE SOUS LE THEME DE :
  - **sphinge et loisir** : commerce, détente, loisir, parking, terrasses marin.
- QUATRIEME ZONE SOUS LE THEME DE :
  - **Culture** : théâtre, conservatoire, espaces de loisir

Enfin l'importance de l'enjeu ainsi que les spécificités des modes d'actions et de relations des nouveaux lieux doivent être connues et comprises par les usagers, selon un mode perceptif où le sensoriel implique un déplacement sélectif lisible, fondée, sur la reconnaissance d'un horizon de «sens » commun », reconnaissance parfois très formelle et vide de « sens » des lieux à travers l'identification de chaque partie par la forme et par la fonction.

De quel « sens » commun parle-t-on ? La question du concept du « sens » commun reste très problématique et polémique. Qu'en est-il du « vivre ensemble » ? Ces expériences sont profondément perceptives, notamment dans la mesure où elles dessinent le cadre d'un vivre ensemble toujours à réinventer. Le territoire ainsi que le contexte global et local dans lesquelles elles s'inscrivent sont un facteur non négligeable, voire essentiel, pour rendre la démarche pertinente.

À défaut de ré-enchanter les lieux, le projet réinvente le local par la découverte et par la halte.

### 3.4 TERRITORIALISATION DU PROJET ENTRE L'ATTRACTIF ET LE LUDIQUE DANS L'ILOTAGE :

Ces expériences interstitielles sont locales, «territorialisées », c'est-à-dire qu'elles investissent un espace<sup>3</sup> (réel ou mental), en lien avec son environnement local, et avec les habitants : Le vivant<sup>4</sup> s'inscrit dans une démarche participative ou les visiteurs en sont les initiateurs. Ces démarches qui tendent à instaurer de nouveaux « morceaux de ville » font écho au contexte de décentralisation, de territorialisation. En effet aujourd'hui, on parle de plus en plus de politiques locales, de projets territorialisés.

#### *Quelle échelle locale pertinente ?*

---

<sup>3</sup> Voir Philippe Boudon, *Sur l'espace architectural : un essai épistémologique de l'architecture*, Parenthèses, Paris, 1997.

<sup>4</sup> Jean Cousin, *L'Espace vivant : Introduction à l'espace architectural premier*, Moniteur, 1980.

« Nous n'appartenons plus qu'à un seul monde. Nous expérimentons des versions locales du monde et, en le faisant, nous devons nous localiser dans le contexte le plus large du global »<sup>5</sup>

Par ailleurs, on a souvent tendance à penser que la *glocalité*<sup>6</sup> des interstices urbains et des espaces autogérés et l'investissement collectif de l'espace à une échelle de proximité suffisent à garantir la «réappropriation» de la ville. Habiter la porosité ne s'arrête pas à l'envahissement des espaces publics ou la reconquête des activités convoitées par les citoyens, au-delà ; les enjeux et les ressources, pensés en termes d'usage, d'appropriation, de détournement, ne sont pas garantis par ce seul mode opératoire ; l'usager doit participer au jeu du local/global, il s'agit aussi surtout de réinventer les « lieux », de reconquérir un espace lisse face à un espace fonctionnalisé de la ville, en y inventant de nouvelles circulations.

### 3 :5 IMPACTS SUR LES PUBLICS : « NOUVEAUX LIEUX, NOUVEAUX LIENS »

Notre approche cherche également à comprendre le sens des actions d'affaires, culturelles et ludiques qui se croisent dans ces espaces et les engagements qu'elles suscitent. Il s'agit d'appréhender l'ensemble des interactions générées par les pratiques culturelles et artistiques dans ces interstices dont le fondement est esthétique mais aussi, social, culturel, économique et politique. Ces événements et ces (non) lieux répondent alors à une même « nécessité » : l'« agir urbain », l'agir « interstitiel » ; la présence de l'art et son expérience interstitielle semblent aujourd'hui plus qu'essentielle. Pour cela, le recours au design et à l'architecture high-tech est l'alternative esthétique émotionnelle qui peut favoriser l'expérience interstitielle. Que l'art se trouve en dehors des lieux et des situations institués n'est pas une invention récente. Nous répondons de la sorte au contexte de crise que vit le centre-ville de Mostaganem

### 4 : ESTHETIQUE AGREGATIVE ET PAYSAGE ESTHETIQUE :

Si la porosité a pour objet de créer des lieux en cohérence avec ceux qui les « habitent », soit de créer un environnement poreux aux attitudes, aux comportements personnels, dans leur relation à

---

<sup>5</sup> Heather Voisey et Tim O'Riordan, « Globalization and Localization » in : Tim O'Riordan, *Globalism, Localism and Identity*, London, Earthscan Publications, 2001, p. 37.

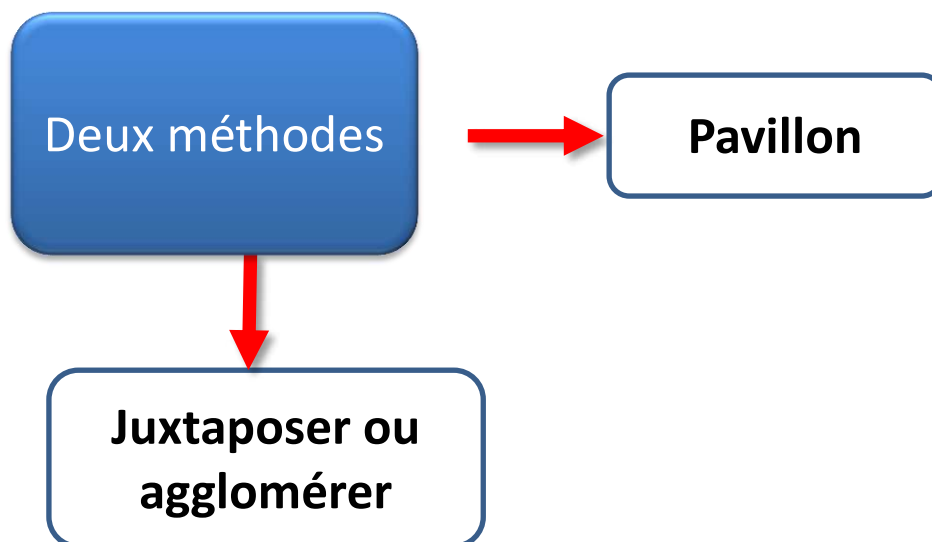
<sup>6</sup> Ibid.

des actions quotidiennes, banales ou parfois plus exceptionnelles ; l'esthétique est de faire travailler à partir d'un certain nombre de variables et considérer le corps comme espace d'inscription du projet (postures physiques et psychiques). C'est l'approche par le biais du sensible, des ambiances, qui va permettre ce dialogue entre l'espace et ces occupants, et ouvrir sur des relations empreintes de sensualité, d'émotions.

