

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEURE ET DE
LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

جامعة عبد الحميد ابن باديس

Université Abdelhamid Ibn Badis Mostaganem

كلية العلوم و التكنولوجيا

faculté des science et de la
technologie

DEPARTEMENT DE GENIE CIVIL ET
ARCHITECTURE



UNIVERSITE
Abdelhamid Ibn Badis
MOSTAGANEM

N° d'ordre : M.../GC/2019

MEMOIRE

Présenté pour obtenir le diplôme de

MASTER EN ARCHITECTURE

Option : Habitat et Projets Urbains

Par

1. M^{lle} MERALET NADJET
2. M^{lle} BENHARRAT SOUMIA

Thème

**Clivage ville –port mostaganemois :
Vers une cohabitation entre les deux entités**

soutenu le 07/07/2019 devant le jury composé de :

- Président : Mr BENAMEUR
- Examineur 1 : Mr LEGHRIB
- Examineur 2 : Mr BENOTHMANE
- Encadreur : Mr DOUIDI

Année Universitaire : 2018/ 2019

Remerciements :

Nous tenons tous d'abord à remercier dieu, le tout puissant, qui nous a donné la force, le courage et la patience d'accomplir ce modeste travail.

Nous remercions nos très chers parents, qui ont toujours été là pour nous à tous ceux qui nous ont aidés du près ou du loin à l'élaboration de ce travail trouveront par le biais de ces remerciements, l'expression de notre respect le plus profond.

Nous souhaitons remercier notre encadreur pour le temps conséquent qu'il nous a accordé

A l'ensemble des enseignants pour leur formation.

Aux membres de jury.

➤ Table des matières

I	<u>Approche introductive</u>	
1.	Introduction.....	6
2.	Problématique	6
3.	Objectifs	7
4.	Méthodologie de recherche	8
II	<u>Approche contextuelle</u>	
1	<u>La ville portuaire</u>	10
1)	<u>Mots clés :</u>	
1.1.1.	La ville portuaire.....	11
1.1.2.	Le port.....	11
1.1.3.	Le système ville-port.....	11
1.1.4.	Water front	11
2)	<u>la ville portuaire : typologie et terminologie</u>	12
1.2.1	La ville portuaire.....	13
1.2.2	Le port.....	14
1.2.3	<u>typologie spatiofonctionnelles :</u>	15
a)	la centralité	16
b)	la nodalité	17
c)	la réctucularité	17
d)	le système complexe	18
1.2.4.	Conclusion	19
2	<u>Le clivage ville port</u>	20
2.1	Définition	20
2.2	les causalités du clivage	20
2.3	changement des bases économique	22
2.4	l'évolution technologique du transport	23
2.5	le transport maritime	23
2.6	le nouveau statut du clivage	24
2.7	la modalité du clivage.....	26
2.8	les conséquences du clivage	26
2.9	conclusion	32
3	<u>La cohabitation entre la ville et le port</u>	32
3.1	la recomposition ville/port.....	32
1.1.	L'aménagement de l'interface ville port	33
1.2.	les réglementations d'aménagement du littorale et la façade maritime.....	39
1.3.	Conclusion	44

III Approche Thématique

<u>Exemple 01</u> : la reconquête du port de Tanger	47
<u>Exemple 02</u> : De La Médina A La Marina De Casablanca	51
<u>Exemple 03</u> : L'esprit De La Méditerranée Monégasque « Anse Du Portier ».....	55

IV Approche Analytique

Introduction	61
1. Présentation du fragment.....	62
1.1. Situation	62
1.2. L'évolution de l'ensemble ville-port	63
1.3. Délimitation du terrain	66
2. Approche morphologique.....	67
2.1. Cadre naturel.....	67
2.1.1. Topographie du terrain.....	67
2.1.2. L'ensolleiment	70
2.1.3. Etude de vent. Houle.....	72
2.1.4. Synthèse	72
2.2. Cadre physique	73
2.2.1. Système parcellaire	73
2.2.2. Système viaire.....	76
2.2.3. Système bâti	82
2.2.4. Système espace libre.....	83
2.2.5 Synthèse	86
3. Approche séquentielle.....	87
4. Approche sociologique.....	92
5. Synthèse générale.....	99

V Approche Analytique

1. Les opérations urbaines	105
2. La programmation des différents secteurs	105
3. La genèse de l'intervention.....	107

4.	Les principes de découpage	107
5.	Les principes de la volumétrie	115
6.	Le fonctionnement	117
7.	Résumé.....	118
8.	Conclusion	119
9.	Annexes	120
10.	Bibliographie	121
11.	Table de figure.....	124

I. Approche introductive

1) Introduction :

« Ville- port, un trait d'union pour dresser le tableau, un tout petit signe pour évoquer l'histoire gigantesque des relations entre une ville et son port » (Henry 2006).

Les ports sont responsables dans une large mesure de l'existence des plus grandes villes au monde, ils ont joué dès le départ un rôle déterminant dans le développement urbain, le port est l'élément moteur de son dynamisme et le déclencheur de sa croissance urbaine.

Le port et la ville ont longtemps formé un système basé sur l'imbrication et la complémentarité de leurs fonctions. Cependant, ce système qui avait des siècles était liée à une logique d'interdépendance, il a connu une distanciation spatio-fonctionnelles entre la ville et port durant l'ère industrielle

On assiste alors à une délocalisation des activités portuaires hors du territoire urbain, ce qui provoque ce délaissement de nombreuses infrastructures portuaires engendrant ainsi un déséquilibre économique et spatial, phénomène appelé le « clivage ville-port ».

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

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

Plusieurs facteurs tels que la mondialisation, la concurrence...ont poussé à la rupture de l'équilibre entre le port la ville, avec l'abandon de certaines activités portuaires en raison de la délocalisation, ainsi l'interface ville/port devient une véritable zone de rupture dans les villes portuaires. La politique de remise en valeur de ces espaces a été optée par plusieurs villes portuaires dans le monde et ce, avec le développement de projets de réhabilitation du front de mer. Ainsi la revalorisation et l'embellissement attractif de ces territoires pourra redonner aux villes portuaires une nouvelle image qui leur offrira une attractivité locale et internationale.

2) La problématique :

Mostaganem vit un clivage ville-port depuis la colonisation, un clivage qui se manifeste par de sérieux problèmes urbains, économiques et sociaux qui dégrade le confort de la ville par la présence de risques majeurs potentiels, son port est devenu un outil purement technique et inadapté au sein du tissu urbain. Ce que nous pouvons dire c'est que Mostaganem est une ville portuaire en

crise par son clivage et qui ne se rend pas compte que c'est la source principale d'un tas de problèmes.

Mostaganem et à force d'être ignorée par son port, elle s'est déracinée de ses origines, et fait oublier aux habitants et urbanistes sa vraie nature et son véritable essence : une ville portuaire

Le clivage ville-port s'exprime par des problèmes au quotidien car le tissu urbain et l'activité portuaire n'arrive pas à cohabiter sur le même territoire, il est défini comme un ensemble de ruptures des liens entre deux entités et qui touche des différents aspects, Mostaganem ne fait pas l'exception et présente un clivage avec son port par un ensemble de ruptures matérielles que nous pouvons discerner avec une simple visite de la ville, et des ruptures socio-culturels et économique.

Mostaganem comme une ville de littoral ouest algérien, connaît jusqu'au jour ce clivage ville-port, celui-ci est causé à non seulement par le progrès technologique mais aussi comme par « le choix du pays colonisateur « AOUISSI », comme la majorité des villes ex-colonies par.

Ajouter à cela une interface ville-port constituée par la présence d'un port du commerce plein de marchandises accentué par un phénomène de conteneurisation qui tourne complètement le dos à la ville, tout ceci causés par une ville en l'occurrence la ville de Mostaganem qui jouit d'une position géographique assez avantageuse et une aire d'influence régionale .

Ce qui nous amène à la question suivante : comment reconquérir cette portion de la ville afin qu'il y ait une relation voir une cohabitation entre la ville et le port ?

3) Objectifs :

L'objectif est donc d'esquisser des propositions intégrant la ville et le port comme une seule unité urbanistique sans frontières, ce qui nécessite évidemment des actions tant au niveau du port qu'au niveau de la ville.

Le présent avait posé la problématique que de base d'une réflexion pour :

- Soigner le traitement des éléments de séparation.
- Mettre en scène le paysage urbaine-portuaire, son système urbain à travers sa morphologique, son impact, son valeur et ses mutations.
- Comprendre la ville portuaire, son mécanisme de développement, ainsi que la relation entre l'espace maritime et espace terrestre.
- Sortir de la vision traditionnelle et restreinte de la ville portuaire où le port n'est qu'une simple desserte pour adopter une vision de pôle, à travers sa reconversion Intégrée à la ville.
- Revoir le port comme un projet de redynamisation capable de générer de nouveaux espaces urbains valorisant la culture de la ville et son caractère touristique.
- Trouver l'équilibre entre l'intégration d'une nouvelle animation urbaine et le maintien des spécificités du lieu et des activités liées à la mer.
- Changer l'image négative de l'architecture portuaire par la revalorisation de son « water front » et de son héritage patrimonial.
- Tirer parti des expériences mondiales sur la réforme portuaire et la reconversion des « Vieux port » afin de résoudre les multiples problèmes cités auparavant.
- Concevoir une organisation spatiale qui permet ou préserve des ouvertures visuelles sur la mer et le port.
- Aménager des zones tampons, urbaines, portuaires, vertes.

4) Méthodologie de recherche :

Afin d'aboutir aux objectifs fixés par le présent mémoire, la problématique et les questions citées auparavant seront abordés en deux parties.

Dans une première partie purement théorique notre travail va essayer de :

- Donner une définition et des notions techniques de l'architecture portuaire et le clivage ville/port.
- Essais de définitions de la dynamique d'une ville portuaire, son mécanisme afin d'approfondir la nature de la relation ville-port et le niveau d'interdépendance entre les fonctions urbaines et portuaires. On se basera alors sur les approches mondiales de ce thème dans une étude thématique et une analyse des documents existants.

La seconde partie nous avons analysé la relation entre la ville de Mostaganem et son port on passe par :

- L'approche morphologique.
- L'approche séquentielle.
- L'approche sociale.

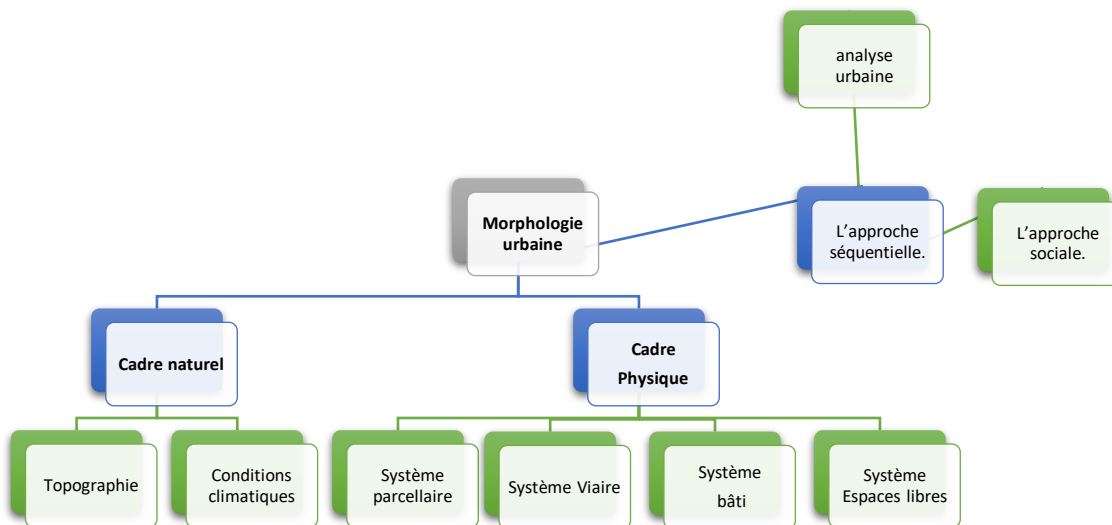


Figure 1 : schéma représentatif de l'analyse urbaine.

Source : auteur

II. Approche contextuelle

1. La ville portuaire :

Selon une étude réalisée de nombreux pays, sur principales villes est en bordure de mer. Les villes Dominantes s'étant très souvent développées à partir de ports, ce rapport a été mesuré par M. DOGAN (RIBBECK Eckhart. 2000. p.95) : « sur les 285 villes du monde de plus d'un million D'habitants qu'il étudie, 190 à 210 d'entre elles sont, selon lui, des ports maritimes ou fluviaux 'Actifs' ». Entre terre et mer, un emplacement délicat, une responsabilité lourde, un destin paradoxal d'une ville amphibiens¹. La proximité de l'eau pour une ville lui confère des particularités multiples entre atouts et risques. L'eau comme le premier moyen de transport, hors Transport terrestre pour l'homme, les voies maritimes ont été notre premier moyen d'échange, de conquête, de découverte et de brassage entre civilisations. Si la mobilité était le facteur principal des mutations et de la création des villes, la ville portuaire ne fait pas exception, mais présente un cas particulier vu qu'elle est le produit d'une double inscription au sein d'un réseau à la fois nautique et terrestre, une ville à double polarité et qui est marquée par une forte centralité.

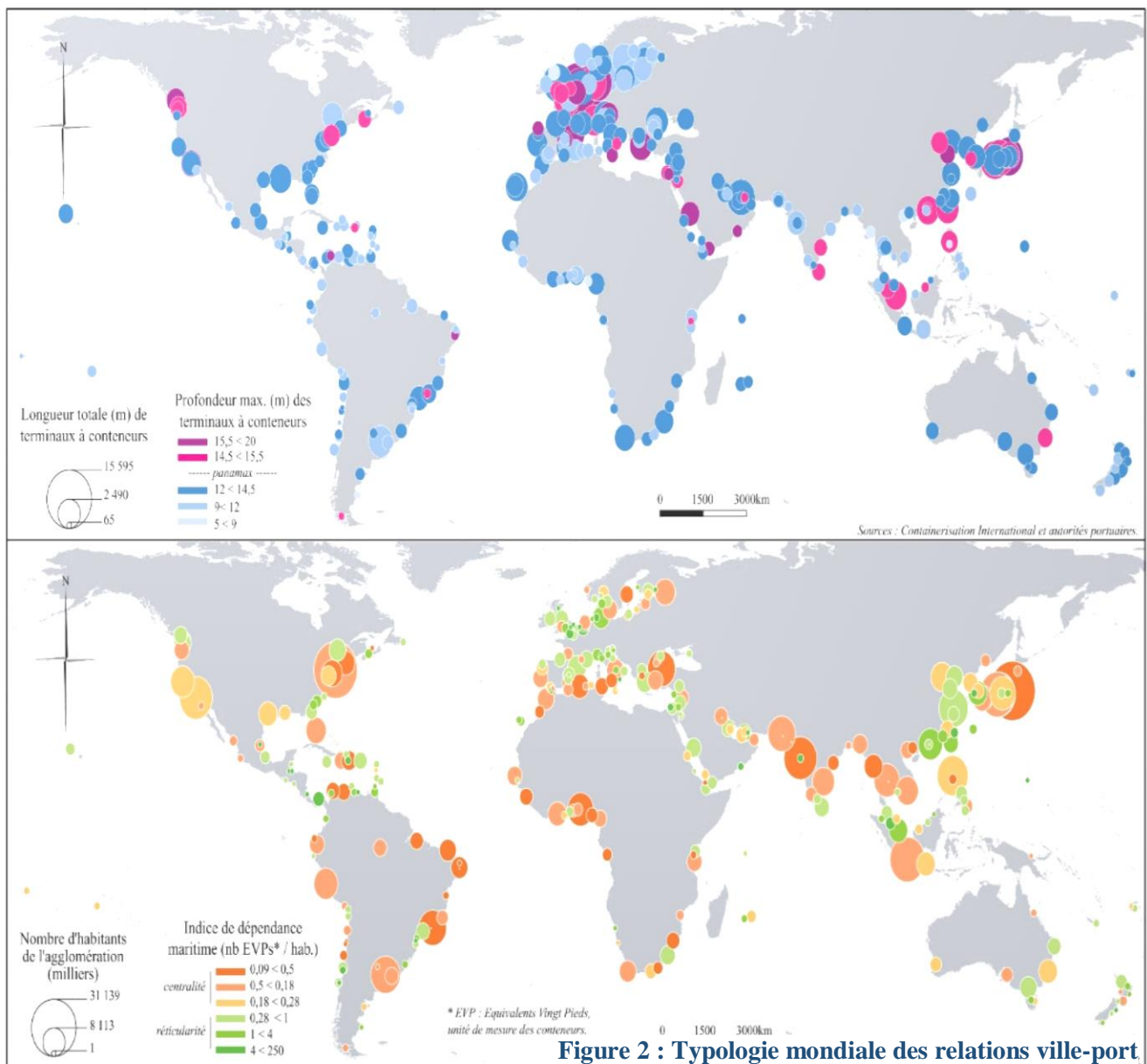


Figure 2 : Typologie mondiale des relations ville-port

¹ Synonyme : ville portuaire.

1.1 Les mots clés : pour comprendre le contexte :

La ville portuaire :

Le terme de la ville portuaire renvoi certainement vers une ville doté d'un port selon R. BORRUEY (1994 in. Ces ports qui créèrent des villes. p.116) définit la ville-port comme Une « *cité dont l'essentiel de l'activité économique repose sur l'exploitation du trafic maritime, le port Assurant l'interface technique indispensable à cette relation »* De ce fait, la ville portuaire tien sa nomination et sa valeur de son port, elle se présente comme imbrication des deux dynamiques qui forment un objet complexe c'est l'écosystème Ville port.

Le port :

VIGARIE a défini le port comme : “ *une aire de contact entre deux domaines, de la circulation Terrestre et de la circulation maritime ; son rôle est donc d'assurer une solution de continuité entre deux Schémas de transport adaptés à la traversée de deux espaces aux caractéristiques différentes*”.et qu'Aujourd'hui le « port » redevient une composante spatiale identitaire et assumée de la « ville durable », flexible et réactive.

Le système ville port :

La ville portuaire est un objet complexe composée de deux entités distinctes ville et port donc deux fonctions et deux formes différentes c'est un système « *Le système ville-port, a atteint son degré maximal de complexité durant la Révolution Industrielle et ses prolongements, jusqu'aux premières décennies du 20e siècle »* (CHALINE Claude. 1994. p.25).

• **Interface**

Ce terme renvois en français a la couche limite par laquelle ont lieu les échanges et les Interactions entre deux éléments, donc c'est l'aire de contacts entre deux différents domaines d'activités où se matérialise un conflit entre eux Selon Claude CHALINE, « *le Système ville-port se matérialisait par une très importante consommation d'espaces généralement linéaires sur la zone d'interface entre Ville et Eau (...) Si la fonction de stockage était représentée, elle pouvait atteindre des dimensions considérables, dans certains cas comme à Amsterdam et à Londres, avec la construction de milliers de mètres carrés d'entrepôts pouvant dépasser une dizaine de niveaux, indépendamment de l'existence de sous-sols non moins développés »* (CLAUDE Challine. 1994. p.26).

Water front :

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

1 La ville portuaire : typologie et terminologie

A) Définition typologie :

La typologie mondiale des relations ville-port proposée par C. Ducruet (2008) et les conclusions qu'en tire l'auteur peuvent être analysées dans leur double questionnement, d'un côté méthodologique de l'autre identitaire. La démarche de l'étude procède d'une construction rigoureuse axée sur trois concepts opérationnels : la centralité, la nodalité et la réticularité de l'équipement portuaire. Centrée sur l'équipement portuaire, l'étude n'interroge pas directement les relations, si complexes entre les ports et leurs villes. Elle les éclaire néanmoins vivement. De l'analyse des 330 ports qui regroupent à eux seuls la quasi-totalité du trafic conteneurisé mondial, se dégage à notre sens plusieurs tendances : Tout d'abord, la dissociation spatiale et fonctionnelle des villes et de (leurs) ports est une tendance universelle. Cependant, le port (maritime ou fluvial) reste un équipement métropolitain (comme l'aéroport) toujours à proximité du territoire habité. Face à ce constat, il n'y a pas de consensus académique sur la pertinence de la séparation, plutôt que de l'intégration du port à la ville : il faudrait donc pouvoir mesurer leur interdépendance, mais les outils manquent. Un bilan théorique s'impose alors, difficile à mener notamment parce qu'il n'existe pas de définition univoque de la ville portuaire.

Dans ce contexte, les études de cas et les analyses comparatives monocritères restent indispensables. Elles permettent d'élaborer une méthodologie par gradients de fonctions urbaines assujetties aux fonctions portuaires articulées aux autres fonctions de transport : au fond un modèle réductionniste d'une ville hub² sur une base portuaire. Ainsi, aux concepts de centralité (taille urbaine) et de nodalité (volume de trafic portuaire), l'auteur rajoute celui de réticularité (ou intermediacy) pour mesurer l'intégration de la place portuaire dans les réseaux internationaux

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

En géographie la ville portuaire se présente comme une juxtaposition de deux entités ville/port mais en réalité c'est totalement le contraire, ce concept de la ville portuaire est très complexe car les deux entités urbaine et portuaire sont imbriquées, fusionner en interaction entre eux et liées par divers liens, pour cela les spécialistes du sujet sur leurs tête **Rachel Rodriguez malta** qualifie la ville portuaire comme un écosystème (système ville-port).Le port et la ville ont formé un système basé sur l'imbrication et la complémentarité de leurs différentes fonctions pour constituer des places d'échanges, de valorisation et de production tournées vers le commerce maritime. Cependant, sous l'effet de mutations extérieures, les villes et les ports ont évolué rapidement et leurs relations ont changé de nature. Une grande partie des activités portuaires s'est délocalisée hors du territoire urbain et les anciennes installations portuaires au cœur des villes ont été progressivement délaissées car

² Possède deux types de ports ou connecteurs physiques

devenues obsolètes. Les espaces à l'interface de la ville et du port constituent alors souvent une véritable rupture au sein des villes portuaires.

B) Terminologique :

1.2.1 La ville portuaire :

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

« La ville est un milieu complexe qui ne peut cependant pas se résumer à une approche physique car l'espace urbain est aussi la traduction spatiale de l'organisation dans l'espace et dans le temps des hommes et de leurs activités dans un contexte donné ».

Certains urbanistes la présentent et la compare à un organisme vivant doté d'une morphologie (structurelle, formelle et fonctionnelle), d'une physiologie (métabolisme urbain³) et d'une forme d'intelligence urbaine, ces derniers constituent la capacité de gouvernance et l'efficacité de portage politique du développement de la ville « *La ville – que l'acception du terme soit strictement géographique et fonctionnelle ou largement économique et culturelle - a une territorialité, Cette dimension lui vient de ce que son système et ses effets s'inscrivent dans l'espace et le temps* ». (RONCAYOLO, M. 1990. p.218).

- Selon l'ONU, une ville est une unité urbaine étendue et fortement peuplée (dont les habitations doivent être à moins de 200m chacune par opposition aux villages) dans laquelle se concentrent la plupart des activités humaines : habitat, commerce, industrie, éducation, politique, culture... Les principes qui gouvernent la structure et l'organisation de la ville ont étudiés par la sociologie urbaine, l'urbanisme ou encore l'économie urbaine. Malgré la diversité des situations, il est possible de dresser une typologie des villes par la fonction principale :
- Ville industrielle : le secteur secondaire occupe une part importante de la population
- Ville administrative, les capitales nationales ou des États fédérés
- Ville touristiques
- Ville portuaire : qui s'est développée grâce à son port
- Ville universitaire
- Cité militaire

La ville comme paysage, l'accordement de la résidence et des loisirs, le contact avec la nature... sont les nouveaux caractères de l'habitat urbain que les bassins, les docks et les terre-pleins permettent d'atteindre peut-être plus facilement qu'ailleurs. Ici, le contact avec les éléments est déjà réglé, adouci, civilisé par cet interface que constitue le port.

³ Le contrôle des flux entrants et sortants de la ville

1.2.2 Le port :

Un port est un point de transit et d'accrochage, il joue un rôle très important dans le Développement industriel, selon J. GROSDIDIER DE MATONS : "Le port est un lieu de la côte spécialement désigné par l'autorité administrative compétente pour servir aux opérations de commerce maritime", le port est devenu une infrastructure de transports particulièrement complexe, Son rôle principal est d'accueillir et abriter les navires contre les vents et les lames selon LE CLERE : "Un port est un lieu aménagé sur la côte pour permettre aux navires de faire des opérations commerciales à l'abri de la mer et du large".

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

les ports et les façades portuaires organisent les échanges mondiaux. Les espaces portuaires n'ont cessé de s'adapter aux nouveaux navires et aux nouveaux modes de transports maritimes (du vrac au conteneur). Il s'agit de questionner des ports toujours plus grands, gagnant de l'espace sur la mer ou sur les terres, inscrivant toujours plus loin la marque de l'homme et de ses activités. Ces espaces portuaires, en perpétuelle mutation, sont à étudier à toutes les échelles, de l'échelle mondiale des échanges, à la très grande échelle du port lui-même ; Il s'agit de s'interroger sur les nouvelles activités des ports et l'évolution de leur rapport au territoire (activités *port related* et *port specific*). L'ouverture sur le lointain et aujourd'hui sur la mondialisation implique l'apparition de nouvelles formes urbaines et portuaires (clusters portuaires), mais ne doit pas faire oublier les petites villes portuaires, parfois uniquement tournées vers des activités touristiques de plaisance ou de pêche côtière.

Que deviennent les ports, s'ils ne sont plus ports ? Il s'agit d'interroger leur fonction portuaire, mais également de la dépasser. La désindustrialisation, la déconcentration des activités et la mondialisation ont pu condamner des villes à abandonner leurs installations portuaires, laissant des espaces vacants. Certaines villes portuaires relèvent aujourd'hui le défi. Les stratégies de revalorisation urbaine des anciens espaces portuaires, de la revalorisation des fronts de mer ou des docks à la transformation de conteneurs en logements étudiants, sont autant de politiques visant à requalifier, redynamiser et repenser les villes portuaires. Si être un port est un atout urbain, ne plus être un port n'est pas une condamnation économique.

Villes et ports entretiennent des relations parmi les plus complexes, les plus diversifiées et les plus déterminantes que l'urbanisme contemporain ait à traiter. Ces relations engagent la vie économique d'une région toute entière, parfois d'un pays. Elles déterminent un mode de rapport à la nature (articulation avec la mer en termes de paysage, d'écologie ou de ressources), elles spécifient une culture particulière (internationalisme, mobilité des personnes et des marchandises, mythes) et se répercutent dans bien d'autres domaines professionnel, résidentiel ou encore technologique ; Parce que le port et la ville qui l'entourne ou le côtoie sont soumis à un exigeant principe de réalisme technique et économique, cette relation a pris des formes assez diverses dans le temps long de l'histoire des territoires .

C'est donc la conjonction de l'évolution du port et de la ville qui aboutit à dégager ces espaces de projets qui aujourd'hui fleurissent dans presque toutes les cités portuaires. Ce que disait, en d'autres termes, Claude Chaline : « Les villes portuaires, [...] peut-être plus que les autres villes, sont les

lieux où toute société peut, contradictoirement, chercher sa mémoire et la projection de son devenir », d'une manière plus profonde les spécialiste en géographie urbaine ont défini la ville portuaire comme « *peuplement urbain aux caractéristiques spécifiques dérivées de ses fonctions maritimes d'échange, d'initiative, de transport (...) ces fonctions différencient la ville-port des autres peuplements urbains régionaux et déterminent sa configuration physique, économique et sociale* » (REEVES P. 1994 in. Ces ports qui créèrent des villes).



Figure 3 : Schéma représentatif de l'entité de la ville/port

1.2.3 Typologie Spatiaux Fonctionnelle Des Villes Portuaires :

Ces mutations modifient profondément et rapidement la nature des ports qui ont alors tendance à devenir des outils techniques dont la mission économique est de minimiser les ruptures de charge et d'échelles entre les transports terrestres et maritimes par un traitement de la marchandise efficace, sûr, rapide et peu cher. "Le port moderne fonctionne plus comme une porte que comme un centre d'activités et les évolutions technologiques dans le secteur maritime ont comme principal effet d'affaiblir les traditionnels liens fonctionnels entre le port et la ville". L'espace portuaire est modelé pour répondre à une fonction transport dominante et il devient plus homogène, technique, démesuré. Ces caractéristiques l'opposent à la ville dont la densité devient, dans cette quête d'espace et de fluidité, un foyer d'encombrement. La ville portuaire se présente comme une symbiose séculaire, cette spécificité de la ville portuaire est le cette insertion repose sur l'importance d'infrastructure terrestre et maritime (nodalité).

