

République algérienne démocratique et populaire  
Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique  
Université Abderrahmane Mira – Bejaia



Faculté de Technologie  
Département d'Architecture



**Thème :**  
**Connexion mer montagne pour une dynamique touristique de la ville  
de Bejaia**

Cas du front de mer de Bejaia

**Mémoire présenté pour l'obtention du diplôme de Master II en Architecture  
« Spécialité Architecture »**

Préparé par :

**MANA Siham**

<b>Mr. CHABANE Djamel</b>	<b>Pr</b>	<b>Département architecture de Bejaia</b>	<b>Président de jury</b>
<b>Dr. MOUHOUBI Nedjima</b>	<b>MCA</b>	<b>Département architecture de Bejaia</b>	<b>Rapporteur</b>
<b>Mr. BADIS Abderrahmane</b>	<b>MAA</b>	<b>Département architecture de Bejaia</b>	<b>Examineur</b>
<b>Mme. MECHERI Lynda</b>	<b>MAA</b>	<b>Département architecture de Bejaia</b>	<b>Invité</b>

Année Universitaire 2021 - 2022



## **Remerciements**

Tout d'abord je remercie dieu tout puissant de m'avoir accordé la force et la patience afin de mener à bien ce travail.

Je tiens à remercier mon encadreur Madame MOUHOUBI Nedjima pour le savoir qu'elle m'a inculqué, pour ses précieux conseils et orientations et surtout pour le soutien qu'elle m'a témoigné tout au long de l'année.

Je remercie l'ensemble des enseignants du département d'architecture de l'université de Bejaïa pour tous leurs efforts fournis, ainsi que les connaissances qu'ils m'ont transmises durant ma formation.

Je remercie également les membres du jury de m'avoir fait honneur en assistant à ma soutenance et en évaluant mon travail.

Je suis également très heureuse de pouvoir exprimer par écrit ma gratitude à ma famille, et plus particulièrement à mes parents, pour le soutien et l'encouragement qu'ils m'ont apportés tout au long de mes études.

Enfin, je remercie mes amis et tous ceux qui m'ont aidé ou assisté de près ou de loin à l'élaboration de ce travail.

## Dédicaces

Je dédie ce modeste travail à la mémoire de mon père, j’imagine à quel point tu serais fier de moi aujourd’hui, j’aurais voulu que tu assiste à l’aboutissement de tous mes efforts, Dieu en a décidé autrement, que Dieu t’accueille dans son vaste paradis.

A ma mère qui je ne saurais remercier pour son soutien, son encouragement, sa bienveillance ainsi que tous les sacrifices tout au long de mes études.

À mes chères sœurs et mon frère pour leur aide, leur soutien, et leur patience durant les moments difficiles.

À toutes les personnes qui m’ont soutenu durant ce projet,  
Et à tous ceux dont les noms n'ont pas été cités, mais qui ne sont pas moins chers.

## Résumé

Le port de Bejaia est un réel atout pour la ville. En effet, c'est son comptoir créateur ainsi que le point d'échange et d'ouverture vers la méditerranée. La ville dispose également de ressources naturelles, à savoir la mer et la montagne attirant ainsi un flux touristique important mais engendrant aussi une urbanisation anarchique. Le tournant des années 1970 avec la mise en place de la zone industrielle, la ville se voit quitter la montagne pour rejoindre la plaine tout en négligeant le potentiel touristique que la montagne lui offre. Tout cela, a engendré un clivage ville port et un site montagneux en déclin.

Notre recherche porte alors sur cette thématique de reconnexion entre les deux potentialités mer montagne tout en offrant une dynamique touristique à la ville de Bejaia. L'analyse des exemples de *Casablanca marina* au Maroc, *euro-méditerranée* Marseille en France et *porto Antico* à Gênes en Italie était une nécessité à côté d'une compréhension des notions théoriques afin de pouvoir tracer une approche programmatique intégrée pour répondre à notre problématique. Une analyse du site et une analyse de walkability, consolidées par une enquête sous forme de questionnaire nous a permis de cerner les besoins et aspirations de la population mais aussi comprendre le site et ses impératifs. Tout ceci nous a permis d'aboutir à un programme basé sur des stratégies d'actions permettant un renouement Mer-Montagne-Ville pour une dynamique touristique.

**Mots clés :** connexion, mer, montagne, potentialités, clivage ville/port, dynamique touristique.

## ملخص

يعتبر ميناء بجاية ثروة حقيقية للمدينة. في الواقع، إنه عدادها الإبداعي وكذلك نقطة التبادل والانفتاح على البحر الأبيض المتوسط. تتمتع المدينة أيضًا بموارد طبيعية، مثل البحر والجبال، وبالتالي تجذب تدفقًا سياحيًا كبيرًا ولكنها أيضًا تولد تحضرًا فوضويًا. مع مطلع السبعينيات مع إنشاء المنطقة الصناعية، ترى المدينة نفسها تترك الجبل لتلتحق بالسهل مع إهمال الإمكانيات السياحية التي يوفرها الجبل. كل هذا خلق فجوة بين المدينة والميناء والموقع الجبلي. يركز بحثنا على هذا الموضوع المتمثل في إعادة الاتصال بين الإمكانيات البحرية والجبالية مع تقديم ديناميكية سياحية لمدينة بجاية. كان تحليل أمثلة مرسى الدار البيضاء في المغرب، ومرسيليا الأورو متوسطية في فرنسا، وبورتو أنتيكو في جينيا في إيطاليا، ضروري إلى جانب المفاهيم النظرية من أجل التمكن من رسم نهج برنامجي متكامل للاستجابة لمشكلتنا. مكنا تحليل الموقع وتحليل القابلية للمشى، مدعومين بمسح في شكل استبيان، من تحديد احتياجات وتطلعات السكان ولكن أيضًا لفهم الموقع وضروريته. كل هذا سمح لنا بالتوصل إلى برنامج قائم على استراتيجيات العمل التي تسمح بإعادة الاتصال بين البحر، الجبل والمدينة من أجل ديناميكية سياحية.

**الكلمات المفتاحية:** الوصلة، البحر، الجبل، الإمكانيات، تقسيم المدينة / الميناء، الديناميكيات السياحية.

## Abstract

The port of Bejaïa is a real asset for the city. Indeed, it is its creative counter as well as the point of exchange and opening towards the Mediterranean. The city also has natural resources, namely the sea and the mountain attracting a significant tourist flow but also generating anarchic urbanization. The turn of the 1970s with the establishment of the industrial area, the city is seen leaving the mountain to join the plain while neglecting the tourist potential that the mountain offers. All this, has generated a cleavage city port and a mountainous site in decline.

Our research focuses on this theme of reconnection between the two potentialities sea mountain while offering a tourist dynamic to the city Bejaïa. The analysis of the examples of Casablanca marina in Morocco, Euro-Mediterranean Marseilles in France and Porto Antico in Genoa in Italy was a necessity next to the understanding of the theoretical notions in order to be able to draw an integrated programmatic approach to answer our problematic. An analysis of the site and an analysis of walkability, consolidated by a survey in the form of a questionnaire allowed us to identify the needs and aspirations of the population but also to understand the site and its imperatives. All this allowed us to develop a program based on action strategies allowing a connection between the sea, the mountains and the city for a dynamic tourism.

**Key words:** connection, sea, mountain, potentialities, city/port cleavage, tourist dynamics.

## Sommaire

Remerciements .....	I
Dédicaces .....	II
Résumé .....	III
ملخص .....	IV
Abstract .....	V
Introduction générale.....	1
1. Problématique.....	3
2. Hypothèses .....	3
3. Objectifs .....	3
4. Méthodologie .....	4
5. Structure du mémoire .....	5
6. Schéma de structure du mémoire .....	6
Chapitre 1 : Rapport mer-montagne et le tourisme urbain.....	8
Introduction .....	8
Première section : L'état de l'art .....	8
1. Tourisme urbain .....	8
1.1. Importance du tourisme urbain .....	8
2. Tourisme balnéaire .....	9
2.1. Les différentes pratiques du tourisme balnéaire .....	9
3. Tourisme de montagne .....	9
3.1. Les différentes pratiques du tourisme en zone de montagne .....	10
4. Relation ville port .....	10
4.1. Comment la relation ville port a-t-elle évoluer .....	10
4.2. Le clivage ville port .....	11
4.3. Reconnexion ville port.....	11
5. Relation ville montagne.....	12
5.1. Exode rural.....	12

6. Les fronts de mer .....	12
6.1. Le front de mer.....	12
6.2. Le front de mer urbain .....	12
7. Interventions urbaines .....	13
7.1. Revalorisation urbaine .....	13
7.2. Revitalisation urbaine .....	13
7.3. Restructuration urbaine .....	13
7.4. Réhabilitation urbaine .....	13
8. Actions d'articulation urbaine .....	14
Deuxième section : Analyse d'exemples.....	15
1. Justification du choix des exemples .....	15
2. Projet Casablanca marina au Maroc .....	15
2.1. Vue général du projet.....	15
2.2. Problématique .....	15
2.3. Le projet .....	16
2.4. Objectifs .....	17
2.5. Inspiration .....	17
2.6. Accessibilité.....	17
2.7. Programme .....	18
2.8. Matériaux .....	19
2.9. Projets phares .....	20
2.10. Impacte.....	22
3. Projet euro méditerranée à Marseille, France .....	22
3.1. Vue générale du projet .....	22
3.2. Choix de Marseille.....	22
3.3. Le projet .....	23
3.4. Objectifs .....	24

3.5. Accessibilité.....	24
3.6. Programme.....	25
3.7. Connexion mer/montagne.....	26
3.8. Projet Phares.....	27
3.9. Impacte.....	29
4. Projet Porto Antico a Gènes Italie.....	29
4.1. Vue générale du projet.....	29
4.2. Déclencheur.....	29
4.3. Objectifs.....	30
4.4. Accessibilité.....	30
4.5. Programme.....	31
4.6. Connexion mer/montagne.....	32
4.7. Projets phares.....	34
4.8. Impactes.....	36
5.Synthèse.....	36
Conclusion.....	37
Chapitre 2 : Bejaia, la ville la mer et la montagne.....	39
Introduction.....	39
1. lecture de la ville de Bejaia.....	39
1.1. Présentation de la ville de Bejaia.....	39
1.2. Evolution historique de la ville.....	40
1.3. Accessibilité.....	43
1.4. Climat.....	44
1.5. Morphologie.....	44
1.6. Potentialité touristiques.....	45
1.7. Synthèse.....	49
2. analyse du site.....	50

2.1. Situation .....	50
2.2. Bassins du port .....	50
2.3. Accessibilité et lecture du système viaire .....	51
2.4. Vue et orientations .....	53
2.5. Bâti/non bâti .....	54
2.6. Typologie du bâti .....	55
2.7. Vocation et types d'activités .....	55
2.8. Gabarit.....	56
2.9. Potentialités touristiques .....	57
2.10. Nuisances et dangers.....	57
2.11. Analyse par enquête.....	58
2.12. Points forts et point faible .....	65
2.13. Etude de Walkability.....	66
2.14. Synthèse .....	68
Conclusion.....	69
Chapitre 3 : Approche programmatique et esquisse.....	71
Introduction .....	71
1.Présentation de la stratégie d'action .....	71
2.Plan d'action .....	72
3.Préprogramme .....	74
4. Esquisse .....	75
5.Choix du projet architectural .....	77
5.1. Programme surfacique envisager .....	77
Conclusion.....	78
Conclusion générale .....	79
Bibliographie.....	81
Annexe .....	84

## Liste des tableaux

Tableau 1 : projet phare du projet Casablanca marina .....	20
Tableau 2 : projet phare du projet euro méditerranée .....	27
Tableau 3: projets phares du projet Porto Antico.....	34
Tableau 4 : potentialité touristique de la ville de Bejaia .....	46
Tableau 5 : points fort et points faibles .....	65
Tableau 6: plan d'action.....	72
Tableau 7: préprogramme détaillé.....	74
Tableau 8 : programme surfacique envisager .....	77

## Liste des figures

Figure 1 : projet Casablanca marina.....	15
Figure 2 : situation géographique de Casablanca.....	16
Figure 3 : site avant réaménagement.....	16
Figure 4 : site du projet .....	16
Figure 5 : accessibilité au projet.....	17
Figure 6 : plan de masse et programme du projet .....	19
Figure 7 : hôtel 5 Etoiles de luxe.....	20
Figure 8 : tour hôtel.....	20
Figure 9 : centre commercial.....	20
Figure 10 : tour ilot A2.....	20
Figure 11 : immeuble ilot A3 .....	20
Figure 12 : immeuble ilot A4 .....	21
Figure 13: immeuble ilot A5 .....	21
Figure 14 : immeuble ilot A6 .....	21
Figure 15 : palais de congrès.....	21
Figure 16 : aquarium .....	21
Figure 17 : vue sur le projet .....	22
Figure 18 : périmètre d'intervention .....	23
Figure 19 : cité de la méditerrané.....	24
Figure 20: Accessibilité au projet.....	24
Figure 21 : source du projet.....	25

Figure 22: itinéraire du téléphérique .....	26
Figure 23: téléphérique notre dame de la garde .....	26
Figure 24 : terrasse du port.....	27
Figure 25 : le silo.....	27
Figure 26 : le MUCEM et le fort saint jean.....	27
Figure 27 : parc habité d'Arenc.....	28
Figure 28 : tour CMA-CGM .....	28
Figure 29 : tour la marseillaise .....	28
Figure 30 :vue sur le projet .....	29
Figure 31 : le port historique de gènes avant la destruction des silos à grains.....	30
Figure 32 : accessibilité au port de gènes.....	30
Figure33 : projet porto Antico.....	31
Figure 34 : itinéraire du funiculaire.....	32
Figure 35 : funiculaire Zecca Righi.....	32
Figure 36 : vue sur la ville de gènes depuis la terrasse du funiculaire .....	32
Figure 37 : vue sur le port de gènes depuis la terrasse du funiculaire.....	32
Figure 38 : vue sur l'arrière-pays depuis la terrasse du funiculaire .....	33
Figure 39 : aquarium de gènes .....	34
Figure 40 : biosphère de gènes .....	34
Figure 41 : entrepôts de coton réhabilité en centre de congrès .....	34
Figure 42 : le bigo et la salle de spectacle .....	34
Figure 43 : le Neptune .....	35
Figure 44 : projet ponte parodie .....	35
Figure 45 : promenade du vieux port .....	35
Figure 46 : situation géographique de Bejaia par rapport à l'Algérie.....	39
Figure 47 : situation de la ville de Bejaia par rapport à la wilaya.....	40
Figure 48: Bejaia en période phénicienne .....	42
Figure 49: Bejaia en période romaine .....	42
Figure 50 : Bejaia en période Hammadide .....	42
Figure 51: Bejaia en période espagnole .....	42
Figure 52: Bejaia en période turque .....	42
Figure 53: Bejaia en période colonial .....	42
Figure 54: Bejaia en période postcolonial.....	43
Figure 55: accessibilité à la ville de Bejaia .....	43

Figure 56 : vents dominant et ensoleillement.....	44
Figure 57 : morphologie de la ville .....	45
Figure 58 : potentialité touristique de la ville de Bejaia .....	45
Figure 59 : lac Mézaia.....	46
Figure 60: brise de mer.....	46
Figure 61: oued Soummam .....	46
Figure 62: plage aiguades Bejaia.....	46
Figure 63: port de Bejaia.....	46
Figure 64: le mont gouraya .....	47
Figure 65: parc des oliviers .....	47
Figure 66: cap bouak .....	47
Figure 67: pic des singes .....	47
Figure 68: cap bouak .....	48
Figure 69: porte sarrasine .....	48
Figure 70: fort Abdelkader .....	48
Figure 71: casbah de Bejaia .....	48
Figure 72: place Gueydon .....	49
Figure 73: situation du site .....	50
Figure 74: bassins du port .....	51
Figure 75: accessibilité au site .....	51
Figure 76: carte trame viaire .....	52
Figure 77: prise de vu du site .....	53
Figure 78: vue à partir du port.....	54
Figure 79: carte bâti et non bâti.....	54
Figure 80: carte typologie du bâti .....	55
Figure 81: carte vocation et type d'activité.....	56
Figure 82: carte gabarit .....	56
Figure 83: casbah de Bejaia .....	57
Figure 84: porte sarrasine .....	57
Figure 85: place Gueydon .....	57
Figure 86: fort Abdelkader .....	57
Figure 87: carte nuisance et dangers .....	58
Figure 88: Age.....	59
Figure 89: Genre.....	59

Figure 90: Catégorie.....	59
Figure 91: l'avis des participants sur la suffisance ou l'insuffisance de la brise de mer comme espace ouvert face à la mer .....	60
Figure 92: l'avis des participants sur l'accessibilité vers l'espace portuaire de Bejaia .....	60
Figure 93: l'avis des participants sur l'accessibilité vers la montagne des oliviers .....	61
Figure 94: moyen de déplacement des participants entre la mer et la montagne.....	61
Figure 95: l'envie des participants d'avoir plus de contact entre la ville, la mer et la montagne .....	61
Figure 96: l'avis des participants sur la délocalisation du port pour accueillir de nouveaux espaces de tourisme et de loisir .....	62
Figure 97: activités souhaitées par les participants .....	62
Figure 98: l'avis des participants sur la mise en place d'un téléphérique .....	63
Figure 99: l'avis des participants sur la mise en place d'un funiculaire.....	63
Figure 100: l'avis des participants sur le prolongement de la promenade de la brise de mer ..	64
Figure 101: l'avis des participants sur la réhabilitation de l'ancienne usine de chaux et de ciments .....	64
Figure 102: l'avis des participants sur la création d'un espace public au niveau de la porte sarrasine.....	65
Figure 103: temps de marche à pied dans le parcours.....	66
Figure 104: distance du parcours .....	66
Figure 105: résultat de l'outils walkscore .....	67
Figure 106: couronne de marche par distance.....	67
Figure 107: carte état des lieux .....	76
Figure 108: carte proposition globale.....	76

## Introduction générale

Située dans une baie en faucille protégée de la houle des vents du large par l'avancée du Cap Carbon au Nord-est de l'Algérie, la ville de Bejaia dispose d'un des plus grands ports pétroliers et commerciaux de la méditerranée. Dominée à l'arrière-plan par les hautes montagnes, la ville offre l'aspect d'un amphithéâtre face à la mer.

Bejaia s'est développé durant l'histoire en trois grandes périodes : précoloniale, coloniale et postcoloniale :

En période précoloniale la ville avait accueilli plusieurs civilisation grâce a sont port important entouré de cap protecteur (cap bouak et cap Carbon). Puis, elle fut condensée dans un mur d'enceinte percé par trois portes (la porte fouka, la porte sarrasine et la porte Gouraya).

La période coloniale est caractérisé par la structuration de l'espace urbain par des places publiques nées grâce à l'organisation des étoiles (travaux d'Hausmann), ainsi que la densification du noyau historique et extension vers les plaines. (KADRI, 2012)

En dernier, en période postcoloniale la ville est conçue sous forme de plusieurs zones avec une relation irréfléchie entre elles avec l'extension sur les plaines en évitant les montagnes car sa demande du cout élevé et des délais plus long (le logement été l'objectif principal en cette période en se préoccupant plus de la quantité que de la qualité). (REZKALAH, 2013)

Tout au long de son développement, La ville de Bejaïa est confrontée à de multiples défis urbains et environnementaux. Sa richesse en ressources naturelles et culturelles lui offre de larges possibilités pour le développement de l'activité touristique notamment au sein de son littoral qui est un espace attractif, vu son climat doux /humide en hiver et chaud/sec en été avec une température moyenne annuelle de 15° (REZKALAH, 2013) et sa position géographique par sa situation entre la mer et la montagne qui constituent les deux principales richesses naturelles de la ville, qui offrent aux visiteurs une grande variété de sites (plages de sable fin et de roches, îlots en mer, corniches rocheuses, gorges et cascades, cap, forêts denses ainsi que des sources thermales). De ce fait, la concentration de la population dans cette zone côtière a généré un urbanisme non contrôlé et désordonné provoquant plusieurs formes de dégradations qui sont devenu un enjeu majeur et un sujet d'actualité abordé par plusieurs domaines (recherches sur l'environnement, urbanisme, géologie, hydrologie, sociologie ...etc.).

C'est aussi une ville en forte croissance démographique, dotée d'une interface portuaire et d'un secteur industriel dynamique ; l'urbanisation en secteur fonctionnel à la fin de période coloniale n'a pas donné de résultats efficaces. Le tournant des années 1970 voit ainsi la ville quitter la montagne pour envahir ces plaines par la mise en place de vastes zones industrielles hétérogènes à l'est de la ville a dépossédé l'urbanisation de la ville de toute logique. La proximité de ces zones empiète sur une partie stratégique de la ville, en plus d'être source de pollution importante pour le fleuve, l'estuaire et la baie ; sa configuration spatiale est peu structurée, et son espace central nouvellement produit s'identifie d'une part à l'action commerciale de sa population et d'autre part à l'action administrative et industrielle de ses dirigeants et investisseurs, négligeant le potentiel touristique de la région. (AOUNI, 2014) Cependant, de nos jours les deux potentialités essentielles (mer/montagne) de la ville ne retrouvent plus leur valeur, ou on remarque un clivage ville/ port et un site montagneux délaissé victime d'une urbanisation anarchique.

L'aménagement de ces zones marginalisé est devenu aujourd'hui une opportunité afin de redonner à la ville portuaire une nouvelle image renforçant son paysage et son identité. Selon J.P. LACAZE dans son ouvrage « Les méthodes de l'urbanisme », « ...s'approprier les friches portuaires devient pour de nombreuses villes une façon de s'étendre, de créer de nouveaux espaces d'attractivité, de nouveaux lieux de vie tout en préservant l'histoire et la mémoire portuaire » (LACAZE, SAIDI, & SACI, 2016/2017, p. 18).mais aussi Le tourisme de montagnes est un aspect que l'ancien ministre du tourisme et de l'artisanat Mr, Mohamed Benmeradi, avait mis en exergue lors d'une visite a Bejaia en 2013, en expliquant que Bejaia pourra devenir une ville modèle à l'avenir (SLIMANI,A, 2013)

En prenant l'exemple de Barcelone qui a magistralement su se tourner vers la mer et se créer un littoral agréable et accueillant a tous les usages. Elle réfléchit aujourd'hui, plus qu'hier, a ses limites ville-nature, voulant préserver son rapport à la montagne (MASBOUNGI, 2010, p. 17) des infrastructures routières côté mer et montagne ont été créé pour renforcer le lien entre les deux, la ville de Bejaia dispose de ces deux composantes mer et montagne qui peuvent la rendre une ville touristique par excellence.

## 1. Problématique

En ayant rejeté ses potentialités majeures volontairement ou inconsciemment, Bejaia semble se priver de son principal atout, véritable source d'identité, d'attraction et de développement, on remarque une forte séparation physique et fonctionnelle entre les deux composantes mer et montagnes c'est pourquoi, la ville se trouvent, aujourd'hui, confrontées par la nécessité de reconsidérer la relation entre ces deux composantes. Il s'agit alors de rendre intelligible le fait que la redéfinition de cette relation poursuit le double objectif de favoriser le développement touristique et de sauvegarder les caractères identitaires de la région. La mer et la montagne doivent alors se reconnecter et constituer une seule unité homogène. Pour cela, il est nécessaire que de nouvelles relations voient le jour.

A cet effet, nous nous sommes fixés la question suivante :

- ❖ Quel projet urbain pourra joindre et mettre en valeur les deux potentialités mer et montagne, Pour offrir une dynamique touristique à la ville de Bejaia ?

## 2. Hypothèses

Afin de répondre à la problématique un ensemble d'hypothèses ont été proposé :

- Des actions d'articulation urbaine (spatiales, fonctionnelles et visuelles) vont permettre de recréer le lien entre la mer et la montagne tout en favorisant des pratiques susceptibles de créer une dynamique touristique à la ville.
- La revalorisation, la revitalisation et la restructuration urbaine contribueront à l'amélioration de la qualité du cadre de vie du front de mer en créant un pôle urbain reliant la mer et la montagne tournée vers le tourisme et le loisir.

## 3. Objectifs

L'Objectif principal de cette recherche est de dynamiser le tourisme à Bejaia en se basant sur la reconnexion des deux potentialités mer et montagne au travers d'un Projet urbain.

Pour atteindre cet objectif, on doit d'abord passer par des objectifs secondaires à savoir :

- Cerner les actions de projets urbains, qui permettent une dynamique touristique.
- Etudier les différentes interventions urbaines pouvant aboutir à la mise en valeur et la mise en relation des deux potentialités mer et montagne
- Analyser des exemples réussis pouvant servir de base d'inspiration pour la réalisation d'un projet urbain mer/montagne à Bejaia.
- Analyser les deux potentialités mer et montagne et prouver leurs atouts pour une dynamique touristique de la ville de Bejaia

## 4. Méthodologie

Afin d'atteindre l'objectif de notre recherche nous allons suivre la méthodologie suivante :

En premier lieu, Il s'agit d'étudier les concepts relatifs à notre thème de recherche à savoir la revalorisation urbaine, la revitalisation urbaine, la restructuration urbaine, la réhabilitation urbaine et la reconversion urbaine. Pour cela nous allons suivre une analyse conceptuelle basé sur des recherches bibliographiques axée sur les livres, les revues, les sites internet, les thèses et mémoires de fin d'étude.

Ensuite, nous allons suivre une approche analytique ou nous allons étudier des exemples basés sur des recherche bibliographique (site internet, livre, article, mémoire) afin de tirer les diverses actions appliquer et ressortir les concepts pouvant servir notre cas.

Puis, analyser les potentialités mer et montagne par une analyse du site qui nécessite un déplacement sur terrain pour des observations, faire des relever et prise de photos, ainsi que la lecture du PDAU et des POS pour arriver à définir les points fort et les points faibles qui nous permettra de prouver que c'est deux potentialités représentent un atout pour une dynamique touristique de la ville de Bejaia. Ainsi qu'une étude de walkability qui nous permettra de déterminer les possibilités de déplacement entre les deux composantes, pour cela plusieurs outils sont disponibles : l'outil Bradshaw, pedestrian level of service (PLOS), composite walkability index based on walker perception et walk score, ainsi le choix a été fait sur l'outils walkscore qui est un site internet (walkscore.com) qui nous donne le score de walkability en entrant l'adresse du parcours à étudier, le score prend en considération la proximité des services par rapport au parcours.

De plus, un questionnaire est nécessaire pour cerner les besoins et les aspirations de la population afin d'arriver à un programme qui va satisfaire leurs attentes.