Ainsi, il s'agit de faire de l'architecture une expérience physique, considérant l'espace tant dans sa dimension quantitative que comme potentiel sensible, où les résonances des matériaux, les variations de la lumière, du son,..., et le parcours du corps, constituent les données initiales du processus de conception. Pour cela, un choix délibéré d'une texture expressionniste nous a semblé une clé pertinente pour avoir des séquences successives pouvant enrichir le décor de la mise en scène dramaturgique du ludique et d'affaire. La presque il est comme un grand espace flottant où tout le projet prend forme. L'eau, cette singularité naturelle, convoitise le rassemblement des textures à origines naturels pouvant donner des tableaux originels des représentations d'appartenance à la nature. Donc les objets architecturaux (presqu'ils, port de plaisance, parc, hôtellerie, commerces, espaces publics) sont les étalages affichés le long des trois parcours : l'exposant exposé est notre démarche esthétique, le dispositif de porosité permet de se dégager de tout a priori formel et de considérer l'environnement dans cette dimension à la fois physique, sensible et instrumentale. L'architecture permet alors des perceptions et appropriations multiples. Elle est ainsi active, manipulable et génératrice de modes de relation variées. Sa dimension multiple, qui s'exprime au-delà de sa dimension technique et programmatique, lui confère ainsi un statut d'objet intime.

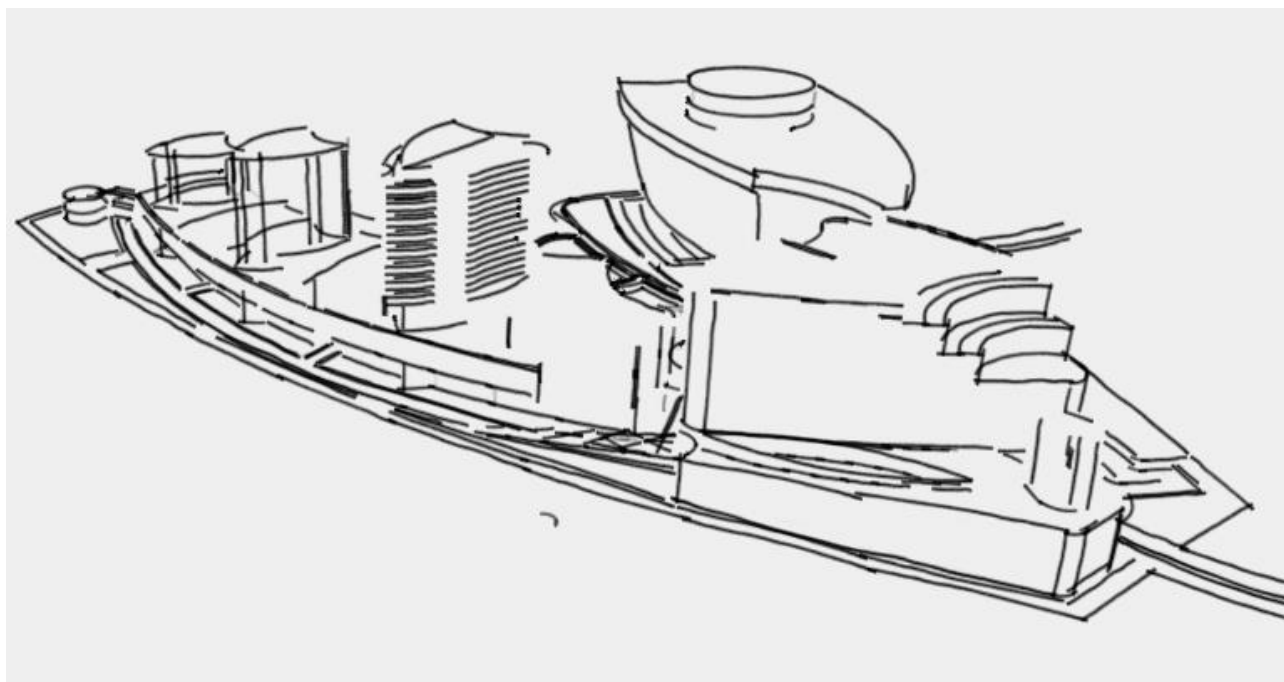
##### 5 : L'IRREGULARITE : LE PLAN « AGGLUTINE ».

Déjà, en reprenant l'opposition des deux méthodes, celle du pavillon et celle de la juxtaposition ou de l'agglomération, Viollet-le-Duc, dans le dix-neuvième des *Entretiens sur l'architecture*, avait attribué l'une aux Anglais, l'autre aux Français : « *Le mode anglais consiste à agglomérer de petits corps de logis contenant chacun une ou deux pièces [...] chacun de ces petits logis ayant la hauteur convenable à la pièce qu'il contient, des jours percés suivant l'orientation préférée [...]. Le mode français consiste à élever un pavillon, c'est-à-dire un corps de logis concret, symétrique, dans lequel les services, au lieu d'être disséminés, comme dans le mode anglais, sont réunis en plusieurs étages, sous un même toit.* »<sup>52</sup>



Mais la maison qui, de toute évidence, fascine le plus Viollet-le Duc ne correspond pas à ce type de disposition. Il s'agit d'une maison de Shaw, la maison de Grimsdyke (1870-1872)

à Harrow Weald, composée de deux corps de bâtiment principaux qui, assemblés, ne forment pas une figure régulière. L'un des corps, qui contient un atelier de peintre, est disposé de biais, sont multiples et variés; les pièces elles-mêmes ont des configurations et des hauteurs correspondant à leur fonction – ce qui anticiperait la conception du Raumplan : « (...) tous les planchers de habitation ne sont point au même niveau, mais posés en raison de l'étendue en surface des pièces; les plus spacieuses étant plus hautes sous plafond que ne le sont les petites » en fin de compte qu'il n'y ait pas eu une « idée mère » qui ait présidé à la conception de la maison : « en jetant les yeux sur ce plan, dit Viollet-le Duc, on pourrait supposer que cette habitation a été élevée successivement et que les bâtiments qui la composent n'ont pas été construits d'un seul jet et sur une donnée d'ensemble. Il n'en est rien cependant, les Anglais, comme nos châtelains du temps jadis, ne songent point à la symétrie dans leur architecture des champs, mais se préoccupent de l'orientation et des convenances de l'habitation ».