La nodalité influe sur le degré de la centralité urbaine et la réticularité (maritime et terrestre), pour cela les villes portuaires ont eu une classification selon ces trois critères. Selon Ducret la typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires se spécifie avec un ensemble de critères :

A) La Centralité :

« Elle est en général comprise comme la mesure de la situation d'un nœud dans un Réseau » (A. Bailly. 1994 in. Ces ports qui créent des villes), le centre est un point autour duquel rayonne d'autres objets dans l'espace « une agglomération de taille quelconque rendant des services à un espace environnant » (R. Brunet. 1993 in. Port cadre de ville). (Voir figure 3) En termes d'activités économiques, la centralité exprime un « degré de complexité fonctionnelle acquis par un centre, qui lui confère une puissance d'attraction sur une région » (BAUDOUIN T, COLLIN M, PRÉLORENZO C. 1997). James BIRD (1963) distingue trois types de Centralité :

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

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

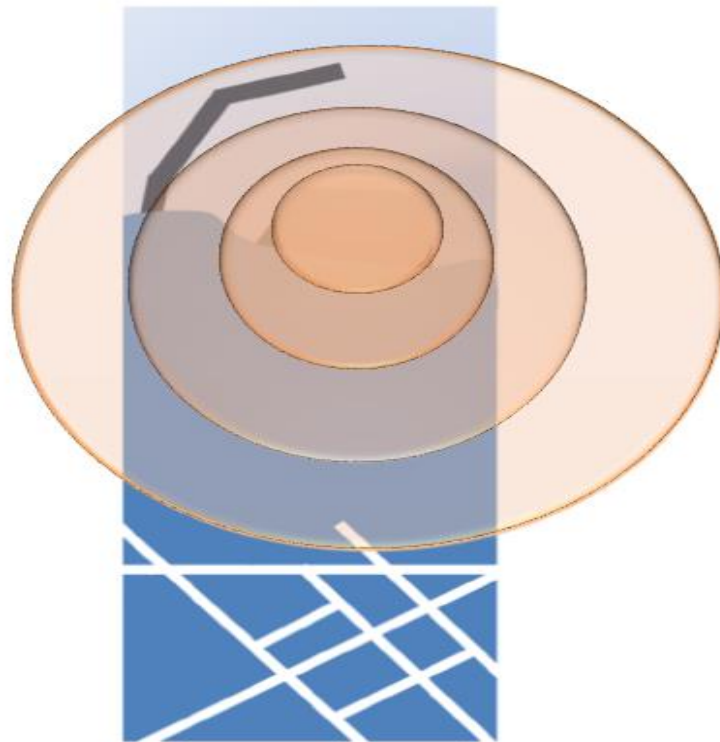


Figure 4: Schéma représentatif de la centralité urbaine

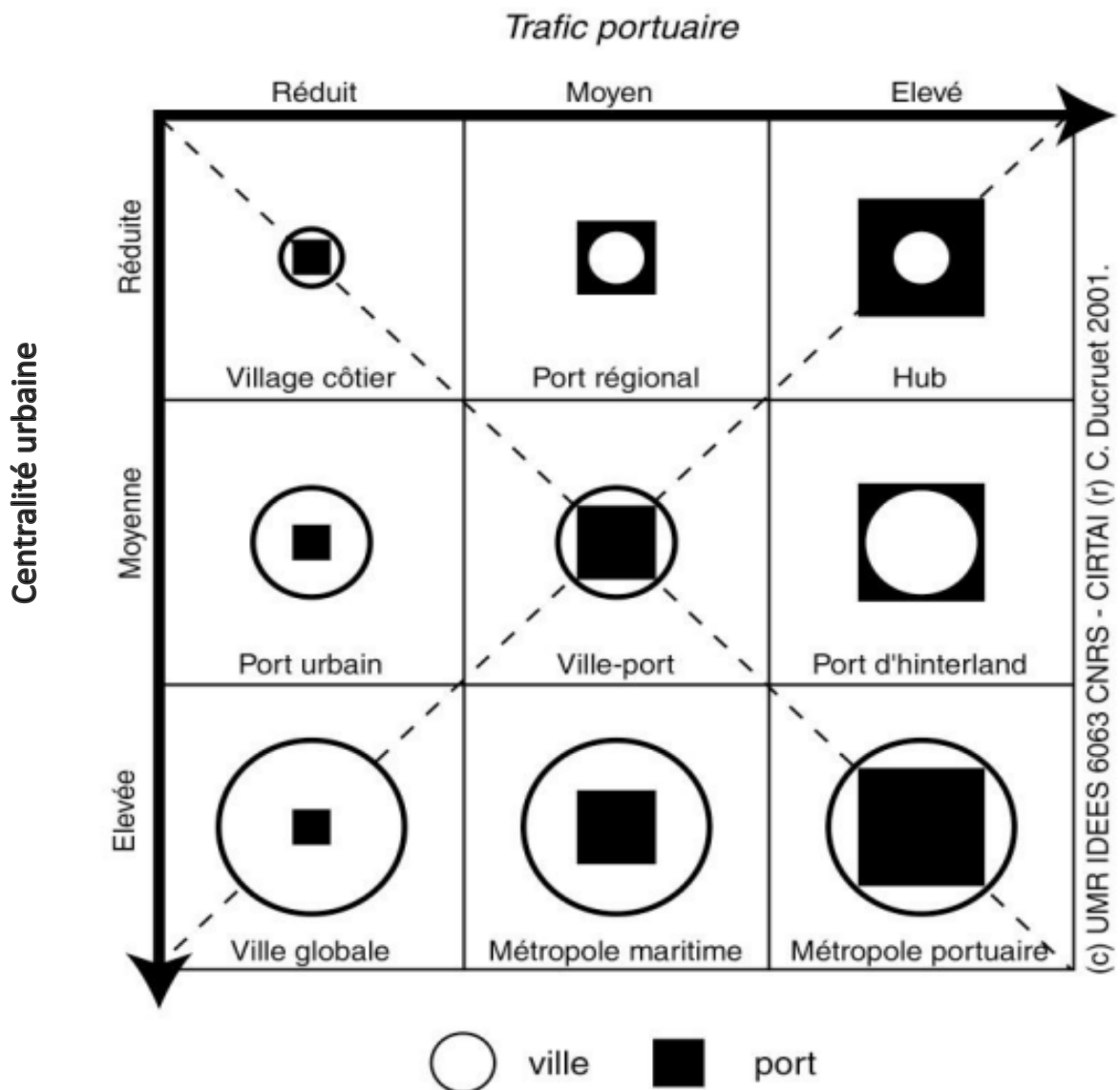
B) La Nodalité :

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

C) La Réticularité :

La réticularité ou « *intermediacy* » dans les villes portuaires correspond au niveau d'insertion dans les réseaux des opérateurs de transport (D. Fleming et Y. Hayuth. 1982). Le degré et de la réticularité n'est pas forcément liée à la centralité ou à la nodalité, même si la plupart des ports considèrent qu'améliorer leur nodalité va accélérer leur élection par les compagnies maritimes. (Voir figure 4)

Figure 5 : Typologie spatiaux-fonctionnelle des villes portuaires.



Ce tableau proposé par C. Ducruet permet de synthétiser les différentes typologies des Villes portuaires. Selon le même auteur, Les deux grandes orientations des villes portuaires (fonction urbaine, fonction portuaire) se combinent de façon variable, chacune pouvant être interprétée en termes d'emplois, de consommation d'espace, d'importance économique

L'avantage est de permettre une lecture à la fois en termes relatifs (spécialisation) et absolus (taille) On obtient tout d'abord deux gradients symbolisés par les diagonales. (...). Cette clarification basée sur un principe de symbiose et un principe d'opposition n'est cependant pas suffisante pour bâtir un corpus théorique durable » (DUCRUET C. 2008).

D) Le Système Complexe :

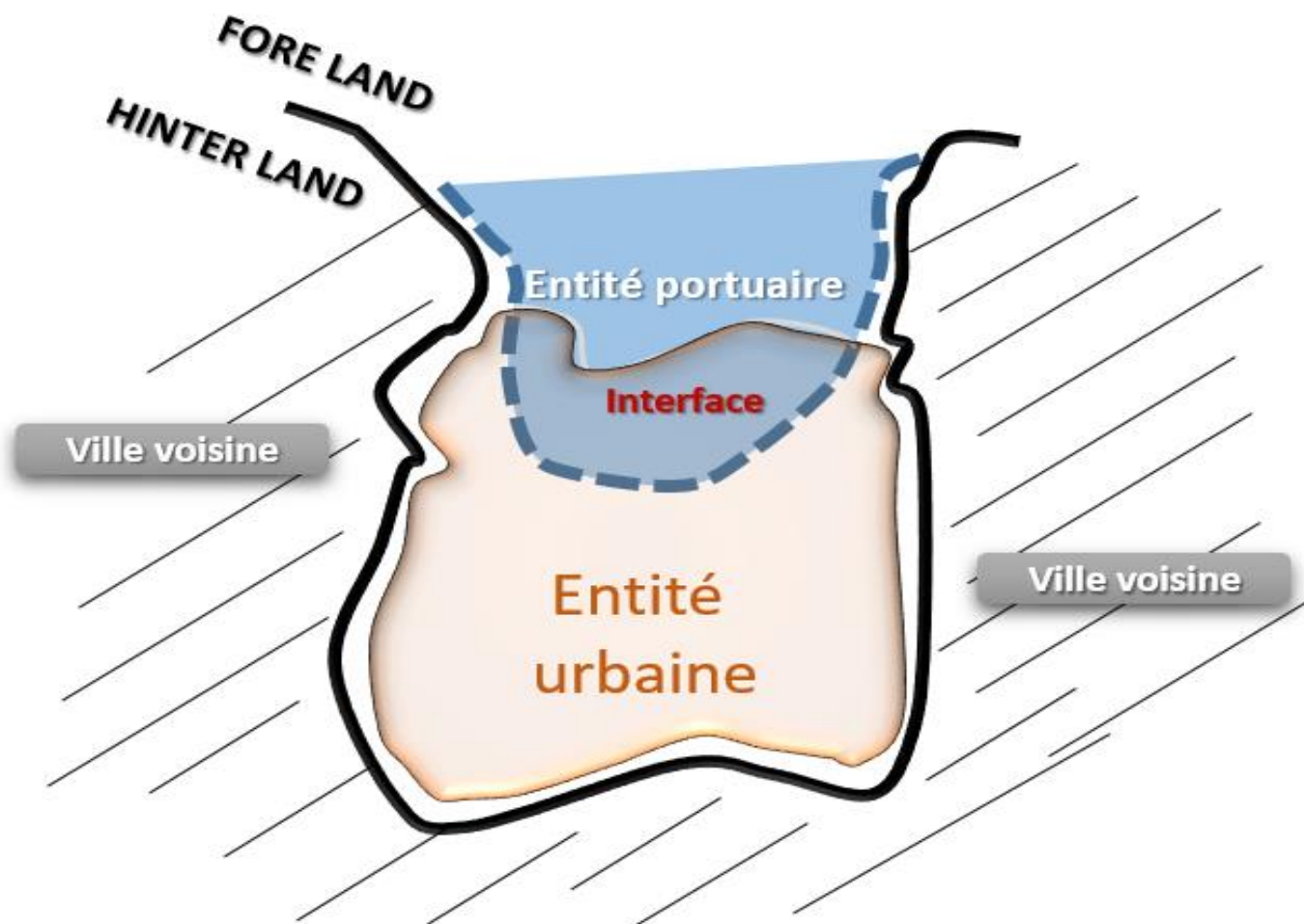


Figure 6: Schéma représentatif des entités de la ville portuaire

La symbiose séculaire est la ville portuaire, signifie l'alliance de deux entités distinctes qui sont un écosystème (système ville/port connu par son degré de complexité qui augmente de plus en plus « *Le système ville/port, a atteint son degré maximal de complexité durant la Révolution Industrielle et ses prolongements, jusqu'aux premières décennies du 20e siècle* » (CHALINE Claude. 1994. p.25) (voir figure 5). Ces définitions très descriptives posent les bases d'un profil fonctionnel commun aux villes portuaires, et présentent leurs raisons d'être. Au fonctionnement de l'objet pour lui-même correspond, à une autre échelle, son fonctionnement dans l'espace géographique, c'est-à-dire par rapport aux autres lieux. Ainsi la ville portuaire est « un nœud de circulation à l'interface des réseaux maritimes et terrestres » (M. BROCARD, 1994). Ayant « assez en commun pour se distinguer des autres villes » (R. MURPHEY, 1989), la ville-port a été définie comme un « peuplement urbain aux caractéristiques spécifiques dérivées de ses fonctions maritimes d'échange, d'initiative, de transport (...) ces fonctions différencient la ville-port des autres peuplements urbains régionaux et déterminent sa configuration physique, économique et sociale » (P. REEVES, op. Cit.). L'avantage de

l'accessibilité transport, par la combinaison de différents modes, est censé favoriser la croissance économique et spatiale

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

- Navigation et activités directement associées : transport, maintenance et entretien des navires, éventuellement construction navale.
- Manutention des marchandises, stockage, redistribution par voie fluviale, cabotage, chemin de fer et par route.
- Activités manufacturières, fonctionnant pour traiter des produits importés, notamment agro-alimentaires, ou pour alimenter l'exportation.
- Trafic de passagers à courte, moyenne et longue destinations, même si ce dernier s'est fortement réduit après les années 50 à cause du développement du transport aérien des passagers.
- Activités de port de pêche.

1.2.4 Conclusion :

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

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

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

La centralité est confirmée de manière empirique. Elle est indispensable pour les grands hubs conteneurisés : c'est un moteur de développement de l'activité portuaire (comme destination de biens de consommation) mais c'est aussi une entrave à l'efficacité de l'équipement portuaire qui doit se réorganiser et s'éloigner de la ville dense

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

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

2. Clivage ville/port :

2.1 Définition du clivage :

La manière dont se font et évoluent les villes portuaires est une histoire très complexe et sans régularités suffisantes pour amorcer une théorie crédible. Cela a inféré la ville portuaire à vivre un phénomène appelé par les spécialistes de la question: le clivage ville/port. Actuellement, le progrès technologique de l'homme continue à déterminer les relations ville/port, mais cette fois-ci comme sauveur et espoir de réconciliation pour le couple ville-port. L'avance technologique après les années 50 (CHALINE Claude. 1994) a permis de construire des navires plus grands et plus performants, un progrès appelé le gigantisme naval. Dépassés par ce progrès et inaptes à la réception de ce type de navires, les ports classiques s'éteignent en laissant place aux mégas-ports. Ce délaissement des ports classiques sera bénéfique pour la relation ville/port et automatiquement au profit de la ville portuaire, car on parle de mouvement de reconquête également dit waterfront revitalisation qui vise à une recomposition ville/port. Ce mouvement ne vise pas uniquement au recyclage du foncier des territoires portuaires délaissés, mais aussi comme moyen de recentrage, de remodelage et pour moderniser la ville portuaire.

Le clivage ville/port a de multiples conséquences (au niveau spatial, culturel, social ou économique) qui remettent en cause toute une partie de l'organisation et de la nature des villes portuaires. Progressivement, les acteurs vont devoir réagir pour transformer les structures obsolètes et introduire de nouveaux schémas d'aménagement et d'organisation correspondant aux exigences actuelles. Cet exercice de recomposition constitue généralement une opportunité intéressante, qui peut permettre à la ville portuaire de se redéfinir tout en répondant aux nombreux enjeux (économiques, urbanistiques, environnementaux) auxquels elle est confrontée. Mais ce réaménagement est long et difficile à mettre en œuvre et requiert énormément de moyens, de volonté et de prudence. Ses répercussions seront importantes et décisives pour l'avenir de la ville portuaire.

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

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

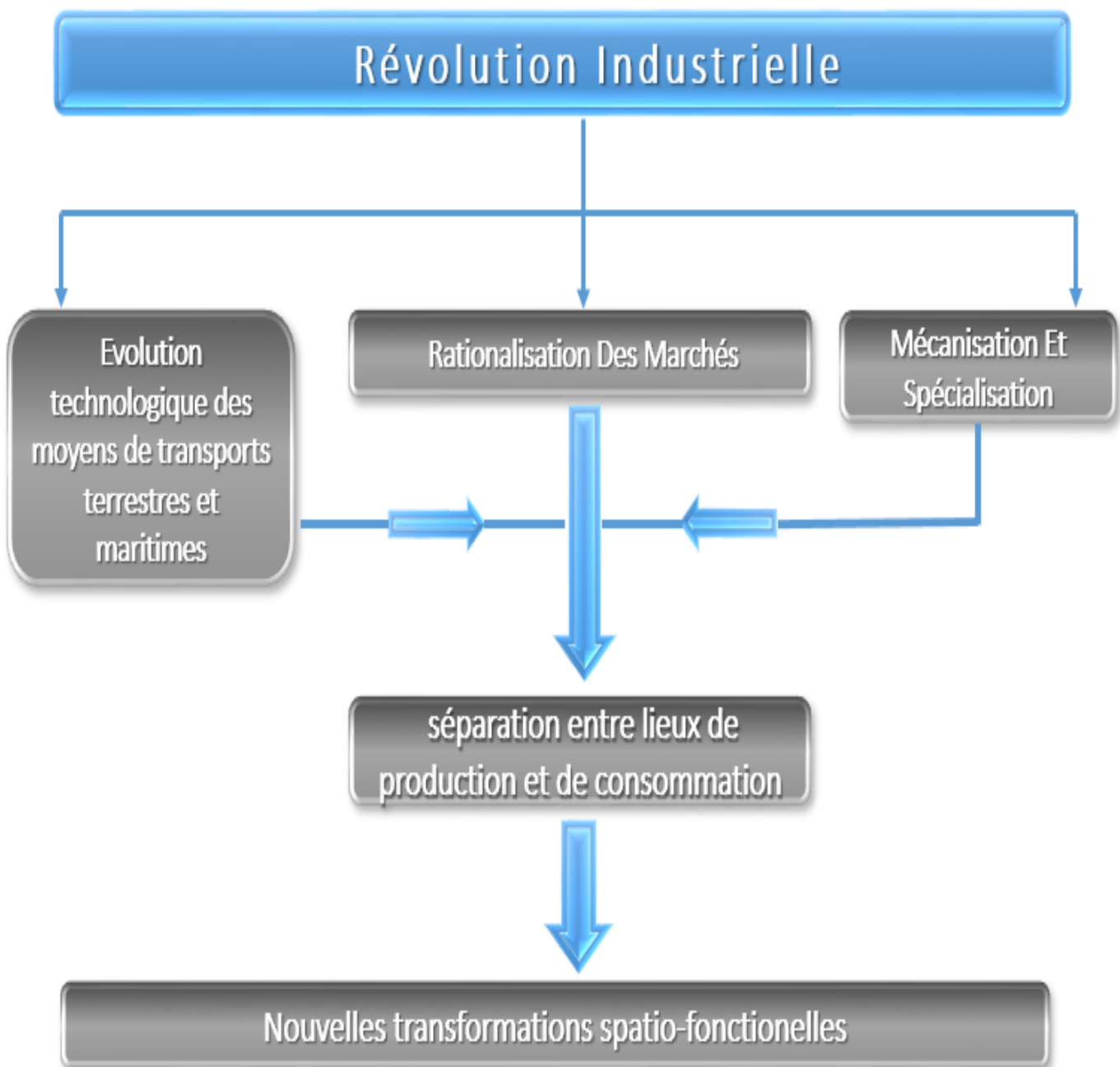
2.2 Les Causalités Du Clivage :

La révolution industrielle s'agit bien de « l'événement le plus marquant de l'histoire urbaine moderne » (RAGON Michel. 1991), toutes les villes durant cette période ont connu de profondes mutations, la ville portuaire plus que toutes a vécu un ensemble de phénomènes qui ont profondément changée sur le plan morphologique ou sur le plan fonctionnel. Avant le port n'était qu'une extension amphibienne de la ville sur la mer, l'activité portuaire était complémentaire à l'activité urbaine ; Le port était un centre de négoce en même temps que le lieu où l'on chargeait et déchargeait les navires, De point de vue relation ville-port, ville et port se développaient d'une manière très attachée cela se montre dans le développement linéaire au long des côtes

circonvenant directement sur la morphologie de la ville, les frontières entre ville et port n'existaient pas puisque l'activité portuaire s'agit d'une activité complémentaire et principale de l'activité urbaine de la ville, le port constituait l'axe de vie de la ville.

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

LES CAUSALITÉS DU CLIVAGE VILLE – PORT



révolutionner les notions de temps et d'espace pour la ville et le port en la guidant vers de nouvelles transformations spatio-fonctionnelles (Voir figure 6).

Figure 7: Schéma représentatif du clivage ville/port

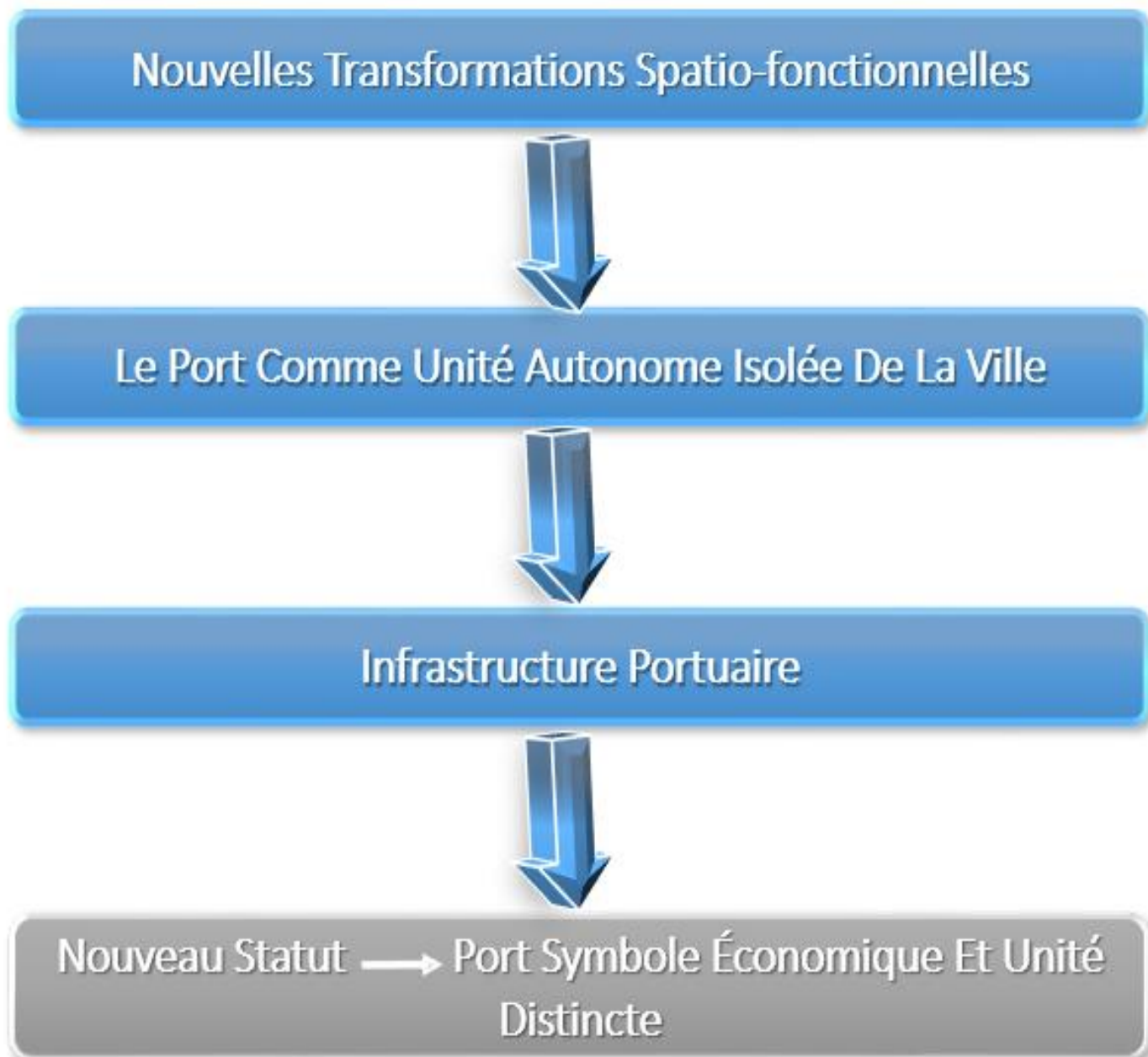


Figure 8: Schéma représentatif des causes du clivage

2.3 Changement Des Bases Economiques :

Avec la révolution industrielle et en vue de ces besoins en terme des échanges commerciaux, la ville portuaire a connu de profondes mutations qui ont touché principalement sa morphologie et subit des changements économiques , les ports comme principaux (voir unique) moyen d'échange et point d'accrochage entre continent ont pris une place de plus en plus prépondérante dans leurs territoires, la conception de l'activité portuaire a profondément changé, elle est devenue dominante et a nécessité

une transformation structurelle du port ,Par cela, la ville n'est plus le principal bénéficiaire du port mais avec ce nouveau statut qui devient un enjeu capital qui engage la vie économique de toute une région voire d'un pays, sa primauté économique est devenu primordiale. Cette autonomisation du port a continué à se développer même durant le 20 e siècle, « Les ports ont tendance à devenir des portes nationales, alors que les villes orientent plutôt leur développement vers des fonctions locales et régionales » (HOYLE, B.S p.53). Le nouveau statut du port qui est principalement économique et un concentré de technicité dont la mission principale est de «traiter le maximum de marchandise en un minimum de temps», ce nouveau statut révoque tout lien avec sa ville considérée comme une surcharge non utile, il devient d'ailleurs un symbole économique et un outil stratégique pour toute une région voire tout un pays, «Le port moderne fonctionne plus comme une porte que comme un centre d'activités, et les évolutions technologiques dans le secteur maritime ont comme principal effet d'affaiblir les traditionnels liens fonctionnels entre le port et la ville» (HOYL B.S p.3).

2.4 L'évolution Technologique Du Transport :

La mobilité est un facteur très influant sur la mutation de la ville, il faut savoir que l'évolution de cette dernière comme il était le cas durant la révolution industrielle influe d'une manière très ponctuelle sur la morphologie de la ville Le transport maritime : les bateaux a changé grâce à ces nouvelles techniques deviennent de plus en plus efficace en termes de contrôle de temps (plus rapide) et en termes de seuil de chargement et de manutention⁴. Tous ces besoins nautiques se traduisent par la création de nouveaux quais et de nouvelles zones de stockage pour répondre à ces flux en accroissement exponentiel. L'importance du transport maritime a pris de l'ampleur comme étant le moyen prédominant dans les transports continentaux, Aussi l'apparition de l'automobile vers la fin du 19 e siècle a renforcé la connexion du port avec l'arrière-pays ce qui nécessité la création de nouvelles infrastructures et des routes qui tentaient à rendre le port de plus en plus accessible de la partie terrestre ce qui engendra la création d'une zone tampon ou une interface (voir figure 6)

2.5 Transport Maritime :

Le transport maritime est le mode de transport le plus important et considère comme étant un seul et unique moyen pour le transport de marchandises, La chaîne de transport maritime est par nature très ouverte et libérale : moins elle subit de contraintes réglementaires et régaliennes au passage des frontières, plus elle est efficace, compétitive et attractive pour les acteurs privés. Cette filière maritime, qui voit transiter toutes les richesses du monde et tous les trafics, et aussi distingue le résultat des stratégies d'insertion des villes-ports dans les réseaux maritimes, par la capacité hebdomadaire de transport conteneurisé (somme des services des plus grandes compagnies maritimes mondiales)

- **Transport terrestre :**

Les ports se voient gênés par leurs villes, avec lesquelles ils partagent les infrastructures routières, ce qui se répercute négativement sur la fluidité et la rapidité des transports par voie terrestre, La liaison du port avec les zones intérieures du territoire naquit à travers le développement du chemin de fer qui constatait une base d'opération de l'importation ou de l'exportation via le port, de plus l'alliance du port avec l'arrière-pays a créé des nouvelles infrastructures qui offraient le port une accessibilité considérable sur la partie terrestre qui fait naître la zone tampon.

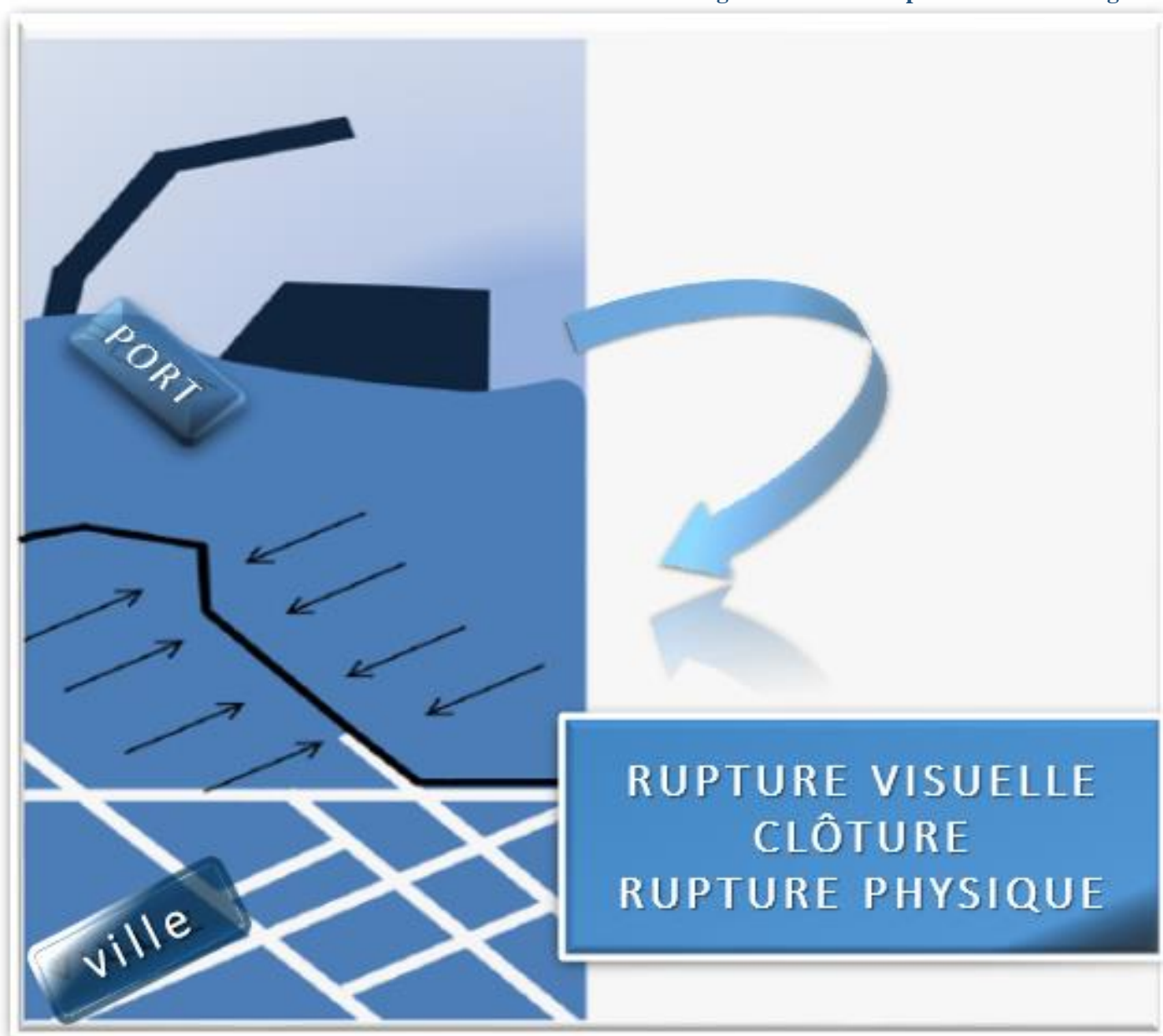
⁴ Manipulation, déplacement manuel ou mécanique de marchandises

2.6 Le Nouveau Statut Du Port :

Les mutations engendrées par la révolution industrielle ont donné un nouveau statut au port « icône économique ». La rationalisation des marchés et l'installation d'industrie dans le site portuaire a donné la naissance à la zone tampon⁵, l'interface assure la transition entre les deux domaines terrestres et maritimes (Voir figure 7.8.9.10).

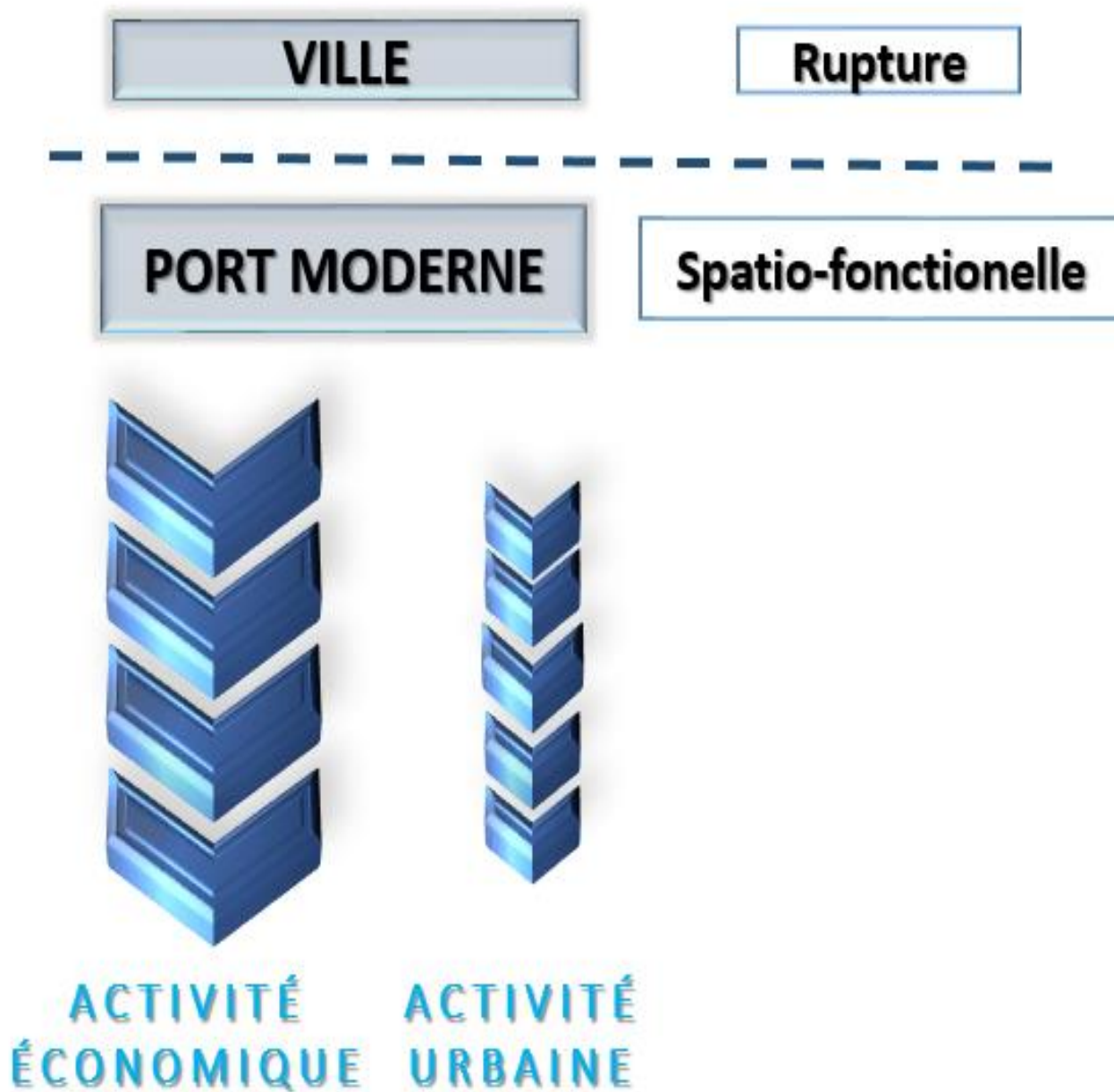
Le port cherche à acquérir un rayonnement à l'échelle la plus importante possible sur son bassin, de ce fait la ville a perdu tout contact et relation non seulement avec le port mais aussi avec son front d'eau

Figure 9: Schéma représentatif du clivage



⁵ Est une **zone** située entre deux entités géographiques ou biogéographiques (ex : pays, milieux naturel ou artificialisé), qui lie et/ou sépare les deux entités.

