

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 et d'urbanisme



Mémoire pour l'obtention de diplôme de master en architecture
Option : « Architecture, ville et territoire »

THEME

**Vers une reconquête urbaine de l'interface ville/port
Cas de la ville de Bejaia**

Préparé par :

- Melle Medjdoub Sara
- Melle Toutah Sarah
- Melle Yahiaoui Noura

Soutenu devant le jury composé de :

- M.Yaya TsoufikPrésident
- M.Aini AissaExamineur
- Mme Alili SoniaPromotrice
- M.Benaidja IdirCo-promoteur

« Dans l'œuvre de la science seulement on peut aimer ce qu'on détruit, on peut continuer le passé en le niant, on peut vénérer son maître en le contredisant. »

Gaston Bachelards

Dédicaces

Je dédie ce modeste travail à mes parents, famille, amis et à mes enseignants qui m'ont encadré avec le même thème 'Ville/Mer', Mr Mohedeb et Guenfis, Mr Mimouni.

Melle Medjdoub.S

J'adresse ce modeste travail à mes parents, mon frère et sœurs et exceptionnellement à mes tantes Toutah.D, Toutah.R, mes oncles, pour leurs sacrifices déployés à mon égard. A mon fiancé Baher.A et tous mes amis pour leur encouragement et confiance.

Melle Toutah.S

A ma famille et particulièrement mon grand frère Djamel pour leur amour et confiance que nulle dédicace ne puisse exprimer ce que je leur dois.

Melle Yahiaoui.N

Remerciements

Nos remerciements vont en premier lieu à Dieu pour nous avoir donné tant de volonté et de force pour réaliser ce modeste travail.

Nous remerciant également nos promoteurs madame Alili.S et monsieur Benaidja.I pour leur accompagnement, disponibilité et dévouement.

Nos adressant un remerciement particulier à Monsieur Mimouni d'abord pour ces multiples révisions mais aussi pour avoir été le fil conducteur pour toute information concernant Bejaia en générale et son port en particulier et de la, le PDG de LPB M.Djelloul.A, le documentaliste M.Mechehed, le rédacteur du PDAU Mr Boutrid. De même pour à Madame Azzag, chef de l'axe de recherche Laboratoire VUDD à EPAU d'Alger pour son chaleureux accueil et pour ces clarifications qui était d'un précieux apport pour ce travail.

Nos remerciements vont aussi à nos enseignants de methodologie, d'urbanisme et d'HCA cité respectivement Mr Sakhraoui, Mr Mohedeb, Mr Boufassa pour leurs conseils, encouragement et documentation.

Nous remercions également nos amis : Medjdoub.D de nos avoir procuré de France un ouvrage qui constitue la base de notre travail qui sera déposé au niveau de la bibliothèque pour qu'il soit accessible à tout étudiant passionner par ce thème, Les architectes M.Tebache.L, M.Manaa.T pour leurs accompagnements continus.

Pour finir on remercie l'ensemble des enseignants, aux membres du département de l'université d'Abd Abderrahmane Mira. Ainsi qu'à tous ceux et celles qui ont contribués de près ou de loin à l'accomplissement de ce modeste travail.

Résumé

Aujourd'hui et depuis les années 50, selon les pays, les espaces à interface ville/port constituent des territoires à reconquérir. Ces espaces, devenus des friches portuaires dû à la délocalisation des anciennes structures industrialo-portuaire, ne répondent plus aux exigences nouvelles du gigantisme naval, qui est une conséquence de la révolution industrielle. Ces friches portuaires, qui se présentent comme des zones tampon entre la ville et le port, engendrent ce que l'on appelle le clivage ville/port.

Le mouvement de reconquête vient comme une réponse à ce clivage ville/port. Paru aux Etats-Unis sous le nom de 'Waterfront revitalisation', il se propage et prend d'autres formes et appellations dans le reste des continents.

Cette question de reconquête reste peu posée dans les villes portuaires algériennes, la ville de Bejaia souffre encore de ce clivage mais ne bénéficie d'aucune initiative de reconquête de son interface ville/port.

Avec une démarche méthodologique d'approche conceptuelle, et après avoir cerné la problématique de la reconquête ville/port, ce présent travail a pour principal objectif d'aboutir à un schéma des principes d'aménagement qui vise une reconquête urbaine de l'interface ville/port pour le cas de la ville de Bejaia. Ce travail est, notamment, effectué à l'aide de méthode d'investigation mixte à savoir, l'enquête par questionnaire et l'entretien.

Mots clef : interface ville/port, clivage ville/port.

Sommaire

| | |
|--|---|
| Introduction générale | 1 |
| 1 Problématique | 2 |
| 2 Hypothèses | 2 |
| 3 Objectifs | 2 |
| 4 La structure du mémoire | 3 |
| Corpus théorique ‘Dynamique des villes-ports’ | |
| Introduction | 4 |
| 1 Les villes-ports vue par la littérature | 4 |
| 1.1 Les villes portuaires, définition | 4 |
| 1.1.1 Du point de vue terminologique..... | 4 |
| 1.1.2 Du point de vue typologique..... | 5 |
| 1.2 Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires | 5 |
| 1.2.1 La centralité..... | 5 |
| 1.2.2 La nodalité..... | 6 |
| 1.2.3 La réticularité..... | 6 |
| 1.3 Un système ville/port..... | 6 |
| 1.3.1 Les activités spécifiques du système ville port..... | 6 |
| 1.3.2 L’inscription spéciale du système ville port..... | 6 |
| 1.4 L’évolution des relations villes ports | 7 |
| 2 Clivage ville/Port | 8 |
| 2.1 Définition..... | 8 |
| 2.2 Causalité du Clivage ville/Port..... | 8 |
| 2.2.1 Changement de base économique..... | 9 |
| 2.2.2 Évolution technologique du transport..... | 9 |
| 2.2.3 La spécialisation des ports..... | 9 |
| 2.3 Les formes du clivage ville/port..... | 9 |
| 2.3.1 Une rupture spatiale..... | 9 |

| | | |
|----------|---|-----------|
| 2.3.2 | Une division institutionnelle..... | 9 |
| 2.3.3 | Un déracinement social et imaginaire..... | 10 |
| 2.4 | Les conséquences du clivage ville/port..... | 10 |
| 2.4.1 | L'apparition d'une interface en décalage..... | 10 |
| 2.4.2 | Le déséquilibre ville/port..... | 10 |
| 2.4.3 | La crise identitaire..... | 11 |
| 2.4.4 | La crise des secteurs d'activités traditionnelles..... | 11 |
| 3 | La reconquête urbaine de <i>waterfront</i> (Réactions face à la Désorganisation de l'interface ville/port) | 11 |
| 3.1 | Définition de la reconquête urbaine de waterfront..... | 12 |
| 3.2 | Les Potentialités de la reconquête des délaissés portuaires..... | 12 |
| 3.3 | Séquences temporelles de la reconquête des fronts d'eau..... | 13 |
| 3.4 | La reconquête et l'émergence d'un nouveau tertiaire « maritime » | 14 |
| 3.5 | Les enjeux de la reconquête de l'interface ville/port..... | 14 |
| 3.5.1 | Un nouveau quartier..... | 14 |
| 3.5.2 | Une nouvelle attractivité..... | 15 |
| 3.5.3 | Une nouvelle relation ville/port..... | 15 |
| 3.5.4 | Anticiper les futurs conflits..... | 15 |
| 3.6 | Débat sur le choix des options de réaménagement (choix multiple) | 15 |
| 4 | Les expériences de reconquête urbaine (étude comparative) | 19 |
| 4.1 | Exemple de San Francisco..... | 19 |
| 4.1.1 | Présentation de cas d'étude..... | 19 |
| 4.1.2 | Les Éléments du clivage ville port..... | 20 |
| 4.1.3 | Les aménagements portuaires de la ville de San Francisco..... | 20 |
| 4.2 | L'exemple de Londres | 22 |
| 4.2.1 | Présentation de cas d'étude..... | 22 |
| 4.2.2 | Objectif..... | 22 |
| 4.2.3 | Les aménagements portuaires de la ville de Londres..... | 22 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 4.3 | L'Exemple de Marseille..... | 25 |
| 4.3.1 | Présentation de cas d'étude..... | 25 |
| 4.3.2 | Causes du clivage, cas de Marseille..... | 25 |
| 4.3.5 | Objectifs d'Euro-méditerranéen..... | 26 |
| 4.3.6 | Les trois pôles d'intérêt pour cette analyse..... | 26 |
| | Synthèse de l'analyse des exemples..... | 32 |
| 4.4 | Lignes de la procédure à suivre pour le cas de Bejaia..... | 32 |
| | Conclusion..... | 33 |
| | Corpus empirique 'Ville, port, mer ; le paradoxe de Bejaia' | |
| | Introduction..... | 34 |
| 1 | Présentation de la wilaya et la ville de Bejaia..... | 34 |
| 1.1 | Situation à l'échelle nationale et régionale..... | 34 |
| 1.2 | Données climatiques..... | 35 |
| 1.3 | Les réseaux de communication..... | 36 |
| 1.3.1 | Le réseau routier..... | 36 |
| 1.3.2 | Réseau maritime..... | 36 |
| 1.3.3 | Réseau ferroviaire..... | 36 |
| 1.3.4 | Réseau aéroportuaire..... | 36 |
| 1.3.5 | Les projets en cours de réalisation..... | 36 |
| 2 | Délimitation et présentation du cas d'étude..... | 38 |
| 3 | Diagnostic..... | 38 |
| 3.1 | Délimitation, limites et accessibilités..... | 40 |
| 3.2 | Processus de formation de l'aire d'étude..... | 41 |
| 3.3 | Les réseaux de communication..... | 42 |
| 3.4 | Superstructure..... | 49 |
| 3.4.1 | Le Bâti..... | 49 |
| 3.4.2 | Lecture fonctionnelle du site..... | 50 |
| 3.4.3 | Les places..... | 51 |

| | | |
|---|---|-----------|
| 3.4.4 | Qualité environnementale..... | 51 |
| 3.4.5 | Les points de repère..... | 54 |
| 3.5 | Les types de rupture..... | 58 |
| 3.5.1 | Rupture institutionnelle..... | 58 |
| 3.5.2 | Rupture culturelle et sociale..... | 58 |
| 3.5.3 | Rupture spatiale..... | 59 |
| 3.5.4 | Rupture visuelle..... | 59 |
| Synthèse | | 60 |
| 4 Les outils d'urbanisme | | 62 |
| 4.1 | Les orientations du PATW..... | 62 |
| 4.2 | Les orientations du PDAU..... | 63 |
| 4.2.1 | Que dit-il sur le waterfront de la ville de Bejaia ?..... | 63 |
| 4.2.2 | Les propositions du PDAU..... | 64 |
| 5 Concertation avec les habitants (Analyse des résultats du questionnaire) | | 66 |
| 5.1 | Le vécu des Habitants..... | 66 |
| 5.2 | La volonté des habitants..... | 69 |
| Conclusion | | 71 |
| Recommandations pour une reconquête de l'interface ville/mer | | 72 |
| Conclusion Générale | | 74 |
| Bibliographie | | |
| Annexes | | |

Liste des tableaux

| | | |
|---|--|----|
| 1 | Les grandes séquences technologiques sous-tendant l'évolution des waterfronts et du couple ville/port..... | 8 |
| 2 | les choix d'aménagement..... | 16 |
| 3 | Les aménagements portuaires de la ville de San Francisco..... | 21 |
| 4 | Les aménagements portuaires de la ville de Londres..... | 24 |

Liste des figures

| | |
|--|----|
| 01 : Ville portuaire ; affrontement et ignorance entre fonction urbaine et fonction portuaire / qualité de vie et efficacité économique..... | 10 |
| 02 : Séquences temporelles et réaménagement des fronts d'eau..... | 14 |
| 03 : las Ramblas, Barcelone. Transformation d'un réseau de rivières en boulevard. Au cours des siècles, il deviendra la route centrale à travers la ville étendue et un axe d'orientation vers la mer.. | 17 |
| 04 : moll de la fusta, Barcelone. La création d'un balcon urbain, espace public qui permet en même temps de gérer l'infrastructure et les flux : rattachement au réseau local (en vert), au périphérique par une voie rapide (en rouge), au paysage maritime (en jaune)..... | 17 |
| 05: walk-to-the-Sea, Boston. Une séquence d'espaces publics mène au front d'eau..... | 18 |
| 06 : délimitation du front d'eau de San Francisco..... | 19 |
| 07: The Anchorage..... | 21 |
| 08 : Pier 39..... | 21 |
| 09 : Embarcadero Promenafle..... | 21 |
| 10: Justin Herman Plaza..... | 21 |
| 11 : Situation du Grand Londres en Angleterre..... | 22 |
| 12 : l'extension de la centralité vers les docks land..... | 23 |
| 13 : Le quartier de WAPPING. Réhabilitation..... | 23 |
| 14 : de nombreux aménagements..... | 23 |
| 15 : un souci du détail ravivant la mémoire du port anime chaque projet de réhabilitation..... | 23 |
| 16 : la réhabilitation des tabacco docks en galerie marchande..... | 23 |
| 17 : les entrepôts de WAPPING dans les années soixante-dix..... | 23 |
| 18 : le périmètre d'intervention s'étend sur 2200 hectares..... | 24 |
| 19 : les secteurs dédiés au logement sont particulièrement soignés..... | 24 |
| 21 : l'université de l'est London..... | 24 |
| 22 : le canary wharf en 1970..... | 24 |
| 23 : le canary wharf en 2000 après la réhabilitation (Immobilier d'entreprise)..... | 24 |
| 24 : espace vert, parc situé entre la tamise et les docks..... | 24 |
| 25 : Géolocalisation sur la carte : Bouches-du-Rhône..... | 25 |
| 26 : Bassins Est et Ouest du Port Autonome de Marseille..... | 26 |
| 27 : Plan de la ZAC Cité de la Méditerranée..... | 27 |
| 28 : l'aménagement actuel de l'interface ville-port..... | 27 |
| 29 : La nouvelle gare maritime en face de la Major..... | 28 |
| 30 : La Cathédrale de la Major pendant et après réaménagement..... | 28 |
| 31 : Le J4 réaménagé, étude de définition..... | 28 |
| 32 : Les Terrasses du Port images de synthèse..... | 29 |
| 33 : A gauche, la tour de Zaha Hadid, à droite l'intérieur d'un îlot du parc habité, Images de synthèse..... | 29 |
| 34 : En bleu la ZAC de la Joliette, à côté de la ZAC Cité de la Méditerranée..... | 29 |
| 35 : La place de la Joliette, vue W-E..... | 30 |

| | |
|---|----|
| 36 : Une nouvelle rue ‘la rue des Docks..... | 30 |
| 37 : Les docks et la gare de la Joliette en 1991..... | 30 |
| 38 : La Rue de la République, entre port actif et Vieux-Port..... | 31 |
| 39 : contraste entre deux façades d'immeubles, celle du fond venant d'être réhabilitée..... | 31 |
| 40 : la situation de la wilaya de Bejaia..... | 34 |
| 41 : les limites administratives de la wilaya de Bejaia..... | 34 |
| 42 : Les limites administratives de la commune de Bejaia..... | 35 |
| 43 : Les limites géographiques de la ville..... | 35 |
| 44 : les vents dominants de la ville..... | 35 |
| 45 : Le tracé de la pénétrante..... | 36 |
| 46 : l'extension de l'aéroport..... | 37 |
| 47 : la situation de la zone d'étude..... | 38 |
| 48 : carte de délimitations, limites et accessibilités..... | 40 |
| 49 : Bougie dans son état primitif..... | 41 |
| 50 : L'occupation Romaine..... | 41 |
| 51 : Bejaia époque française (1890 -1958)..... | 41 |
| 52 : La photo de bougie en 1840..... | 41 |
| 53 : Bejaia époque française (1962-1974)..... | 41 |
| 54 : la carte du réseau routier de notre aire d'étude..... | 42 |
| 55 : les clôtures de sonatrach de deux cotés..... | 43 |
| 56 : la clôtures du port du côté gauche, et les clôtures des Entreprises du côté à droit..... | 43 |
| 57 : vue sur la paroi bâtie du Boulevard de la Soummam..... | 43 |
| 58 : vue sur la paroi clôturée du Boulevard de la Soummam..... | 43 |
| 59 : les parois du boulevard Moulay El Nacer..... | 44 |
| 60 : vue sur la paroi matérialisée par des bâtiments de l'avenue Moustapha Ben Boulaid..... | 45 |
| 61 : vue sur la paroi clôturée de l'avenue Moustapha Ben Boulaid..... | 45 |
| 62 : la façade des immeubles d'habitation de différent étage..... | 45 |
| 63 : les parois de la rue de la brise de mer..... | 46 |
| 64 : les parois du boulevard frère tifaoui..... | 46 |
| 65 : les parois de la rue Benai Belkacem..... | 46 |
| 66 : les différents noeuds de notre aire d'étude..... | 47 |
| 67 : situation du noeud du carrefour du port..... | 47 |
| 68 : vue noeud sur carrefour du port..... | 47 |
| 69 : situation du noeud de la Radio Soummam..... | 47 |
| 70 : vue sur le noeud de la Radio Soummam..... | 47 |
| 71 : situation du noeud de la porte sarrasine..... | 47 |
| 72 : vue sur le noeud de la porte sarrasine..... | 47 |
| 73 : l'emplacement du bâti résidentiel dans notre aire d'étude..... | 49 |
| 74 : échantillons un de l'interface..... | 50 |
| 75 : échantillons deux de l'interface..... | 50 |
| 76 : échantillons trois de l'interface..... | 50 |

| | |
|---|----|
| 77 : une carte qui représente les quatre places de notre aire d'étude..... | 51 |
| 78 : carte de la végétation existant sur notre aire d'étude..... | 52 |
| 79 : l'état dégradé des hangars de l'arrière port..... | 52 |
| 80 : état moyennement dégradé de la Casbah..... | 52 |
| 81 : une vue sur civital..... | 53 |
| 82 : une vue panoramique à partir de la brise de mer..... | 53 |
| 83 : carte des réseaux hydrographiques..... | 53 |
| 84 : la carte des points de repères..... | 54 |
| 85 : Port pétrolier..... | 54 |
| 86 : La prise de mer..... | 54 |
| 87 : Fort Abd El Kader..... | 54 |
| 88 : La rampe du port..... | 54 |
| 89 : La Casbah..... | 54 |
| 90 : La gare ferroviaire..... | 54 |
| 91 : sonatrach..... | 54 |
| 92 : Civital..... | 54 |
| 93 : DRGB..... | 55 |
| 94 : les accès du port de Bejaia. | 56 |
| 95 : les portails du port de Bejaia. | 57 |
| 96 : les bassins du port de Bejaia. | 57 |
| 97 : Vue sur la zone ouest de l'interface abritant des activités polluantes et dangereuses..... | 59 |
| 98 : Zone tampon, vue sur l'échenillant de l'interface..... | 59 |
| 99 : Terminale à bois..... | 59 |
| 100 : vue sur la Rupture du chemin de fer..... | 59 |
| 101 : Vu à partir de fort de la Casbah sur le côté ouest de L'interface..... | 59 |
| 102 : la Vue qu'offre-la place de la brise de mer..... | 59 |
| 103 : Catre représentant la rupture visuelle et spatiale de notre aire d'étude..... | 59 |
| 104 : Vue sur la baie de Bejaia..... | 60 |
| 105 : Vue sur le noyau historique..... | 61 |
| 106 : la place guidon..... | 61 |
| 107 : la casbah..... | 61 |
| 108 : la porte sarrasine..... | 61 |
| 109 : l'espace portuaire et extra portuaire enclavé entre oued seghir la voie ferrée et le port..... | 64 |
| 110 : le projet de la gare maritime..... | 64 |
| 111 : les trois téléphériques proposés (Lekhmis-Gouraya, Brise de mer-Gouraya, Iheddaden – Tizi)..... | 65 |
| 112 : Aménagement des berges de la Soummam par la réalisation de voies de ponts et de digues..... | 66 |
| 113 : Esquisse de la Brise de mer..... | 68 |
| 114 : Esquisse de la brise de mer..... | 68 |
| 115 : Esquisse du port pétrolier et la brise de mer..... | 69 |

Les acronymes

APW : Assemblée Populaire de la Wilaya.

CC : Chemin Communaux.

CTMD : Centre de Transit des marchandises dangereuses.

CW : Chemin Wilaya

DRGB : Direction régional de Bejaia.

EPAEM : établissement public d'aménagement Euro méditerranée.

EPAU : Ecole Polytechnique D'architecture et Urbanisme

EPB : Entreprise portuaire de Bejaia

GPMM : Grand Port Maritime de Marseille.

LDDC : London Docklands Développement Corporation.

MDG : Marchandises Dangereuses

OIN : L'opération D'intérêt National.

ONU : Organisation des Nations Unis.

PAW : Plan D'aménagement de la Wilaya.

PDUA : Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme.

QHSE : Qualité-Hygiène et Sécurité-Environnement.

RN : Route Nationale.

SDGISCIIN : schémas directeurs des grandes infrastructures et des services collectifs d'intérêt national.

S.E.P.T : Schémas des Espaces de Planification Territoriale.

SNAT : Schéma National D'aménagement du Territoire.

TMB : Terminal Marin de Bejaia.

TMD : Transport de Matières Dangereuses.

VUDD : Ville, Urbanisme et Développement Durable

Introduction générale

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

Ces relations, qui avant des siècles, étaient liées à une logique d'interdépendance et de complémentarité ; mais durant l'ère industrielle, les villes portuaires ont connu une distanciation spacio-fonctionnelle entre la ville et son port. On assiste alors à une délocalisation des activités portuaires hors du territoire urbain, ce qui provoque le délaissement de nombreuses infrastructures portuaires engendrant ainsi un déséquilibre économique et spatial, phénomène appelé le '**CLIVAGE VILLE/PORT**'.

Chose sûre, l'essor de la ville-port est intimement relié à l'essor de son port comme l'affirme CLAUDE CHALINE¹ dans « Ces ports qui créèrent des villes », mais dans le cas des villes souffrant de clivage ville/port, ces deux activités ne cohabitent plus, le port nuit à la qualité de vie en ville et cette dernière limite les performances du port d'où vient l'apparition du mouvement de reconquête ou de renouvellement des fronts d'eau qui vise à une recomposition ville/port. Celle-ci a permis d'en faire des villes de premiers ordres pour leurs pays : ville divas, ville aux portes ouvertes sur le monde, ville vitrine, ville star tel que New York, Sydney.

L'Algérie profitant d'une bande littorale qui s'étend sur une longueur de plus 1270km abritant des villes portuaires à l'instar d'Alger, Oran, Bejaia, Annaba, Skikda, Mostaganem qui souffrent de la non cohabitation ville/port. Chose qui n'a jamais été évoquée par nos outils d'urbanisme² malgré la pertinence de cette question pour l'urbanisme moderne (Aouissi, 2013). Ces dernières ont fait l'objet de recherches universitaires ce qui nous incite à le choisir comme thème de recherche et prendre Bejaia comme cas d'étude.

Bejaia qui a pris naissance de son port, d'abord comme comptoir phénicien puis à travers la stratification des multiples civilisations qui y ont séjournées ; vit actuellement une distanciation flagrante entre sa ville et son port. Le port de Bejaia jugé caduc, ne bénéficie pas de mer profonde (Entreprise portuaire de Bejaia, 2015) pour accueillir les nouveaux bateaux issus du gigantisme navale³ à cela s'ajoute l'emplacement inapproprié de son port pétrolier : qui accentue encore plus cette distanciation ville port.

Dans ce contexte et avec une méthodologie d'approche conceptuelle⁴ le présent travail se veut être une d'étude pour la reconquête de l'interface ville / port du cas de Bejaia.

¹ Urbaniste spécialiste de la géographie et de l'aménagement des grandes métropoles.

² A l'exception du PDAU d'Alger.

³ Après les années 50, l'avance technologique a permis de construire des navires plus grand et plus performant, un progrès technologique appelé gigantisme naval.

⁴ C'est une approche nécessaire pour la compréhension des notions qui concourent à la production urbaine, des notions en rapport avec la ville ou une portion urbaine, l'espace construit, son appropriation ou encore examiner les modes de composition qui ont laissés leurs empreintes sur la formation et la production de son espace dans toute sa complexité.

1 Problématique

Bejaia, ville du littoral nord algérien, connaît jusqu' au jour d'aujourd'hui cette distanciation ville/port. Celle-ci est causée non seulement par le progrès technologique mais aussi, comme pour la plupart des villes ex- colonies, par choix du pays colonisateur⁵ (aouissi, 2013).

Rajoutant à cela, une interface ville/port constituée par la présence d'un port pétrolier avec un emplacement inapproprié. En effet ce dernier est alimenté par une conduite d'oléoduc qui passe par l'interface ville/ port avec une servitude de 150m (drgb), non loin de ce port se trouve celui des marchandises qui tourne complètement le dos à la ville. Il y a lieu de signaler également la présence du chemin de fer qui vient accentuer cette distanciation. De l'autre côté, nous avons l'emplacement géostratégique de la ville ainsi qu'une présence de tant de vestiges issus de tant de civilisations.

Ce qui nous amène à nous demander : comment pouvons-nous reconquérir cette interface ville/port dans le but de rétablir de véritables nouvelles relations entre la ville et le port ?

2 Hypothèses

Pour pallier à ce décrochage ville/port une réconciliation de ces deux paramètres est nécessaire afin de redonner à la ville de Bejaia son caractère compétitif en améliorant ainsi la qualité de vie en ville et les performances économique du port. Elle peut se faire par une reconquête de l'interface ville/port :

- En gardant et améliorant de l'existant.
- Ou par remodelage complet de l'interface ville/port.

3 Objectifs

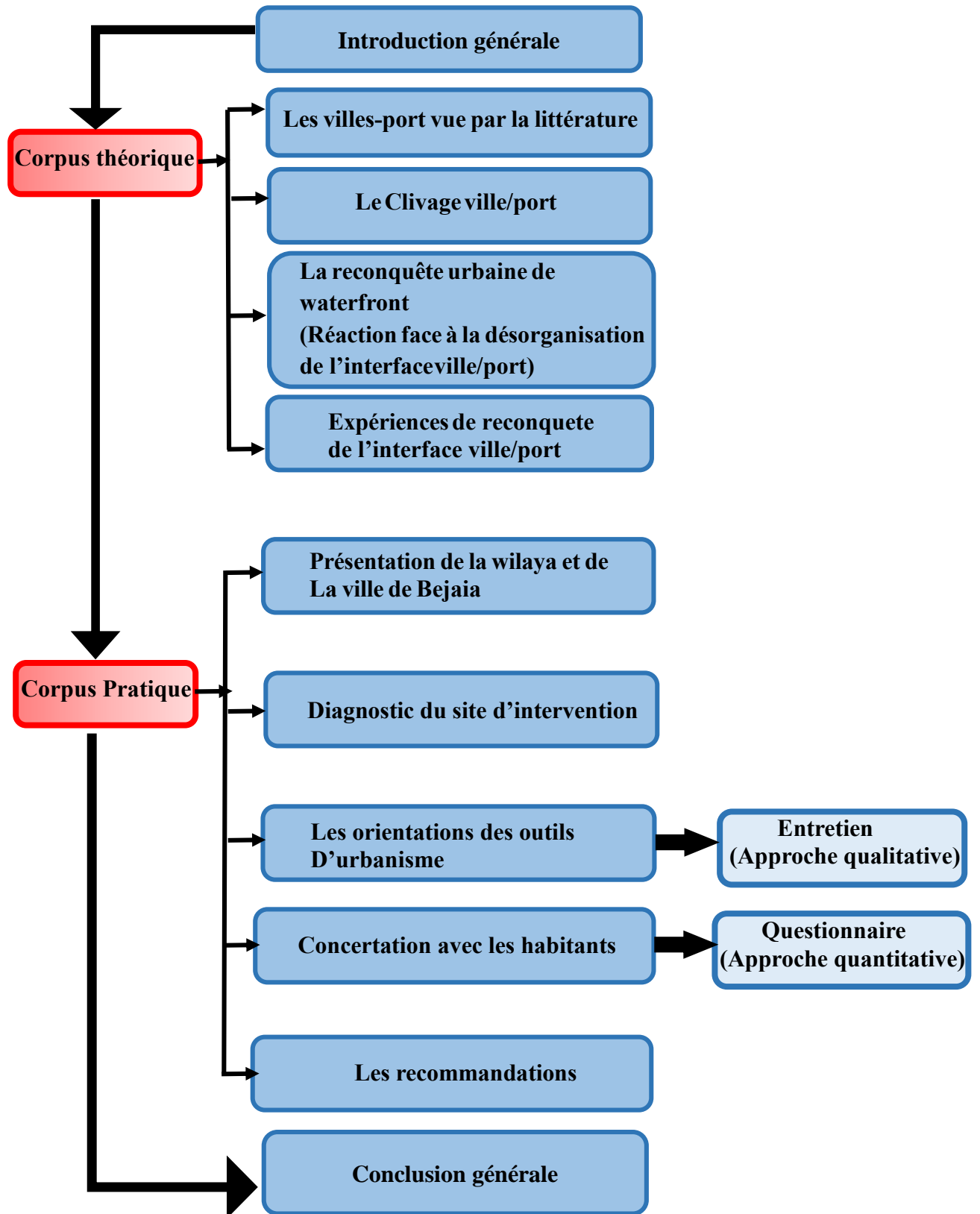
Les objectifs principaux de cette recherche sont de :

- Arriver à un schéma des principes d'aménagement pour le cas de Bejaia.