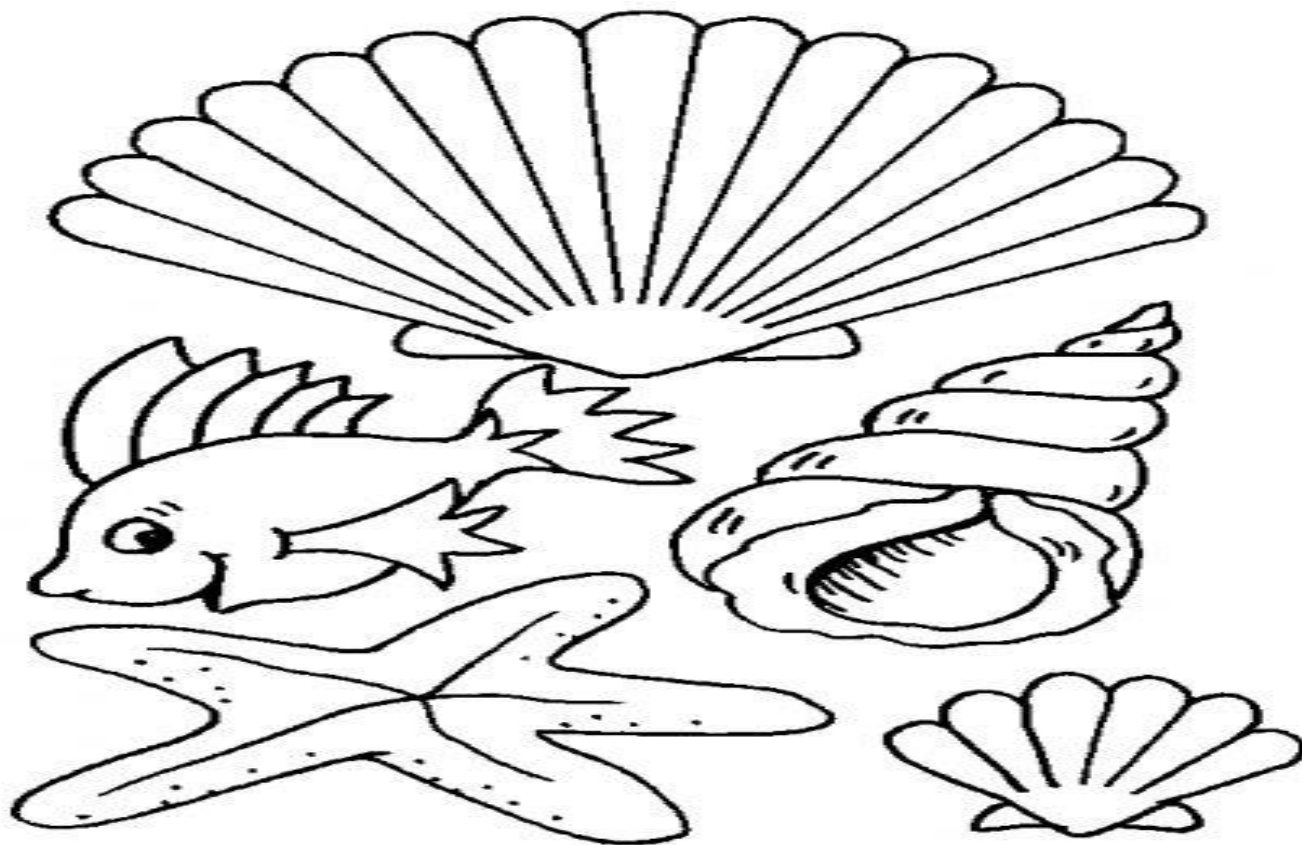
## 6: LE BIO MIMÉTISME :

Le bio mimétisme se définit comme étant l'étude des œuvres de la nature afin de les imiter et de les appliquer pour réduire les désastres écologiques induits par l'être humain. Ce concept permettrait, en quelque sorte, de renouer avec le « bon sens » issu de la « recherche et du développement » que la nature effectue depuis plusieurs milliards d'années et qui lui permet de mettre au point des mécanismes efficaces, garants de pérennité, dont l'homme pourrait grandement s'inspirer pour diminuer son empreinte environnementale. En se servant d'un modèle issu de la nature, cet essai propose l'analyse d'une solution plus durable à l'aménagement et au fonctionnement des développements domiciliaires en milieu rural. L'écosystème mature serait le modèle théorique qui répond le mieux aux enjeux (énergie, eau, nourriture, déchets, intégrité du milieu, biodiversité) liés au développement, à l'aménagement, au fonctionnement et la qualité de vie dans les milieux ruraux. Ce modèle a donc été appliqué à l'aménagement de sites, composante essentielle au développement d'un quartier écologique en milieu rural.

**6: 1 L'ARCHITECTURE BIONIQUE :** L'architecture bionique est un courant du design et une expression constructive architecturale dont la composition et les lignes de force empruntent aux formes naturelles et biologiques. Ce mouvement a commencé à mûrir au début du XXI<sup>e</sup> siècle, cela explique que les premiers exemples d'architecture bionique privilégient la recherche formelle à la

fonctionnalité. L'architecture bionique se pose elle-même comme contre-point aux compositions « traditionnelles » à angles droits. Elle procède par utilisation des formes et des surfaces courbes rappelant des structures du vivant et des fractales. Une des tâches que les premiers représentants de ce mouvement se sont imposées était de trouver des justifications du développement esthétique et économique dans leur démarche architecturale.

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



## **Les références bibliographiques :**

### **Les livres :**

- Kevin Lynch, *L'image de la cité*, Bordas, 1976
- Christian Norberg-Schulz, *L'Art du lieu*, Paris, Le Moniteur, 1997
- Jean Philippe Zipper, *Architecture vitalistes 1980-2010*
- Pierre Pinon, *Composition urbaine*
- Jaques Lucane, *Composition et non composition*, semestre d'automne 2014
- André Authier et Pierre Duvernois, *Patrimoine et traditions du thermalisme*

### **Les thèses :**

- Faire la ville avec le port (Le Havre)
- Écosystème bio marin
- Mer, terre, clivage, l'attractivité