Figure 10: Schéma représentatif du fonctionnement du Port



2.7 Les Modalités Du Clivage :

Le découplage ville port engendrée directement ou indirectement par la révolution industrielle, or des impératifs d'ordre technologique (CHALINE C. 1994) durant le 19^e siècle, qui se sont répercutés avec un ensemble de ruptures matérielles, ou immatérielles, qui ont devisé la ville et le port sur des différents plans, ce clivage a continué à s'accroître avec le développement des moyens de transport, certaines villes continuent à le vivre jusqu' à nos jours. La réalité sur terrain montre que ce décrochage se présente principalement sur trois formes :

- **Une rupture spatiale :** Une distanciation spatiale se crée entre l'avant pays (milieu maritime) et l'arrière-pays (milieu terrestre). La transformation du port en outil et infrastructure portuaire a nécessité et a engendré des mutations physiques à l'instar des clôtures douanières, des lignes de transport, etc. Cela rend le port inaccessible pour la ville ou accessible d'une manière réduite et précise (pour le personnel, les moyens de transport, etc.). Non seulement la ville perd tous contacts physiques avec le port, mais ce dernier lui coupe tout contact avec la mer, ce qui a mis la ville dans l'obligation de tourner le dos à la mer dans son processus d'urbanisation. Les villes portuaires souffrant de clivage, perdent leurs relations avec la mer et la valeur de leurs fronts d'eau qui ont constitué une interface figée en contact spatial avec leurs ports
- **Une division institutionnelle :** La rupture entre ville et port ne s'est pas uniquement résumée par une distanciation spatiale, mais également sur le plan institutionnel, la rationalisation des ports (HOYLE B.S. 1988) s'est répercutée sur le plan institutionnel par une autonomisation de gestion des port la ville n'a plus aucun contrôle sur le port ni de point de vue planification ni de point de vue gestion, La rationalisation des ports est détectable par l'autonomisation de la gestion du port, où le port géré par l'état directement (ministère de transport en Algérie), donc la ville n'a plus de pouvoir pour gérer son port sur le plan de gestion, développement et même planification.
- **La déracinassions sociale et imaginaire :** L'isolation du port de sa ville n'a pas seulement déraciné cette dernière de son identité, mais également cette distanciation a symbolisé pour la population urbaine le déclin, voire même la mort de leur port (BIRD. J. 1963), une autre rupture plus prononcée est apparue comme résultat de la dilatation de l'espace portuaire sur le front de mer, il s'agit de la «déméritimisation» (HAYUTH Y. 1988), la mer qui a formé toujours la source identitaire de la ville perd tout contact avec elle et devient prisonnière derrière les barreaux et les clôtures du port ce qui prive généralement les habitants du front de mer de leurs villes, un véritable patrimoine immatériel perdu, «la nouvelle physionomie de l'infrastructure portuaire constitue un véritable traumatisme identitaire pour les villes portuaires, dont les habitants, en percevant dans l'espace autrefois si actif une image de désolation.» (COLLIN. M p.187)

2.8 Les Conséquences Du Clivage :

L'ensemble ville port a eu des répercussions négatives à cause Ces ruptures spatio-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 :

- **L'apparition d'une interface en décalage :** Comme il est déjà montré, les nouveaux besoins du port moderne en termes de mobilité ont généré la création et l'implantation des infrastructures de transport terrestre (voie mécanique, des hangars d'entreposage

(abandonnés par la suite) voies ferrée, plus tard les autoroutes et les voies express), ces dernières et pour des raisons techniques viennent s'installer dans l'espace tampon entre la ville et le port créant ainsi une interface située à l'aire de contact des deux systèmes (ville et port) devenant ainsi le pignon médian entre ces deux dernières. Cette interface est partagée dans son utilisation entre la ville et le port, elle est usée principalement comme support des infrastructures de transports terrestres, elle se distingue du tissu urbain et également du port, elle se trouve entre les deux entités mais sans appartenance claire et ne peut s'y intégrer facilement car elle est sans vocation précise, elle entre donc dans une phase de dysfonctionnement (CHALINE C. 1994). Ce double décalage avec le système urbain et portuaire laisse cette partie de la ville portuaire délaissée et non exploitable (BOUBACHA E.D, DALVOULT, et al. 1997). Cette interface est considérée comme le terrain d'affrontement entre la ville et le port, elle les sépare et décale principalement la ville de son front d'eau, elle est également considérée comme le moyen principal d'identification du clivage ville/port dans une ville portuaire car elle le matérialise spatialement.



Figure 11: Schéma représentatif d'une interface en décalage

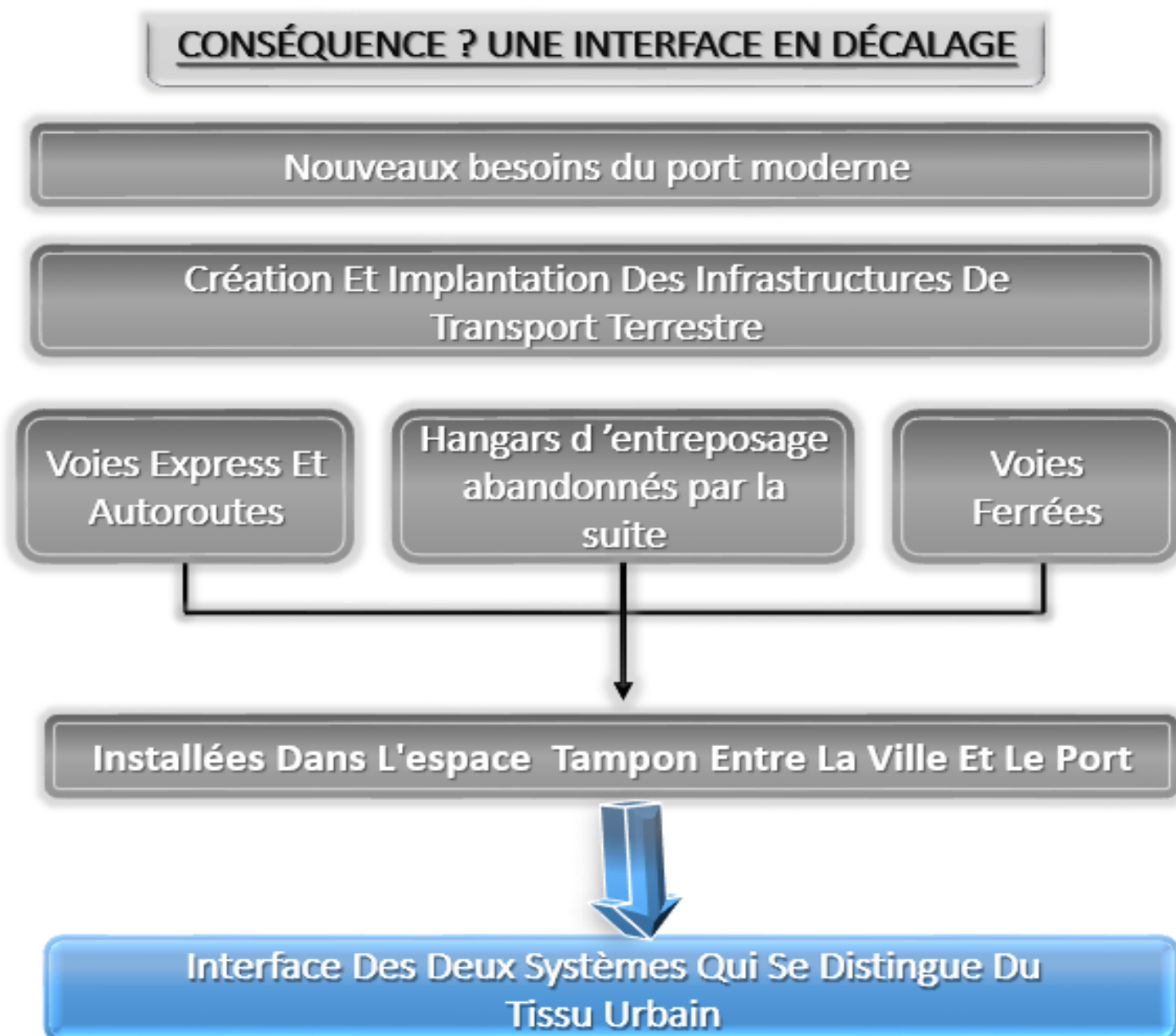


Figure 12: Schéma représentatif des causes du clivage

- **La non-cohabitation ville/port :** Le clivage ville/port a causé plusieurs conséquences négatives sur l'interface mais également sur les deux entités, Ville portuaire ; affrontement et ignorance entre fonction urbaine et fonction portuaire / qualité de vie et efficacité économique.

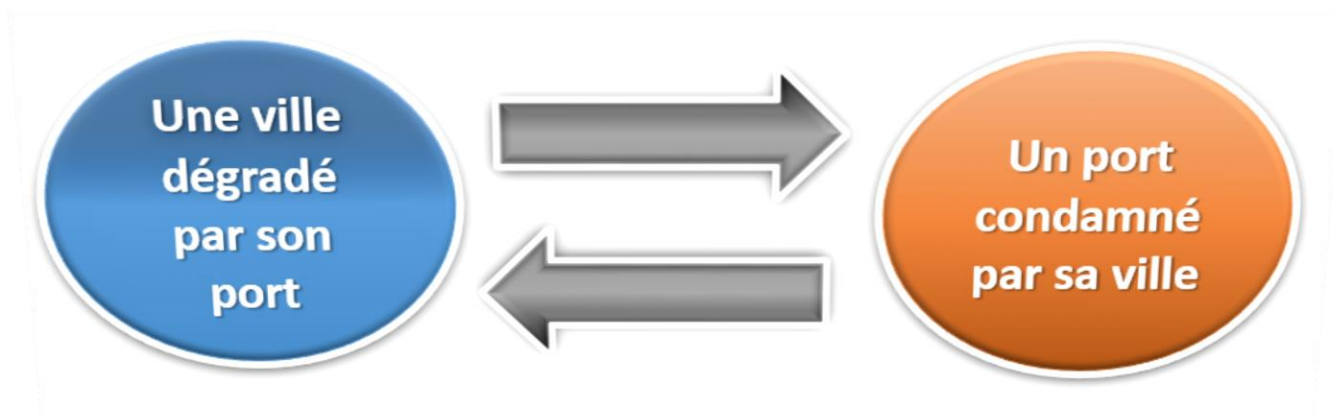


Figure 13 : Schéma représentatif de la non-cohabitation ville/port source mémoire clivage ville/port Aussi Khalil.

- **Un port condamné par sa ville :**

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

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

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

- **Une ville dégradée par son port :**

La juxtaposition du port à la ville se présente comme une servitude pour le port et limite toute extension, ce qui emprisonne le port dans sa morphologie et le fait entrer en stagnation totale face aux tailles de plus en plus grandes de bateaux et aux volumes d'échanges en accroissement et qui nécessitent jour après jour de nouveaux espaces de stockage (avec la conteneurisation), des quais pour accostage, des espaces de réparations pour les bateaux, et d'autres infrastructures techniques. La ville pour sa part n'a pas arrêté de subir les effets pervers provoqués par son port. Le port, de par sa fermeture derrière ses clôtures lui fait oublier sa juxtaposition à sa ville, ainsi que la nature de ses activités. Il devient une source de nuisance sonore et visuelle pour le paysage urbain de la ville,

- **Le déphasage ente centralité :**

« Le clivage ville/port s'est accompagné d'une dissociation dans la centralité » (BAUDOUIN T., COLLINM. 1990). Au préalable, le port représentait une centralité pour sa ville mais avec les changements et durant la révolution industrielles, d'une part, le port qui est considéré comme une dynamique spatiale autonome a constitué une nouvelle centralité qui essaie de rayonner à une échelle plus importante que possible sur son bassin, cette centralité du port dépasse la centralité de la ville d'autre part, la ville cherche a adopté une nouvelle forme qui repose sur une centralité urbaine dominante et indépendante du caractère portuaire.

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

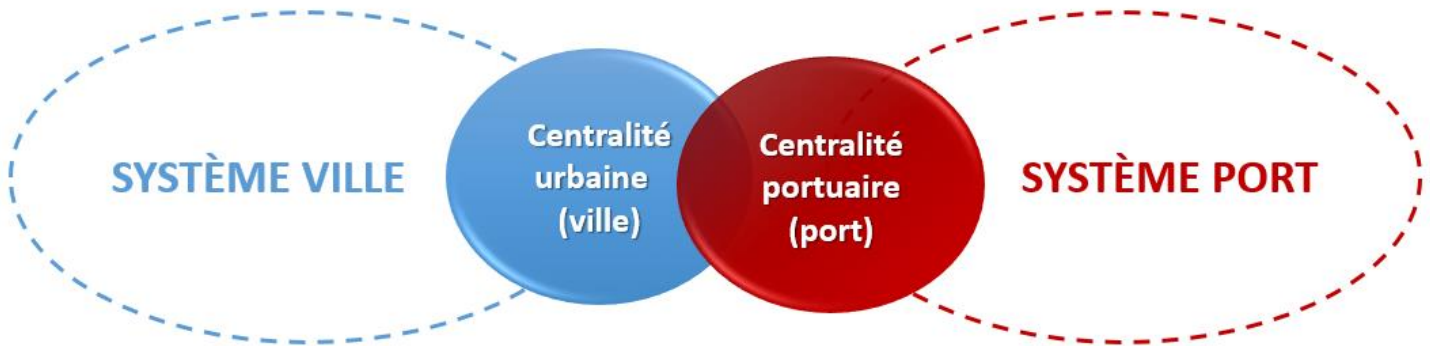


Figure 14 : Schéma représentatif du déphasage de centralité ville/port source mémoire clivage ville/port Aussi Khalil

- **La perte d'identité :**

L'eau a toujours formé une source identitaire pour les villes portuaires, Le nouveau statut du port coupe la relation entre ville/mer, il a provoqué un nouveau phénomène qui est la dé-maritimisation, du coup la ville perd tout contact et relation avec son front d'eau.

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

- **Le phénomène de délaisement :**

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

- **Génération des friches portuaires :**

La phase des friches portuaires est une étape importante des mutations qui ont touché la ville portuaire à cause de l'abandon des anciens sites portuaires, la dégradation de ces derniers traumatisme l'image de la façade maritime comme le souligne BOUBACHA dans son texte : «*Pourtant, il faut souligner qu'à l'interface de la ville et du port, les friches sont très rarement le reflet d'un déclin, mais plutôt l'expression ponctuelle d'une inadaptation à laquelle la ville et le port, par leur séparation, n'ont pas eu les moyens de répondre. Cette situation apparaît*

aujourd'hui dommageable aussi bien pour la ville que pour le port, car elle symbolise une situation de crise et de traumatisme peu compatible avec la promotion d'un dynamisme et d'une image de développement. » (BOUBACHA, E. D, DAVOULT, et al. 1997. p.15). Le traumatisme⁶ a creusé une faille entre ville/ port ce qui a causé le découplage ville port.

2.9 Conclusion :

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

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

Ce découplage s'est créé d'abord par la rupture spatiale et fonctionnelle des ports et de ces villes qui sont le résultat des mutations des villes portuaires et ces activités, en outre par la non cohabitation des activités urbaines et portuaires selon Boubacha «*inadaptation du système à l'interface ville/port* » (BOUBACHA E .D, DALVOULT, et al.1997) ,Cette inadaptation mentionnée par Boubacha a donné deux dynamiques spatiales autonomes, chacune cherche de se rayonner et piloter sur deux différents plans. La première dynamique est la ville qui cherche à améliorer sa centralité urbaine pour se positionner au niveau locale ou régionale, au contraire pour la deuxième, elle est le port qui cherche de s'imposer sur son bassin et dans les relations intercontinentales.

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

3. La Cohabitation Entre La Ville Et Le Port :

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

3.1 La recomposition ville/port :

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

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

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

⁶ Ensemble des troubles provoqués dans l'organisme par une lésion, une blessure grave.

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

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

3.2 L'aménagement de l'interface ville port :

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

Le mouvement de réaménagement n'est pas seulement un recyclage mais plutôt un recentrage et rééquilibrage, il touche la centralité urbaine et la réticularité maritime. La transformation fonctionnelle s'agit bien de remanier une partie de la ville et de la réorienter vers des nouvelles fonctions (à caractère scientifique, commercial, culturelle, de créativité et loisir). « *La reconquête ville-port exprime une recomposition spatio-fonctionnelle pour le système ville port et non pas comme unique récupération de friches* » (BOUBACHE E et DENIS D. et al. 1997).

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

Il constitue le premier mouvement de recomposition des anciens espaces portuaires initié dès les années 50 par les groupes d'affaires, puis aidé par les subventions fédérales. L'exemple de Baltimore est représentatif de ce qui s'est réalisé à

Boston, San Francisco et dans le reste des Etats-Unis. L'aspect touristique est valorisé notamment en implantant un Festival Market, grand centre commercial qui met en œuvre les principes du fun-shopping. Ce type de réaménagement est plus destiné aux touristes et aux hommes d'affaires qu'à la population locale. Ces water fronts deviennent rarement des espaces organiques de la ville et font le plus souvent offices de parc d'attraction. Ces water front peuvent être de véritables échecs lorsque les villes oublient de travailler l'intégration du Festival Market Place avec le milieu urbain (Voir figure15).



Figure 15 : Water front Baltimore

- **L'aménagement libéral, l'exemple londonien :**

Cette seconde vague est apparue dans les années 70-80 en Europe mais aussi à Sydney et Brisbane. Les investissements publics dans ce type d'aménagement ont pour but de créer un effet de levier pour l'implantation d'entreprises privées. La reconversion n'est pas planifiée, il s'agit donc d'un modèle libéral de valorisation de l'espace par les forces du marché, c'est la demande qui doit dicter les nouvelles fonctions. Les acteurs de la reconversion investissent le territoire pour profiter d'une situation avantageuse (défiscalisation) ce qui crée une rupture totale avec les fonctions traditionnelles et le contexte local. Si ce modèle permet souvent de redynamiser un espace au niveau économique, il a ses limites en termes de composition urbaine des quartiers, de qualité esthétique d'animation des quartiers, de participation des promoteurs aux infrastructures publiques et souvent on y observe des phénomènes de gentrification.⁷ (Voir figure 16)

⁷ La gentrification est un phénomène social qui se caractérise par la transformation des habitants d'un quartier dont la catégorie sociale augmente.

Figure 16 : les Dockland de Londres



- **L'aménagement raisonné :**

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



Figure 17 : Water Front Marseille (Les terrasses De Marseille)

- **L'aménagement extravagant :**

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



Figure 18 : Water front Dubaï.

- **La Remaritimation :**

Il s'agit de faire renaître le caractère maritime de la frange littorale urbaine, cette Remaritimation⁸ peut avoir plusieurs formes : D'un côté on peut avoir une « Remaritimation musée », c'est-à-dire une mise en scène du passé portuaire. Pour cela on met en valeur les vestiges d'un passé maritime (bitte d'amarrage, silo, grue...) c'est ce qui s'est passé dans la plupart des réaménagements. Certains aménagements vont même jusqu'à redonner une nouvelle fonction aux éléments de passé, c'est le cas d'un silo à grains à Marseille transformé en salle de spectacle... D'un autre côté on peut avoir une « remaritimation vraiment maritime ». Il ne s'agit pas de réinstaller des activités portuaires lourdes sur les fronts d'eau centraux, il s'agit plutôt de favoriser à tout prix la réutilisation de l'eau comme activité et donc du front d'eau comme un support à ces mêmes activités. Cela se traduit par l'apparition de nouvelles fonctions :

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

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

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

- **Le Caractère Urbain :**

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

- **L'environnement :**

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

- Tout d'abord en mettant en place des politiques visant prioritairement l'arrêt des grands travaux de remblayage modifiant la ligne de côte et l'amélioration de la qualité de l'eau dans les ports.
- Ensuite en créant des liens et organisant des opérations de sauvegarde et de valorisation des espaces environnementaux souvent situés à proximité des sites à revaloriser. C'est le cas de Puerto Madero qui a intégré la réserve écologique à son projet de revalorisation, ou même du Téléport de Tokyo qui crée des parcs maritimes et des jardins portuaires.

⁸ Est un processus d'accroissement des échanges internationaux par voie maritime qui s'accélère depuis les années 1970.

- Enfin, d'autres aménagements, telle l'opération Grand Large de Dunkerque, souhaitent mettre en œuvre le principe de développement durable en créant notamment un quartier écologique utilisant des principes de construction de Haute Qualité Environnementale.

- **La concertation avec les habitants :**

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

- **La Promotion-Valorisation-Animation :**

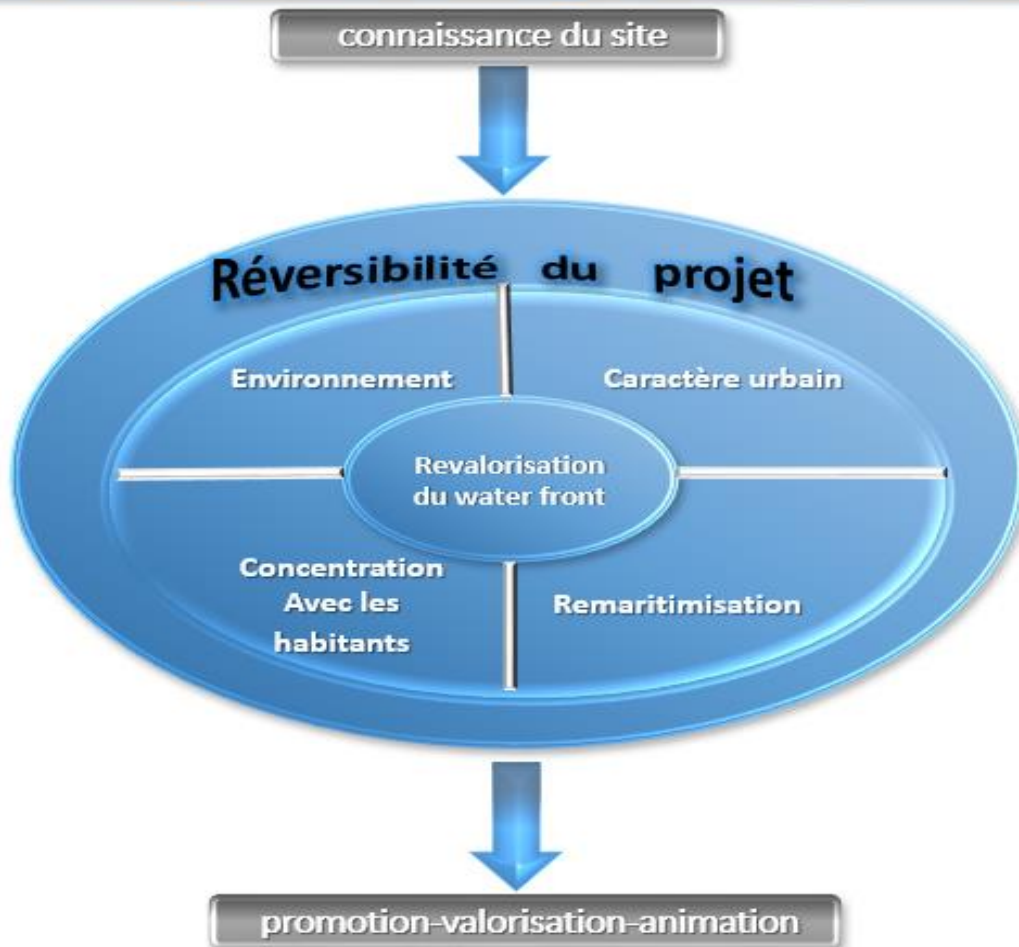
Ces quartiers portuaires constituent pour certaines métropoles, les derniers terrains encore disponibles pour développer le centre-ville et donc la mettre en valeur. Les villes décident donc souvent de concentrer tous leurs efforts pour attribuer des fonctions valorisantes à ce nouveau morceau de ville, fonctions qui participent à redonner une image à la ville toute entière, à son agglomération, voire même à toute une région. Ces fonctions peuvent être économiques (centre d'affaire international à Lisbonne) culturelles (cette vocation culturelle se retrouve dans les projets Euro-méditerranéen et Hafencity à Hambourg), universitaires (Dunkerque...), touristique. Les équipements vont participer à la symbolique de ces nouveaux quartiers, c'est le cas par exemple du pont Vasco de Gama à Lisbonne ou de l'Elbphilharmonie de Hambourg. L'animation du site est souvent recherchée : expositions, festivals sont régulièrement organisés. L'exemple le plus significatif est certainement le Parc des Nations à Lisbonne qui a accueilli l'Exposition Universelle de 1998. La promotion, valorisation, animation doit se poursuivre après la réalisation du projet pour en assurer sa pérennité

- **Le principe de réversibilité :**

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

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

Schéma d'interprétation de l'aménagement raisonné de water front



3.3 Règlementation D'aménagement Du Littorale Et La Façade Maritime :

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

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

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

- Instruments de protection du littoral :

- Législation : Au niveau national :

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

Les dispositions de cette loi n'ont pas empêché l'urbanisation de s'étendre dans Les zones proches du rivage. Ces espaces connaissent également une dégradation importante due à l'extraction non autorisée du sable et à la fréquentation anarchique des plages. Ce n'est qu'en février 2002 qu'une loi spécifique au « littoral » a été promulguée. Il s'agit de la loi 02-02 du 05 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral. Cette loi délimite trois bandes dans le littoral tel que défini à l'article (07), dans lesquelles sont édictées des restrictions relatives à l'urbanisation (figure 20).

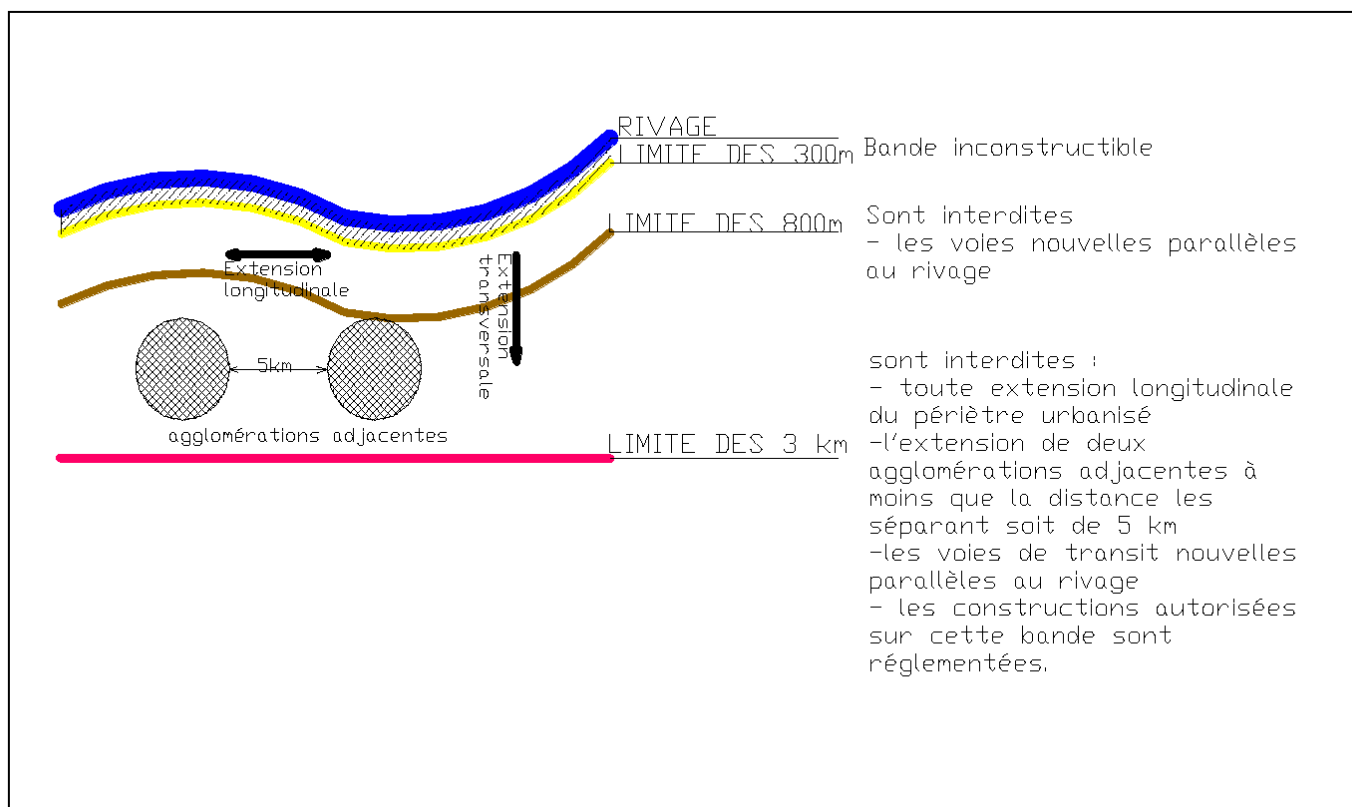


Figure 20 : Bandes délimitées par la loi 02-02 du 05-02-2002

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

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

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

Toute extension longitudinale du périmètre urbanisé ;

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

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

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

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

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

- Décret exécutif n°06-351 du 5 octobre 2006 fixant les conditions de réalisation des voies carrossables nouvelles parallèles au rivage
- Décret exécutif n° 07-206 du 30 Juin 2007 fixant les conditions et les modalités des constructions et des occupations du sol sur la bande littorale, de l'occupation des parties naturelles bordant les plages et de l'extension de la zone objet de non ædificandi.
- Décret exécutif n° 04-113 du 13 avril 2004 portant organisation, fonctionnement et missions du commissariat national du littoral
- Décret n° 09-114 du 7 avril 2009 fixant les conditions d'élaboration du Plan d'Aménagement Côtier, son contenu et les modalités de sa mise en œuvre
- Décret exécutif n° 06-424 du 22 novembre 2006 fixant la composition et le fonctionnement du conseil de coordination côtière
- Décret exécutif n° 04-273 du 2 septembre 2004 fixant les modalités de fonctionnement du compte d'affectation spéciale n°302-113 intitulé "Fonds national pour la protection du littoral et des zones côtières

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

En effet, la loi 02-02 du 05 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral stipule « encourager et œuvrer pour le transfert vers des sites appropriés, des installations industrielles existantes dont l'activité est considérée comme préjudiciable à l'environnement côtier ». « Sont exclues de la présente disposition, les activités industrielles et portuaires d'importance nationale prévues par les instruments d'aménagement du territoire. Les conditions et les modalités de transfert d'installations industrielles au sens de l'article 4, sont fixées par voie réglementaire ».

- **Le Plan d'Aménagement Côtier (PAC) :**

-

Conformément aux dispositions de la loi relative à la protection et à la valorisation du littoral (Art.25), dans les communes riveraines de la mer et afin de protéger des espaces côtiers, notamment

les plus sensibles, il est institué un plan d'aménagement et de gestion de la zone côtière dénommé plan d'aménagement côtier qui comporte l'ensemble des dispositions fixées par les lois et règlements en vigueur et celles de la présente loi. Les modalités de sa mise en œuvre sont contenues dans le décret d'application N° 09-114 du 07 avril 2009.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Classer dans les documents d'aménagement du littoral comme aires classées et frappées de servitudes de non aedificandi⁹, les sites présentant un caractère écologique, paysager, culturel ou touristique.

