

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET
DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE
UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA -BEJAIA



FACULTE DE TECHNOLOGIE
DEPARTEMENT D'ARCHITECTURE



LE VIEUX PORT DE BEJAIA VERS UNE STRATEGIE DE RECONVERSION URBAINE

Mémoire pour l'obtention du diplôme de Master en architecture
OPTION : Architecture, ville et territoire.

Présenté par :
DAOUADI Farid.
BOURAI Md Hamza.
DAHMANI Walid.

Sous la direction de :
- Mr. MERZEG Abdelkader.
- Mlle MESSACI Amal.

Devant le jury composé de :
- Mme ALILI Sonia.
- Mme BOUANDAS Karima.

Date de la Soutenance : 26/02/2017.

REMERCIEMENTS

Remerciements

En premier lieu, nous tenons à remercier notre dieu ALLAH de nous avoir donné la volante, l'inspiration et la patience pour mener à bien ce travail.

Nos remerciements s'adressent à Nos encadreur Mr. MERZEG Abdel Kader et Mlle. MESSACI Amal pour Leurs disponibilité, écoute et précieux conseils et orientations tout au long de la rédaction de notre mémoire.

Nous remercions également les membres de jury, Mme. ALLILI et Mme. BOUANDAS, d'avoir acceptés d'examiner notre modeste travail.

Nos collègues de master II et tout le personnel de la bibliothèque, sans oublier tout ceux et celles qui ont contribué à la réalisation de ce mémoire.

Egalement à nos familles qui nous ont encouragés tout au long de notre parcours d'études, de même que notre entourage proche et nos amis qui ont contribué à leur façon, parfois sans le savoir, à l'achèvement de notre mémoire.

Liste des figures

Figures	Titres	Pages
Figure 01	Port 2000, Le Havre France.	13
Figure 02	Ville aux cinq ports, Lorient.	13
Figure 03	Saint Nazaire : Navire de croisière a Joubert et chantiers navales STX.	13
Figure 04	Terminal routier, Dunkerque.	13
Figure 05	Terminal du port de Boulogne-sur-Mer.	14
Figure 06	Port de pêche Lorient Keroman, Lorient.	14
Figure 07	Le concept de cycle de vie d'un équipement portuaire.	15
Figure 08	Système ville-port XIX et début XXème siècle.	18
Figure 09	Le musée Guggenheim de Bilbao modèle de « <i>st architecture</i> ».	45
Figure 10	Barcelone : Les pôles de compétitivité pour renforcer l'attractivité urbaine.	46
Figure 11	Schéma d'équilibre des relations ville/port.	48
Figure 12	Vue sur le port de Vell de Barcelone.	50
Figure 13	Vue sur la Rambla del Mar du port de Barcelone.	50
Figure 14	Vue sur Word Trade center de Barcelone et des croisières en arrière plan.	51
Figure 15	Vue sur la Maré Magnum du port de Barcelone.	51
Figure 16	Bordure en bois sur le water front invitant les citoyens à s'asseoir.	52
Figure 17	Espace séparent la Rambla et la Rambla Del Mar.	53
Figure 18	Une largeur de voie qui montre la séparation entre la ville et port Vell.	54
Figure 19	Tour CMA-CGM.	56
Figure 20	les hngars du port autonome de port de marseille.	56
Figure 21	Le centre Régional de la culture Méditerranée.	57