### **Les discours verbaux avec :**

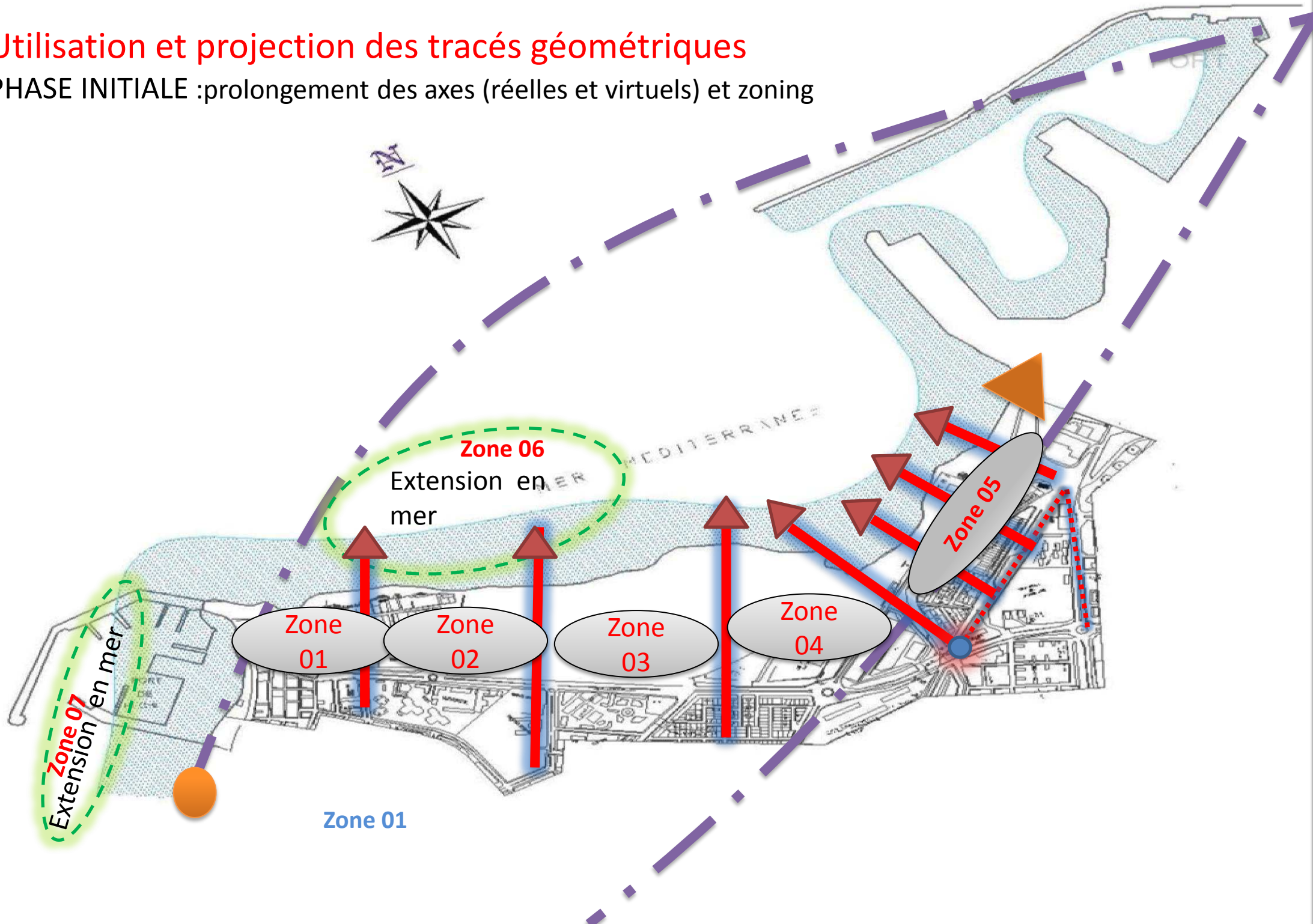
- Mr. K. Alhaj, Un employé dans la direction de port.
- Mr. Ibrahim, Gardien de quartier
- Mr. Chemsedine, Parmi les anciens habitants de la ville de Salamandre

### **Les documents d'administrations :**

- URBOR de Mostaganem
- la DLAP de Mostaganem
- direction de port (Mostaganem)
- Marine Resource Fondation Mostaganem
- direction de port Mostaganem

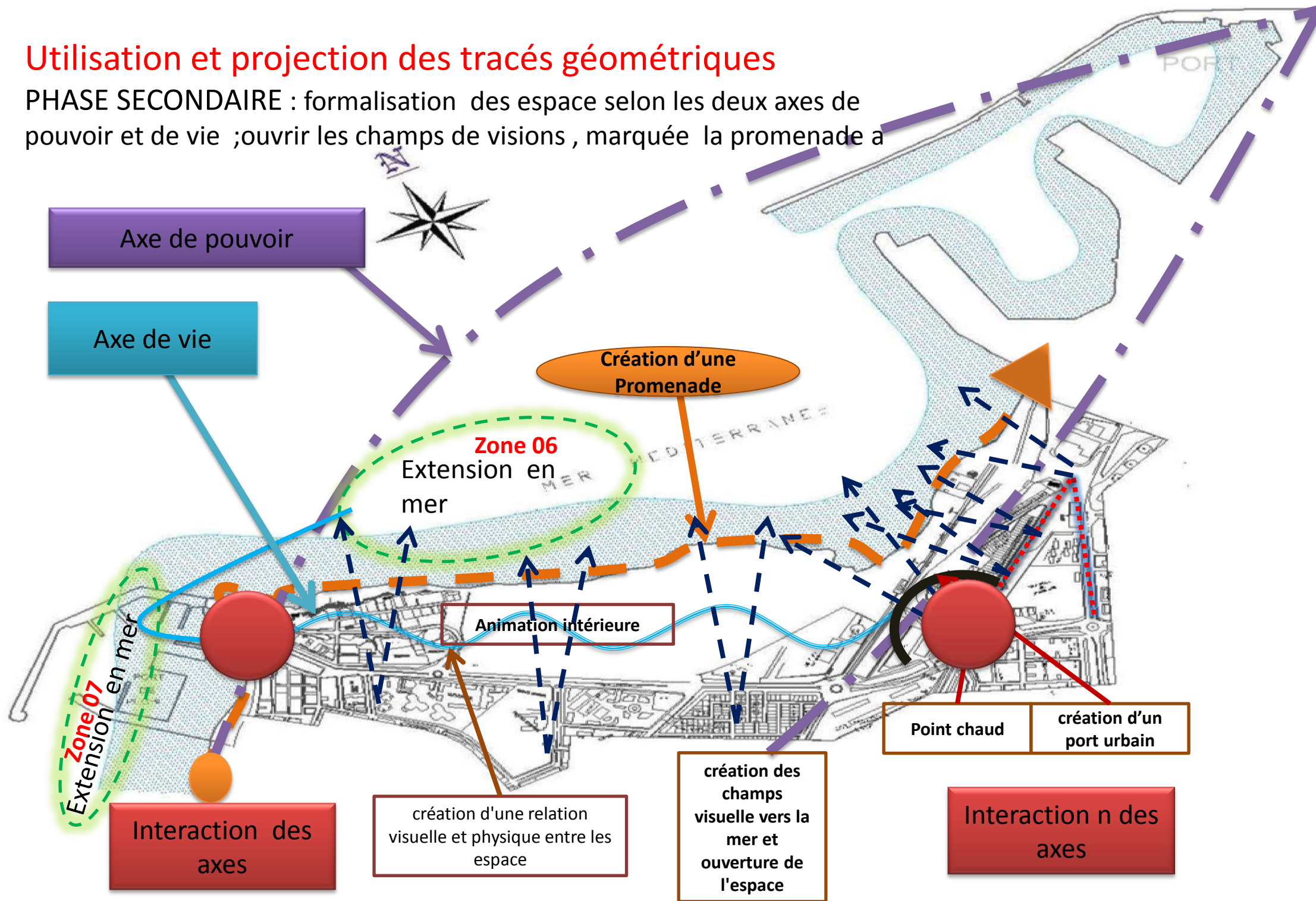
# Utilisation et projection des tracés géométriques