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

⁹ Interdit toute construction sur la parcelle désignée

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

La loi relative au littoral, édicte des prescriptions de protection et de valorisation. Le plan d'aménagement côtier doit délimiter l'espace littoral, préciser les mesures de protection du milieu marin et déterminer la vocation générale des zones affectées au développement industriel et portuaire, aux cultures marines et aux activités de loisir.

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

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

SIGLES :

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

PAC : Plan d'Aménagement Côtier

PDAU : Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme

POS : Plan d'Occupation des Sols

ANAT : Agence Nationale d'Aménagement du Territoire

ZET : Zones d'Expansion Touristique.

3.4 Conclusion :

Les grandes villes portuaires suscitent depuis une quinzaine d'années un intérêt sans précédent Justifié par la remise en cause de l'interaction entre ces deux dynamiques, qui accélèrent leurs dissociations spatiales et fonctionnelles.

A la lumière de ce constat, nous avons consacré une partie théorique qui mis l'accent sur le système ville-port et ses relations afin de comprendre les raisons pour lesquelles un clivage s'est fait entre la ville et son port.

L'analyse des tendances mondiales nous apprend beaucoup sur la diversité des stratégies de réflexions face à ce découplage et démontre qu'il est illusoire de penser à un modèle d'approche global, car l'intervention dépend largement des spécificités de chaque ville portuaire, de son appartenance régionale et surtout du degré d'interdépendance entre l'urbain et le portuaire.

Actuellement, Mostaganem et son port vivent un clivage aigu et qui a atteint son summum. Il se concrétise par un ensemble de ruptures matérielles et immatérielles qui sont le produit de la différence entre les deux natures de fonctions portuaire et urbaine, qui ne cohabitent plus et continuent de s'affronter et à s'ignorer. et pour cela, nous avons opté pour des opérations urbaines qui redonne à ce système sa valeur et maitre en évidence ses qualité afin d'atteindre nos objectifs principaux.

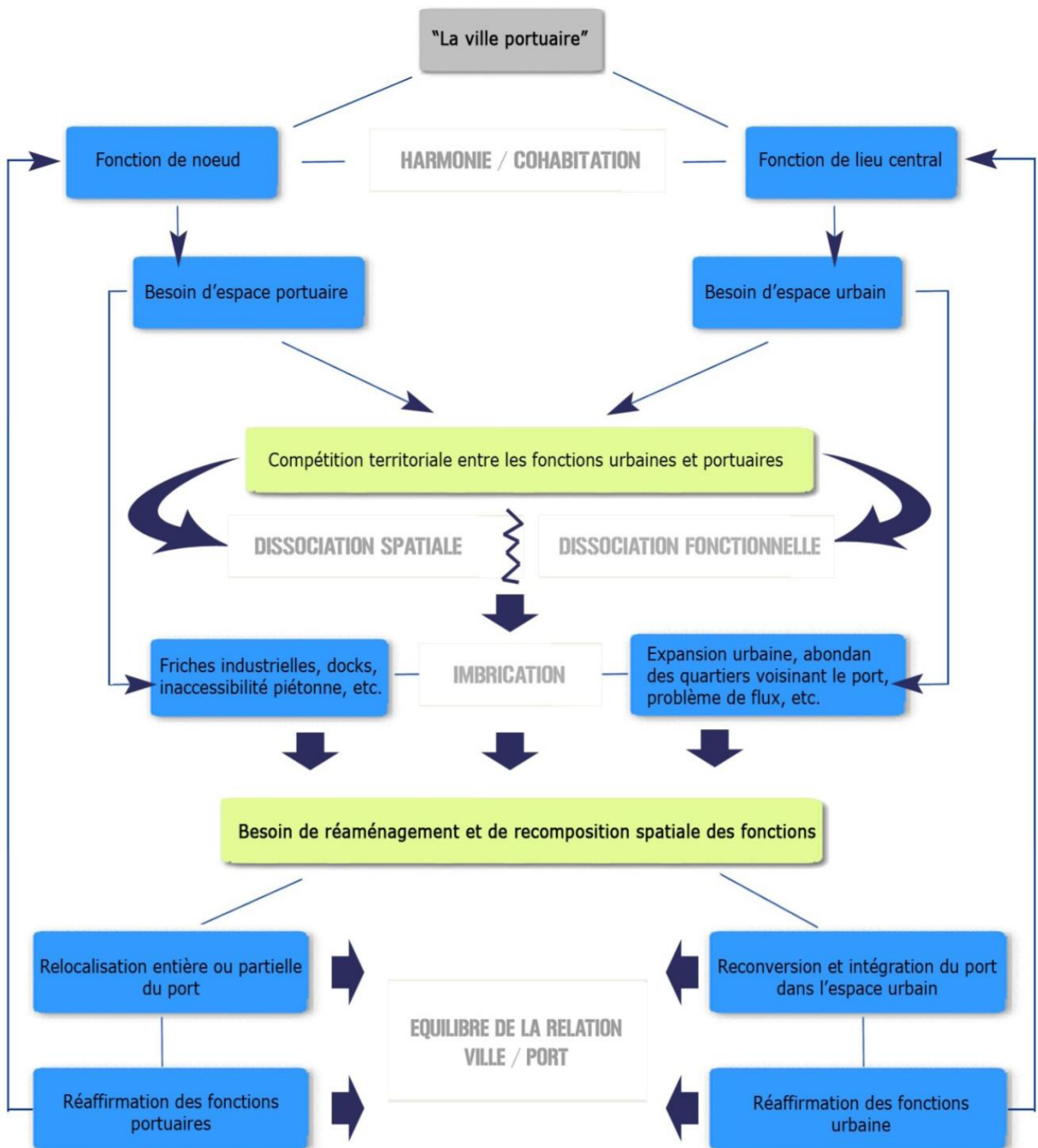


Figure 21 : schéma explicatif de l'approche contextuelle.

III. Approche Thématique

Exemple thématique 01 : *la reconquête du port de Tanger*

« La naissance d'un port, naissance d'une ville »

Présentation de l'exemple :

Tanger, la ville blanche, une ville d'échange, cosmopolite, mythique et riche en histoire, elle présente des spécificités liées à sa situation géographique stratégique par rapport au détroit de Gibraltar : à la charnière entre l'océan atlantique et la mer méditerranéenne avec deux façades maritimes et un site de collines relativement accidenté.

Tanger dispose d'une position stratégique à l'interface entre l'Afrique et l'Europe sur la rive sud du détroit de Gibraltar et à 14 km du vieux continent, à l'angle nord-ouest du Maroc et de l'Afrique,



Figure 22 : situation géographique



Figure 23 : la ville de Tanger.

La Problématique :

La ville de Tanger comme la majorité des villes portuaires a connu le découplage entre la ville et le port ; une absence de liaison entre le tissu urbain de la médina et la zone portuaire. L'accès au port réglementé a développé des ruptures sociales et spatio-fonctionnelles.

Stratégie de réflexion :

Afin de redonner à la ville de Tanger son rayonnement international sur le plan touristique, culturel, artistique et économique, Le roi a donné des instructions pour procéder à des études pour la reconversion du port de Tanger à l'instar des grandes villes portuaires mondiales telles : le Havre, Marseille ...etc.

L'objectif est donc de transformer le port en un espace de vie, un espace accessible à tout le monde.

Le projet de Tanja Marina Bay :

Ce projet est une occasion unique pour reconstruire la relation ville/port, l'idée était de réaménager le port historique de la ville et de réconcilier avec son environnement urbain en faisant tomber les murs et les barrières qui le séparaient de la corniche et en dotant cette dernière d'une véritable marina et un port de pêche.



Figure 24 : nouvelle projet Tanger marina



Figure 25 : le site de projet

Le programme :

Les nouvelles infrastructures urbaines représentent un total de 54 hectares répartis comme suit :

- 30 hectares pour les espaces publics ;
- 16 hectares pour les routes et les infrastructures ;
- 8 hectares pour les espaces construits.

Le projet doit respecter l'histoire et la culture de la ville et créer un espace dynamique et vivant pour tous. Aussi, tout en assurant l'intégration et le développement du quartier historique de la médina et de son littoral touristique, la reconstruction du port de la ville de Tanger doit prendre en compte le développement de plusieurs pôles : char à voile, croisières, passager, pêche, hôtels, patrimoine culturel, événements, commerce, divertissement, résidences et bureaux.

Le port de Tanger a été fabriqué en (0 2) étapes :

- **1^{ère} étape** : Le nouveau quai, situé à côté du centre commercial et du boulevard Mohammed VI, a une capacité de 80 anneaux.
- **2^{ème} étape** : La reconstruction du vieux port a une capacité supplémentaire de 430 anneaux.

Le Projet de reconversion du Port de Tanger-Ville s'articule autour de deux axes essentiels :

- Une dimension portuaire axée sur la croisière, la plaisance, le fast-ferry et la pêche
- Une dimension urbaine avec un port qui s'ouvre complètement sur la ville



Figure 26 : plan d'aménagement



Figure 27 : plan d'aménagement

Inspiré par le patrimoine architectural de la ville et confronté à un défi de modernité, le projet a été confié à des architectes marocains et étrangers de renommée internationale.



Figure 28 : vue de maquette



Figure 29 : le port de plaisance de Tanger



Figure 30 : le port de plaisance de Tanger



Figure 31 : espace résidentiel de luxe



Figure 33 : espace public (place bab almarsa)



Figure 32 : espace public (place de la presqu'île)

Exemple thématique 02 : De La Médina A La Marina De Casablanca

Présentation de l'exemple :

Casablanca est la capitale économique du Maroc, avantageusement situé sur la côte atlantique, elle est au cœur de la région du grand Casablanca et c'est en partie grâce à cette situation géographique que les échanges commerciaux terrestres et maritimes sont facilités.



Figure 34 : situation géographique



Figure 35 : la ville de Casablanca.

Le port de Casablanca est le plus important du Maroc et un des plus importants d'Afrique, un port multifonctionnel principalement tourné vers le commerce. Il comprend un port de commerce, un port de pêche, un port de plaisance, ainsi que des installations et des infrastructures pour la mise à flot et à sec des navires dans les chantiers navals.

Problématique :

Casablanca est un exemple de ville dont le littoral a longtemps tourné le dos à la mer, l'ancienne médina était toujours introvertie et l'industrialisation du port du commerce a créé cette rupture entre la ville et son port, la problématique a été scindé en (02) préoccupations : comment prolonger la médina vers la marina ? Comment allier le moderne et l'ancien dans une vision homogène ?

Une question qui amène une réflexion sur l'espace, car il ne s'agit pas de donner corps à un complexe marin ultra moderne et de négliger les côtés de ce même espace. Ce qui fait la continuité, le prolongement et surtout l'assise historique et ce qui restitue l'histoire des casablançais.

Stratégie de réflexion :

Afin d'ouvrir la ville sur l'océan, le roi a lancé un mégaprojet pour « la 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.



Figure 36 : le site de projet

Inspiration :

Les concepteurs de ce mégaprojet se sont inspirés de l'expérience de Barcelone. Une ville qui a entamé sa reconfiguration dans les années 1990 et s'est ouverte au front de mer en opérant plusieurs transformations. Les architectes WATG en charge de sa conception voulait sans doute offrir à la métropole marocaine un phare unique rayonnant sur toute la méditerranée

Programme :

C'est dans ce contexte que la Marina est née. Elle comportera un port de plaisance et un programme d'équipements importants organisé autour d'un centre commercial, un palais des congrès, des hôtels, un aquarium, des bureaux et bien sûr des logements de luxe.



Figure 37 : le Projet Casablanca Marina

Le projet se décompose en (04) secteurs majeurs à vocations distinctes :

- **La Marina** : développé autour du port de plaisance, ce secteur sans voitures est principalement dédié aux activités de tourisme, animation et loisirs. Il abrite un hôtel 5 étoiles de luxe et un palais des congrès ainsi que des restaurants. Il comprend également un yacht club, des espaces de commerce, de loisir et d'animation, ainsi que toutes les activités nautiques liées au port de plaisance qui y sera aménagé.
- **Les Ramblas** : cette seconde séquence se développe à proximité du bassin de plaisance. Elle regroupe, au sein d'un même ensemble architectural, les vocations affaires, loisir et commerces. Ce secteur comprend un hôtel orienté « Affaires », un grand centre commercial ainsi que des espaces bureaux.
- **Les Portes Océanes** : ce secteur est un nouveau centre d'affaires intégré, avec des espaces bureaux et du résidentiel. Les commerces de proximité, restaurants et équipements, complètent le cadre de vie haut standing, à l'image de tous les pôles urbains intégrés.

- **Les Jardins de la mosquée :** ce secteur fait la transition entre les zones de développement du projet et la grande Mosquée Hassan II. La zone de respect est entièrement dédiée aux espaces verts aménagés en promenades piétonnes, avec un aquarium.

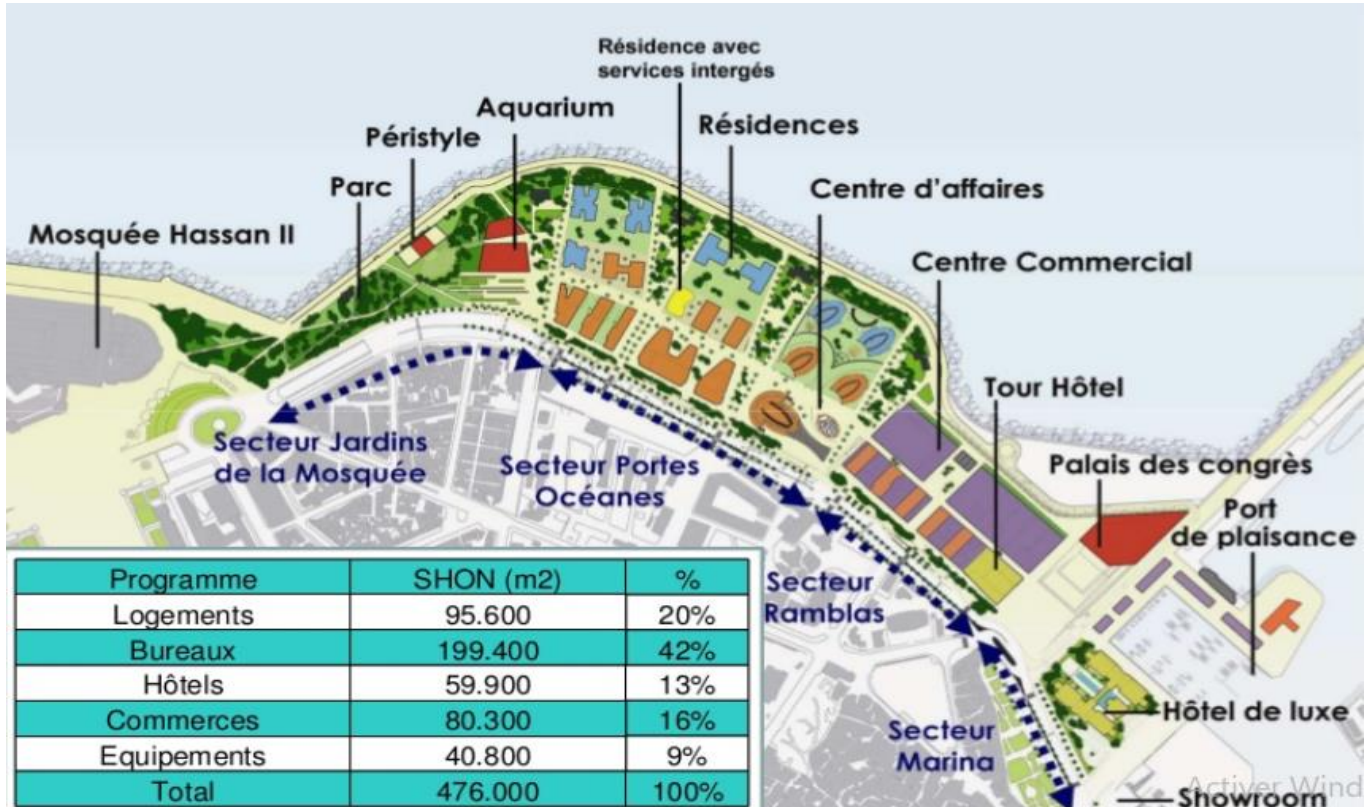


Figure 38 : plan de masse et programme des secteurs

Conclusion :

À l'échelle du Monde arabe, le projet est emblématique des nouvelles tendances de l'urbanisme de prestige. Dernière tendance d'un nouvel urbanisme au Maroc, l'articulation forte de la ville au port. La création d'une relation « Marina – Médina » et l'ouverture sur l'océan sont également visées. Le plan d'aménagement du projet prévoit ainsi le plus de dégagement visuel possible sur le port de plaisance et la création d'une grande place doit marquer l'ouverture de la ville sur l'océan.



Figure 39 : la vue perspective de projet



Figure 40 : le Projet Casablanca Marina



Figure 41 : le futur port de Casablanca



Figure 42 : la future tour hôtel a la marina Casablanca

Exemple Thématique03 : L'esprit De La Méditerranée Monégasque

« Anse Du Portier »

Présentation de l'exemple :

La principauté de Monaco est située sur la côte méditerranéenne, sur la Côte d'Azur, à 18 km de Nice et 12 km de la frontière franco-italienne. La principauté de Monaco fait partie de la Côte d'Azur, région touristique qui n'a pas de véritables limites officielles ; Son territoire s'étend sur une bande de terre de 4 100 m le long de la mer Méditerranée, pour une superficie totale de 202 hectares (2 km²).



Figure 43 : situation géographique



Figure 44 : Vue sur Monaco

La problématique :

Depuis plus de 150 ans, la Principauté de Monaco a choisi d'adapter son urbanisme à l'exigüité de son territoire de 2 km². La rareté du foncier disponible a notamment conduit la Principauté à s'étendre progressivement sur la mer avec la réalisation du terre-plein du Portier (qui accueille le Jardin Japonais et le Grimaldi Forum), du terre-plein du Sporting, des plages du Larvotto, du quartier de Fontvieille ou encore de l'extension du port Hercule, pour un total de plus de 40 hectares gagnés sur la mer (soit 20% du territoire).

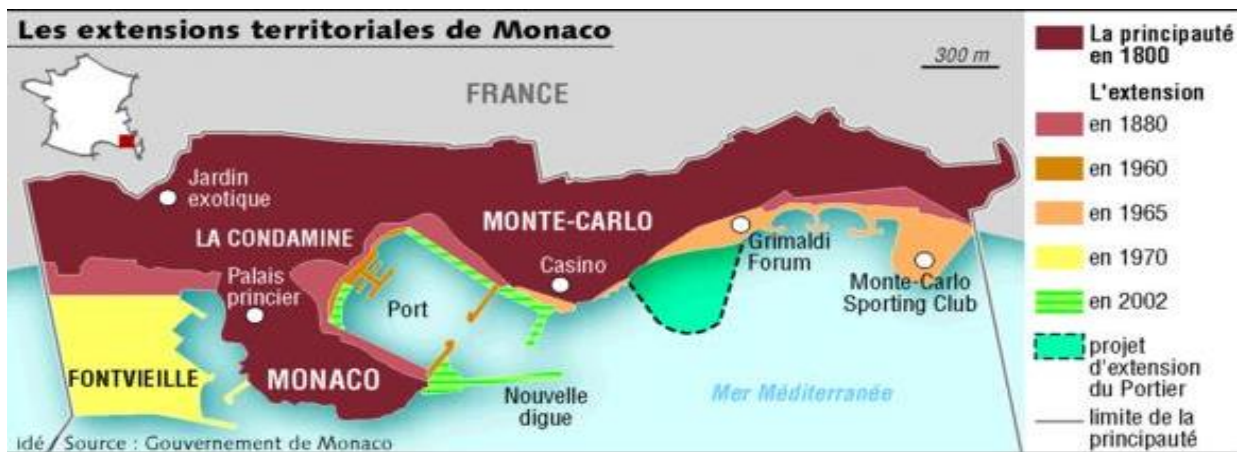


Figure 45 : Les extensions territoriales de Monaco

La stratégie de réflexion :

Pour soutenir son développement, la Principauté lance un nouveau projet d'urbanisation en mer consistant à créer un quartier de 6 hectares, avec une forte ambition concernant le développement durable et la protection de l'environnement.

Au printemps 2013, S.A.S. le Prince Souverain annonçait sa décision de lancer ce projet. L'Etat a publié en mai 2013 un appel à candidature international visant à sélectionner un opérateur susceptible

de prendre en charge un projet urbain global, depuis sa conception jusqu'à sa réalisation en le finançant intégralement et se rémunérant sur la vente des surfaces immobilières développées.

Programme :

La superficie de l'urbanisation en mer représente 6 hectares et permettra le développement d'un nouveau quartier, d'un nouveau lieu de vie de la Principauté. Le projet permettra la réalisation de :

- 60 000 m² de surfaces comportant principalement des logements de très grand luxe (collectifs et individuels) et des commerces (3000 m² environ),
- des équipements publics, une extension du Grimaldi Forum d'environ 3500 m², un parking public et un port de plaisance d'une trentaine d'anneaux,
- de larges espaces publics avec une place centrale et des cheminements piétons dont notamment :

- ✓ Un parc végétalisé de 1 hectare.
- ✓ Une promenade littorale assurant l'accessibilité du piéton sur l'intégralité du périmètre littoral du nouveau quartier.
- ✓ Un cheminement ombragé dans la verdure le long du jardin japonais, du Grimaldi Forum et de son extension.
- ✓ Des quais du port d'animation uniquement réservés aux piétons.

Le quartier, qui constituera une nouvelle façade maritime, s'intégrera dans l'identité paysagère et urbaine de la Principauté. Enfin, s'agissant d'un engagement fort de la Principauté, le projet prôtera une attention particulière à l'insertion dans l'environnement, et à préserver la biodiversité surtout maritime pendant le chantier et durant l'exploitation des surfaces nouvellement créées pour objectif minimiser les atteintes au milieu marin.



Figure 46 : le site de projet Monaco



Figure 47 : L'extension est située entre les plages du Larvotto et le port.

L'infrastructure maritime :

La technique choisie pour réaliser l'infrastructure maritime est celle d'un remblai confiné par une ceinture de caissons trapézoïdaux munis de chambres d'amortissement, qui permettront de diminuer les franchissements par fortes houles, et ainsi de protéger les parties exposées du projet. Ces caissons reposent sur une assise en matériaux de carrière aux caractéristiques contrôlées qui viendront se substituer aux sols meubles actuellement en place.

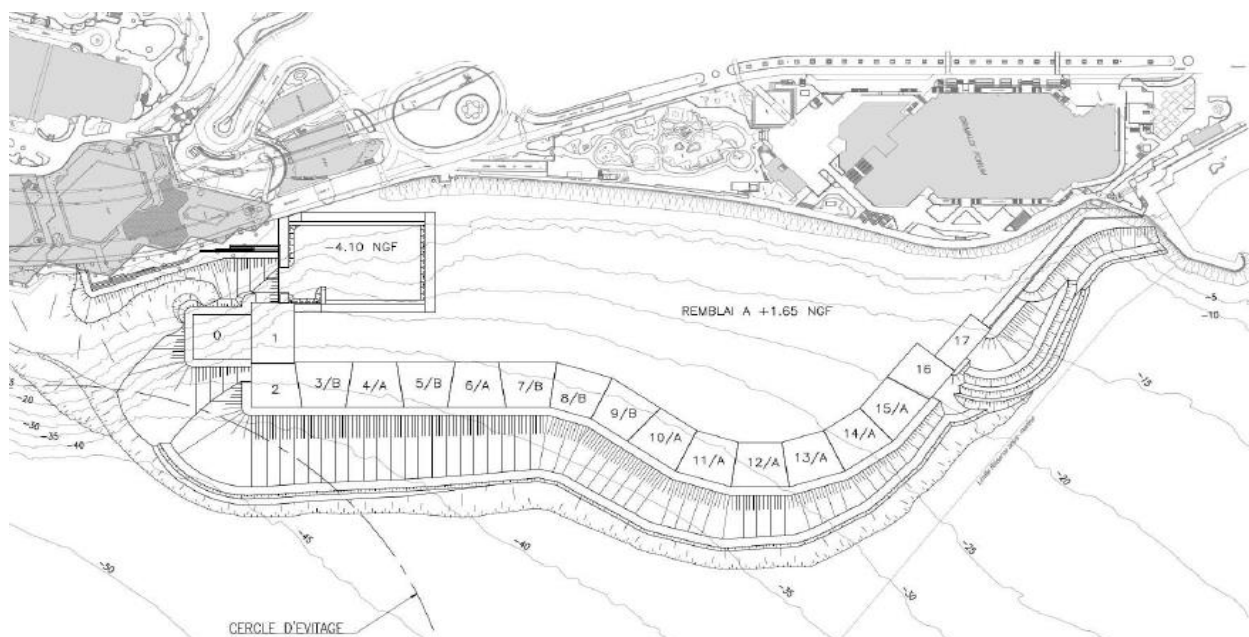


Figure 48 : plan de la protection d'un remblai par une ceinture de caissons.

Un port et une colline, deux éléments structurants du projet :

Dans la partie Sud-Ouest, l'urbanisation est échancrée par un bassin qui permet l'installation d'un port d'animation d'une trentaine d'anneaux. Des commerces seront installés autour du port, assurant ainsi une animation et une continuité de promenade le long du littoral sur l'ensemble de l'urbanisation.

Une intégration dans le contexte monégasque et des quartiers variés :

Pour respecter le paysage caractéristique de la Principauté, une colline verra le jour. Un parc public situé au centre de cette colline est placé dans la partie Nord-Ouest, en connexion directe avec la ville et évoque le Monaco des années 50 avant la construction du Grimaldi Forum. En effet, le public bénéficiait alors d'un parc important similaire développé autour de ce qui était le « hall du Centenaire » et que les Monégasques vont ainsi retrouver. Axe fort du projet, le volet paysager vise à créer un ensemble de jardins remarquables, doté d'une palette végétale s'inspirant des associations de plantes méditerranéennes, d'espaces publics larges, de jeux d'eau et de cheminements piétons.



Figure 49 : vue de l'ensemble sur le nouveau quartier.

Figure 50 : plan de masse



Le quartier du port le quartier de la colline le quartier des Jardins d'eau le quartier du bord de mer

Implantés en strates, selon les courbes de niveau et regardant la mer, les bâtiments s'organisent sur le tracé du rivage, de la colline et du plan d'eau du port. Les volumes respectent une croissance de hauteur régulière : plus bas à proximité du Grimaldi Forum, leur hauteur augmente progressivement vers le Sud.

L'intégration du nouveau quartier bénéficie de nombreuses liaisons : au niveau du rond-point du Portier vers Monte-Carlo et le Boulevard Louis II, entre le Jardin Japonais et le parc paysager de la colline, entre le quartier et l'esplanade du Grimaldi Forum et vers la promenade de bord de mer et les plages du Larvotto.

Figure 51 : immeuble de luxe avec piscine et jardin



Figure 52 : un port de plaisance





Figure 53 : Vu en coupe

Le projet a été conçu pour offrir une grande variété d'ambiances. Il est constitué de quartiers différenciés et distincts :

- Le port propose une ambiance méditerranéenne et le voisinage d'un immeuble emblématique
- La colline, « cœur vert » du projet, relie le Jardin japonais, le Grimaldi Forum et les quartiers en front de mer
- Les jardins d'eau, par leur forme en amphithéâtre sont tournés vers le large
- Le bord de mer s'inspire de l'origine même de l'urbanisation de la Riviera avec l'implantation de grandes villas en front de mer.



Figure 54 : le nouveau visage de Monaco



Figure 55 : schéma représentatif un écosystème marin dans la réserve de nature

Un suivi écologique attentif sera effectué pendant la durée du chantier et au-delà. La création de nouveaux habitats artificiels en bordure de l'urbanisation en mer, adaptés aux espèces identifiées lors de l'état initial, permettra de compenser la perte inévitable des habitats existants.



Figure 56 : Des caissons immergés pour Protéger le la future projet



Figure 57 : un nouveau éco quartier de Monaco

IV. APPROCHE ANALYTIQUE

INTRODUCTION :

L'analyse urbaine représente une étape essentielle dans le processus de la conception urbaine et architecturale, c'est plus qu'une simple lecture du site. L'analyse permet de définir clairement les orientations premières du projet. L'intervention urbaine peut prendre plusieurs formes, qui constituent autant d'hypothèses d'intervention.

- 1. Etude de contexte (situation et histoire du site)
- 2. Analyse morphologique (cette étape d'analyse est essentielle pour s'approcher de plus des caractéristiques de notre zone d'intervention, à travers bien sur l'inscrire dans un contexte d'étude ; cette analyse touchera deux niveaux, le premier c'est –à-dire la trame viaire, la trame parcellaire, et l'ilot ; et le deuxième c'est le bâti.)
- 3. Analyse séquentielle de (Gorden Cullen) permet d'étudier les modifications du champ visuel d'un parcours.
- 4. Analyse sociologique

1. Présentation du fragment d'étude :

1.1 Situation :

Situation de fragment par rapport à Mostaganem : Notre fragment se situe au nord-ouest de la ville de Mostaganem a un peu plus de 1 km elle profite d'une situation géostratégique assez intéressante, en étant face à la mer et proche du centre-ville. Le fragment joui d'une position géostratégique et intéressante en étant un espace d'articulation et de jonction entre le centre-ville et le port, il se délimite :

- Au Nord par le port.
- Au Sud par le quartier de TIGDIT.
- A l'Est par le quartier EL HANA.
- A l'Ouest par le quartier 400 logements.

Carte n 01 : Situation de notre fragment

Source: auteur



1.2 L'évolution de l'ensemble ville-port :

Mostaganem une ville qui existe depuis l'aube de l'histoire a connu 4 périodes bien distinctes dans son évolution urbaine :

- **L'époque précoloniale :**

Tigditt était un fragment de la casbah de la ville de Mostaganem, elle possédait des caractéristiques d'une ville tels que mosquées, bains, fontaines ... (etc.) À cette époque la ville ne disposait pas de port y avait juste la petite baie aux pirates qui s'appelaient marsa el ghanaim.

- **L'époque colonial:**

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 à un plan radioconcentrique. L'ancien phare de Mostaganem construit en 1844 au bas-côté de chaussée de l'ancienne route qui menait au port, tangentiel au grand virage, dans le quartier de pépinière. Après avoir construit la jetée nord du port.