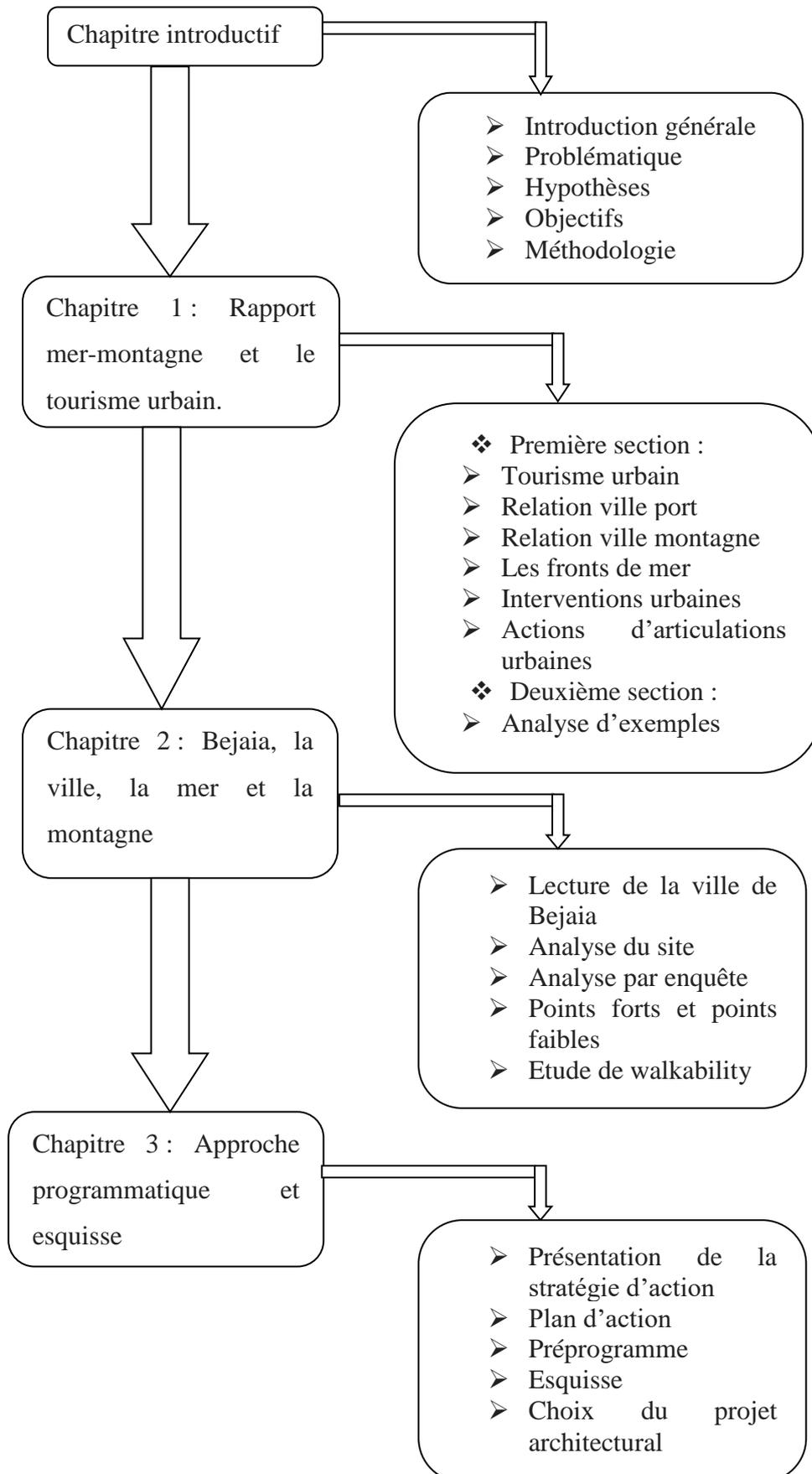
Et enfin, nous arriverons à une approche programmatique qui découle des résultats obtenus de l'approche théorique, de l'analyse des exemples, l'analyse du site ainsi que l'analyse par enquête.

## 5. Structure du mémoire

Notre mémoire se structurera selon quatre chapitres détaillés comme suit :

- **Chapitre introductif** : ce chapitre représente la première étape de notre travail qui consiste en une introduction générale pour faire un constat et définir le sujet de recherche, une problématique pour définir le problème de la recherche, la proposition des solutions à ce problème par des hypothèses ainsi que l'énumération des objectifs à atteindre, et enfin la méthodologie de recherche à suivre dans notre travail.
- **Chapitre 1. Le rapport mer-montagne et le tourisme urbain** : c'est la deuxième étape de la recherche qui consiste à définir les concepts et les fondements théorique liés à la recherche à savoir : le tourisme urbain, la relation ville-port et ville-montagne, le front de mer, les différents types d'intervention urbaine et action d'articulation urbaine. Ainsi qu'une étude d'exemples ayant traité la même problématique afin de tirer les stratégies et actions à entreprendre capable de servir notre cas d'étude, c'est exemples sont : Projet Casablanca marina au Maroc, projet euro méditerranée à Marseille France et le projet Porto Antico a Gènes en Italie.
- **Chapitre 2. Bejaia, la ville, la mer et la montagne** : ce chapitre consiste à l'analyse de notre cas d'étude, en commençant par une lecture globale de la ville de Bejaia, pour ensuite arriver à notre cas d'étude qui est le port de Bejaia par l'analyse du contexte (situation et histoire du site), analyse morphologique (trame viaire et bâti) et une analyse par enquête, ainsi qu'une étude de walkability qui nous permettra d'arriver à un programme d'action à la fin de notre travail.
- **Chapitre 3. Approche programmatique et esquisse** : ce dernier chapitre représente le résultat des chapitres précédents qui consiste en une présentation de la stratégie d'actions, le préprogramme accompagné de l'esquisse du projet urbain ainsi que le choix du projet architectural et son programme.

## 6. Schéma de structure du mémoire



## **Chapitre 1 : Rapport mer-montagne et le tourisme urbain.**

# **Chapitre 1 : Rapport mer-montagne et le tourisme urbain.**

## **Introduction**

Ce chapitre porte sur une étude conceptuelle et théorique partagé en deux Sections.

La première vise à définir et clarifier les concepts liés à notre problématique nous allons d'abord aborder l'importance du tourisme et son impacte en ville et définir les deux types de tourisme balnéaire et montagnard. Ensuite, nous allons aborder la relation ville port montagne, de la phase de la rupture jusqu'à la phase de réconciliation. Puis, définir les différentes actions et interventions urbaines utilisés dans la reconquête des fronts de mer.

La deuxième section est l'analyse des exemples internationaux à savoir le projet Casablanca marina au Maroc, projet euro méditerrané Marseille en France et le projet porto Antico a Gènes en Italie. Cette analyse sera basée sur les indicateurs relatifs à leurs contexte d'apparition, les stratégies utilisées, le programme, les projets phares ainsi que l'impact du projet. Cette analyse nous permettra de tirer les actions et concepts utilisé qui pourront servir notre cas.

## **Première section : L'état de l'art**

### **1. Tourisme urbain**

#### **1.1. Importance du tourisme urbain**

Selon l'organisation mondiale du tourisme (OMT), « Le tourisme est un phénomène social, culturel et économique qui suppose des mouvements de personnes vers des pays ou des lieux situés en dehors de leur environnement habituel intervenant pour des motifs personnels ou pour affaires et motifs professionnels. Ces personnes sont appelées visiteurs et peuvent être des touristes ou des excursionnistes ; des résidents ou des non-résidents ; le tourisme englobe leurs activités, dont certaines impliquent des dépenses touristiques » (OMT).

De nos jours, Le tourisme est devenu un phénomène qu'aucun pays ne peut négliger, ce dernier fait aujourd'hui le sujet de nombreuses recherches de différentes discipline (histoire, sociologie, anthropologie, géographie, etc.), le tourisme n'est plus seulement appréhendé en terme de flux, de coûts, d'apport ou d'impacts économiques, environnemental ou social, Mais bien comme un système complexe qui doit être observé sous des angles différents et complémentaires. (BEDJAOU, 2019)

En effet le tourisme joue un rôle très important dans les différents secteurs : (KADER, 2008, p. 21)

- Economique :
  - Augmenter les ressources monétaires,
  - la création d'emploi,
  - favoris le développement régional (Décentralisation),
  - Favorise un aménagement de territoire plus équilibré.
- Social :
  - Permet les échanges culturels et la communication entre les individus,
  - Créer une atmosphère de détente et de décompression.
- Politique :
  - Créer d'intense mouvement d'affaire entre les pays,
  - Faire connaitre le pays aux étrangers et lui donner une importance au niveau Internationale,
  - considérer comme synonyme de stabilité et de sécurité pour un pays.
- Culturel :
  - Découvrir de nouvelles cultures, histoires et traditions des pays et des peuples,
  - Mettre en valeur les potentialités du pays en termes de patrimoine historique et architectural.

## **2. Tourisme balnéaire**

Le tourisme balnéaire représente la première forme touristique apparu et la forme la plus répandue dans le monde par son extension géographique, son niveau et degré de fréquentation, il s'agit de passer des vacances au bord de la mer et de profiter de la plage, de la côte et du soleil. Le ministère du Tourisme en France utilise le mot « tourisme littoral » pour ne pas inclure seulement les stations balnéaires. (DJAZIL, 2015)

### **2.1. Les différentes pratiques du tourisme balnéaire**

Le tourisme balnéaire est lié aux loisirs et activités au bord de mer (sportives, marines, ou récréatives) comme les festivals de musique, les théâtres, les compétitions sportives, la baignade, le bronzage, les balades en mer par pirogue ou à pied le long du littoral. C'est aussi l'art de table, de la cuisine maritime avec toutes les dégustations possibles (EL JOUHARI, 2021).

## **3. Tourisme de montagne**

Egalement appelé tourisme montagnard est un « type d'activité touristique pratiqué à l'intérieur d'un espace géographique déterminé et délimité, comme peuvent l'être des collines ou des montagnes, présentant des caractéristiques et des propriétés particulières propres à tel(le) ou tel(le) paysage, topographie, climat, biodiversité (flore et faune) et population locale donné(e). Il recouvre une large gamme d'activités sportives et de loisir de plein air ». (OMT)

### **3.1. Les différentes pratiques du tourisme en zone de montagne**

Le développement du tourisme de montagne a commencé avec la création des stations de ski dans les plus grands pays où les sports divers ont fait la joie de nombreux amateurs.

L'Algérie, avec sa nature et ses majestueuses montagnes, offre l'opportunité aux amoureux des sports de montagne de pratiquer cette activité physique et exploratrice. Un ensemble de loisirs sportifs qui peuvent-être pratiqué dans la montagne sont classés comme suit :

- Sports aériens (deltaplane, parapente, vol à vélo ...)
- Sports nautiques et aquatiques (voile, sports d'eau vive-rafting ...).

On trouve plusieurs activités dans les régions montagneuses telles que l'artisanat, les visites des sites historiques les monuments, les fêtes et les festivals locaux. (DJAZIL, 2015)

## **4. Relation ville port**

### **4.1. Comment la relation ville port a-t-elle évoluer**

La grande majorité des grandes métropoles internationales sont des cités portuaires. Que ce soit New York, Osaka, Londres, Le Caire, Barcelone ou encore Buenos Aires, ces villes se sont développées et ont vu le jour sur la scène économique internationale grâce à leur port et à son activité. Si les villes s'installaient à proximité d'un fleuve, d'un estuaire ou du littoral, cela était dû à la présence de l'eau et donc de la navigation favorable aux échanges et aux commerces. Les ports ont toujours eu un rôle de premier ordre dans l'économie de la ville. Ce rapport économique entre le port et sa ville existe aussi pour les villes moyennes. Mais la ville portuaire n'est pas la seule à utiliser et à avoir besoin d'un port industriel puissant et développé. La région en amont est aussi sous l'influence directe du port. Aussi, il est important de souligner que le port a besoin de nombreux services que la ville lui procure. Sans la ville, le port ne pourrait fonctionner. Or ce lien particulier a évolué au cours du temps. (GAUTHIER, 2010)

Le rôle des ports dans le développement des villes a été d'une importance capitale durant l'histoire. Lieux d'échange, de rencontre, les bassins historiques étaient considérés comme centralité de la ville et comme véritable poumon économique de la ville.

Les premiers ports construits remontent aux Phéniciens avec les ports de Sidon et Tyr au treizième siècle avant J-C. Les ports se développent ensuite le long de la Méditerranée vers le troisième siècle avant J-C et progressivement sur la façade atlantique au fur et à mesure de l'expansion du commerce. Ce n'est qu'au XIXe siècle avec la révolution industrielle que l'apparence des ports change clairement.

La révolution industrielle change les habitudes du commerce, de nouvelles technologies apparaissent, les bateaux deviennent de plus en plus gros. La spécialisation entre ports de commerce, de pêche et militaires apparaît. Aux entrepôts, s'ajoutent les axes de communication (lignes de chemin de fer). Les docks s'étendent et les professions se spécialisent.

Au XXe siècle, la transformation est complète : les ports de commerce se spécialisent, les grues apparaissent afin de pouvoir charger les navires grandissant sans cesse ; les cadences s'accroissent afin de rester dans la compétition, mais les effectifs de travailleurs embauchés baissent drastiquement. De leurs côtés, les ports de plaisance se développent et se propagent le long des côtes des pays développés par la création de marinas parfois géantes.

Puis vient le phénomène de la mondialisation après les années 1950. Le port d'une ville s'ouvre alors à la concurrence mondiale. Le port évolue et devient un pôle de haute technologie où il doit innover et s'adapter aux nouvelles tendances et caractéristiques du transport. La morphologie des ports évolue. Situé à l'origine dans le quartier historique, il ne peut plus accueillir alors ces nouveaux bateaux chargés de conteneurs. Le manque de place devient inévitable. Le plus souvent, le port est en partie délocalisé en aval. On voit donc l'apparition de Zones Industriales-Portuaires (ZIP) situées hors des secteurs urbanisés. Les conteneurs apportent également une nouveauté. Le transfert des conteneurs de bateau à camion ou de camion à bateau se fait directement. La fonction de port-entrepôt disparaît, il n'est plus nécessaire de stocker une grande quantité de marchandises. Le paysage du port est donc métamorphosé. De grandes zones sont alors laissées à l'abandon et de grandes constructions deviennent alors désaffectées. (Ibid.)

De ce fait, cette mutation des techniques portuaires a engendré un cloisonnement des espaces et un déplacement de la centralité du cœur des espaces portuaires vers des espaces urbains. Ce qui a vu naître un repli du port sur lui-même qui a conduit à un éclatement de la relation ville port

#### **4.2. Le clivage ville port**

C'est la rupture et la dichotomie spatio-fonctionnelle entre la ville et le port, il est considéré comme un effet pervers qui dégrade la ville portuaire et bouleverse l'histoire économique, sociale, et urbaine de cette dernière. (AISSAT, HAREB, & SADOUDI, 2017, p. 11)

#### **4.3. Reconnexion ville port**

Water front : dénomination anglo-saxonne, qui signifie front de mer. Le mouvement de

‘Water front revitalisation’ également dit ‘reconquête’ vise à une recomposition de la ville avec son port. Cette démarche 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. Ce mouvement de réaménagement des fronts d’eau est également appelé ‘la recomposition ville port’, car il vient après une période de distanciation entre ville et port. (AISSAT, HAREB, & SADOUDI, 2017)

Ce phénomène s’est formé aux Etats-Unis et au Royaume-Uni dans les années 1950-1960 et a ensuite été reconnu dans le monde entier comme un modèle efficace de valorisation de l’espace ancien portuaire dans les centres urbains. Ce développement s’est d’abord concrétisé à Boston et Baltimore, puis à Londres et Liverpool. Depuis, la mutation des fronts portuaires traditionnels est devenue un phénomène mondial (RADJI, 2021).

## **5. Relation ville montagne**

### **5.1. Exode rural**

L’exode rural est définie comme « Migration des habitants des zones rurales, et principalement de la population agricole, vers les zones urbaines » (Iarousse, s.d.). Parmi les causes principales de ce phénomène nous avons l’enclavement des zones rurales et l’absence de structure de distraction où les habitants ont rejoint la ville à la recherche de meilleures conditions de vie ce qui a engendré l’abandon des zones montagneuses, ce dépeuplement des zones rurales est devenu un obstacle majeur de la relation ville montagne.

## **6. Les fronts de mer**

### **6.1. Le front de mer**

Le front de mer est défini comme « un lieu de rencontre entre la terre et la mer, et un espace géographique aux contours indéfinies. Quelle que soit la diversité de ses paysages, c’est une zone vulnérable en perpétuelle évolution qui se modifie selon les caprices de la nature (érosion, changement climatique) ou du fait des activités humaines » (Claud, 2010). Comme tout lieu à forte concentration d’activité humaine, il représente une zone d’importance économique. Aujourd’hui, les villes côtières et les zones côtières urbanisées sont les lieux les plus représentatifs de la vie et des échanges économiques avec la mer.

### **6.2. Le front de mer urbain**

WRENN, DOUGLAS M. définit dans son livre « Urban water front development » le front de mer urbain comme étant "les zones portuaires de grandes régions métropolitaines telles que Boston, la Nouvelle-Orléans, Baltimore, San Diego et Seattle" (Dong, 2004). Ce terme désigne également les zones urbaines en contact direct avec l’eau, elle correspond

généralement à la zone occupée par les infrastructures et les activités portuaires. (ADJALI, 2021)

D'après Wrenn, les fronts de mer urbains sont classés en cinq catégories en fonction de leurs emplacements par rapport à l'eau : (ADJALI, 2021)

1. Villes côtières :

- Zone urbaine située sur la péninsule, comme Manhattan.
- Zone urbaine située sur une baie, comme Singapour.

2. Villes intérieurs :

- Zone urbaine située au bord d'une rivière.
- Zone urbaine située sur les berges des rivières qui se croisent, comme Pittsburg.
- Zone urbaine située sur un grand plan d'eau, comme Toronto.

## **7. Interventions urbaines**

### **7.1. Revalorisation urbaine**

« Action consistant en l'introduction des éléments physiques ou naturels pouvant mettre en valeur un édifice ou un quartier à travers les couleurs, les formes ou les textures » (MEBIROUK, 2015).

### **7.2. Revitalisation urbaine**

« Action qui vise à redonner une vitalité sociale ou économique à un tissu en décroissance. Elle nécessite l'identification des périmètres urbains spécifiques, qui peuvent revitaliser le lieu par l'injection de nouvelles activités, par amélioration et diversification de l'offre de l'habitat et par la construction d'équipements » (AGGOUN & BENHALIMA, 2019)

### **7.3. Restructuration urbaine**

« Consiste à réaménager des zones occupées mais non loties en les dotant d'un plan de restructuration, appliqué sur le terrain. Menée sur la base des études foncières, socioéconomique, de recensement et de vérification des ayants droit, la restructuration est accompagnée de la mise en place d'infrastructures de base (voiries, eau, électricité, et assainissement) et de la reconstruction des maisons à déplacer parce que comprise dans les servitudes des voiries à dégager et des zones d'équipements collectifs ciblées » (MEBIROUK, 2015).

### **7.4. Réhabilitation urbaine**

« Action visant à rendre à un édifice ou à un ensemble d'édifices leurs valeurs d'usages originelles, leurs caractéristiques architecturales initiales qu'ils ont perdues soit par l'abandon ou par une réutilisation à d'autres fins non adaptée à leur valeur patrimoniale » (MEBIROUK, 2015).

## 8. Actions d'articulation urbaine

À partir des années 1950, les grandes villes portuaires américaines (Boston, Baltimore, San Francisco, etc.) lancent le mouvement de transformation des anciens espaces portuaires en zones urbaines. En Europe, la ville portuaire britannique est au centre de la première grande rénovation. Le but de la reconstruction est de redéfinir la relation entre la ville et son port au sein de la ville portuaire. Ces opérations recherchent donc de créer une nouvelle articulation entre la zone portuaire et la ville. Ces actions se décrivent comme suit : (AIT KACI & KESSIR, 2018)

➤ Intégration de nouvelles fonctions :

La recomposition des espaces portuaires désaffectés est un exercice de transformation et de valorisation de l'espace en fonction d'un contexte socio-économique spécifique. Les nouvelles fonctions seront organisées autour de thèmes (loisir, détente, culture, consommation...etc.) en assurant une articulation spatio-fonctionnel entre les espaces.

➤ L'environnement et les loisirs :

La projection de Promenades piétonnes et cyclistes au bord de l'eau, parcs restaurants, commerces, complexes aquariums, marinas, ...etc. sont des actions qui peuvent rendre l'espace plus attractif avec le respect de l'aspect environnemental (eau et espace vert) va assurer une liaison spatio-fonctionnel et visuelle

➤ La fonction tertiaire :

Le nombre important et la concentration de équipements de service tels que les directions, administration, siège sociale, ...etc. sont synonymes pour la ville de commandement économique et de puissance permettant à la ville portuaire d'accroître son influence, d'attirer des flux (tourisme, entreprises) et de renforcer une vocation régionale, nationale et internationale.

➤ La culture :

Les activités culturelles contribuent au dynamisme de la ville portuaire, à la fois comme pôle d'attraction touristique et comme outil économique. La ville portuaire a tout intérêt à conserver son identité culturelle pour attirer le flux, plutôt que de devenir une obscure métropole régionale. Pour ce faire, ils peuvent s'appuyer sur leur histoire industrielle et maritime pour valoriser leur patrimoine : restauration de bâtiments et d'équipements, musées maritimes (exemple de Sydney, Liverpool, Dunkerque, ... etc.), centres culturels maritimes et portuaires (exemple de Anvers, Rotterdam...etc.). Les espaces portuaires abandonnés, par leur histoire et leur vacuité, constituent également un lieu privilégié pour diverses manifestations culturelles et créations architecturales.

## Deuxième section : Analyse d'exemples

### 1. Justification du choix des exemples

Les exemples ont été choisis d'une part pour leur situation géographique en méditerranée qui leur offre les mêmes caractéristiques climatiques et des composantes mers et montagnes, et d'autre part se sont des projets qui ont des objectifs similaires à notre thème.

### 2. Projet Casablanca marina au Maroc

#### 2.1. Vue général du projet

Lancé officiellement par le Roi Mohamed VI, le 27 mars 2006, Casablanca Marina est un projet qui ambitionne de positionner la ville de Casablanca parmi les grandes métropoles régionale et internationale d'un point de vue économiques et touristique. Le projet se situe au port de Casablanca au Maroc sur une superficie de 26 hectares, il a été réalisé entre 2006 et 2016, conçu par les architectes WATG avec un investissement de plus de 5 milliards de dirhams. (DIPALMA, 2013)



Figure 1 : projet Casablanca marina source : (MERALET, 2019)

#### 2.2. Problématique

Casablanca est le capital économique du Maroc grâce à sa situation géographique sur l'océan atlantique les échanges commerciaux terrestres et maritimes sont facilités. Elle dispose du port le plus important du Maroc et un des plus importants d'Afrique, c'est 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.

L'ancienne médina reste toujours introvertie et l'industrialisation du port du commerce a créé cette rupture entre la ville et son port, ce qui les a amenés à se poser la problématique suivante : Comment prolonger la médina vers la marina ? Comment allier le moderne et l'ancien dans une vision homogène? (MERALET, 2019)



Figure 2 : situation géographique de Casablanca  
Source : <https://cutt.ly/EH9etH4> (<https://cutt.ly/fr>)



Figure 3 : site avant réaménagement source (MERALET, 2019)

### 2.3. Le projet

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 (26 hectares) (MERALET, 2019)



Figure 4 : site du projet source : (MERALET, 2019)

## 2.4. Objectifs

Casablanca Marina est appelé à créer une nouvelle dynamique économique en répondant à une demande importante en résidentiel, en espaces de bureaux aux standards internationaux et en activités commerciales, touristiques et de loisir afin de :

- Rendre le Maroc une destination incontournable de tourisme de croisière.
- La création d'une relation « Marina – Médina ».
- L'ouverture sur l'océan est également visée.

Le plan d'aménagement du projet prévoit donc 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. (MERALET, 2019)

## 2.5. 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 (MERALET, 2019, p. 53)

## 2.6. Accessibilité

Le projet est accessible à l'Ouest par le boulevard Sidi Mohamed Ben Abdallah qui passe par une trémie qui représente l'esplanade de la grande mosquée Hassan II et à l'Est par le boulevard des almohades avec un accès souterrain vers les parkings. La circulation intérieure du projet est totalement piétonne où la voiture est interdite à l'exception d'un accès vers le centre commercial.



Figure 5 : accessibilité au projet source : Google earth traité pas l'auteur

## 2.7. Programme

Le Projet s'inscrit dans une dimension environnementale et citoyenne, Conçu pour être notamment « la dominante verte complémentaire au bleu de l'atlantique » (BROU, 2018). Son concept d'aménagement se base sur une vocation verte affirmée, puisque les deux tiers de l'assiette foncière du projet sont consacrés aux espaces verts et aux promenades piétonnes ; Les architectes ont tout fait pour économiser l'espace : ils ont construit en hauteur et en profondeur mais le moins possible en surface, où la circulation est complètement dédiée aux piétons. Le parking ainsi que toute la circulation sur le site seront souterrains évitant les nuisances sonores et olfactives en surface et une continuité architecturale et visuelle, à travers le projet, entre la ville et l'océan.