LISTE DES FIGURES

Figure 22	« le Mucem », musée de civilisation de l'Europe et de la méditerranée.	57
Figure 23	« le Mucem », musée de civilisation de l'Europe et de la méditerranée.	58
Figure 24	master plan de l'Euro-méditerranéen : Quartier de la Joliette et d'Arenc.	59
Figure 25	Projection aérienne du prochain aménagement.	62
Figure 26	Nouveau front de mer du port de Dunkerque.	62
Figure 27	le FRAC implanté sur l'ancien atelier de préfabrication	62
Figure 28	Situation de la zone portuaire.	66
Figure 29	Vue aérienne sur la Composition de la zone portuaire.	67
Figure 30	Vue aérienne du vieux port de Bejaia.	68
Figure 31	Lecture des Activités au niveau du vieux port.	69
Figure 32	Lecture des Gabarit au niveau du vieux port.	69
Figure 33	Composition du vieux port.	70
Figure 34	Vue sur le vieux port depuis la place Guidon.	71
Figure 35	Composition de la façade urbaine et maritime du vieux port de Bejaia.	72
Figure 36	Fort Abdelkader.	73
Figure 37	Porte Sarrasine.	73
Figure 38	Nouvelle Gare Maritime en cours de construction.	74
Figure 39	Nouveaux parking à étages en cours de construction.	74
Figure 40	Implantation dans un site historique. (Enceinte Hammadite).	74
Figure 41	Nouvelles construction au sein du vieux port.	75
Figure 42	construction avoisinantes des nouvelles constructions.	75

LISTE DES FIGURES

Figure 43	Nouvelles construction représentant un obstacle visuel sur la mer.	75
Figure 44	Façade urbaine caché par les nouvelles constructions.	76
Figure 45	Façade urbaine caché par les nouvelles constructions.	76

LISTE DES ABREVIATIONS

Liste des abréviations :

RNACC : Risques naturels, assurance et changement climatique.

FRAC : Fonds régional d'art contemporain.

AP2 : Ancien atelier de fabrication n° 02.

HQE : Haute qualité environnementale.

TIC : Technologie de l'information et de la communication.

PUCA : Plan urbanisme construction architecture.

ONERC : Observation nationale sur les effets de réchauffement climatique.

GIEC : Groupe d'experts intergouvernementaux sur l'évolution du climat.

AIVP : Association internationale des villes portuaires.

CMA/CGM : Groupe mondiale de transport maritime par conteneurs.

AR : Article.

ED : Edition.

TABLE DE MATIERE

Remerciement

Liste des figures

Liste des abréviations

Table de matiere :

Chapitre introductif.

Introduction Générale.....01

Problématique.....02

Hypothèses.....03

Objectifs.....03

Méthodologie de mémoire.....04

Structure de mémoire.....04

Chapitre I : ports et villes côtières.

Introduction.....07

1. Les villes côtières.....08

2.L'importance des villes côtières.....08

3. Les villes portuaires.....09

3.1. Typologie fonctionnelles des villes portuaires.....09

3.1.1. Une façade urbaine.....09

3.1.2. Une façade maritime.....09

3.1.3. Une source d'évasion.....10

3.2. Ville et port.....10

4. Les ports.....11

4.1. Définition et genèse du port.....11

4.2. L'histoire des ports.....12

4.3. Les composantes, la morphologie des ports.....12

4.3.1. Les infrastructures.....12

TABLE DE MATIERE

4.3.2. Typologie fonctionnelle des ports.....	14
4.4. Développement et mutation portuaire.....	15
4.5. Types des ports.....	16
4.6. Les ports : un atout stratégique.....	17
5. Le rôle du port dans la ville.....	17
6.Intensité et typologie des relations ville-port.....	17
6.1. Interface ville-port.....	17
6.2. Le clivage ville-port.....	19
7. Impact des relations villes port sur le développement des villes portuaires.....	19
7.1. Phénomène de délaissement.....	19
7.2. Apparition des friches industrielles.....	20
7.3. Pollution portuaire.....	21
8. Les risques majeurs qui menacent littoral.....	21
8.1. Risque naturel.....	22
8.2. Risque anthropiques.....	24
9. La politique algérienne en matière d'aménagement côtier.....	24
Conclusion.....	26
Chapitre II : Reconversion d'espaces urbains.	
Introduction	28
1. La reconversion.....	29
1.1. Concepts et définition.....	29