PHASE INITIALE : prolongement des axes (réelles et virtuels) et zoning

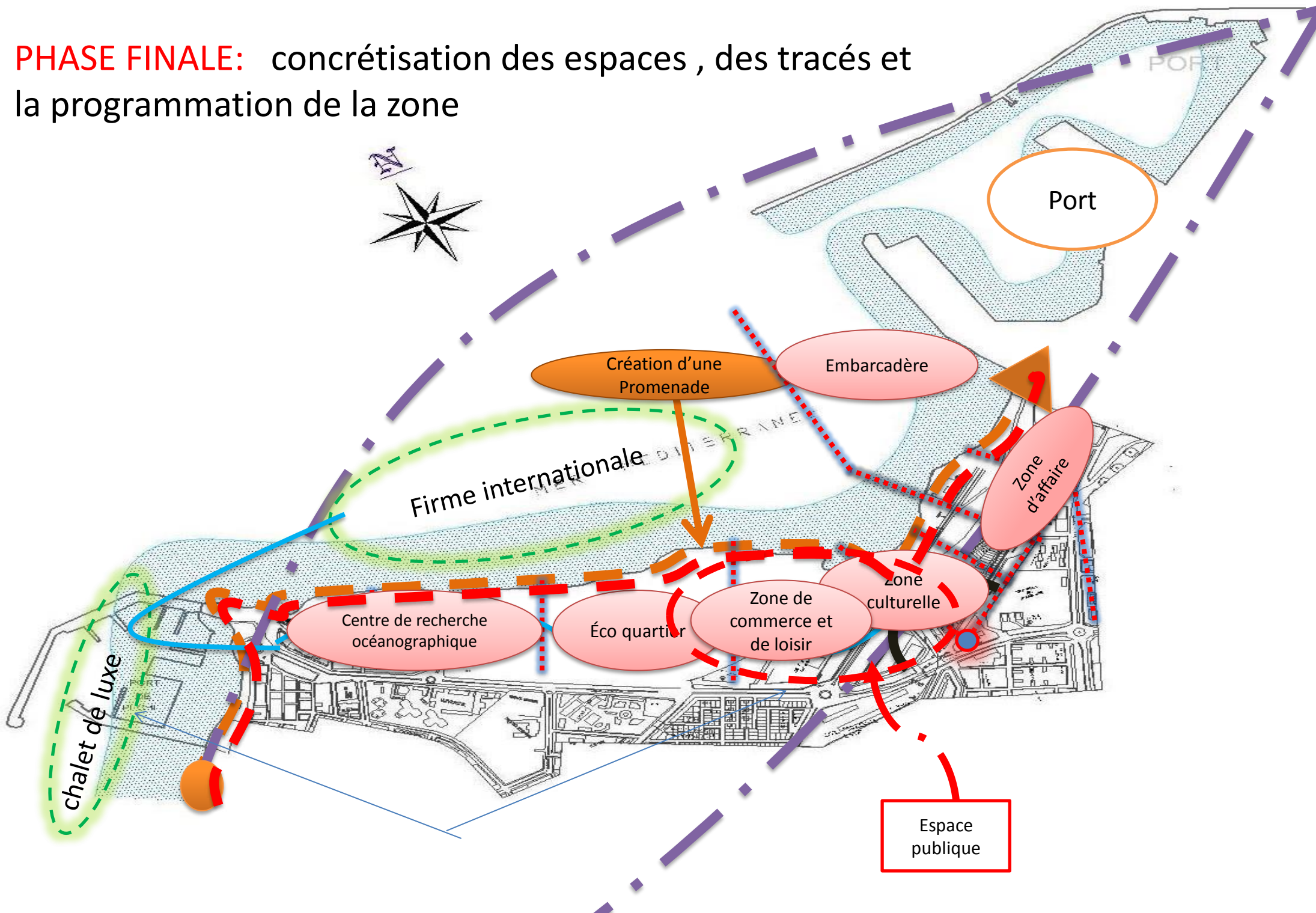


# Utilisation et projection des tracés géométriques

PHASE SECONDAIRE : formalisation des espace selon les deux axes de pouvoir et de vie ; ouvrir les champs de visions , marquée la promenade a