⁵ L'exception du clivage dans le cas de Bejaia n'est pas le résultat de la révolution industrielle car la ville ne l'a pas connu, mais ça été planifier par le colon pour des fin militaire et d'exportation au pays colonisateur.

4 La structure du mémoire

Suivant une logique déductive (du mondiale au locale) et comparative entre mondial et local, notre mémoire se présentera en deux parties qui sont les suivantes :



Corpus¹ théorique
‘Dynamique des villes-ports’

Introduction

La ville portuaire est un lieu spécialisé en raison de sa situation littorale et de l'activité maritime. Constituée de deux éléments étroitement imbriqués selon des schémas spatiaux divers, permettant une bonne liaison interne et une bonne mise en valeur des conditions du site. Certes, au cours des siècles, avec le développement du négoce, les aménagements portuaires perturbent un peu ce schéma et ces villes ont connu des séparations fonctionnelle ainsi que spatiale avec ces ports, Afin de renforcer la relation avec leur port, les villes cherchent aujourd'hui à retrouver leur identité portuaire en intégrant des éléments et des mesures urbaines spécifiques, qui pourront tourner la ville davantage vers l'eau, et la lier au port au niveau de la façade urbaine –intérieure et extérieure. Des espaces fonciers pouvant être recomposés et mieux affectés, sont aujourd'hui revalorisés au niveau des interfaces entre les ports et leurs villes, dans les ports mêmes et enfin dans les villes : opérations de réaménagement également appelé '**la Reconquête**' qui vise à **une Recomposition ville/port**, et qui vient comme réponse à **la rupture** appelée **Clivage ville/port**.

Le but de cette partie n'est pas seulement de donner une définition de la ville portuaire mais de faire un historique des relations entre villes et ports, et de focaliser l'étude sur le premier phénomène dans l'histoire de ces villes qui est le clivage ville/port. Par la suite, il s'agira de comprendre le phénomène majeur qui serait évoqué : la reconquête de l'interface ville/port. Il semble intéressant aussi de rappeler les différentes réflexions et expériences déjà existantes, pouvant éclairer et enrichir de futures interventions.

1 Les villes-port vue par la littérature

Afin de mieux comprendre comment imaginer des liens nouveaux entre la ville et le port, il s'agit tout d'abord, de définir la ville portuaire avec ses deux systèmes « la ville et le port » puis par un aperçu rétrospectif, de voir quels étaient les rapports entre eux jusqu'à aujourd'hui.

1.1 Les villes portuaires, définition

Une définition unique de la ville et encore moins de la ville portuaire n'existe pas. Cette dernière continue encore à interroger les chercheurs de différentes disciplines en raison de la complexité des mécanismes de son développement à l'exemple de CLAUDE CHALINE qui se demande :

'ville-port est-elle une catégorie scientifique particulière, un objet d'étude spécifique au sein des sciences humaines? S'agit-il d'un sujet suffisamment autonome pour justifier des approches conceptuelles spécifiques, des méthodologies originales et pour esquisser une théorisation ?'(chaline 1994)

1.1.1 Du point de vue terminologique

Une ville portuaire, c'est une **ville** dotée d'un **port**¹. Pour mieux comprendre ce concept nous essayons de définir ses deux termes : Ville et port.

➤ La ville

Selon l'ONU (Organisation des Nations Unis), une ville est une unité urbaine étendue et fortement peuplée² dans laquelle se concentrent la plupart des activités humaines : habitat, commerce,

¹ Définition selon l'encyclopédie libre Wikipédia (Consulté le 26/12/2016).

² Dont les habitations doivent être à moins de 200m chacune par opposition aux villages.

industrie, éducation, politique, culture... Les principes qui gouvernent la structure et l'organisation de la ville sont étudiés par la sociologie urbaine, l'urbanisme ou encore l'économie urbaine.

Par définition juridique et typologique dans la loi algérienne³, nous distinguons :

- **Ville moyenne**

L'agglomération urbaine dont la population est comprise entre cinquante mille (50.000) et cent mille (100.000) habitants.

- **Petite ville**

L'agglomération urbaine dont la population est comprise entre vingt mille(20.000) et cinquante mille (50.000) habitants.

- **Le Port**

Le port est l'élément caractéristique de la ville portuaire. Il est le lieu artificiel d'une centralité 'ouverte' où circulent les marchandises embarquées et débarquées sur les quais et les mûles (boeri, 2001). Dans l'étymologie grecque, port est un mot dérivé du mot latin « portus » qui signifie « passage ». Dans le domaine marin, un port est un endroit situé sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac ou sur un cours d'eau, il est destiné à accueillir des bateaux et navires. Un port peut remplir plusieurs fonctions, mais doit avant tout permettre d'abriter les navires, en particulier pendant les opérations de chargement et de déchargement. Il facilite aussi les opérations de ravitaillement et de réparation. Il est un lieu de séjour (aouissi, 2013).

1.1.2 Du point de vue typologique

La ville port est défini par les géographes comme étant « peuplement urbain aux caractéristiques spécifiques dérivées de ses fonctions maritimes d'échange, d'initiative, de transport (...) ces fonctions différencient la ville-port des autres peuplements urbains régionaux et déterminent sa configuration physique, économique et sociale » (chaline,1994) , (ferras, in clivage ville/port cas d'alger, 2013) mentionne la ville portuaire : «*Elle est unique par son port ; double par ses activités maritimes et terrestres, triple entre le village de pêcheurs maintenu, les activités liées au port et à l'échange, et celles qui découlent de la gestion et des services offerts*». La ville portuaire donc, tire son nom et encore son importance de son élément caractéristique qui est le 'port'. Ce dernier forme avec la ville ce qu'on appelle 'système ville port'.

1.2 Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires

Nous pouvons distinguer les villes portuaires à travers un ensemble de concepts qui déterminent leur typologie spatio-fonctionnelle (aouissi, 2013) :

1.2.1 La centralité

La centralité peut être expliquée par l'exemple de la situation d'un nœud dans un réseau .De ce fait le centre est un point entouré par d'autre objet dans l'espace.

³ JORA n°15 du 12 mars 2006 loi n° 06-06 du 20 février 2006 portant loi d'orientation de la ville.

1.2.2 La nodalité

Situation carrefour dans un réseau de relation (Chaline, 1994). Elle se rapporte aux infrastructures portuaires, à leur taille et leur degré d'accessibilité nautique et terrestre.

1.2.3 La réticularité

Propriété d'un lieu à créer du réseau ou à être une partie d'un réseau. La réticularité ou «intermediacy» correspond à la capacité des villes portuaires de s'insérer dans les réseaux des opérateurs de transport. Pour le cas des villes portuaires nous parlons d'une réticularité maritime et d'une autre terrestre.

1.3 Un système ville/port

Selon Chaline le système ville-port (fonction et forme de la ville et du port) a atteint son degré maximal de complexité durant la Révolution Industrielle et se prolonge jusqu'aux premières décennies du XXe siècle (Chaline, 1994), mais certaines villes portuaires continuent encore à vivre cette complexité en cette fin du XXI siècle.

1.3.1 Les activités spécifiques du système ville port

Dans son ouvrage '**ces ports qui créèrent des villes**' Chaline affirme que le système ville-port repose fonctionnellement sur un ensemble d'activités spécifiques que nous pouvons grouper comme suit (Chaline, 1994) :

- Navigation et activités directement associées : transport, maintenance et entretien des navires, éventuellement construction navale.
- Manutention des marchandises, stockage, redistribution par voie fluviale, cabotage, chemin de fer, et par route.
- Activités manufacturières, fonctionnant pour traiter des produits importés, notamment agro- alimentaires, ou pour alimenter l'exportation.
- Trafic de passagers à courte, moyenne et longue destinations.
- Activités de port de pêche.
- Services et activités tertiaires aux effectifs soit peu spécialisés (restauration, hôtellerie, commerce), soit très spécialisés, notamment dans les sièges de compagnies de navigation, d'import/export, de négoce d'assurances et de finances.

1.3.2 L'inscription spéciale du système ville port

Le système ville-port occupe une grande portion de l'espace généralement linéaire entre Ville et Eau (Zone d'interface) qui peut atteindre plusieurs centaines d'hectares. Pour accroître la capacité de stockage, des plans d'eau artificielle (Docks) étaient ajoutés aux quais. «*Si la fonction de stockage était représentée, elle pouvait atteindre des dimensions considérables, dans certains cas comme à Amsterdam et à Londres, avec la construction de milliers de mètres carrés d'entrepôts pouvant dépasser une dizaine de niveaux, indépendamment de l'existence de sous-sols non moins développés*» (Chaline, 1994). Suivi par des coupures physiques (mur, clôture), visuelle et encore psychologique les habitants trouvaient ces water front comme étant des espaces répulsifs. (Chaline, 1994).

1.4 L'évolution des relations villes ports

«L'évolution récente des relations entre la ville et son port est marquée autant par les changements survenus dans l'activité portuaire que par les nouvelles dynamiques urbaine» (wilson, 2001). La démarche chronologique suivante permettra de comprendre le déclin du système ville-port qui peut être résumées en (henry 2006) :

Si de nos jours la distanciation entre ville et port semble être une réalité flagrante, ça n'a pas toujours été le cas. En effet, jusqu'au Ve siècle après J-C les grandes civilisations ont basé leurs économies sur la mer qui était perçue alors comme symbole de puissance et de prospérité. Nous citons les Grecs, les phéniciens, les Égyptiens qui installaient des ports dans le but de satisfaire les exigences guerrières. La ville et le port étaient en symbiose et tout était tourner vers le port à l'exemple du forum⁴.

Les choses commencent à changer partir du Ve siècle : les restes de l'empire romain et Byzantin n'était plus des puissances maritimes. Étant donné que les terres islamistes s'étaient concentrées sur les guerres terrestres car les infrastructures portuaires étaient jugées chères et cela dure jusqu'au XVe siècle.

Les activités maritimes reprennent la dessus vers la fin du XVe siècle et jusqu' au XVIIe siècle notamment avec la découverte des Amériques. Les rois ordonnent alors les fabrications de port et l'amélioration des existants et aussi la création de nouveau port pour l'importation des nouvelles richesses et le commerces d'esclaves.

En Europe et durant le jusqu'au milieu XIX ème de nombreux projets de restructurations d'agrandissement et de création sont menés mais faute d'argent et/ou de matériaux ses opérations furent inachevés. Et déjà on observe une distanciation physique entre la ville et le port⁵.

Avec la venue de la révolution industrielle vers le milieu du XIX ème siècle la fonction du port dans la ville a totalement changé. Les relations ville/port se complexifient avec l'arrivé de la machine à vapeur, c'est le début de l'utilisation du béton, et des nouvelles technologies de dragage et de créations de port moderne. En effet, cette période devient l'ère de la spécialisation et du développement des ports, parallèlement à l'éloignement de la ville induisant au Clivage ville/port. Avec toutes ces modifications technologiques, il devient vite une nécessité pour la ville de récupérer le *waterfront* historiquement situé lui aussi au cœur de la cité dans la zone portuaire et grâce à lui, promouvoir l'intégration du port dans la cité et son rapprochement.

Le tableau qui suit (Tableau 01) reprend succinctement les différentes phases ayant conduit à la séparation progressive de la ville et du port, et indique les progrès technologiques réalisés durant les deux siècles d'industrialisation et leurs effets sur la dynamique de la ville-port.

⁴ Lieu central de la vie politique, économique et culturel de la ville romaine été toujours prévu près des établissements portuaire.

⁵ Marginalisation de la place centrale Forum malgré sa présence dans la trame urbaine.

| phasage | Relation ville-port | Déterminants technologiques |
|--------------------|---|--|
| Préindustrielle | Imbriqués avec faible spécialisation fonctionnelle du territoire | Navigation à voile |
| Industrielle | Juxtaposés, forte spécialisation et coupure totale entre ville et port | Navigation en métal, machine à vapeur |
| XIX et début du XX | Suburbanisation de la population et de certaines activités portuaires. Formation de friches, premières reconversions, séparation du port et de la ville | Combustible pétrolier, Transport routier |
| 1970-80 | | |
| 1990-2010 | Ré urbanisation | Économie de l'information et de la communication, temps libre, culture |

Tableau 01 : Les grandes séquences technologiques sous-tendant l'évolution des waterfronts et du couple ville/port

Source : (Chaline, 1994)

2 Clivage ville/Port

Le système ville port a été toujours contraint dans son fonctionnement par un ensemble de déterminants notamment d'ordre technique (les transports) et d'ordre économique. **La révolution industrielle** comme évènement marquant qui a touché principalement ces deux aspects⁶, a bouleversé le fonctionnement du système ville port en le guidant même vers un éclatement urbano-portuaire ce qui a engendré le « **clivage ville/port** ».

2.1 Définition

La rupture entre la ville et le port est connue sous le concept du **Clivage ville/port** synonyme de ruptures et de dichotomie spatio-fonctionnelle entre ville et port.

Le clivage ville/port se manifeste clairement à travers un phénomène de dissociation, les zones portuaires sont isolées du reste de la ville : barrières, clôtures, autoroutes, tant d'obstacles qui freinent l'accès direct vers le front d'eau. (henry, 2006)

2.2 Les causes du Clivage ville/Port

Les auteurs s'accordent généralement sur les causes du « découplage du système ville-port » parmi ces auteurs⁷ Chaline, les définit. Selon lui, les « causes sont diverses mais convergentes, se confortant les unes les autres, par effets négatifs d'entraînement » (chaline, 1994). Ces causes se résument

⁶ Progrès technique important « machinisme » et le passage d'une économie agricole à une économie industrielle.

⁷ Chaline, 1994, Hoyle, Pinder et Husain, 1988, Brutomesso, 1993, Bonillo, Donzel et Fabre, 1992.

aux (henry, 2006), (aouissi, 2013) : changement de base économique, évolution technique du transport, la spécialisation de port toute conséquence de la révolution industrielle.

2.2.1 Changement de base économique

La révolution industrielle est la principale cause de la fin du système ville/port notamment avec le changement qu'elle induit sur l'économie mondiale (passage de l'agriculture vers l'industrie) engendrant un « *Phénomène de distribution de masse* » (PASQUERA in clivage ville/port, 2013) qui signifie la séparation entre les lieux de consommations et de productions, l'importation et l'exportation de marchandise qui reposent sur la production en série.

2.2.2 Évolution technologique du transport

Il faut souligner que les évolutions technologiques en matière de transports, sont aussi responsables de nombreux changements : globalisation des échanges maritimes, organisation spatiale, économique et sociologique de la ville-port. Comme l'affirme (boubacha, in villes portuaires en mutation) « Les navires atteignent rapidement des capacités de charges et des dimensions telles qu'elles nécessitent une restructuration complète des outils portuaires et rendent les installations en milieu urbain inadaptées pour recevoir les grands navires (dimensions et profondeurs insuffisantes) », ce qui selon (Wilson, 2002) a définitivement brisé le système intégré ville-port engendrant la délocalisation des infrastructures portuaires en site suburbain bénéficiant de mer profonde et de grande surface pour le stockage.

D'autre part la venue de chemin de fer et l'apparition de l'auto mobile ont permis de renforcer la connexion du port avec l'arrière-pays engendrant la création d'une zone tampon qui a accentué la distanciation physique constitué essentiellement par des infrastructures routière et ferroviaire.

2.2.3 La spécialisation des ports

La spécialisation du port marque la séparation totale avec la ville matérialisée par des grilles ou clôture ainsi qu'une séparation administrative du fait de l'incompatibilité entre activité urbaine et portuaire, ajoutant à cela une séparation fonctionnelle dans le port lui-même d'où l'apparition du port marchandise, industriel, et port pétrolier.

2.3 Les formes du clivage ville/port

Le déphasage ville/port que vivent les villes portuaires peuvent apparaître sous différentes formes, spatial, institutionnelle ou sociale (aouissi, 2013) :

2.3.1 Une rupture spatiale

Matérialise par un éloignement spatial entre la ville et la mer du a la nouvelle fonction des ports engendrant des mutations physique (clôtures douanières des lignes de transport etc...) avec une accessibilité réduite au personnel et aux moyens de transport.

2.3.2 Une division institutionnelle

'La rationalisation' des ports a induit sur le plan institutionnel a l'autonomisation de la gestion des ports. La ville n'intervient plus sur le contrôle, la planification ni gestion de son port.

2.3.3 Un déracinement social et imaginaire

Du fait de la dilatation de l'espace portuaire sur le front de mer, une autre rupture plus prononcée est apparue qui est la «**démaritimisation**». L'image désolante d'une interface autrefois si active constitue un véritable traumatisme identitaire pour les villes portuaires. Une rupture flagrante entre la mer et les habitants des villes portuaires est apparue du fait de la privatisation du port.

2.4 Les conséquences du clivage ville/port

Le clivage ville/port a créé de multiples conséquences sur la ville notamment sur le port (aouissi, 2013), (chaline, 1994) : l'apparition d'une interface en décalage, le déséquilibre ville/port, la crise identitaire, la crise des secteurs d'activité traditionnelle

2.4.1 L'apparition d'une interface en décalage

L'apparition d'une interface en décalage située à l'aire de contact des deux systèmes « la ville et le port », cette dernière est utilisée principalement comme support des infrastructures de transports terrestres et se distingue du tissu urbain et notamment du port, et puisque elle est sans vocation précise, elle rentre dans une phase de disfonctionnement (chaline, 1994).

Cette partie non exploitable de la ville portuaire joue un rôle d'un terrain d'affrontement qui sépare et décale la ville de son front d'eau donc elle matérialise le clivage ville/port sur le plan spatial comme le montre la figure 02.

2.4.2 Le déséquilibre ville/port

Le clivage a engendré un déséquilibre nettement observable sur l'interface ainsi que sur les deux systèmes ville et port de ce fait la ville nuit au port et le port dégrade la qualité de vie de sa ville.



Figure 01 : Ville portuaire ; affrontement et ignorance entre fonction urbaine et fonction Portuaire / qualité de vie et efficacité économique.
Source : (aouissi, 2013).

➤ La ville nuit au port

Sur le plan urbanistique la juxtaposition du port à la ville pose un problème puisque elle se présente comme une servitude qui limite tout type d'extension pour le port qui a besoin de plus en plus d'espace de stockage pour répondre aux exigences du gigantisme navale engendré par le progrès technologique.

Sur le plan économique la ville influe négativement sur la fluidité et la rapidité des transports

par voie terrestre⁸ ce qui engendre des pertes économiques importantes relatives au péage des taxes supplémentaires aux bateaux accostés qui subissent des retards de déchargement, ainsi que le retard lié au temps prévu d'arrivée aux autres ports qui sera chèrement payé.

➤ **Le port dégrade la qualité de vie en ville**

Le port devient une source de nuisance sonore et visuelle pour le paysage urbain. Il se présente sous forme d'une zone industrielle dans son front d'eau (les silos, les conteneurs et les grues) qui dominant le paysage urbain de la ville, d'un autre coté il expose la ville aux différents aléas de risques majeurs technologiques, industriels ainsi que le transport de matières dangereuses (TMD) par voie maritime, routière, ferroviaire et par canalisation. Ces nouveaux besoins du port moderne avec son sur-flux constituent une source de pollution aérienne et marine ce qui dégrade le paysage naturel.

2.4.3 La crise identitaire

Cette crise identitaire était le résultat de la disparition progressive de la centralité portuaire provoqué par la nouvelle nature du port. Cette dernière a coupé tous contacts entre la ville et son front d'eau et aussi lui fait subir l'effet de la dé-maritimisation des villes portuaires qui dévalorise la ville sur le plan urbanistique, social en laissant un vide identitaire flagrant qui engendre une perte de vocation.

2.4.4 La crise des secteurs d'activités traditionnelles

L'unitisation des charges, l'automatisation et l'informatisation croissante de l'activité, le transfert de certains services hors du territoire portuaire, tendent à limiter le nombre des emplois dans le port en engendrant l'augmentation des taux de chômage de longue durée dans les secteurs d'emploi traditionnels. Cette dernière décennie, le nombre d'emplois directs dans les grands ports nationaux a été réduit par trois malgré un trafic global constant ; par exemple à Naples entre 1984 et 1988, le nombre de travailleurs du port est passé ainsi de 1800 personnes à 600 alors qu'en 1986 en assistait à une augmentation de 25 % du trafic. Cette nécessaire réorganisation de la manutention portuaire crée un profond malaise social dans un milieu professionnel où les conditions de travail et les avantages sociaux sont contestés. (Chaline, 1994)

3 La reconquête urbaine de *waterfront* (Réactions face à la désorganisation de l'interface ville/port)

Les lourdes conséquences du délaissement des anciens sites portuaire qui ont touché différents plans (pollution, baisse d'emploi, génération de friches) n'ont pas tardé à devenir des incitations pour la "reconquête" de ce territoire, ce qui a poussé les acteurs à trouver de nouvelles solutions pour la transformation de ces espaces délaissés en introduisant de nouveaux schémas d'aménagement et d'organisation correspondant aux exigences actuelles.

3.1 Définition de la reconquête urbaine de *waterfront*

« Reconquête » signifiant la volonté de certaines villes à récupérer des tranches de son tissu urbain autrefois accaparé par son port (Henry, 2006). Née aux États-Unis sous le nom de ' *waterfront* ' :

⁸ Puisque la ville partage les infrastructures terrestres avec le port.

« l'ensemble des territoires naguère occupés de manière quasi-exclusive par les activités maritimes, industrielles et leurs compléments obligés et notamment, les emprises ferroviaires. Nécessités techniques, impératifs de sécurité, règlements douaniers, les avaient progressivement isolés physiquement du reste de la ville qu'ils privaient d'ailleurs d'une continuité avec l'élément aquatique qui avait prévalu jusqu'à l'aube de l'ère industrielle. Dans une acception plus large, le *waterfront* peut englober des espaces résidentiels ou vivaient les citoyens fonctionnellement associés à la vie du port». (chaline, 1994) Ce mouvement c'est par la suite propager pour gagner, depuis, la quasi-totalité des villes-ports dans le monde, en remodelant leur morphologie et en renouvelant vers le tertiaire leurs bases fonctionnelles et économiques: «des opérations de renouvellement urbain à connotation sociale pour les français, écologique pour l'Angleterre, patrimoniale pour les italiens pour n'en citer que cela »(entretien avec madame azzag, 2016).

A noter que les opérations *waterfront* revitalisation nord-américaines sont focalisées sur le front d'eau en priorité en renouvelant la fonction de portuaire a récréative sans chercher à renouer les liens avec la mer, alors que les opérations de réaménagement des fronts d'eau des années 1990 l'ont pour premier objectif. De ce fait le terme francophone de renouvellement urbain ou encore régénération urbano- portuaire semble plus approprié que les termes anglo-saxons⁹ insistant sur une portion de l'espace le '*Waterfront*'.

3.2 Les Potentialités de la reconquête des délaissés portuaires

Avant d'évoquer les potentialités des délaissés portuaires il faut tout abord expliquer le phénoménisme de délaissement ; La délocalisation spatiale et les rapides changements dans le fonctionnement des ports ont en effet eu comme conséquence directe une inadaptation du système à l'interface ville/port. Ce système situé à l'interface¹⁰ entre dans une phase de dysfonctionnement. Ne répondant plus aux exigences portuaires actuelles, l'espace est alors en partie condamné à l'inutilité dans un souci de rentabilité économique. D'autre part, n'ayant pas eu une évolution urbaine classique mais étant modelé et organisé autour de l'activité portuaire, il se distingue du tissu et du fonctionnement urbain et ne peut s'y intégrer facilement, même si l'activité portuaire a en partie disparu. Ainsi, l'interface ville/port se retrouve en décalage avec les systèmes urbain et portuaire et devient donc plus ou moins délaissée (henry, 2006).

Ces espaces délaissés (friches portuaires) représentent des obstacles à leur recomposition, d'autre part ces derniers présentent des potentialités pour ces villes en termes de valorisation nouvelles, de recomposition de l'espace en accord avec le contexte socio-économique et les sensibilités nouvelles du public.

(peter hall, in ville portuaire en mutation, 2006) recense trois facteurs qui expliquent «le retour sur les fronts d'eau » :

- Nouvelle centralité : mettre des grands espaces sus utiliser en plein cœur de la ville.
- Nouvelle économie : développement du secteur tertiaire en parallèle avec les activités industrielles.

⁹ Revitalisation, Reconversion, Regeneration, Redevelopment, Rejuvenation.

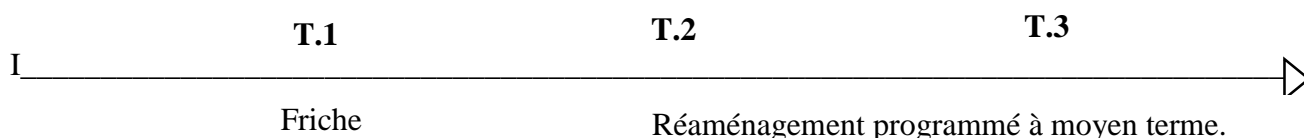
¹⁰ Aire de contact et d'échange entre deux systèmes.

➤ Nouvelle sensibilités : la relation du public avec le *warerfront*.

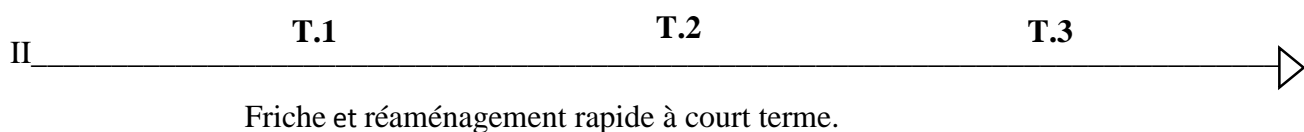
Ce retour (volonté) sur le front d'eau pour surmonter les conséquences négatives du délaissement et de l'interface ville / port n'apparaît pas immédiatement après que les terrains soient devenus vacants, parce que ces espace délaissés apparaissent d'abord comme indésirables, et d'autre part, parce que ce phénomène est rarement planifié.

3.3 Séquences temporelles de la reconquête des fronts d'eau

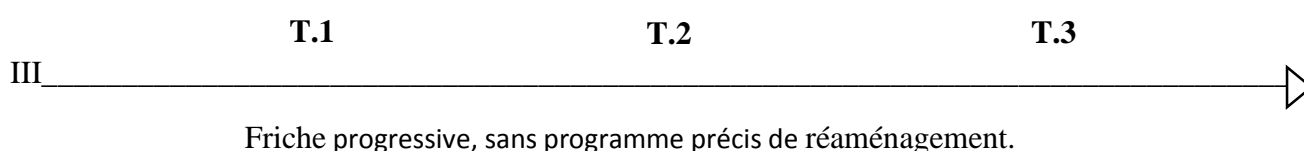
Nombre de ville portuaires ont tenté de reconquérir leurs interfaces ville/port comme déjà cité précédemment et cela ne s'est pas fait de la même manière pour toutes les villes. Challine dénombre six séquences temporelles de reconquête des fronts d'eau : un réaménagement programmé à moyen terme, et réaménagement rapide à court terme, Friche progressive, sans programme précis de réaménagement, réaménagement sans phase de friche par programme anticipé, réaménagement continu, sur place, sans friches, friches sans projets prévisibles de réaffectation



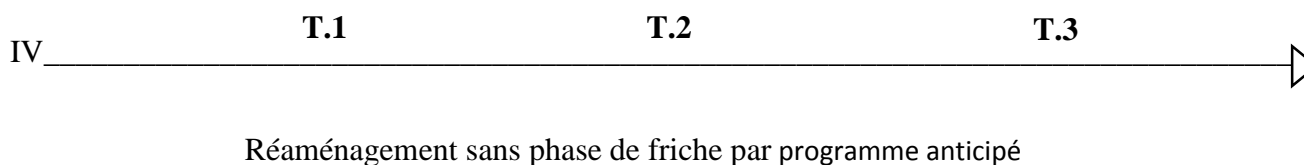
Ex : Londres, Dunkerque, Lisbonne, Copenhague.



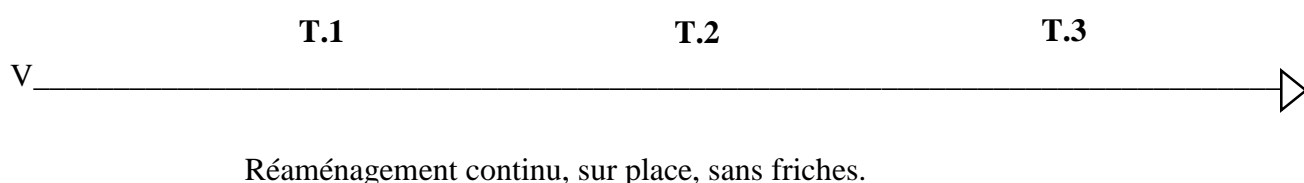
Ex : Baltimore.



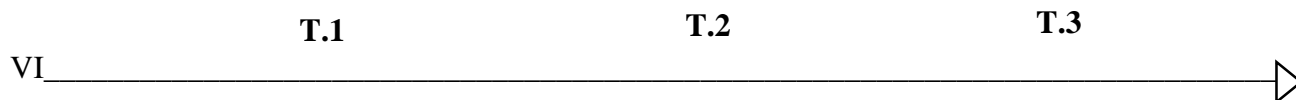
Ex : Tunis, Naples, Nantes.



Ex : Singapour, Kōbe (Amsterdam ?)



Ex : Casablanca, Cadix, Marseille.