TABLE DE MATIERE

2. Les opérations classiques de reconversion (Restauration, rénovation, restructuration, Renouvellement urbain)	29
2.1. La réhabilitation.....	29
2.2. La restauration.....	30
2.3. La rénovation.....	31
2.4. Le renouvellement urbain.....	31
2.5. La restructuration.....	32
3. Enjeux et processus de reconversion urbaine (valorisation de l'existant, des formes urbaines et des espaces)	32
4. Les actions de reconversion.....	33
5. Objectifs de la reconversion urbaine.....	35
5.1. Paysage urbain.....	35
5.1.1. Qualité paysagère.....	39
5.1.2. Fonction paysagère.....	40
5.1.3. Indicateurs pour mesurer la qualité paysagère.....	40
5.2. Attractivité urbaine.....	42
5.2.1. Les type d'attractivité.....	43
5.2.2. Les facteurs d'attractivité.....	44
5.2.3. Stratégie de développement de l'attractivité d'un territoire.....	45
Conclusion.....	48
 Chapitre III : Etat de l'art ; « analyse d'exemples à l'échelle international ».	
Introduction.....	50
1. Barcelone.....	50

TABLE DE MATIERE

2. Marseille.....	55
3. Dunkerque.....	61
Conclusion.....	64

Chapitre IV : cas d'étude « le vieux port de Bejaia ».

1. Présentation générale.....	66
1.1. Présentation de la zone portuaire.....	66
1.2. Le port.....	67
2. Le vieux port.....	68
2.1. Vue générale du vieux port.....	69
2.2. Relation ville Bejaia/ vieux port.....	71
2.3. Le rôle du vieux port dans la ville de Bejaia.....	72
2.4. La façade urbaine.....	72
2.5. La façade maritime.....	72
2.6. Qualité paysagère.....	73
2.7. Attractivité urbaine.....	73
3. Impact des nouvelles constructions sur le site du vieux port.....	74
4. Concepts et stratégies de reconversion.....	76
4.1. Délocaliser l'activité industrialo-commercial.....	76
4.2. Unir le port et la ville.....	77
4.3. Rendre la ville à la mer.....	77
4.4. Ouvrir la façade maritime aux citoyens.....	77
4.5. Renforcer l'identité de la ville.....	78

TABLE DE MATIERE

Conclusion.....78

Conclusion Générale.....79

Bibliographie

Résumé

Chapitre Introductif

CHAPITRE INTRODUCTIF

« La question de la beauté est la question centrale pour habiter une ville, elle se traduit en manière urbaine par une bonne urbanité. la singularité attractivité. Le moment où le corps et le regard tombent sur un lieu, une façade, un angle de rue, une perspective attrayante, une surprise dans l'alignement, une compacité reposante ...constituent la beauté de la ville. »¹

CASTRO.R-Mars 2013

La mer est un secteur transversal très diversifié riches en paysage exceptionnelle et attractif qui englobe plusieurs domaines comme la pêche, la construction navale civile et militaire, les transports maritimes, la marine marchande ainsi que le tourisme, l'énergie et le nautisme.

Au cours de temps la plupart des villes se sont développées en rapport avec l'eau que ce soit le long d'une cote, d'une rivière (ville de Bejaia, le Caire, Rome) ou d'un lac (Un grand nombre de villes suisse) on peut considérer que les côtes ont toujours été des espaces convoité par l'homme grâce à leur ouverture sur le monde et leurs richesses naturelles.

Les villes côtières sont des lieux de vie et d'échange avec la mer, de nos jours les zones côtières constituent des espaces à la fois stratégique et sensible pour la conservation, la valorisation, la reconversion, l'aménagement et la gestion de territoire.

Dans toutes villes côtière on trouve des espaces exceptionnelles par leurs paysage de qualité et leurs influences sur l'homme (Psychologie, Culture), des espaces bien située mais la majorité restent vierge et dépend de la nature ou bien utiliser pour des activités inadéquates

¹ LE DANTEC.J-P, CASI.S, habiter le grand paris, Embellir, remodeler, développer les potentiels urbains des territoires, paris 2013

CHAPITRE INTRODUCTIF

qui peuvent nuire à l'équilibre de leurs écosystèmes considérer comme fragile. C'est le cas du vieux port de la ville de Bejaia qui est une partie intégrante de la ville, un des éléments de son identification et le symbole de son vécu car il représente un lieu privilégié, il est le miroir de paysage de la ville dans son ensemble car il s'ouvre sur la ville, en un mot, Il représente la façade maritime de la ville de Bejaia.