Le projet se compose de quatre secteurs majeurs à vocations distinctes : (MERALET, 2019)

- 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 est entièrement dédiée aux espaces verts aménagés en promenades piétonnes, avec un aquarium. (MERALET, 2019, p. 55)

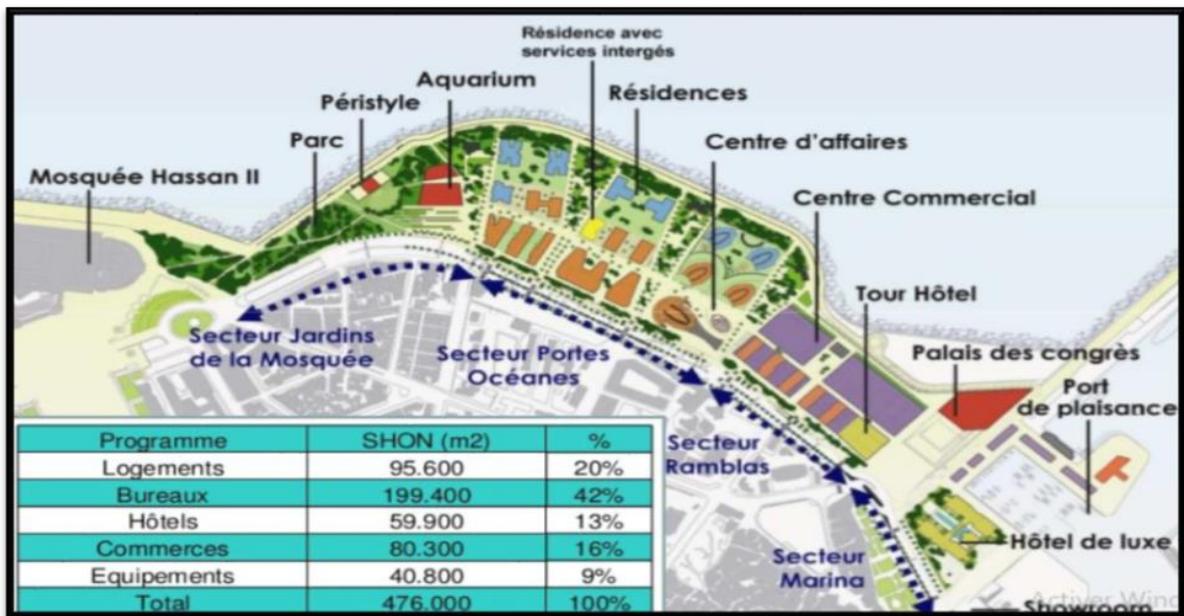


Figure 6 : plan de masse et programme du projet source : (MERALET, 2019)

## 2.8. Matériaux

Pour contourner les inconvénients liés à la proximité de l'eau, les architectes ont prévu d'employer des matériaux résistants, comme ceux utilisés pour les barrages : un béton souple, sans armature métallique, et qui ne sera pas gêné par les mouvements de l'eau. (BROU, 2018)

## 2.9. Projets phares

Tableau 1 : projet phare du projet Casablanca marina

Projet	Description	Image
Hôtel 5 étoiles de luxe	En R+3 il comprend 150 clé dont 136 chambres, 12 suites juniors et 2 suites seniors. Ainsi qu'un centre d'affaires et de conférences, spa:/fitness, piscine et des restaurants ; il a été livré fin 2012	 <p>Figure 7 : hôtel 5 Etoiles de luxe source : (DIPALMA, Slideshare, 2013)</p>
Tour Hôtel 5étoiles orientées affaire	En R+28 (100m) sur une surface de 37500m <sup>2</sup> , il comprend 350 clé, un centre d'affaire et de conférence, spa/fitness, piscine (terrasse au 6eme étage) et des restaurants	 <p>Figure 8 : tour hôtel source : (DIPALMA, Slideshare, 2013)</p>
Centre commercial	comprend 58000m <sup>2</sup> surface de commerce (hypermarché, salle de cinéma VIP et des espaces de restaurations), 18000m <sup>2</sup> surface bureaux et 1600 places de parking au sous-sol.	 <p>Figure 9 : centre commercial source : (DIPALMA, Slideshare, 2013)</p>
Ilot A2	Trois tour de logement d'un gabarit entre R+9 à R+15 totalisant 162 unités haute gamme et deux tours de bureau de 22000m <sup>2</sup> avec 2 niveaux de parking au sous-sol de 850 places mutualisé avec l'ilot A3	 <p>Figure 10 : tour ilot A2 source : (DIPALMA, Slideshare, 2013)</p>
Ilot A3	Comprend 3 immeubles de bureaux de R+6 à R+9	 <p>Figure 11 : immeuble ilot A3 source : (DIPALMA, Slideshare, 2013)</p>

Ilot A4	11000m <sup>2</sup> de résidence avec service intégrés (110 logements haut gamme) en immeuble de R+9 a R+15 et 17000m <sup>2</sup> de bureaux en R+12 avec 2niveaux de parking au sous-sol de 850 places mutualisé avec l'ilot A5	 <p>Figure 12 : immeuble ilot A4 source : (DIPALMA, Slideshare, 2013)</p>
Ilot A5	deux immeubles de bureaux en R+12 et R+14, livré en 2011	 <p>Figure 13 : immeuble ilot A5 source : (DIPALMA, Slideshare, 2013)</p>
Ilot A6	comprend 78000m <sup>2</sup> de bureaux avec un business center d'une hauteur de 100m (R+28), 27000m <sup>2</sup> de logements haut gamme (115 appartement) en R+14 et 2 niveaux de parking au sous-sol de 1000 places	 <p>Figure 14 : immeuble ilot A6 source : (DIPALMA, Slideshare, 2013)</p>
Palais de congres	d'une Surface 20000m <sup>2</sup> dont un hall d'exposition de 5000m <sup>2</sup> aux standards international en termes de flexibilité, accessibilité, sécurité et économie d'énergie ; salle de commissions, un auditorium, espace de restauration et parking souterrain de 350 places	 <p>Figure 15 : palais de congres source : (DIPALMA, Slideshare, 2013)</p>
Aquarium	Bassins et aquariums de différentes tailles, une forêt tropicale, espace de restauration et des boutiques de souvenir. C'est un équipement structurant qui contribuera au renforcement de l'attractivité de la Métropole casablancaise. Il est classé parmi les plus grands aquarium à l'échelle régionale, et en deuxième rang à l'échelle Européenne après celui de Valence (France).	 <p>Figure 16 : aquarium source : <a href="https://urlz.fr/iiIN">https://urlz.fr/iiIN</a> (<a href="https://cutt.ly/fr">https://cutt.ly/fr</a>)</p>

## 2.10. Impacte

Grace à ce projet l'industrie touristique marocaine a connu une forte croissance ces dernières années avec une progression de l'ordre de 140% ses trois dernières années en termes d'arrivées touristiques. Cette industrie détenant à ce jour seulement 0,5% de part de marché dans le tourisme mondial, a un fort potentiel de développement. (CDG, 2019)

## 3. Projet euro méditerranée à Marseille, France

### 3.1. Vue générale du projet

Créée en 1995 sous l'impulsion de l'Etat et des collectivités locales, Euro méditerranée est une grande opération de requalification du tissu urbano-portuaire, d'aménagement et de développement urbain au cœur de Marseille sous la conduite d'un Etablissement Public d'Aménagement. Le projet est situé en plein centre-ville sur un territoire extrêmement riche de 310 hectares, regroupant à la fois une partie du Port Autonome, d'anciennes zones industrielles plus ou moins à l'abandon et des quartiers d'habitation notamment l'ensemble haussmannien de Marseille. (AIT KACI & KESSIR, 2018)



Figure 17 : vue sur le projet source :<https://cutt.ly/7H9u2u9> (<https://cutt.ly/fr>)

### 3.2. Choix de Marseille

Euro méditerranée a choisi Marseille pour plusieurs raisons :

- Pour des raisons foncières. (Les anciennes friches industrielles ainsi que les espaces délaissés du port)

- L'aspect géographique, Le site du projet est un quartier de centre-ville gardant un lien très fort avec le centre historique. Le site se positionne également comme la porte d'entrée de la ville, regroupant de nombreuses infrastructures de transport.
- Le développement du projet vers le nord de la cité peut permettre un rééquilibrage de l'urbanisme marseillais.
- La notion symbolique du site choisi est fondamentale, le port a toujours été un lieu de vie et de travail de la ville qui aujourd'hui se recycle pour tenter de lui donner une nouvelle image (RABHI, SAIDI, & SACI, 2017)

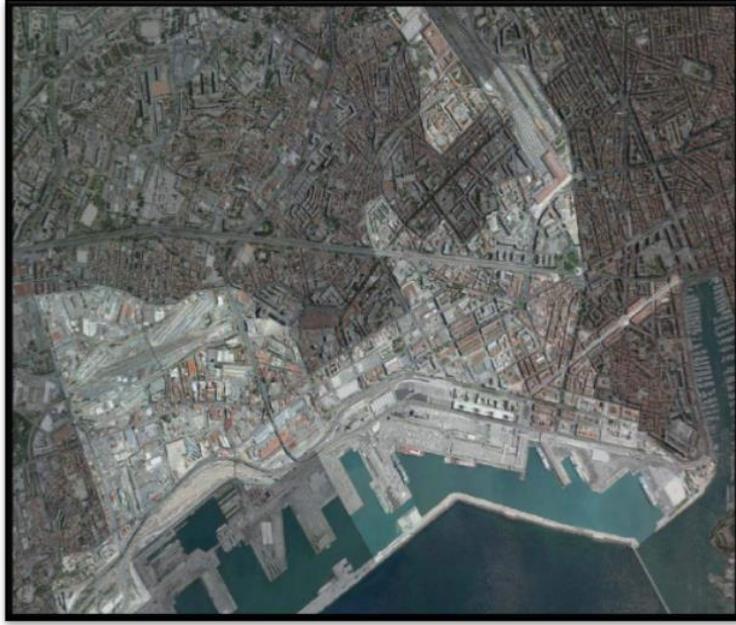


Figure 18 : périmètre d'intervention source : (AIT KACI & KESSIR, 2018)

### 3.3. Le projet

Le tiers de l'opération Euro méditerranée concerne l'interface ville-port, soit environ 110 hectares. Il s'agit du pôle « Cité de la Méditerranée », qui représente la vitrine du projet, tant par l'intérêt patrimonial du site que par son ambition en termes de rayonnement international et culturel. À travers ce secteur, c'est le renouveau de l'image de la ville qui est en jeu, notamment par la composition d'une nouvelle façade maritime (AIT KACI & KESSIR, 2018)



Figure 19 : cité de la méditerranée source : (euromediterranee.fr, s.d.)

### 3.4. Objectifs

L'objectif principal du projet est de porter la ville de Marseille au rang de métropole internationale et cela en passant par des objectifs secondaire à savoir : convertir cette zone en un nouveau centre économique et de redynamiser le centre-ville et le port en créant des connexions entre eux, renforcer les infrastructures de transport, améliorer le paysage urbain et recréer des espaces publics (RABHI, SAIDI, & SACI, 2017)

### 3.5. Accessibilité

Le projet est accessible coté Est par la route A50 et côté Nord par la route A557 qui se prolonge tout au long du front de mer offrant une bonne accessibilité au projet.

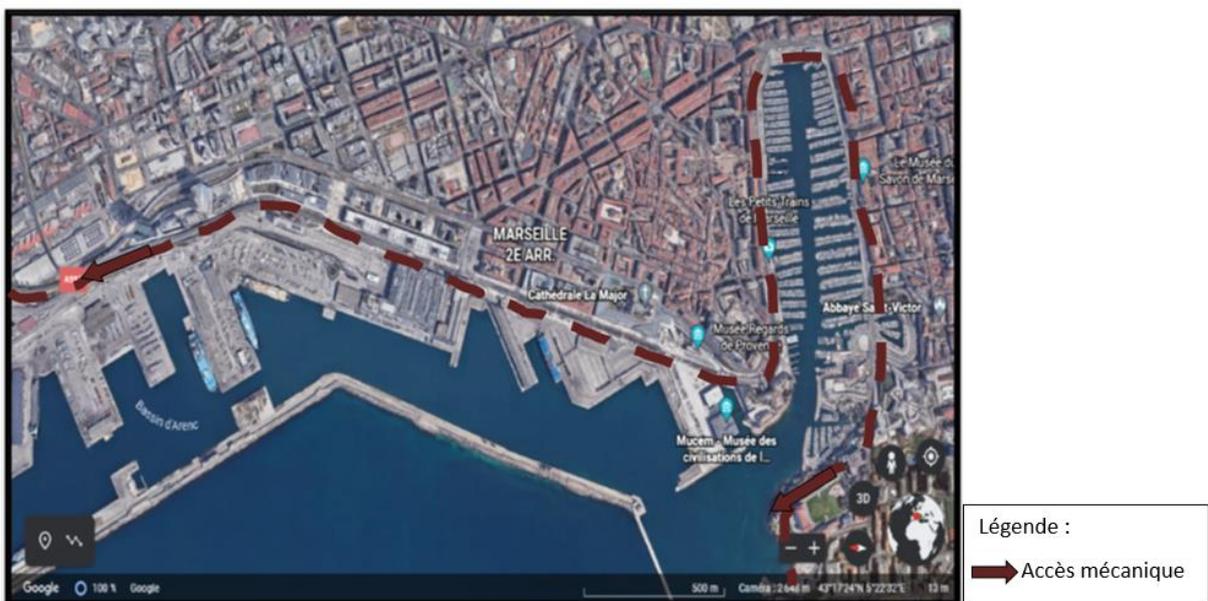


Figure 20: Accessibilité au projet source: Google earth traité par l'auteur

### 3.6. Programme

Sur ce périmètre « cité de la méditerranée » se concentrent donc la plupart des équipements culturels d'Euro méditerranée :

- Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée (MUCEM)
- Le Centre de la Mer (grand équipement scientifique et technologique) accueillant des expositions sur le thème de la mer, sur les métiers et les activités maritimes, des animations et des conférences.
- La Villa Méditerranée
- Le Silo et sa salle de spectacle
- Le Fonds Régional d'Art Contemporain
- Le projet Euromed Center et son multiplexe de cinéma
- La Fondation Regard de Provence
- Le parvis des escales, les terrasses du port... Certains de ces derniers agissent comme des symboles à l'entrée de la ville.

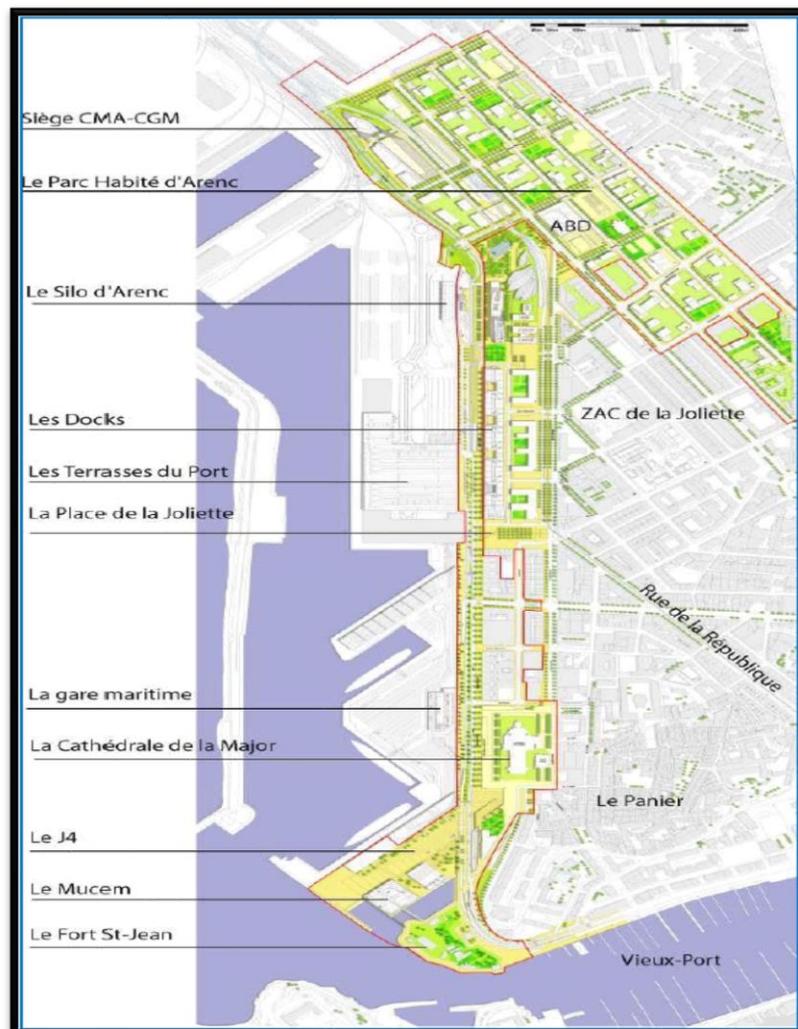


Figure 21 : source du projet source : (AIT KACI & KESSIR, 2018)

### 3.7. Connexion mer/montagne

La réalisation du téléphérique pour relier le vieux port (fort Saint-Nicolas) à la basilique Notre Dame de la Garde (le site le plus visité de Marseille) Le téléphérique couvrira donc une distance d'un kilomètre et un dénivelé de 150 mètres pour atteindre le sommet de la colline de la Garde. À la fois moyen de transport et attraction touristique, ce projet a pour but de faciliter les déplacements des Marseillais et touristes qui souhaitent monter à la colline, et notamment pendant la saison estivale. Entre juillet et août, Notre-Dame de la Garde reçoit 400 000 visiteurs qui déferlent sur le parvis pour se recueillir face à la mer et apprécier la prouesse architecturale. Les téléphériques sont bien moins chers que les tramways et les stations de métros, ils polluent moins et ils circulent dans des conditions météo extrêmes. (JULIA, 2019)



Figure 22: itinéraire du téléphérique source: (JULIA, 2019)



Figure 23: téléphérique notre dame de la garde source: (JULIA, 2019)

### 3.8. Projet Phares

Tableau 2 : projet phare du projet euro méditerranée

Projet	Description	image
Terrasses du port	<p>En requalifiant cette partie du domaine portuaire, inaccessible au public depuis de nombreuses années, les Terrasses du Port offrent aux Marseillais une nouvelle ouverture sur la mer au cœur d'un quartier en plein renouvellement. Les Terrasses du Port s'installent dans un environnement vivant, animé et riche culturellement qui permet d'offrir des services variés aux visiteurs. Les Terrasses du Port offrent à tous, 7j/7, des espaces de restauration, un lieu de promenade et de détente, une terrasse sur la mer de 260 mètres de long, une offre commerciale de qualité et des services uniques répartis sur quatre étages. Ces quatre niveaux ont chacun leurs spécificités. Le niveau Mer accueille le centre de fitness, les équipements de la maison et l'alimentaire. Le niveau Quai est réservé à la halle gourmande et aux enseignes de proximité. Les pôles santé, beauté et mode sont localisés au niveau Pont. Enfin, au niveau Terrasse se trouvent les marques haut-de-gamme, les designers, les créateurs et les restaurants avec terrasses vue sur mer (euromediterranee.fr, s.d.)</p>	 <p>Figure 24 : terrasse du port source : (euromediterranee.fr, s.d.)</p>
Le silo	<p>Cet ancien silo désaffecté faisait partie du patrimoine industriel marseillais. L'espace central a été utilisé pour construire une salle de spectacle de 2 050 places sur le modèle de l'Olympia à Paris. Livrée en septembre 2011, elle accueille toutes formes de représentations musicales et théâtrales, du classique, de la danse, de la variété, de l'humour. L'autre partie du bâtiment a été réhabilitée en bureaux et livrée en 2009. La ville de Marseille et la SOGIMA ont confié la réhabilitation à Éric Castaldi, déjà architecte des Docks voisins et à Roland Carta. (euromediterranee.fr, s.d.)</p>	 <p>Figure 25 : le silo source : (euromediterranee.fr, s.d.)</p>
Le musée des civilisations de l'Europe et de la méditerranée (MUCEM)	<p>Représente la première création par l'État d'un grand musée national hors de Paris. Le bâtiment se caractérise par un volume parallélépipédique, d'emprise carrée de 72 m de côté. Il est enserré par une résille de béton perforée, sur le modèle d'une roche marine.</p> <p>Le MuCEM se compose de deux bâtiments : le Fort Saint-Jean réhabilité qui accueille des expositions temporaires, et le bâtiment neuf sur l'esplanade du J4 qui accueille les expositions permanentes et temporaires. Ces deux bâtiments sont reliés par une passerelle piétonne posée au-dessus de la darse. (euromediterranee.fr, s.d.)</p>	 <p>Figure 26 : le MUCEM et le fort saint jean source : <a href="https://urlz.fr/iiIO">https://urlz.fr/iiIO</a> (<a href="https://cutt.ly/fr">https://cutt.ly/fr</a>)</p>

<p>Le parc habité d'Arenc</p>	<p>Comprend 200 000 m<sup>2</sup> de logements, 21 000 m<sup>2</sup> de commerces, 75 000 m<sup>2</sup> d'équipements, 130 000 m<sup>2</sup> de bureaux. Ce quartier modèle affiche une ambition de reconstruire la « ville sur la ville » en offrant la possibilité de bénéficier de vues sur la rade et le port tout en privilégiant au niveau du sol, une forte végétalisation des rues et des cœurs d'îlots pour modifier l'aspect minéral actuel du quartier, les futures constructions seront divisées par des jardins privatifs qui donneront sur et seront vus depuis la rue. Des arbres seront également plantés le long de toutes les voies du quartier, sur l'ensemble de l'emprise d'Arenc. (euromediterranee.fr, s.d.)</p>	 <p>Figure 27 : parc habité d'Arenc source : (euromediterranee.fr, s.d.)</p>
<p>Le siège social de la compagnie de transport maritime CMA CGM</p>	<p>C'est la plus haute tour de la ville, culminant à 147m.concu par l'architecte Zaha Hadid Architecte déconstructiviste, son style se caractérise par une prédilection pour les entrelacs de lignes tendues et de courbes, les angles aigus, les plans superposés, qui donnent à ses créations complexité et légèreté. (euromediterranee.fr, s.d.)</p>	 <p>Figure 28 : tour CMA-CGM source : (euromediterranee.fr, s.d.)</p>
<p>Tour la marseillaise</p>	<p>Du haut de ses 135 mètres, elle est aujourd'hui en France la seule tour de bureaux disponible à la location face à la mer. Légère et transparente, Jean Nouvel l'a imaginée pour se fondre dans le paysage et pour donner un nouveau style à la ville. Aussi emblématique par ses lignes épurées que par sa haute technicité, La Marseillaise est une prouesse pour les équipes qui l'ont pensée, conçue et réalisée. La Marseillaise sera l'une des tours les plus performantes de France puisqu'elle vise les Certifications HQE Niveau Excellent et Leed Gold et abritera par ailleurs une boucle de géothermie marine qui alimentera le bâtiment et ceux qui lui seront raccordés en chauffage et climatisation. (euromediterranee.fr, s.d.)</p>	 <p>Figure 29 : tour la marseillaise source : (euromediterranee.fr, s.d.)</p>

### 3.9. Impacte

Cette façade sur la mer a vraiment été pensée comme une « vitrine » sur le renouveau marseillais car elle représente l'image que veut donner Marseille aux pays méditerranéens et même au monde entier. Elle mêle à la fois, la réhabilitation de l'espace portuaire, la réutilisation de certains de ces équipements, et la modernisation non négligeable du paysage architectural marseillais. Cette vitrine affirme le caractère maritime de Marseille. L'ouverture vers la mer donne l'image d'une ville tournée vers le large, prête à devenir un pôle important du bassin méditerranéen. La réhabilitation du port et de plusieurs de ses symboles tel les docks, le silo ... montrent leurs nouveaux atouts et tout en gardant le caractère portuaire du site et de rappeler l'importance de la mer à Marseille et son influence sur le bassin méditerranée (RABHI, SAIDI, & SACI, 2017)

## 4. Projet Porto Antico a Gènes Italie

### 4.1. Vue générale du projet

Le projet se situe à Gènes en Italie sur une superficie de 55 hectares, il a été conçu par l'architecte Renzo Piano depuis 1987 c'est à la fois le déclencheur et le révélateur de la stratégie urbaine de Gènes. Un projet à la fois modeste par ses dimensions et ambitieux par les retombées attendues à multiples niveaux, il correspond à l'amorce d'une stratégie de reconversion économique et urbaine. (DUGENY, 2007, p. 85).



Figure 30 :vue sur le projet source : <https://cutt.lv/XH9s88s> (<https://cutt.lv/fr>)

### 4.2. Déclencheur

Dans un contexte fortement frappé par la crise industrielle et un site urbain très contraint par la géographie. Plusieurs évènements ont rythmé le processus de son réaménagement : Le déplacement de l'activité portuaire à l'Ouest de la ville au début des années 1980 libère une zone centrale, au cœur du centre historique, et un accès à la mer qui,

auparavant, n'était ouvert qu'aux travailleurs du port, la coupe du monde de football de 1990 et les Columbiades de 1992. (DUGENY, 2007)



Figure 31 : le port historique de gènes avant la destruction des silos à grains source : (DUGENY, 2007)

### 4.3. Objectifs

En transformant cette zone pour le tourisme et les loisirs, l'objectif est à la fois de redonner un nouveau souffle à la vieille ville (en ouvrant de nouveaux espaces dans un tissu urbain très dense) et de revaloriser l'image de la ville. (BARTHEL, 2006)

### 4.4. Accessibilité

Le projet est accessible à l'Est et l'Ouest par la route SS1 qui se prolonge le long du front de mer, la circulation à l'intérieur du projet est assurée par une promenade piétonne.



Figure 32 : accessibilité au port de gènes source : Google earth traité par l'auteur

## 4.5. Programme

L'architecte Renzo Piano a conçu le projet qui vise la reconversion d'une partie importante du vieux port commercial en un espace urbain multifonctionnel, accueillant tourisme, culture et loisir.

- Les pavillons d'exposition sont aménagés dans les anciens entrepôts (transformés plus tard en centre de congrès).
- Un aquarium est également créé, avec une structure de recherche bio-marine, l'ensemble constitue un nouveau pôle d'attraction pour la ville.
- Un cinéma multiplexe,
- La Cité des enfants,
- Un musée
- Un Music store,
- Un port de plaisance,
- Une place des fêtes qui se transforme en patinoire l'hiver
- Une piscine qui devient un théâtre le soir.
- 700 places de parking



Figure33 : projet porto Antico source : <https://urlz.fr/iIT> (<https://cutt.ly/fr>)

#### 4.6. Connexion mer/montagne

Construit entre 1995 et 1997, le funiculaire Zecca-Righi relie la ville haute (les hauteurs du Mont Righi) à la ville basse (quartier de Zecca), d'où son nom. Doté de 7 stations il parcourt 1428 mètres en une douzaine de minutes, escaladant un dénivelé de 279 mètres avec une pente moyenne de 19%. Le circuit proposé part de la station inférieure du Funiculaire Zecca - Righi, côtoie un Palais avant de faire un tour sur le port puis de regagner le centre historique avec notamment le quartier de San Luca avant de rejoindre la station supérieure. Une terrasse panoramique se trouve sur le toit de la station supérieure offrant un point de vue superbe sur la côte, le port et une partie du centre de Gênes.