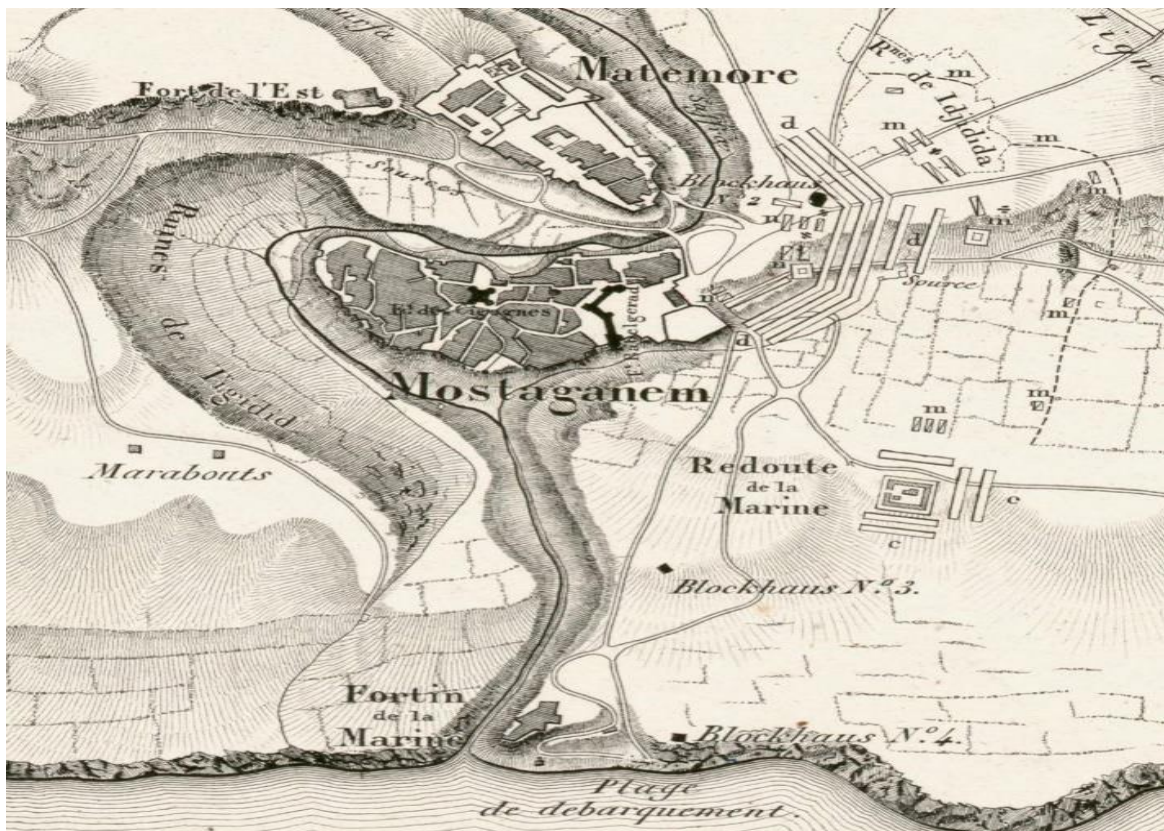


Figure58 : Mostaganem avant la colonisation française.

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



Figure 59: l'ancien phare de Mostaganem et le port 1844.

Source : Mostaganem les années 50.

- **Epoque coloniale après 1940 :**

Cette époque est caractérisée par des tracés géométriques mais ils ont été rapidement abandonnés pour des raisons topographiques et la liaison avec la mer s'est limitée au raccord direct juste avec le port d'embellissement de l'ancienne route (rue de la redoute).

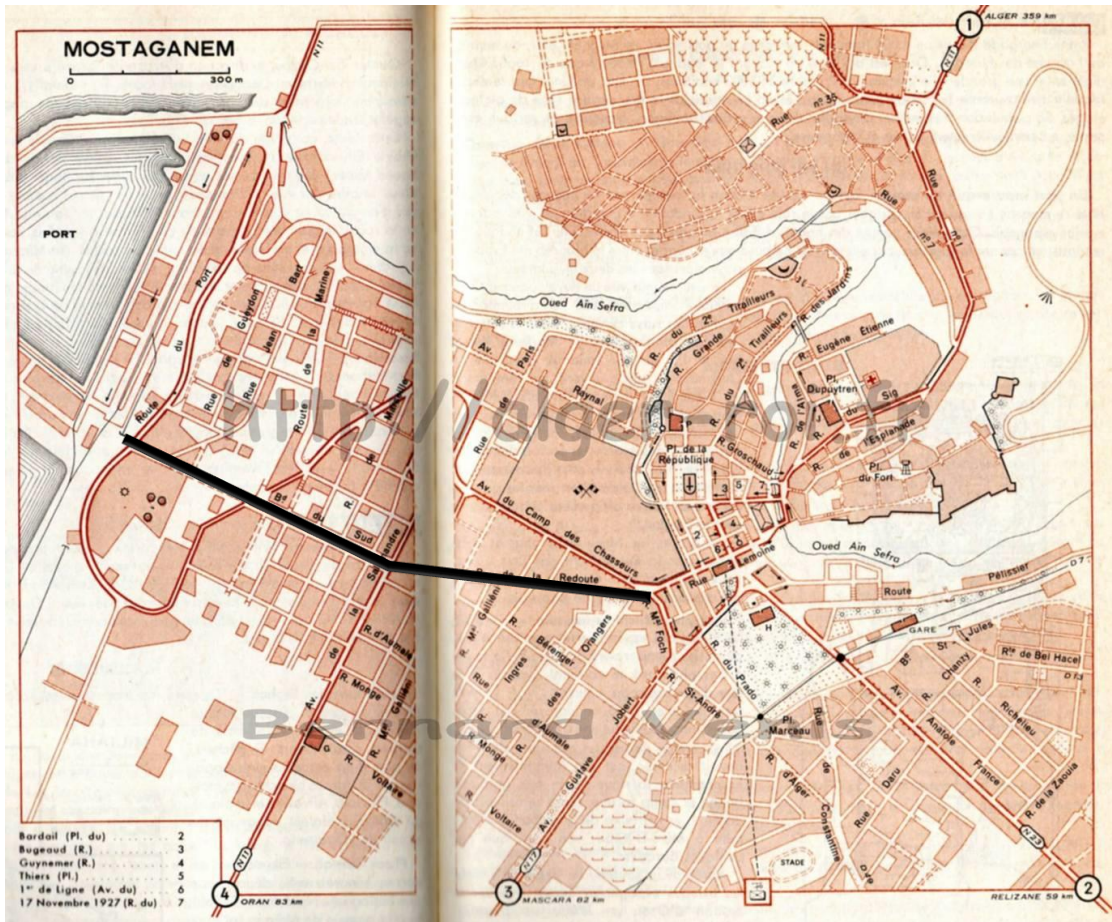


Figure60 : ancien plan de Mostaganem 1940.

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

○ Après l'indépendance:

Depuis l'aube de l'indépendance jusqu'au jour d'aujourd'hui, ce fragment est resté en marginalisation, le temps ou l'étalement urbain a évolué dans d'autres zones (vers kharouba et vers salamandre), ce qui a affecté négativement sur l'image de cette zone et cette dernière par la suite a rentré dans un clivage ville/port et une rupture avec les autres quartiers de la ville.

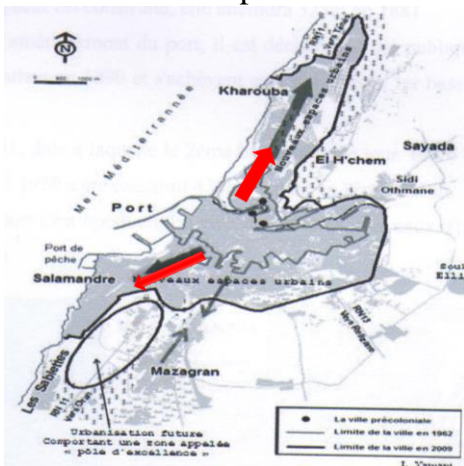
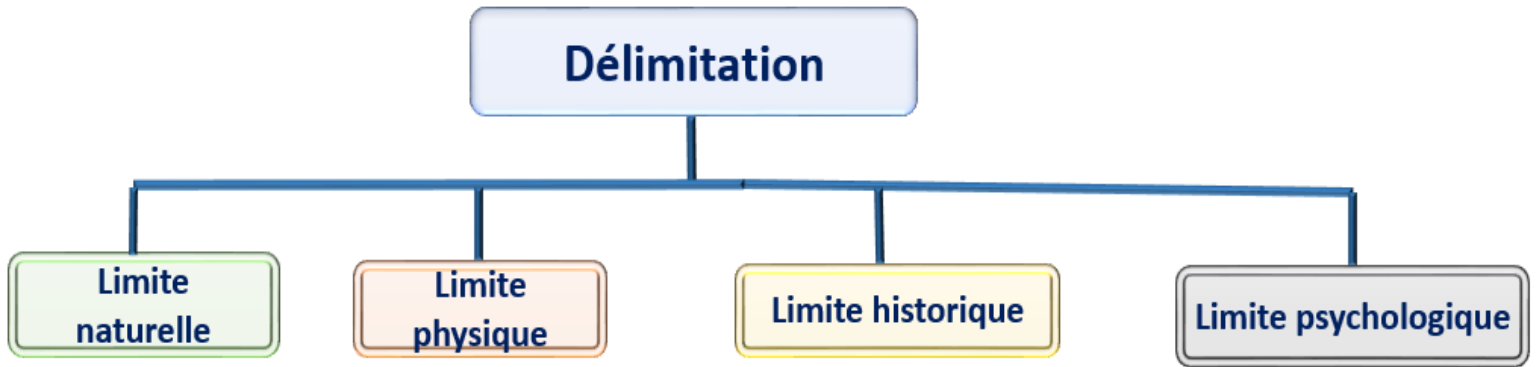


Figure61 : plan d'étalement de Mostaganem

1.3 Délimitation du terrain :



Carte n 02 : les limites du fragment

Source: auteur

2. Approche morphologique :

2.1 Cadre naturel :

2.1.1 Topographie du terrain :

- **Topographie de terrain : Terrain agricole en pente**
- **La surface de terrain :59 hectares.**
- **Le terrain est incliné d'une pente moyenne de 20.6 %.**
- **Le terrain est surélevé au niveau de la voie (RN11) : 18 m.**
- **La forme: irrégulière**



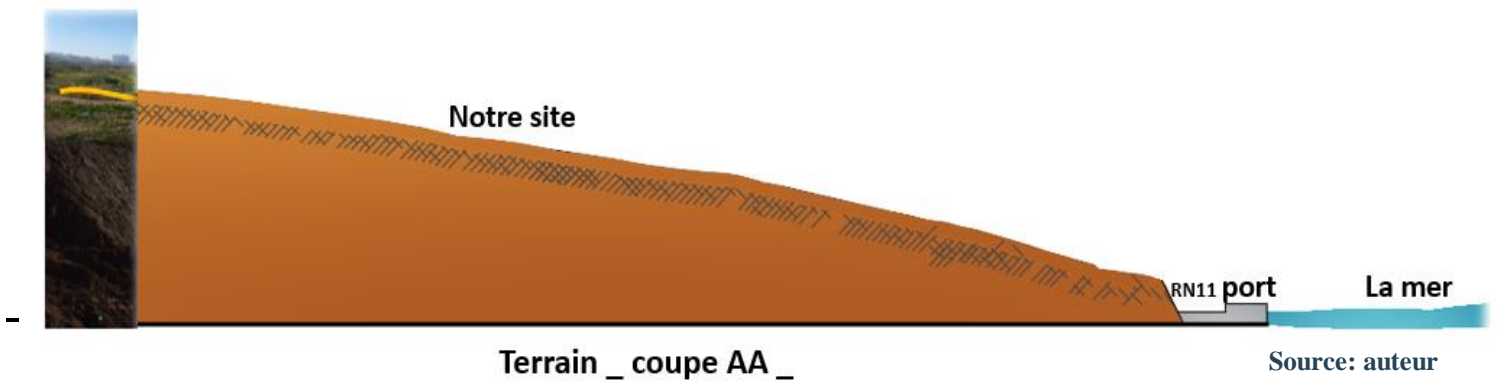
Carte n 0 3 :la coupe

Source: auteur

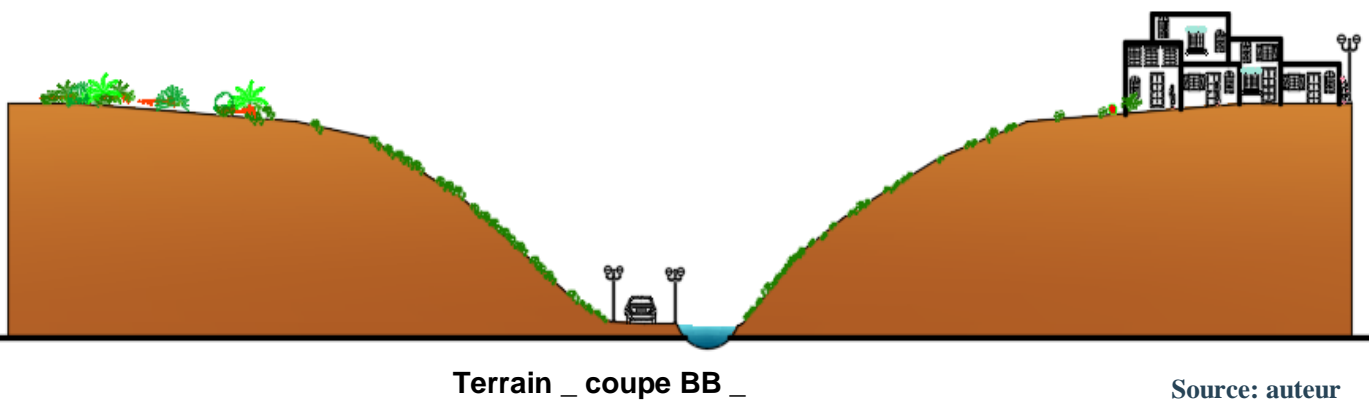


Figure 62: la pente
Source: auteur

➤ Figure 63 : Coupe transversal



➤ Figure 64 : Coupe longitudinale



Le site actuellement :



Figure 65 : photo de site



Figure 66 : photo de site



Figure 67 : photo de site



Figure 68 : photo de site



Figure 69: photo de site



Figure 70 : photo de site



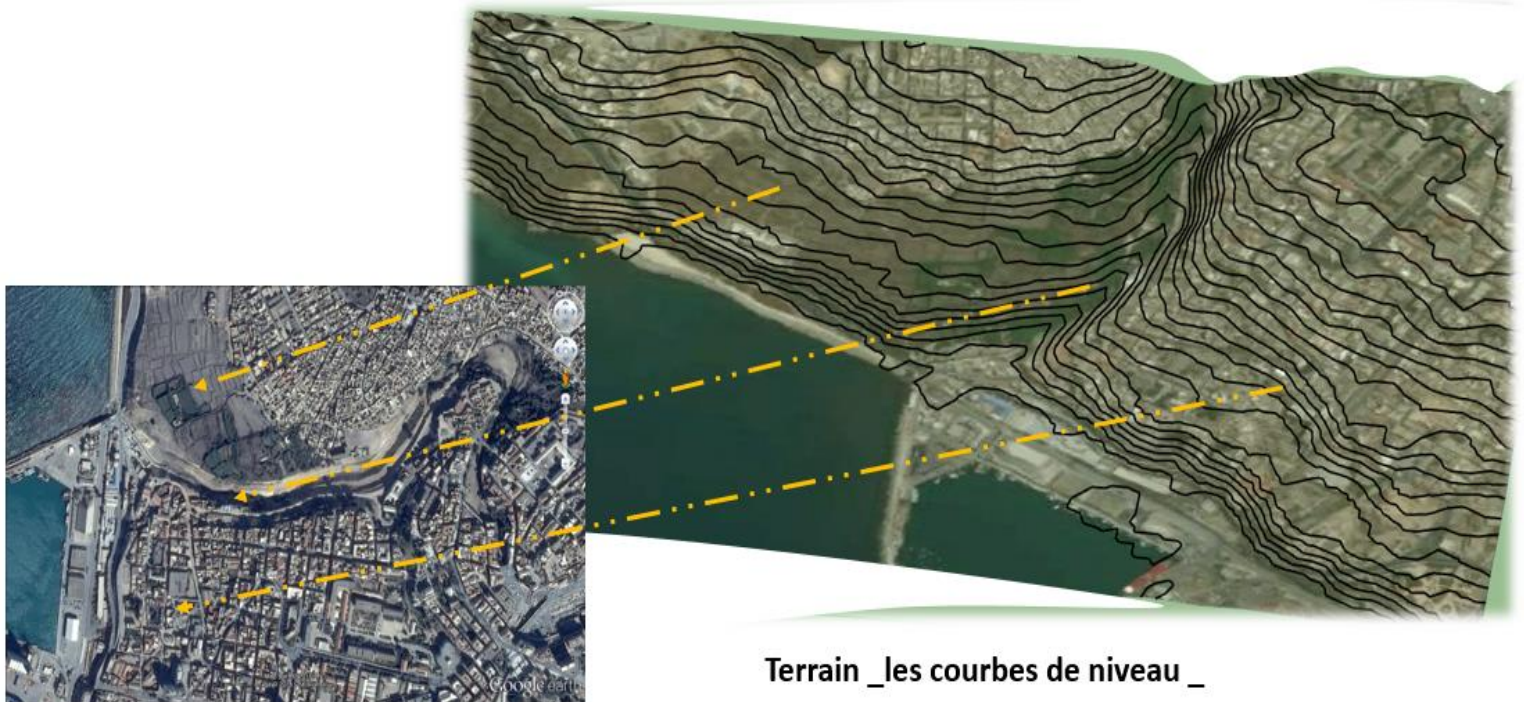
Figure 71: photo de site



Figure 72 : photo de site

Figure 73 : les courbes de niveau

Source: auteur



- La nature du sol : terrain rocheux et moelleux (argile)
- Le terrain représente deux rives de l'oued Ain safra donc la topographie est accidentée avec dénivelé de 18 m et une pente plus ou moins légère de 19 m de dénivelé orienté vers le nord
- Le fragment dispose d'un terrain agricole d'une surface importante donc il est considéré comme un poumon vert de la zone

2.1.2 Étude l'ensoleillement de terrain :

Le terrain bénéficie d'un bon ensoleillement durant tout l'année

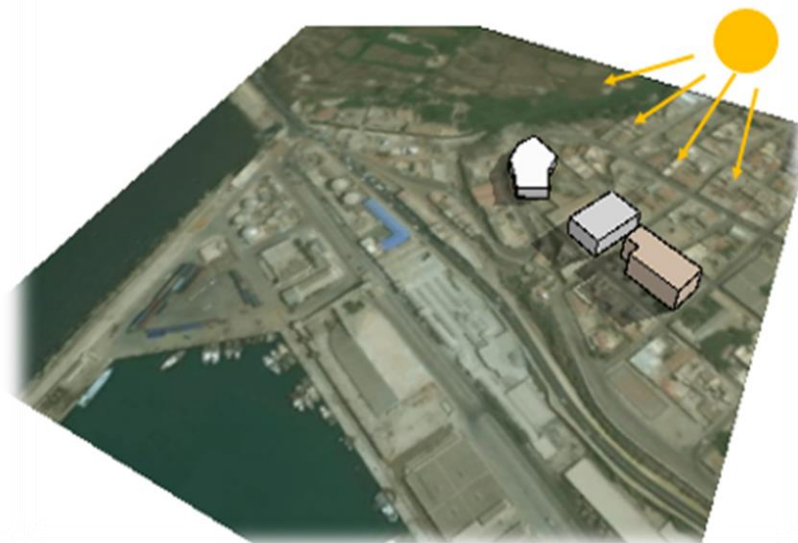


Figure 75: terrain –bon ensoleillement

Source: auteur



Figure 74: terrain orientation ensoleillement

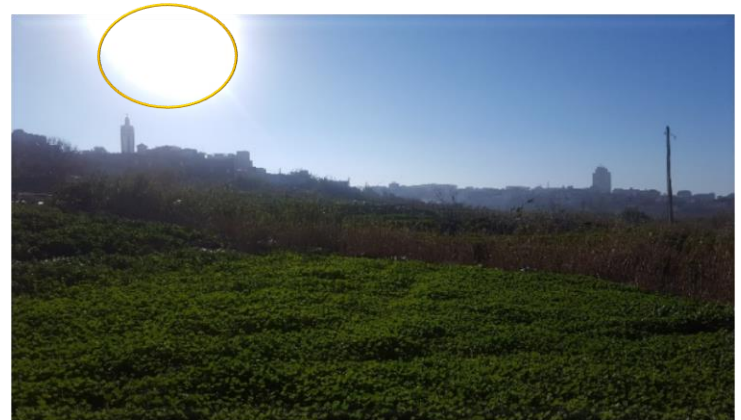


Figure 76: terrain –bon ensoleillement

Orientation :



Carte n 04 : terrain orientation ensoleillement

Source: auteur

2.1.3 Étude les vents dominants :

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

- 1- le secteur Ouest à Sud : de novembre à avril
- 2- le secteur Est à nord : de mai à octobre

Le vent souffle du sud-ouest (SO) au nord-est (NE).

 **N.E en été**

 **S.O en hiver**



Carte n 05 : terrain –vents dominants

Source: auteur

2.1.4 Synthèse :

La topographie du terrain résulte des îlots irréguliers qui suivent les courbures du terrain.

Le terrain bénéficie d'un bon ensoleillement et une ventilation forte pendant tout l'année.

Les deux rives de l'oued Ain safra créent des couloirs d'air

Les talus représentent des brises marines.

2.2 Cadre physique :

Dans cette analyse, nous allons procéder à décomposer l'espace urbain selon les différents systèmes qui le régissent à savoir : système parcellaire, système viaire, système bâti, système des espaces libres.

2.2.1 Système parcellaire :

Définition : « le système parcellaire est un système de partition de l'espace du territoire en un certain nombre d'unité foncière, les parcelles.

La parcelle est l'unité urbaine du découpage et de la fragmentation du sol urbain, elle assure le dialogue, l'échange ainsi que la transition entre l'échelle urbaine la ville et l'échelle architecturale l'édifice.

L'îlot, au sens étymologique : petite île, est une portion du territoire urbain « isole »



Carte n 06 : la trame parcellaire

Source: auteur

Les Parcelles ont une forme plus au moins régulière des figures forme rectangulaire et triangulaire et trapézoïdale.

➤ **Les ilots :**

• **Typologie des ilots :**

- La ville de Mostaganem se caractérise par une forme radioconcentrique qui est matérialisée par les périphériques qui relient les quartiers, ces derniers sont renforcés par une série de pénétrantes, ces tracés soulignent l'historique de l'évolution de la trame urbaine de la ville Mostaganem.
- Le fragment, représente un enclavement du à une structure héritée de la période coloniale, il était considéré comme un faubourg.
- Au niveau fragment il y a des ilots qui occupent des surfaces assez importantes, ils sont composés de bâtiments isolés au milieu du terrain, l'alignement est négligé et il est souvent repris par des murs de clôtures causant une rupture dans le paysage urbain : on a quatre types de ilots selon la forme : rectangle, triangle, trapèze et quelconque
- Les ilots ont une forme plus au moins régulière dans le quartier du plateau par contre le quartier de tigidite représente une diversité de forme des ilots
- Les dimensions des ilots varient entre 750m² jusqu'à 23600 m².
- Chaque ilot constitue de plusieurs parcelles.
- Rapport ilot /parcelle.



Les parcelles régulières perpendiculaires et d'autres parallèles à l'ilot de forme irrégulière qui donne un ensemble hétérogène.

La Carte n 07 : Type des ilots

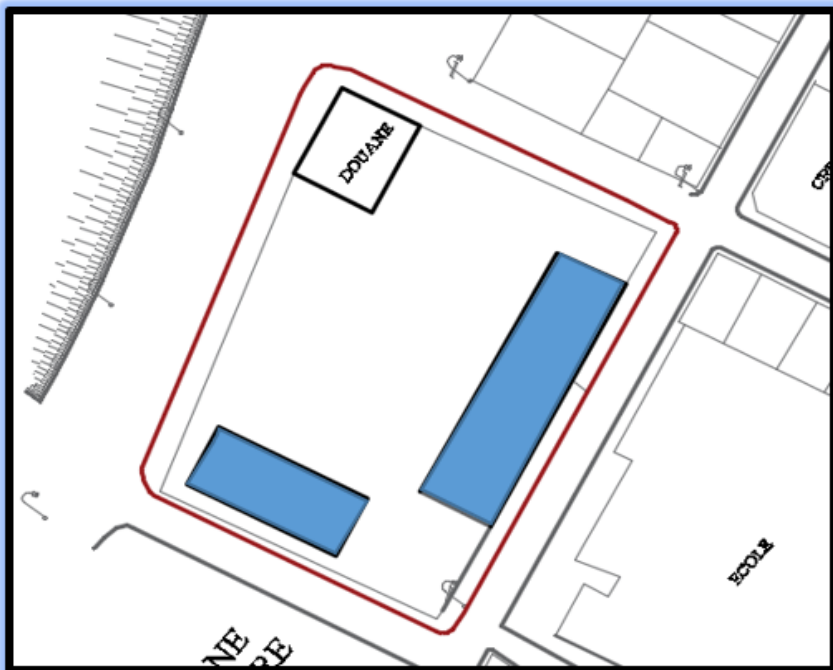
Source: auteur



Des parcelles de forme des barres aligné à l'îlot régulière qui représente un ensemble homogène.

La Carte n 08 : Type des ilots

Source: auteur



Des parcelles organisé autour des cours est très utilisé dans le quartier de Tijdite.

La Carte n 09 : Type des ilots

Source: auteur

- **Synthèse :**

La décomposition de la structure du fragment urbain étudié (fig.6) nous permet de constater deux type de maillage :

Maillage orthogonal Il reflète, d'ailleurs, les tracés romaines décumanus et cardo de la structure urbaine du tissu du plateau

Le deuxième maillage allongé très dense avec des voies très étroites c'est le maillage du quartier tigdite

Le tissu urbain dense représenté par un tissu traditionnel de la vieille ville de Tijdite

Le tissu urbain lâche (moins dense) représenté par un tissu urbain par le nouveau quartier de plateau

A travers l'étude des parcelles, il est déduit que la zone tigdite a préservé sa typo-morphologie primaire composée de système principalement irrégulier obéissant aux différents facteurs naturels tel que l'Oued et la pente du terrain Aussi, on peut remarquer, à travers cette lecture des parcelles, des îlots et des ruelles, qu'elle représente le premier tracé de l'urbanisation à Mostaganem.

On constate que le terrain agricole représente une rupture naturelle face à l'étalement urbain de Tigditt vers le port

2.2.2 Système viaire :

Définition : « Le système viaire est le système de liaison de l'espace du territoire, il est constitué par l'ensemble des circulations, de fonctions et d'importance variables »

Système viaire de ce tissu se présente en fausse résille, il y a 4 systèmes qui qui : superposent : - un système linéaire et arborescent -un système en : Des voie qui s'articulent autour d'un espace constituant ainsi une boucle

Carte n 10 : la trame viaire

Source: auteur



Système en boucle



Système arborisé



Système quadrigé

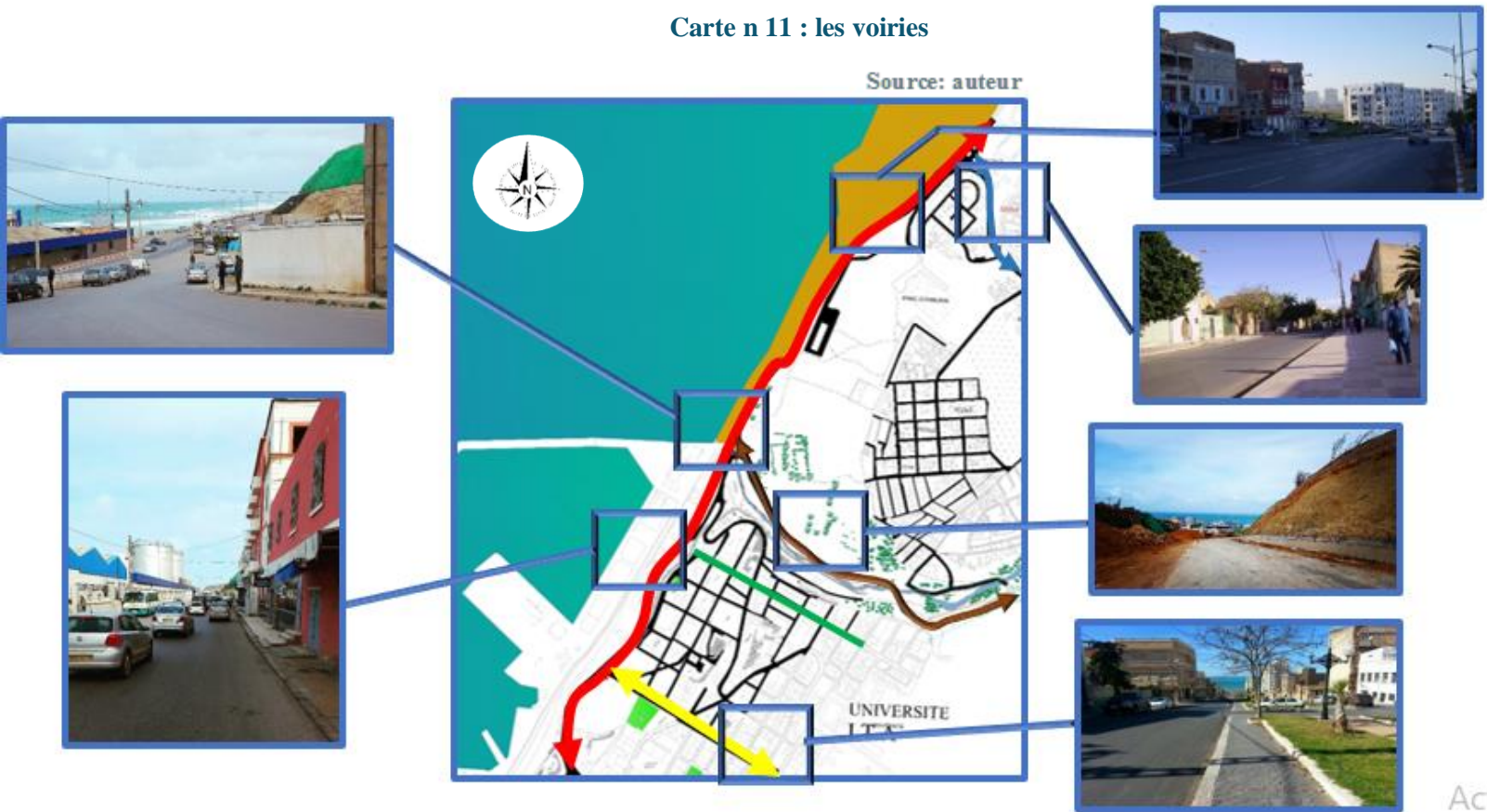


Système en fausse
résille

- Les voiries :

Carte n 11 : les voiries

Source: auteur



Act

voirie	Type	dimension	flux	illustration
Route nationale n°11 	Route nationale	9,7m	fort	
Boulevard ben Kara Mustafa 	Boulevard	20 m	fort	
Route Ain safra 	/	11 m	/	
Avenue rénale 	avenue	8,5m	faible	
Rue meskine flouh 	voie principale	7,3m	moyen	
Rues secondaire 	Voie secondaire	2,2 à 6,9 m	faible	

Tableau n01: les voies

Source: auteur

- Circulation et flux

La circulation mécanique est très importante sur la route nationale n°11 car elle relie la ville de Mostaganem avec les autres agglomérations tel que Benabdelmalik ramadan de l'est et Stidia de l'ouest, également pour le boulevard ben Kara Mustafa qui relie le centre-ville avec le quartier plateau marine