D'autre part le vieux port de Bejaia a longtemps constitué un axe de circulation majeur, un espace de transition et lieux de jonction entre la mer et la ville, Comme tout lieu d'intense activité humaine il représente une zone d'enjeu majeur pour la ville de Bejaia. La qualité de l'environnement et du paysage du vieux port est un critère de choix fondamental pour l'attractivité de la ville et son développement économique.

Problématique :

Le vieux port de Bejaia est un lieu de rencontre entre la mer et la terre située au sein de la vieille ville de Bejaia avec une superficie assez importante, classé comme port international doté d'une grande diversité de paysage Naturelles et urbains et considéré comme lieu idéal pour les touristes et les habitants pour des activités récréatives. Il offre un paysage de haute qualité et un décor naturel favorable aux loisirs contemporains (Promenade, Piétons ...)

Malgré ces potentialités le vieux port reste une zone vulnérable en perpétuelle évolution qui se modifié selon les caprices de la nature (inondation, Changement climatique) ou du fait des activités humaines qui diffèrent selon les besoins .la convoitise des terrains et des immeubles au niveau des ports est devenue monnaies courante pour des activités de transit et d'import-export en pleine expansion.

Le Questionnement qui s'impose, et au quelle notre recherche tentera de trouver des réponses :

- Quelle est la stratégie qu'on doit suivre pour reconvertir le vieux port ? Et comment exploiter ces richesses ?
- Le vieux port de Bejaia est-il porteur de potentialité d'attractivité urbaine ? Et quels types d'attractivité lui conviendrait-il ?
- Comment redonner au vieux port de Bejaia des qualités et des fonctionnalités d'un port de plaisance à la hauteur ?

CHAPITRE INTRODUCTIF

- Quelles sont les fonctions qui peuvent valoriser et animer le vieux port en offrant un paysage urbain attractif et renforcé ?

Hypothèses :

A fait d'arriver a expliqué la problématique déjà site, Nous avons établie des hypothèses de travail :

- 1- La reconversion du vieux port par la création d'espaces réservés aux activités de loisirs (Promenade, Parcs).
- 2- Création de points d'accès public dans le cadre d'une reconversion rendent l'espace du vieux port attractif.
- 3- Installation des mobiliers urbains et d'espaces vert spécifique au vieux port afin d'animer les lieux.
- 4- Implantation des équipements qui répond aux besoins privilèges de l'environnement maritime.

Objectifs :

Suite à notre hypothèse formulée en précédent, nous avons fixés des objectifs à atteindre dans le contexte de notre recherche comme suit :

- Offrir au vieux port une diversité par la forme et la fonction.
- Faire revivre le vieux port en renforçant son paysage urbain et son attractivité.
- Intégrer la culture maritime dans l'esprit des habitants de la ville.
- Créé un lieu de rencontre, d'échange et de communication pour les usagers en matière de détente et de loisirs.
- La mise en valeurs de l'un des espaces les plus beaux et attractif dans la ville.
- Valoriser l'attraction économique, sociale et urbaine du vieux port.

Méthodologie de travail :

CHAPITRE INTRODUCTIF

Afin de trouver des réponses à la problématique et aux questions déjà posé, à confirmer ou infirmer les hypothèses prédéfinies, nous avons opté pour la méthodologie suivant :

- Le début de notre recherche sera basé sur une étude théorique, cette dernière comprend un ensemble de documents qui renvoient à notre sujet, Ouvrage, article, site internet, Mémoire, Magistère dans le but de maîtriser les concepts utilisés, tel que : Reconversion urbaine, vieux port, villes côtières, attractivité urbaine, paysage urbain.
- Cette partie théorique sera suivie par une partie analytique qui se traduit par une analyse d'exemples importante pour renforcer les résultats obtenus des premiers chapitres.
- La fin de notre recherche sera basée sur une application des principes découlant des deux parties précédente (théorique, Analytique) sur notre cas d'étude (vieux port de Bejaia).