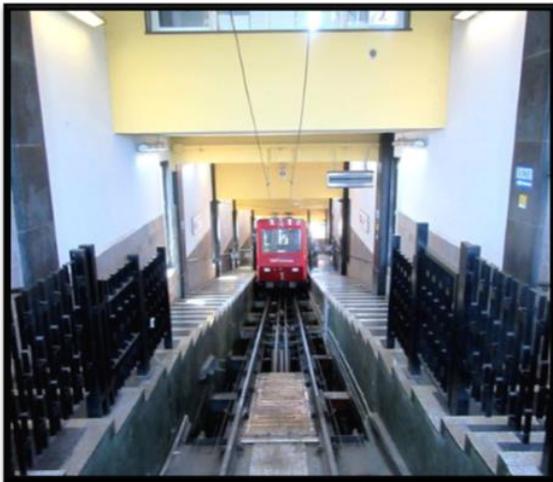


Figure 34 : itinéraire du funiculaire source : (caco, 2018)



Figure 35 : funiculaire Zecca Righi source : (caco, 2018)



Figure 36 : vue sur la ville de gènes depuis la terrasse du funiculaire source : (caco, 2018)



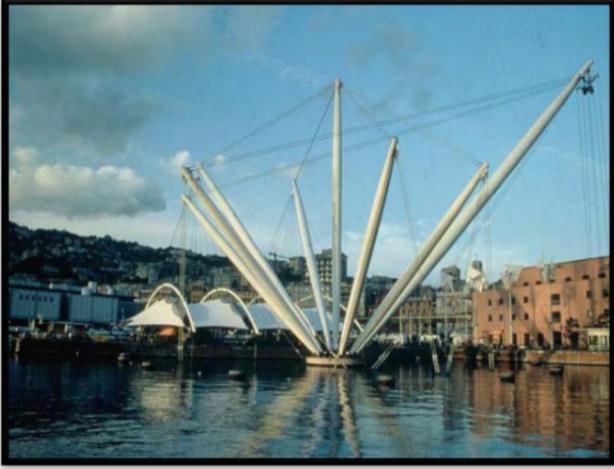
Figure 37 : vue sur le port de gènes depuis la terrasse du funiculaire source : (caco, 2018)



**Figure 38 : vue sur l'arrière-pays depuis la terrasse du funiculaire source : (caco, 2018)**

## 4.7. Projets phares

Tableau 3: projets phares du projet Porto Antico

Projet	description	image
Aquarium	L'aménagement intérieur est l'œuvre de l'architecte Peter Chermayeff qui conçoit un espace muséal de 10 000 m <sup>2</sup> sur deux niveaux donnant l'impression au visiteur d'être sous l'eau.	 <p>Figure 39 : aquarium de gènes source : (caco, 2018)</p>
Biosphère	Bâtiment en forme de bulle conçu par Renzo Piano sur l'eau, avec plantes tropicales et animaux.	 <p>Figure 40 : biosphère de gènes source : <a href="https://urlz.fr/iiIV">https://urlz.fr/iiIV</a> (<a href="https://cutt.ly/fr">https://cutt.ly/fr</a>)</p>
Les entrepôts de coton réhabilité (centre de congrès) :	Des pavillons d'exposition ont été aménagés dans les anciens entrepôts puis transformés plus tard en centre de congrès	 <p>Figure 41 : entrepôts de coton réhabilité en centre de congrès source : (AIVP, 2000)</p>
Le bigo	Était une grue métallique placée autrefois sur le pont des bateaux, qui servait à soulever les marchandises. En 1992, Renzo Piano en reprenant le concept en a fait le symbole du Porto Antico. Un ascenseur panoramique (cabine rotative transparente) qui emmène en musique, tout en haut de cette grosse araignée renversée à 40 m de hauteur ; de là, on a une des plus belles vues de Gènes et de la mer. A proximité d'une salle de spectacle en été qui se transforme en patinoire en hiver	 <p>Figure 42 : le bigo et la salle de spectacle source : (AIVP, 2000)</p>

<p>Le "Neptune"</p>	<p>Réplique d'un vieux galion du XVI<sup>e</sup> siècle, le Neptune fut construit en 1986 pour les besoins du film "Pirates" de Roman Polanski. Long de 63 mètres et avec sa proue imposante, il est visitable et fait partie des nombreuses attractions du Porto Antico. (caco, 2018)</p>	 <p>Figure 43 : le Neptune source : (caco, 2018)</p>
<p>Projet ponte Parodi</p>	<p>Une place en trois dimensions située sur le front de mer combine une variété de programmes, notamment un terminal de croisière, un programme de bien-être, culturel et de loisirs, qui animent le vieux port. Avec ses contours surbaissés et ondulés, la place offre un parc avec des terrains de sport, des plages et d'autres fonctions publiques tout en mettant l'accent sur la vue sur Gênes et son cadre alpin</p>	 <p>Figure 44 : projet ponte parodie source : <a href="https://urlz.fr/iiIW">https://urlz.fr/iiIW</a> (<a href="https://cutt.ly/fr">https://cutt.ly/fr</a>)</p>
<p>Promenade le long du front de mer</p>	<p>Promenade qui se prolonge le long du vieux port avec un rythme de palmier de part et d'autre.</p>	 <p>Figure 45 : promenade du vieux port source : (AIVP, 2000)</p>

#### **4.8. Impactes**

Le succès de l'opération Porto Antico s'inscrit dans un mouvement plus général, rythmé par de nouvelles occasions de découverte du capital patrimonial et culturel de la ville accélérant la mise en valeur du centre ancien. Dans une stratégie globale, le Porto Antico bien qu'il soit modeste, tourné vers les thèmes de loisirs et de culture, il est considéré comme le premier fil tiré dans un processus en accélération : alors que la ville souffrait d'une inertie liée à la difficulté d'agir dans un site très contraint, des accords et des actions ont pu s'enchaîner progressivement à partir de ce premier pas. En 2004, la ville était capitale européenne de la culture (avec Lille) cette désignation été l'occasion de valoriser le vieux port en inaugurant le Musée de la mer, et attirer l'attention sur la zone de l'ancienne darse, la ville a marqué ainsi l'arrivée de milliers de visiteurs ce qui a contribué au développement économique de Gènes (DUGENY, 2007)

#### **5.Synthèse**

L'analyse des exemples nous a permis de déterminer le contexte d'apparition de c'est projet, leurs objectifs, le programme élaboré, les stratégies de mise en relation des composantes mer et montagnes ainsi que leurs impacts.

Nous constatons que les trois projets sont née d'un clivage entre la ville et le port ce qui à mener à une concordance par rapport aux objectifs de façons que les trois exemples visent à revaloriser l'image de la ville avec l'ouverture à l'international par la reconvention des zones portuaires pour le tourisme et le loisir par la création de nouveaux espaces publics afin de renouer les relation ville-port tout en créant une dynamique économique. De ce fait, nous remarquons une certaine similitude par rapport au programme, à savoir les équipements projetés tels que les musés, les parcs, les logements, les commerces, les bureaux, palais de congrès, cinéma, aquarium, port de plaisances, théâtre et salle de spectacle. La volonté de créer une connexion mer et montagne assurer dans le deuxième exemple par un téléphérique et un funiculaire dans les troisièmes exemples, la réhabilitation des bâtiments anciens (le silo en salle de spectacle (Marseille) et les entrepôts de cotons en centre de congre (Gènes)) ainsi que la favorisation de promenade piétonne le long du front de mer.

Cependant, malgré les similitudes l'approche adopter ne peut être toujours la même, ils existent des diversités de moyen de réagir face à la désuétude des ports, car le type d'intervention dépend de la spécificité de chaque ville. Le projet Casablanca marina s'inscrit dans une dimension environnementale et citoyenne son concept d'aménagement se base sur une vocation verte complémentaire au bleu ou les deux tiers de l'assiette foncière du projet

sont consacrés aux espaces verts et aux promenades piétonnes avec la construction en hauteur et le moins possible en surface tout en favorisant la cadre de vie haut standing. Toutefois, le projet euro méditerranée mêle à la fois, la réhabilitation de l'espace portuaire, la réutilisation de certains de ces équipements en gardant un lien très fort avec le centre historique et la modernisation du paysage architectural. Tandis que, le porto Antico a gènes vise la reconversion importante du vieux port commercial en un espace urbain multifonctionnel par la destruction des anciens silos pour accueillir les nouvelles fonctions à savoir : tourisme, culture et loisir.

En conclusion, plusieurs actions ont contribué à la réussite de c'est projets que ce soit les éléments commun ou spécifiques de chaque exemple d'où on peut tirer les interventions qui peuvent servir notre cas à savoir :

- Intégrations de nouveaux équipements tels que : les musés, les parcs, les logements, les commerces, les bureaux, palais de congrès, cinéma, aquarium, port de plaisances, théâtre et salle de spectacle
- Connexion mer montagne par téléphérique ou funiculaire assurant une relation à la fois spatial, visuelle et fonctionnel
- Réhabilitations des bâtiments anciens
- Promenade piétonne le long du front de mer
- La favorisation des espaces verts
- Création d'un équilibre entre le moderne et l'ancien

## **Conclusion**

Ce chapitre nous a permis de cerner les concepts-clés liés à notre problématique, et couvrir un ensemble de connaissances au sujet des relations ville mer montagne qui représente une problématique mondiale abordée dans plusieurs pays à travers le monde. Nous avons pu apprendre et en tirer de nouveaux concepts urbains et d'actualiser nos connaissances en ce domaine, des concepts utiles et pratiques qui viennent enrichir le cadre théorique de notre recherche dont nous citons par exemple : « le water front revitalisation », « la revitalisation urbaine », « le réhabilitation », « la revalorisation ».

De plus, l'analyse des trois exemples livresques effectuée nous a permis de cerner les différentes actions qui peuvent mener à bien un projet de reconquête de front de mer mais aussi comprendre la diversité des moyens d'agir face à ce phénomène de rupture entre ville mer montagne et qu'il est illusoire de penser à un modèle d'approche global, car l'intervention dépend des spécificités et contexte de chaque ville portuaire.

## **Chapitre 2 : Bejaia, la ville, la mer et la montagne.**

## Chapitre 2 : Bejaia, la ville, la mer et la montagne.

### Introduction

Ce chapitre sera consacré pour l'analyse de notre cas d'étude. Cette analyse qui représente une étape essentielle dans le processus de la conception urbaine et Architecturale, nous permettra de définir clairement les orientations premières du projet. Ceci sera effectuer par l'étude du contexte (situation et histoire du site), l'analyse morphologique pour définir les caractéristiques de notre zone d'intervention ; de par sa trame viaire et le bâti pour arriver à définir les points fort et les points faibles de notre site pour déterminer les stratégies à entreprendre. Ainsi qu'une étude de walkability afin de déterminer la possibilité de marche à pied entre le port et la montagne qui nous permettra de définir le degré de liaison entre les deux.

Une analyse par enquête sera également élaborée afin de comprendre la relation entre la population et la composante mer et montagne et de cerner leurs besoins et aspirations vis-à-vis de la relation ville/Mer/Montagne pour pouvoir arriver à un programme qui va garantir leurs satisfactions.

### 1. lecture de la ville de Bejaia

#### 1.1. Présentation de la ville de Bejaia

C'est une ville méditerranéenne, située en Nord-est de la cote Algérienne, à 230Km de la capitale Alger, La ville de Bejaia se situe dans la wilaya du même nom, Elle s'étend sur une superficie de 3261,26 Km<sup>2</sup>. Elle est délimitée au nord et à l'est par la mer méditerranée, à l'ouest par la commune de Toudja, au sud la commune d'Oued Ghir et au sud est la commune de Tala Hamza et Boukhlifa.

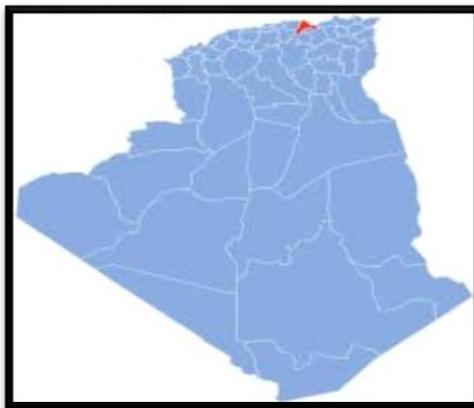


Figure 46 : situation géographique de Bejaia par rapport à l'Algérie source : <https://urlz.fr/iiIZ> (<https://cutt.ly/fr>)



Figure 47 : situation de la ville de Bejaia par rapport à la wilaya source : <https://urlz.fr/iiJ2> (<https://cutt.ly/fr>)

## 1.2. Evolution historique de la ville

Bejaia s'est développée durant l'histoire en trois grandes périodes : précolonial, colonial et postcolonial.

La période précoloniale commence par les phéniciens qui étaient de grands navigateurs et commerçants ; ainsi pour des raisons de sécurité des points d'arrêt la nuit était nécessaire afin de reprendre la mer le lendemain ce qui les incitait à organiser des petits ports le long de la côte algérienne et spécialement à Bejaia pour l'existence de cap protecteur (cap Carbon et cap bouak) (voir fig.48). Puis en période romaine la ville fut condensée dans un mur d'enceinte de trois kilomètres percé par quatre portes (la porte fouka, la porte sarrasine, la porte gouraya et la porte de la casbah). Et la construction de quelques édifices importants (temples, amphithéâtre...) (voir fig.49), en période des Hammadides il a eu l'élargissement de l'enceinte de la ville avec l'implantation de nouvelles portes urbaines : (Mergoune, Amsioun et Rouah). Les Hammadides construisent l'école de Sidi Touati, la Casbah hors de l'enceinte et trois palais (voir fig.50), mais en période espagnole l'enceinte de la ville fut rétrécie avec l'occupation et la transformation des principaux édifices : (La casbah, Fort Abdelkader, Fort Moussa, Fort Gouraya) et la reconversion des mosquées en églises (voir fig.51). En dernière période

turque qui vient occuper l'enceinte espagnole avec la mise en place d'une structure d'échange et de rencontre (places, marchés) (voir fig.52).

En période colonial, la ville est caractérisée par la structuration de l'espace urbain par des places publiques qui sont (la place de l'arsenal, place Lumumba et la place de la marine) ces places sont nées grâce à l'organisation des étoiles (travaux d'Hausmann), ainsi que la densification du noyau historique et extension vers les plaines (voir fig.53).

En période postcolonial (état actuelle), la ville est conçue sous forme de plusieurs zones avec l'extension sur les plaines en évitant les montagnes (voir fig.54).

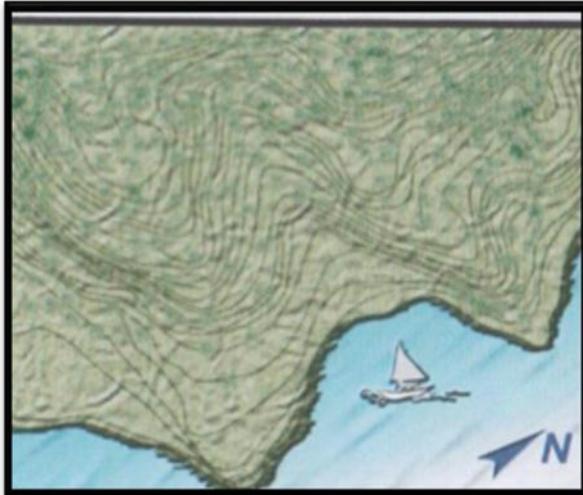


Figure 48: Bejaia en période phénicienne source : (M.REZKALLAH, 2013)

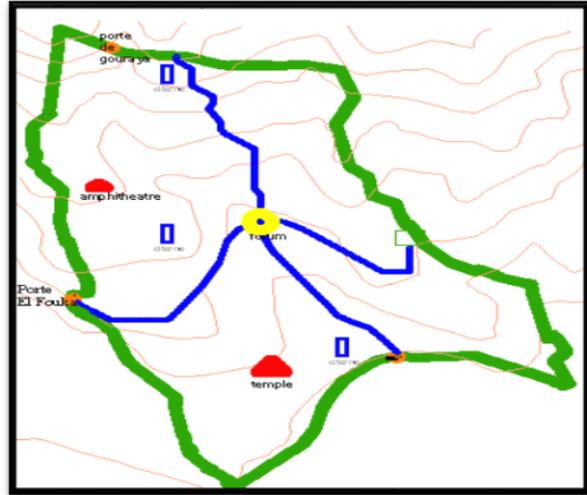


Figure 49: Bejaia en période romaine source : (M.REZKALLAH, 2013)

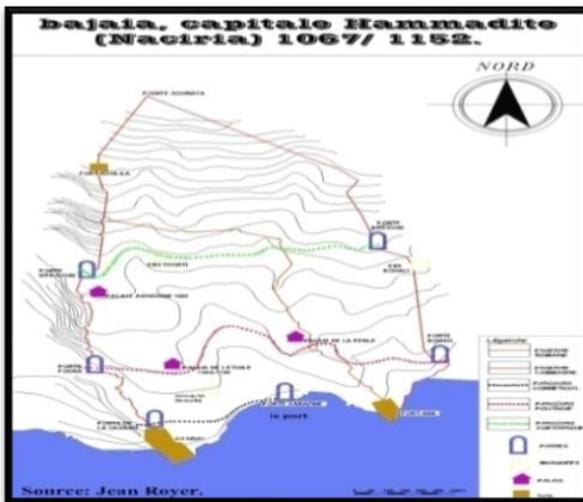


Figure 50 : Bejaia en période Hammadide source : (M.REZKALLAH, 2013)

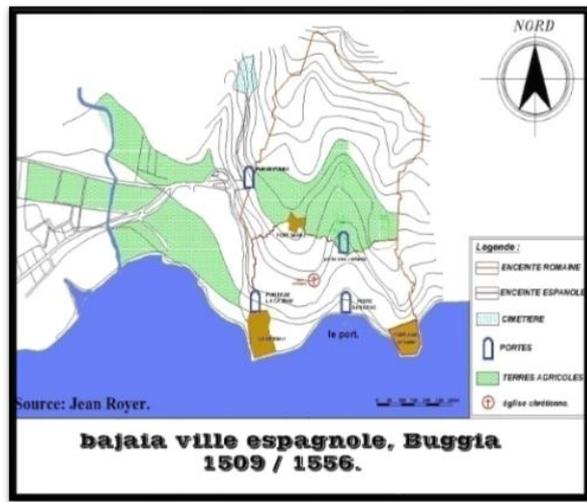


Figure 51: Bejaia en période espagnole source : (M.REZKALLAH, 2013)

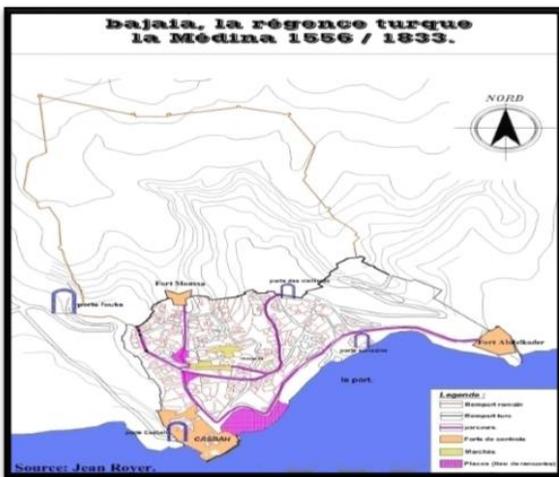


Figure 52: Bejaia en période turque source : (M.REZKALLAH, 2013)



Figure 53: Bejaia en période colonial source : (M.REZKALLAH, 2013)

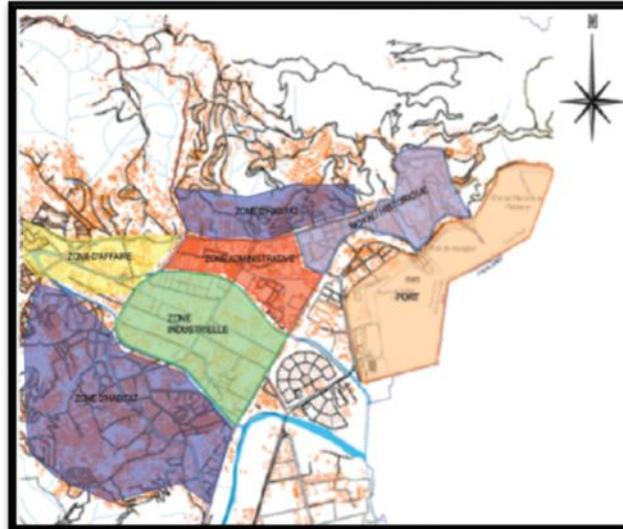


Figure 54: Bejaia en période postcolonial source : carte du PDAU intercommunal traité par l'auteur

### 1.3. Accessibilité

Bejaia dispose des infrastructures de desserte et de communication nécessaires au bon fonctionnement d'une ville. Elle est accessible par liaison routière (RN24, RN12 et RN09), liaison aérienne (aéroport), liaison ferroviaire (la gare ferroviaire) et liaison maritime (la gare maritime)

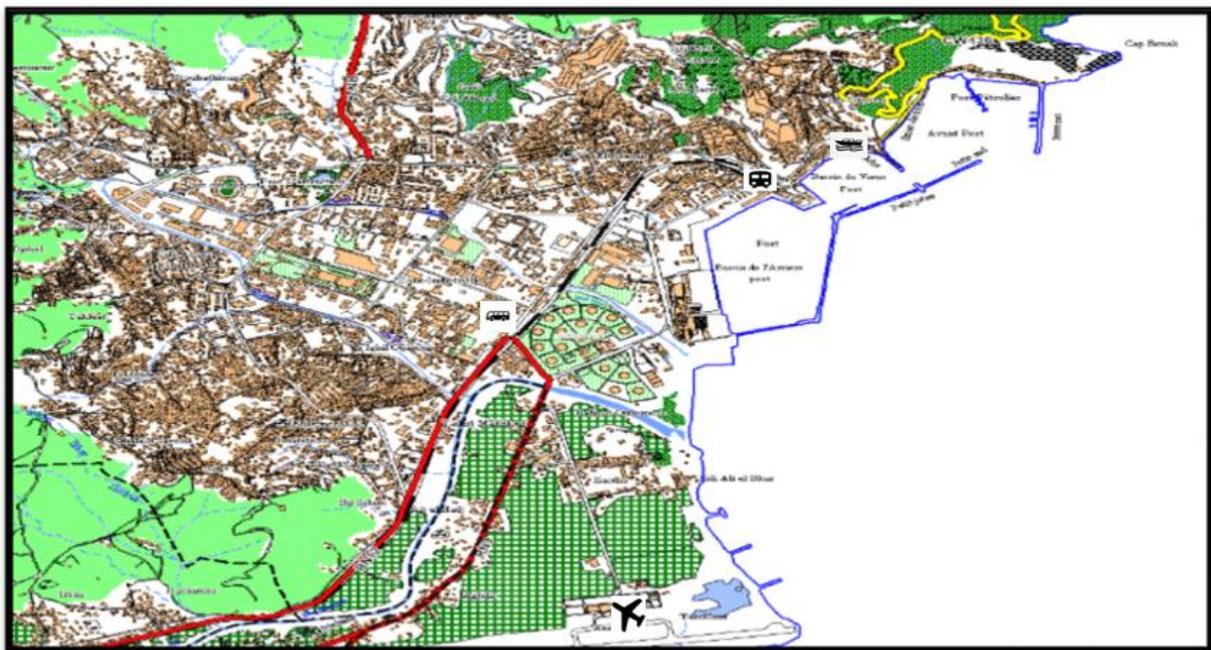


Figure 55: accessibilité à la ville de Bejaia source : carte PDAU intercommunal traité par l'auteur

## 1.4. Climat

Le tourisme est une activité vulnérable conditionnée par le climat, selon Jean-Pierre Besancenot : « parmi les multiples éléments de la combinaison géographique susceptibles d'expliquer les localisations touristiques, ainsi que les rythmes internationaux de fréquentation, il ne fait guère de doute que le climat constitue l'un des plus décisifs » (BESANCENOT, OUCHEN, & RABHI, 2017, p. 50)

La ville bénéficie du climat méditerranéen, caractérisé par un hiver doux/humides et un été chaud/sec, avec une température moyenne annuelle de 15°. La pluviométrie annuelle varie entre 600 et 1100 mm La zone montagneuse connaît des gelées fréquentes durant l'hiver.

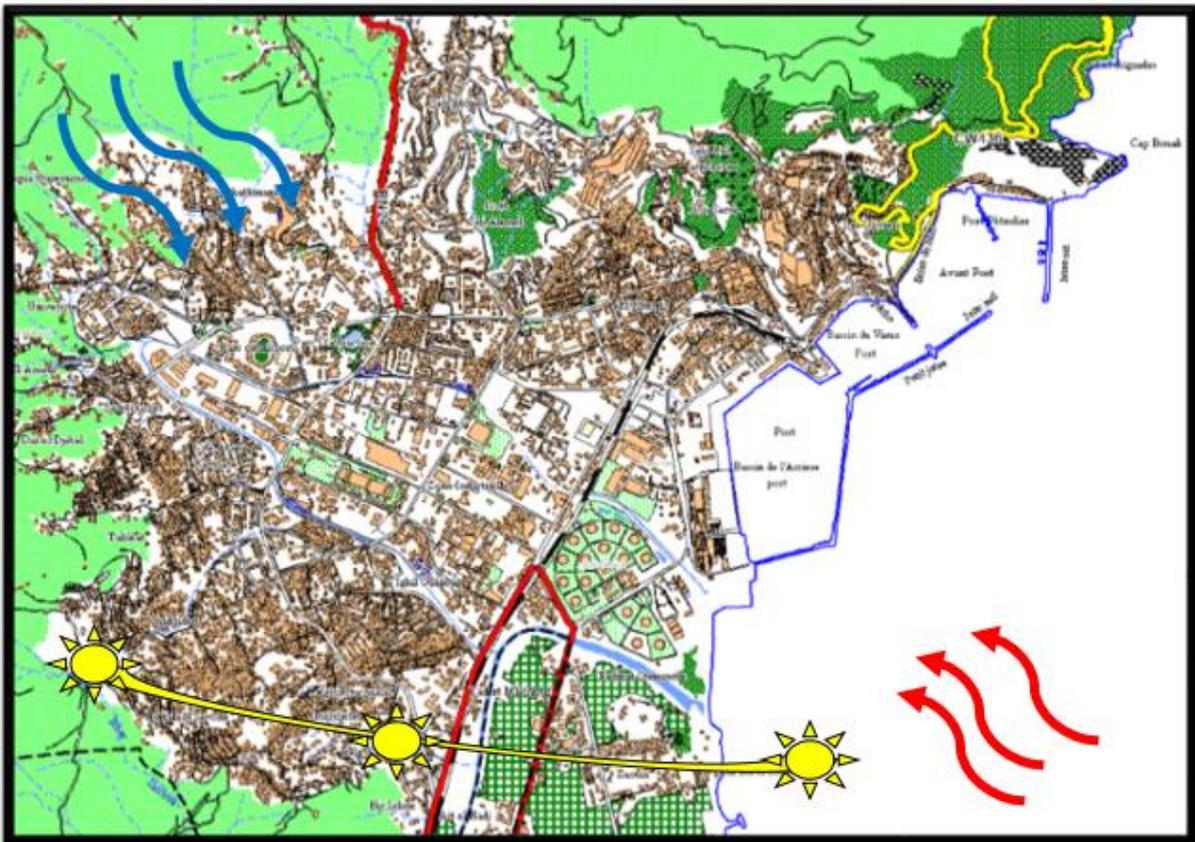


Figure 56 : vents dominant et ensoleillement source : PDAU intercommunal traité par l'auteur

## 1.5. Morphologie

Située dans le tell oriental, Bejaia est comme une synthèse de plusieurs reliefs (mer, montagne 60%, plaine côtière 30%, vallée et piémont 10% et rivières). Le sommet des montagnes arrive jusqu'à 600m d'altitude.