Carte n 12 :la circulation

Source: auteur

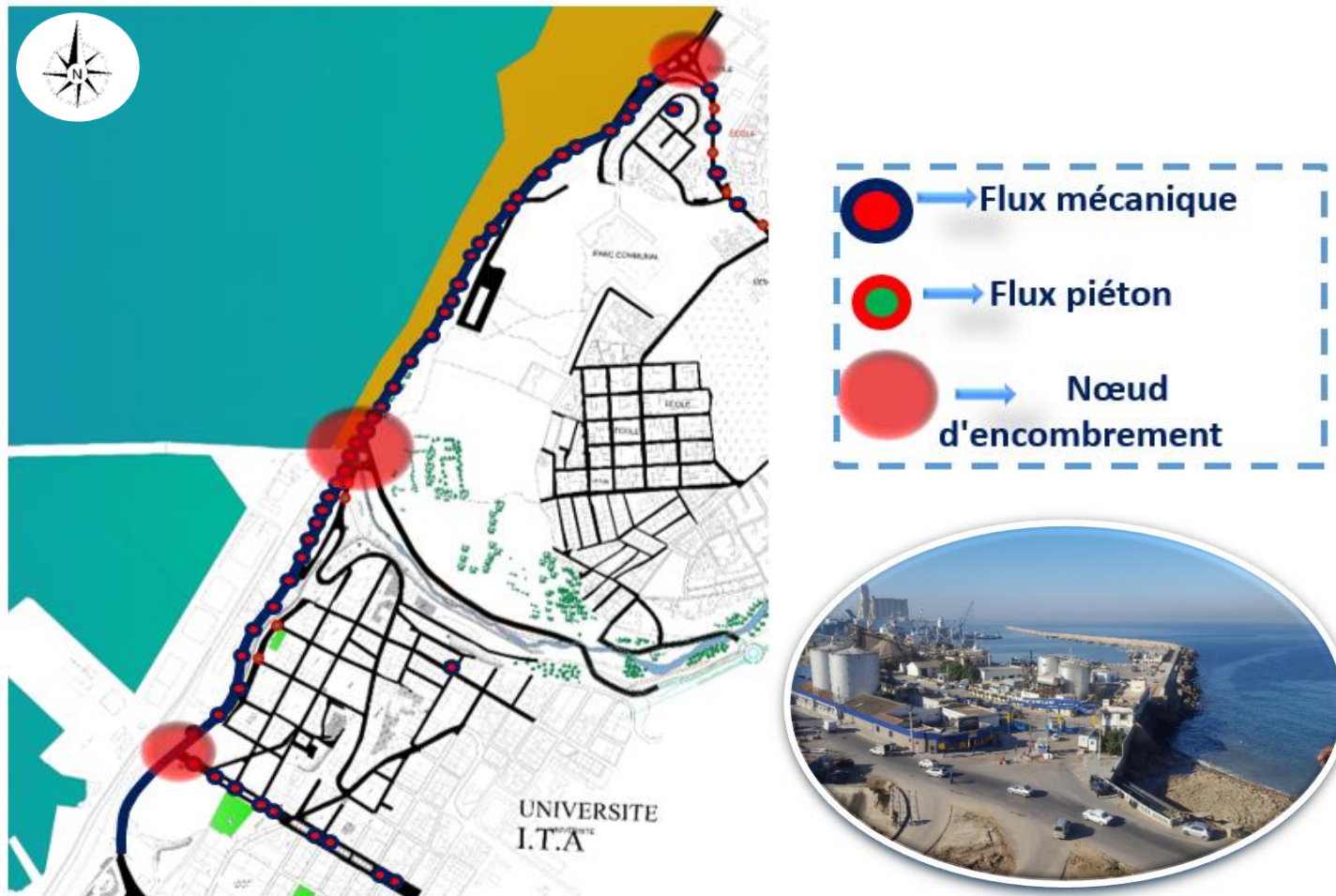


Figure 75 : la route nationale n 11

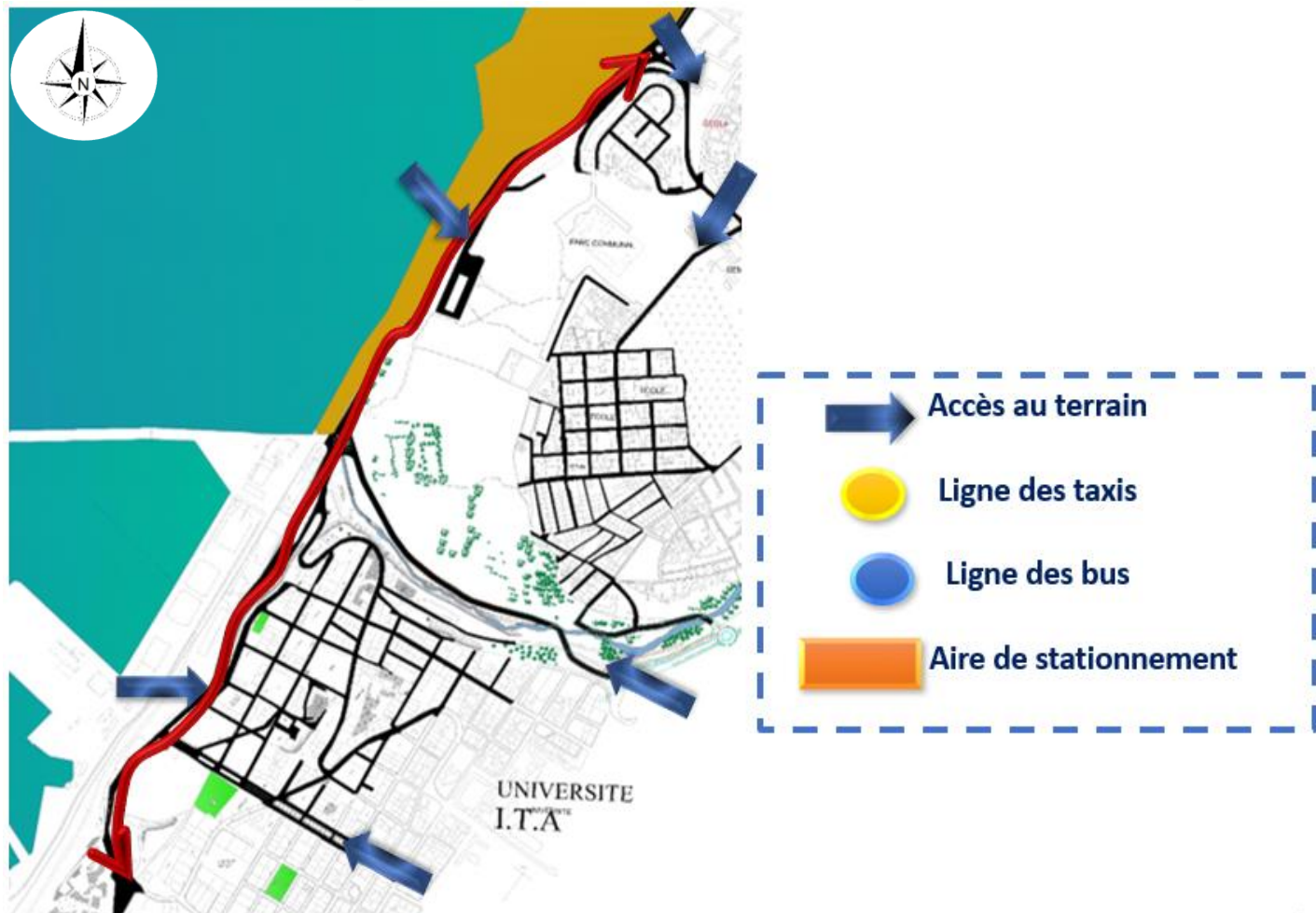


Figure 77 : la route nationale n 11

Source: auteur

Le flux piéton est faible dans la totalité de la zone et les trottoirs sont loin des normes de construction.

- **Accessibilité et transport :**



Carte n 13 : accessibilité et transport

Source: auteur

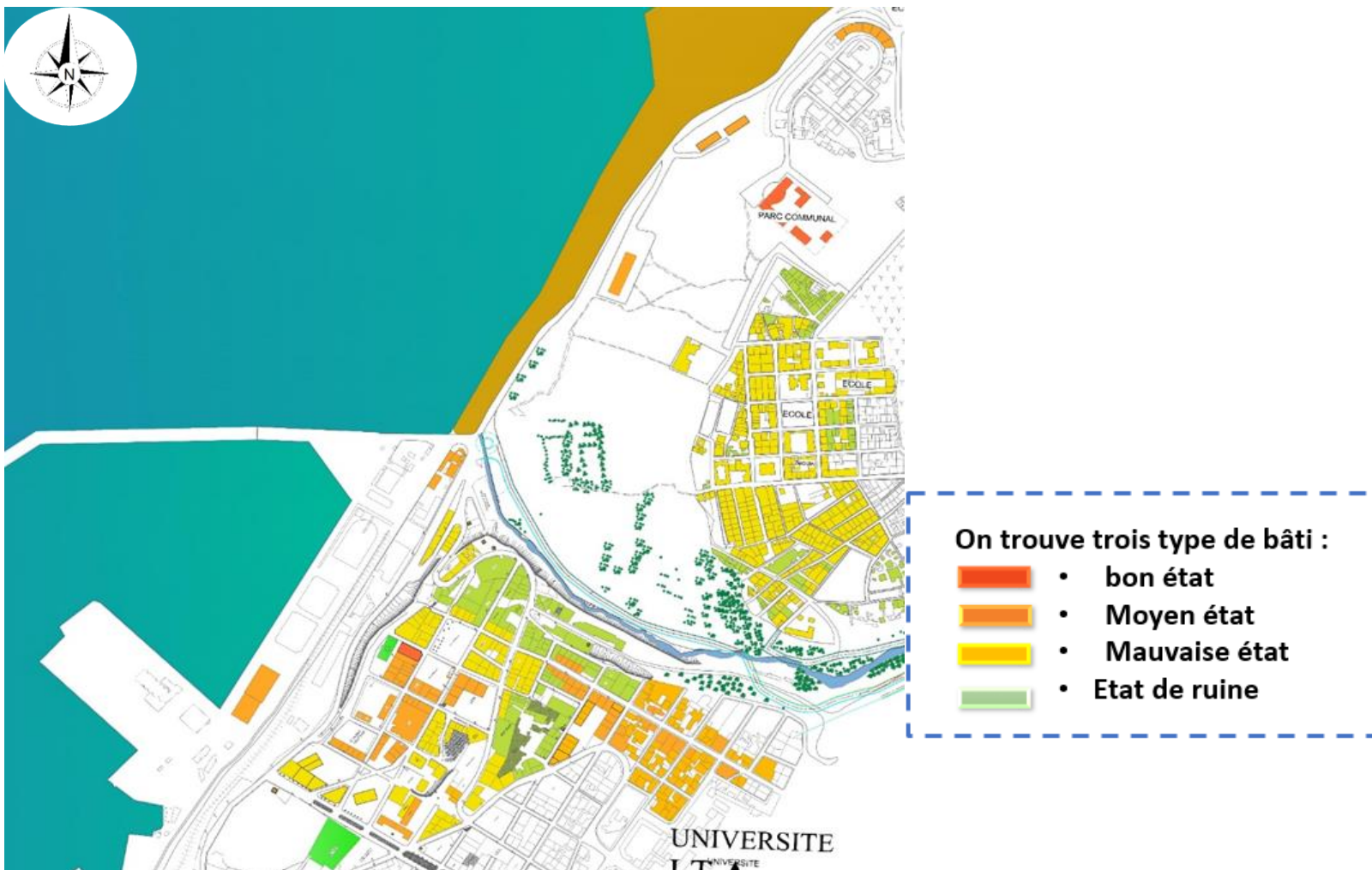
- La zone est très accessible
- On remarque une absence totale de transport et même des espaces de stationnement ou de parking ;
- Il faut que le site doit être desservi par les moyens de transport en commun

2.2.3 Système bâti :

Définition : « le système du bâti regroupe l'ensemble des masses construites de la forme urbaine, quelle que soit leur fonctions (habitation, équipement) ou leur dimensions »

L'état du bâti : On remarque que la plupart des bâtisses sont en état de dégradation, résultat du non prise en charge et leur marginalisation. L'aspect vétuste que présente ce quartier altéré l'image de quartier, il représente une sorte d'agression visuelle et une réduction de la valeur esthétique du site.

En général là où il y a les hangars et manufacture c'est vétuste, à l'intérieure du quartier et au périphérique, ils existent des maisons individuelles datant de l'époque coloniale dans un état vétuste, et d'autre dans un état moyen, au milieu et à l'est de quartier sur un talus non protégé il existe des habitations précaires



Carte n 14 : état de bâti

Source: auteur

2.2.4 Système espace libre :

En remarque le bâti en état vétuste dans le quartier et une grande surface du terrain qui complètement libre aucun construction

- 1- Un manque flagrant des espaces publics et la promenade.
- 2-non bâti représente 52 % du surface totale.
- 3 -Les espaces qui existent ne répond pas aux besoins des citoyens.

Carte n 15 : état non bâti
Source: auteur



- **Etat des hauteurs :**

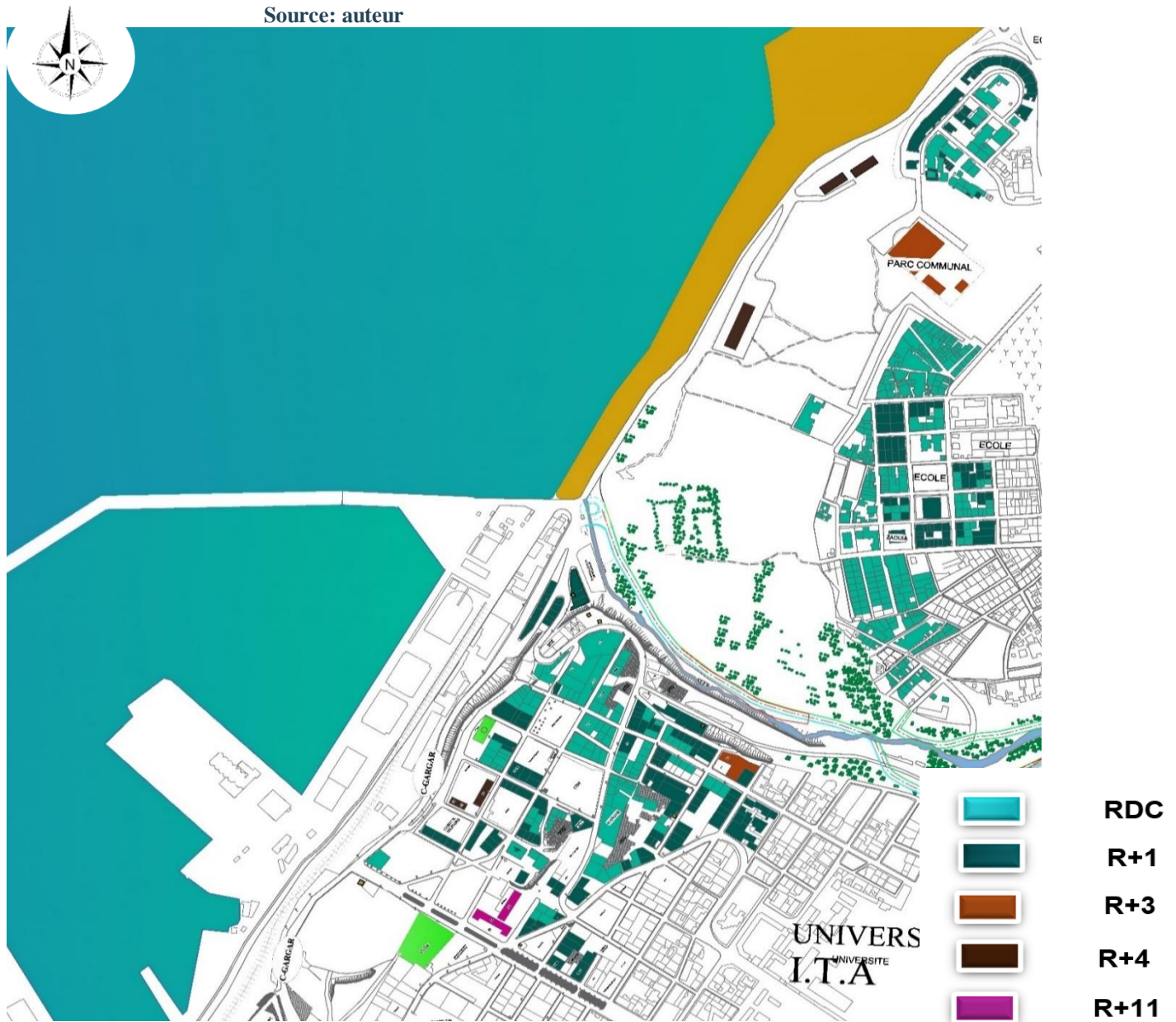
Les gabarits varient entre le RDC et R +3 pour les maisons individuelles, par ailleurs on remarque que le fragment est ponctué par des immeuble collectifs R+4 et Chélif (R+11) implante d'une façon ponctuelle.

Synthèse :

On remarque que la hauteur la plus dominant c'est R+1.

Carte n 16 : état des hauteurs

Source: auteur



- **Etat de fonction :**

Notre zone est caractérisée par :

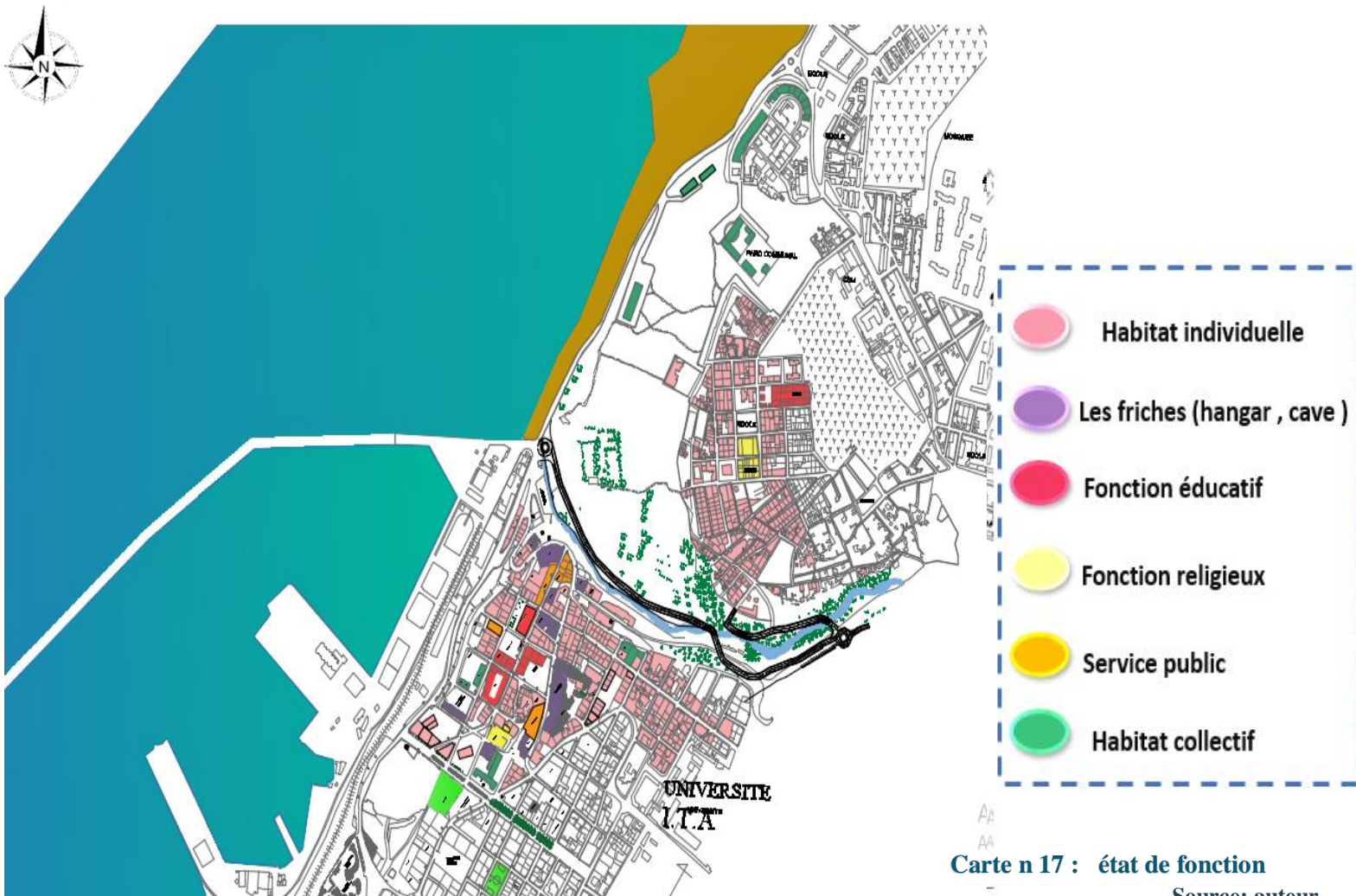
L'habitat : C'est un quartier résidentiel puisque l'habitat est la fonction dominante en particulier l'habitat individuel, l'habitat collectifs.

Les friches : C'est une fonction qui dégrade la qualité de l'image du quartier, la présence des hangars et cave et de clôture créent une rupture dans le paysage urbain,

Les équipements d'enseignement : Il y a équipements scolaires école et CEM et des services public (bureaux ; polyclinique)

Le commerce : Se fait remarquer l'absence total de commerce) ; il est inexistance.

Synthèse : On remarque le manque d'équipement à vocation, culturelle, éducative, de loisirs et d'animation, manque d'espaces publiques et de rencontres.



Synthèse :

D'après la lecture et la superposition des différents systèmes urbains, nous avons constaté que :

- Oued Ain safra devise la zone en deux parties bien distinctes
- La route du port (RN°11) est le parcours principal de cette zone
- le terrain agricole représente une rupture naturelle face à l'étalement urbain de Tigditt vers le port, aussi il représente un poumon vert de la ville selon l'aspect de la durabilité.
- La zone souffre d'un clivage ville/ville (entre les deux quartiers avoisinants) et ville/port.
- La zone connaît une absence totale du commerce, du transport et des aires de stationnements.
- L'état de bâtis est en dégradation.

3.L'approche séquentielle :

C'est une approche d'analyse urbaine issue des écoles anglo-saxonnes et américaines. Elle se développe autour de la question du paysage. Emergence urbain « townscape ». L'analyse directe sur le terrain permet l'identification des éléments du paysage urbain en utilisant l'analyse séquentielle.

Le parcours étudié peut être découpé en un nombre de séquences, chaque séquence se compose d'une succession de plans, chaque plan est susceptible d'être caractérisé. Se servant des séquences visuelles, ce type d'analyse permet d'étudier les modifications du champ visuel d'un parcours choisi.

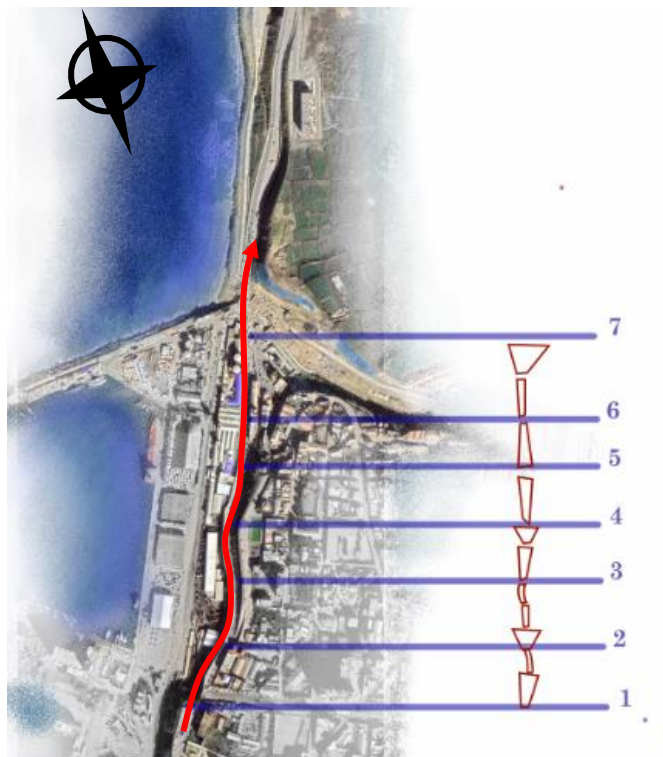
Cette approche a permis de renouer avec le pittoresque de Camilo Sitte et de Raymond Uwins.

Objectif

Faire référence à une expérience d'un lieu, le senti et le ressenti de la personne dans ce lieu, le lien émotionnel ou affectif qu'une personne va tisser avec son environnement. Prendre en compte la ville comme espace senti et ressenti.

Le parcours principal :






La route du port (route nationale N° 11)



Carte n 18 : parcours(1).

Source : auteur

Les séquences visuelles :

	<p>Sequence01 :</p> <p>l'intersection de la route du port et le Bd benkara.M ; une vision limité du côté gauche par les clôtures du port à distance une convexité et un renvoi sur la (RN°11) vers la gauche.</p>
	<p>Séquence 02 :</p> <p>Le branchement de la rue M. Luther King et la route du port. Le champ visuel est limité par le mur de soutènement et le mur de clôture du port Une concavité et un renvoi sur la route du port vers la gauche</p>
	<p>Séquence 03 :</p> <p>La route du port (RN°11) Une large vision du côté gauche par contre le côté droit est fermé par le mur de soutènement A distance, une fermeture et une convexité.</p>
	<p>Séquence04 :</p> <p>Le branchement de la route du port (RN°11) Une vision plus au moins large du côté gauche et limité du côté droit à distance, une ouverture et un renvoi vers le plateau.</p>
	<p>Séquence 05 :</p> <p>La route du port Une définition latérale du côté droit A distance, une fermeture marqué.</p>



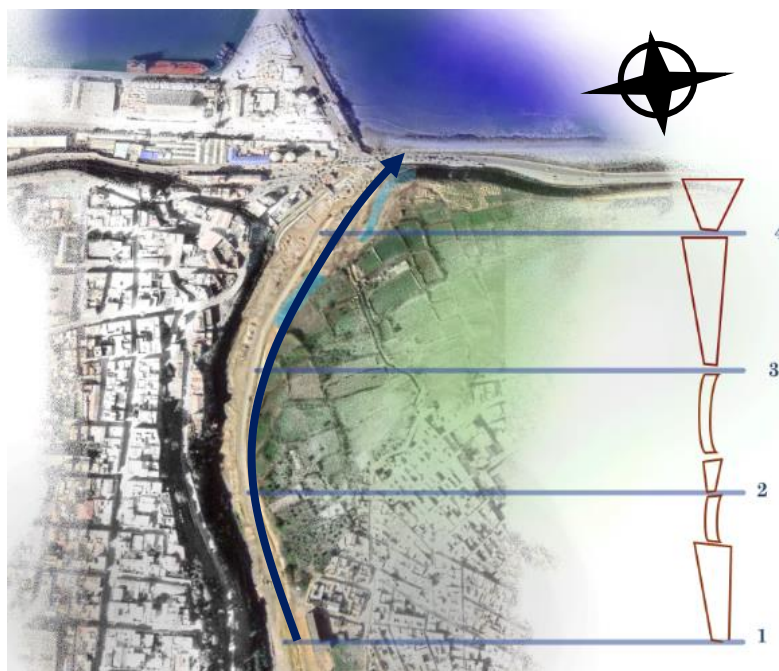
	<p>Séquence06 : L'intersection de la route du port et le Bd de Ain safra.</p> <p>Une large vision, ouverture sur la mer A distance ; apparition de convexité et un renvoi vers la droite.</p>
	<p>Séquence07 : Le carrefour de RN°11, Bd Ain safra et la rue de Benhamou Med.</p> <p>Une large vision, ouverture sur la mer qui donne une vue panoramique. A distance un renvoi vers la droite créant un effet de découverte.</p>

Tableau n02 : les séquences visuelles de parcours(1).

Source : auteur

Le parcours secondaire : Boulevard Ain Safra



Carte n 19 : parcours (2).

Source : auteur

Les séquences visuelles :

	<p>Séquence 01 :</p> <p>Boulevard Ain safra Une vision limitée de part et d'autre L'apparition d'une hiérarchie isolée avec un rythme vertical du côté gauche A distance un renvoi et une fermeture ce qui créer un effet de découverte.</p>
	<p>Séquence02 :</p> <p>Un changement au niveau de la fermeture ; la vision s'ouvre vers la mer</p>
	<p>Séquence03 :</p> <p>Une large vision, une hiérarchie confrontée, une ouverture sur la mer A distance, une apparition d'une convexité et un renvoi vers la droite.</p>
	<p>Séquence04 :</p> <p>L'intersection du Bd Ain safra avec la RN°11 Large vision, ouverture sur la mer et le port ce qui donne une vue panoramique importante.</p>

Tableau n 03 : les séquences visuelles de parcours(2).

Source : auteur

La synthèse :



Carte n 20 : la synthèse de l'approche séquentielle

Source : auteurs

D'après l'analyse des (2) parcours, on a constaté que :

- Les (2) parcours sont inanimés architecturalement.
- La morphologie du site est un élément causal de la rupture visuelle entre la ville et le port (les talus créant un champ visuel fermé).
- L'intersection entre les (2) parcours forme un pôle d'attraction avec un champ visuel ouvert sur la mer et le port.
- Le parcours (1) est un parcours fréquenté.
- Le parcours (2) est moins fréquenté (abandonné).

Et ça confirme la rupture visuelle entre les deux quartiers

4. Approche sociologique

L'extraction des informations par l'enquête photographique :

Notre outil principal pour la recherche (l'enquête) est la photo-elicitation.

Qu'est-ce que la photo-elicitation ?

D'après Marco Macaione • 22 octobre 2012.

Mon premier billet va présenter de manière générale ce qu'est la "photo-elicitation" ou "la photographie comme support d'entretien". Le terme photo-elicitation apparaît pour la première fois en 1957 dans un article de John Collier (Harper, 2002 : 14). Bien que la paraphrase française de cette appellation nous amène intuitivement à la comprendre, il s'agira pour ce travail d'explorer comment cette méthode est utilisée et appliquée, mais aussi de voir comment cette méthode « évoque un différent type d'informations » (Harper, 2002 : 13) que celles produites dans les entretiens "classiques", c'est-à-dire verbaux.

Dans son ouvrage *Visual anthropology*¹: *Photography as a Research Method* (1967), J. Collier nous explique, qu'il souhaitait – dans sa *Stirling Country Study* de 1957 puis plus tard dans la recherche *Navarro Reservation* – comparer les interviews utilisant des photographies et les interviews n'utilisant que la parole comme mode de récolte de données. Il observe que durant ces études, le « *cycle d'entretien verbal passait de bon à mauvais, et les deuxième et troisième entretiens étaient difficiles et parfois impossibles à faire* ». A l'inverse, les interviews utilisant des photographies sollicitaient toujours autant de retours de la part des participants, de la première à la troisième visite (Collier, 1967 : 47). La raison évoquée par les participants est qu'ils leur semblaient déjà avoir tout dit durant leur première interview (verbale). De plus, les investigations intensives faites par le chercheur dans le but d'obtenir des informations structurées les rendaient nerveux. L'introduction des photographies leur permettaient d'avoir quelque chose à dire qui débouchaient sur des conversations structurées et moins stressantes de la première à la troisième interview (Collier, 1967 : 48).

Il souhaite, par ce billet, amener le lecteur à prendre conscience du fait que la méthode de la photo-elicitation permet de récolter des données qualitativement différentes des données issues des entretiens verbaux. D'après D. Harper, cela s'explique d'abord par un phénomène physiologique :

« Les parties du cerveau qui traitent l'information visuelle sont évolutivement plus anciennes que les parties qui traitent l'information verbale. Ainsi, les images évoquent des éléments plus profonds de la conscience humaine qui font des mots; les échanges basés sur les mots seuls

¹ Anthropologie : Science qui étudie les caractères anatomiques et biologiques de l'espèce humaine.

utilisent moins la capacité du cerveau que les échanges dans lesquels le cerveau traite des images aussi bien que des mots » (Harper, 2002: 13).

Après avoir vu des aspects neuroscientifiques², il s'agit à présent d'entrer dans la définition théorique de cette méthode : qu'est-ce que la photo-élicitation ?