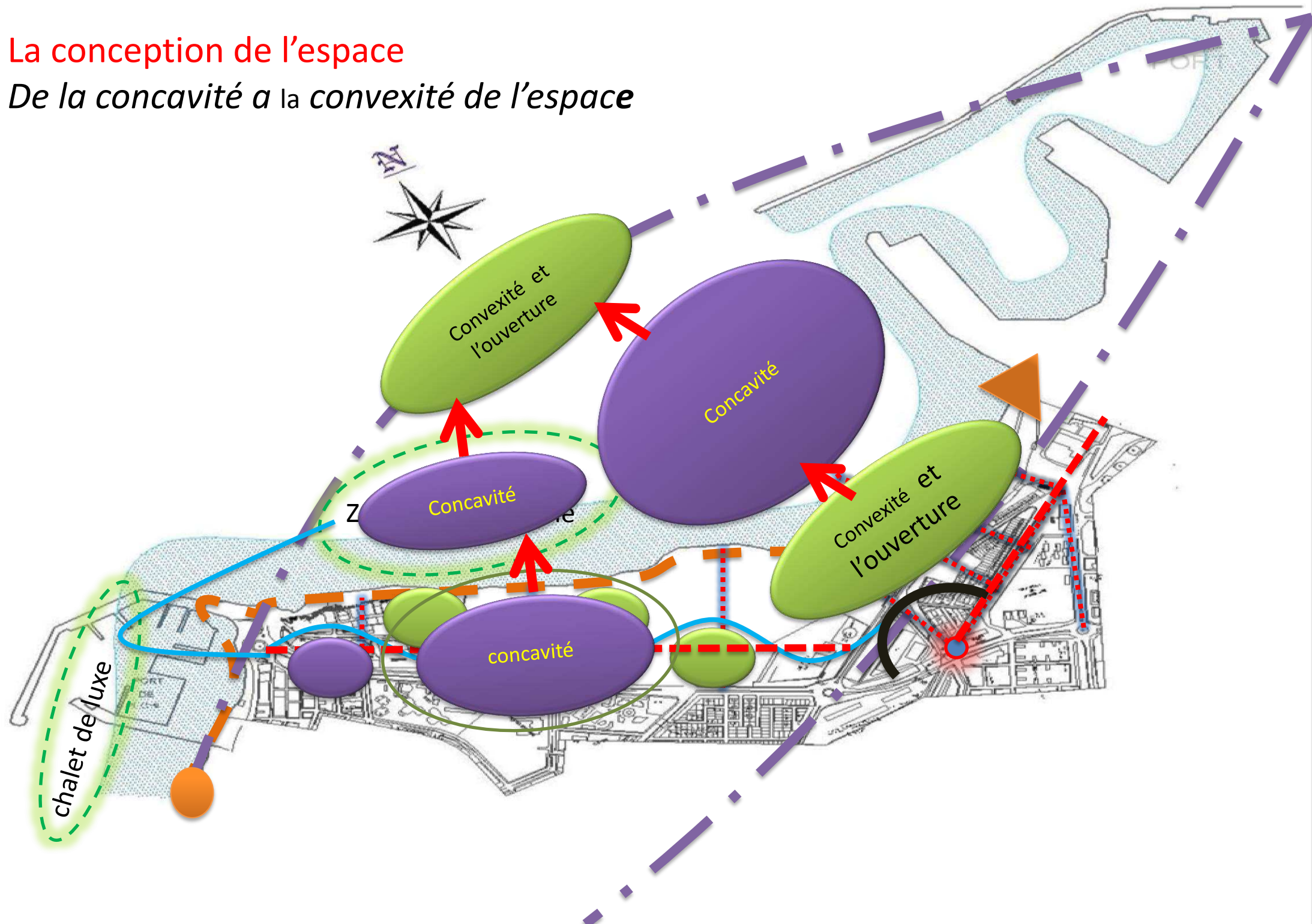


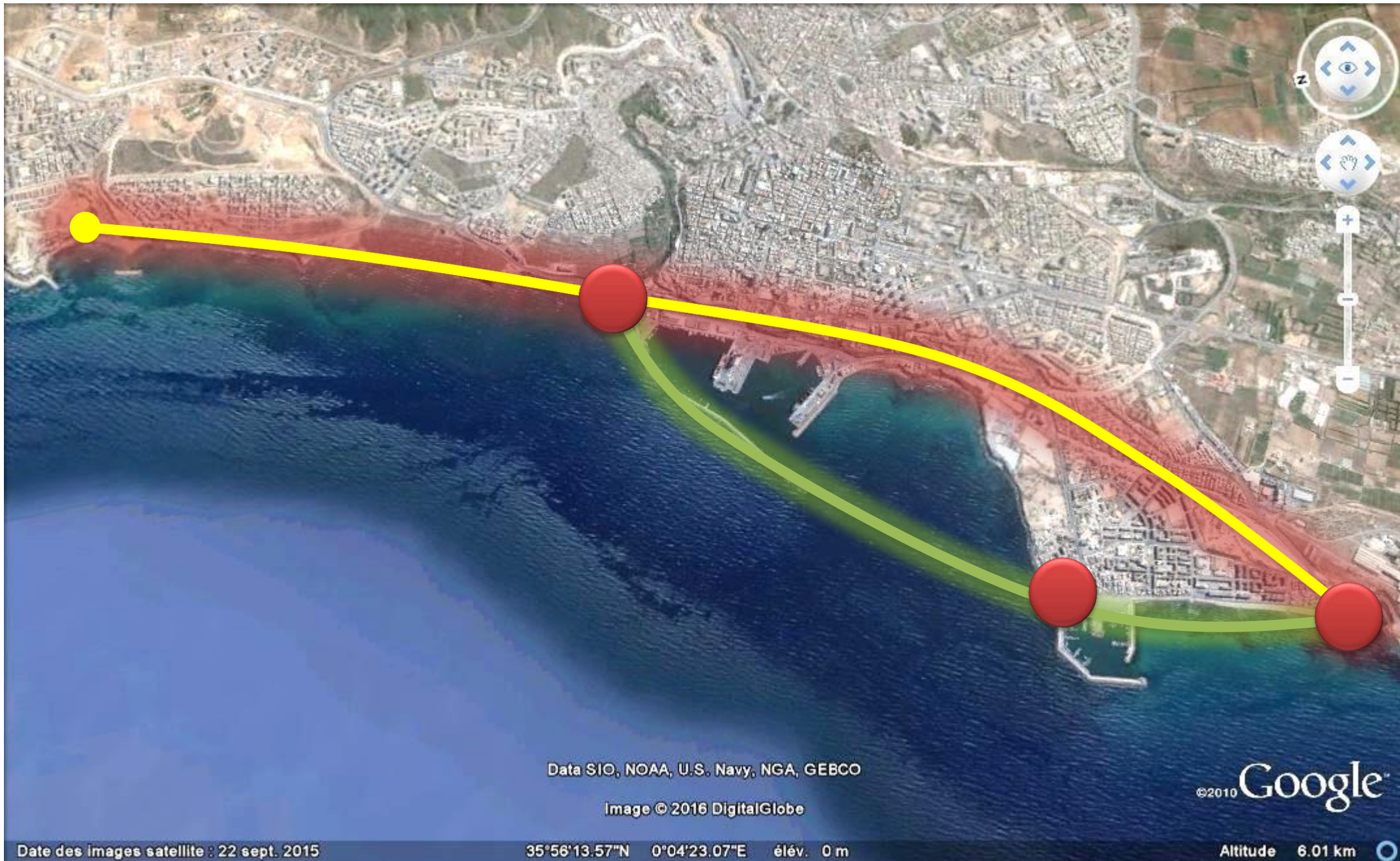
**PHASE FINALE:** concrétisation des espaces , des tracés et la programmation de la zone