Délocalisation totale ancienne, friches sans projets prévisibles de réaffectation

Ex : Rabat-Salé.

Figure 02 : Séquences temporelles et réaménagement des fronts d'eau.

Source : Claude Chaline 1994, p 37

3.4 La reconquête et l'émergence d'un nouveau tertiaire « maritime »

Le caractère « maritime » des nouvelles activités tertiaires de front d'eau procède plus de l'imaginaire que d'une relation organique obligée. Il s'agit en particulier : (Chaline, 1994)

- D'activités scientifiques, de recherche, de haute technologie ou d'enseignement supérieur, orientées prioritairement vers le génie océanique et le génie maritime l'exemple de Dunkerque.
- D'activités culturelles et récréatives à thème maritime.
- D'activités commerciales allant du 'World Trade Center' à vocation internationale, aux lieux de chalandise sophistiqués pour le grand public, tels les 'Festival markets' des villes-ports des USA.
- D'implantation de sièges sociaux, édifices d'accueil pour congrès avec leur accompagnement obligatoire d'hôtels de luxe.

3.5 Les enjeux de la reconquête de l'interface ville/port

Les enjeux des stratégies d'aménagement qui se résume selon Gauthier à (Gauthier, 2010) :

3.5.1 Un nouveau quartier

Ces quartiers portuaires sont les espaces laissés par le port et qui constituent une opportunité pour le développement et l'extension de la ville. Cette opération de recomposition offre l'occasion de recentrer la ville et de l'ouvrir sur l'eau. Ce qui pousse les villes à concentrer tous leurs efforts pour attribuer des fonctions valorisantes à ce nouveau morceau de ville en créant une nouvelle image à la ville toute entière. Ces fonctions peuvent être diversifiées entre économiques à titre d'exemple le centre d'affaire international à Lisbonne, culturelles, universitaires ou encore touristique comme les quais de Bordeaux. L'animation du site qui est souvent recherchée, ne doit être négligée : expositions, festivals sont régulièrement organisés et l'exemple le plus significatif est certainement le Parc des Nations à Lisbonne qui a accueilli l'Exposition Universelle de 1998.

3.5.2 Une nouvelle attractivité

Pour avoir cet aspect d'attractivité la ville portuaire doit être agréable, moderne, belle, intelligente. L'aménagement du port qui était un élément indispensable dans le développement de la

ville est devenu maintenant un facteur de développement important. Les projets d'aménagement doivent donc reposer sur un passé tout en garantissant de la modernité. Mais l'image du port repose sur la ville portuaire qui sert de diffuseur promotionnel. Le port ne doit pas devenir un monument mais il doit alors se fondre également avec les futurs projets.

3.5.3 Une nouvelle relation ville/port

En rétablissant un lien entre le port et la ville, le port redeviendra un atout pour la ville et non un outil technique. Le port et la ville ont des intérêts distincts en matière du développement¹¹. La compétitivité du port sera utile à la ville et l'image de la ville sera un atout indispensable au port. Ce dernier redonnera à la cité un rôle d'interfaces internationales. Il se présente comme un anneau essentiel d'une ville portuaire qui ne peut plus le négliger. La recomposition urbaine peut alors servir à créer une nouvelle relation entre le port et la ville. Ajoutant à cela la coupure sociale à diminuer en utilisant la réintroduction de l'urbanité dans les ports à fin de réduire cet écart en implantant des éléments de loisir et d'animation pour ajouter au port l'aspect d'attractivité. Il s'agit d'humaniser ces espaces et de les rendre accessibles à la société urbaine

3.5.4 Anticiper les futurs conflits

Il est nécessaire de prévoir et estimer de futurs conflits dans les réaménagements des interfaces urbanos- portuaires, qui sont résumés en deux conflits majeurs comme suit :

➤ Le conflit social/commerces

Une recomposition engendre généralement un changement social des quartiers portuaire qui peut avoir comme conséquence la reproduction d'une rupture avec le réaménagement proposé.

➤ Le conflit conservation/redéveloppement

Entre les anciens parties du port existantes et les nouvelles améliorations et aménagements, entre la ville et le port, il est compliqué de trouver un réaménagement raisonnable tout en respectant tous les intérêts. « *C'est repenser une partie de la ville mais c'est aussi s'interroger sur ce que sera la ville portuaire de demain. Le choix des aménagements est donc prépondérant* » (gauthier, 2010)

3.6 Débat sur le choix des options de réaménagement (choix multiple)

Différents choix d'aménagements ont été adoptés par différentes villes portuaires que nous avons rapportées dans tableau 02 en ce référent à différents auteurs (chaline, 1994), (gauthier, 2010), (aucame, 2008). Ce dernier sera suivi par les trois stratégies les plus répétées dans les tentatives de réaménagement des fronts d'eau.

¹¹ Car le port n'a pas de qualité architecturale des bâtiments et du paysage

| Choix d'aménagement | | | objectifs | | Critiques |
|----------------------------|--|--|---|---------------------------------|--|
| Modèles | Type de modèle | Date et lieu d'apparition | Objectifs des modèles | Exemples de ville | |
| | 1- Modèle d'aménagement Nord-Américains | Les années 50 dans les villes américaines | Axé sur le shopping, ce type d'aménagement met en valeur l'attractivité touristique et commerciale pour être destiné aux touristes et hommes d'affaire plus qu'à la population locale. | Boston, Baltimore, Sanfransisco | -Ces waterfronts sont plus comme parc d'attraction qui ne s'intègre rarement avec l'espace urbain des villes. |
| | 2- Modèle d'aménagement libéral | Dans les années 70-80, apparu en Europe et aussi à Sydney et Brisbane. | -Les investissements publics ont pour but de créer un effet de levier pour l'implantation d'entreprises privées. - La reconversion n'est pas planifiée, il s'agit donc d'un modèle libéral de valorisation de l'espace par les forces du marché, c'est la demande qui doit dicter les nouvelles fonctions. | Londres | -Si ce modèle permet souvent de redynamiser un espace au niveau économique, il a ses limites en termes de composition urbaine des quartiers, de qualité esthétique, d'animation des quartiers, de participation des promoteurs aux infrastructures publiques et souvent on y observe des phénomènes de gentrification. |
| | 3- Modèle d'aménagement raisonné | Il se manifeste dans les années 80-90 | Les collectivités publiques locales qui vont s'efforcer d'attirer de nouvelles activités économiques tout en essayant de respecter les préoccupations sociales, culturelles et environnementales. Le souci de mixité cherche aussi à recréer un nouveau quartier de vie, lié au reste de la ville. | Marseille | -Ce modèle d'aménagement tente d'équilibrer et de lier les deux systèmes : ville et port en prenant en compte les préoccupations économique, sociale et environnementale. |
| | 4- Modèle d'aménagement extravagant | Elle se pressante comme la nouvelle tendance des ville/port actuelle | Axé sur la conquête d'espace sur la mer pour susciter du rêve, des activités ludiques à partir d'aménagements pharaoniques. | Dubai | -Il marque une véritable rupture sociale, entre les ouvriers qui réalisent équipements et logements et les touristes et nouveaux habitants aisés. La rupture est aussi environnementale. - Ce type d'aménagement nous fait entrer dans l'ère de l'artificiel. |
| La remaritimisation | remaritimisation musée | -Une mise en scène du passé portuaire : certains aménagements vont même jusqu'à redonner une nouvelle fonction aux éléments de passé, c'est le cas d'un silo à grains à Marseille transformé en salle de spectacle, et à Hambourg avec un musée aménagé sur les anciens docks. | | | -Les habitants dépossédés de la mer pendant plusieurs dizaines d'années redécouvrent le caractère maritime de leur ville à travers la réimplantation de toutes ces activités. - 'Le port apparaît comme l'un des plus importants espaces de reconquête urbaine. -L'importance de l'eau dans la culture d'un pays et dans ses enjeux économiques est considérable. Il s'agit d'utiliser au mieux le potentiel paysager offert par l'eau, espace ouvert et espace liquide' |
| | remaritimisation vraiment maritime | - Il ne s'agit pas de réinstaller des activités portuaires lourdes sur les fronts d'eau centraux, il s'agit plutôt de favoriser à tout prix la réutilisation de l'eau comme activité et donc du front d'eau comme un support à ces mêmes activités. | | | |

Tableau 02 : les choix d'aménagement.
Source : (Chaline, 1994), (Gauthier, 2010), (Aucame, 2008).

Nous allons à présent, exposer les choix d'aménagement effectués par de nombreuses villes portuaires.

- les types d'intégration des deux systèmes (port et composition urbaine) : (wilson, 2001)

Dès le XV^e siècle :

la limite sud de Barcelone, formée d'un système de ruisseaux nommé Las Ramblas (les promenades), est transformée en un long boulevard, et plus tard en une promenade urbaine, C'est l'archétype d'un aménagement selon des données topographiques, authentique facteur "d'identité".

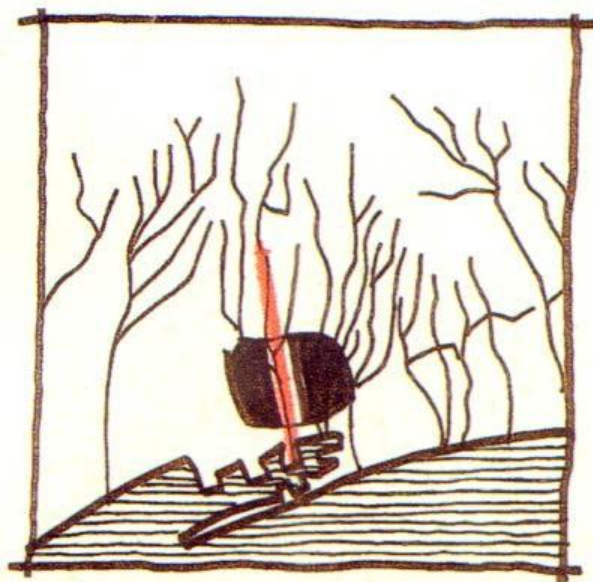


Figure 03 : las Ramblas, Barcelone. Transformation d'un réseau de rivières en boulevard. Au cours des siècles, il deviendra la route centrale à travers la ville étendue et un axe d'orientation vers la mer.

Source : Ariane Wilson, 2001, p34.

Au XVIII^e siècle :

Autre outil de liaison, le balcon urbain surplombant le port, à la mode des villes italiennes et de l'ancien Passeig de Colom de Barcelone. Au lieu d'uniformiser deux espaces antithétiques, le balcon structure et met en scène leurs contrastes. On retrouve cette formule dans la nouvelle Moll de la Fusta à Barcelone : la coupe révèle une hiérarchisation des espaces destinée à négocier la division ville/port. Ainsi que l'intégration au balcon de l'infrastructure routière

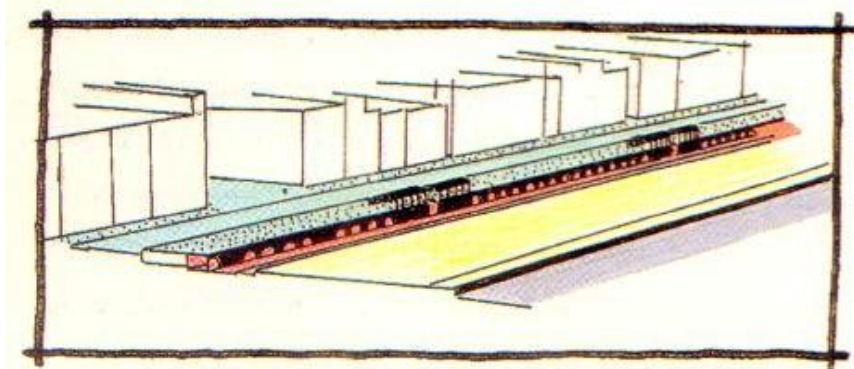


Figure 04 : moll de la fusta, Barcelone. La création d'un balcon urbain, espace public qui permet en même temps de gérer l'infrastructure et les flux : rattachement au réseau local (en vert), au périphérique par une voie rapide (en rouge), au paysage maritime (en jaune).

Source : Ariane Wilson, 2001, p34.

À la fin du XIX^e siècle :

Aux États-Unis, Frederick Law Olmsted avait également recherché une ancre urbaine pour les ports et leurs réseaux de chemins de fer. Les “riverside parks” dont il dota les villes américaines ont inspiré la “walk to the sea” de Boston, séquence d’espaces publics qui relie le front d’eau aux commons du centre-ville.

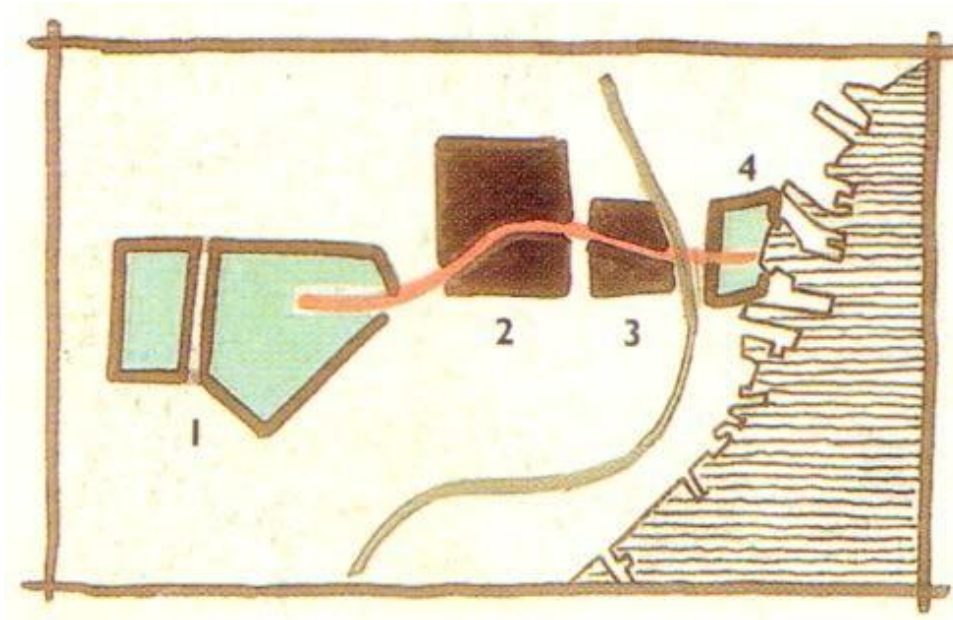


Figure 05: walk-to-the-Sea, Boston. Une séquence d’espaces publics mène au front d’eau.

1. Boston commons
1. centre civique
2. Marchés

Source : Ariane Wilson, 2001, p34.

- Dans l’évolution du rapport morphologique entre ville et port, la forme même de la ville portuaire est souvent le produit d’expérimentations sur la mise en relation de ces deux entités.

4 Les expériences de reconquête urbaine (étude comparative)

Nos exemples d'analyse sont choisis à deux échelles spatiale et temporelle. L'exemple de San Francisco aux Etats-Unis faisant partie de la vague pionnière de revitalisation des fronts de mer et l'exemple de Londres en Grande-Bretagne faisant partie de la deuxième génération. Et pour l'exemple de Marseille qui selon (Marcel Roncayolo in les villes portuaires en mutation, 2006) est le terrain idéal pour répondre à la question du comment faire vivre la ville et son port (Henry 2006). Ce dernier situé en France fait partie du troisième type d'aménagement des fronts d'eau notamment choisie comme cas d'étude pour son rapprochement géographique et la liaison autrefois forte avec la ville de Bejaia.

4.1 Exemple de San Francisco

4.1.1 Présentation de cas d'étude

➤ Présentation de la ville

- Elle est située sur la côte ouest américaine dans l'état de la Californie, la ville de San Francisco prend place à l'extrémité nord d'une péninsule délimitée par l'océan pacifique à l'ouest et la baie de San Francisco à l'est.
- localisée à la limite des plaques tectoniques nord-américaine et pacifique, la région de la baie est considérée comme la zone la plus active des États-Unis, voire du monde, d'un point de vue sismique. La ville tire également composition meuble de son sol. (Gaudette, 2015)

➤ Présentation du port

Parmi les 650 kilomètres de côtes encerclant la baie, le port de San Francisco voit ses berges s'étendre sur plus de huit kilomètres. De *Fisherman 's Wharf* au nord à *l'India Basin* au sud. Divisé en cinq sous-zones (*Fisherman 's Wharf*, *Northeast Waterfront*, *Ferry Building Waterfront*, *South Beach/China Basin*, *Southern Waterfront*), le front d'eau de la ville est administré, géré et supervisé par le Port de San Francisco. (Gaudette, 2015)

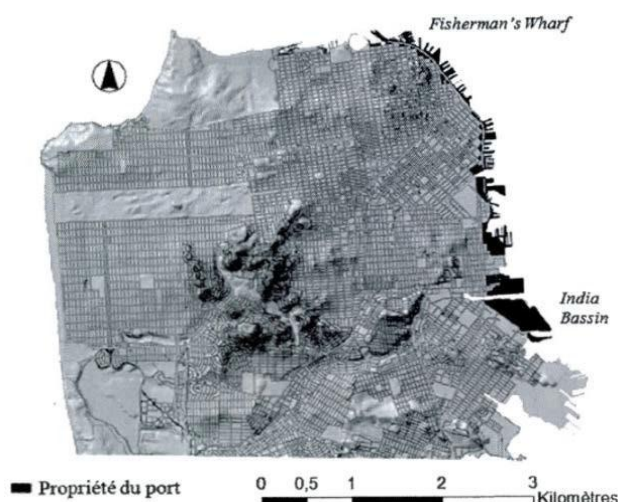


Figure 06 : délimitation du front d'eau de San Francisco.





Source : (gaudette, 2015).

4.1.2 Les Éléments du clivage ville port

- La forte pression de la demande d'espace dans le centre financier de San Francisco qui s'est développée au milieu des années 1950 a été responsable du déplacement des activités industrielles et maritimes vers des terrains moins coûteux, au sud du front d'eau.
- le déplacement des activités maritimes a laissé des structures détériorées, qui ont par la suite fait l'objet d'opérations de revalorisation urbaine afin de rendre le rivage et les quais accessibles aux populations, contribuer à la vitalité économique de la ville et ainsi renouer les liens entre la ville et son front d'eau.

4.1.3 Les aménagements portuaires de la ville de San Francisco

Dans le tableau suivant nous avons présentés les différents aménagements effectués par la ville de San Francisco (Gaudette, 2015).

| Secteurs | Présentations de la zone | Aménagement proposé |
|--|---|--|
| secteur de Fis herman 's Wharf | <p>S'étendant d'Aquatic Park au Pier 39, le secteur de <i>Fis herman 's Wharf</i> a connu, au cours des années 1980, une transformation partielle de ses fonctions et de sa morphologie.</p> | <p>La reconversion des occupations traditionnelles à des fins commerciales et Ludiques : A l'exemple de la fabrique de chocolat reconvertie en complexe commercial restaurants, bureaux ainsi qu'un théâtre en 1967. Et <i>Del Monte Fruit Company</i> en 1968 reconvertie pour y accueillir commerces, restaurants et cafés.</p> <p>The Anchorage, un complexe commercial et hôtelier de 20 000 mètres carrés, a été développé à la fin des années 1970 dans l'idée de transformer cette partie du front d'eau en un lieu de consommation accrue.</p>  <p>Figure 7: The Anchorage Source : (Gaudette, 2015)</p> <p>Le projet du Pier 39 : Festival Market Place Mis en chantier, débutée en 1976, En démolissant les hangars de stockage pour développer des usages alternatifs, majoritairement non maritimes : implantation de cinq acres d'espace ouvert, d'une promenade, de plusieurs restaurants, dont certains à thématique maritime, de plus de 100 boutiques spécialisées, d'éléments emblématiques de parcs d'attractions dont un carrousel et des trampolines, d'une marina de 350 places ainsi que d'un parc de stationnement étagé à de 1000 espaces. Ouvert au public depuis octobre 1978.</p>  <p>Figure 8 : Pier 39 Source : (Gaudette, 2015)</p> |
| | <p>Bilan - Devenu une destination touristique de classe mondiale caractérisé par un amalgame d'activités maritime, récréative, commerciale</p> <ul style="list-style-type: none"> -Une opération de revitalisation du front d'eau Globalement déconnectées du reste de la ville étant donné qu'elle destinées à une clientèle largement touristique, - lors de l'aménagement du Secteur Ferry Building ils n'ont pas suivie la même logique d'aménagement que celle du secteur <i>Fis herman 's Wharf</i> parce que ce dernier a été fortement critiqué par ses habitants. | |
| secteur du Ferry Building | <p>Localisé au sud-est du secteur précédent, s'étend du Pier 5 jusqu'au Rincon Park, près du quai 22. le secteur a connu une transformation notable de sa morphologie et de ses fonctions.</p> | <ul style="list-style-type: none"> -La construction de ferry Building (siège social du BSHC). -Construit, en 1898 Complété en 1903, anciennement dénommé Union Dépôt and Ferry House, est localisée au centre de la frange littorale et à l'extrémité de Market Street. l'un des lieux de transit de marchandises et d'hommes les plus achalandés au monde (son apogée, 50 millions de personnes y transitaient chaque année), disposant de huit quais pour accueillir les bateaux en provenance de la baie. <p>-Perçement du boulevard urbain multimodal et une promenade de cinq kilomètres de long s'étendant de <i>Third Street</i>, jusqu'à l'entrée du <i>Pier 45</i> dans <i>Fisherman 's Wharf</i>, débutés en 1993 après la chute partielle de <i>l'Embarcadero Freeway</i> causée par le tremblement de terre en 1989,</p>  <p>Figure 9 : Embarcadero Promenade source : (Gaudette, 2015)</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'aménagement d'un espace public : face au <i>Ferry Building</i> en 1998, la <i>Harry Bridges Plaza</i>, en 2003. -Un projet majeur a été développé en vue de requalifier l'immense espace vacant bétonné localisé au sud du secteur en parc urbain, construit en 2003, ainsi le projet de Rincon Park a mené à la mise en place d'une promenade, et d'un espace gazonné.  <p>Figure 10: Justin Herman Plaza Source: (Gaudette, 2015)</p> <p>La mise en valeur du patrimoine bâti a ainsi été l'un des éléments clés du projet d'Equity Office et de Wilson Meany Sullivan</p> |
| <p>Tableau 03 : Les aménagements portuaires de la ville de San Francisco Source : Gaudette, 2015.</p> | | |

4.2 L'exemple de Londres

4.2.1 Présentation de cas d'étude

➤ Présentation de la ville de Londres

Elle est située dans le Sud-Est de la Grande-Bretagne, est la capitale et la plus grande ville du Royaume-Uni ; longtemps capitale de l'Empire britannique, elle est désormais le siège du Commonwealth. Elle reçoit 28 millions de touristes par an et compte quatre sites inscrits au patrimoine mondial ainsi que de nombreux monuments emblématiques comme le Palais de Westminster (<https://fr.wikipedia.org/wiki/Londres>).



Figure 11 : Situation du Grand Londres en Angleterre.
Source : <https://fr.wikipedia.org/wiki/Londres>

➤ Présentation du port de Londres

Le port de Londres est constitué de la partie de la Tamise soumise à l'influence de la marée, appelée *Tideway*, entre Margate sur la côte sud et Clacton-on-Sea au nord jusqu'à Teddington. Le port de Londres qui s'étend le long de la Tamise sur environ 18 km, reste un des trois plus grands ports du Royaume-Uni pour le nombre de conteneurs déchargés, après Southampton et Felixstowe (https://fr.wikipedia.org/wiki/Port_de_Londres).

4.2.2 Objectif

La London Docklands Développement Corporation (LDDC), établissement public chargé de régénérer les 2200 hectares totalement délaissés par le trafic portuaire et toutes les activités qui y étaient associées, arrivait au terme de sa mission. Ce territoire retrouvait le régime de droit commun et sa gestion était confiée aux collectivités locales, à trois 'London boroughs'.

L'objectif est de faire de ces espaces portuaires délaissés une nouvelle centralité en créant des quartiers attractifs avec une dynamique sociale et économique.

4.2.3 Les aménagements portuaires de la ville de Londres

On va présenter par la suite les aménagements effectués à la place des friches portuaires récupérées (giancarlo, 2001).

Présentation de la zone d'intervention

Le périmètre d'intervention pour la régénération des docks lands situés à l'est de Londres s'étend sur 2200 hectares.

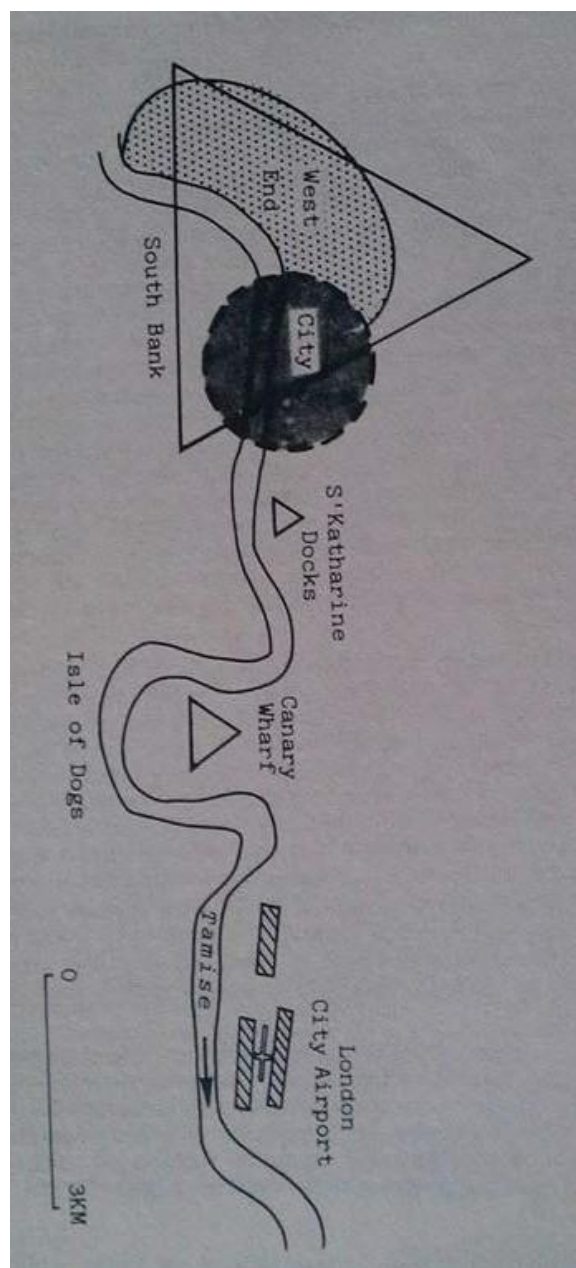


Figure 12 : l'extension de la centralité vers les docks lands.
Source : Chaline, 1994.

Aménagements réalisés

1- La première idée a été le maintien de la plupart des surfaces aquatiques à l'exception de certains DOCKS DU SURREY, sur la rive droite du fleuve, comblés avant 1981. à ce niveau ils ont proposés :

De dépolluer tous ces bassins en consolidant les berges et en faire d'agréables espaces esthétiques et de loisir.

L'option qui s'ensuivra va alimenter le thème hautement médiatisé d'un water city, dans la tradition des villes hanséatiques avec des façades que reflètent canaux et plant d'eau en bordure des quels se diffusent les réseaux de voies piétonnes.

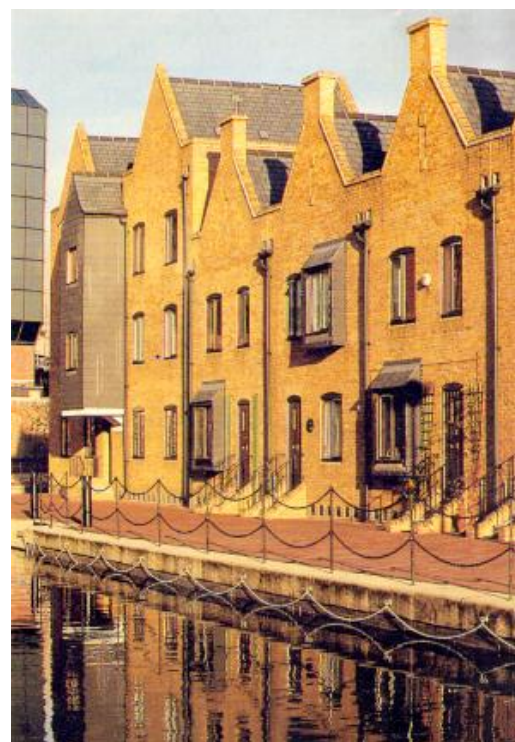


Figure 13 : Le quartier de WAPPING. Réhabilitation dans un style traditionnel hanséatique.
Source : CHALINE, 2001.

La conservation et la valorisation de tous les éléments d'une archéologie industrialo-portuaire, allant des bittes d'amarrage aux passerelles, grues et ponts levants.

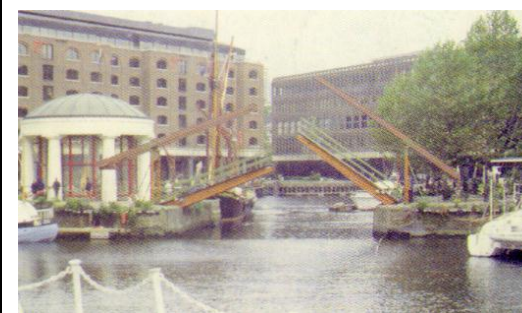


Figure 14 : de nombreux aménagements publics exploitent le patrimoine industriel des Dock lands.
Source : Chaline, 2001.