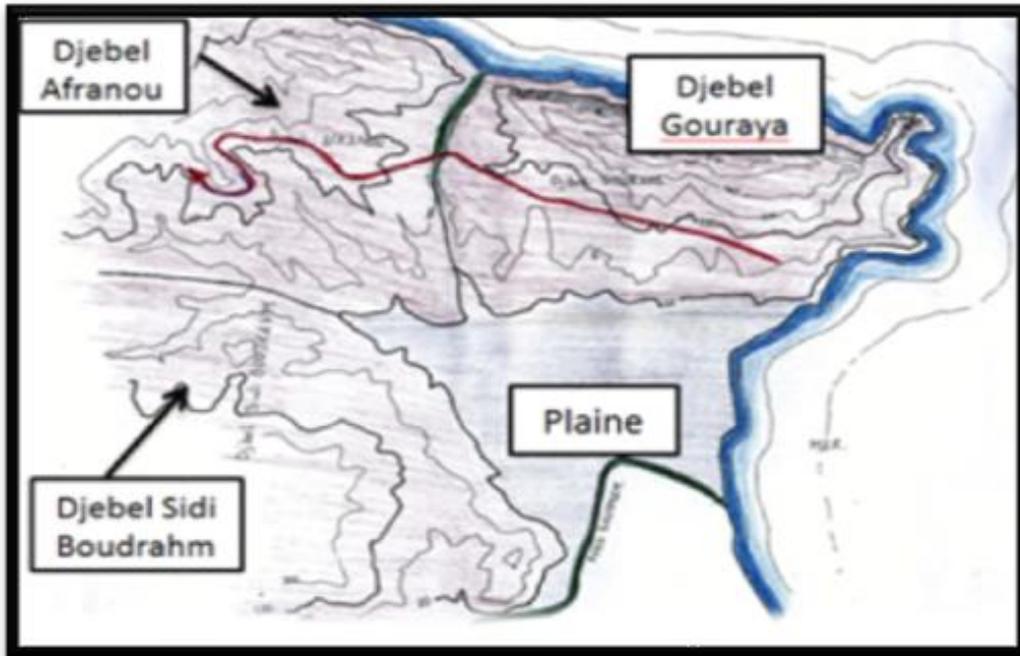


Figure 57 : morphologie de la ville source : (RABHI, SAIDI, & SACI, 2017)

### 1.6. Potentialité touristiques

Selon le PDAU intercommunal 2015, Bejaia dispose des ressources naturelles et historiques multiples qui représentent des potentialités touristiques pour la ville ce qui la rend l'une des destinations favorisées aux touristes.

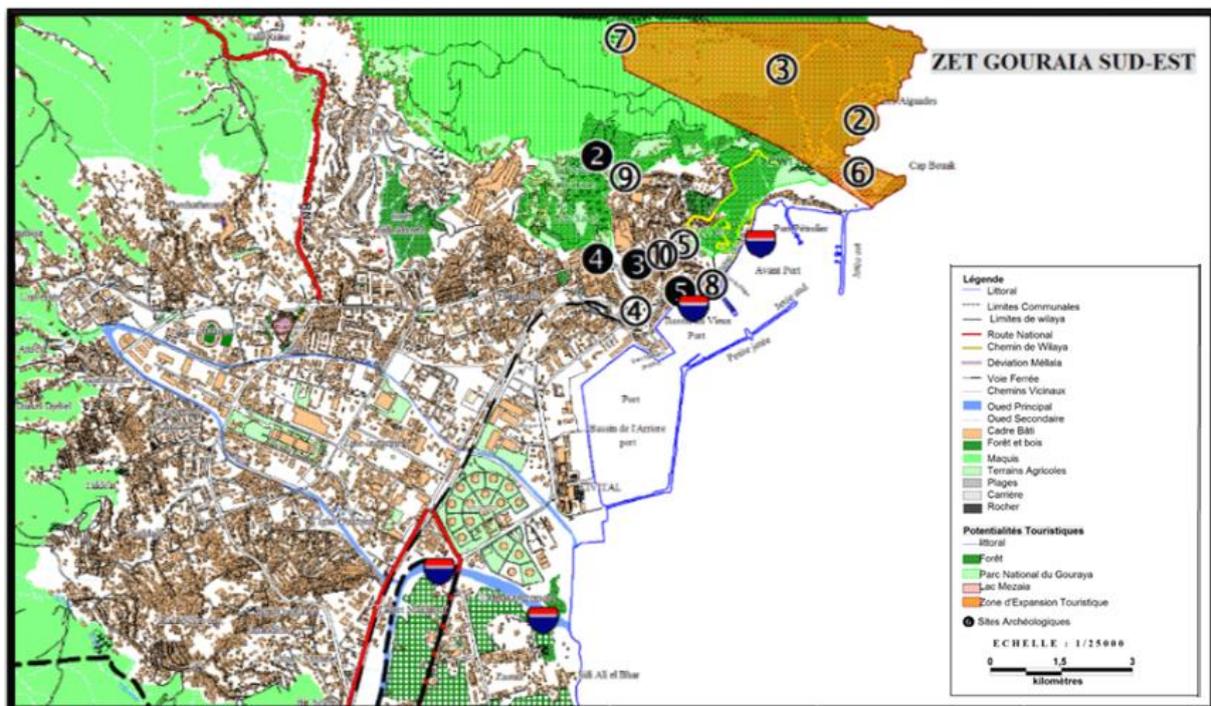
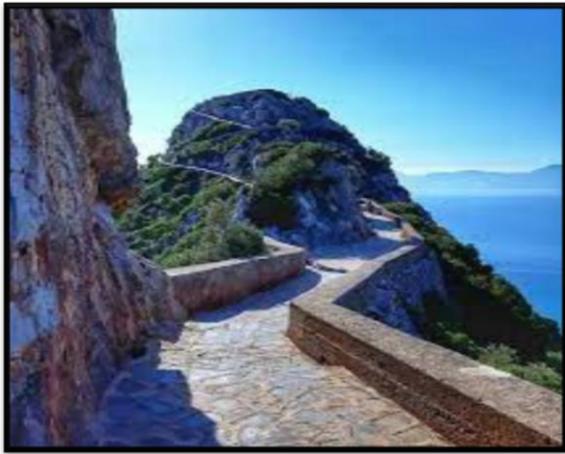


Figure 58 : potentialité touristique de la ville de Bejaia source : PDAU intercommunal

**Tableau 4 : potentialité touristique de la ville de Bejaia**

Potentialités	Descriptions	image
Le lac	L'origine du lac "Mézaia", remonterait aux années 50 lorsqu'il était un gisement d'argile pour l'unité des produits rouges : « Ex Briqueterie Brandi ». A force de creuser, une nappe d'eau souterraine inonda la fosse. Une digue a été construite sur la rive pour retenir les eaux. L'introduction en 1983 et 1986 de canard colvert, une lâché d'anguilles, le développement d'une ceinture végétale constituée essentiellement de roseaux et de typha, et la visite des migrateurs ont contribué à la création d'un véritable écosystème lacustre d'une grande importance (assiremmedia, s.d.)	 <p>Figure 59 : lac Mézaia source : prise par l'auteur</p>
Brise de mer	promenade Léonardo Fibonacci de Pise connue sous le nom de « la brise de mer », un espace balnéaire en plein air animée durant la période estivale, il est destiné à la promenade, la déambulation et aux loisirs des habitants et des visiteurs de la ville. (AISSAT, HAREB, & SADOUDI, 2017)	 <p>Figure 60: brise de mer source: <a href="https://urlz.fr/iiJ5">https://urlz.fr/iiJ5</a> (<a href="https://cutt.ly/fr">https://cutt.ly/fr</a>)</p>
Les oueds	La ville est traversée par plusieurs oueds (rivières) du fait d'une forte pluviométrie, à savoir : oued Soummam, oued Sghir et oued Srir	 <p>Figure 61: oued Soummam source: <a href="https://urlz.fr/iiJ7">https://urlz.fr/iiJ7</a> (<a href="https://cutt.ly/fr">https://cutt.ly/fr</a>)</p>
Les Aiguades	Située à l'Ouest de la ville, elle est encadrée par le cap Noir et le cap Bouak, la baie des Aiguades est une baie historique où les premiers navigateurs Phéniciens, Grecs et Puniques Accostaient.	 <p>Figure 62: plage aiguades Bejaia source: <a href="https://urlz.fr/iiJ8">https://urlz.fr/iiJ8</a> (<a href="https://cutt.ly/fr">https://cutt.ly/fr</a>)</p>
Le port	De par sa position stratégique, les qualités nautiques remarquables et les infrastructures performantes dont il dispose, le port de Bejaia reste un moteur de développement économique pour la région et le pays. Principale plaque tournante du commerce du bassin méditerranéen, il constitue l'accès privilégié aux différentes industries, parce qu'il offre à ses clients des terminaux propices et compétitifs ainsi	 <p>Figure 63: port de Bejaia source: (portdebejaia.dz, s.d.)</p>

	que des équipements modernes et performants, tous dédiés pour l'accueil et le traitement de tous types de marchandises (portdebejaia.dz, s.d.)	
La montagne	Parmi les grandes richesses naturelles de la ville de Bejaia : la montagne, elle est le symbole même d'une nature riche et préservée et la diversité de ses ressources naturelles.	 <p><b>Figure 64: le mont gouraya</b> source: <a href="https://urlz.fr/iiJ9">https://urlz.fr/iiJ9</a> (<a href="https://cutt.ly/fr">https://cutt.ly/fr</a>)</p>
La forêt	foret des oliviers situé en hauteur de la ville doté d'un parc pour les enfants et des espaces de détente.	 <p><b>Figure 65: parc des oliviers</b> source: <a href="https://urlz.fr/iiJa">https://urlz.fr/iiJa</a> (<a href="https://cutt.ly/fr">https://cutt.ly/fr</a>)</p>
Le Cap Carbon	Une petite montagne qui émerge de l'eau et ouvre à l'Ouest de la baie de Bejaia, Construit entre 1900 et 1905, le phare de cap Carbon culmine à 242 m	 <p><b>Figure 66: cap bouak</b> source: <a href="https://urlz.fr/iiJc">https://urlz.fr/iiJc</a> (<a href="https://cutt.ly/fr">https://cutt.ly/fr</a>)</p>
Pic des singes	Le pic des singes, avec ses 430 m d'altitude, est le lieu de rencontre par excellence du singe magot. Il surplombe la vallée des singes où autrefois est établi le quartier des andalous. Dessus on y trouve une table d'orientation réalisée par le Touring Club de France en 1940 ; détruite à moitié puis restaurée par le PNG en 1998. Il est aussi le commencement..., le 1er pic de la chaîne montagneuse, appelée communément par les habitants de la localité Djebel SEBAÂ ou «Les sept Montagnes» d'où l'on peut contempler, une vue plongeante sur la plage des salines et le phare. (assiremmedia, s.d.)	 <p><b>Figure 67: pic des singes</b> source: <a href="https://urlz.fr/iiJd">https://urlz.fr/iiJd</a> (<a href="https://cutt.ly/fr">https://cutt.ly/fr</a>)</p>

<p>Le Cap Bouak</p>	<p>Le cap Bouak se situe à l'extrême Ouest du golfe de Bejaia à proximité de la baie Aiguades à laquelle il est relié par une piste taillée dans la roche à 20 m de la mer.</p>	 <p>Figure 68: cap bouak source: <a href="https://urlz.fr/iiJe">https://urlz.fr/iiJe</a> (<a href="https://cutt.ly/fr">https://cutt.ly/fr</a>)</p>
<p>Bâb el Bahr</p>	<p>Classée monument historique, sarmentée d'une admirable voûte en forme d'ogive et situé au milieu du front de mer, construite sous le règne Hammadide par le prince En-Nacer vers 1070 est la porte par ou entrait les navires. Classé patrimoine national : le 17/11/1903 J.O N°07 du 23/01/1968 (assiremmedia, s.d.)</p>	 <p>Figure 69: porte sarrasine source: prise par l'auteur</p>
<p>Le Fort Abdelkader</p>	<p>Construit vers 1520 durant l'occupation espagnole sur des structures médiévales Hammadides, cet ouvrage défensif est situé en bord de mer entre le port et le cap Bouak. Un vieux sanctuaire y est également présent.</p>	 <p>Figure 70: fort Abdelkader source: prise par l'auteur</p>
<p>La casbah</p>	<p>La Casbah de Bejaïa est une citadelle historique et gouvernementale d'époque médiévale de la ville de Bejaïa. Elle fut édifée par les Almohades au milieu du XIIe siècle (vers 1154), puis remaniée par les Espagnols lors de la prise de la ville en 1510. La Casbah est de forme rectangulaire et occupe une surface d'environ deux hectares dont le plus grand côté s'étend sur 160 mètres sur un terrain en dénivelé de 22 mètres. Cette citadelle comporte plusieurs bâtiments d'époque berbère ou espagnole, puis de façon mineure on relève des remaniements ottomans et enfin français. (CNRA, 2017)</p>	 <p>Figure 71: casbah de Bejaia source: <a href="https://urlz.fr/iiJh">https://urlz.fr/iiJh</a> (<a href="https://cutt.ly/fr">https://cutt.ly/fr</a>)</p>

<p>La place Gueydon (place 1<sup>ER</sup> novembre 1954)</p>	<p>Centre névralgique et historique de la ville, terrasse ombragée comme un grand balcon sur la mer. C'est Clément Martel, maire de Bougie de 1892 à 1900, qui proposa de baptiser cette place, de Gueydon en hommage à l'Amiral comte Louis Henri de Gueydon Gouverneur Général de l'Algérie d'avril 1871 à juin 1873, Après l'indépendance elle fut rebaptisée place du 1er Novembre 1954</p>	 <p>Figure 72: place Gueydon source: <a href="https://urlz.fr/iJi">https://urlz.fr/iJi</a> (<a href="https://cutt.ly/fr">https://cutt.ly/fr</a>)</p>
--	---	---

### 1.7. Synthèse

Bejaia dispose d'un port important qui représente l'une des potentialités touristiques de la ville mais aussi d'après la lecture historique, nous constatons que le port est le comptoir créateur de Bejaia, et le point d'échange et d'ouverture vers la méditerranée (il a accueilli plusieurs civilisations), et vue sa situation géographique entourer de montagnes qui représente à leurs tours une potentialité touristique à la ville, le port représente le cas d'étude parfait pour notre thématique.

## 2. analyse du site

### 2.1. Situation

Le port de Bejaia est positionné a 4,23km de l'aéroport, 500m de la gare ferroviaire et 183m de la place guidon (centre-ville).il est délimité au Nord par le cap bouak, à l'Est par la mer méditerranée, au sud par l'entreprise sonatrach et à l'Ouest par le quartier de la plaine, l'ancienne ville (noyaux historique) et la forêt des oliviers.

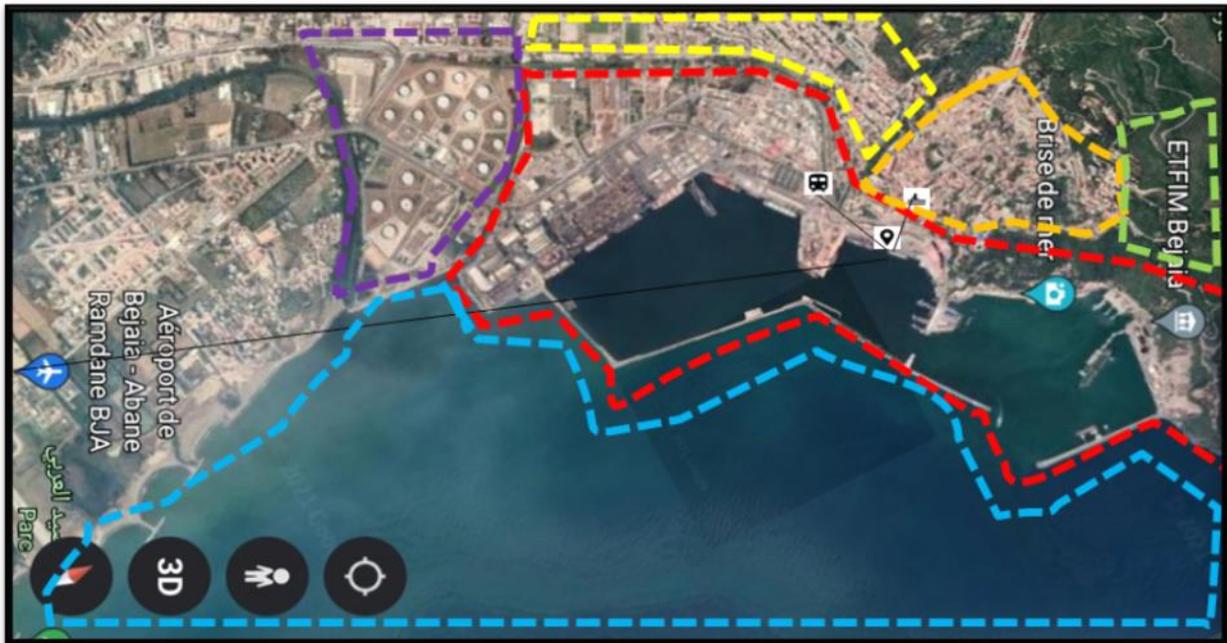


Figure 73: situation du site source: Google earth traité par l'auteur

### 2.2. Bassins du port

Le port est composé de trois bassins : (portdebejaia.dz, s.d.)

- Bassin de l'Avant-Port : sa superficie est de 75 hectares et ses profondeurs varient entre 10,5 m et 13,5 m. Disposant d'installations spécialisées, l'avant-port est destiné à traiter les navires pétroliers. (Ibid.)
- Bassin du Vieux Port : sa superficie est de 26 hectares et ses profondeurs de quai varient entre 6 et 8 m. (ibid.) destinée aux port de pêche et port de marchandise ainsi que la gare maritime
- Bassin de l'Arrière Port : Sa superficie est de 55 hectares et ses profondeurs varient entre 10,5 m et 12 m. (ibid.) destinée aux marchandises et les équipements industriels (terminal à conteneurs et terminal a bois)



Figure 74: bassins du port source; Google earth traité par l'auteur

### 2.3. Accessibilité et lecture du système viaire

Le Port de Bejaia est accessible par voie maritime par un chenal extérieur large de 320 m et draguée à 13,50 m. Les navires de marchandises générales accèdent aux bassins du vieux port et de l'arrière port par le biais de deux passes, respectivement la passe Abdelkader, large de 110 m et draguée à 12 m et la passe de la Casbah (entre le vieux port et l'arrière port), large de 125 m et draguée à 12 m. et par voie routière au nord par le boulevard des martyrs, à l'ouest par le boulevard de la liberté, au sud par la route national n°12 et n°09

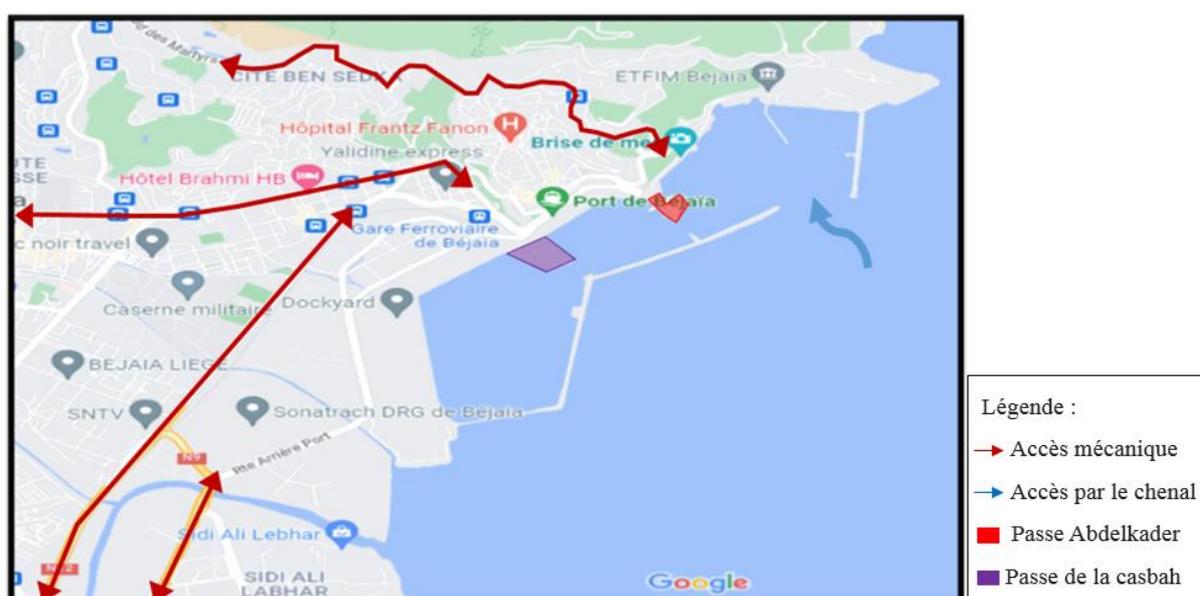


Figure 75: accessibilité au site source: Google maps traité par l'auteur

Le site est structuré par des Voies primaire à savoir : le boulevard de la Soummam qui représente la limite du site côté ouest (en venant de route national n°12), le chemin Ouaret Rabeh côté nord (en venant du boulevard des martyrs), la route arrière port côté sud ( en venant de la route national n°09) cette route abouti vers la rue Benkhoudja Nourdine ( vers l'arrière port) et le boulevard des frères Tifaoui, l'avenue Mustapha Benboulaïd, c'est trois dernières mènes vers le boulevard des frères Armani. Les voies secondaires (rue Bennai Belkacem, rue Assal Ali, rue Aissani aek et la rue Amnanou Mohand) assurent l'accès au quartier du port et la liaison entre les voies primaires. Ainsi que les voies tertiaires (impasse) qui représente les accès à l'intérieur du port.

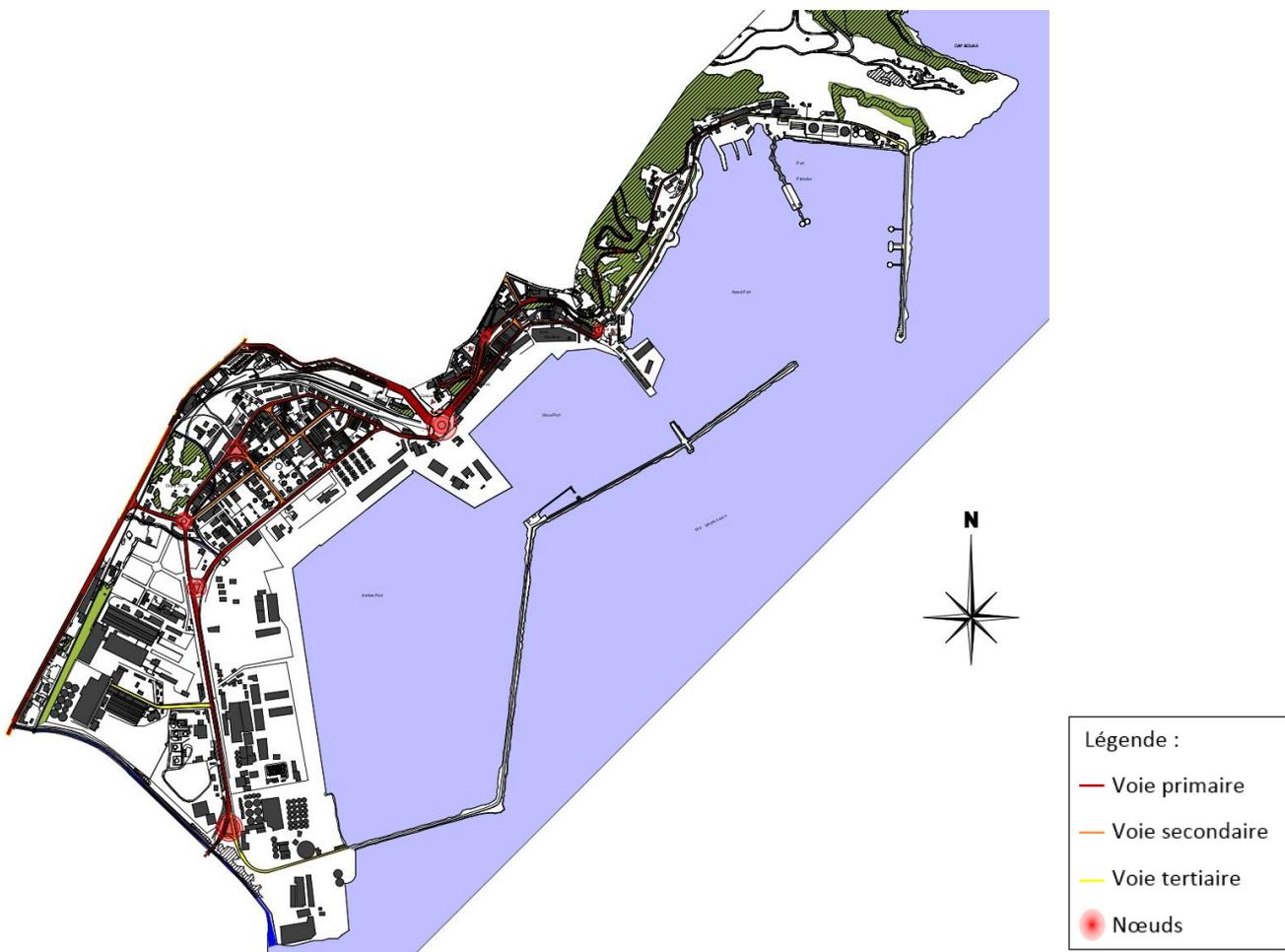


Figure 76: carte trame viaire

## 2.4. Vue et orientations

Le site est ouvert sur la mer avec une bonne perméabilité visuelle vers les montagnes qui l'entourent cela due au petit gabarit (dominance du rez-de-chaussée)

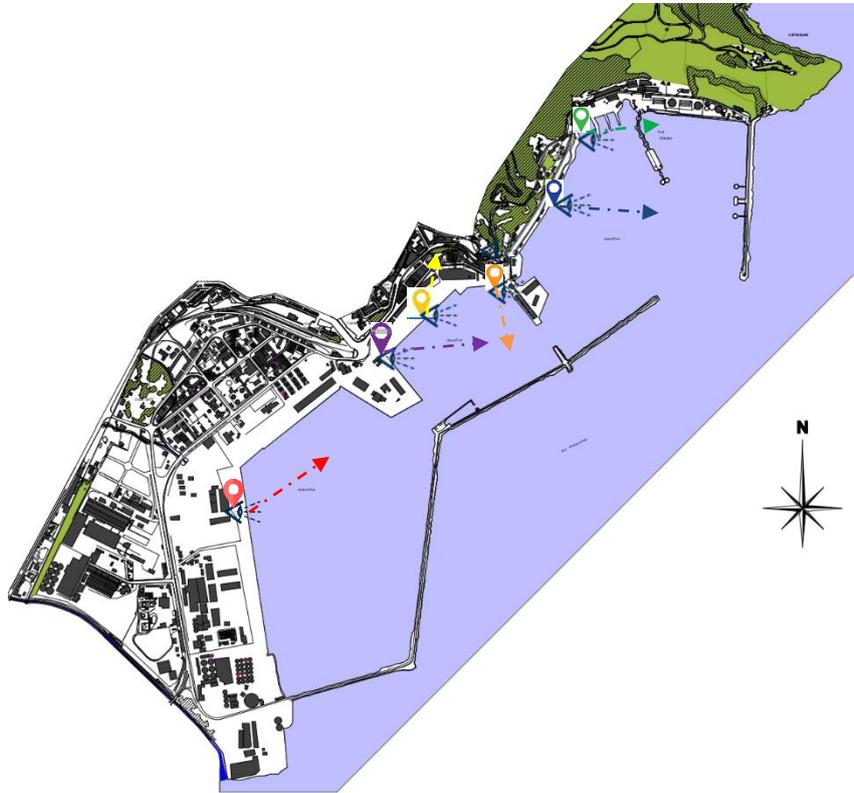


Figure 77: prise de vu du site



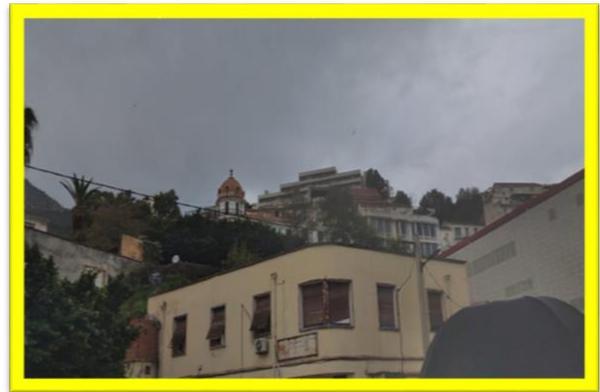


Figure 78: vue à partir du port source: prise par l'auteur

## 2.5. Bâti/non bâti

Le site représente 70% d'espaces bâti, 20% d'espaces non bâti qui sont espaces délaissée qui représentant des friches urbaines et 10% sont des espaces verts. Le site est donc divisé en deux parties : parti de l'arrière port et vieux port dense avec une absence d'espace public et la partie de l'avant-port moins dense avec un espace de détente (promenade Leonardo Fibonacci de pise (brise de mer))