Structure de travail :

Notre thème de recherche fixé se rapporte à la reconversion des ports, pour une bonne configuration de travail on a établi un processus à suivre, donc une démarche méthodologique ; notre recherche sera organisée comme suite :

Commençant par un chapitre introductif destiné à la présentation de la problématique de recherche, les questions, les hypothèses, les objectifs et la méthodologie de recherche.

Le recueil théorique et pratique de mémoire qui consiste à la compréhension des différents concepts et notion clef liés à notre thème ainsi que l'application des résultats sur notre cas d'étude se divisera en quatre chapitres :

Le premier chapitre :

On a commencé par mettre l'accent sur l'importance des ports dans les villes côtières, on s'est penché aussi sur l'interface ville/port et l'importance de la façade maritime dans l'embellissement de l'image de la ville côtière ainsi que les risques qui menacent les ports et les politiques conduites pour leurs protections.

Le deuxième chapitre :

CHAPITRE INTRODUCTIF

Traite le sujet de reconversion comme opération urbaine qui redonne une nouvelle image à la ville, On a présenté les différentes interventions de reconversion urbaine (Réhabilitation, rénovation, restructuration, renouvellement) qui peuvent être utilisés hors d'une reconversion du vieux port de Bejaia ainsi que les enjeux de reconversion et ses actions majeures.

Le troisième chapitre :

Consiste à l'analyse de quelques exemples de reconversion portuaire partielle ou totale au niveau national ou internationales afin de pouvoir en tirer les problèmes rencontrés, les solutions trouvées et les bienfaits de cette reconversion ainsi que son impact sur la ville et les habitants.

Le quatrième chapitre :

Représente la partie pratique au cours de laquelle on tentera d'appliquer les résultats tirés de la partie analytique sur notre cas d'étude qui est le vieux port de Bejaia dans le but de trouver la reconversion nécessaire à travers les interventions les plus convenables et cela après avoir présenté une analyse détaillée de ce dernier.

Chapitre I : ports et villes côtières.



Introduction :

« Pour le corps et l'esprit de l'homme moderne la rencontre avec la mer est une nécessité vitale, endroit fondamentale pour tous les hommes parce que c'est une des conditions essentielles non seulement pour leur bien-être , mais aussi pour leur survie .la mer fait renaître dans un monde de plus en plus cloisonné et parcellaire, par la distraction du paysage urbain, elle restitue la sensation de l'infini , horizon illimité, rythme éternel des flots, surface physique immense vide de toute présence humaine permanente .dans une vie confinée emprisonnée par un cadre de béton, elle fait pénétrer le souffle grand large pour le corps comme pour l'esprit. L'ouverture sur la mer est l'un des poumons par lequel respire le monde urbain moderne »¹

SAINT MARC. P

Les zones portuaires, Lieu d'interface entre dynamiques terrestres et marines, Sont exceptionnellement riches, par leur productivité et leurs diversités biologiques que de celui du patrimoine paysager.

Ces zones entretiennent des relations parmi les plus complexes, les plus diversifié et les plus déterminant que l'urbanisme contemporain ait à traiter, ces relations engage la vie économique d'une région tout entière, parfois d'un pays. Elles déterminent un mode de rapport à la nature (articulation avec la mer en termes de paysage, d'écologie ou le ressources), elles spécifient une culture particulière (internationalisme, mobilité des personnes et des marchandises, mythes) et se reflètent dans bien d'autres domaines professionnels, résidentiel ou encore technologique.

Parce que le port et la ville qui l'entoure sont soumis à un exigeant technique et économique, cette relation a pris des formes assez diverses dans le temps de l'histoire des territoires.

¹ SAINT MARC.P « socialisation de la nature »1971.