Figure 15 : un souci du détail ravivant la mémoire du port anime chaque projet de réhabilitation.
Source : Chaline, 2001.

La réhabilitation et la réadaptation à grand prix de nouveaux usages, le stock considérable d'entrepôts, construits durant le XIXe siècle, quelques-uns en voutes souterraines comme à TABACCO DOCK, la plupart en vastes édifices en briques, comme à WAPPING et à ST.SAVIOURS DOCK.



Figure 16 : la réhabilitation des tabacco docks en galerie marchande.
Source : Chaline, 2001.



Figure 17 : les entrepôts de WAPPING dans les années soixante-dix.
Source : Chaline, 2001.

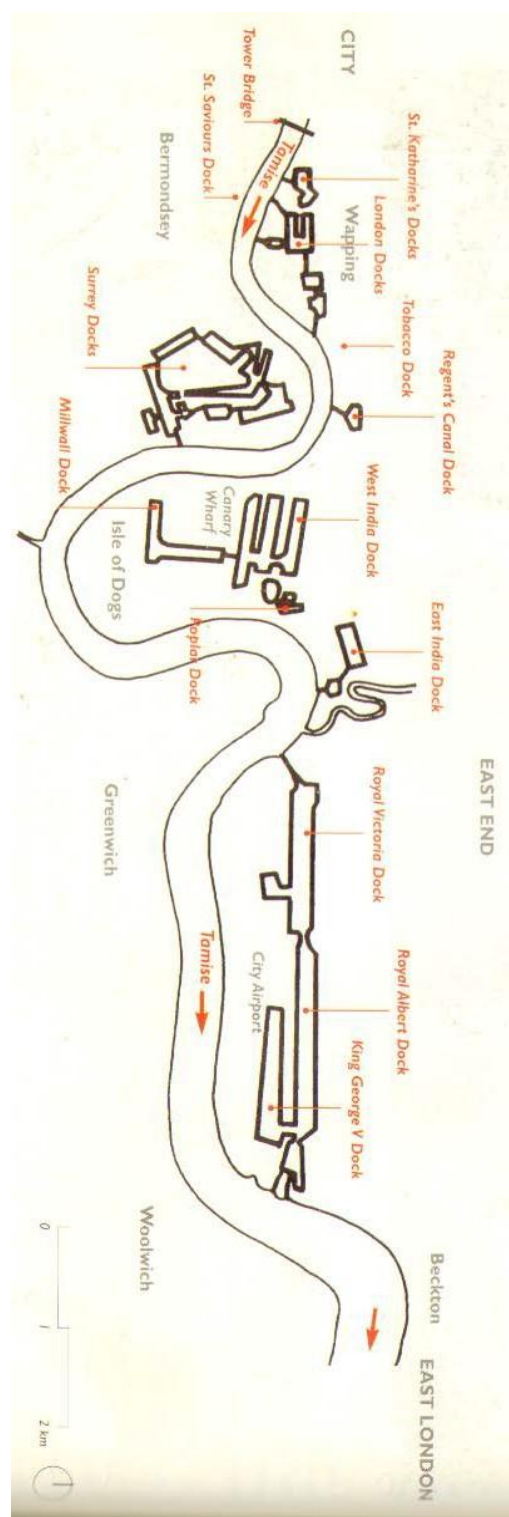


Figure 18 : le périmètre d'intervention s'étend sur 2200 hectares.
Source : Chaline, 2001.

2- La seconde idée a été de rendre ce territoire plus accessible, compte tenu de son relatif éloignement des foyers actifs de la métropole et de l'absence totale de dessertes. À ce niveau ils ont proposés :

La recomposition totale du réseau viaire.

La proposition d'une ligne d'un métro léger.

En viaduc, un aéroport pour moyen- porteurs.

Une liaison par bateau-bus avec le centre de Londres.

3- La troisième idée consistait en une affectation multifonctionnelle des espaces constructibles. À ce niveau ils ont proposés :

La construction d'environ 20000 nouveaux logements, pour la plupart en collectifs de moins de quatre niveaux.



Figure 19 : les secteurs dédiés au logement sont particulièrement soignés.
Source : Chalin, 2001.

Le façadisme pour la réhabilitation en immeubles de bureaux des entrepôts situés au sud de Bermondsey. Ainsi que la construction de l'université de l'est London par l'architecte EDWARD CULLINAN avec une inspiration industrialo-portuaire.



Figure 20 : Le façadisme pour la réhabilitation des entrepôts en bureaux.
Source : Chalin, 2001.



Figure 21 : l'université de l'est London.
Source : Chalin, 2001.

La réalisation de quelque 3 millions de mètres carrés, en majorité investis par l'immobilier d'entreprise l'exemple de CANARY WHARF, ainsi que la production lié à la haute technologie.



Figure 22 : le canary wharf en 1970.
Source : Chalin, 2001.



Figure 23 : le canary wharf en 2000 après la réhabilitation (Immobilier d'entreprise).
Source : Chalin, 2001.

La réalisation d'un parc inauguré en 2000, défini par ses chemins et percées visuelles des lieux entre la Tamise, les docks et la future urbanisation de cette zone de docklands.

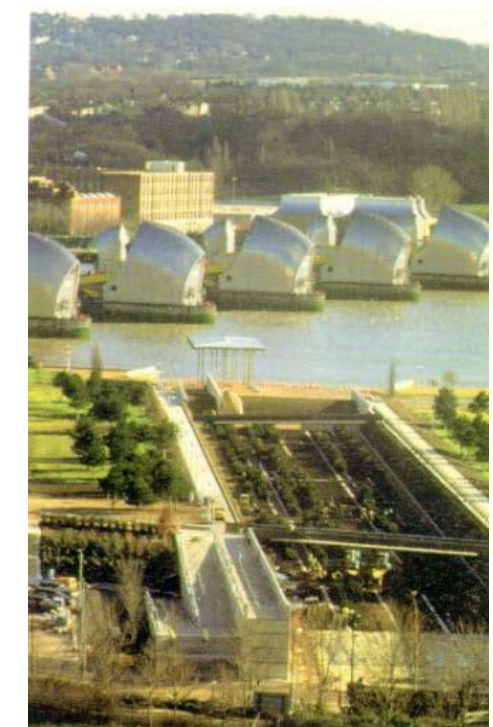


Figure 24 : espace vert, parc situé entre la Tamise et les docks.
Source : Wilson, 2001.

Un bilan général

Le réaménagement de cette moitié orientale de la métropole contribue à son rééquilibrage géographique ainsi que social et économique en attirant une nouvelle centralité vers les docklands qui contribue à la dynamique économique et fonctionnelle de ce territoire en terme d'emplois et de logements en gardant l'aspect industrialo-portuaire.

Tableau 04 : Les aménagements portuaires de la ville de Londres.
Source : Giancarlo, 2001).

4.3 L'Exemple de Marseille

4.3.1 Présentation de cas d'étude

➤ Présentation de la ville de Marseille

C'est une commune du sud-est de la France, chef-lieu du département des Bouches-du-Rhône et de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Plus ancienne ville de France, fondée sous le nom de Massalia vers 600 av. J-C, par des marins grecs originaires de Phocée.



FIGURE 25 : Géolocalisation sur la carte : Bouches-du-Rhône.

Source : <https://fr.wikipedia.org/wiki/Marseille>

➤ Présentation du port

Héritage de ce passé, le Grand port maritime de Marseille (GPMM) et l'économie maritime sont encore des pôles majeurs de l'activité régionale et nationale et Marseille reste le premier port français, le deuxième port méditerranéen et le cinquième port européen. L'ouverture de Marseille sur la mer Méditerranée en fait depuis ses origines une ville cosmopolite d'échanges culturels et économiques avec l'Europe du Sud, le Proche-Orient, l'Afrique du Nord et l'Asie. Elle est d'ailleurs souvent considérée comme la « Porte de l'Orient ».

4.3.2 Causes du clivage, cas de Marseille

Les causes du clivage à Marseille peuvent se résumer à trois facteurs (Henry 2006) :

- **Une dynamique économique défaillante : « le déclin industrialo-portuaire »**

Le décalage entre logique économique Marseillaise et l'espace économique national Selon Zalio¹ et la dépendance du port à son empire colonial selon Morel² ont induit à la désintégration du système marseillais et la formation de parcs de sans-emplois dans les zones portuaires et arrière-portuaires lorsque frappent les

- **Une dynamique urbaine et sociale fragile**

¹ L'économie principalement portuaire de Marseille est une volonté plus qu'une nécessité. Ce regard vers la mer au profit d'hinterland : huiliers tourner vers l'approvisionnement de graines exotiques plutôt que vers les olives de Provence, est une volonté de garder l'activité portuaire comme base économique et industriel.

² 45% du commerce colonial français était à Marseille en 1846, et 53% en 1912.

seront d'un intérêt prépondérant à savoir : Cité de la Méditerranée, Le pôle de la Joliette et la rue de la république (Henry 2006) :

- **Cité de la méditerranée**

Cité de la Méditerranée englobe dans ses 110 hectares, soit un tiers du périmètre Euro méditerranée, une surface longeant le littoral sur 2.7 kilomètres, du môle J4, au pied du Fort St- Jean, à Arenc plus au Nord. On distingue trois caractéristiques nouvelles que le projet veut mettre en avant :

- nouvelle scénographie.
- nouvelles fonctions.
- nouvelle mobilité.

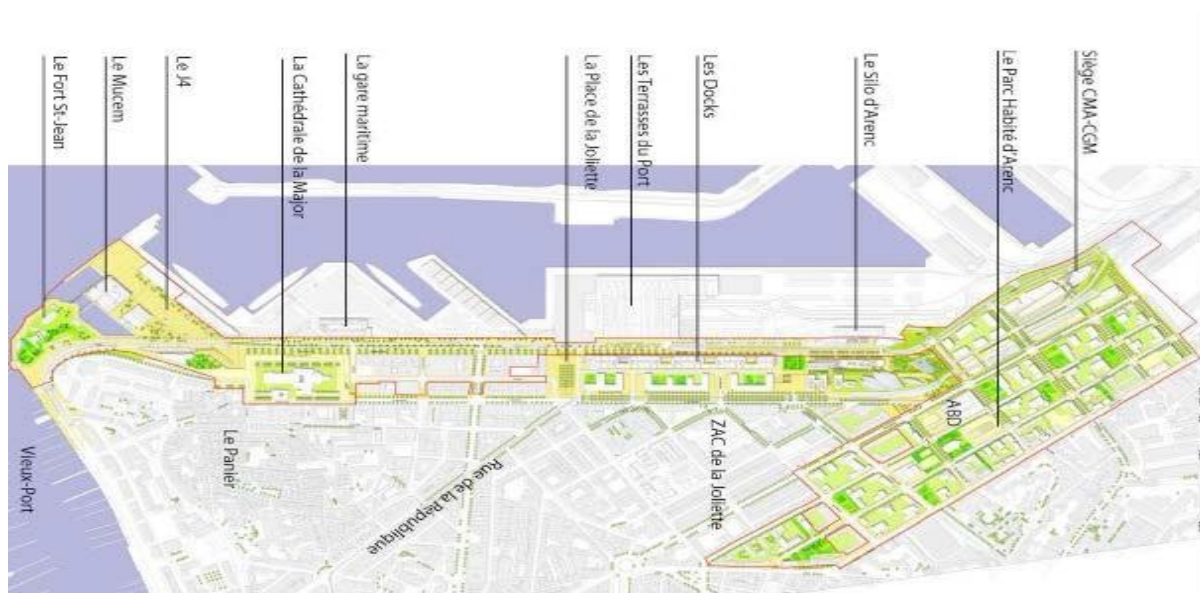


Figure 27 : Plan de la ZAC Cité de la Méditerranée.
Source : Henry, 2006.

1-Réaménagement du boulevard du littoral :

- ❖ Les quais du Lazaret et ceux de la Joliette sont réaménagés pour faire place au Boulevard du Littoral avec plusieurs modes de déplacements, privilégiant une mobilité « douce » : deux voies routières, une piste cyclable et de grandes promenades piétonnières. Offrant ainsi une nouvelle articulation entre la ville et le port.



Figure 28 : l'aménagement actuel de l'interface ville-port ;
Source : (Henry 2006).

2-La gare maritime du major :

- ❖ Suivant le principe de garder le trafic des passagers ferries à la Joliette, mais également celui d'une nécessaire modernisation des infrastructures offertes aux passagers, une nouvelle gare maritime a été inaugurée : la gare de la Major.



Figure 29 : La nouvelle gare maritime en face de la Major.
Source : Henry, 2006.

3-Le parvis des escales-Cathédrale du major :

La Cathédrale de la Major verra son pourtour saturé par la circulation automobile, débarrassé de ce mode de transport. Après avoir percé « un nouveau tunnel qui la délivre de la circulation routière depuis décembre 2002. L'esplanade de la Major – renommée « Parvis des Escales » – vise à rendre le lieu entièrement accessible aux piétons et à y installer diverses activités récréatives.



Figure 30 : La Cathédrale de la Major pendant et après réaménagement.
Source : Henry, 2006.

4-Le J4/Esplanade de St-Jean:

Seule véritable friche portuaire à Marseille, auparavant le môle du J4 était dédié au trafic des voyageurs entre France et Algérie. Il sera mis en avant comme pôle culturel. On y trouvera ainsi divers équipements culturels, publics et privés. Parmi ces derniers, le Mucem « Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée » qui est celui qui devra agir comme symbole.



Figure 31 : Le J4 réaménagé, étude de définition.
Source : (Henry 2006)

5-La terrasse du port :

Entre Sud et Nord de la Cité de la Méditerranée, les activités commerciales et récréatives se centreront principalement sur « les Terrasses du Port »



Figure 32 : Les Terrasses du Port images de synthèse.
Source : Henry, 2006.

6-Le quartier arrière-portuaire d'Arenc :

Par manque de place, certains entrepôts du port ont dû être implantés dans des terrains en ville. Dans l'optique de rééquilibrage Nord/Sud, le quartier 'Arenc' est investi de nouvelles fonctions. Celles-ci devraient permettre de redynamiser et de changer l'image du quartier autrefois dépeuplé et très dégradé.



Figures 33 : A gauche, la tour de Zaha Hadid,
Source : (Henry 2006)

Bilan :

Une mixité fonctionnelle : une offre récréative, culturelle et commerciale le long du Boulevard du Littoral, tandis que des logements, des hôtels et des bureaux sont au quartier d'Arenc. La mixité intervient aussi au niveau des moyens de transports. Par ce projet, la ville et le port développent un cadre de vie marseillais agréable, mais également une offre touristique attrayante.

• Le pôle de la joliette

D'une surface de 22 hectares qui est structurée par trois axes formant un triangle : ce sont le Boulevard de Dunkerque, le Boulevard de Paris-qui fut percé en 1860 pour assurer la liaison entre nouvelle gare maritimes d'Arenc et place Monceau et la Rue de Forbin.

Les objectifs sont les suivants :

- renforcer la vocation d'échanges et d'affaires.
- relier le port et la ville.
- améliorer l'environnement urbain et architectural.



Figure 34 : En bleu la ZAC de la Joliette, à côté de la ZAC Cité de la Méditerranée
Source : Henry, 2006

1-La place de la Joliette : réaménagée dans un souci de conservation de certains traits historiques ; un bout de voie de chemin de fer p. ex. est incrusté dans le sol ; de même la fontaine déjà présente à l'époque est conservée.

- la place s'anime de 8h à 14h chaque jour grâce à la présence d'un marché.

Mais lorsque celui-ci est terminé, la place n'est pas un lieu où l'on s'attarde, étant donné peut-être le manque d'ombre en été et le manque de places assises.



Figure 35 : La place de la Joliette, vue W-E.
Source : Henry, 2006

2-Un quartier d'affaire :

Pas seulement d'en faire un quartier d'affaires ; ce sera également un lieu de vie : fournir aux employés des services appropriés qui vont du logement à l'école, du parc public au cinéma.



Figure 36 : Une nouvelle rue 'la rue des Docks.
Source : Henry, 2006.



Figure 37 : Les docks et la gare de la Joliette en 1991.
Source : Henry, 2006.

Bilan : ce quartier est un nouveau centre qui rééquilibre la ville entre Sud et Nord, en élargissant la centralité vers le nord.

- **La rue de la république**

Nécessitant une opération d'envergure pour réhabiliter les immeubles et les appartements avec OPAH (opération programmée d'amélioration de l'habitat).



Figure 38 : La Rue de la République, entre port actif et Vieux-Port.
Source : Henry, 2006.

La Rue de la République :

La réhabilitation de la rue se fonde sur un partenariat public-privé : les propriétaires privés des immeubles ont réhabilité les logements tandis que les collectivités publiques ont rénové l'espace public, à savoir la rue elle-même : élargissement des trottoirs (4m de large), la plantation de nombreux arbres de chaque côté de la rue, un nouvel éclairage.



Figure 39 : contraste entre deux façades d'immeubles, celle du fond venant d'être réhabilitée.
Source : Henry, 2006.

Bilan : Au niveau de la relation entre le port et la ville, la Rue de la République à jouer le rôle d'une artère « de prestige » commerciale à l'intention d'une classe moyenne à supérieure.

Synthèse de l'analyse des exemples

Comme le cas de San Francisco, le réaménagement du front d'eau **secteur de Fis herman 's Wharf** a réussi dans l'optique du fait qu'il est devenue une destination touristique de renommée mondiale en attirant les touristes vers le front d'eau et cela c'est fait avec l'injection d'équipement de loisirs et principalement le **Festival Market Place** chose qui a fortement déplu à ces occupants étant donné que cette aménagement était principalement tourné vers les touristes sans prendre en considération les besoins des habitants de ce secteur. La vision d'aménagement du **secteur du Ferry Building** n'a guère suivi la même logique. Au contraire elle a su équilibrer entre ces deux derniers sans préférer l'un au détriment de l'autre.

Pour le cas de la ville de Londres dont l'aménagement avait pour principale objectif de faire de ces friches portuaires des lieux attractifs qui contribuent à la dynamique sociale, économique et fonctionnelle de ce territoire en termes d'emplois et de logement en gardant l'aspect industriel portuaire.

Par contre pour le cas de Marseille elle semble avoir compris que l'articulation de la ville et du port passe par une stratégie de liaison à différents niveaux : éclaircissement au niveau de la perception d'un ensemble cohérent, soit par démolition des éléments formant un écran visuel, soit par la création d'espaces publics et privés en « balcons sur la mer » ; augmentation des moyens de déplacements, amélioration de l'accès au port non seulement par les passagers des ferry-boats mais aussi des visiteurs et promeneurs. De plus, il s'agit d'un réaménagement imaginant une interface ville/port au sens élargi, et non pas uniquement en s'arrêtant au niveau d'une frontière préexistante. La mixité fonctionnelle a été choisie à Marseille de façon originale. Elle ne prend pas seulement les fonctions urbaines en considération. Il s'agit également d'une mixité ville/port à part entière.

De cette synthèse et en se référant aux conseils pour un aménagement raisonné de *waterfront* de Aucam. (aucam, 2008) nous déduisant les grandes lignes de la procédure à suivre pour la reconquête de l'interface ville/port pour le cas de Bejaia.

4.4 Lignes de la procédure à suivre pour le cas de Bejaia

Afin d'arriver à mieux répondre à la question du comment faire vivre ensemble la ville et le port notre intervention pour le cas de Bejaia s'appuiera sur quatre grandes lignes :

- **Diagnostic du site d'intervention** à fin de mieux répondre aux lacunes existantes sur ce site.
- **Les orientations des outils d'urbanisme à l'échelle de la wilaya et de la ville**

L'intervention sur les relations ville port n'est pas réduite à la seule portion de l'interface mais doit être pensée d'une façon plus élargie comme nous l'avons vu avec le cas de Marseille. Pour ce faire le PDAU et le PAW à notre échelle sont les instruments concernés.

- **Concertation avec les habitants**

Cette étape est très importante du fait que l'aménagement proposé est certes sensé attirer le flux vers l'interface et le port mais aussi de s'intégrer et de répondre aux besoins de ces habitants et ceux de la ville. Afin de ne pas créer un espace en décalage avec les aspirations des habitants la concertation publique s'avère aussi nécessaire comme il affirme (chaline in le réaménagement des friches portuaires dans la

recomposition récente de la ville, 2010) « *L'image du port est une image collective de la population* ». Donc il est important aujourd'hui de connaître les souhaits des habitants lors d'un réaménagement.

Conclusion

Selon une étude dans de nombreux pays, les villes dominantes s'étant très souvent développées à partir des ports, ainsi la ville et le port sont à penser comme un tout car l'une a besoin de l'autre, les villes portuaires présentent un objet transcalaire (ducruet, in les villes portuaires en mutation).

Depuis le milieu du XIX^{eme} siècle, les villes portuaires du monde doivent faire face au même phénomène que l'on nomme **délocalisation portuaire**, qui engendrera par suite **le délaissement**. Ce phénomène a débuté lors de la révolution industrielle du XIX^e siècle, ces zones portuaires en désuétude de, longtemps isolées du contexte urbain environnant, ont fait l'objet de maintes actions d'aménagement visant leur réintégration au tissu urbain existant, et de renouer le contact perdu avec le fleuve ou la mer.

Or, la reconquête de l'interface ville /port n'a pas été un exercice simple, et continue à nourrir de multiples débats, tout le monde s'accorde pour dire qu'il faut y envisager une action de reconstitution ville/mer, et il apparaît que la mise en valeur de l'interface ville- port est capable de participer à la transformation de l'image d'une ville ; pour assurer cette volonté , une étude globale du phénomène de reconversion des fronts d'eau qui viserait à dégager des stratégies et des modèles de reconquête était faite.

Depuis les premières opérations *waterfronts* aux États-Unis, ce mouvement ne s'est pas arrêté et se propage, touchant toutes villes portuaires dans le monde, c'est sur les villes portuaires nord-américaines, où ce phénomène a été le plus précoce, puis il apparaît en Europe, mais aussi en Australie à Sydney et Brisbane et à partir des années 1990, une troisième génération se dessine ,les pays nouvellement industrialisés et les pays en voie de développement.

La situation n'était peut-être pas noire dans les années 50 ; elle n'est peut-être pas aussi rose aujourd'hui ; elles soulignent l'ampleur des aménagements intervenues dans l'interface ville/port qui sont décrites dans les exemples analysés (San Francisco, Marseille, Londres)

Le phénomène de reconversion des fronts d'eau, parce qu'il touche aujourd'hui la totalité des villes portuaires grandes ou petites, Bejaia, en tant que ville portuaire, Bejaia tôt ou tard sera obligée de rejoindre ce mouvement de *waterfront* .

Corpus¹ empirique
Ville, port, mer ; le paradoxe de Bejaia

Introduction

Ce corpus sera consacré pour notre cas d'étude qui est l'interface ville/mer de la ville de Bejaia, elle est composée de cinq étapes principales. La première, sera dédiée à la présentation de la wilaya et la ville de Bejaia pour pouvoir situer notre aire d'étude par rapport à son environnement immédiat. La deuxième, aura pour objectif d'établir un diagnostic qui permette de déceler les différentes formes de clivage existantes dans notre aire d'étude ainsi que ses potentialités et ses dysfonctionnements. Quant à la troisième étape, elle nous permettra d'étudier les orientations des outils d'urbanisme (PAW, PDAU) pour cerner les projets au niveau de la wilaya et de la ville qui influencent notre aire d'étude et qui peuvent être pris en considération lors de l'élaboration du schéma de principe d'aménagement. La quatrième étape est une concertation avec les habitants ; pour répondre aux besoins de ces habitants et prendre leurs avis concernant d'éventuelle aménagement, et enfin, nous finirons avec la cinquième étape qui se synthétisera par la proposition de deux variantes urbaines ayant pour objectif de reconquérir cet interface et d'assurer la liaison entre la ville de Bejaia et son front d'eau.

1 Présentation de la wilaya et la ville de Bejaia

Aperçu sur la situation de la wilaya et la ville, sa climatologie, ses réseaux de communication ainsi que les projets en cours de construction qui concerne ces réseaux.

1.1 Situation à l'échelle nationale et régionale

La wilaya de Bejaia se trouve au nord-est de la région centre du pays, à 240km de la capitale Alger, elle s'étend sur une superficie de 3 223,5 km². Elle est délimitée administrativement par la mer méditerranée au nord, la wilaya de Sétif au Sud-Est et de Bordj Bou Arreridj au Sud, la wilaya de Bouira au Sud-Ouest et de Tizi ousou à l'Ouest et la wilaya de Jijel à l'Est. Cette dernière est délimitée naturellement par la mer méditerranée au Nord, le massif des Bibans et celui des Babours au Sud, Oued Elkbir à l'Est et Oued Aisser à l'Ouest.



Figure 40 : la situation de la wilaya de Bejaia.
Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Wilaya_de_Bejaia

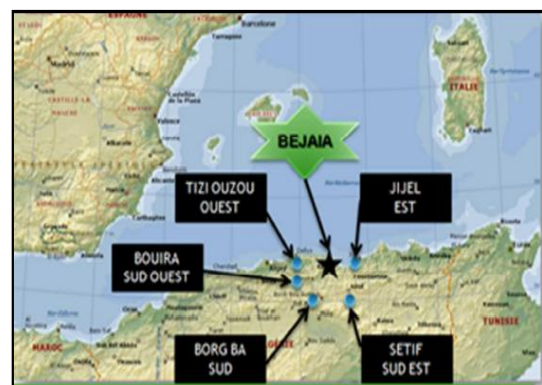


Figure 41 : les limites administratives de la wilaya de Bejaia.
Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Wilaya_de_Bejaia

Issue du découpage administratif de 1974, la wilaya de Bejaia comptait initialement 05 dairâtes et 28 communes, son territoire s'est amplifiée à partir du découpage de février 1984 et compte depuis 19 dairâtes et 52 communes dont la commune de Bejaia est son chef-lieu. Cette dernière bénéficie

d'équipement répondant à sa fonction chef-lieu à l'exemple du siège de la wilaya, et de nombreuses directions (la direction de la culture et des travaux publics), ajoutant à cela la présence de deux campus universitaires (Targa ouzemour, aboudaou).

Cette dernière est délimitée administrativement par la mer méditerranée au Nord, La commune de Tala Hamza au Sud-Est, La commune d'Oued-Ghir au sud et La commune de Toudja à l'Ouest. Ainsi qu'elle est délimitée géographiquement par Le mont Gouraya au nord, La mer méditerranée à l'Est, Le mont Boukhentouche à l'Ouest et boudrahem au Sud-Ouest et Le mont Babour au Sud.



Figure 42 : Les limites administratives de la commune de Bejaia.
Source : carte DTP modifiée par auteurs 2017.



Figure 43 : Les limites géographiques de la ville.
Source : carte Google Earth modifiée par auteurs 2017.

1.2 Données climatiques

La wilaya de Bejaia se caractérise par un climat de type méditerranéen, reçoit en moyenne 670 à 1.000 mm de pluies par an et varie d'une zone à une autre. La zone littorale et la vallée de la Soummam jouissent d'un climat pluvieux et doux en hiver, sec et chaud en été. Le climat des zones de montagnes est caractérisé par un été sec et chaud et un hiver pluvieux et froid, la température atteint 0°C et moins, ce qui s'accompagne par la chute de la neige. En ce qui concerne notre étude nous nous attenant à étudier les vents dominant du territoire de la wilaya et de la ville.

➤ les vents :

Les vents dominants sont les vents du Nord-Ouest. En été elle reçoit de la brise marine de direction est.



Figure 44 : les vents dominants de la ville.
Source : <https://www.google.dz/> modifié auteurs 2017

1.3 Les réseaux de communication

Les réseaux de communication dans la wilaya Bejaia sont comme suit :

1.3.1 Le réseau routier : le réseau routier de la wilaya est très dense et se compose de : (444.20 km linéaire. Pour les RN. 659 km linéaire ; pour les CW 3200 km linéaire ; pour CC1000 km et pour une Pénétrante autoroutière de 85km)

1.3.2 Réseau maritime : Le port de Bejaia constitue un atout pour toute la région aussi bien pour le transport de marchandises que celui des voyageurs.

1.3.3 Réseau ferroviaire : la Longueur de la voie ferrée : 90 km. Le nombre de gares est : 09. Le nombre de haltes : 04. Le nombre de voyageurs transportés durant

1.3.4 Réseau aéroportuaire : L'aéroport Abane Ramdan classé 4 ème au niveau national et se localise à 5 km au Sud du chef-lieu la wilaya de Bejaia. Desservi par trois compagnies en l'occurrence la compagnie nationale Algérienne Air Algérie, ainsi que deux autres compagnies aériennes (Aigle Asur et Tassili Air Lines) qui sont destinées pour les villes Algériennes (Alger, Oran, Hssi Messaud, Biskra et Hassi r'mel) et des villes françaises (paris, Lyon, Marseille, Orly).

1.3.5 Les projets en cours de réalisation

Ces projets ont touché tous les types de réseaux de communication qui sont présentés comme suit :

➤ Pour le réseau routier

Il s'agit du projet de la pénétrante autoroutière d'un linéaire de 100 km (wilaya de Bejaia 85 km / wilaya de Bouira 15 km) ; l'échangeur des 4 chemins, les travaux de la RN 09 au niveau des gorges de kherrata.



Figure 45 : Le tracé de la pénétrante.
Source : DTP.

➤ **Pour le réseau ferroviaire**

La réhabilitation et de la modernisation des installations ferroviaire sur la ligne Beni Mansour et Bejaia ainsi que son électrification tout en suivant les prescriptions du plan national de modernisation du secteur ferroviaire.