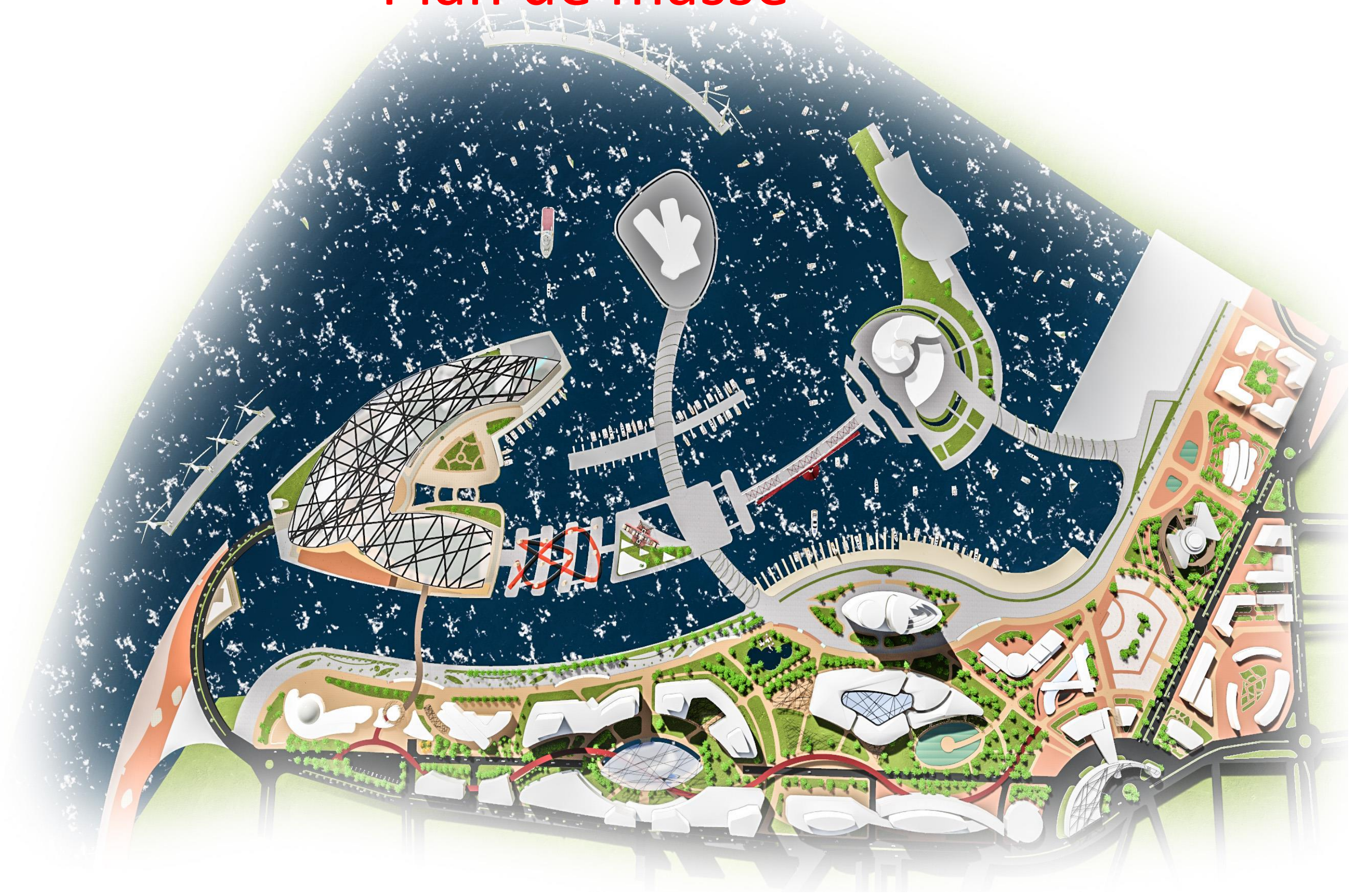
# La conception de l'espace

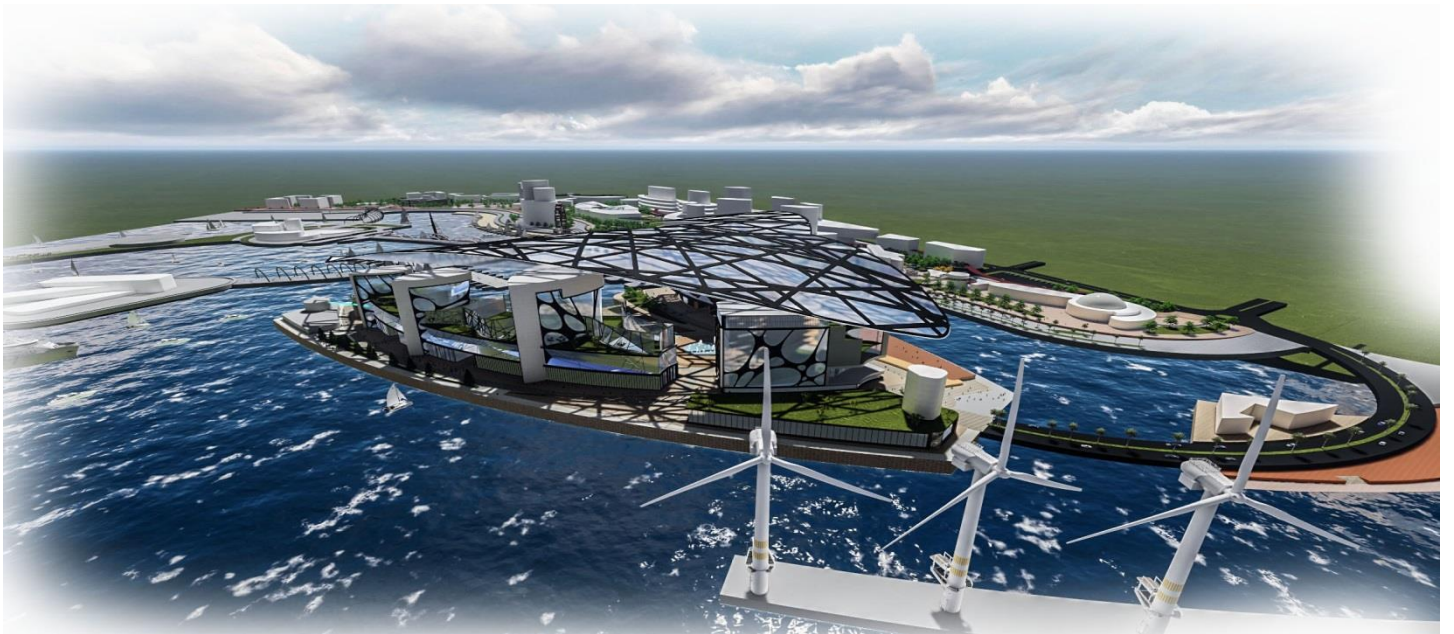
*De la concavité a la convexité de l'espace*