Figure 79: carte bâti et non bâti

## 2.6. Typologie du bâti

80% du bâti représente des équipements de service et uniquement 20% d'habitat sur les hauteurs et au bord du boulevard de la Soummam dont 15% habitat individuel et 5% habitat collectif, cela due à la vocation industrielle et maritime du site

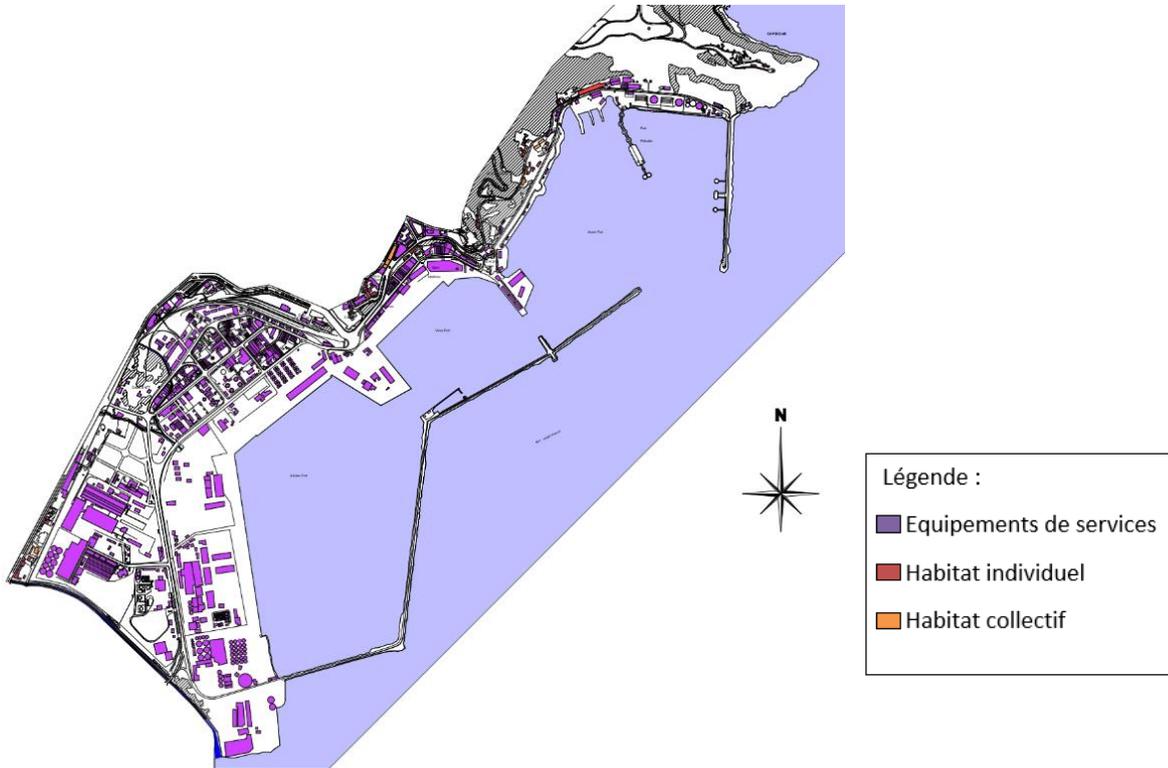


Figure 80: carte typologie du bâti

## 2.7. Vocation et types d'activités

Le site est à vocation industriel est maritime dédié aux activités portuaires, on remarque une absence d'équipement de loisir et un manque d'équipement de tourisme et de commerce, sauf un seul hôtel en rénovation, deux équipements éducatifs et une promenade au bord de mer (promenade Leonardo Fibonacci de pise), nous constatons que ce manque de diversité de fonction a fait que la ville tourne le dos à son port.

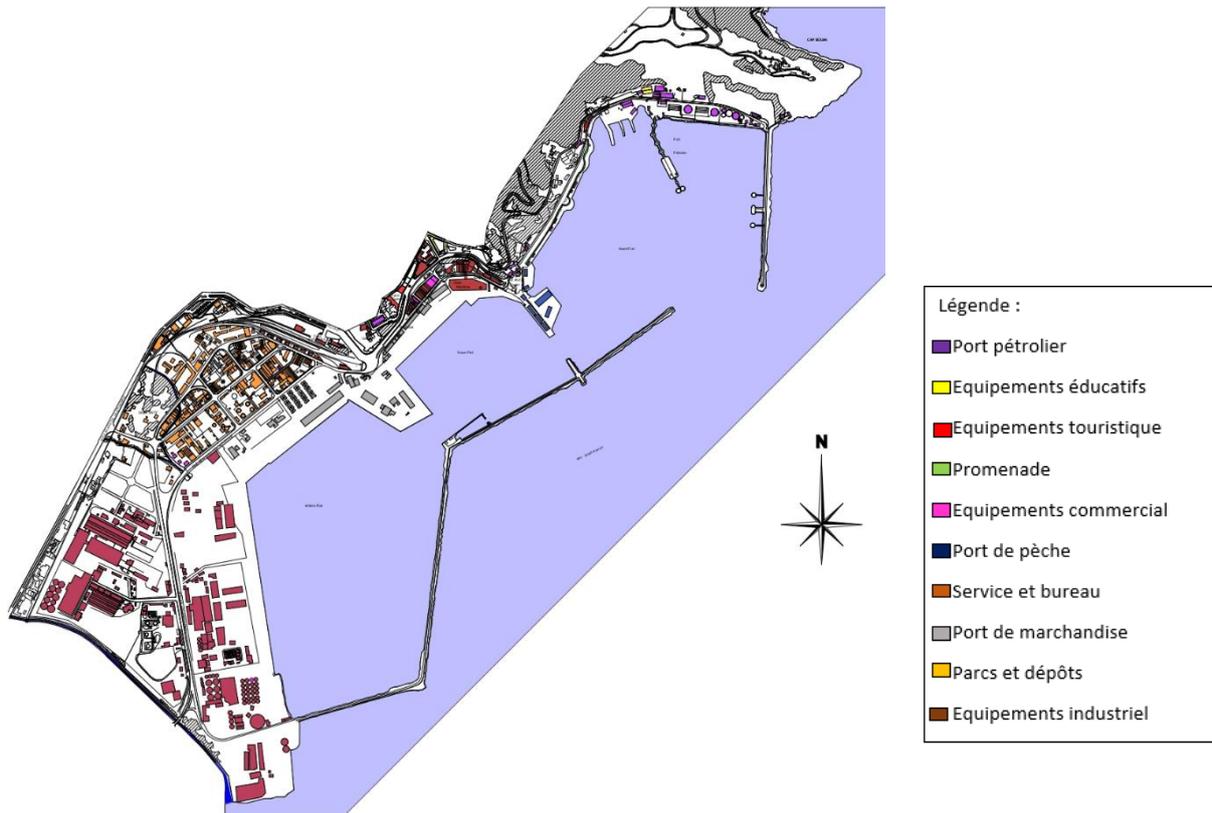


Figure 81: carte vocation et type d'activité

### 2.8. Gabarit

On remarque la dominance de petit gabarit (rez-de-chaussée) à cause de la vocation du site ce qui a permis une bonne aération du site et une bonne perméabilité visuelle

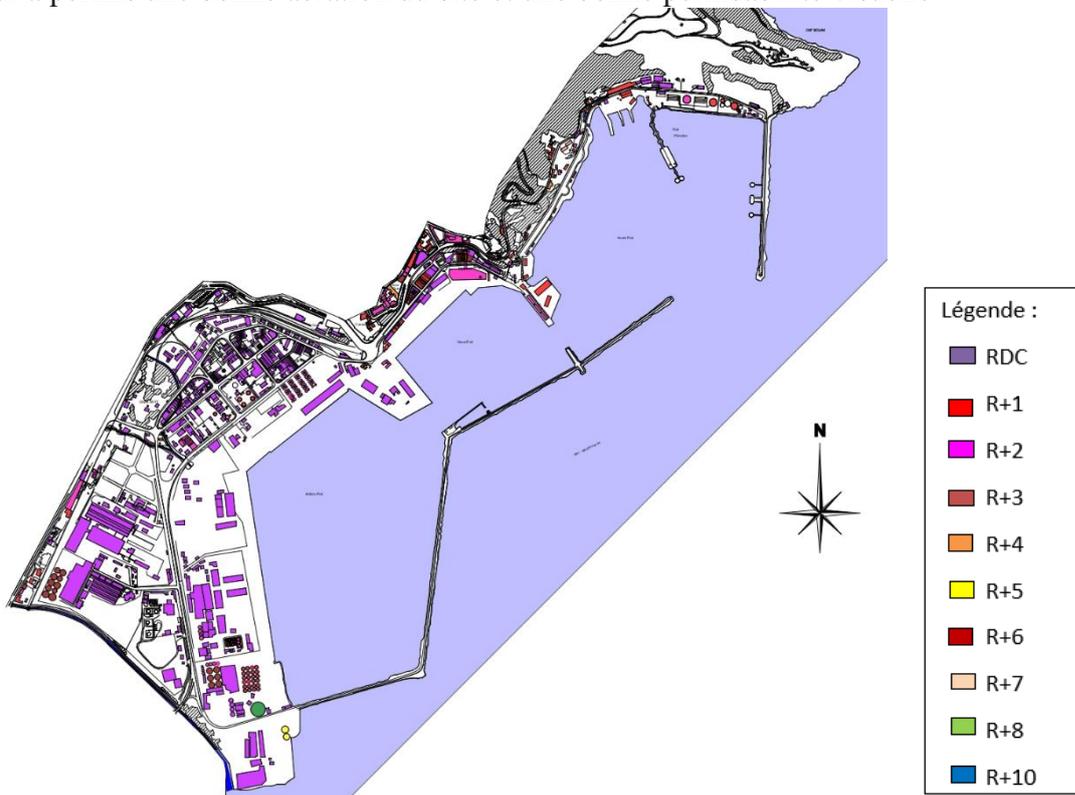


Figure 82: carte gabarit

## 2.9. Potentialités touristiques

Le site est marqué par des repères historiques (la Porte sarrasine, la casbah, la place Gueydon et le fort Abdelkader), la présence de montagnes qui l'entoure, la promenade au bord de mer ainsi que la situation à proximité du noyau historique représente des potentialités touristiques pour le site.



Figure 83: casbah de Bejaia source: prise par l'auteur



Figure 84: porte sarrasine source: prise par l'auteur



Figure 85: place Gueydon source: <https://urlz.fr/iiJi>



Figure 86: fort Abdelkader source: prise par l'auteur

## 2.10. Nuisances et dangers

Le site génère des nuisances sonores à cause des usines, des anguis et de chemin de fer et également des nuisances olfactives à cause de la Pollution de l'oued causé par les usines et le manque d'entretien. De plus, le chemin de fer représente un danger pour les habitations à proximité ainsi que les dangers que peuvent causé les bacs pétroliers qui ne sont pas négligeables car ils peuvent causer des incendies ou même des explosions.

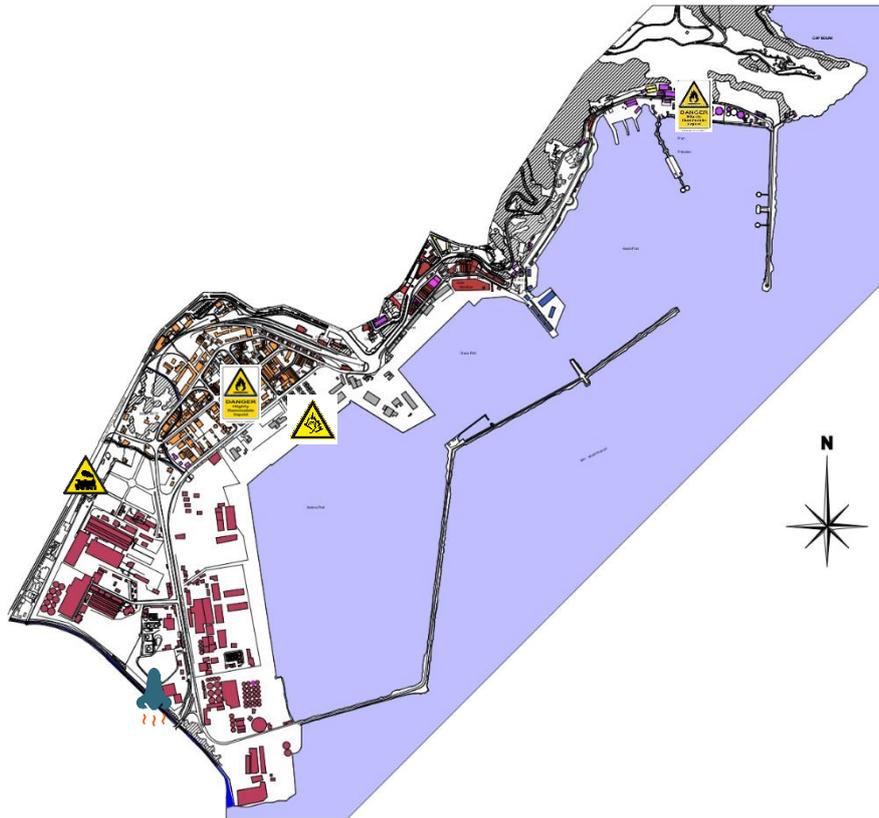


Figure 87: carte nuisance et dangers

## 2.11. Analyse par enquête

### 2.11.1. Présentation

Un questionnaire conçu sous Google forms a été élaboré et adressé au grand public de la ville de Bejaïa, il a été déployé en utilisant les réseaux sociaux pour faciliter le partage en ligne, il se compose de 15 questions avec un langage simple qui peut être compris par toutes les catégories. Il a été mis en ligne du 08/04/2022 au 05/05/2022, durant cette période nous avons pu récolter 212 réponses.

Le questionnaire se divise en trois parties. La première est dédiée à connaître le sexe des participants, leur tranche d'âge et si ce qu'ils sont habitants ou touristes, la deuxième partie vise à comprendre la relation des participants avec les composantes mer et montagne en posant des questions sur l'accessibilité à ces endroits, le moyen de déplacement et ce que qu'ils jugent avoir assez d'espaces ouverts face à la mer et si ce qu'il désire avoir plus d'espace de contact entre la ville, la mer et la montagne. Quant à la troisième et dernière partie elle est consacrée à demander l'accord ou le désaccord des participants vis-à-vis des actions à entreprendre sur terrain ainsi que les activités qu'ils souhaitent voir pouvant créer la connexion entre les composantes ville/mer/montagne.

### 2.11.2. Objectif

L'objectif de ce questionnaire est de cerner les besoins et les aspirations de la population vis-à-vis de la relation ville/Mer/Montagne pour arriver à un programme qui va satisfaire leurs attentes afin de garantir l'acceptation du projet ainsi que sa durabilité.

### 2.11.3. Résultats et discussion

#### ❖ Partie 1 :

La majorité des participant sont des femmes soit 67,5% tandis que 32,5% sont des hommes (voir fig.88), 83% d'entre eux sont des habitant de la ville de Bejaia et 17% sont des touristes (voir fig.89), ils appartiennent à différentes catégories d'âges dont 72,2% entre 15 et 30 ans, 22,2% entre 30 et 50 et 5,6% ont plus de 50 ans (voir fig.90).

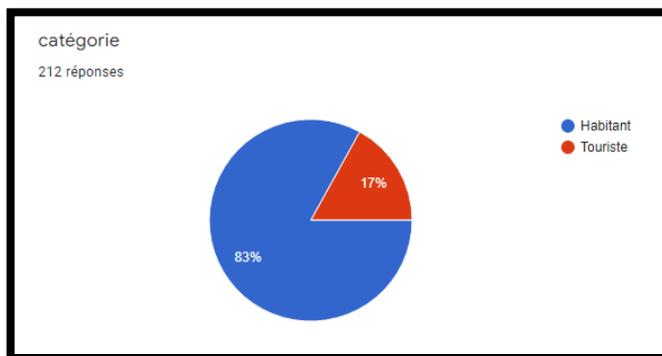


Figure 90: Catégorie

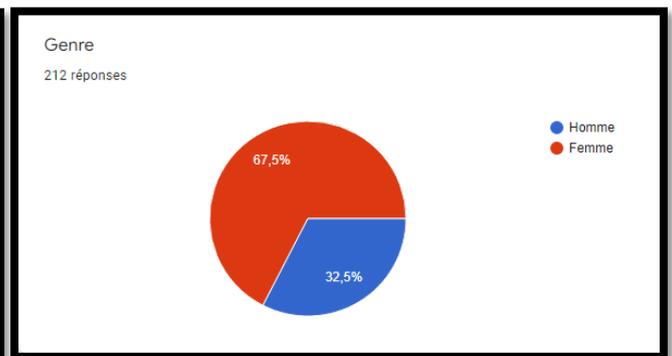


Figure 89: Genre

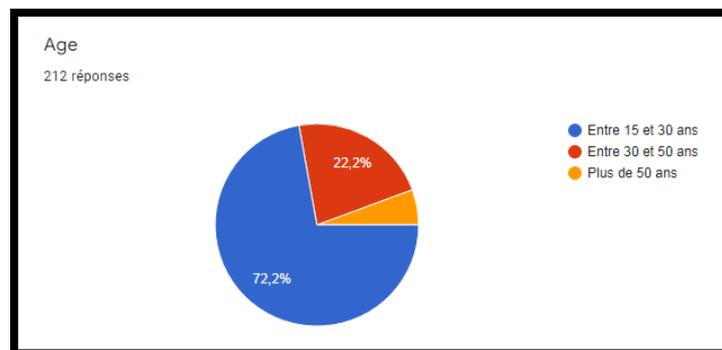


Figure 88: Age

#### ❖ Partie 2 :

##### • Question 4 :

34,4% des participant trouve que la brise de mer est insuffisante comme espace de détente face à la mer, 30,7% trouve qu'elle est moyennement suffisante, 23,1% ont mentionné qu'elle est très insuffisante, 7,5% trouve qu'elle est suffisante et uniquement 4,2% trouve

qu'elle est très suffisante (voir fig.91). Nous constatons que la majorité des questionné (57,5%) ressentent l'insuffisance des espaces ouvert face à la mer.

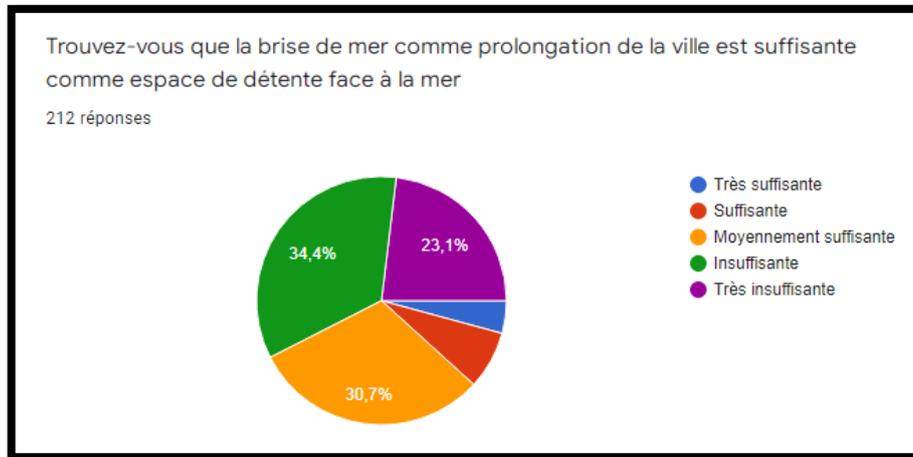


Figure 91: l'avis des participants sur la suffisance ou l'insuffisance de la brise de mer comme espace ouvert face à la mer

- Question 5 :

La majorité des questionné trouve que l'espace portuaire de Bejaia est facilement accessible dont 44,3% trouve qu'elle est moyennement facile, 24,5% trouve qu'elle est facile et 5,7% très facile, tandis que 19,8% trouve qu'elle est difficile et 5,7% très difficile (voir fig.92).

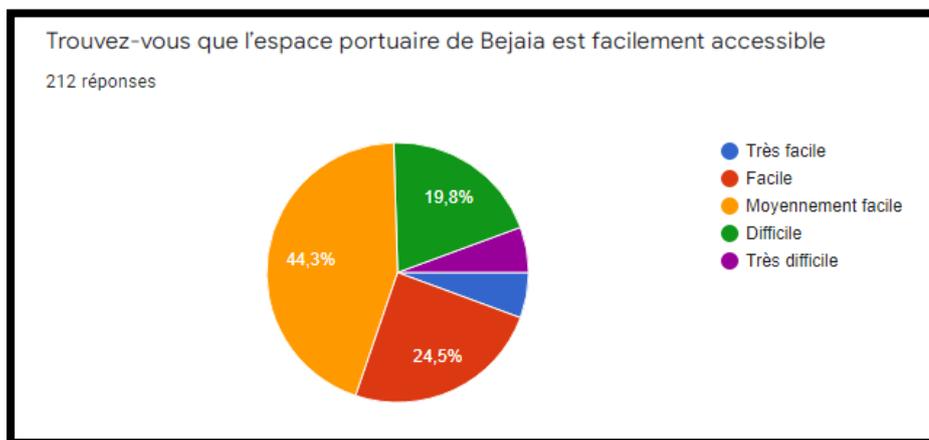


Figure 92: l'avis des participants sur l'accessibilité vers l'espace portuaire de Bejaia

- Question 6 :

36,8% des participant trouve que la montagne des oliviers est moyennement facile d'accès, 20,3% trouve qu'elle est facile et 5,2% trouve qu'elle est très facile. Tandis que 31,6% trouve qu'elle est difficile d'accès et 6,1% trouve qu'elle est très difficile (voir fig.93).

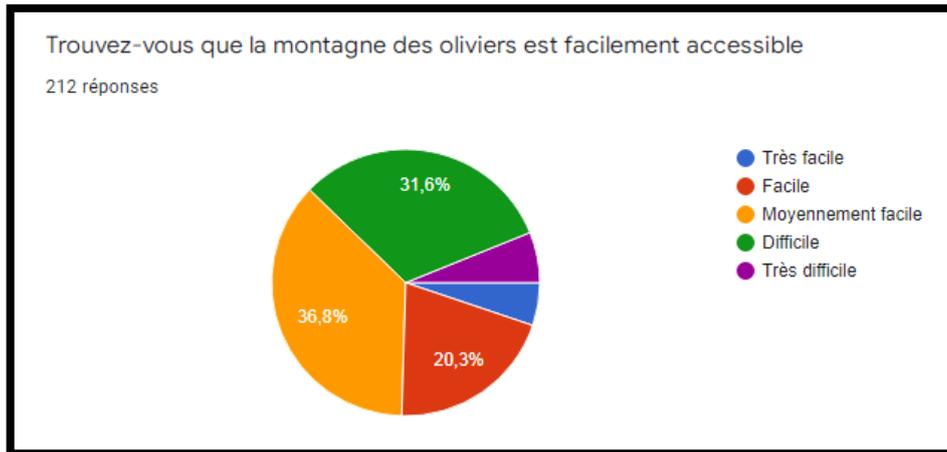


Figure 93: l'avis des participants sur l'accessibilité vers la montagne des oliviers

- Question 7 :

La majorité des participant se déplacent par véhicule entre la mer et la montagne soit 58,5%, 25,9% se déplacent par bus, 13,7% à pied et uniquement 1,9% à vélo (voir fig.94) donc nous constatons un manque de mobilité douce.

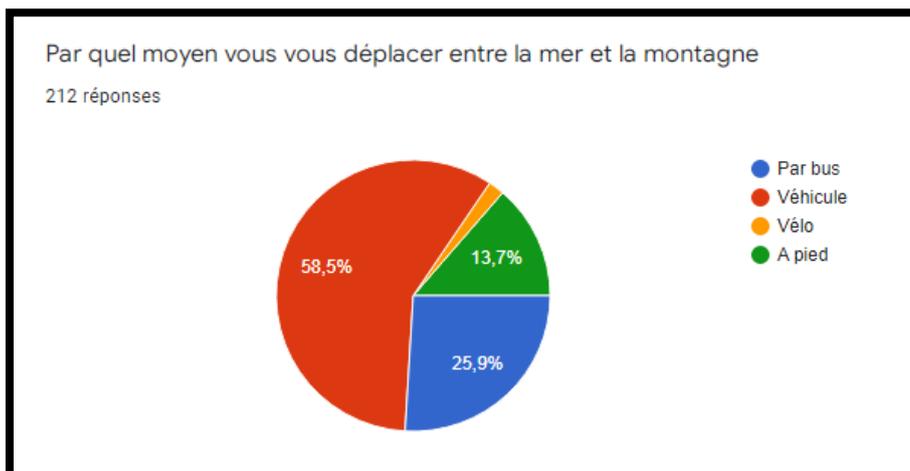


Figure 94: moyen de déplacement des participants entre la mer et la montagne

- Question 8 :

La plupart des questionnée désirent avoir plus d'espace de contact entre la ville, la mer et la montagne, tandis qu'uniquement 0,9% ont refusé (voir fig.95).



Figure 95: l'envi des participants d'avoir plus de contact entre la ville, la mer et la montagne

❖ Partie 3 :

• Question 9 :

La plupart des participant sont d'accord pour la délocalisation du port afin d'accueillir de nouveau espaces de tourisme et de loisir tandis qu'uniquement 4,2% ont exprimé leurs désaccords (voir fig.96).