➤ **Réseau maritime**

Nous en citant les projets suivant :

- Réalisation du poste 25 : construction d'un quai en palplanche dans le prolongement du quai actuel.
- Extension du port

➤ **Réseau aéroportuaire**

En citant l'extension de l'Aéroport (projet en cour d'étude)



Figure 46 : l'extension de l'aéroport.
Source : DTP

2 Délimitation et présentation du cas d'étude

Après l'entretien que nous avons effectué avec Mm Ewa BEREZOWSKA AZZAG¹ auteur de l'ouvrage Gide méthodologique, comprendre la démarche du projet urbain, il s'avère que c'est très difficile de délimiter la portion concernée par ce dernier. Partant du fait que « *le projet urbain crée ses propres limites* » (entretien avec Mm Azzag) pour notre cas de reconquête de l'interface ville/port on prend la séquence du port mais le contenu linéaire change selon la topographie, système viaire, les assiettes problématiques.

De ce fait, notre aire d'étude démarre de la jeté du port pétrolier au Nord-Est délimité par le mont Gouraya et par le chemin Ouaret Rabeh, Bouchebbah Youcef, Boulevard Mustapha Ben-Boullaid, au Nord et le boulevard Moulay El-Nacer, et de la Soummam au Nord-Ouest jusqu'au siège de sonatrach au Sud-Ouest et la mer méditerranée au Sud, on intégrant le fort Abdelkader et la casbah.(figure 53)

Cette dernière est située à l'extrême Nord-Est de la ville de Bejaia et occupe une superficie de 4401349.5651 mètre carré, qui occupe une position stratégique avec une richesse historique et naturelle.



Figure 47 : la situation de la zone d'étude.

Source : Google image modifiée par auteurs 2017.

3 Diagnostique

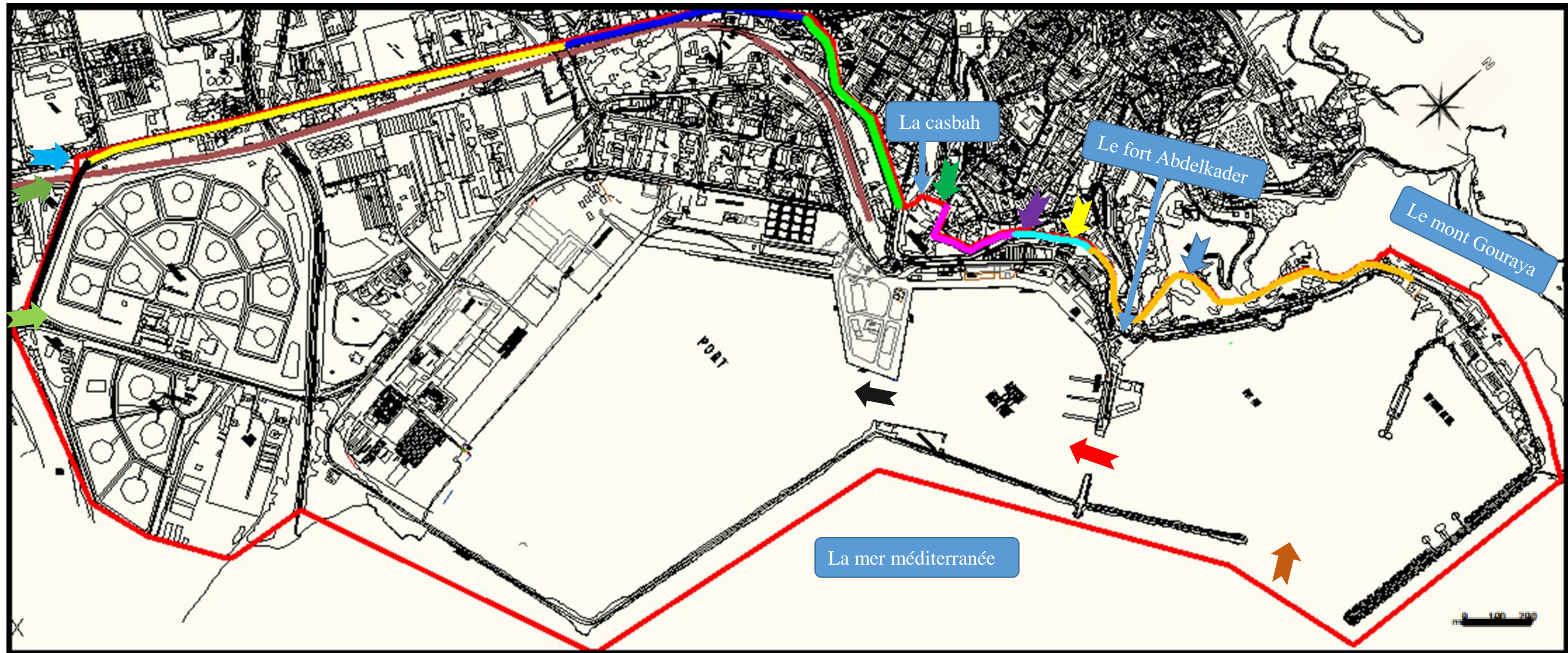
Dans l'objectifs de répondre aux lacunes existantes sur notre site d'intervention il est primordial de faire un diagnostic d'état de fait de notre aire d'étude : d'abord une présentation du site avec sa délimitation, limite et accessibilité puis il s'agira de retracer son processus de formation et de transformation du fait qu'il est à forte potentialité historique. Par la suite une analyse morpho-

¹ Architecte-urbaniste, Expert-consultant international Docteur en urbanisme, diplômée de l'École polytechnique de Cracovie en Pologne, chef de l'axe de recherche Laboratoire Ville, Urbanisme et Développement Durable VUDD école Polytechnique d'architecture et urbanisme EPAU d'Alger.

paysagère de la partie urbaine du site qui se terminera par une présentation de la sonatrach qui occupe une grande partie de notre site puis pour finir une présentation du port de Bejaia.

Notre choix d'analyse du site se réduit a deux approches typo-morphologique pour mieux cerner les lacunes du site dans son infrastructure et sa superstructure et l'approche paysagère qui découle de notre thème de réconciliation ville mer en ce qui concerne la qualité du paysage urbain, les points de repère, les places

3.1 Délimitation, limites et accessibilités



La légende :

La délimitation : — Délimitation de l'interface ville/mer.

Les limites :

- Boulevard de la Soummam
- Boulevard Moulay El Nacer
- Avenue Mustapha Ben Boulaid
- Rue Aissat Idir
- Rue Bouchebbah Youcef
- Chemin Ouaret Rabah
- Route national N09

Les accès terrestres :

- ➔ Accès à partir du chemin des oliviers
- ➔ Accès à partir du boulevard Clemenceau
- ➔ Accès à partir de la rue Ben Yahia Nacer
- ➔ Accès à partir de la rue Aissat Idir

les accès maritimes :

- ➔ passe d'entrée
- ➔ passe Abdelkader
- ➔ passe de la casbah

- ➔ Accès à partir de la RN 12
- ➔ Accès à partir de la RN 09
- ➔ Accès par la voie ferroviaire

Figure 48 : carte de délimitations, limites et accessibilités.
Source : Carte de Bejaia informatisé, traitement auteur 2017.

- Notre aire d'étude est accessible d'un côté par voie maritime mais qui reste limité et ne reçoit que les bateaux moyennement grand alors qu'on est dans l'aire du gigantisme navale ; et d'un autre coté par voie terrestre (chemin de fer et réseau routier), cette dernière est desservie par de multiples boulevards et avenues. Du côté nord tous les accès donnent sur le boulevard Moulay El Nacer et Mustapha Ben Boulaid et le boulevard de la Soummam et au-delà vers notre site. Le Chemin de fer, moyen de transport de voyageur et de marchandise mais ça position est très délicate et constitue une vrai rupture entre le quartier de la plaine et la zone extra-portuaire.

Processus de formation de l'aire d'étude

Bejaia Avant l'occupation française : 12-9 s av. j c- 1833

• Durant ces périodes on assiste à l'installation d'un comptoir commerciale (**période Phéniciens**) (Mechehed.D) et l'aménagèrent d'un port à l'Ouest de la ville de Bejaia (Gaid, 1991), ainsi que la construction de la porte SARRASINE pour assurer l'articulation entre la ville et la mer (**période Romaine**). Restauration et occupation des forts de la Casbah, Abd el Kader (période Espagnole). Ajoutant à cela la Création de la place de la **Casbah** qui joue le rôle d'accueil pour les étrangers venant de la mer (**période Turque**)

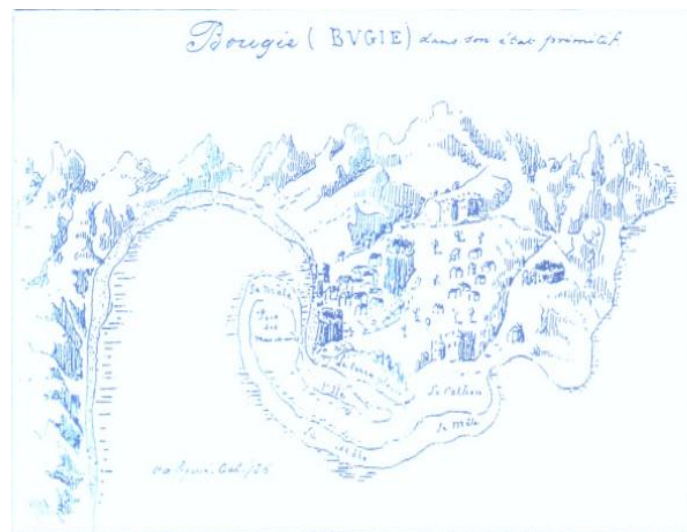


Figure 49 : Bougie dans son état primitif
Source : EPB



Figure 50 : L'occupation Romaine
Source : BOUANANI F, BOUCHALAL A BOUHADJ L, IBAZIZEN, 2014.

Bejaia a l'occupation française : 1833-1962

• Dans cette période l'interface a vu des changements, en **1834** deux petits débarcadères en maçonnerie furent construits, l'un devant la ville et l'autre dans lance de sidi Yahia, il s'agit du premier ouvrage maritime exécuté par ces dernier (Mechehed, 2011), ainsi que franchissement de limites, extension de la ville vers la mer. La destruction de l'enceinte Nord et son remplacement par une rue en escalier et l'apparition de nouvelles barrières de croissance qui est le chemin de fer (**1871 - 1891**)

• Durant cette occupation française le port a subi plusieurs développement : son extension au côté sud avec l'aménagement du front de mer par la création du Boulevard de la marine (**1891-1920**), la réalisation de l'arrière port entre (**1922-1936**), et entre **1958 et 1960** que furent construites les installation nécessaires à la réception pétrolière dans l'avant-port, les premiers travaux de conduite du port pétrolier (650km) de Hassi Messaoud au port de Bejaia ont débuté en **1959** (Mechehed, 2002) avec La construction des appontements de ce dernier en **1958** (Mechehed, 2008)

• l'amélioration des édifices militaires (Fort de la Casbah et le Fort Abd El Kader.

• L'émergence de l'industrie dans la partie basse de la plaine.



Figure 51 : Bejaia époque française (1890 -1958)
Source : CADASTRE

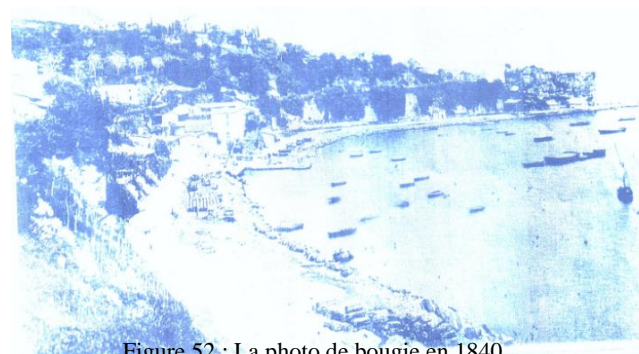


Figure 52 : La photo de bougie en 1840
Source : EPB

Bejaia après l'indépendance : 1962 – a non jour

• la projection de la zone industrielle sur des terres agricoles et son extension (MAzouzi,H.Ouramdae ,S.(2011))



Figure 53 : Bejaia époque française (1962-1974)
Source : Carte d'état-major 1985 modifié par auteurs 2017

3.2 Les réseaux de communication : Le réseau routier

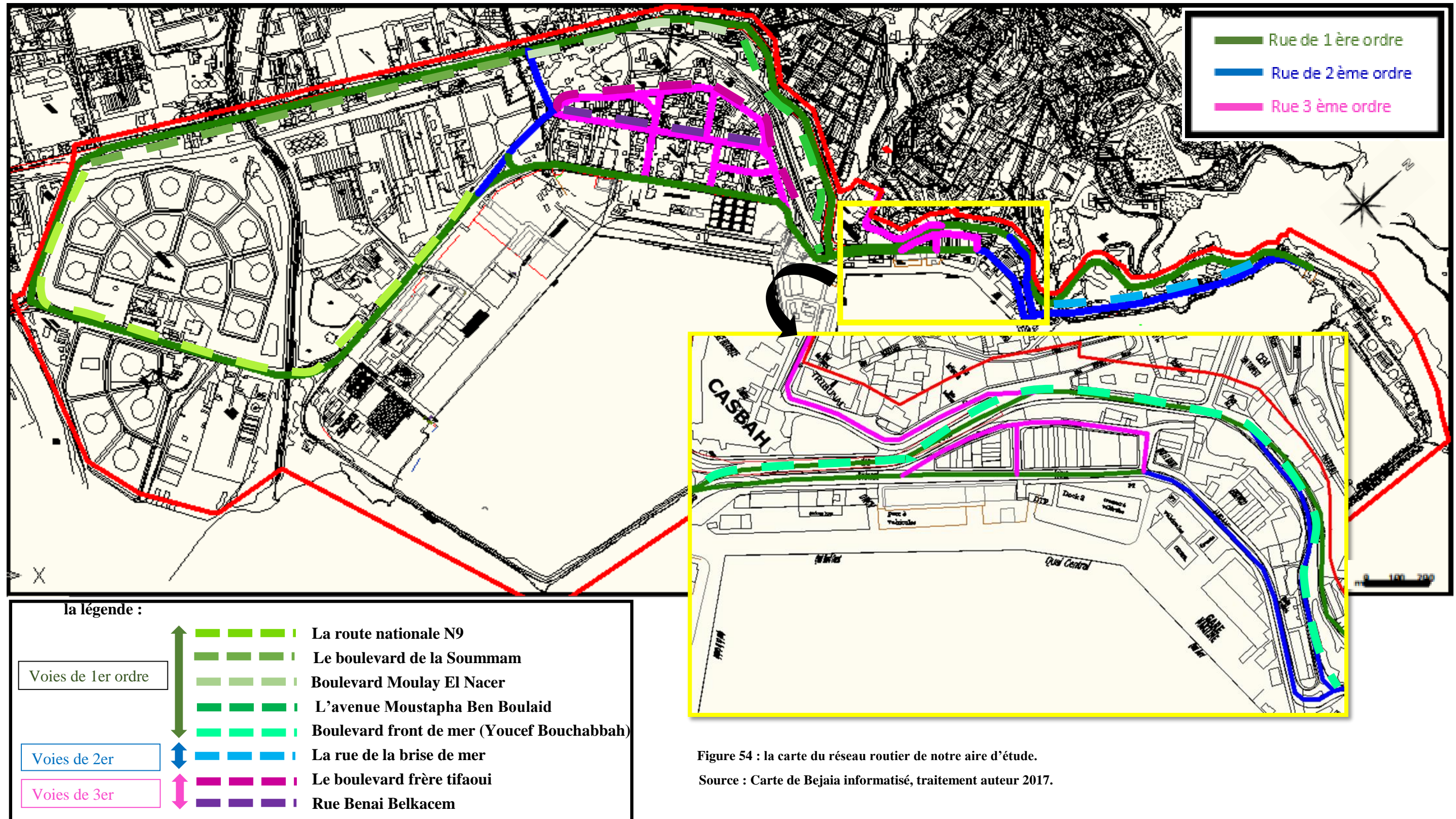


Figure 54 : la carte du réseau routier de notre aire d'étude.
Source : Carte de Bejaia informatisé, traitement auteur 2017.

Le réseau routier de notre aire d'étude se développe suivant trois ordres principaux dans lesquels les voies de communication sont classées comme suit :

- Les voies de premier ordre : présentent les voies qui relient l'aire d'intervention à la ville.
- Les voies de deuxième ordre : présentent les voies qui relient entre deux voies principales.
- Les voies de troisième ordre : présentent les Rues à l'échelle du quartier.

➤ Analyse des voies

L'Analyse de la plupart des voies selon leurs ordres de classement :

- **Le 1er ordre : qui relie la zone d'intervention à la ville**

- **La route nationale N9**

Elle relie entre la rue Ben khoja Nourredine et le boulevard de la Soummam. C'est une voie en bon état mais avec une absence des trottoirs.

Ses parois : les parois sont constituées de clôture (Les clôtures du port, les clôtures de sonatrach...etc.) illustré dans la (figure 61, 62)



Figure 55 : les clôtures de sonatrach de deux cotés
Source : auteurs 2017.



Figure 56 : la clôtures du port du côté gauche, et les clôtures des Entreprises du côté à droit.
Source : auteurs 2017.

- **Le boulevard de la Soummam**

Il relie entre la Route National N 09 et le boulevard de Moulay El Nacer. Le boulevard est en bon état et les trottoirs sont plantés d'arbre.

Ses parois : Les parois du boulevard sont constituées de clôture et façades d'habitat individuel de R+1 à R+4 d'un côté et des façades d'habitat collectif qui atteint R+13 ainsi que individuel de R+4 de l'autre côté. Illustré dans la (figure 63, 64).



Figure 57 : vue sur la paroi bâtie du Boulevard de la Soummam.
Source : auteurs 2017.



Figure 58 : vue sur la paroi clôturée du Boulevard de la Soummam.
Source : auteurs 2017.

- **Boulevard Moulay El Nacer**

C'est le deuxième axe de croissance (extension vers la plaine dans la ville colonial 'extra muros'), il relie entre le boulevard de la Soummam et l'Avenue de Mustapha Ben Boulaid. Il a un caractère résidentiel et commercial.

Ses parois : Le boulevard est constitué d'un côté de maisons individuelles, en général, avec un gabarit qui atteint le R+5 et de l'autre côté c'est la clôture du chemin de fer illustré par la (figure 65)



Figure 59 : les parois du boulevard Moulay El Nacer.
Source : auteurs 2016.

- **L'avenue Moustapha Ben Boulaid**

C'est le résultat de la réhabilitation d'un ancien parcours délimitant la ville précoloniale, il est d'une forme irrégulière, ponctué par deux moments forts de la ville matérialisés par la casbah et le square Pasteur. Il articule entre, la ville, le port et la plaine, mais aussi la casbah et le square. Notons aussi l'implantation d'une série d'arbres tout au long de son axe.

Ses parois : L'une de ses parois est matérialisée par des bâtiments (habitat et équipement public) et un square. Cette dernière offre un alignement sur la rue et elle présente une continuité, L'autre paroi n'est pas bâtie dû à la barrière de croissance, elle est matérialisée par une clôture qui assure l'alignement.

Ses parois sont d'un gabarit hétérogène allant de R+1 à R+7, même si celles-ci sont mitoyennes. (La figure 66, 67)



Figure 60 : vue sur la paroi matérialisée par des bâtiments de l'avenue Moustapha Ben Boulaid.
Source : auteurs 2016.



Figure 61 : vue sur la paroi clôturée de l'avenue Moustapha Ben Boulaid.
Source : auteurs 2016.

- **Boulevard front de mer (Youcef Bouchabbah) :**

Superposé sur un ancien axe structurant de la ville précoloniale, reliant la casbah au fort Abdelkader et articulant la ville haute au port et à la mer où s'intègre un immeuble pont au-dessous du boulevard.

Ses parois : La paroi du boulevard se résume en plusieurs façades : la façade du fort, de la casbah, la façade d'un immeuble terrasse de R+4 abritant au-dessus la place GUYEDON, la façade des immeubles d'habitation de différents étages (figure 68)



Figure 62 : la façade des immeubles d'habitation de différent étage.
Source : auteurs 2016.

• **Le deuxième ordre : qui Relie entre deux voies principales.**

- **La rue de la brise de mer :**

C'est une voie en bon état, agrémenté d'un trottoir planté d'arbres, mais n'ayant pas d'espaces de stationnement.

Ses parois : L'une de ses parois est matérialisée par un mur de soutènement, l'autre paroi n'est pas bâtie, elle est matérialisée par une clôture (garde-fou) qui assure l'alignement et donne une vue sur la mer. (Figure 69)



Figure 63 : les parois de la rue de la brise de mer.
Source : auteurs 2017.

- **Le troisième ordre : Rue à l'échelle du quartier.**

- **Le Boulevard Frère Tifaoui :**

C'est un boulevard en état dégradé, avec un stationnement anarchique des deux côtés.

Ses parois : il est bordé de constructions de formes et textures hystérogènes, avec un gabarit qui se compose seulement de RDC. (Figure 70)



Figure 64 : les parois du boulevard frère tifaoui.
Source : auteurs 2017.

- **Rue Benai Belkacem :**

C'est une voie de l'arrière port faiblement aménagée, bordée de trottoirs des deux côtés.

Ses parois : sont bordées de constructions de formes et textures hystérogènes avec un gabarit qui atteint le R+1 (figure 65).



Figure 65 : les parois de la rue Benai Belkacem
Source : auteurs 2017.

➤ Analyse des nœuds

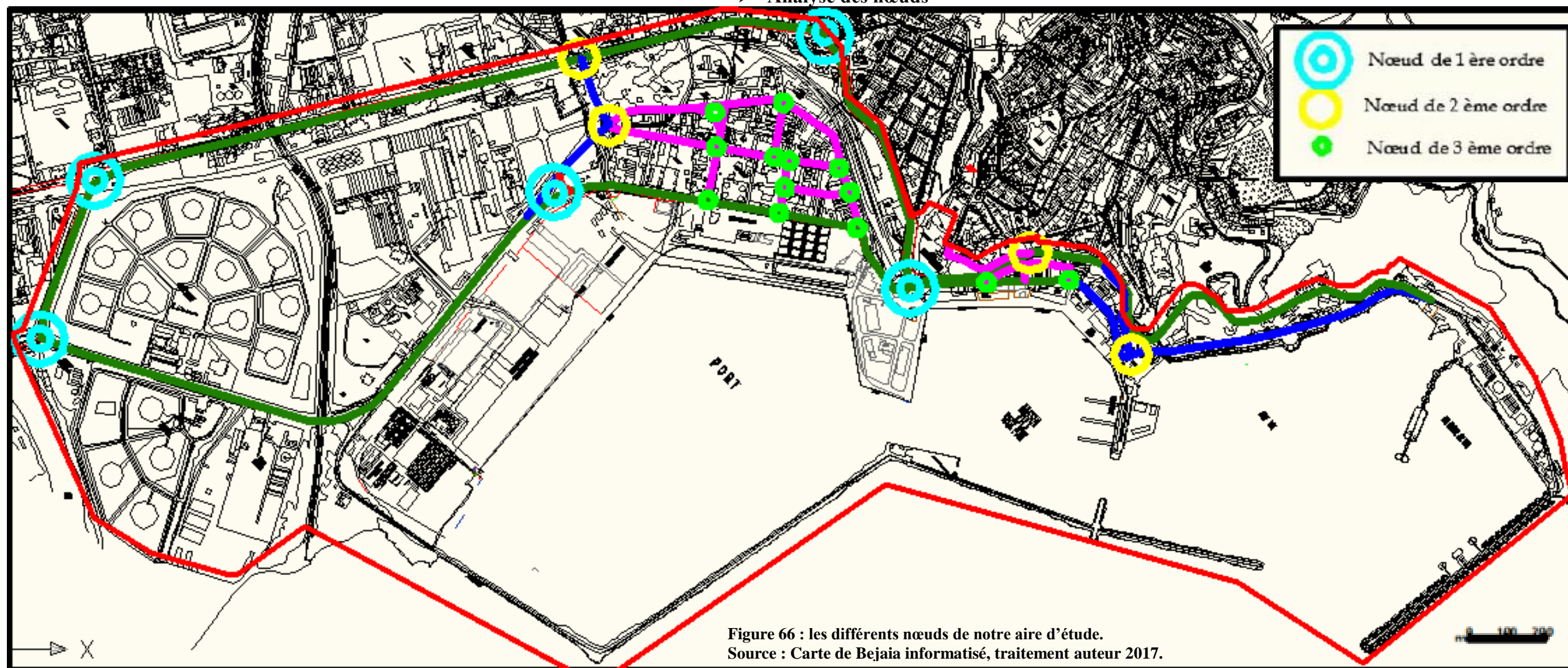


Figure 66 : les différents nœuds de notre aire d'étude.
Source : Carte de Bejaia informatisé, traitement auteur 2017.

Notre aire d'étude présente trois types de nœud (nœuds du premier ordre, nœud de deuxième ordre et nœuds de troisième ordre) que nous avons classé selon trois critères. Le premier c'est par rapport à l'importance des voies qui se croise, le deuxième c'est par rapport au rayon du nœud et le troisième par rapport à la paroi structurant le nœud. Par la suite nous avons présentées un exemple pour chaque type de nœud.

Exemple d'un nœud de premier ordre

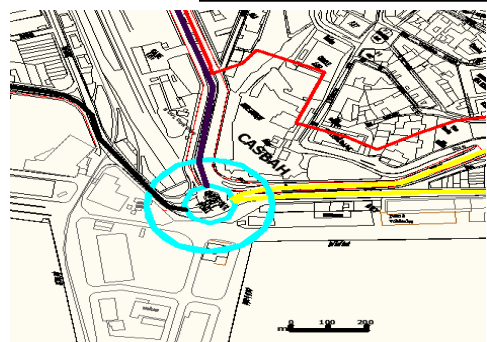


Figure 67 : situation du nœud du carrefour du port.
Source : carte Bejaia modifiée par auteurs 2017.



Figure 68 : vue nœud sur carrefour du port.
Source : auteurs 2017.

Carrefour du port :

C'est un nœud marqué. Il est le résultat de l'aboutissement du Boulevard Ben Boulaid, rampe du port et de la rue Ben Khodja Nouredine, Ces paroi constitue de la Fort de la casbah d'un côté et la direction portuaire de Bejaia.

Exemple d'un nœud de deuxième ordre

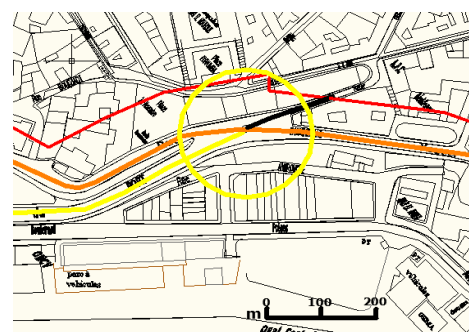


Figure 69 : situation du nœud de la Radio Soummam.
Source : carte Bejaia modifiée par auteurs 2017.



Figure 70 : vue sur le nœud de la Radio Soummam
Source : auteurs 2017.

Nœud de la Radio Soummam :

C'est un Nœud marqué. Il est le résultat de l'aboutissement de la rampe du port, la rue Bouchebbai Youcef et la rue Ben Yahia Nacer. Sa paroi constitue d'un immeuble terrasse de R+4 abritant au-dessus la place GUYEDON, des immeubles d'habitation de différent étage.

Exemple d'un nœud de troisième ordre

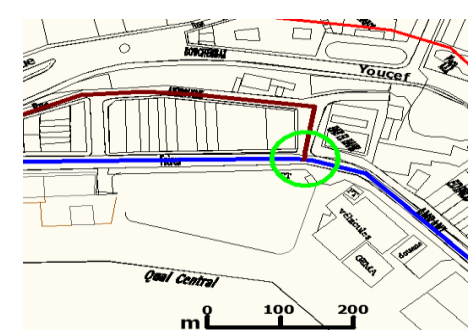


Figure 71 : situation du nœud de la porte sarrasine.
Source : carte Bejaia modifiée par auteurs 2017.



Figure 72 : vue sur le nœud de la porte sarrasine.
Source : auteurs 2017.

Nœud de la Radio Soummam :

C'est un nœud non marqué. Il est le résultat de l'aboutissement du Boulevard Frères Amrany, Rue Amirouche.

➤ **Le réseau ferroviaire**

La gare et le chemin de fer, équipement à l'échelle de la ville, il relie la ville au reste de territoire mais son mal insertion dans la ville a fait qu'il porte des dysfonctionnements en déconnectant toute la zone portuaire de la ville. A cause de chemin de fer (barrière de croissance), La zone extra portuaire est complètement désintégré par rapport au quartier de la pleine, constaté dans la discontinuité de système viaire des deux quartiers. Sur une distance de 1400m, seul une passerelle relie les deux quartiers.