« L'élicitation de photos est basée sur l'idée simple d'insérer une photographie dans un entretien de recherche » (Harper, 2002: 13)

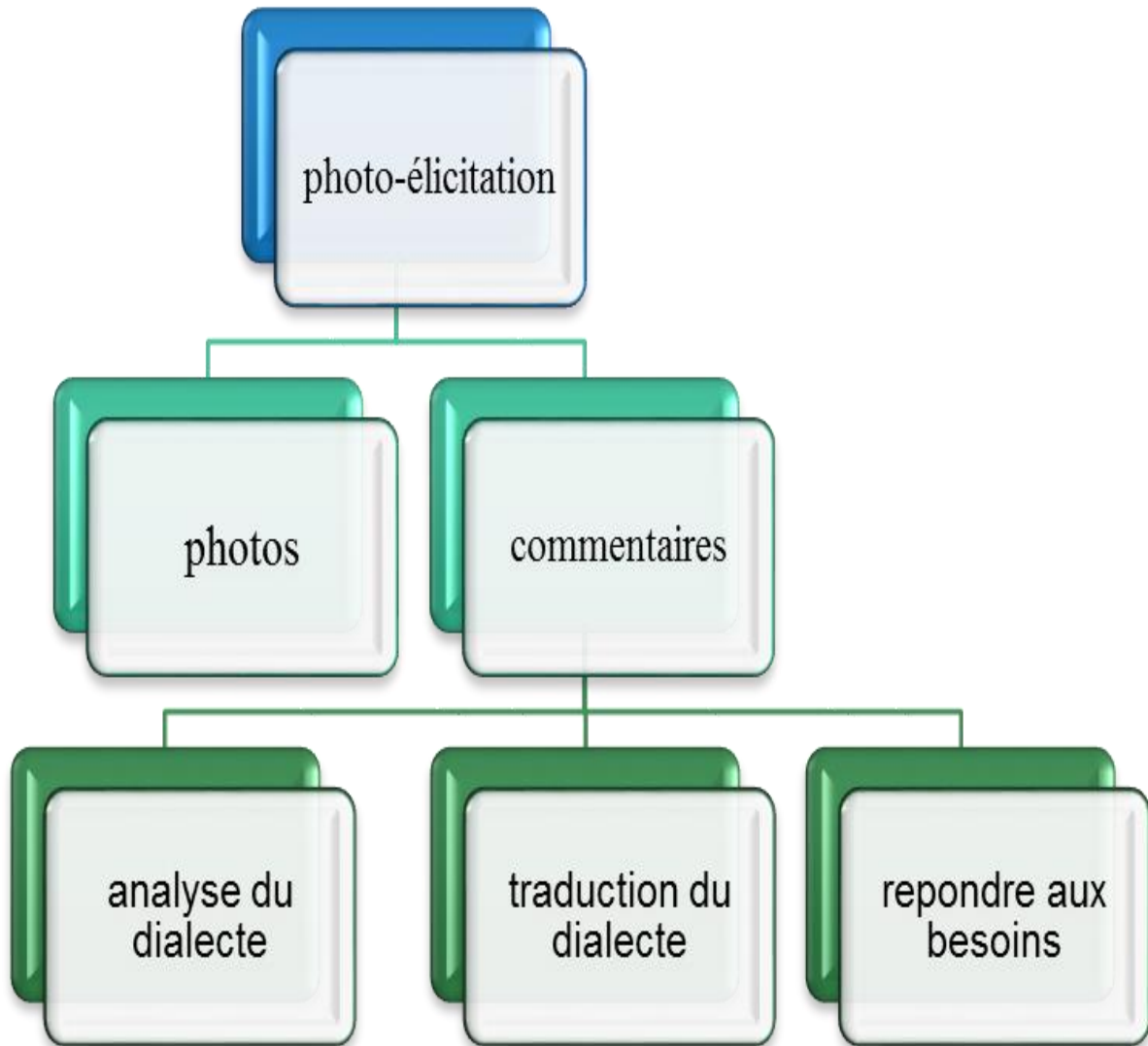
«La photo-élicitation est une technique développée comme moyen de faciliter la communication et le partage de la compréhension entre le chercheur et le répondant en utilisant des images photographiques » (Woodward & Jenkins, 2011: 256)

Rajoutons que le choix des photographies pour les entretiens (de l'angle de la prise de vue, des objets mis en avant, etc.) a une incidence sur ce que le chercheur vise à obtenir comme données et/ou aussi sur ce que le participant pense être l'objet du chercheur.

² Neuroscientifiques : Les neurosciences désignent l'étude scientifique du système nerveux

Figure 78 : schéma explicatif de la méthode de photo elicitation

Source : auteur



« LES RUINES ; CES IMMEUBLES DONNE UNE MAUVAISE A NOTRE QUARTIER CAR ILS ATTIRENT LES VOYOUX ET LES DROGUEURS, IL FAUT UNE DEMOLITION TOTALE DE CES CAVES EN RUINE ».



Figure 79 : photo des caves en ruine

Source : auteur

« LE QUARTIER VOISIN LE PLUS LOIN DE NOTRE QUARTIER ».



Figure 80 : photo de quartier de tijdite

Source : auteur.

« ON EST TOUS DES FILS DES MARINS ET ANCIENS PECHEURS MAIS ON NE PEUT PAS ACCEDER AU PORT CAR IL A DEvenu UN PORT DE COMMERCE ».



« LA PLACETTE DU PLATEAU ; UN ESPACE DE DETENTE PAR EXCELLENCE MAIS MALHEUREUSEMENT INATTRACTIF A CAUSE DE L'ABSENCE DU COMMERCE ET D'ANIMATION ».

Figure 81 : photo de la placette du plateau

Source : auteur



Figure 82 : photo du port de Mostaganem.

Source : auteur.

« LA CIRCULATION EST MAL GERER A CAUSE DE L'ABSENCE DES ESPACES DE STATIONNEMENTS ».



Figure 83 : photo du port de Mostaganem.

Source : auteur.

« CE SONT DES TERRAINS PRIVES MALHEUREUSEMENT, ILS ONT MAL PLACES ».



Figure 84 : photo des terrains agricoles dans le quartier de Tijdite à Mostaganem.

Synthèse :



Carte n 21 : la synthèse de l'approche sociale. « Source : auteurs »

D'après l'enquête et le questionnaire nous avons constaté que :

- Les citadins souffrent de l'absence totale du commerce et du transport.
- Le port est un élément négligeable pour eux car il est s'enfermé.
- Les terrains agricoles non- utilisés sont mal placés par contre ils créent une rupture spatiale et visuelle avec la mer et le quartier voisin.
- Une absence de sécurité.
- Les caves en ruine attirent les bandes de voyous et donnent une mauvaise image du quartier.
- La zone bénéficie d'une vue panoramique importante.

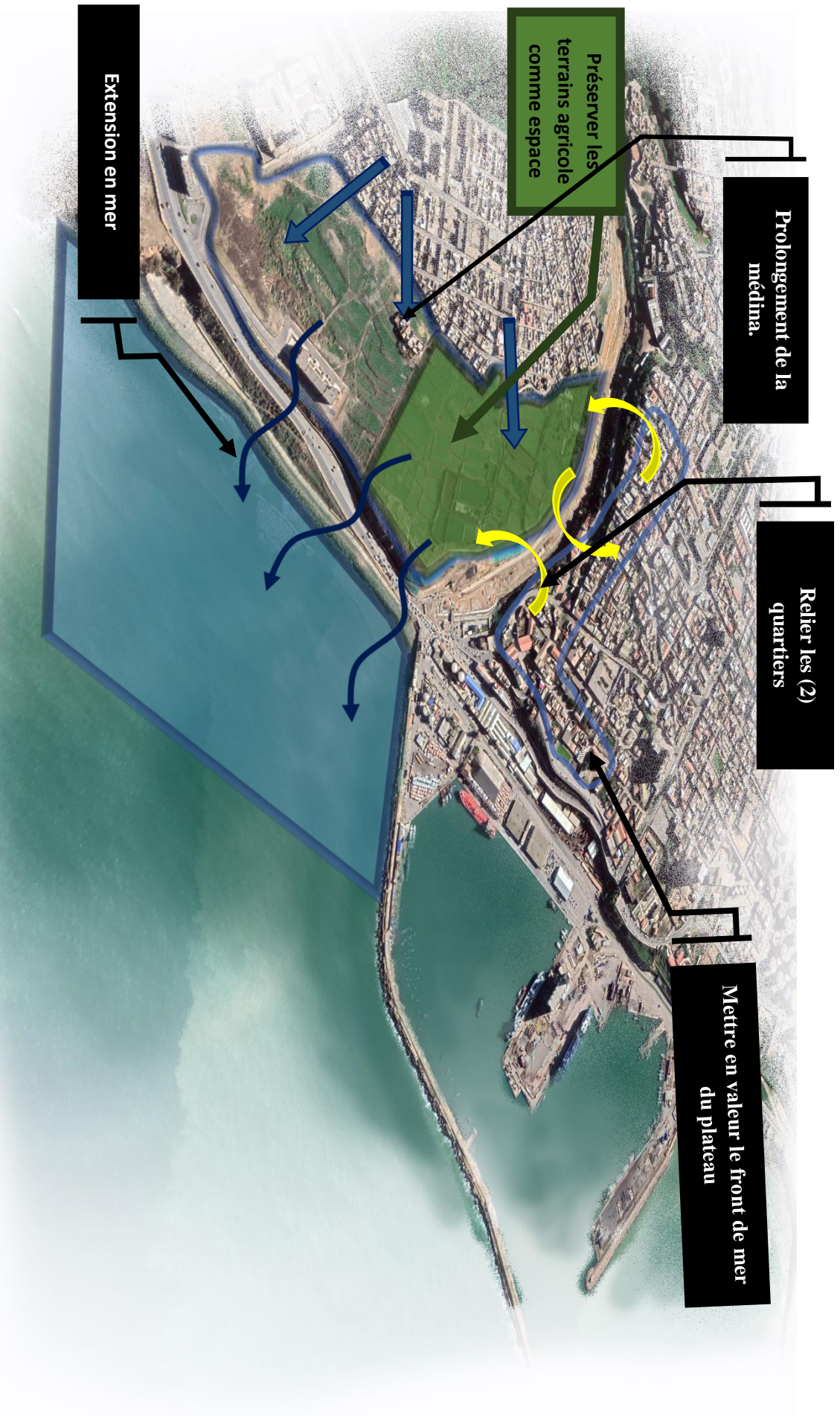
5.Synthèse générale :

D'après les résultats que nous avons obtenus à partir des approches précédentes et les exemples thématiques, nous avons constaté que la zone d'étude connaît un clivage ville/port qui se représente en (4) modes de ruptures :

- Une rupture spatiale entre les deux quartiers et entre l'ensemble de ces deux quartiers avec le port et la mer.
- Une rupture visuelle.
- Une rupture socio-culturelle.
- Une rupture économique (manque du commerce).

La chose que nous pousse à :

- Définir notre terrain d'intervention (comme il est indiqué sur la figure suivante).
- Prolonger le tissu de l'ancienne médina de tjdite vers le terrain d'intervention (zone de transition).
- Relier les deux quartiers.
- Opter pour une extension en mer.
- Préserver les terrains agricoles afin de garder l'aspect écologique.
- Animer l'oued Ain safra.
- Gérer la circulation on dotant des aires de stationnement.
- Maitre en valeur le front de mer du plateau.
- Doter la zone du commerce et du transport.



Carte n 22 : Schéma d'action

Source : auteur

Approche conceptuelle

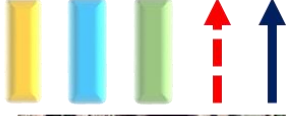
Les opérations urbaines :

D'après les résultats obtenus des approches précédentes on peut dire que la zone d'études nécessite un ensemble des interventions urbaines importantes tel que :

La rénovation du quartier plateau marine par la création des nouveaux habitats et la réhabilitation de l'existant ainsi par la création d'un espace public qu'il s'agit d'un front de mer et l'aménagement du oued Ain safra.

Egalement pour l'ancien quartier de Tijdit qui nous a poussés de démolir certains ilots en ruine et les remplacer par des nouveaux bâtiments et prolonger l'ancienne médina de Tijdit vers le port par une extension en mer afin d'ouvrir sur ce dernier et maitre en valeur la façade maritime de la ville de Mostaganem.

renov
extens
amng
Axe .C
prolong



Carte n 23 : plan d'action

Source : auteur.

La programmation du différent secteur :

La situation de ce nouveau quartier est particulièrement stratégique vu qu'elle est en position charnière entre le centre-ville et le port/ la mer. Avec une surface importante de 64Ha. De ce fait les enjeux d'aménagement urbains de cette zone est extrêmement important, en effet, elle permet la transition entre ces deux entités en question ainsi elle relie le quartier du tijdit avec le plateau marine.

Le quartier que nous allons proposer est devisé en quatre (4) secteurs, il est destiné à recevoir un grand public donc nous avons opté pour un programme multiple et varié qui répondre aux besoins des habitants et des visiteurs cette variation de fonctions qui pourrait être faite par rapport aux différents secteurs de la zone étudiée.

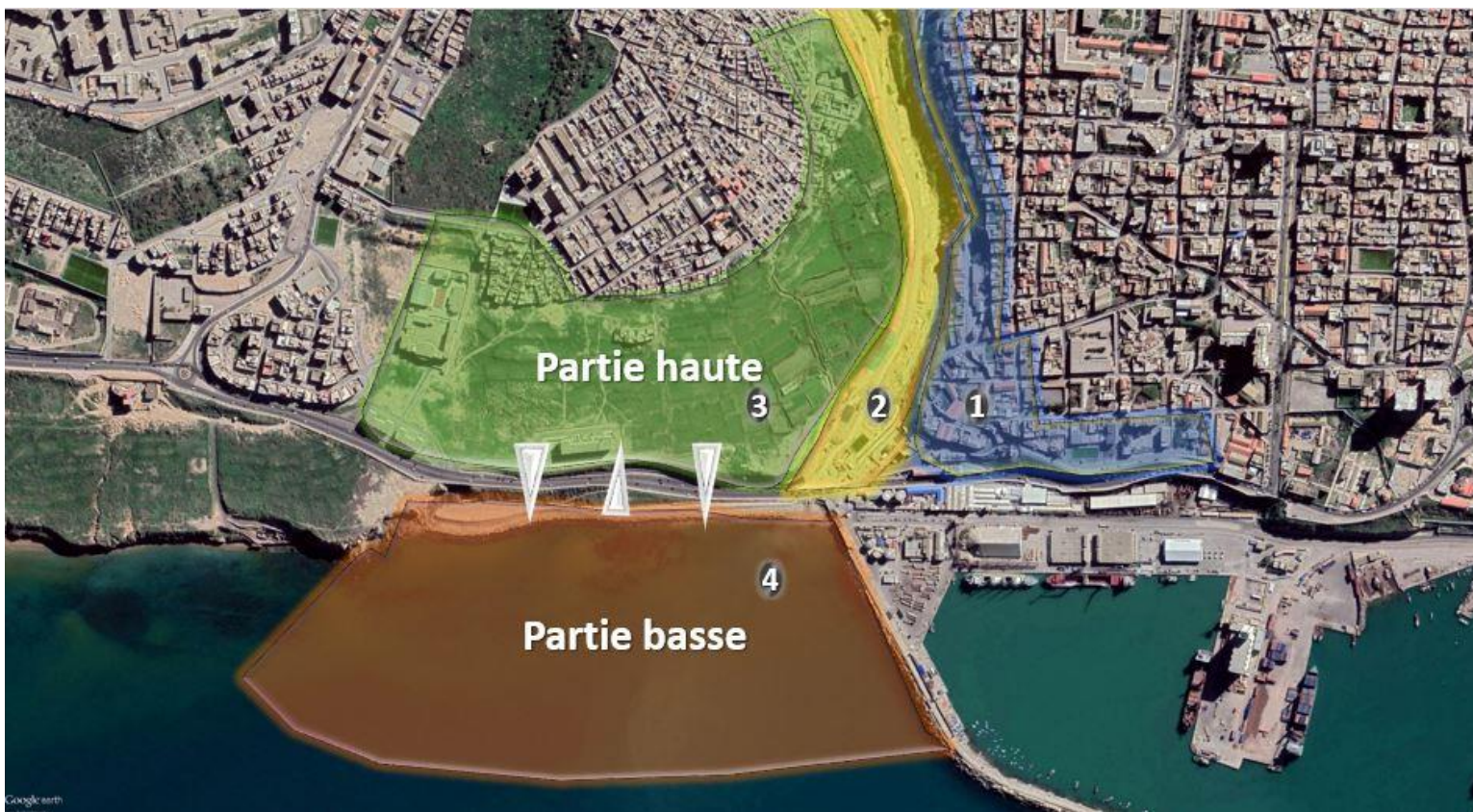


Figure 85 : Schéma qui démontre les différents secteurs du terrain d'étude

Le secteur du plateau (secteur 1) qui est caractérisé par la domination de l'habitat (quartier résidentiel) et l'absence des services publics, de ce fait nous allons créer un pôle d'échange entre les résidents et les visiteurs du front de mer tout en gérant le commerce et profitant de la position exclusive du plateau marina. Pour cela nous avons opté pour un programme qui s'adapte aux besoins et qui s'intègre avec les autres secteurs

On a basé sur la rénovation du front de mer et l'aménagement d'une esplanade front de mer
La rénovation de la rive gauche de l'oued Ain safra.

Espaces intégrés	nombre	Superficie
Esplanade	1	9800m ²
Parking superposé	1	4300m ²
Les caves	3	4200m ²
Cafeteria	1	740m ²
Immeuble collectif	3	2600m ²

Tableau n 04 : les surfaces des différents équipements

Le deuxième secteur de oued Ain safra (secteur 2) qui joue le rôle de liaison non seulement entre les deux quartiers de la zone mais il est le point commun par excellence entre les différents quartiers de la ville donc il sera nécessaire de l'aménager et le doter avec des passerelle pour assurer la connexion entre les deux quartier et le rendre par la suite un espace de détente afin de marquer sa domination dans la ville toute en assurant la circulation piétonne et les aire de stationnement le long de la futur avenue qui passe en parallèle du oued .

Espaces intégrés	nombre	Superficie
Passerelle	1	750m ²
Aire de stationnement	1	960m ²

Tableau n 05 : les surfaces de passerelle et les aire de stationnement

Ce qui concerne le troisième secteur qui s'appelle les jardins de la marina (secteur 3) ,il s'agit d'invité la nature s'infiltrer dans le secteur à travers le verdissement extensif de ce dernier tout en favorisant la circulation piétonne ainsi l'organisation de l'activité commerciale et l'amélioration de la qualité de l'espace public tout en respectant de l'environnement .

Ce secteur pourrait accueillir des logements individuels et collectifs, un tour hôtel des équipements publics et privé destiné aux activités commerciales, touristiques et culturelles

Espaces intégrés	nombre	Superficie
Villa de luxe	8	8300m ²
Immeuble collectif de luxe	4	11000m ²

Immeuble collectifs	2	2100 m ²
Tour hôtel	1	7300m ²
Immeuble d'affaire	2	2400m ²
Maison +commerce	28	10000m ²
Marché	1	5600m ²
jardin	1	
parking	1	4200m ²

Tableau n 06 : les surfaces des différents équipements

Le quatrième secteur qui s'appelle la baie des pirates (secteur 4) définit une nouvelle façade maritime de Mostaganem .il anime zone résidentielle précédente à travers un grand mall, un complexe touristique de luxe, un port de plaisance de Anneaux des cafeterias et pêcheries ...

Espaces intégrés	nombre	Superficie
Mall	1	46571 m ²
Hôtel r+11	1	3400 m ²
Bungalow	30	4800m ²
Pêcherie	3	900 m ²
Cafeteria	4	650 m ²
Port de plaisance	1	208147m ²

Tableau n 07 : les surfaces des différents équipements

La genèse de l'intervention:

Les principes de découpage

Afin d'atteindre nos objectifs et réunir les deux entités ville – port et casser le ruptures spatio-visuelles, notre stratégie de réflexion doit se baser sur 5 étapes qui suivent les principes des exemples thématiques tout en respectant les enjeux du site et l'environnement immédiat.

Étape 01 : le prolongement

Nous avons prolongé les voies existantes de l'ancienne médina de Tijdit pour dégager des percées physique et visuelles vers la mer et le port et instituer une première échelle de sociabilité.

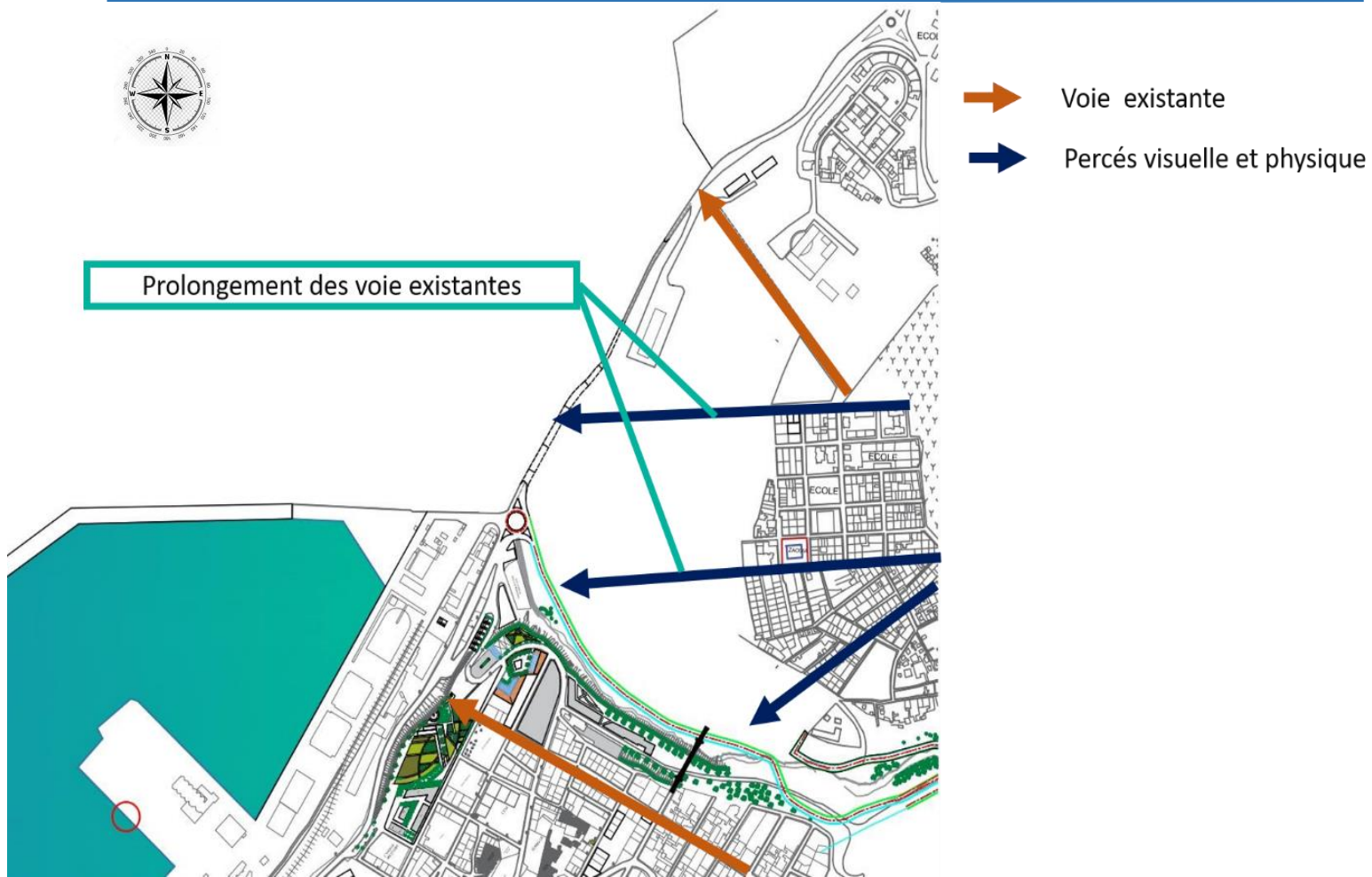


Figure 86 : schéma simplifié de découpage du terrain

Etape 02 : l'axe principale

La 2^{ème} étape de notre intervention c'est la projection d'un axe principale au cœur du 3^{ème} secteur qui sera un support de la promenade piétonne centrale.

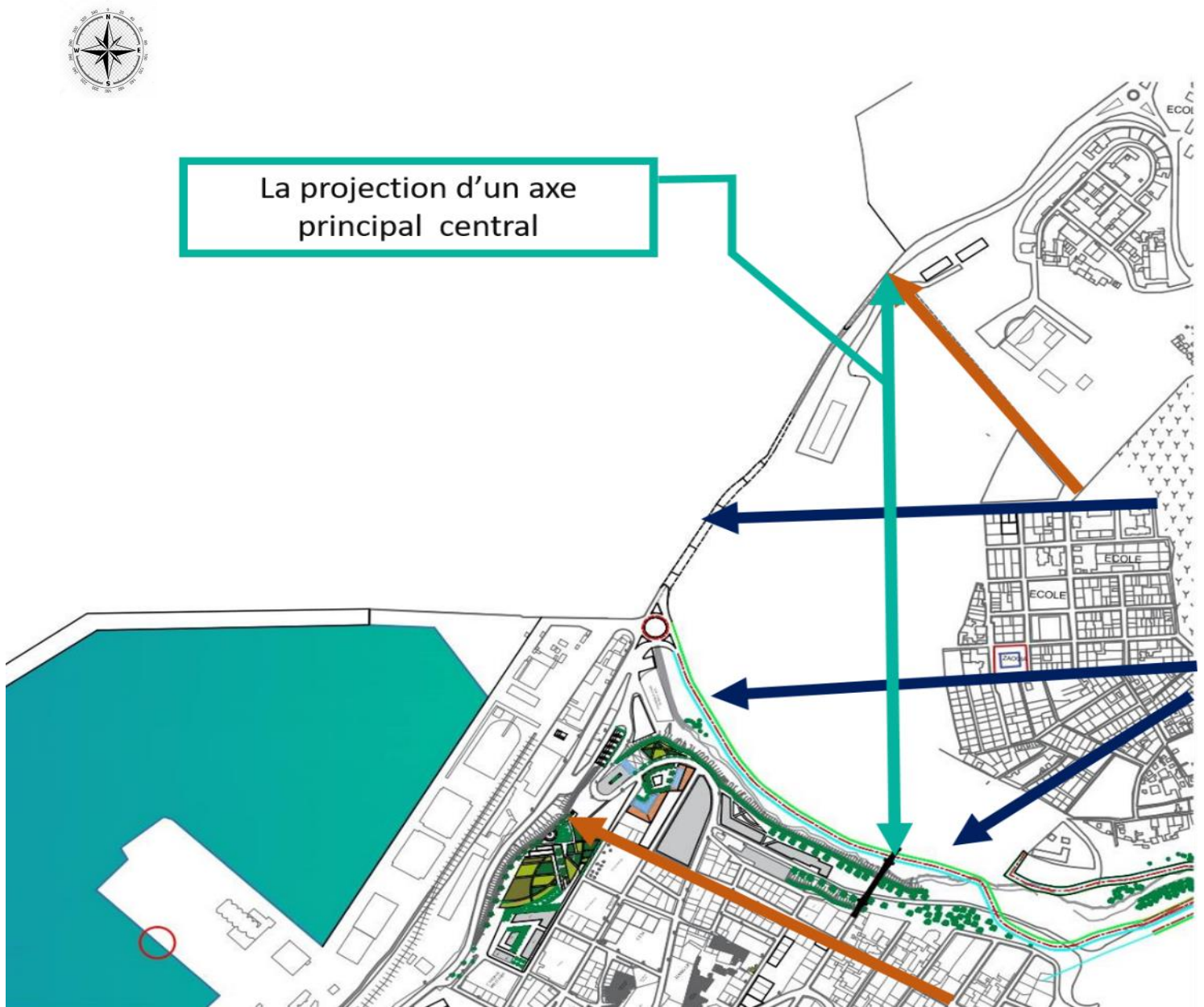


Figure 87 : schéma simplifié de découpage du terrain

Etape 03 : l'extension en mer

La difficulté d'accéder au port nous a imposé de trouver d'autres solutions afin de doter à notre intervention une ambiance maritime ce qui nous amène à penser par la suite à l'extension en mer

La forme de cette extension s'adapte aux courbes du fond marin pour but de diminuer les franchissements par fortes houles.

Ainsi la projection de la promenade piétonne qui relie les deux (2) secteurs pour assurer la continuité et l'homogénéité dans l'aménagement du nouveau quartier.

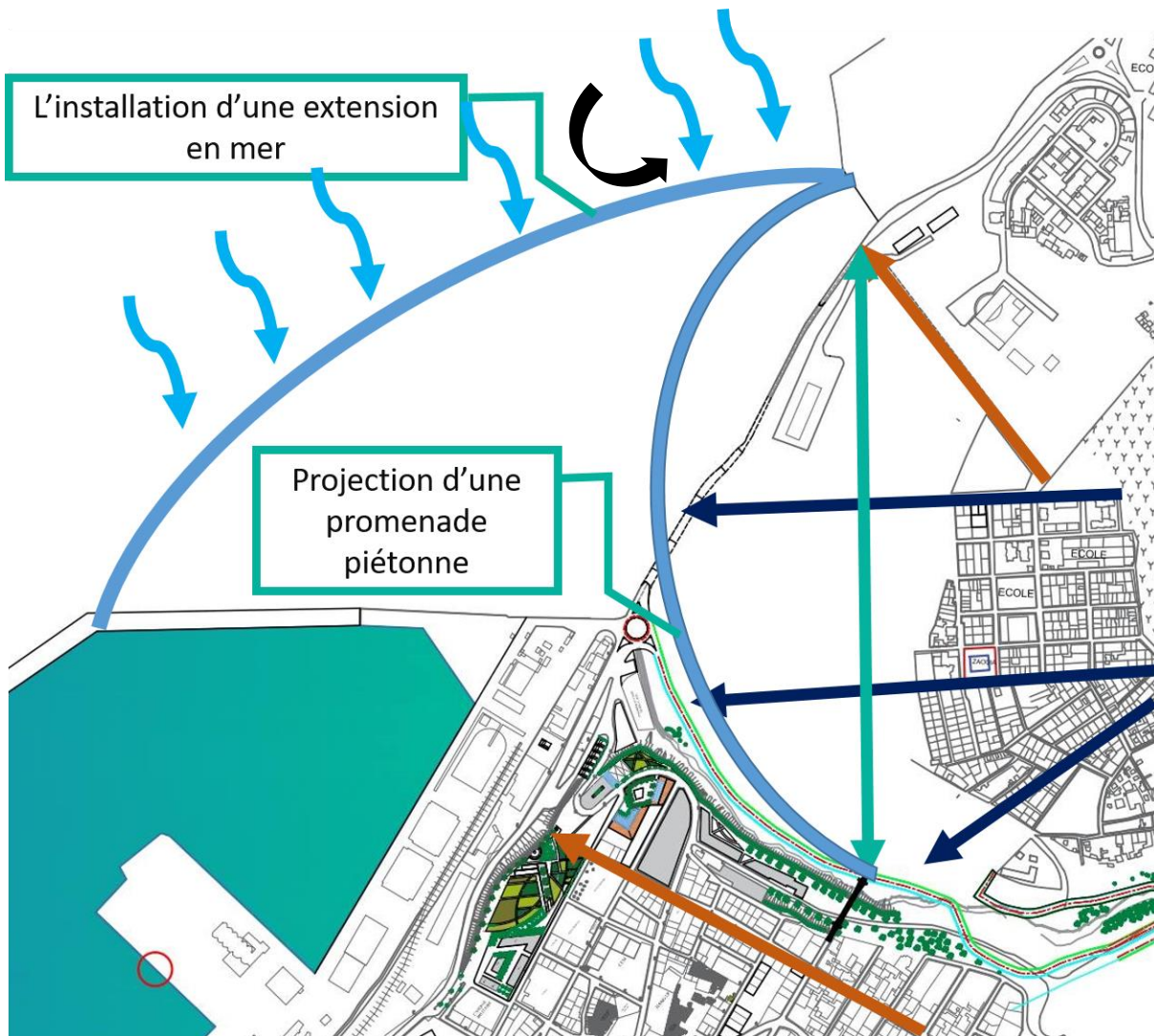


Figure 88 : schéma simplifié de découpage du terrain

Étape 04 : le zoning, accessibilité et circulation

Le projet a été conçu pour offrir une grande variété d'ambiances. Il est constitué de zones différenciés et distincts :

Figure 89 : schéma de zoning et des fonctions de l'air étude

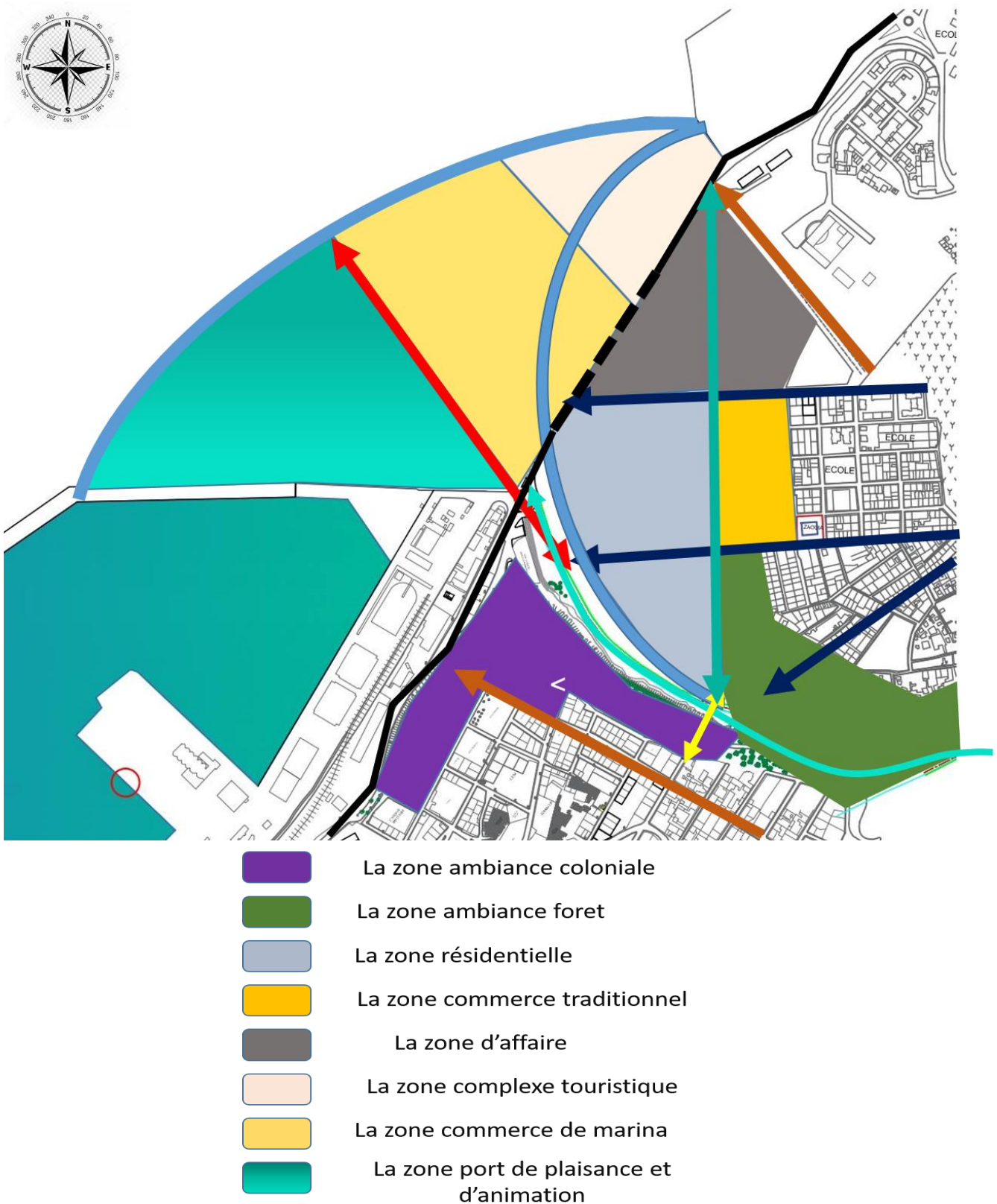




Figure 90 : schéma de l'accessibilité

Etapas 05 : L'implantation des bâtis

L'implantation des bâtis s'adapte très bien avec la forme du terrain d'une manière de respecter les liens de connexion entre Tijdit et la mer

L'idée ça a été d'organiser le bâti comme une succession de villas qui suivent le front de mer, qui s'étalent sur la colline et qui s'étagent également sur les immeubles l'ensemble implanté face la mer et le port et au milieu du jardin .ce mélange ç va être très typique et exemplaire de point de vue de l'environnement terrestre et du paysage méditerranéen.