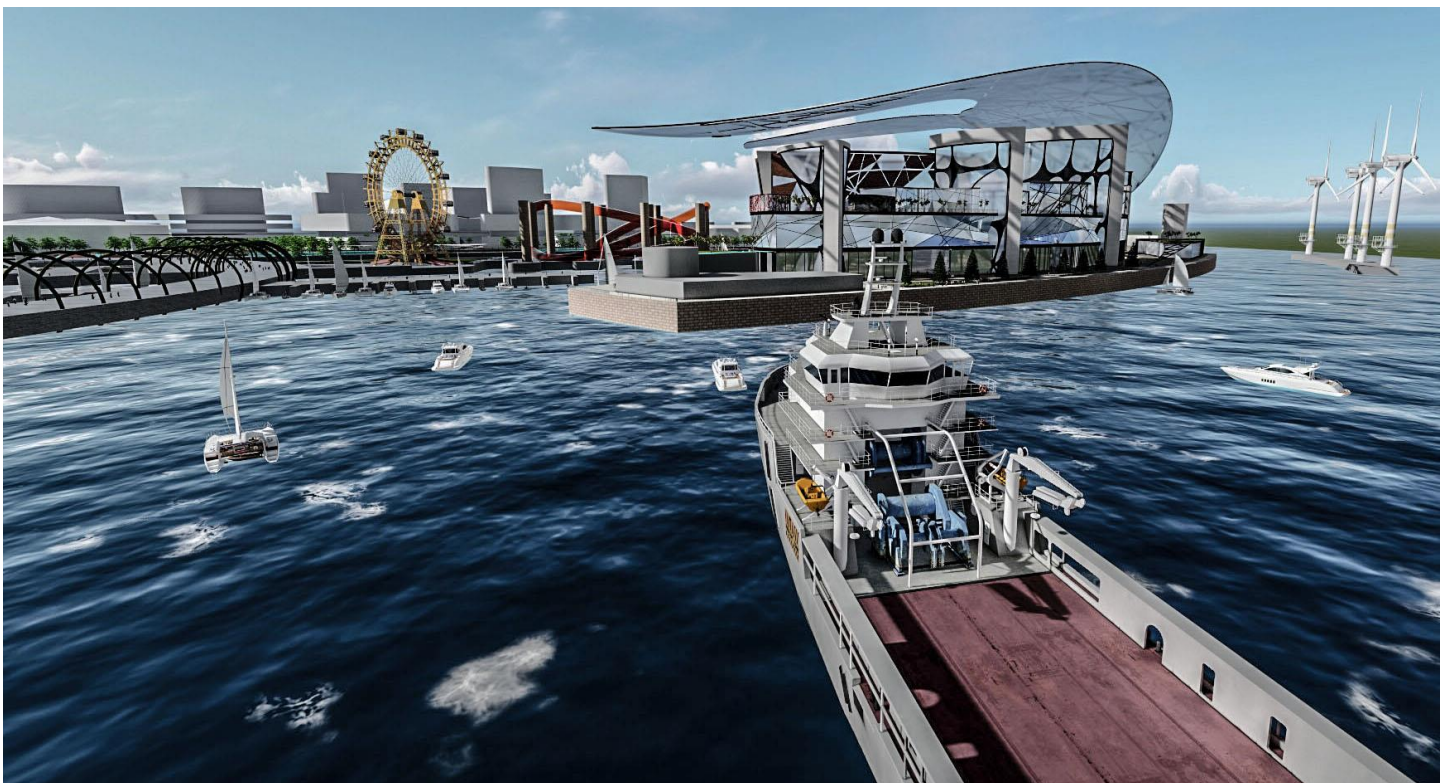
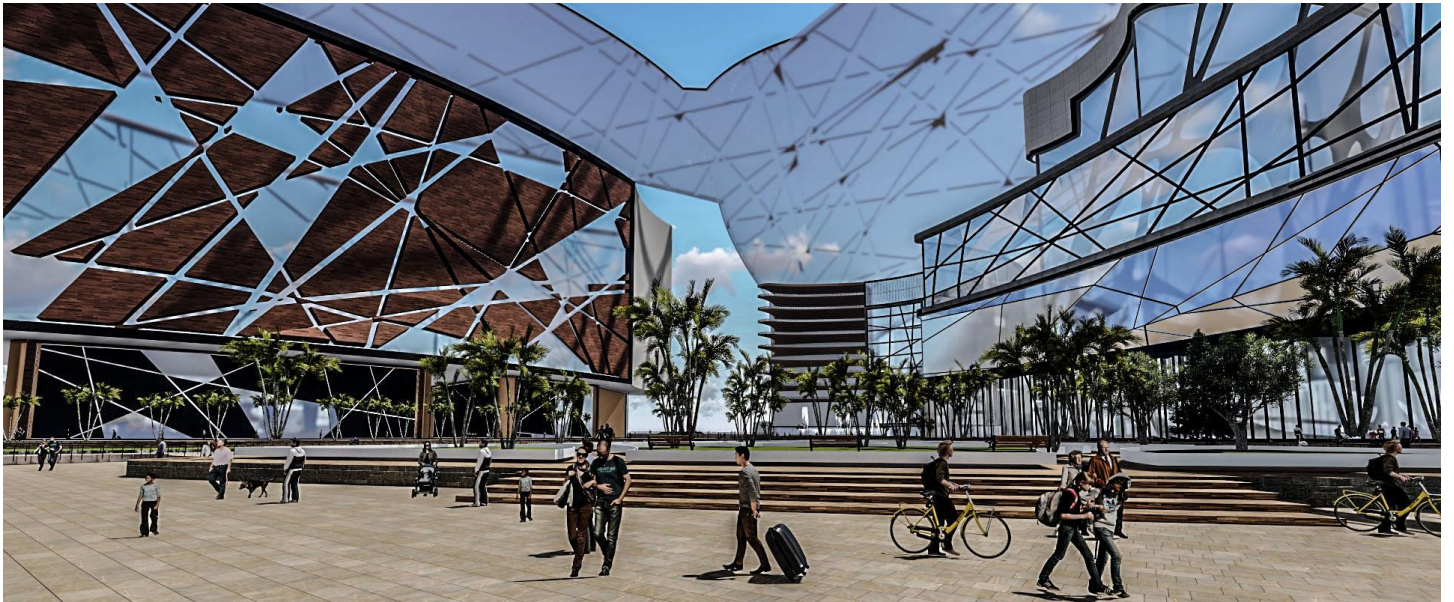


# Plan de masse









# Projet urbain