3.4 Superstructure

3.4.1 Le Bâti

➤ Bâti résidentiel

Dans notre aire d'étude nous remarquons un manque de bâtis résidentiels. Pour la partie de l'arrière port nous notons une présence de quelques logements en R+1. Au niveau de la brise de mer (figure 89)

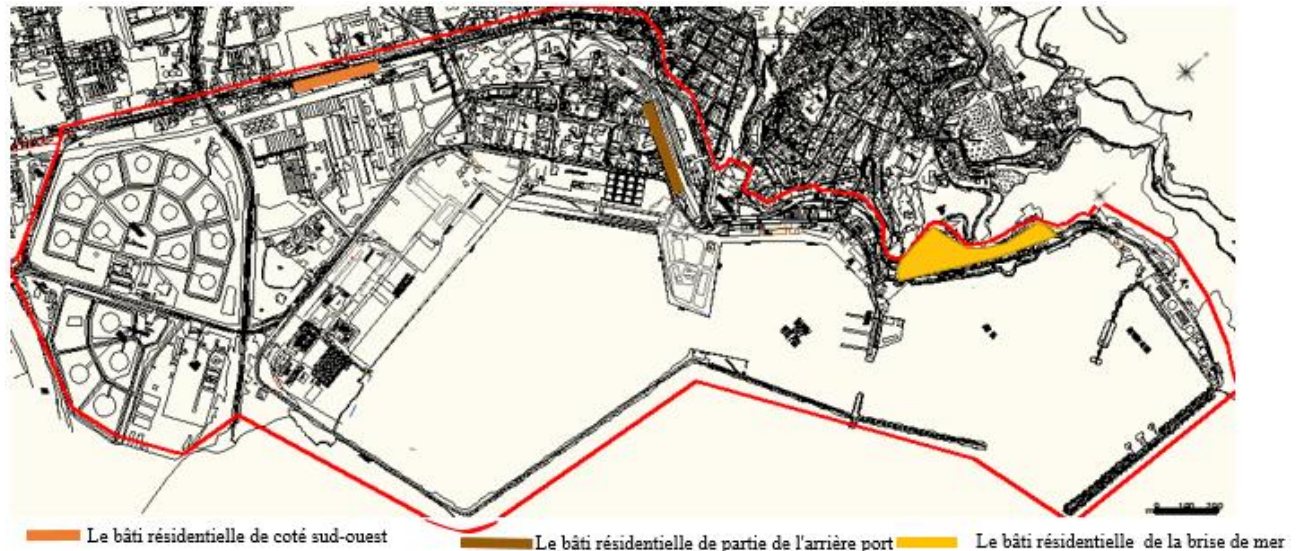


Figure 73 : l'emplacement du bâti résidentiel dans notre aire d'étude.
Source : Carte de Bejaia informatisée, traitement auteur 2017.

➤ Bâti Non résidentiel :

Ce que nous avons constaté comme activité dans le périmètre d'intervention : le dépôt des produits de construction, les parcs, le transport de public et de marchandise (SNTF), le service (abattoir, gare ferroviaire...), activité sportive et commerciale sont très limités.

3.4.2 Lecture fonctionnelle du site

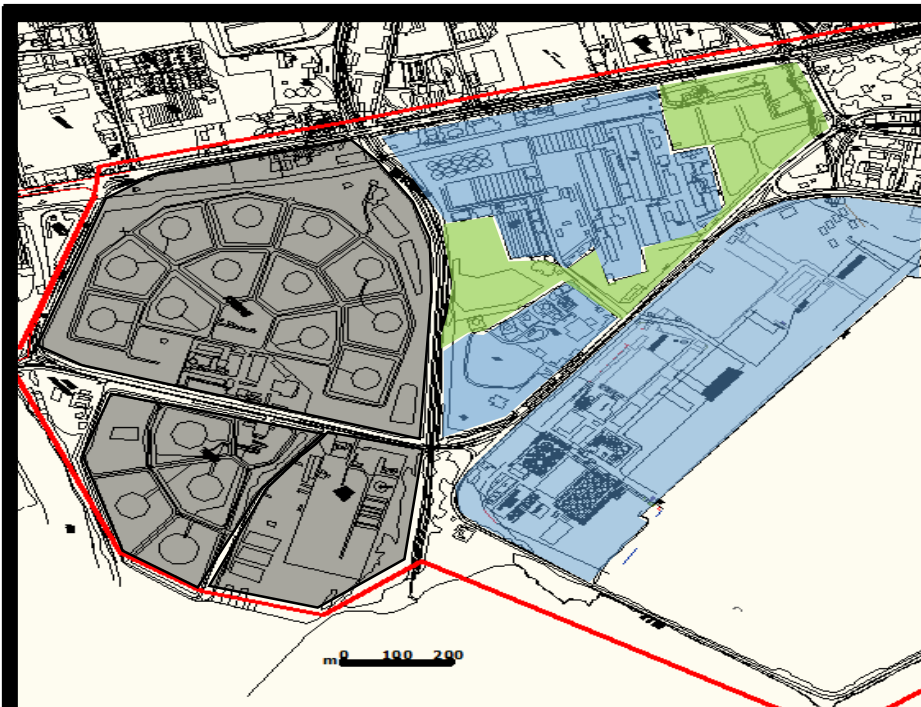


Figure 74 : échantillons un de l'interface.
Source : carte informatisé de Bejaia, traitement des hauteurs 2017

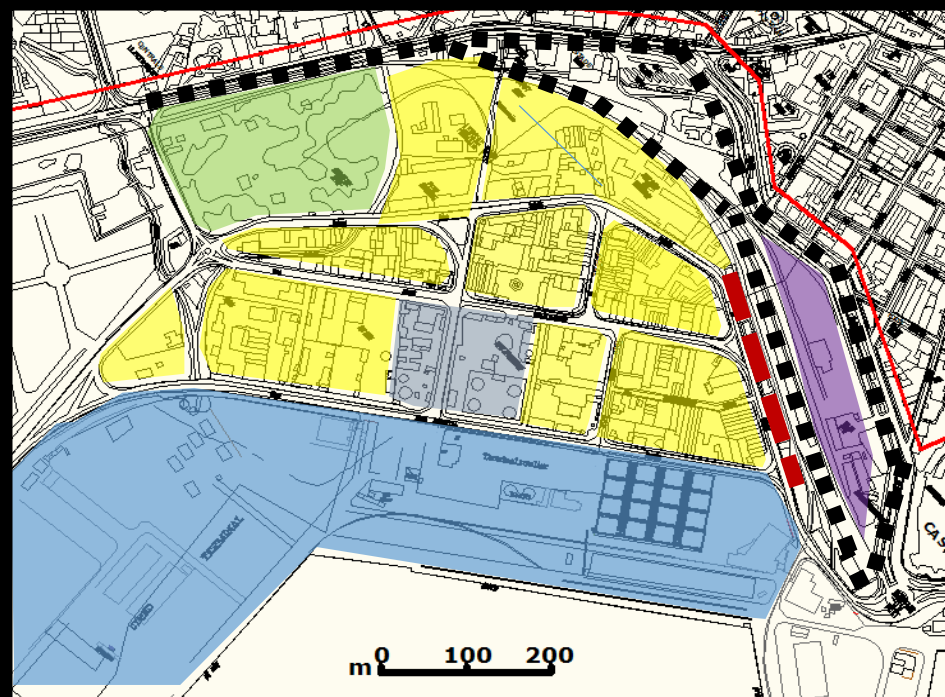


Figure 75 : échantillons deux de l'interface.
Source : carte informatisé de Bejaia, traitement des hauteurs 2017

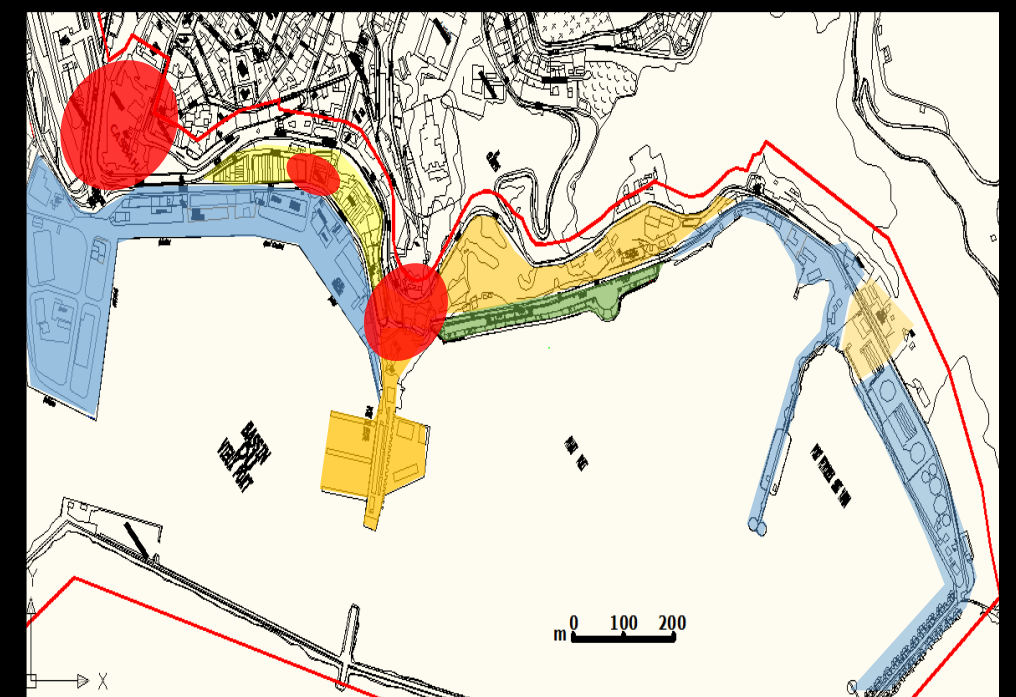


Figure 76 : échantillons trois de l'interface.
Source : carte informatisé de Bejaia, traitement des hauteurs 2017

- Activité industrialo-portuaire.
- Activité industriel
- Terrains vague (Friche portuaire).

- Activité industrialo-portuaire.
- Terrains vague (Friche portuaire).
- Hangars, baraquement, garage.
- Domaine de la gare ferroviaire
- Habitation

- Activité industrialo-portuaire.
- Hangars, baraquement, garage.
- Habitation
- La place de la brise de mer
- École des mousses
- Vestiges historique

Notre site d'intervention abrite des activités qui ne répondent pas aux besoins des habitants et sont un obstacle et une contrainte majeur dans la quasi-majorité de l'aire d'étude, ce qui empêche la liaison entre la ville et le port. Pour ce, la création d'une liaison fonctionnelle approprié entre la ville et le port et un point primordial dans la reconquête de l'interface ville/port.

3.4.3 Les places

On en dénombre uniquement trois et qui se localisent dans la partie Nord-Est de notre aire d'étude (Figure) : la place de Gueydon, place de la Brise de mer et la place de la porte sarrasine. Alors que la partie sud-ouest ne comporte aucune place dédiée au public mis à part le club de la Sonatrach.

➤ La place de porte Sarrasine :

La porte dorée, porte Sarrasine ou porte de la Mer (Bab El Bahr), date du 13^{ème} siècle, elle est classée comme monument historique. Cette dernière est de style Mauresque, d'une forme rectangulaire et d'une hauteur de 14,56 m, dotée d'un mobilier urbain (table ronde et bancs en béton)

➤ La place de la brise de mer :

Les travaux de l'aménagement de cette place débutent en 2006, ces aménagements consistent de 10000 m² d'esplanade long de la mer ; kiosques et l'installation de candélabres et des bancs publics tout au long de la place.

➤ La place gueydon

Elle se situe sur un talus de près de 20m de dénivellée, récupérée par un édifice intégré en R+4, elle est de forme géométrique trapézoïdale implantée d'un ensemble d'arbres, elle abrite un ensemble d'activités qui sont à l'échelle de la ville (un hôtel et une banque), qui renforcent son vécu. La place se présente sous forme d'un balcon, offre une vue sur la mer et le port.

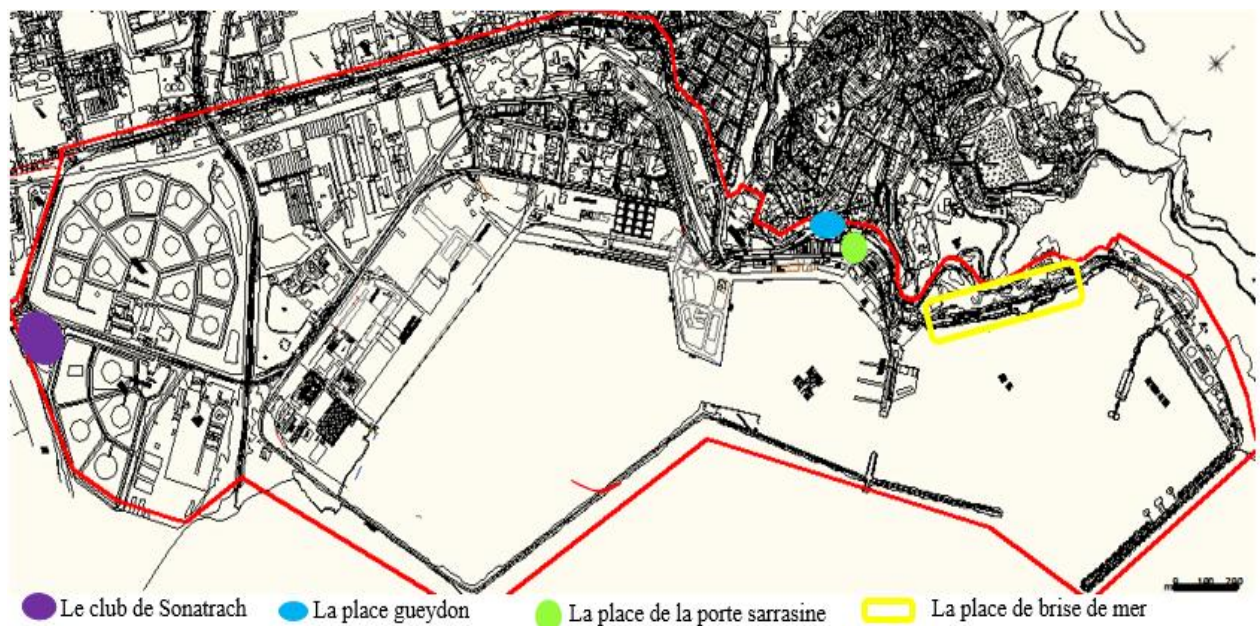


Figure 77 : une carte qui représente les quatre places de notre aire d'étude.
Source : Carte de Bejaia informatisée, traitement auteur 2017.

3.4.4 Qualité environnementale

➤ La végétation

La végétation existante dans notre aire d'intervention se résume à des arbres plantés au terre-plein de la voie Mustapha Ben Boulaid, Le boulevard de la Soummam et Moulay El-Nacer et la rue de la brise de mer...etc. Ainsi que des arbres et des espaces verts présent dans les propriétés

individuelles, mais aucun espace vert est dédié au publique. (Figure 96)



Figure 78 : carte de la végétation existant sur notre aire d'étude.
Source : Carte de Bejaia informatisé, traitement auteur 2017.

➤ Qualité des bâtiments :

La majorité de cadre bâti est très dégradé, cette dégradation se présente au niveau des façades et des toits (Figure 97). Les hangars et les équipements sont en mauvais état citant l'exemple des hangars de l'arrière et du vieux port. La Casbah (Figure 98) et les autres équipements sont moyennement dégradés telle que la gare ferroviaire et ses annexes, notant aussi la présence des équipements et des hangars industriels en bon état comme NAFTAL et SONATRACH.



Figure 79 : l'état dégradé des hangars de l'arrière port.
Source : auteurs 2017.



Figure 80 : état moyennement dégradé de la Casbah.
Source : auteurs 2017.

➤ Paysages et qualité visuelle

Le paysage urbain de notre aire d'étude est généralement dégradé (des rues désertiques sans aménagement, le mauvais état du cadre bâti). Rajoutant à cela la présence des entreprises et usines (Sonatrach, Civital) au côté sud-ouest (Figure 81), la clôture du port, qui sont considérés comme des barrières visuelle.

Par contre un paysage urbain appréciable est vu à partir l'ancienne ville (la Casbah), et des vue

panoramique (figure 100) qu'offre la place de la prise de mer et la place Gueydon.



Figure 81 : une vue sur civital.
Source : auteurs 2017.



Figure 82 : une vue panoramique à partir de la brise de mer.
Source : auteurs 2017.

➤ Le réseau hydrographique

Tous les Oueds qui travers notre site d'intervention sont insalubres et pollués,
Considéré comme des sources de nuisance olfactive.

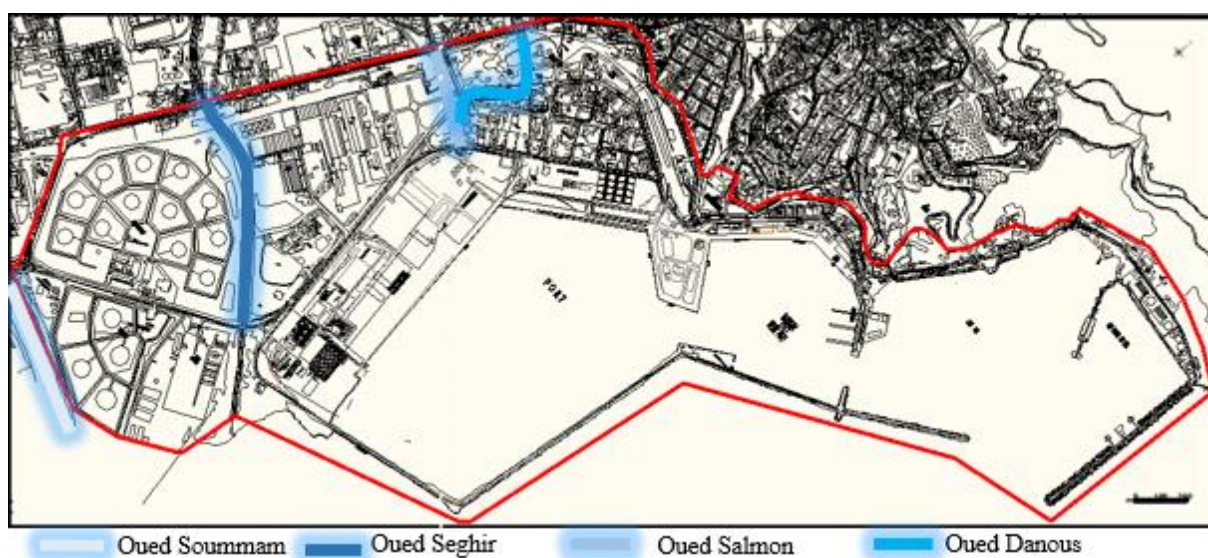


Figure 83 : carte des réseaux hydrographique
Source : Auteur 2017

3.4.5 Les points de repère

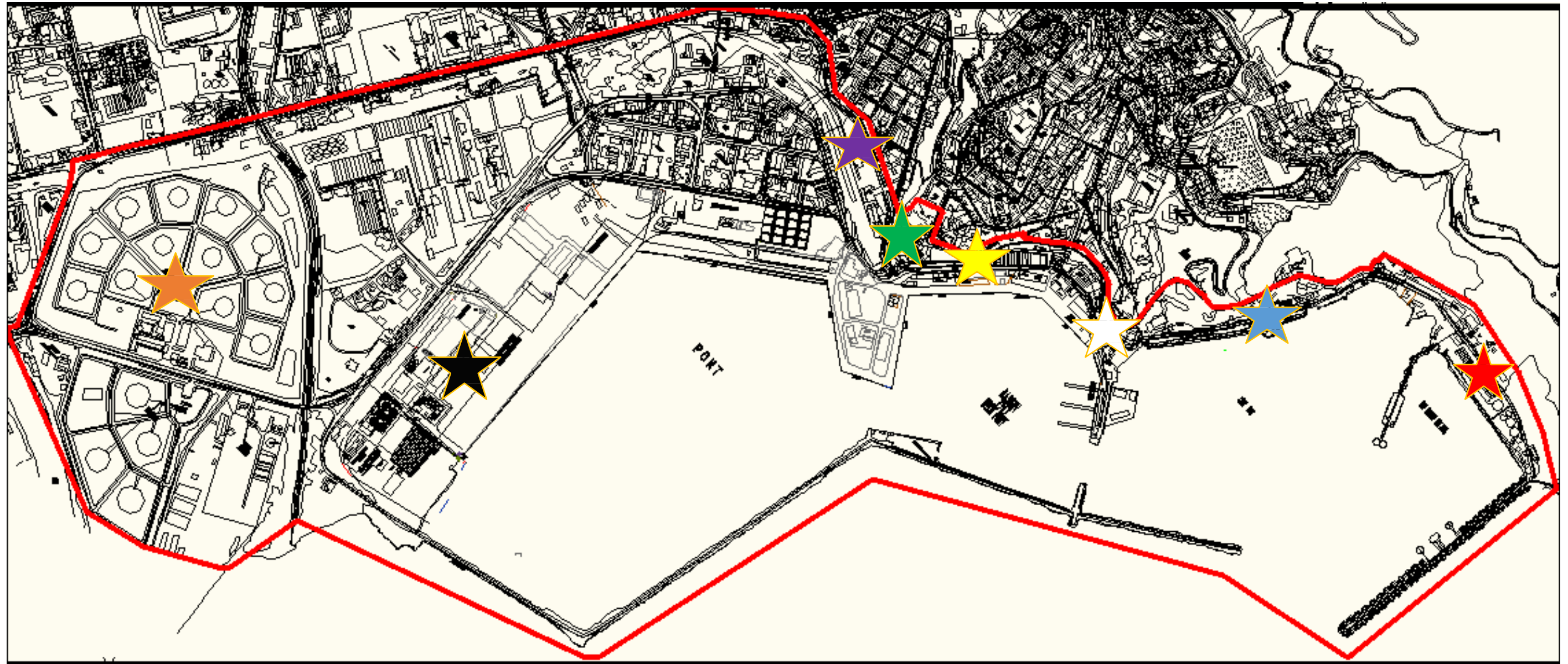


Figure 84 : la carte des points de repères.
 Source : Carte de Bejaia informatisé, traitement auteur 2017.



Figure 85 : Port pétrolier.
 Source : Auteurs 2017.

Figure 86 : La prise de mer
 Source : Auteurs 2017.

Figure 87 : Fort Abd El
 Kader
 Source : Auteurs 2017.

Figure 88 : La rampe du port
 Source : Auteurs 2017.

Figure 89 : La Casbah
 Source : Auteurs 2017.

Figure 90 : La gare ferroviaire
 Source : Auteurs 2016.

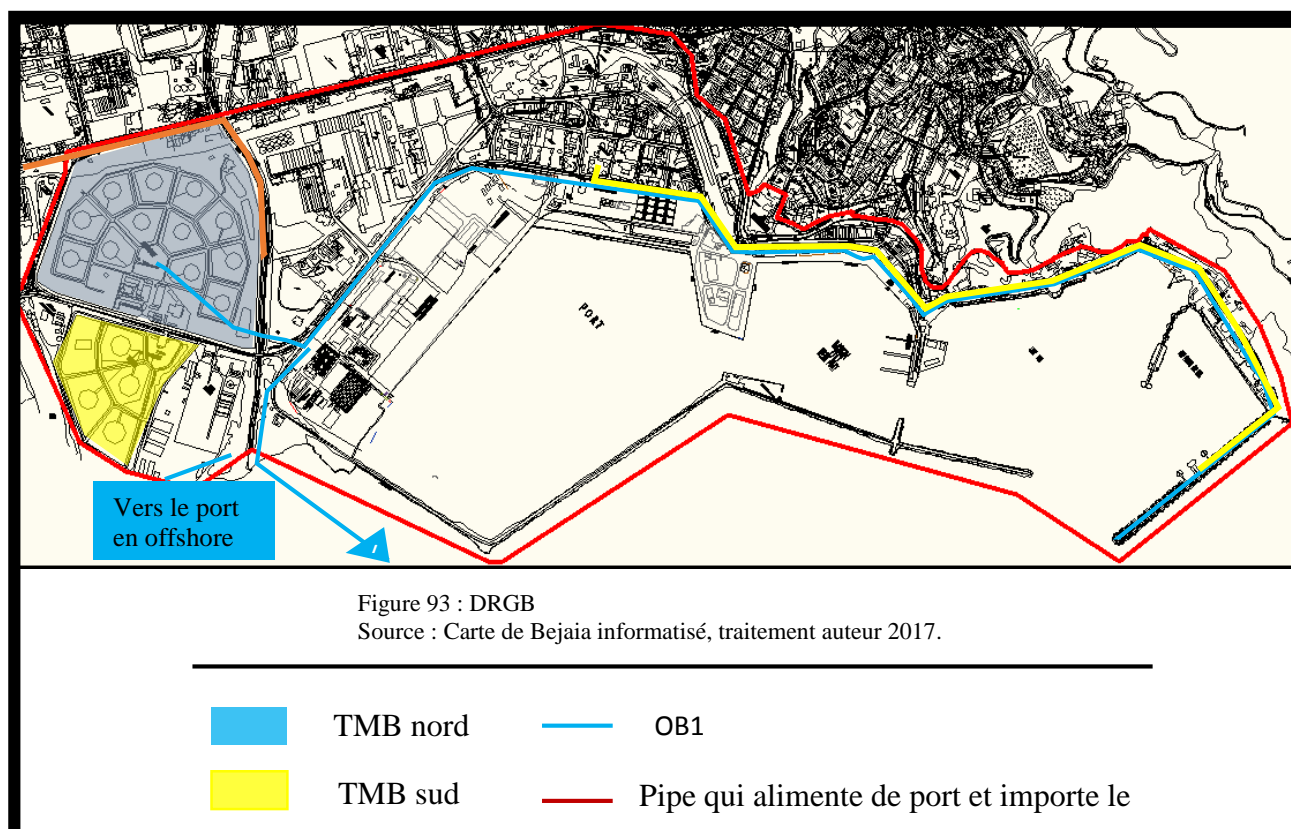
Figure 91 : sonatrach.
 Source: Google Earth.

Figure 92 : Civital.
 Source : Auteurs 2017.

➤ La Sonatrach (Direction régional de Bejaia)

Equipement situé à l'extrême ouest de notre site d'intervention, le siège de la DRGB occupe une superficie importante de notre site. Il est composé de deux parties : terminal nord et terminale sud. Ces derniers assurent la même fonction qui est le transport des hydrocarbures.

Le pipe, qui alimente la DRGB, part du centre de stockage de Haoudh-El- Hamra pour arriver au Terminal Marin de Bejaia TMB. Une autre conduite part des deux terminaux et assure deux fonctions : alimenter le port pétrolier et le port en offshore¹ et importer le gaze jusqu'à Naftal² (Annexe 02)



➤ Le port de Bejaia

L'espace portuaire est structuré autour d'éléments d'envergure : infrastructures portuaires (terminaux, quais, infrastructures industrielles), stockage. Il est situé à une Latitude Nord de 24°45'36'' et une longitude Est : 50°05'05''

Les atouts du port de Bejaia :

- Le port de Bejaia jouit d'un positionnement stratégique à trois démentions qui constituent une partie de ses grands atouts. Son positionnement au cœur de la méditerranée occidentale et centre de la côte algérienne lui confère une position de choix pour capter les flux de trafic.
- Un autre atout réside dans sa localisation dans une région économiquement très dynamique et à forte concentration de population. Servi en cela par un réseau routier dense, cela lui permet de couvrir un vaste hinterland s'étendant sur le centre-est et le sud.

¹ Réaliser en 2005 et situer à 7 km du port

² Pour diminuer la circulation, le transport du gaz par pipe.

- Ainsi que le port de Bejaia est bien protégé naturellement, sa rade est l'une des plus sûres du bassin méditerranéen.
- Un système de management intégré QHSE (Qualité-Hygiène et Sécurité-Environnement), atout incontestable dans la conquête du marché international ainsi que sa certification au code ISPS, dans le domaine de la sûreté.
- Une gestion par terminaux alignée aux normes universelles.
- L'existence d'un centre de transit des marchandises dangereuses, l'unique en Algérie, destiné aux produits classés IMDG.
- Des équipements et matériels d'exploitation neufs et de technologie de pointe.
- Des ressources humaines qualifiées et bénéficiant de nombreuses actions de formation.
- le port de Bejaia depuis le milieu des années 1990 pour être classé aujourd'hui premier port d'Algérie en marchandises générales.

Les données techniques du port de Bejaia :

- a) Accès du port :
- Accès maritime :

Le port de Bejaia est accessible par un chenal extérieur large de 320m et draguée à 13.50m. 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 110m et draguée à 12m et la passe de la Casbah (entre le vieux port et l'arrière port), large de 125m et draguée à 12m.

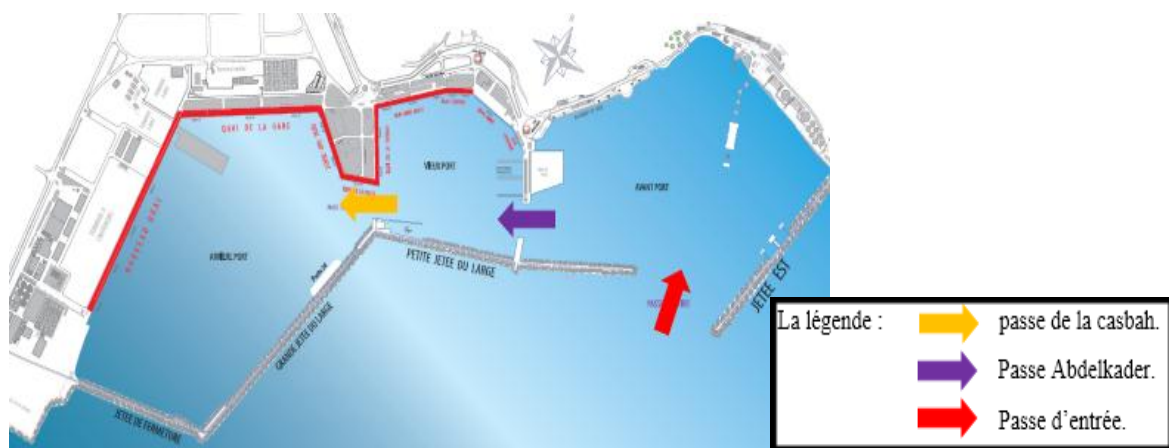


Figure 94 : les accès du port de Bejaia.
Source : EPB, 2012 modifiée par auteurs.