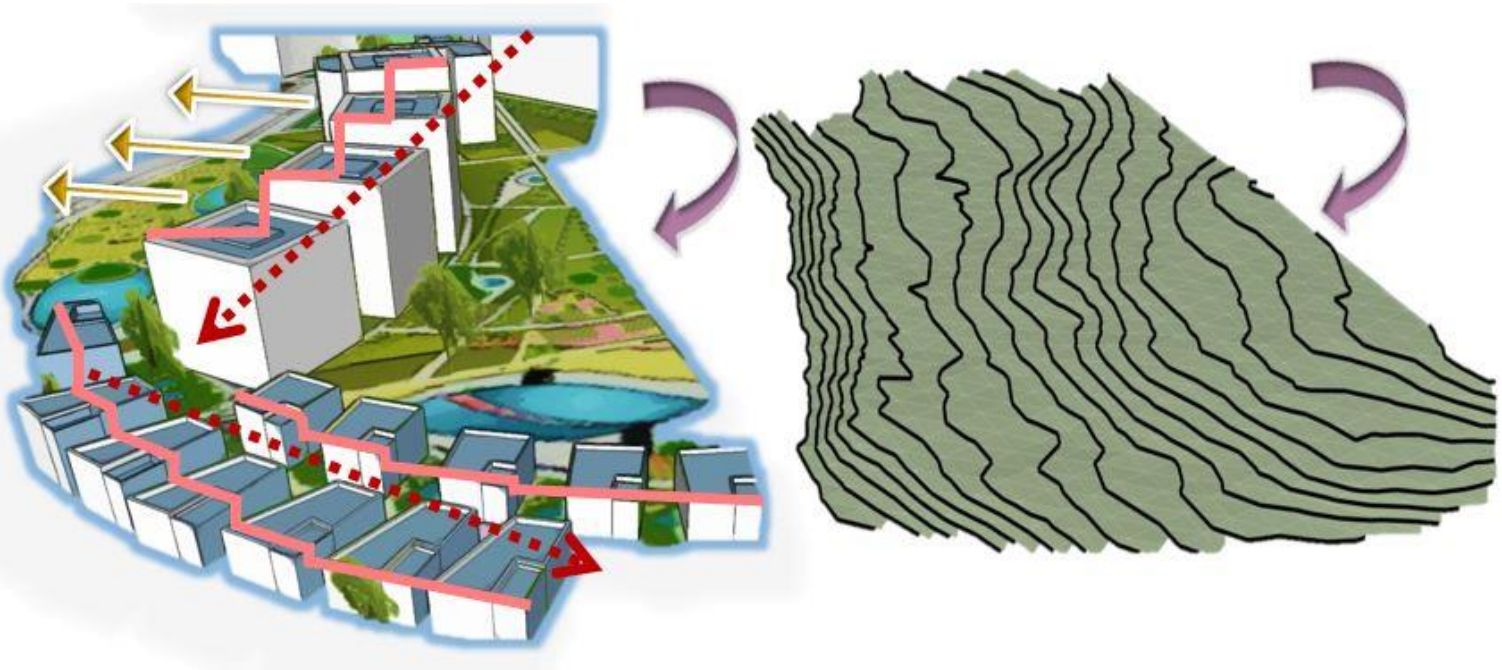
La deuxième idée est de jouer sur la complémentarité et sur la complexité du projet parce que nous avons implanté une première partie terrestre et une deuxième partie qui est plus au large et plus maritime, cette partie qui va devenir une destination là où les gens peuvent y aller, se promener et bénéficier de l'ambiance maritime au cour de l'année.

Donc le but est de créer les conditions pour que la vie s'installe dans notre nouveau quartier.



Figure 91 : plan d'aménagement

Figure 92 : vue perspective d'implantation et orientation d'habitat



- ainsi qu'implantation des bâtiments adaptée au terrain (l'aménagement suivre les courbes de niveau); les orientations vers la mer et les percées visuelles.

Les principes de la volumétrie :

La succession : ce principe permet de garantir une continuité dans tout l'ensemble du projet

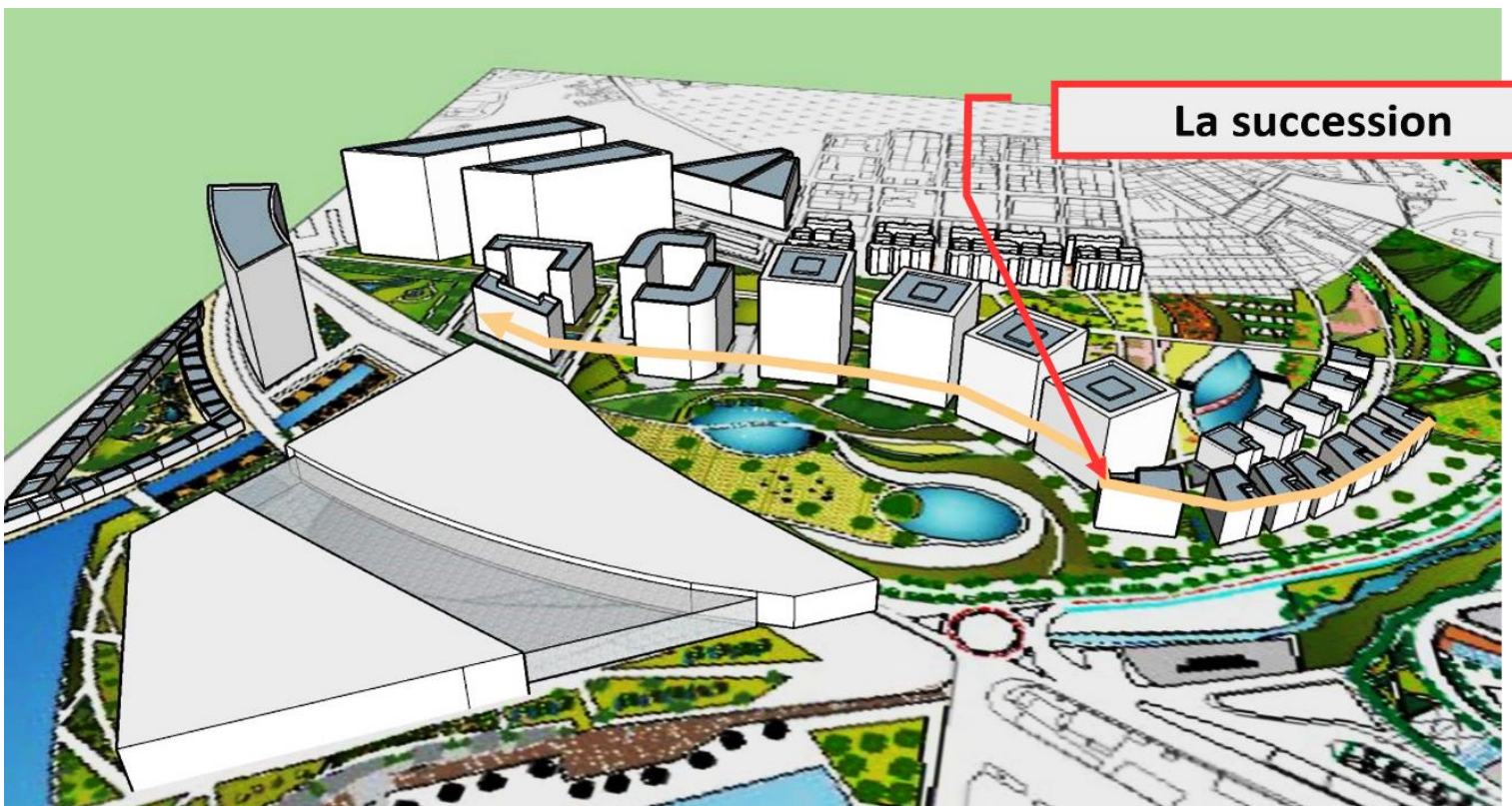


Figure 93 : vue perspective sur l'assemblage des volumes

La gradation : c'est pour but d'avoir un gabarit dynamique au niveau de l'élévation.



Figure 94 : vue perspective sur l'assemblage des volumes

La transparence :

La lumière et l'ombre sont les haut- parleurs de cette architecture de vérité, de calme et de force. La transparence a pour objectifs :

- créer une relation entre l'intérieur et l'extérieur pour pouvoir se sentir à l'intérieur du projet avant d'avoir franchi ses portes.
- favoriser le contact de l'homme avec son environnement. La transparence donnera aux utilisateurs de l'espace cette sensation de liberté et de communion, avec la nature qu'on reproduira par une végétation importante et des plans d'eau, afin d'apporter l'idée d'inspiration.

Singularité :

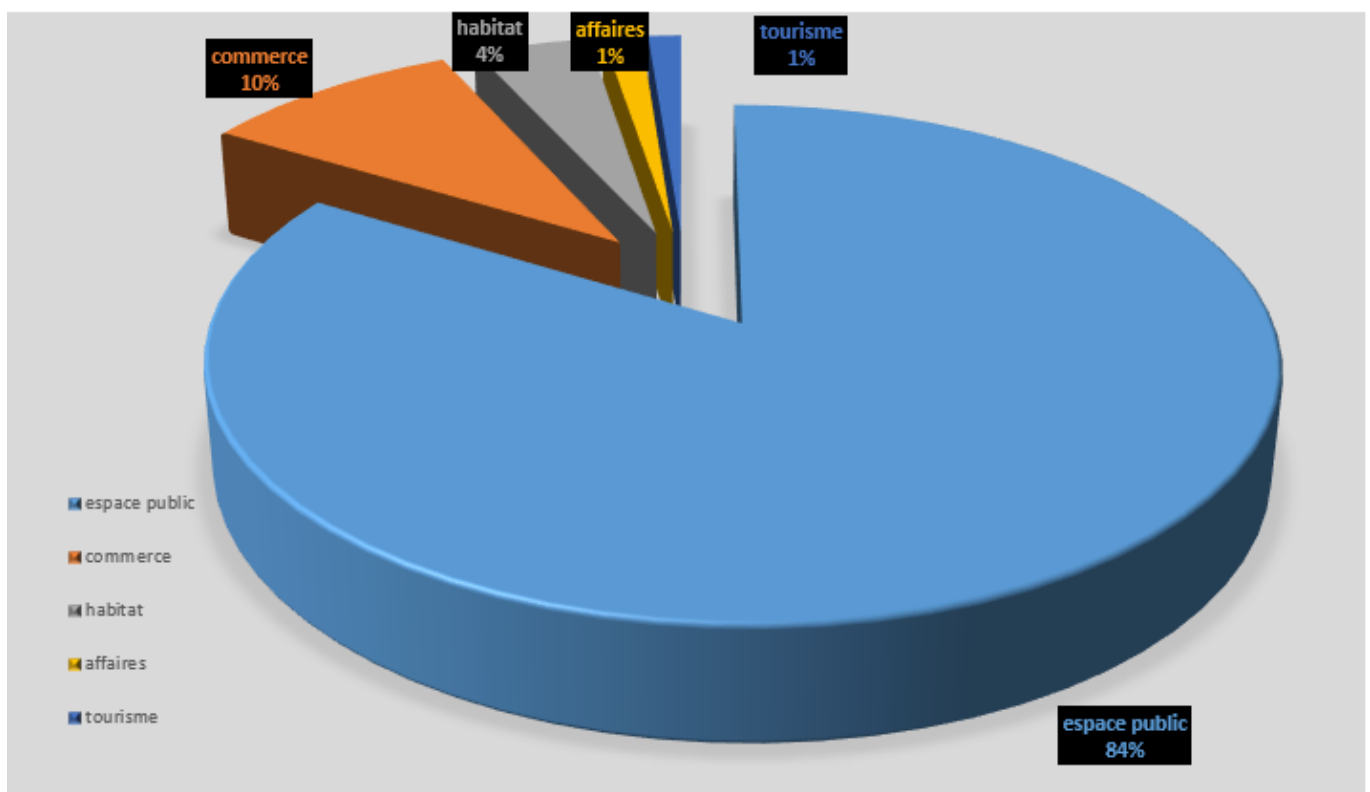
La présence d'une forme, d'un élément unique qui ne se répéterait pas. Son objectif est de marquer un moment fort de par sa signification ; son aspect formel, structurel et sa fonction.

Unicité:

Elle consiste à unir les différentes parties du projet afin d'avoir une image cohérente de ce dernier.

Le fonctionnement :

Figure 95 : diagramme des fonctions



Résumé

Mostaganem : un paysage maritime.

La cohabitation entre la ville et le port.

Projet d'un nouveau quartier qui s'étend sur la mer.

Se situant au nord-ouest de l'Algérie, la ville de Mostaganem comme toute ville portuaire vit un clivage ville/port depuis sa colonisation qui se caractérise par un ensemble des ruptures matérielles et immatérielles par la suite son port est devenu un élément marginal et purement technique

A la lumière de ce constat, nous avons consacré une partie théorique qui mis l'accent sur le système ville-port et ses relations afin de comprendre les raisons pour lesquelles un clivage s'est fait entre la ville et son port.

L'analyse des tendances mondiales nous apprend beaucoup sur la diversité des stratégies de réflexions face à ce découplage et démontre qu'il est illusoire de penser à un modèle d'approche global, car l'intervention dépend largement des spécificités de chaque ville portuaire, de son appartenance régionale et surtout du degré d'interdépendance entre l'urbain et le portuaire.

Dans l'approche analytique l'objectif c'était pour vérifier les ruptures causales du clivage et déterminer les enjeux du terrain d'intervention qui situer entre la médina de tijdit et le port

A partir des différentes approches et les résultats obtenus nous avons passé l'intervention urbaine par la rénovation du quartier plateau marine en premier partie, et en second nous avons choisi l'extension d'un nouveau quartier dans les jardins de tijdit qui se suit par une extension en mer afin de répondre à notre problématique

L'idée est de créer un quartier multiple qui sera une destination permanente pour les citoyens de Mostaganem et les touristes des différents coins du monde.

Conclusion :

Tout au long de la préparation de notre projet de fin d'études, nous avons essayé de mettre en pratique les connaissances acquises durant nos études universitaires et au cours de cette mémoire, nous avons étudié le clivage ville/port qui est resté un sujet d'actualité, en effet, la ville Mostaganem et son port connaissent un clivage qui se traduit par une rupture sous différents angles.

Ce travail dans le but de chercher le modèle de réaménagement le plus adapté et pour objectif d'arriver à des réponses toutes établies ; c'est pour cela que nous avons proposé un schéma de principes d'aménagement qui vise le principe de cohabitation entre ville/port pour le cas de Mostaganem et la création de nouvelles et de véritables relations avec son port.

Pour répondre à notre problématique et atteindre les objectifs fixés, nous avons scindé notre travail en deux parties, la première englobe le corpus théorique et la seconde la partie pratique. La première nous a d'abord permis de cerner le phénomène du clivage ville/port sous toutes ses formes (ses causes, ses formes, ses conséquences), et suite d'étudier les solutions (thématique) qui ont été émises pour la reconquête de cette interface à travers le monde.

En effet, les activités de pêche déclinent progressivement pour laisser place à une activité de plaisance florissante ; Et Pour donner une nouvelle image et au port ou le port est plus accessible ; mieux intégré ; plus d'attraction ; de loisirs ; un nouveau et un meilleur cadre de vie pour les citoyens ; une destination pour de nouveaux touristes ; et devient un atout pour le développement économique et urbain de la ville Mostaganem

Nous avons toutefois rencontré certaines contraintes, notamment celle d'accéder au site d'intervention ; de plus le projet va conserver l'identité portuaire de la ville puisqu'il va mettre en valeur le patrimoine du passé et les activités portuaires et maritimes actuelles.

Par ailleurs, nous avons pu conclure que nous souhaitons Ce projet d'aménagement permettre d'effacer le clivage ville-port et relier les liens avec la ville Mostaganem et son port.

Cette recherche reste non exhaustive, mais offre une opportunité pour dégager d'autres problématiques ou bases pour d'éventuelles études.

ANNEXE

Bibliographie

Les livres :

- BOUBACHA, E. D, DAVOULT, et al. 1997. *Ville et port ; mutation et recomposition note de Synthèse et de bibliographie*. Paris. Les éditions villes et territoires. 31p.
- CHALINE Claude. 1993. *Du port à la ville portuaire*. Paris. L'Harmattan. 244p.
- CHALINE Claude. 1994. *Ces ports qui créèrent des villes*. Paris. L'Harmattan. 299p.
- CHALINE Claude. 1999. *La régénération urbaine*. Paris. Ed. PUF (Presse Universitaire de France).128p.
- GAY F. 1986. *La réutilisation des espaces portuaires en voie d'abandon ; ports et mers : mélange maritimiste*. Caen. Paradigme. 272p.
- GRAS Pierre. 2010. *Le Temps des ports: Déclin et renaissance des villes portuaires (1940 2010)*. Paris. Tallandier. 298p.
- Hayuth Y. 1988. *Changes on the: a model based approach, revitalizing the waterfront*. London. Edition Belhaven. 182p
- LAURENT P. 1942. *Les ports maritimes Algériens*. Alger. Edition de France. 38p.
- SQUERA.M. A et RUIZ. J.R. 1996. *Stratégie de développement durable pour les villes et les Ports*. New York et Genève. CNUCED. 42p.
- VERMEERSCH Laurent. 1998. *La ville américaine et ses paysages portuaires: entre fonction et Symbole*. Paris. L'Harmattan. 207p.
- WREN D. 1983. *Urban waterfront development*. Washington D.C. Urban Land Institute. 468p.
- Image de la cite (Kevin lynch).
- La requalification des friches industrielles, un enjeu économique, environnemental et sociét al pour les villes, par Laurent Rouvreau.
- Kent, Réaménagement des friches industrielles « Rochester Riverside », 2009, P 2

Mémoires et thèses :

- DUCRUET César. 2004. *Les villes ports; Laboratoire de mondialisation*. Thèse en géographie et aménagement. Université du Havre. 435p.
- Rénovation de « Plateau Marine » de Mostaganem pour la création d'un Eco quartier par DJOUMAGH Assia et GRINE Warda.
- LA RECONQUETE ARCHITECTURALE DU PORT DE MOSTAGANEM : VERS UNE VISION METROPOLITAINE A TRAVERS L'INTERFACE VILLE/PORT par LAZREUG ABDENNOUR et LARID ADEL.
- MAGALI Henry. 2006. *Ville portuaire en mutation; Les nouvelles relations ville port à Marseille*. Mémoire en géographie. Université de Lausanne.
- Aoussi Khalil-Bachir.2013. *LE CLIVAGE VILLE/PORT LE CAS D'ALGER*. Mémoire de magistère en urbanisme et développement durable, école polytechnique d'architecture et d'urbanisme. Alger.
- HAYUTH Y. 1982. *The port-urban interface: an area in transition*. New York. Area n°14. 224p.
- Mr Bensmain Mohammed et Mr Belhandouz Ahmed Mokhtar Revitalisation patrimoniale de la rive droite de l'Oued Ain-Sefra (Souika). Parcours croisé 05
- Magali Henry Ville portuaire en mutation Lausanne ,2006
- Djedouani Rakem.S « *Mutation urbaine et stratégie de renouvellement dans deux villes-port méditerranéennes, cas de Marseille et d'Alger* ». Thèse de doctorat. Université paris,2004

Site internet et revus :

- AIVP (association internationale ville et port). 2010. 12^{ème} conférence internationale de l'aivp. Argentine. 46p.
- AIVP (association internationale ville et port). 2011. Rencontre internationale (du 10 au 12 avril 2011, Québec, *Définir les relations ville-port de demain*. 9p.
- BAUDOIN T., COLLIN M. 1990. *Communauté portuaire et place maritime havraise*, Rapport, Laboratoire d'Histoire Maritime/Université Paris IV, Port Autonome du Havre. 88 p.
- BAUDOIN T. 1989. *Le rôle essentiel des métropoles portuaires dans l'internationalisation de l'Europe*. Barcelone. Deuxième Congrès international 'Villes et ports'. 30p.152
- BERTONCELLO B., RODRIGUES-MALTA R., DUBOIS J. Novembre 2008. *Opération*
- *Euroméditerranée : une affaire d'État*. Rapport de recherche final, Programme POPSU du GIP L'Europe des projets architecturaux et urbains. PUCA. 137 p.
- Claude Prelorenzo. 2011. *La ville portuaire, un nouveau regard*. *Revue.org*
- [http://www.Laboratoire d'Architecture et Technologies durables \(LAST\).com](http://www.Laboratoire d'Architecture et Technologies durables (LAST).com).
- memoires.scd.univ-tours.fr/.../2013stgDA3_PhilippotRonan.pdf.
- Zone portuaire Tanger ville, projet de reconversion. Disponible sur : <http://www.sapt.ma/>. [Consulté le 6 décembre 2016.
- www.lemonde.fr/afrique/article/2016/09/28/a-alger-des-artistes-redonnent-vie-aux-friches-industrielles-d-un-quartier-populaire_5004945_3212.html#lvz3FkXKhRCQdvKz.99.
- *Site officiel de port de Mostaganem* http://www.port-mostaganem.dz/port_d...rspective.html
- [-http://www.visitcasablanca.ma/congres](http://www.visitcasablanca.ma/congres)
- *FR. Calameo.com*
- [Www.gouv.mc\(monaco\)](http://Www.gouv.mc(monaco))
- Www.monaco-prestige.info/extension-de-monaco-mer
- www.tanjaminabay.ma/fr
- www.tangerport.com/fr/marina-accueil/

Table des illustrations :

Figure 1 : schéma représentatif de l'analyse urbaine.....	08
Figure 2 : Typologie mondiale des relations ville-port.....	10
Figure 3 : Schéma représentatif de l'entité de la ville/port.....	15
Figure 4 : Schéma représentatif de la centralité urbaine.....	16
Figure 5 : Typologie spatiaux-fonctionnelle des villes portuaires.....	17
Figure 6 : Schéma représentatif des entités de la ville portuaire.....	18
Figure 7 : Schéma représentatif du clivage ville/port.....	21
Figure 8: Schéma représentatif des causes du clivage	22
Figure 9 : Schéma représentatif du clivage	24
Figure 10 : Schéma représentatif du fonctionnement du Port.....	25
Figure 11 : Schéma représentatif d'une interface en décalage.....	28
Figure 12 : Schéma représentatif des causes du clivage	29
Figure 13 : Schéma représentatif de la non cohabitation ville/port.....	30
Figure 14 : Schéma représentatif du déphasage de centralité ville/port.....	31
Figure 15: photo illustration de Water front Baltimore.....	34
Figure 16 : photo illustration de les Dock land de Londres.....	35
Figure 17 : photo illustration de Water Front Marseille.....	37
Figure 18 : photo illustration de Water front Dubaï.....	37
Figure 19 : Schéma d'interprétation de l'aménagement raisonné water front.....	39
Figure 20 : Bandes délimitées par la loi 02-02 du 05-02-2002.....	40
Figure 21 : schéma explicatif de l'approche contextuelle.....	45
Figure 22 : situation géographique de Tanger.....	47
Figure 23 : photo illustration de la ville de Tanger.....	47
Figure 24 : Nouvelle projet Tanger marina	48
Figure 25 : le site de projet de Tanger	48
Figure 26 : plan d'aménagement.de projet marina.....	49
Figure 27 : plan d'aménagement de projet marina.....	49
Figure 28 : vue de maquette de projet.....	50
Figure 29 : le port de plaisance de Tanger	50
Figure 30 : le port de plaisance de Tanger.....	50
Figure 31 : espace résidentiel de luxe.....	50

Figure 32 : espace public (place de la presqu'île)	50
Figure 33 : espace public (place bab almarsa)	50
Figure 34 : : situation géographique de casablanca	51
Figure 35 : la ville de Casablanca	51
Figure 36 : . Le site de projet	52
Figure 37 : le Projet Casablanca Marina	53
Figure 38 : plan de masse et programme des secteurs	54
Figure 39 : la vue perspective de projet	55
Figure 40 : le Projet Casablanca Marina	55
Figure 41 : photo illustration du futur port de Casablanca	55
Figure 42 : la future tour hôtel a la marina Casablanca	55
Figure 43 : situation géographique de Monaco	56
Figure 44 : vue sur ville de Monaco	56
Figure 45 : Les extensions territoriales de Monaco	56
Figure 46 : le site de projet Monaco	57
Figure 47 : L'extension est située entre les plages du Larvotto et le port	58
Figure 48 : plan de la protection d'un remblai par une ceinture de caissons	58
Figure 49 : vue de l'ensemble sur le nouveau quartier	59
Figure 50 : plan de masse	60
Figure 51 : immeuble de luxe avec piscine et jardin	60
Figure 52 : un port de plaisance	60
Figure 53 : Vu en coupe	61
Figure 54 : le nouveau visage de Monaco	61
Figure 55 : schéma représentatif un écosystème marin dans la réserve de nature	62
Figure 56 : Des caissons immergés pour Protéger le la future projet	62
Figure 57 : un nouveau éco quartier de Monaco	62
Figure 58 : carte Mostaganem avant la colonisation française	66
Figure 59 : l'ancien phare de Mostaganem et le port 1844	67
Figure 60 : ancien plan de Mostaganem 1940	68
Figure 61 : plan d'étalement de Mostaganem	69
Figure 62 : la pente de terrain	70
Figure 63 : Coupe transversal	70

Figure 64 : Coupe longitudinale	70
Figure 65 : photo de site	72
Figure 66 : photo de site	72
Figure 67 : photo de site	72
Figure 68 : photo de site	72
Figure 69: photo de site	72
Figure 70 : photo de site	72
Figure 71 : photo de site	72
Figure 72 : photo de site	72
Figure 73 : les courbes de niveau	73
Figure 74 : terrain orientation ensoleillement	74
Figure 75 : terrain orientation ensoleillement	74
Figure 76 : terrain orientation ensoleillement	74
Figure 77 : la route nationale n 11	83
Figure 78 : schéma explicatif de la méthode de photo elicitation	97
Figure 79 : photo des caves en ruine	98
Figure 80 : photo de quartier de tijdite	98
Figure 81 : photo de la placette du plateau	99
Figure 82 : photo du port de Mostaganem	99
Figure 83 : photo du port de Mostaganem	100
Figure 84 : photo des terrains agricoles dans le quartier de Tijdite à Mostaganem	100
Figure 85 : Schéma qui démontre les différents secteurs du terrain d'étude	105
Figure 86 : schéma simplifié de découpage du terrain	108
Figure 87 : schéma simplifié de découpage du terrain	109
Figure 88 : schéma simplifié de découpage du terrain	110
Figure 89 : schéma de l'organisation spatiale (zoning)	111
Figure 90 : schéma de l'accessibilité	112
Figure 91 : plan d'aménagement	114
Figure 92 : vue perspective d'implantation et orientation d'habitat	115
Figure 93 : vue perspective sur l'assemblage des volumes	115
Figure 94 : vue perspective sur l'assemblage des volumes	116
Figure 95 : diagramme des fonctions	117

Carte n 01 : carte de Situation de notre fragment	65
Carte n 02 : les limites du fragment	69
Carte n 03 : la coupe de terrain	70
Carte n 04 : carte de terrain orientation ensoleillement	74
Carte n 05 : Carte de terrain –vents dominants	75
Carte n 06 : la trame parcellaire	76
Carte n 07 : Type des ilots	77
Carte n 08 : Type des ilots	78
Carte n 09 : Type des ilots	78
Carte n 10 : trame viaire	80
Carte n 11 : les voiries	81
Carte n 12 : la circulation	83
Carte n 13 : l’accessibilité et transport	84
Carte n 14 : état de bâti	85
Carte n 15 : état non bâti	86
Carte n 16 : état des hauteurs	87
Carte n 17 : État de fonction	88
Carte n 18 : Le parcours principal La route du port (route nationale N° 11)	90
Carte n 19 : Le parcours secondaire Boulevard Ain Safra	92
Carte n 20 : la synthèse de l’approche séquentielle	94
Carte n 21 : la synthèse de l’approche sociale	101
Carte n 22 : Schéma d’action	103
Carte n 23 : plan d’action	104
Tableau n01: les type des voies	82
Tableau n02 : les séquences visuelles de parcours (1)	92
Tableau n 03 : les séquences visuelles de parcours (2)	93

Tableau n 04 : les surfaces des différents équipements.....106
Tableau n 05 : les surfaces de passerelle et les aire de stationnement106
Tableau n 06 : les surfaces des différents équipements.....107
Tableau n 07 : les surfaces des différents équipements.....107