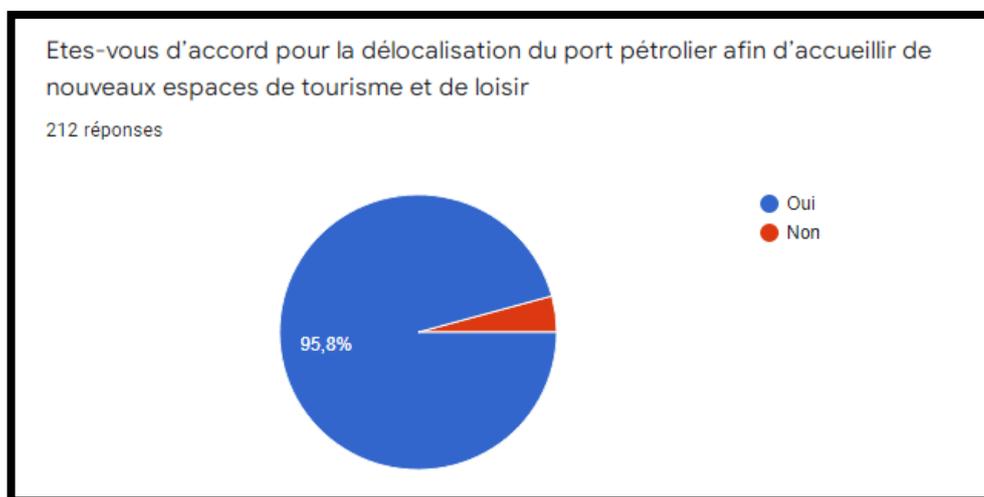


Figure 96: l'avis des participants sur la délocalisation du port pour accueillir de nouveaux espaces de tourisme et de loisir

• Question 10 :

Les espaces et activités les plus souhaité par les participant sont les jardins 67,5%, les parcs 61,3%, les activités sportives 47,2%, les espaces commerciales 42,5%, 42% port de plaisance, les airs de consommation 34,4% et hôtellerie et service 31,1%. Tandis que très peu d'entre eux ont choisis des logements 5,7% et 1% ont proposé des espaces verts et des espaces de détente (voir fig.97).

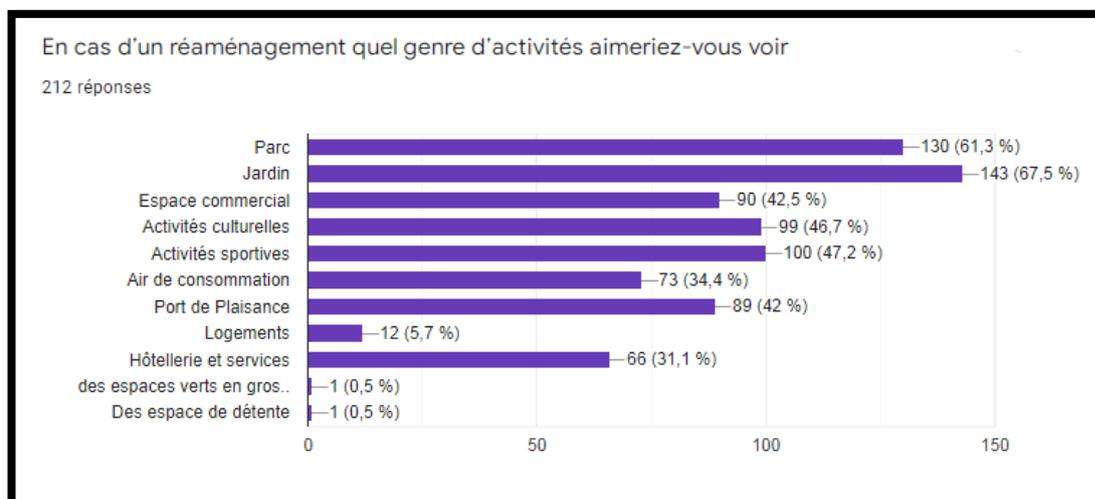


Figure 97: activités souhaitées par les participants

- Question 11 :

98,1% des participant sont d'accord pour la mise en place d'un téléphérique tandis qu'uniquement 1,9% ont exprimé leurs désaccords par peur de problème de bruit (voir fig.98).



Figure 98: l'avis des participants sur la mise en place d'un téléphérique

- Question 12 :

97,6% des participant sont d'accord pour la mise en place d'un funiculaire comme continuité a la voie ferrée, tandis qu'uniquement 2,4% ont exprimé leurs désaccords par peur de problème de bruit et de circulation (voir fig.99).

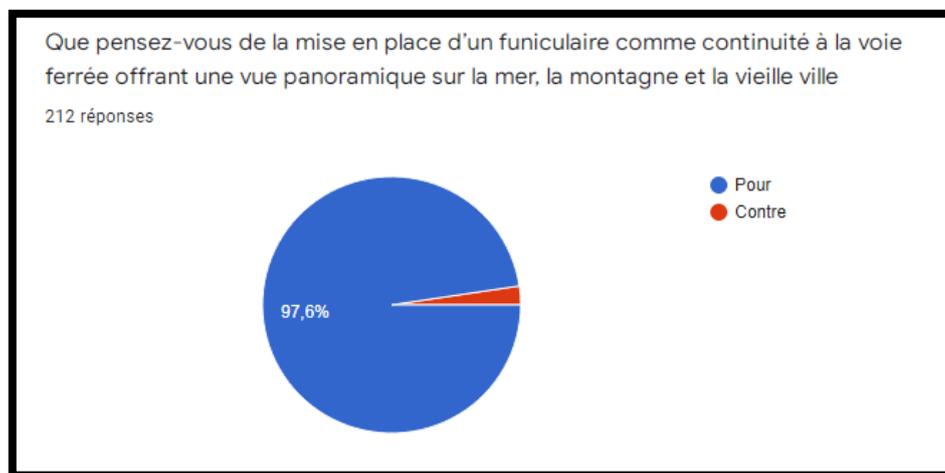


Figure 99: l'avis des participants sur la mise en place d'un funiculaire

- Question 13 :

94,3% des participant sont d'accord pour le prolongement de la promenade de la brise de mer, tandis que 5,7% ont exprimé leurs désaccords, car sa sera trop long est va nécessiter beaucoup d'entretien.

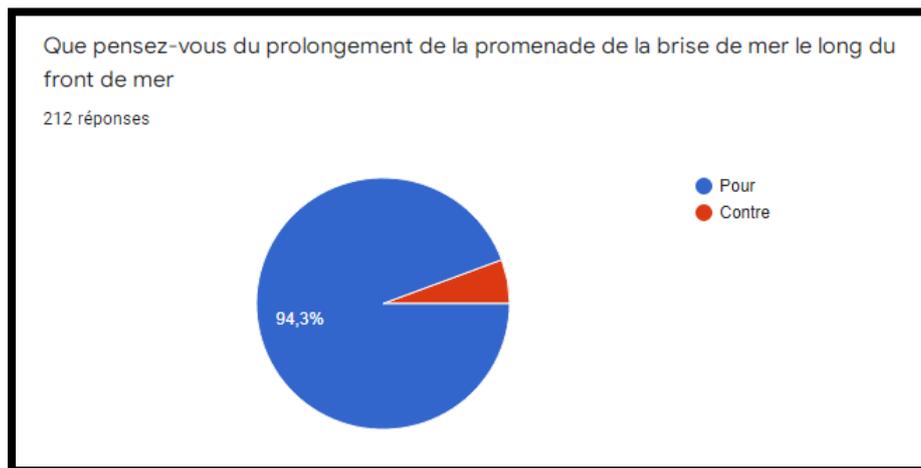


Figure 100: l'avis des participants sur le prolongement de la promenade de la brise de mer

- Question 14 :

96,2% des participant sont d'accord pour la réhabilitation de l'ancienne usine de chaux et de ciment afin d'accueillir une nouvelle fonction accessible au public, tandis que 3,8% ont exprimé leurs désaccords par peur de la mauvaise dépollution de l'usine.

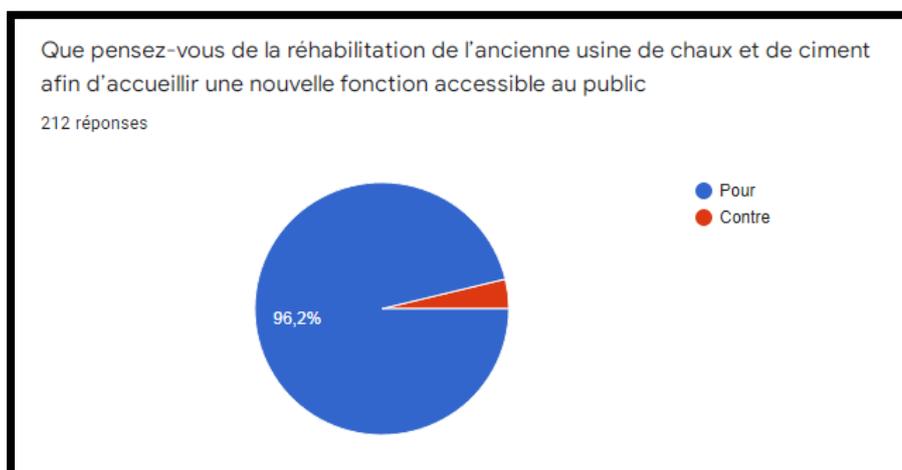


Figure 101: l'avis des participants sur la réhabilitation de l'ancienne usine de chaux et de ciments

- Question 15 :

94,8% des participant sont d'accord pour la création d'un espace public qui va mettre en valeur la porte sarrasine, tandis que 5,2% ont exprimé leurs désaccords en proposant plutôt une reconversion ou de se contenter de l'espace déjà existant.

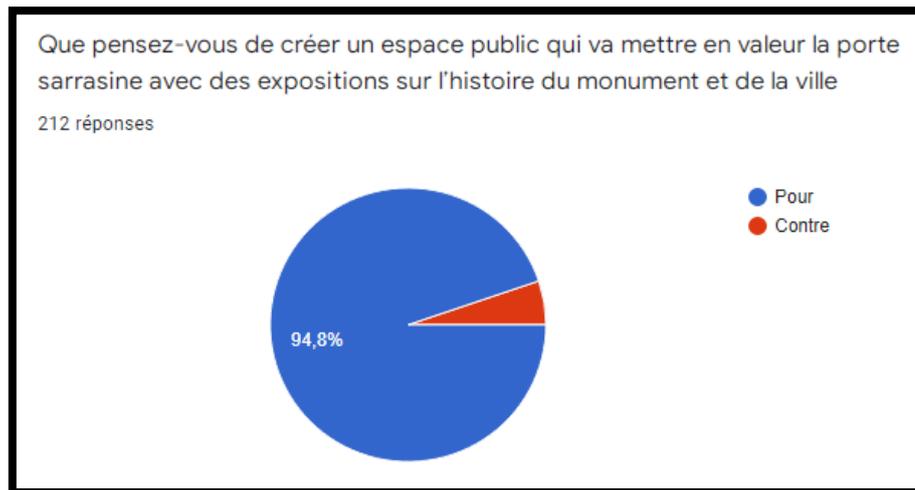


Figure 102: l'avis des participants sur la création d'un espace public au niveau de la porte sarrasine

#### 2.11.4. Synthèse

Après avoir analysé toutes les réponses des participants, on constate un besoin bien exprimé de vouloir plus d'espaces de contact entre la ville, la mer et la montagne, surtout que pour eux la brise de mer ne suffit pas. La majorité d'entre eux souhaitent bien le réaménagement de l'espace portuaire afin d'accueillir des parcs, des jardins, des activités culturelles, des activités sportives, des espaces de consommation, etc. Et la majorité sont d'accord pour les actions déjà envisager (mise en place d'un téléphérique, mise en place d'un funiculaire, réhabilitation de l'ancienne usine, prolongement de la promenade et la création d'un espace public pour la porte sarrasine).

#### 2.12. Points forts et point faible

Nous constatons que le site représente des points fort et des points faibles qui sont résumé dans le tableau ci-dessous :

Tableau 5 : points fort et points faibles

Points fort	Points faible
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Point d'échange et d'ouverture vers la méditerranée (fonction commercial)</li> <li>• Présence de repères historique (favoriser le tourisme)</li> <li>• Bonne perméabilité visuelle (confort visuelle)</li> <li>• Présence de montagne (diminuer la pollution et potentialité touristique)</li> <li>• Situation à proximité du noyau historique</li> <li>• Présence de friche urbaine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Absence d'espace public (due à la vocation industrielle et maritime du site)</li> <li>• Manque d'équipement touristique, de loisir et de commerce</li> <li>• Pollution à cause des usines</li> <li>• Nuisances sonores et olfactives</li> <li>• Le chemin de fer qui est une barrière de croissance, déconnecte toute la zone portuaire de la ville</li> <li>• Oued pollué et risque d'inondations</li> <li>• Danger de bac pétrolier</li> <li>• Danger de chemin de fer</li> </ul>

### 2.13. Etude de Walkability

Cette étude vise à mesurer la possibilité de déplacement à pied entre la mer et la montagne, la distance entre le début du chemin Ouaret Rabeh jusqu'au sommet de la montagne des oliviers est de 2614,13m l'équivalent de 42min de marche.

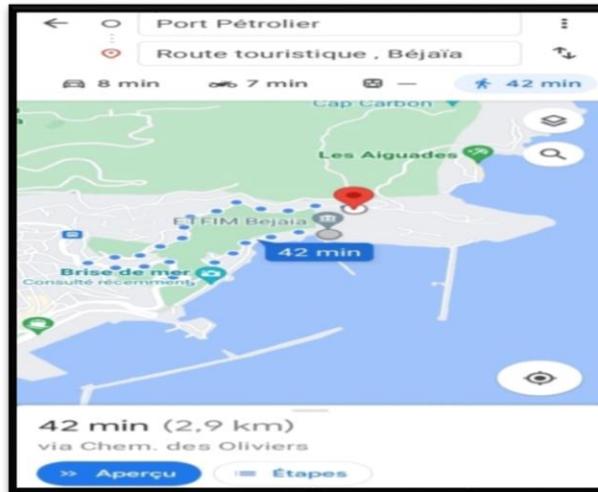


Figure 103: temps de marche à pied dans le parcours  
source: Google maps

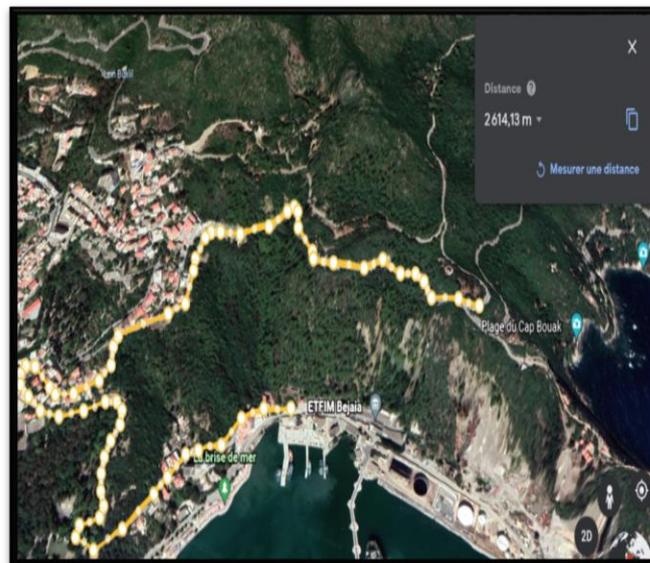


Figure 104: distance du parcours source: Google earth

Mais la walkability n'est uniquement la capacité de marcher c'est également par rapport aux services et équipements existant pour cela nous avons utilisé l'outil walkscore (walkscore.com) nous avons obtenu le résultat suivant : Chemin Ouaret Rabah a un score de marche de 40 sur 100. Cet emplacement est un quartier dépendant de la voiture où la plupart des services nécessitent une voiture.

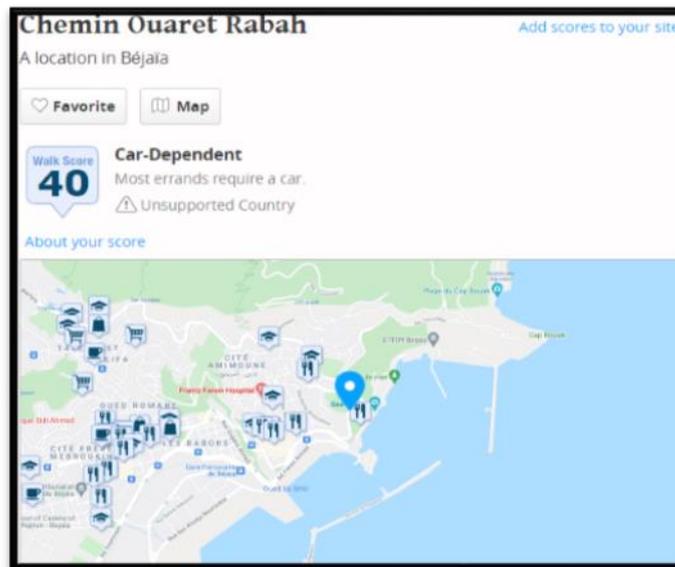


Figure 105: résultat de l'outils walkscore source: walkscore.com

En 5min de marche dans le parcours nous trouverons de l’habitat individuel et collectif et un hôtel en rénovation, entre 10 et 15min de marche le chemin est entièrement dédié au espaces verts (arbres) avec aucun équipement, entre 20 et 30min de marche nous aboutirons a un quartier d’habitat individuelle et enfin entre 30 et 42min de marche le chemin est entièrement vert avec aucun service de proximité donc nous constatons que le parcours est un rythme d’habitat et d’espace vert sans aucun équipement de service.



Figure 106: couronne de marche par distance source: Google earth traité par l'auteur

#### **2.14. Synthèse**

Bien que la ville de Bejaia soit née du port, il se trouve qu'aujourd'hui elle lui tourne le dos. Dans toute la lecture apportée à notre cas d'étude nous constatons un clivage ville port ou le chemin de fer y représentent une vraie barrière de croissance, ainsi que la vocation industriel et maritime du site avec une absence total d'espace de détente et de loisir qui a engendré cette rupture, en ajoutant à cela que l'espace portuaire est devenue une zone générant toutes formes de nuisance et de pollution, totalement fermée aux habitants. La ville a perdu son front de mer qui est à l'origine son comptoir créateur. De plus, bien que le port offre une bonne perméabilité visuelle avec les montagnes qui l'entoure nous concluons une rupture spatiale et fonctionnelle.

A cet effet, le port se trouve face à un défi de réconciliation avec la ville et la montagne. Et cela en exploitant les forces et les opportunités afin de minimiser les faiblesses et être moins vulnérable aux menaces tirer de l'analyse effectuée.

## **Conclusion**

En conclusion, ce chapitre nous a permis de déterminer que le port de Bejaia est un site qui représente une grande attractivité de par les diverses potentialités et richesses naturelles qu'il dispose (situation entouré de montagne et ouvert sur la mer et les repères historiques).

Néanmoins, ces richesses ont été marginalisé en se focalisant sur les activités industriels et maritimes au détriment des fonctions de loisirs et de divertissement ce qui à engendrer un clivage entre la ville et son port, en plus d'une rupture spatiale et fonctionnelle entre les deux composantes mer et montagne ou le lien entre les deux se résume en une juxtaposition spatiale.

De plus l'analyse par enquête effectuer nous a permis de comprendre la relation entre la population et les composantes mer et montagne, ainsi que de cerner et comprendre leurs envies et leurs attentes vis-à-vis de la relation ville/mer/montagne au niveau de l'espace portuaire de la ville de Bejaia.

## **Chapitre 3 : Approche programmatique et esquisse.**

## Chapitre 3 : Approche programmatique et esquisse.

### Introduction

Ce chapitre consiste à présenter notre stratégie d'actions pour un projet urbain qui découle de toutes les phases précédentes basé sur une stratégie globale de reconnexion entre les trois composantes ville/mer/montagne qui repose sur des sous stratégies ainsi que le préprogramme détaillé accompagner d'une esquisse de projet urbain.

Puis, nous allons aborder le choix du projet architectural, sa désignation et son objectif principale afin d'aller vers une échelle plus petite.

### 1. Présentation de la stratégie d'action

Notre projet urbain se basera sur une stratégie de couture entre la ville, la mer et la montagne au travers d'un programme qui aura comme principale objectif la dynamique touristique de la ville. Ce programme se basera sur des stratégies d'actions comme suit :

**1. stratégie de nettoyage, aération et délocalisation :** les usines et les bacs pétrolier doivent être délocalisé (à savoir que la délocalisation est prévue pour 2025 selon le PDAU) afin de diminuer la pollution et éliminer les dangers et les nuisances.

**2. Récupération, exploitation et reconversion des friches :** l'espace libéré par la délocalisation des usines sera dédié à accueillir de nouveaux équipements (un musée, des hôtels, des bureaux, des commerces, aquarium, cinéma, palais de congrès, théâtre et des salles de spectacles) afin d'animer l'espace pour assurer le principe de la diversité qui va contribuer à renouer les relations du port avec la ville en attirant le flux et créer ainsi une dynamique touristique. Le programme comportera également un port de plaisance et un port de pêche avec des espaces pour la pêche (puisque nous avons remarqué que les gens devaient traverser la barrière (dans la brise de mer) pour pouvoir pêcher).

Les repères historiques doivent regagner leur valeur historique, la porte sarrasine pourra être le centre d'un espace public (esplanade ou parc) qui fera la transition entre le port et la ville et servira d'espace de détente et d'exposition pour découvrir l'histoire du monument et de la ville. Cette espace sera aménagée par un mobilier urbain adéquat faisant référence au thème de la mer et la montagne. Puis, l'ancienne usine de chaux et de ciments d'époque coloniale sera réhabilitée en un centre d'interprétation de nature et biodiversité regroupant des expositions sur la faune et la flore et des activités en relation avec le thème de la mer et la montagne qui va créer la liaison fonctionnelle entre les deux composantes.

La promenade piétonne Leonardo Fibonacci de pise sera prolongée le long du front de mer afin de profiter du paysage tout en favorisant la marche à pied avec l'aménagement innovant pour une bonne perméabilité physique et un confort visuel

**5. connexion physique et symbolique :** Un téléphérique allant du fort Abdelkader jusqu'au cap bouak en passant par l'ancienne usine de ciment sur une distance de 1,65Km assurera la relation entre la mer et la montagne en profitant d'une vue panoramique sur les deux composantes tout en mettant en valeur le fort et l'ancienne usine.

## 2. Plan d'action

**Tableau 6: plan d'action**

<b>Stratégie globale</b>	<b>Sous stratégie</b>	<b>actions</b>	<b>description</b>
<b>Stratégie de couture ville mer montagne</b>	<b>nettoyage, aération et délocalisation</b>	Délocalisation des usines et des bacs pétrolier	à savoir la délocalisation est prévue pour 2025 selon le PDAU, l'objectif est de diminuer la pollution et éliminer les dangers et les nuisances.
	<b>Récupération, exploitation et reconversion des friches</b>	Projection de nouveaux équipements, Port de pêche et port de plaisance	un musée, des hôtels, des bureaux, des commerces, aquarium, cinéma, palais de congrès, théâtre et des salles de spectacles et des espaces dédiés à la pêche
		Revalorisation des repères historiques	La porte sarrasine pourra être le centre d'un espace public
			Réhabilitation de l'ancienne usine
	Favorisation de promenade piétonne	La promenade piétonne Leonardo Fibonacci de pise sera prolongée le long du front de mer afin de profiter du paysage tout en favorisant la	

			<p>marche à pied avec l'aménagement adéquat pour une bonne perméabilité physique et un confort visuel</p>
	<p><b>connexion physique et symbolique</b></p>	<p>Mise en place d'un téléphérique et d'un funiculaire</p>	<p>Un téléphérique passant par le fort Abdelkader jusqu'au cap bouak en passant par l'ancienne usine de ciment.</p> <p>Et un funiculaire qui se prolonge sur le front de mer va assurer une promenade avec une vue panoramique sur les trois composantes ville mer montagne tout en créant une continuité avec la voie ferrée qui va contribuer à éliminer cet effet de barrière de croissance</p>

### 3.Préprogramme

Tableau 7: préprogramme détaillé

Action	description	qualitatif	Observation/illustration
Projection de nouveaux équipements, Port de pêche et port de plaisance	<p>La major partie des équipements seront concentré au niveau de l'arrière port après une opération de lotissement, ces ilots seront divisé en trois parties « zone d'affaire », « zone de tourisme et de loisir » et la troisième partie qui est « une zone culturel » ou nous allons projeter un centre de congrès, un musée, une salle de spectacle, un hôtel avec cinéma multiplexe et un centre d'interprétation. Les trois zones seront aménagées selon une logique de succession d'espaces publics et d'activités</p> <p>Le port de pêche gardera son emplacement d'origine avec un réaménagement de l'espace et la mise en place d'espace dédié a la pêche.</p> <p>Le port de plaisance sera aménager au niveau du port pétrolier avec un aquarium et un club d'initiation aux sports nautiques</p>	<p>Après l'opération de lotissement, l'arrière port se composera de 21 ilots entre 10000 et 50000m<sup>2</sup> chacun, dont trois ilots seront dédiés à des espaces publics : parc d'attraction, parc aquatique et un jardin public.</p> <p>Le vieux port aménager en un espace public avec des activités en plein air sur le thème de la culture pour mettre en valeur l'histoire de la ville.</p> <p>Le gabarit des équipements projetés ne dépassera pas les R+3 pour assurer une intégration au site ( petit gabarit) et pour ne pas cacher le patrimoine bâti sur notre site.</p>	
Espace public au niveau de la porte sarrasine	<p>Cette espace aura pour but de mettre en valeur la porte sarrasine tout en offrant un espace de détente et de divertissement au grand public.</p>	<p>L'espace public s'étalera sur une surface de 7000m<sup>2</sup> muni d'exposition sur l'histoire du monument et de la ville et des espaces de détente.</p>	
Prolongement de la promenade de la brise de mer	<p>La promenade sera prolonger le long du front de mer suivie d'une piste cyclable.</p>	<p>La promenade sera muni d'un aménagement assurant le confort des usagers (arbres, banc, espaces de détentes et de consommation,...etc.)</p>	

Mise en place d'un téléphérique	Le téléphérique aura pour but de créer une relation spatio-fonctionnel et visuel entre la mer et la montagne	La station de téléphérique sera localisée sur le passe de la casbah pour une bonne accessibilité au public, le téléphérique se prolongera jusqu'au parc de gouraya en passant par le parc des oliviers, l'ancienne usine de chaux et de ciment et le cap bouak sur une distance de 3,500km.	
Mise en place d'un funiculaire	Le funiculaire assurera une balade au bord du front de mer en créant une continuité avec la voie ferrée qui va contribuer à éliminer l'effet de rupture.	La station de funiculaire sera localiser au niveau du passe de la casbah créant ainsi une gare multimodale en continuité avec la gare ferroviaire et la station de téléphérique.	

#### 4. Esquisse

Les résultats de l'analyse du site ont été résumé sous forme d'un plan état des lieux accompagner d'un dessin illustrant la relation entre les trois composantes ville/mer/montagne qui se résume en un axe routier et une relation visuelle au niveau de la place Gueydon et la brise de mer vers la montagne ainsi que la voie ferroviaire qui à créer une barrière de croissance entre la ville et son port (voir fig.106).