- Accès terrestres :

Figure 82 : les portails du port de Bejaia.



Figure 95 : les portails du port de Bejaia.
Source : carte de Bejaia modifiée par auteurs.

Bassins du port :

Le port est composé de trois bassins :



Figure 96 : les bassins du port de Bejaia.

Source : EPB, 2015 modifiée par auteurs.

- Bassin de l'avant-port : sa superficie est de 75 hectares et ses profondeurs varient entre 10.5m et 13.5m. disposant d'installations spécialisées, l'avant-port est destiné à traiter les navires pétroliers.
- Bassin du vieux port : sa superficie est de 26 hectares et ses profondeurs de quai varient entre 6 et 8m.

Bassin de l'arrière port : sa superficie est de 55 hectares et ses profondeurs varient entre 10.5m et 12 m.

3.5 Les types de rupture

3.5.1 Rupture institutionnelle

La rupture de la ville de Bejaia avec son port est issue non seulement d'une rupture spatiale entre ses deux systèmes mais aussi d'une division institutionnelle entre l'EPB³ et les autres structures publiques (La direction de l'urbanisme et de la construction).

Après la transformation de l'entreprise portuaire en une Entreprise Publique Economique en Février 1989 elle a pris en charge trois ports : Le port pétrolier, le vieux port, ainsi que le bassin de l'avant-port. À fin de s'adapter au principe du management stratégique l'entreprise portuaire de Bejaia s'occupe à partir de 1994 à l'installation de gestion et de planification pour répondre et mieux s'adapté aux exigences du marché international par le rafraichissement et la modernisation de ses infrastructures. (EPB, 2015).

A partir de notre analyse déjà effectuée ainsi que les futurs et actuels projets d'extension et de développement du port de Bejaia ; nous affirmons la présence de cette rupture institutionnelle, d'un côté le port est considéré comme un enjeu stratégique, géré par une entreprise mixte qui vise la rentabilité instantané. D'un autre côté, le découpage administratif nous montre que le port est entièrement incluse dans l'aire de la commune de Bejaia mais la ville n'a aucun pouvoir de gestion sur lui.

3.5.2 Rupture culturelle et sociale

Ce type de rupture est causé principalement par l'embastionnement du port derrière ses clôtures pour des exigences sécuritaires et technique. Cette partie est un endroit inaccessible, surveillé, sans aucune activité en relation avec leur ville et surtout sans aucun dynamisme. Ajoutant à cela, la spécialisation de port pour l'activité industrielle qui donne une image d'une usine portuaire laissant derrière elle des friches, induisant à la perte d'intérêt de la population à cette dernière, ainsi qu'il déracine ces derniers de l'identité maritime de leur ville chose qui engendre le phénomène de démaritimisation.

Dans l'imaginaire des habitants cette partie reste comme une source de nuisances, de pollution (sonore, visuelle, mauvaise odeur)

³ Entreprise portuaire de Bejaia construite en 14/08/1982, chargée de la gestion du port de Bejaia, ainsi que celle du port commercial de Jijel et des deux ports de pêches de Ziama et Azzefoune.

3.5.3 Rupture spatiale

La rupture spatiale est la rupture la plus marquante pour le cas de Bejaia se matérialisant comme suit :

- Une importante surface en décalage avec la ville sans vocation propre abritant des usines (Figure 97) des équipements polluants et dangereux (Sonatrache, Naftal) des hangars, des activités incompatibles pour un emplacement aussi stratégique.



Figure 98 : Zone tampon, vue sur l'écheilliant de l'interface.
Source : auteurs 2017.

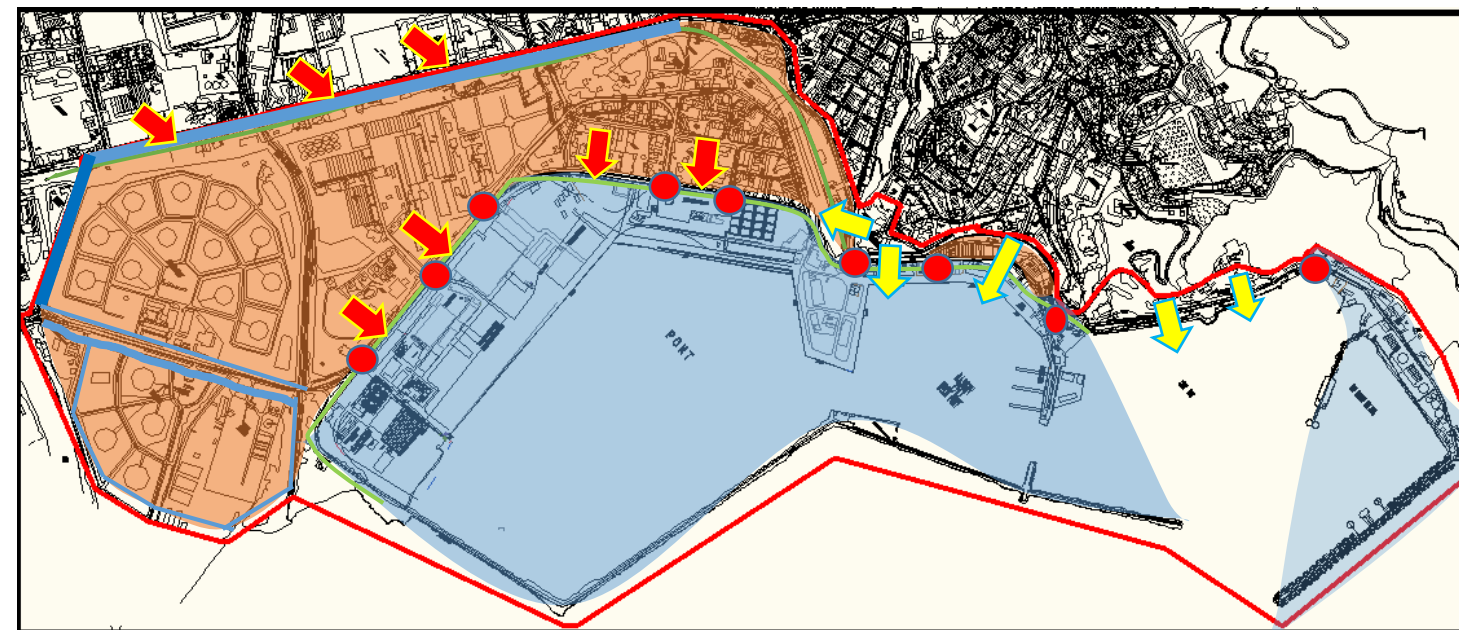
- La haute surveillance douanière dont bénéficie le port avec seulement quelque accès réservé (figure 99) au transport de voyageur et de marchandises.



Figure 99 : Terminale à bois.
Source : auteurs 2017.



Figure 97 : Vue sur la zone ouest de l'interface abritant des activités polluantes et dangereuses.
Source : auteurs 2017.



| | | | | | |
|--|---------------------------------|--|------------------|--|------------------------------|
| | Délimitation de la zone d'étude | | Portail du port | | Zone tampon |
| | Clôture du port | | Percée visuelle | | Partie inaccessible du port. |
| | Chemin de fer | | Rupture visuelle | | |
| | Mur de clôture | | | | |

Figure 103 : Cadre représentant la rupture visuelle et spatiale de notre aire d'étude.
Source : Carte de Bejaia informatisée, traitement auteur 2017.

3.5.4 Rupture visuelle

La rupture visuelle est très forte du côté ouest de notre zone d'intervention du aux murs de clôtures des différentes entreprises et usines et notamment la clôture du port.



Figure 100 : vue sur la Rupture du chemin de fer
Source : auteurs 2017.

Ce qui est un peu alléger du côté Est grâce à la topographie qui offre des fenêtres sur le port et la mer (vieux port) et la présence de la place de la brise de mer.



Figure 101 : Vu à partir de fort de la Casbah sur le côté ouest de L'interface
Source : auteurs 2017.



Figure 102 : la Vue qu'offre la place de la brise de mer.
Source : auteurs 2017.

➤ **Sécurité et gestion des risques :**

Le port pétrolier qui est alimenté par une conduite d'oléoduc, Le dépôt d'hydrocarbure (NAFTAL) et Sonatrach représentent des véritables dangers d'incendie par ces matières qui présentent un haut risque, majeur et quotidien sur la ville de Bejaia et son environnement, puisque elles sont inflammables, et peuvent même causer une pollution atmosphérique et marine. , ajoutant à cela le (Bassin 5) qui est une zone inondable ainsi que le chemin de fer. Tout ça ce sont des points important à tenir en compte lors de l'aménagement.

➤ **Synthèse**

Après avoir effectué notre analyse, on peut dire que le périmètre d'intervention avec son état actuel possède des potentialités mais enregistre également des dysfonctionnements :

• **Potentialité**

- Situation stratégique au cœur de la ville, donnant sur le boulevard de la Soummam considéré Comme l'axe de centralité à l'échelle de la ville.
- Portail de la ville vers la méditerranée.
- Une baie bien protégée naturellement.



Figure 104 : Vue sur la baie de Bejaia.
Source : Auteurs ,2017.

- Annexe du noyau historique de la ville en sorte de balcon et les potentialités dont il dispose



Figure 105 : Vue sur le noyau historique
Source : auteurs 2016.



Figure 106 : la place guidon
Source : auteurs 2017.

- Facilite d'accessibilité à la zone vue la multitude des choix de dessertes : ferroviaire, Routier, maritime.
- Fort potentialité historique grâce à la présence de vestiges historique multiples des civilisations antérieurs favorisant l'activité culturelle (Porte Sarrasine, fort Abed Alkadder, fort de la Casbah ...).



Figure 107 : la casbah.
Source : auteurs 2016.

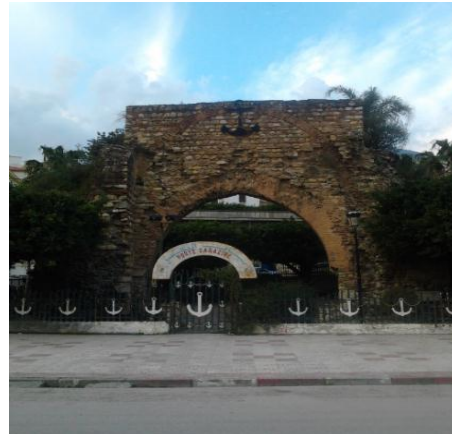


Figure 108 : la porte sarrasine.
Source : auteurs 2016.

- Diversité des ressources.
- Véritable lieu d'échange (port pétrolier, port marchandise).
- **disfonctionnement**

Le site d'intervention n'est qu'un immense point faible, qui n'abrite que des dysfonctionnements divers :

- Chemin de fer qui représente une barrière de croissance ;
- Fragmentation et présence des friches ;
- Le manque d'infrastructures majeures, dotées d'une architecture remarquable (à part la gare maritime) ;
- une utilisation irrationnelle de la zone d'interface arrière port qui se matérialise principalement par les hangars, espaces de stockage ;

- Qualité médiocre des bâtiments monofonctionnels et qui sont par leurs activités incompatibles avec leurs situations dans la ville ;
- Incohésion sociale ville port
- Ils ne génèrent aucune attractivité à l'échelle de la ville à part (la place de guidon), dégradation de la trame viaire avec une désarticulation des voies des quartiers voisins se qui désintègre le périmètre d'intervention de reste de la ville ;
- Dévalorisation du paysage urbain ;
- l'inexistence d'espaces publics (la place de guidon) ;
- les risques à différentes échelles, que ce soit naturel comme le risque d'inondation que ce soit industriel comme le risque d'explosion de dépôt d'hydrocarbure de NAFTAL ;
- Nuisances de tous types ;

4 Les outils d'urbanisme

4.1 Les orientations du PATW

« Le **P.A.T.W**, un instrument légal d'aménagement du territoire, répond aux préoccupations économiques, sociales, et environnementales de la wilaya. Il complète et s'inscrit de façon harmonique dans les lignes stratégiques de la nouvelle politique nationale d'aménagement du territoire.

Il est au niveau local la continuité des instruments à caractère national et régional qui sont pour rappel :

- le schéma national d'aménagement du Territoire (**SNAT**),
- les schémas des espaces de planification territoriale (**S.E.P.T ex SRAT**),
- les schémas directeurs des grandes infrastructures et des services collectifs d'intérêt national (**SDGISCIIN**), etc.

Son objectif est donc double. En plus de sa prise en charge des préoccupations économiques, sociales et environnementales de la wilaya, il s'inscrit en ligne droite dans les orientations et prescriptions des instruments cités, car la wilaya n'est qu'un maillon d'un puzzle dans lequel elle s'enchevêtre. » (PAW, phase 2. 2013, p 4)

Que dit-il sur l'aménagement du littorale en générale et le waterfront de la ville de Bejaia en particulier ?

Le PATW site dans les atouts et les potentialités de la wilaya : « une façade maritime de 100 km, abritant un port mixte (commercial et voyageurs), qui permet à la wilaya de s'ouvrir à l'intercommunal, de promouvoir les activités liées à la pêche, aux activités liées au tourisme balnéaire et loisirs, etc. » (étude de PATW, phase 4, 2016, p13). Sans pour autant évoquer ni l'état dégradé de cette interface, ni faire allusion au clivage que connaît la wilaya de Bejaia avec sa mer et encore moins de la nécessité de sa réconciliation. Chose que monsieur Boukhentoul, élu à l'APW à fortement critiqué l'ors de la présentation du plan d'aménagement de la Wilaya de Bejaia, phase N : 4 (mise en œuvre et système de suivi et d'évaluation) qui a eu lieu le 18 janvier 2017. En dénonçant l'état répulsif de ce littoral avec ces voies catastrophique, en particulier la RN 09 et la RN12 avec leurs

circulation étouffante et termina son intervention avec une question adressé au bureau d'étude chargé de l'élaboration de ce projet qui est « pourquoi les habitants fuient la mer? On y trouve que de l'habitat précaire des estivants... où sont vos solutions pour ce problème majeur ?»

La présidente du secteur de l'éducation à l'APW a noté, lors de son intervention, lorsque des personnalités politiques viennent à Bejaia, ils sont logés dans des hôtels de trois étoiles en plus ces derniers appartiennent au secteur privé. Chose que selon elle est « grave pour une wilaya dite touristique » Elle est même allée à dire que ce n'était pas une Wilaya touristique au final.

Dans son intervention, monsieur Mimouni.B président de la commission de l'aménagement du territoire et transport, a mis l'accent sur un point crucial qui est le manque d'attractivité de la Wilaya ; aucun grand investissement et pas de projet structurants. Il clôtura ainsi la conférence en invitant le bureau d'étude à des décisions sérieuses et majeures qui visent un réel développement de la wilaya de Bejaia avant l'approbation du PAW.

L'intervention des présidents et élus lors de cette conférence nous prouve que la dite culture de réouverture sur la mer et l'aménagement du littoral, de tourisme balnéaire nous est enfin parvenu du moins en idée après tant de retard par rapport à l'autre rive de la méditerranée.

4.2 Les orientations du PDAU

Le PDAU : Un Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme, est un instrument d'urbanisme institué par La loi 90/29 du 1er Décembre 1990, portant sur l'aménagement et l'urbanisme. Il permet pour la première fois de développer une vision cohérente des enjeux de l'aménagement avec une structuration et organisation du territoire dans un référentiel spatio-temporel.

Nous allons dans ce qui suit, présenter les propositions du PDAU de Bejaia de la partie étudiée.

4.2.1 Que dit-il sur le waterfront de la ville de Bejaia ?

Le PDAU affirme que l'espace portuaire et extra portuaire, à partir de l'oued Seghir tout l'espace compris entre la voie ferrée et le port proprement dit, n'est que hangars, baraquements et autres garages dont certains datent de plus d'un siècle. C'est une occupation irrationnelle d'un espace très rare et de haute valeur. Cet espace doit être récupéré par la ville pour recevoir les aménagements adéquats pour devenir un véritable pôle structurant de la ville et un espace qui rétablisse la relation entre la ville et la mer.

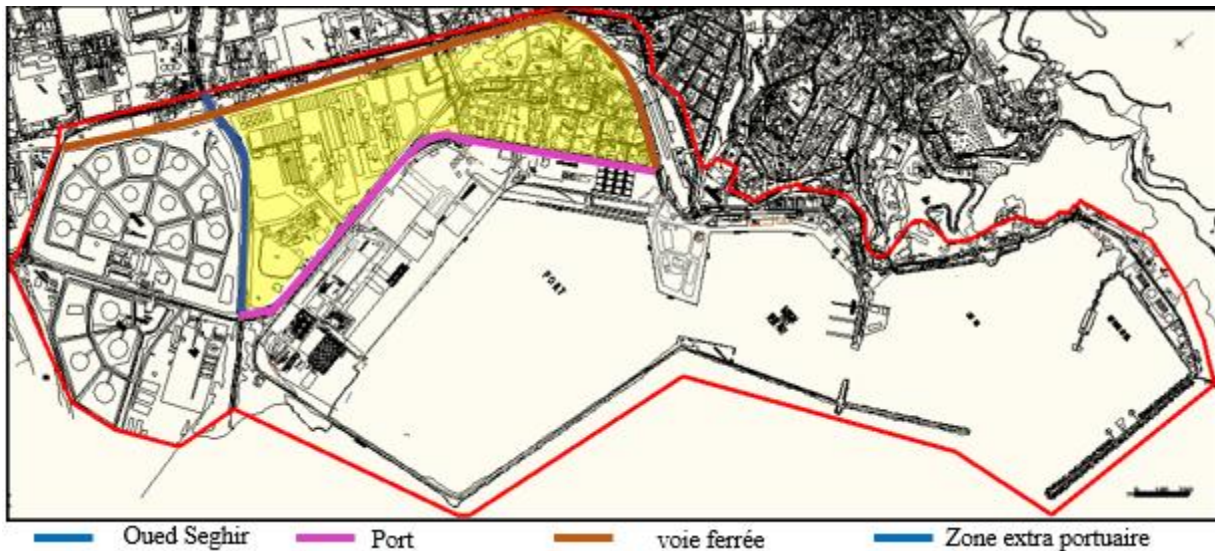


Figure 109 : l'espace portuaire et extra portuaire enclavé entre oued seghir la voie ferrée et le port.
Source : Carte de Bejaia informatisé, traitement auteur 2017.

Mais, aucune solution n'a été proposée en ce qui concerne la rupture de la ville avec la mer ainsi que les autres ruptures de la ville avec son extension et la rupture engendrée par la zone industrielle. Avec une absence de grands projets urbains de développement : aménagement du port, aéroport...

4.2.2 Les propositions du PDAU

Dans cette partie nous allons mettre en avant les propositions du PDAU de Bejaia et leurs états d'avancement (projet réalisé ou annuler) qui concerne ou influe notre zone d'étude. Les états d'avancement des propositions ont été évalués par le président de la commission de l'aménagement du territoire et nous avons recueillis ses propos lors d'un entretien avec lui.

➤ **Pour les infrastructures du transport :**

- Dédoublement de la RN 9, la RN 12, et la modernisation de la RN 75, la RN 24.
- ✓ Projet annulée ou plutôt n'a jamais été inscrit.
- ✓ Pour le chemin de fer, le PDAU a proposé son dédoubler et son électrification. Son tracé doit changer d'itinéraire pour longer l'oued Soummam jusqu'au port, au niveau du complexe Civital.
- ✓ Projet qui a été lancée puis arrêté sans suite à ce jour.
- La gare maritime.

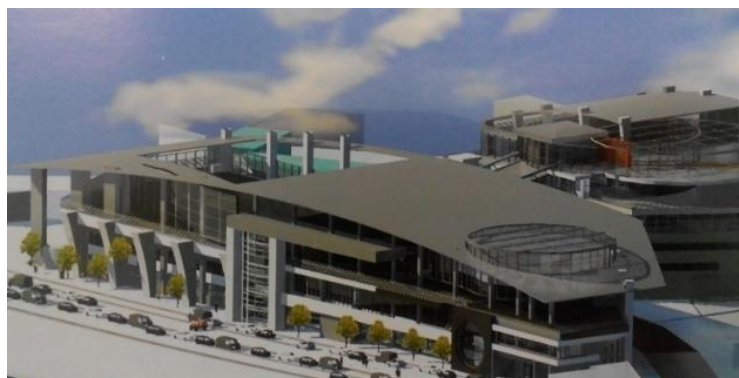


Figure 110 : le projet de la gare maritime.
Source : EPB

- ✓ Projet en cour de réalisation.
- Il a préconisé un mode de transport spécifique pour la zone de montagne : Le téléphérique qui s’articule autour de trois lignes le téléphérique Lekhmis-Gouraya, Le téléphérique Brise de mer-Gouraya, Le téléphérique Iheddaden –Tizi.



Figure 111 : les trois téléphériques proposés (Lekhmis-Gouraya, Brise de mer-Gouraya, Iheddaden –Tizi)
Source : PDAU, 2009.

- ✓ Projet inscrit ODS remis à l’entreprise (franco-Algérienne) de réalisation puis annulé.
- ❖ L’intégration de nouveaux modes de transport qui se résument en un tramway urbain, au niveau de toute la plaine de Bejaia, et relier les résidences (notamment El Kseur) et les campus universitaires ainsi que la côte EST, de Bejaia (jusqu’à Melbou).
- ✓ Projet inscrit puis annulé sans suite à ce jour.

➤ **Pour le port il a proposé**

- L’agrandissement du port à l’extérieur de la jetée et jusqu’à l’embouchure de la Soummam. La nouvelle jetée va partir de la rive gauche de la Soummam droit sur 2.100 ml environ puis fera un coude pour aller se terminer à 250 mètres en face de la jetée du port pétrolier. A long terme, le port de Bejaia doit voir son extension s’étendre bien au-delà de l’embouchure de la Soummam, pour atteindre la limite de l’aéroport de sorte à créer une zone de fret où le bateau le train et l’avion s’échangent des marchandises.
- ✓ **Projet repris par EPB** (voir annexe 01)
- Le vieux port de Bejaia, sera réaménagé en port de plaisance dans la même continuité que le tronçon de la brise de mer, situé entre le tunnel Sidi Abdelkader et le port pétrolier.

- ✓ Projet annulé jugé non économique.

➤ **Pour la Soummam il a proposé :**

- La récupération et la revalorisation des deux berges de la Soummam qui sont, aujourd’hui, complètement inaccessibles aux bougiotes pour créer une symbiose entre la nature et la ville. Et pour la rendre une composante essentielle du paysage et du cadre de vie de notre wilaya.

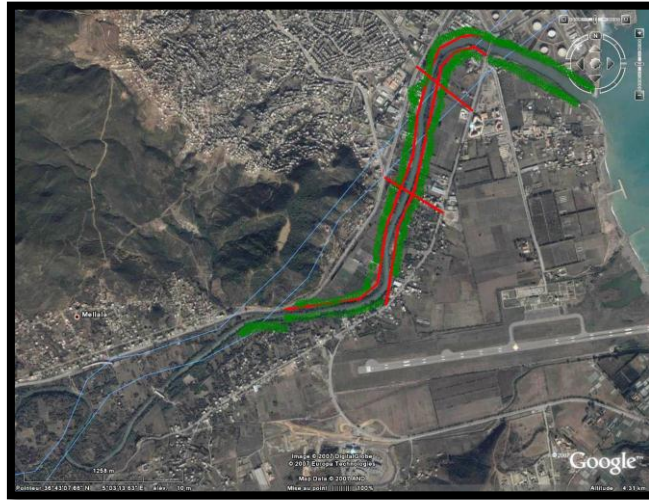


Figure 112 : Aménagement des berges de la Soummam par la réalisation De voies de ponts et de digues.
Source : PDAU, 2009.

- La rive droite de la Soummam, recevra les conduites de Haute Pression de gaz et de pétrole (gazoduc et oléoduc) qui alimentent la zone pétrolière de Bejaia. Tout en prenant en compte les mesures de prévention et de protection nécessaires.
- ✓ Des projets annulés ou plutôt n'ont jamais été inscrit.
- **Pour les équipements il a proposé**
 - Un palais des expositions et palais des congrès et palais de la culture à Bejaia.
 - La proposition d'un parc d'attraction au niveau de plateau des chardonnerets et ses alentours, un parc de loisirs scientifiques au parc de Gouraya qui englobe deux thèmes : la mer et la montagne ainsi qu'un parc océanographique et musée aquatique à oued daas qui serait bien approprié car il ne connaît aucune activité industrielle qui risquerait de polluer les fonds marins.
- ✓ Des projets annulés ou plutôt n'ont jamais été inscrit.

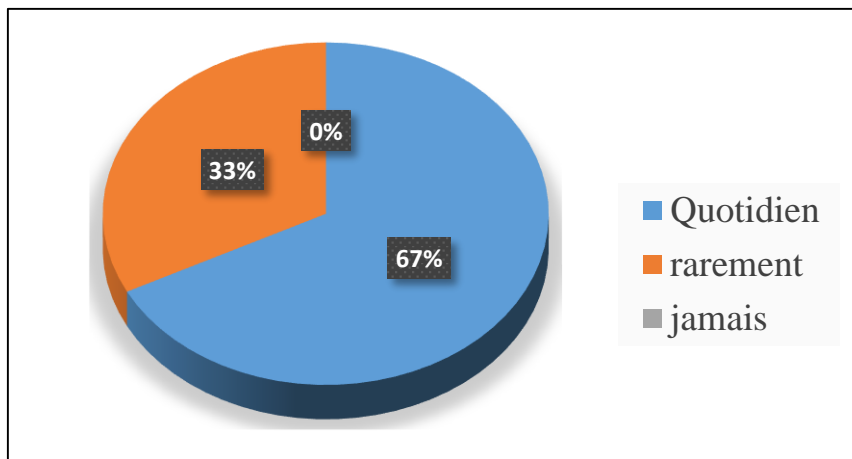
5 Concertation avec les habitants (Analyse des résultats du questionnaire)⁴

Dans cette étape il s'agit de s'informer sur le vécu et la volonté des habitants sur le réaménagement de cette interface par le billé d'un questionnaire en approchant 40 personnes a déferents endroits à savoir la brise de mer, la place de guidon et les deux universités. Ce questionnaire qui est présenté en annexe comporte des questions directes dans les réponses, après leurs analyses vont nous permettre une meilleur intervention sur ce site.

5.1 Le vécu des Habitants

- ✓ S'informer sur la fréquentation du front d'eau par les habitants :

⁴ Annexe 02.



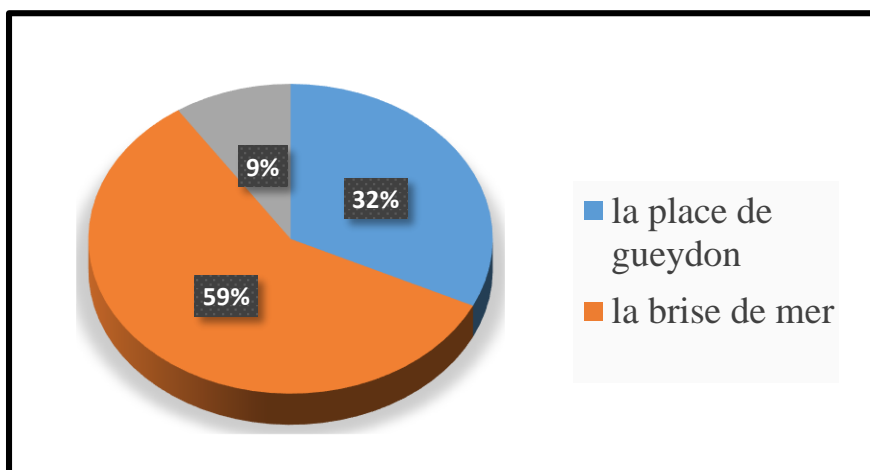
(Source : questionnaire 2017)

Le But de cette question est de s’informer sur le taux de fréquentation du front de mer par les habitants. Les réponses des interviewés à la question «*combien de fois allez-vous au front d’eau de Bejaia?*» se répartissent comme suit :

- ❖ 67.5% fréquente le front de mer quotidiennement
- ❖ 32.5% fréquente le front de mer rarement
- ❖ 0% qui ne fréquentent jamais le front de mer.

D’après ces résultats nous remarquons que les habitants de la ville de Bejaia ont gardés le contact avec leur front de mer avec un pourcentage important qui le fréquente quotidiennement.

- ✓ S’informer sur la fréquentation des différentes places par les habitants



(Source : questionnaire 2017)

Le but de cette question est de connaître les parties de notre interface les plus visitées pour les améliorer et les parties répulsives à redynamiser. Les réponses des interviewés à la question «*Quelle sont les places que vous visitez lors de vos déplacements au front de mer ?*» se répartissent comme suit :

- ❖ Un pourcentage important de 59% représente les interviewés fréquentant la brise de mer.
- ❖ 32% ont répondu que c’est la place de Gueydon.

- ❖ Un faible pourcentage de 9% pour la place de la porte Sarasine.