1. Les villes côtières :

Elle accueille près de 3.4 milliards d'individus (soit 66% de la population mondiale vivant à moins de 60 Km de la côte).

C'est 75% de la population mondiale qui pourraient y vivre en 2030, Ces régions sont souvent très dynamiques sur le plan économique (La pêche, Aquaculture, extraction de minéral, développement industrielle, production d'énergies, tourisme...etc.) Attirant les flux de population pour y trouver des moyens de subsistance (pêche, travail, ...). En contrepartie, leur environnement se dégrade, les sols s'érodent, la croissance démographique s'accompagne souvent d'une détérioration des conditions de vie touchant en premier les plus pauvres (logements, assainissement.).

La qualité des zones côtières influe fortement 90% des activités mondiales qui en dépendent, Ces zones accueillent des écosystèmes extrêmement précieux du point de vue de la biodiversité.

Plus qu'un simple trait entre la mer et la terre, c'est un espace composé de territoires marins et terrestres qui partagent certes les mêmes enjeux, mais qui sont uniques de par leurs richesses et leurs particularités.²

2. L'importance des villes côtières :

Les villes côtières sont caractérisées à la fois par une fragilité et par une richesse naturelle diversifiée. Fragile car elles sont le réceptacle de toutes les atteintes à l'environnement en amont, eaux usées, déchets, déboisement ...riche sur plusieurs plans :

-Une valeur d'usage pour tous ces occupants (habitants et touristes) : valeur du cadre de vie et de paysage, valeur en tant qu'espace de loisirs.

- Une valeur d'équilibre écologique, dans le sens où cette zone reflète l'image de l'état de l'environnement.

² « *Planète contexte* », Dossier Mer et océans classé sous : Océanographie, Mer, Océans, publié le 22/08/2002.

- une valeur économique par les revenus qu'elle suscite, principalement dans les domaines du tourisme, de la pêche, des salines, ..., activités qui doivent absolument être développées en préservant les ressources naturelles, ce qui possible pour certains et impossible pour d'autres, comme l'extraction du sable...

Cependant, les villes côtières possédant une économie prospère sont composées d'une grande variété d'activités créatrices d'emplois, tout en utilisant des ressources et les espace d'une manière durable, en exploitant aussi un patrimoine naturel et culturel riche et davantage valorisé pour mieux le faire connaître à la population et aux visiteurs.

Enfin ces villes accueillant et accessible pour tous, permettant une large diversité sociale et présente une meilleure qualité de vie.

3. Les villes portuaires :

Les villes portuaires sont des lieux qui s'inscrivent dans des relations avec des territoires lointains. De nombreux ports ont développé des stratégies coordonnées de filières associant pouvoir public et intérêts d'entreprise ; ces stratégie tendent intégré l'ensemble du processus productif (exploitation ou accès à la ressource, transformation intermédiaire, transport et logistique).³

3.1 Typologie fonctionnelles des villes portuaires :

3.1.1 Une Façade urbaine :

L'orientation de la ville vers la mer offre une façade urbaine. Cela influence la manière pour laquelle la ville portuaire est construite, la manière de circuler, etc. mais ce dernier n'est pas le cas dans toute les villes portuaires. Plusieurs villes n'avaient pas de vocation urbaine au début, ex : le havre qui était une citadelle destinée à protéger le Rouen et paris, avant de devenir ce qu'elle est aujourd'hui.

3.1.2 Une Façade maritime :

Une façade maritime est un espace littoral d'échanges et de production (comportant de grands organismes urbains et portuaires) jouant un rôle d'interface entre arrière-pays continental (hinterland) et un avant-pays maritime.

³ www.aivp.org/uploads.03/2012/fnau.

Les grandes façades maritimes du monde se trouvent dans l'Atlantique (Northern Range de la mer du Nord de Dunkerque ou du Havre à Hambourg, façade atlantique de l'Amérique du Nord de Saint-Laurent au golfe du Mexique), et de plus en plus dans le pacifique (façade occidentale de l'Amérique du Nord du Puget Sound à la Californie, façade de l'Asie orientale de la Corée du sud à Singapour).⁴

La façade maritime désigne entre autre un groupe d'infrastructures portuaires alignées le long d'un littoral, desservant un territoire terrestre économiquement très développé, permettant à ce dernier d'échanger avec les autres territoires et le grand large. Les principales façades maritimes structurent le commerce mondial de marchandises.