En suivant c'est résultat nous sommes arrivés à notre stratégie d'action qui est une stratégie de couture ville/mer/montagne cette stratégie va être concrétiser en suivant le concept de la connectivité appuyer par le concept de valorisation du patrimoine. A cet effet, notre terrain a été divisé en trois grande zone : La première zone appelé « zone active » regroupera plusieurs activités (affaire, tourisme, loisir et culture) le but est de créer une extension de la ville qui va nuire à la barrière de croissance créer par la voie ferroviaire ; la deuxième zone appelé « zone patrimoniale » regroupera des activités culturelles mettant en valeur le patrimoine bâti sur le site en relation avec la vielle ville ; la troisième et dernière zone appelé « zone paisible et naturel » regroupera des activités nautiques et sportives ainsi que des espaces de détente en concordance avec le coté paisible et naturel de la montagne (voir fig.107).

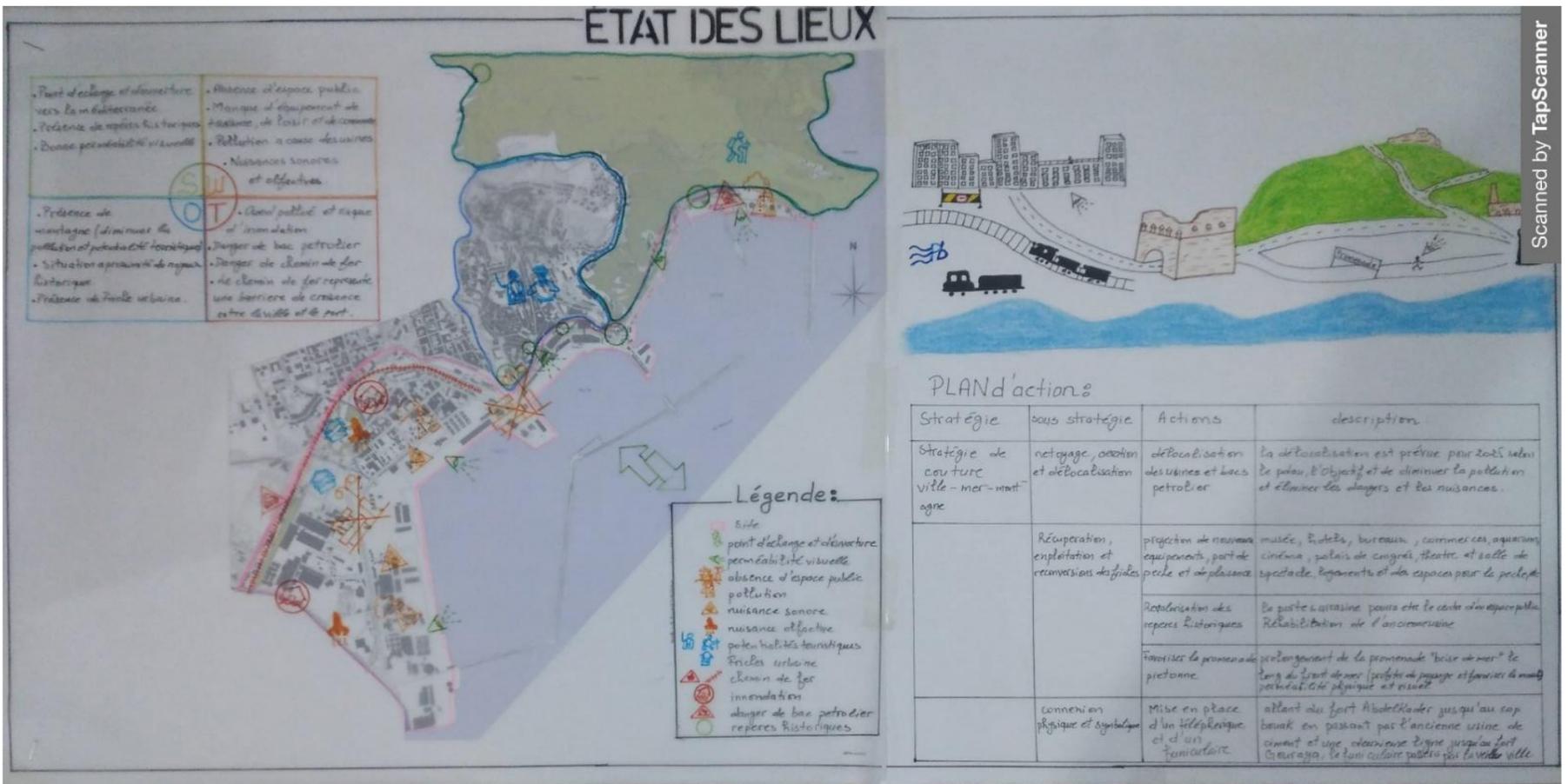


Figure 107: carte état des lieux

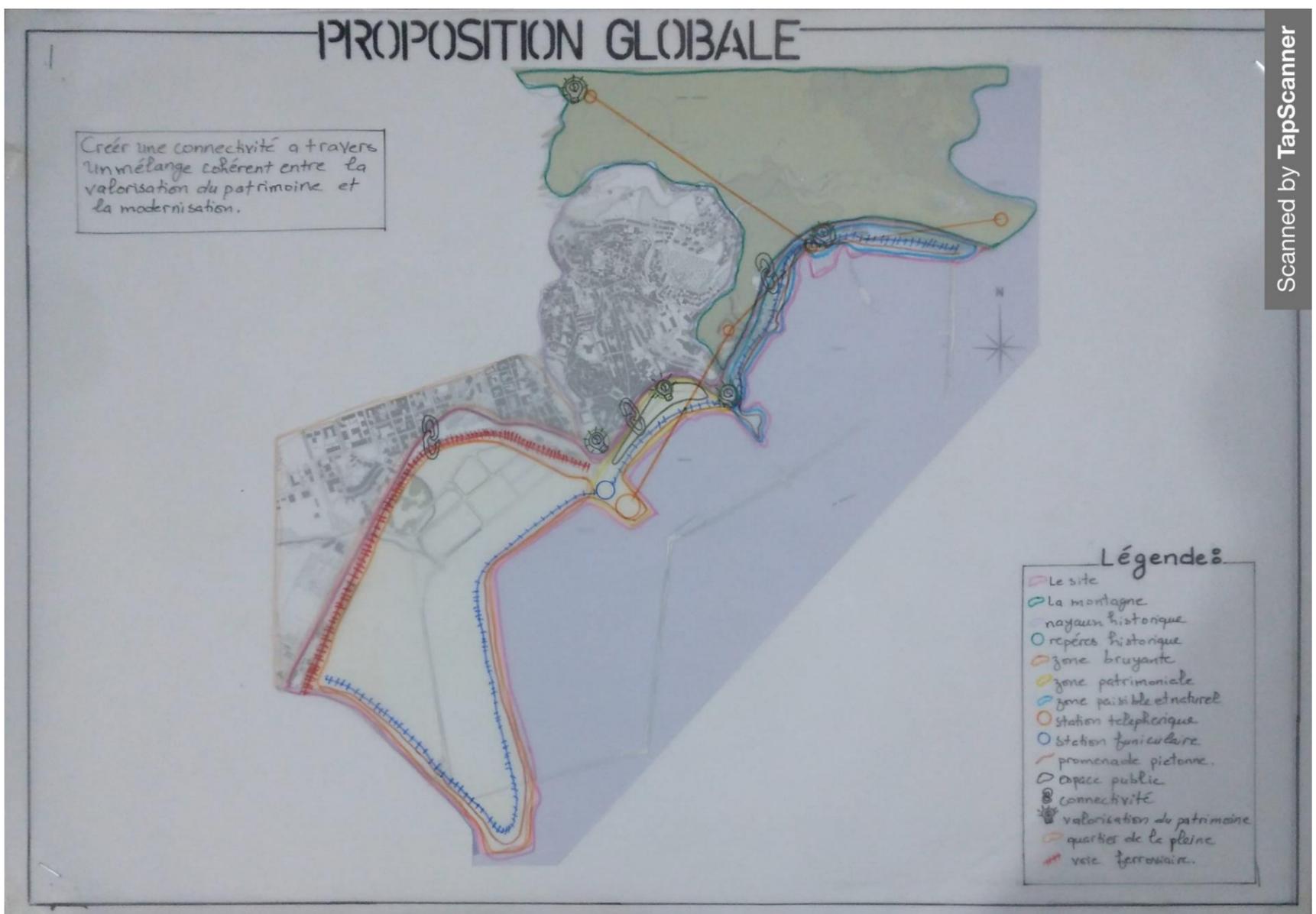


Figure 108: carte proposition globale

## 5.Choix du projet architectural

Notre projet architectural sera un centre d'interprétation, qui est un type de musée, où l'on retrouve un espace muséal sans collection, dont le but est de mettre en valeur et de favoriser la compréhension d'un patrimoine unique, l'exposition se fait en intégrant le son, l'odorat, effets tactiles et visuels. Dans les Centres d'interprétation, il ne suffit pas de présenter et d'informer le public, mais le but est de chercher à influencer l'opinion publique et de contribuer à changer les comportements dans la vie quotidienne.

Ce projet a pour but principale la sensibilisation sur les potentialités et les richesses naturel de la ville de Bejaia, encourager le contact direct entre l'homme et la nature et promouvoir une éducation environnementale.

### 5.1. Programme surfacique envisager

Tableau 8 : programme surfacique envisager

Entités	espaces	Surface (m <sup>2</sup> )
Accueil	Réception	200
	Boutique	50
	Cafeteria	150
Education et sensibilisation environnementale	Auditorium	500
	Bibliothèque	150
	Médiathèque	80
	Vidéotheque	80
	Atelier de recyclage et gestion de déchets	150
	Atelier de jardinage	150
	Atelier photographie	80
	Atelier sculpture	200
	Salles de cours	60*2
Exposition	Exposition sur l'histoire de Bejaia	500
	Exposition sur la notion de protection	
	Exposition sur la faune et la flore	
Recherche environnementale	Laboratoire de recherche du bien-être animal	100
	Laboratoire écoconstruction	100
	Laboratoire de limnologie (écologie de l'eau)	100
	Laboratoire de recherche botanique	100
	Salle de cours	60*2
Gestion	Secrétariat	15

	Bureaux	16*3
	Salle de réunion	35
	Sanitaire	15*2
Locaux technique	Groupe électrogène	25
	Chaudière	20
	Bâche a eau	10
	Poste transformateur	15

## Conclusion

Pour conclure, ce chapitre nous a permis d'abord de déterminer notre stratégie d'action pour un projet urbain qui découle de qui découle des résultats obtenus de l'approche théorique, de l'analyse des exemples, l'analyse du site ainsi que l'analyse par enquête. Cette stratégie est basée sur une stratégie globale de reconnexion entre les trois composantes ville/mer/montagne qui repose sur des sous stratégie qui sont : stratégie de nettoyage, aération et délocalisation, récupération, exploitation et reconversion des friches ainsi que la connexion physique et symbolique ; ces sous stratégies sont munies d'action qui ont été détaillées sous forme d'un préprogramme et conçu en projet urbain.

Puis, nous avons pu déterminer le choix du projet architectural, sa désignation et son objectif principale qui vise à promouvoir une éducation environnementale qui pourra sensibiliser la population sur les potentialités naturelles de la ville de Bejaia à savoir la mer et la montagne.

## Conclusion générale

Bejaïa, une ville côtière, avec tous ces atouts touristique, culturels, patrimoniaux et surtout sa richesse naturelle à savoir la mer et la montagne. Elle reste toujours en dissociation avec ces potentialités. En effet, la majeure partie de son front de mer est inaccessible au public et sa montagne délaissée à cause du développement de la ville sur la plaine en tournant le dos à ces deux potentialités mer montagne. De ce fait, nous avons traité une problématique qui s'est concentrée sur la manière de réconcilier les trois composantes ville/mer/montagne tout en créant une dynamique touristique à la ville de Bejaia.

Dans ce mémoire, nous avons tout d'abord voulu traité et cerner les concepts lies à notre thématique, nous avons cerner l'importance et l'impact du tourisme en ville sur le plan économique, sociale et culturel, puis nous avons défini les deux types de tourisme balnéaire et montagnard ainsi que les différentes pratiques qui y sont liés. De plus, nous avons pu comprendre la relation ville/ port qui se résume en quatre phase : l'émergence, la croissance, la détérioration puis la réconciliation qui est le « water front revitalisation » ainsi que les différentes interventions urbaines les plus fréquentes dans les projets de water front à savoir : la revitalisation, la revalorisation, la restructuration, etc.

Ensuite l'analyse des exemples qui nous a permis de déterminer les concepts clés de la reconquête des fronts de mer ainsi que les différentes actions qui ont pu relier les deux composantes mer et montagne, mais aussi nous avons pu comprendre que chaque projet a sa spécificité par rapport à son contexte.

Nous nous sommes basé sur l'analyse du site pour conclure que ce site approuve beaucoup de potentiels par rapport à sa proximité du noyau historique, la présence des deux composantes mer montagne ainsi que la présence de plusieurs repères historiques. Néanmoins, il souffre de nombreux problèmes cela est due au manque de diversité liée la dominance des activités industrielles, l'inaccessibilité du grand public à la mer et la montagne...etc. ces données ont été complétées par une enquête qui nous a permis de cerner les besoins de la population vis à vis de la relation ville/mer/montagne, le manque d'espace et le désir d'avoir plus d'espace de contact entre la ville la mer et la montagne a bien été exprimé par les habitant.

Ensuite, nous avons abouti à un plan d'action qui découle de toutes les phases précédentes basé sur une stratégie globale de couture ville mer montagne qui repose sur des sous stratégies à s'avoir : stratégie de nettoyage, aération et délocalisation ; récupération, exploitation et reconversion des friches ainsi que la connexion physique et symbolique.

Malheureusement par manque de temps nous n'avons pas pu effectuer une enquête sur terrain pour avoir de meilleurs résultats par rapport à l'analyse de walkability. Mais aussi le manque de documentations au niveau de la direction du tourisme nous a empêché de faire une étude plus approfondie sur les statistiques de la relation ville/mer/montagne en terme d'infrastructures routières, le taux de fréquentation, ...etc.

Ainsi, plusieurs perspectives de recherche liée à la nôtre se dégagent à l'exemple de créer un projet plus globale qui peut s'étaler jusqu'aux hauteurs de la ville pour offrir plus d'attractivité à la ville, et qui fera l'objet d'étude et de recherche futur.

## Bibliographie

### Livre

- KHELIFA, A. (2016). *Bejaia capitale de lumiere histoire et archeologie*. Alger: Gaia.
- MASBOUNGI, A. (2010). *Barcelone-la ville innovante*. Paris: le moniteur.
- MASBOUNGI, A. (2014). *NEW YORK réguler pour innover les années Bloomberg*. Saint-Etienne : Parenthèses.

### Article

- KADRI,A.(2012, juin 29). *Bejaia, ville d'histoire et de civilisation*. Consulté le 02 novembre, 2021, sur diwan.hypotheses.org: <https://diwan.hypotheses.org/815>
- ASSIREMEMEDIA. (s.d.). *QUOI VISITER ?Découvrez Bejaia et trouvez une large sélection des endroits familiaux à visiter !* Consulté le janvier 21, 2022, sur [www.bejaia-guidedepoche.com](http://www.bejaia-guidedepoche.com): <https://www.bejaia-guidedepoche.com/quoi-visiter/131-le-lac-mezaia>
- BARTHEL, P. (2006, septembre 15). Faire du « grand projet » au Maghreb. L'exemple des fronts d'eau (Casablanca et Tunis). *open edition journals*.
- BROU, G. (2018, Janvier 03). *le petit journal*. Consulté le Janvier 13, 2022, sur [lepetitjournal.com](http://lepetitjournal.com): <https://lepetitjournal.com/eco-casablanca>
- CDG, G. (2019). *Grand aquarium de casablanca appel a manifestation d'interet*. Casablanca: FILIALE CGI GROUPE CDG.
- CLAUD, M. (2010, Octobre 21). Développement urbain durable des villes côtières, risques et gestion intégrée des zones côtières (GIZC). *OpenEdition journals* . Récupéré sur OpenEdition journals : <https://journals.openedition.org/vertigo/10244>
- DUGENY, M. F. (2007). *Grand projet urbain en europe, conduire le changement dans les metropoles* . ILE DE FRANCE: IAURIF.
- EL JOUHARI, Y. (2021, Fevrier 24). tout savoir sur le tourisme balnéaire. *ostelea tourism management school*.
- JULIA. (2019, février 05). *made in marseille*. Consulté le janvier 10, 2022, sur [madeinmarseille.net](http://madeinmarseille.net): <https://madeinmarseille.net/19374-telepherique-dame-garde-port/>
- KADRI.A. (2012, juin 29). *Bejaia, ville d'histoire et de civilisation*. Consulté le novembre 02, 2021, sur diwan.hypotheses.org: <https://diwan.hypotheses.org/815>
- SLIMANI, A. (2013, 04 14). *bejaia la mer, la montagne et l'histoire*. *l'expression*.

## Mémoire

- ADJALI, S. (2021). *Régénérations des Waterfronts urbains : Cas d'étude le vieux port de Béjaïa*. Bejaia: Université Abderrahman Mira.
- AGGOUN, M., & BENHALIMA, I. (2019). *renouveau urbain d'un village cotier "chenaoua"*. Blida: Université SAAD DAHLEB.
- AISSAT, R., HAREB, N., & SADOUDI, L. (2017). *Evaluation des projets waterfront au prisme de la relation ville/mer Image de la promenade Leonardo Fibonacci de pise*. Bejaia: université Abderrahmane Mira.
- AIT KACI, S., & KESSIR, S. (2018). *Réaménagement de l'interface ville-port d'Alger*. Tizi ouzou: Université Mouloud Mammeri.
- BENAISSA, D. (2018). *Les obstacles au développement du tourisme dans la wilaya de Bejaia, les actions à entreprendre cas de la côte-Est ; Bejaia, Boukhelifa, Tichy, Aokas, Souk-el-tenine, Melbou*. bejaia: université Abderahmane Mira.
- BESANCENOT, J. i., OUCHEN, L., & RABHI, W. (2017). *Aménagement touristique durable et valorisation du littoral de Bejaia*. Bejaia: Université Abderrahmane Mira.
- DJAZIL, A. (2015). *Le Tourisme De Montagnes Cas : Parc National De Gouraya*. Bejaia: université Abderahmane Mira.
- KADER, S. (2008). *Perspectives de développement touristique en Algérie*. Annaba: Université Badji Moukhtar.
- LACAZE, J. in, SAIDI, A., & SACI, W. (2016/2017). *Composition urbaine au niveau d'une interface ville-mer*. Bejaia: Université Abderahmane Mira.
- M.REZKELLAH. (2012/2013). *Analyse urbaine de la ville de Bejaia*. Bejaia: université Abderahmane Mira .
- RABHI, R., SAIDI, A., & SACI, W. (2017). *Composition urbaine au niveau d'une interface ville-mer cas de l'arriere port de Bejaia*. Bejaia: Université Abderahmane Mira.
- MERALET, N. (2019). *Clivage ville –port mostaganemois: vers une cohabitation entre les deux entites*. Mostaganem: Université Abdelhamid Ibn Badis.
- RADJI, L. (2021). *La reconversion du vieux port de Bejaia pour une réconciliation ville/mer .* Bejaia: Université Abderrahmane Mira .
- REZKALAH, M. (2013). *Analyse Urbaine De la ville De bejaia*. Alger: EPAU.

## Thèse

AOUNI, M. (2014). *Centralités urbaines et développement touristique*. Reims: Université de Reims Champagne –Ardenne.

BEDJAOUI, W. (2019). *Le tourisme durable cas d'etude (Ghoufi)*. Biskra: Université Mohamed Khider.

GAUTHIER, S. (2010). *Le reamenagement des friches portuaires dans la recomposition recente de la ville : L'exemple de Volos, ville portuaire grecque*. Tours: université François Rabelais.

(2014). *Centralités urbaines et développement touristique*. Reims: Université de Reims Champagne –Ardenne

## Site Web

(s.d.). Consulté le 13 novembre, 2021, sur calameo.com:  
<https://fr.calameo.com/read/003645526dd9626f24e0f>

AIVP. (2000). Consulté le 01 12, 2022, sur aivp.org.

caco. (2018, aout 06). *overblog*. Consulté le 17 janvier, 2022, sur lesrandosdecaco.overblog.com: <https://lesrandosdecaco.over-blog.com/2018/08/un-tour-dans-genes-depuis-le-funiculaire-zecca-righi.html>

CNRA. (2017, aout 17). *Fort de la Casbah*. Consulté le janvier 21, 2022, sur cnra.dz:  
<http://cnra.dz/atlas/fort-de-la-casbah/>

DIPALMA, M. (2013, Mars 19). *Slideshare*. Consulté le 13 Janvier, 2022, sur fr.slideshare.net: <https://fr.slideshare.net/Matdip24/projet-casablanca-marina>

*euromediterranee.fr*. (s.d.). Consulté le 03 decembre, 2021, sur euromediterranee etablissement public d'aménagement.

larousse, d. f. (s.d.). *larousse*. Récupéré sur [larousse.fr](http://www.larousse.fr):  
[https://www.larousse.fr/encyclopedie/divers/exode\\_rural/50492](https://www.larousse.fr/encyclopedie/divers/exode_rural/50492)

*le monitor des grands projets au maroc*. (s.d.). Consulté le 13 Janvier, 2022, sur lemonitor.com: [http://www.lemonitor.com/projet/Almanar/Almanar\\_3.html](http://www.lemonitor.com/projet/Almanar/Almanar_3.html)

MEBIROUK, H. (2015). *Calameo*. Récupéré sur [fr.calameo.com](http://fr.calameo.com):  
<https://fr.calameo.com/read/0046078304930a4a8a78c>

OMT. (s.d.). *unwto*. Récupéré sur [unwto.org](http://www.unwto.org): <https://www.unwto.org/fr/glossaire-de-tourisme>  
*portdebejaia.dz*. (s.d.). Récupéré sur entreprise portuaire de Bejaia:  
<https://portdebejaia.dz/qui-sommes-nous/>

## **Annexe**

## Annexe : Questionnaire

# Relation ville, mer montagne au niveau de l'espace portuaire de la ville de Bejaia

Dans le cadre de notre recherche de fin d'étude en Architecture, nous réalisons une enquête avec questionnaire afin de cerner les besoins et les aspirations de la population vis-à-vis de la relation entre la ville, la mer et la montagne afin d'arriver à un programme qui va satisfaire leurs attentes au niveau de l'espace portuaire de la ville de Bejaia

 [sima040699@gmail.com](mailto:sima040699@gmail.com) (non partagé) [Changer de compte](#)



\*Obligatoire

Genre \*

- Homme
- Femme

Age \*

- Entre 15 et 30 ans
- Entre 30 et 50 ans
- Plus de 50 ans

catégorie \*

- Habitant
- Touriste

Trouvez-vous que la brise de mer comme prolongation de la ville est suffisante comme espace de détente face à la mer \*

- Très suffisante
- Suffisante
- Moyennement suffisante
- Insuffisante
- Très insuffisante

Trouvez-vous que l'espace portuaire de Bejaia est facilement accessible \*

- Très facile
- Facile
- Moyennement facile
- Difficile
- Très difficile

Trouvez-vous que la montagne des oliviers est facilement accessible \*

- Très facile
- Facile
- Moyennement facile
- Difficile
- Très difficile

Par quel moyen vous vous déplacer entre la mer et la montagne \*

- Par bus
- Véhicule
- Vélo
- A pied

Aimeriez-vous avoir plus d'espace de contact entre la ville, la mer et la montagne \*

- Oui
- Non

Etes-vous d'accord pour la délocalisation du port pétrolier afin d'accueillir de nouveaux espaces de tourisme et de loisir \*

- Oui
- Non

En cas d'un réaménagement quel genre d'activités aimeriez-vous voir \*

- Parc
- Jardin
- Espace commercial
- Activités culturelles
- Activités sportives
- Air de consommation
- Port de Plaisance
- Logements
- Hôtellerie et services
- Autre : \_\_\_\_\_

Que pensez-vous de la mise en place d'un téléphérique reliant la mer et la montagne \*

- Pour
- Contre

Si vous êtes contre dites pourquoi

Votre réponse \_\_\_\_\_

Que pensez-vous de la mise en place d'un funiculaire comme continuité à la voie ferrée offrant une vue panoramique sur la mer, la montagne et la vieille ville \*

- Pour
- Contre

Si vous êtes contre dites pourquoi

Votre réponse \_\_\_\_\_

Que pensez-vous du prolongement de la promenade de la brise de mer le long du front de mer \*

- Pour
- Contre

Si vous êtes contre dites pourquoi

Votre réponse

Que pensez-vous de la réhabilitation de l'ancienne usine de chaux et de ciment afin d'accueillir une nouvelle fonction accessible au public \*

- Pour
- Contre

Si vous êtes contre dites pourquoi

Votre réponse

Que pensez-vous de créer un espace public qui va mettre en valeur la porte sarrasine avec des expositions sur l'histoire du monument et de la ville \*

- Pour
- Contre

Si vous êtes contre dites pourquoi

Votre réponse

Envoyer

Effacer le formulaire

N'envoyez jamais de mots de passe via Google Forms.

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google. [Signaler un cas d'utilisation abusive](#) - [Conditions d'utilisation](#) - [Règles de confidentialité](#)

Google Forms

## Résumé

Le port de Bejaia est un réel atout pour la ville. En effet, c'est son comptoir créateur ainsi que le point d'échange et d'ouverture vers la méditerranée. La ville dispose également de ressources naturelles, à savoir la mer et la montagne attirant ainsi un flux touristique important mais engendrant aussi une urbanisation anarchique. Le tournant des années 1970 avec la mise en place de la zone industrielle, la ville se voit quitter la montagne pour rejoindre la plaine tout en négligeant le potentiel touristique que la montagne lui offre. Tout cela, a engendré un clivage ville port et un site montagneux en déclin.

Notre recherche porte alors sur cette thématique de reconnexion entre les deux potentialités mer montagne tout en offrant une dynamique touristique à la ville Bejaia. L'analyse des exemples de Casablanca marina au Maroc, euro-méditerranée Marseille en France et porto Antico à Gênes en Italie était une nécessité à côté d'une la compréhension des notions théoriques afin de pouvoir tracer une approche programmatique intégré pour répondre à notre problématique. Une analyse du site et une analyse de walkability, consolidées par une enquête sous forme de questionnaire nous a permis de cerner les besoins et aspirations de la population mais aussi comprendre le site et ses impératifs. Tout ceci nous a permis d'aboutir à un programme basé sur des stratégies d'actions permettant un renouement Mer-Montagne-Ville pour une dynamique touristique.

**Mots clés :** connexion, mer, montagne, potentialités, clivage ville/port, dynamique touristique.