D'après ces résultats, nous remarquons que la partie nord-est représente la partie fréquentée par les habitants. En effet, la partie sud-ouest est répulsive dû au type d'activité qu'elle abrite comme nous l'avons déjà traité dans le diagnostic du site d'intervention et qui fait qu'elle est fréquentée que par les fonctionnaires qui y travaillent dans les entreprises ou garages.

S'informer sur la schématisation approximative de l'état actuel du port de Bejaia selon la perception des habitants :

Le but de cette question est de voir si les interviews connaissent l'état du port et ces composantes et on dénote que 80% n'ont pu schématiser que la partie de la Brise de mer.

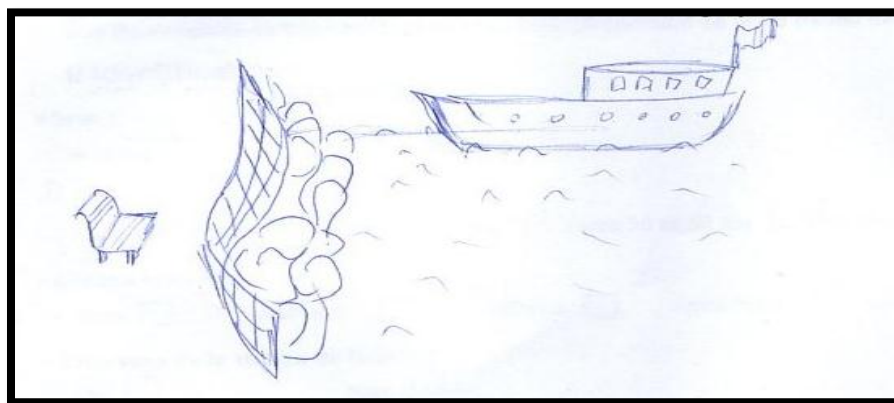


Figure 113 : Esquisse de la Brise de mer.
(Source : questionnaire 2017)

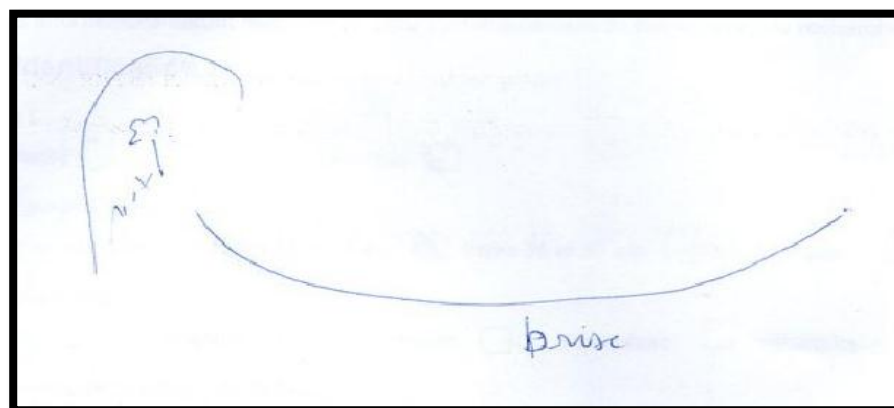


Figure 114 : Esquisse de la brise de mer.
(Source : questionnaire 2017)

D'autre n'ont pu schématiser que le port pétrolier et la brise de mer.

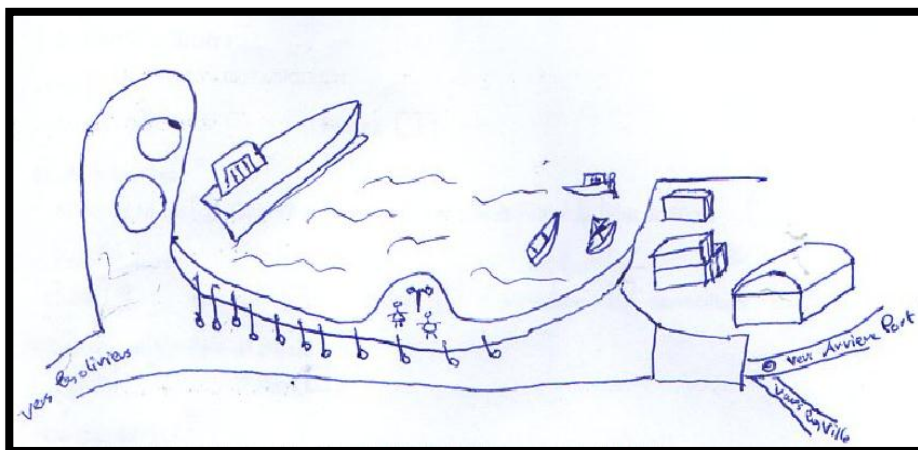


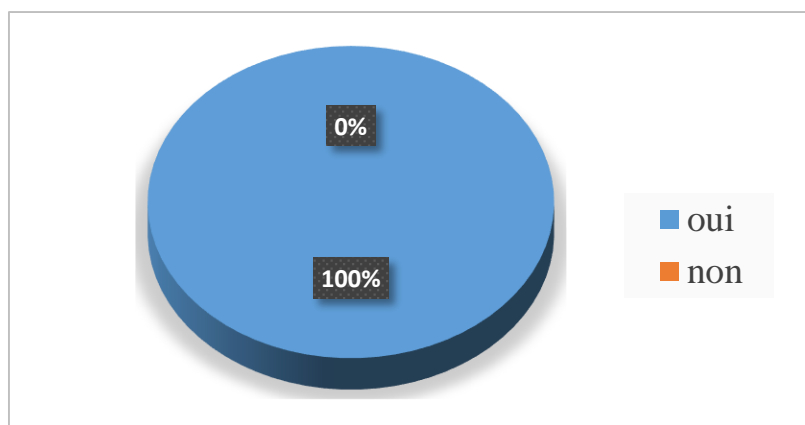
Figure 115 : Esquisse du port pétrolier et la brise de mer.

(Source : questionnaire 2017)

D'après les réponses des interviewés, nous pouvons dire que la plupart n'arrivent pas à décrire le port de leur ville de manière exacte, toutefois, ils arrivent à situer la partie de la brise de mer. Cette méconnaissance est probablement dû, comme l'affirme nombre de nos interviewés, aux clôtures séparant le port de la ville, d'où la nécessité de réouverture de ce dernier sur la ville.

5.2 La volonté des habitants

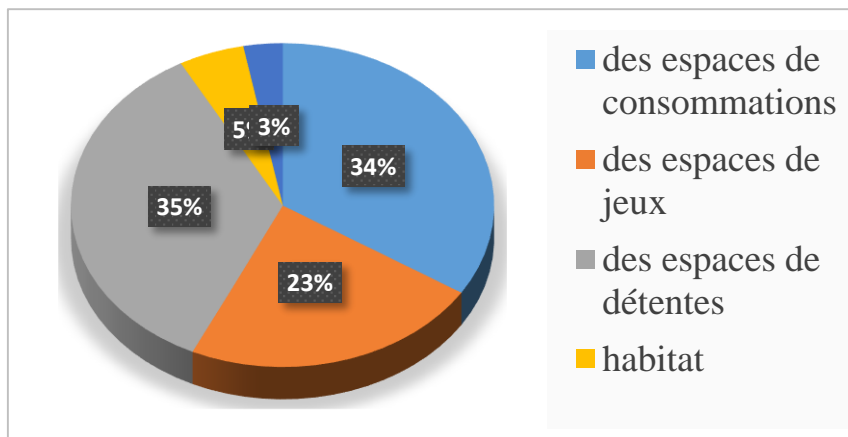
- ✓ S'informer sur la volonté des habitants sur le réaménagement de l'interface ville/port :



(Source : Questionnaire 2017)

Le but de cette question est de s'informer sur la volonté des habitants sur le réaménagement de l'interface ville/port. Et d'après les résultats recueillis nous constatons que la totalité des interviewés ont répondu par une affirmation à cette question «*Trouvez-vous que la partie séparant la ville du port nommé d'interface nécessite d'être réaménager ?*».

- ✓ S'informer sur d'éventuelles activités supplémentaires que les habitants souhaitent retrouver dans cette interface :



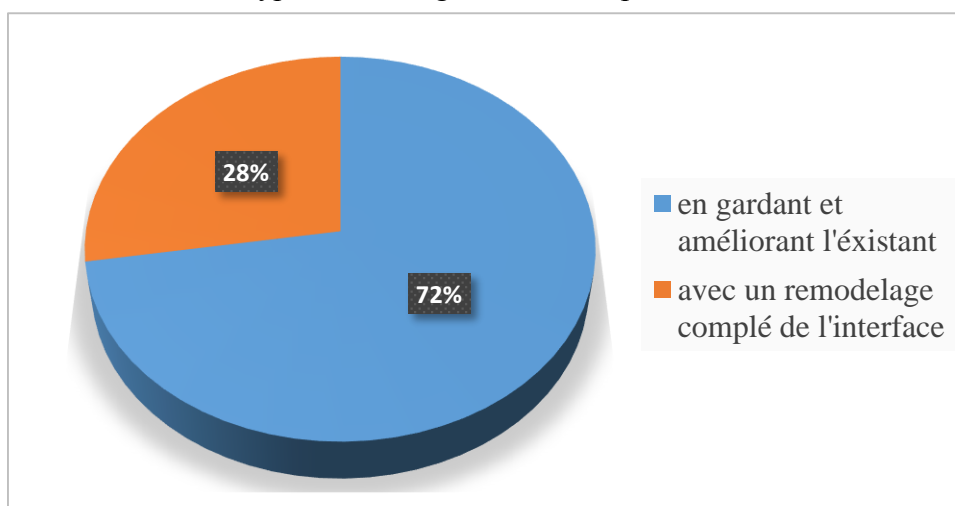
(Source : Questionnaire 2017).

Le but de cette question est de savoir le type d'activités que les habitants souhaitent avoir sur cette interface et par là les prendre en considération lors de l'aménagement. Les réponses des interviewés à la question «que souhaitez-vous avoir de plus sur cette partie?». Se répartissent comme suit :

- ❖ 35% des espaces de détente
- ❖ 34% Des espaces de consommation
- ❖ 23% des espaces de jeux
- ❖ 5% habitation.

Nous constatons que les espaces dédiés à la détente, consommation et loisirs sont recherchés par les habitants, ce qui confirme le manque de ces espaces lors de notre diagnostic.

- ✓ S'informer sur les types d'aménagement choisi par les habitants

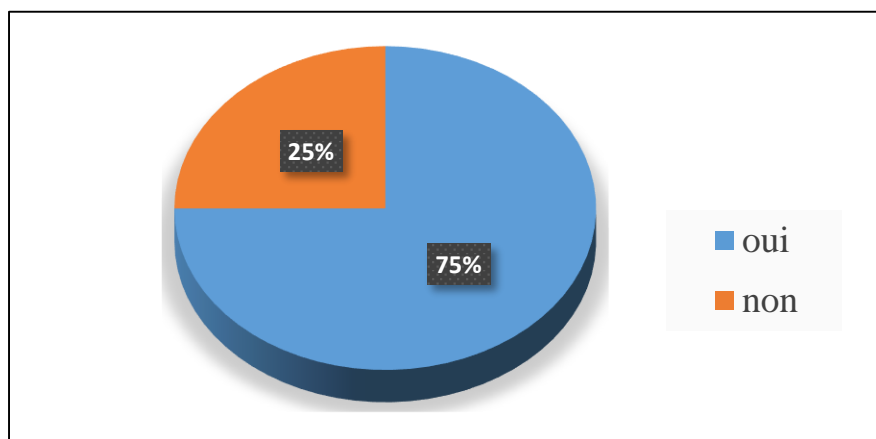


(Source : Questionnaire 2017).

Le but de cette question est de connaître le type d'aménagement souhaité par les habitants pour le réaménagement de l'interface ville port. Les réponses des interviewés à la question « comment doit se faire l'aménagement de cette interface selon vous ? » se répartissent comme suit

- ❖ 72.5% représentent les interviewés qui souhaitent un réaménagement en gardant et améliorant l'existant.
- ❖ 27.5% avec un remodelage complet de l'interface ville port.

- ✓ S'informer sur l'avis des habitants sur la proposition du PDAU



(Source : questionnaire 2017).

Le but de cette question est de vérifier si la proportion future du PDAU convient aux habitants. Les réponses des interviewés à la question «*Qu'en pensez-vous de la proposition du PDAU : un port de plaisance à l'emplacement actuelle du port pétrolier est-il convenable ?*». Se répartissent comme suit :

- ❖ Un pourcentage important de 75% représentent les interviewés qui ont répondu par oui.
- ❖ 25% ont répondu par non.

Ces derniers sont contre cette proposition parce que pour eux Bejaia a besoin de quelque chose de spécifique à elle qui la différencie des autres.

Conclusion

A travers cette étude, basée sur un diagnostic détaillé de la réalité qu'offre l'aire d'étude, nous avons décelé les différentes potentialités et dysfonctionnements ainsi que les multiples ruptures dont souffre notre aire d'étude et en se référant aux outils d'urbanismes concernant leurs recommandations influant notre assiette d'intervention. Cette partie nous a permis d'avoir l'avis des habitants, et ce grâce à l'enquête par questionnaire que nous avons effectuée.; nous sommes parvenues à conclure que la reconquête de l'interface ville port à Bejaia est plus que nécessaire pour faire face à cette distanciation ville/port en créant de nouvelles relations entre ces deux systèmes.

Recommandations pour une reconquête de l'interface ville/mer

- 1- Restructuration de l'arrière port et la continuité de sa trame viaire avec la trame du quartier de la plaine.
- 2- Intégration de la sonatrach avec son club et la station d'épuration dans la dynamique urbaine du site par exemple par
 - L'ouverture du club de la sonatrach aux citoyens.
 - L'implantation d'un équipement dans ce site qui aura pour rôle la formation sur les risques de la sonatrach, pour les stages pratiques des étudiants, a noté la présence de deux campus universitaires. Et aussi pour les visites des citoyens sur ces deux structures (Tourisme scientifique).
- 3- La déviation du chemin de fer (comme le tracé proposé par le PDAU) en longeant la pénétrante autoroutière qui est en cours de réalisation.
- 4- Animation des boulevards (parois dédié a l'urbain)
- 5- l'aménagement des deux berges des oueds
- 6- Délocalisation de la Civital qui constitue une source de pollution vers la nouvelle zone industrielle d'Alkseur.
- 7- Rénovation de la partie du vieux port :
- 8- intégration des monuments historiques dans la dynamique urbain du site
- 9- Déviation de la conduite d'oléoduc (tracé proposé par le PDAU) pour rejoindre le nouvel emplacement du port pétrolier en continuité avec la sonatrach.
- 10- Projection d'un port de plaisance du début de la place de la brise de mer à la jetée-Est du port.
- 11-Creation de percées visuelles donnant sur le port.
- 12-création d'un pôle vivant d'animation économiques tourné vers le tertiaire (activités récréatives, culturelles, commerciales, scientifiques) avec l'intégration de l'habitat de haut standing et d'équipements structurants et ceux répondant a son statut de chef-lieu de la wilaya.

Recommandations

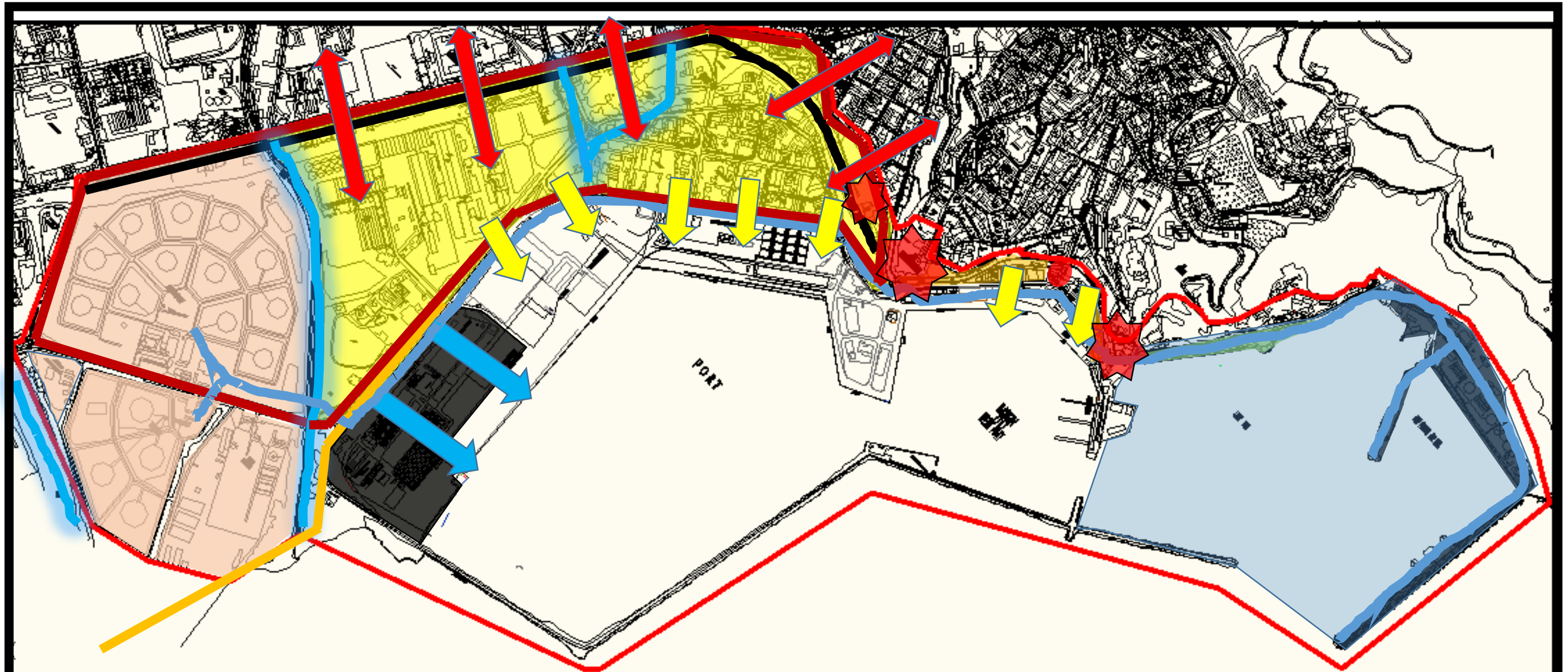


Figure 116 : schéma des principes d'aménagement.
Source : Carte de Bejaia informatisé, traitement auteurs 2017

| | | | | | | | |
|---|-----------------|--|---------------------------------|---|--|---|------------------------|
|  | Restructuration |  | Réhabilitation |  | Mise en valeur des bergs des oueds |  | Perces visuelle |
|  | Intégration |  | Continuité du port de plaisance |  | Animation des boulevards (parois dédié a l'urbain) |  | Accessibilité Au port |
|  | Délocalisation |  | Intégration des monuments |  | Déviaton du chemin de fer |  | Continuité de la trame |
| | | | |  | Déviaton de la conduite d'oléoduc | | |
| | | | |  | Pénétrante | | |

Conclusion Générale

La reconquête de l'interface ville/port reste un sujet d'actualité, en effet, la ville et le port connaissent un clivage qui se traduit par une rupture sous différents angles. Ces villes portuaires continuent de chercher le modèle de réaménagement le plus adapté pour renouer leurs liens avec leur port. La ville portuaire de Béjaïa ne fait pas abstraction à ce phénomène.

Cette présente recherche vise à montrer les différents choix d'aménagements que l'on peut adopter pour une reconquête ville/port et ce à travers une méthodologie d'approche conceptuelle, afin d'arriver à construire un modèle d'analyse dans l'objectif sera un schéma de principes de réaménagement adapté pour le cas de Bejaïa.

Pour répondre à notre problématique et atteindre les objectifs fixés, nous avons scindé notre travail en deux parties, la première englobe le corpus théorique et la seconde la partie pratique. La première nous a d'abord permis de cerner le phénomène du clivage ville/port sous toutes ses formes (ses causes, ses formes, ses conséquences), et suite d'étudier les solutions qui ont été émises pour la reconquête de cette interface à travers le monde. Pour renforcer notre recherche, nous avons choisi de traiter des expériences de *Waterfront*, en dégagant plusieurs méthodes d'interventions. En effet, nous avons constaté qu'il existait plusieurs manières de reconquête et cela différent d'un pays à un autre.

Concernant le corpus empirique, nous avons tenté d'établir un diagnostic du site d'intervention pour déterminer ses lacunes et ses potentialités, puis nous nous sommes référés aux propositions émises par les outils d'urbanisme (PAW, PDAU), traitant de la question de la ville/port influant sur notre aire d'étude. Par la suite, et pour vérifier nos hypothèse, une concertation avec les habitants (enquête par questionnaire et entretien) a été faite, elle nous a permis de connaître le taux de fréquentation de cette partie et surtout si les habitants de la ville la connaissaient ou pas. Nous avons toutefois rencontré certaines contraintes, notamment celle d'accéder au site d'intervention.

Par ailleurs, nous avons pu conclure que la reconquête de l'interface est nécessaire pour toute ville souhaitant relier leurs liens avec son port. Et cette reconquête pour le cas de Bejaïa va se faire en gardant et en améliorant l'existant.

Ce travail de recherche n'a pas pour objectif d'arriver à des réponses toutes établies, c'est pour cela que nous avons proposé un schéma de principes d'aménagement qui vise une reconquête de l'interface ville/port pour le cas de Bejaïa et la création de nouvelles et de véritables relations avec son port.

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

Bibliographie

Les ouvrages

- AUCAME. (2008).A l'interface ville /mer, quelles reconversions pour les anciens sites portuaires ?, fiche synthétique .Disponible sur : <http://www.aucame.fr/web/publications/études/fichierMarseille.PDF>. (Consulté le 11-10-2016)
- Chaline, C. (1994).Ces ports qui créèrent des villes ,299 pages. Le Harmattan, paris
- Commission d'aménagement de territoire et de transport de Bejaia (Plan d'Aménagement de Territoire de la Wilaya)
- EPB ; un nouveau projet de nouvelle technologie pour un nouvelle avenir ; 2012.
- EPB ; un port diversifié, un pôle logistique incontesté, Bejaia 2015.
- Gaid, M. (1991).Histoire de Bejaia et de sa région depuis l'antiquité jusqu'à 1954.Mimouni, Boumerdès.
- Gehimab. (1991) .port et golfe de Bejaia, regards artistique sur la traversée des siècles.
- Gauthier, S. (2010). Le réaménagement des friches portuaires dans la recomposition recente de la ville : L'exemple de Volos, ville portuaire grecque
- Mechehed, D. Bulletin d'information de port de Bejaia, 2002, n° 41.
- Mechehed, D .Bulletin d'information de port de Bejaia, 2003, n°45.
- Mechhed, D. Bulletin d'information de port de Bejaia, 2008, n°36.
- Mechehed,D. Résumé de historique de Bejaia et sa région .

Les revues

- Giaucarl, C. (2001). L'architecture d'aujourd'hui.

Les mémoires

- Aouissi, K. B. (2013).Le Clivage ville/port, Le cas d'Alger, Mémoire de magister en Urbanisme et Développement Durable, École Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme (EPAU) - Alger.
- Ait-idir, Hamdi,M.(2008).La ville portuaire, le port et la gestion de ses entrainements ,le cas de la ville de Bejaia. Mémoire de fin d'étude pour l'obtention du diplôme d'ingénieur d'état en Gestion et Technique Urbain. L'institut des sciences de la terre et de la géographie .Constantine
- Gaudette, M. (2015). La requalification du front d'eau de San Francisco : une analyse des dynamiques de réappropriation de l'espace portuaire .Mémoire présente comme exigence partielle de la maitrise en géographie .Université du Québec à Montréal
- MAzouzi, H .Ouramdae ,S.(2011)Diagnostic et sauvegarde de la vielle de Bejaia .Mémoire

pour l'obtention du diplôme d'ingénieur d'état en gestion et technique urbain .Arrête Ministériel .Département de gestion et de technique urbain.

- Henry, M. (2006), Villes portuaires en mutation les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euroméditerranée. Mémoire de Licence, Faculté des lettres. Lausanne : « UNIL » Université de Laussane, institut de géographie France.
- Tamani-D, F. (2014), Paramètre pour une stratégie de renouvellement urbain de l'interface ville-Port : cas d'Alger. Essai de diagnostic partagé. Mémoire de magister en Urbanisme et Développement Durable, École Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme (EPAU) - Alger. (Consulté le 20/11/2016)

Site internet

- <https://www.google.dz/search?q=Source+%3A+http%2F%2Ftransitinutah.b+logs+pot.ca%2F&oq=Source+%3A+http%2F%2Ftransitinutah.b+logs+pot.ca%2F&aqs=chrome..69i57.2220j0j4&sourceid=chrome&ie=UTF-8#q=https:%2F%2Ffr.wikipedia.org%2Fwiki%2FLondres++>
(consulté le 20/11/2016)
- <https://www.google.dz/search?q=Source+%3A+http%2F%2Ftransitinutah.b+logs+pot.ca%2F&oq=Source+%3A+http%2F%2Ftransitinutah.b+logs+pot.ca%2F&aqs=chrome..69i57.2220j0j4&sourceid=chrome&ie=UTF-8> (20/11/2016)
- [https://www.google.dz/search?q=Source+%3A+http%2F%2Ftransitinutah.b+logs+pot.ca%2F&oq=Source+%3A+http%2F%2Ftransitinutah.b+logs+pot.ca%2F&aqs=chrome..69i57.2220j0j4&sourceid=chrome&ie=UTF-8#q=\(https:%2F%2Ffr.wikipedia.org%2Fwiki%2FLondres\).++++](https://www.google.dz/search?q=Source+%3A+http%2F%2Ftransitinutah.b+logs+pot.ca%2F&oq=Source+%3A+http%2F%2Ftransitinutah.b+logs+pot.ca%2F&aqs=chrome..69i57.2220j0j4&sourceid=chrome&ie=UTF-8#q=(https:%2F%2Ffr.wikipedia.org%2Fwiki%2FLondres).++++)
(Consulté le 12/12/2016)
- [https://www.google.dz/search?q=Source+%3A+http%2F%2Ftransitinutah.b+logs+pot.ca%2F&oq=Source+%3A+http%2F%2Ftransitinutah.b+logs+pot.ca%2F&aqs=chrome..69i57.2220j0j4&sourceid=chrome&ie=UTF-8#q=\(https:%2F%2Ffr.wikipedia.org%2Fwiki%2FPort_de_Londres\)+++](https://www.google.dz/search?q=Source+%3A+http%2F%2Ftransitinutah.b+logs+pot.ca%2F&oq=Source+%3A+http%2F%2Ftransitinutah.b+logs+pot.ca%2F&aqs=chrome..69i57.2220j0j4&sourceid=chrome&ie=UTF-8#q=(https:%2F%2Ffr.wikipedia.org%2Fwiki%2FPort_de_Londres)+++)
(consulté le 12/12/2016)
- <https://fr.wikipedia.org/wiki/Marseille> (consulté le 04/01/2017)
- https://fr.wikipedia.org/wiki/Wilaya_de_Bejaia (consulté le 04/01/2017)
- <https://www.google.dz/search?q=présentation+de+la+wilaya+de+bejaia&espv=2&biw=1280&bih=912&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwj0l-Wvw5TSAhXJExo> (consulté le 04/01/2017)

Annexes

Entretiens et conférence

- Entretien avec Azzag, E. Architecte et urbaniste chef de l'axe de recherche Laboratoire Ville, Urbanisme et Développement Durable VUDD école Polytechnique d'architecture et urbanisme EPAU d'Alger. (22, 11 ,2016).
- Entretien avec Mechehed, D. Documentaliste en codicologie (17-10-2016).
- Entretien avec, Mimouni.B Le président de commission d'aménagement de territoire et de transport. (18-01- 2017)
- Assistés à présentation du plan d'aménagement du territoire de la Wilaya de Bejaia phase quatre, mise en œuvre et système de suivi et d'évaluation. (18-01-2017).

Annexe 02

République Algérienne Démocratique et Populaire
Université Abderrahmane Mira Bejaia
Faculté de Technologie, Département d'Architecture

Questionnaire

Présentation de l'enquête :

Bonjour, nous sommes des étudiantes en master 2 Architecture, ville et territoire de l'université A/Mira de Bejaia, nous vous remercions de bien vouloir consacrer un peu de votre temps, pour répondre aux questions qui suivent dans le but d'accomplir une recherche portée sur «reconquête de l'interface ville/port». Vos informations seront nécessaires pour l'enrichissement de notre travail de recherche. Merci à l'avance.

I/ Questions concernant le vécu et l'interprétation des habitant :

1. Combien de fois allez-vous au front de mer de Bejaia ?

a-Par mois. b- Par ans. C-Juste en été

2. Ou exactement :

a- La place de Gueydon b- La brise de mer. c-Porte Sarrasine

II/ Questions concernant la volanté des habitants :

3. Trouvez-vous que cette partie nécessite d'être réaménagée ?

a- oui b- non

4. Que souhaitez-vous avoir de plus sur cette partie ?

a-Des espaces de consommations b-Des espaces de jeux c-Espaces de détente d- habitation

5. L'aménagement de cette partie d'interface selon vous doit se faire :

a- En gardant et améliorant l'existant Oui non

b- Avec un remodelage complet de cette interface. Oui non

6. Qu'en pensez-vous de la proposition du PDAU : un port de plaisance à l'emplacement actuel du port pétrolier est-il convenable:

a- Oui b- non pourquoi?.....

7. Pourriez-vous schématiser approximativement selon votre aperçu l'état actuel du port de Bejaia ?