3.1.3 Une source d'évasion :

La ville portuaire est une source de voyage et d'évasion. L'imaginaire du port maritime s'augmente par une approche sensorielle immédiate. L'homme est envahi par une sensation de liberté au contact de l'air marin, une attirance pour le voyage, la navigation et un désir de confronter cet élément naturel, Un espace où les couleurs, les sens, la lumière et les odeurs prennent une autre dimension.

3.2 ville et port :

Le port a toujours été le moteur économique de la ville même si aujourd'hui d'autres acteurs l'influencent. Son développement a donc été une condition à la croissance de la ville. Son expansion s'est faite en lien avec les évolutions de la navigation et la quantité toujours croissante des matériaux échangés.

Les échanges maritimes ont toujours animé l'économie mondiale et de très nombreuses villes sont nées de la présence d'un port. Durant les années qui ont suivi la seconde guerre mondiale, cette alliance a semblé moins solide et la relation ville/port a connu des moments difficiles. Logiques nationales et fonctionnelles se sont alors conjuguées pour faire des ports des enveloppes techniques et logistiques excluant la vie urbaine.

⁴ www.lemonde.fr_facade_maritime_gx394.

Par ailleurs, le développement durable est devenu un incontournable des politiques publiques. S'il impose des contraintes en matière de conception et de mise en œuvre des projets. Il amène aussi à mieux prendre en compte les richesses naturelles d'un site et il pousse à l'utilisation de processus moins agressifs et moins polluants.

La patrimonialisation de l'héritage portuaire est en marche et elle sert de plus en plus souvent à des politiques de valorisation touristique ou culturelles.

Dans les villes portuaires anciennes, les quais, les bassins et les équipements, que l'on cherche à cacher ou à combler sont devenus des objets de fierté identitaire et des outils privilégiés de reconquête urbaine.

Dans les villes-ports où elles sont présentes, les agences d'urbanisme sont souvent au cœur de ces transformations urbaines, qu'elles les aient directement inspirées ou simplement accompagnées.⁵

4. Les ports :

Dans un contexte de mondialisation et d'attente de relance économique, Les ports maritimes jouent plus que jamais un rôle dans le maintien et l'évolution des états. En effet, c'est par ce biais que transite l'essentiel des échanges de marchandises, à la vue du coût de transport relativement faible. De plus les ports sont un facteur essentiel sur le plan géostratégique en point de vue de leur positionnement et leurs fonctions.

4.1 Définition et genèse du port :

Les ports se définissent comme des points de contact ou espaces d'interfaces et de liaison entre deux sphères de transport soit les sphères terrestres ou maritime.

Le port étant un équipement structurant constitue un outil incomparable en matière d'aménagement du territoire et contribue souvent d'une manière décisive au décollage économique des régions qu'il dessert.

Un grand port devient une ville, un pôle de croissance industrielle, un facteur avec une influence déterminante sur le développement national et régional.

⁵ BELLIOT. M Délégué général de la FNAU

4.2 L'histoire des ports :

La création de ports remonte à l'antiquité, notamment à la civilisation phénicienne. Les grands peuples antiques ont rapidement compris l'intérêt commercial et stratégique de cette interface maritime. Ils furent notamment un facteur important de l'expansion des différents empire et civilisations.

La révolution industrielle, les ports se spécialisèrent dans le commerce, la construction de navires, la pêche ou le domaine militaire. De plus ils deviennent de plus en plus reliés aux différentes régions avec la mise en place des rails et l'amélioration des moyens de transport.

Au XXème siècle, la spécialisation s'accroît et les ports se composent désormais de différents secteurs en lien avec les types de marchandises de façon à être plus performants dans les chargements et les déchargements. Cela conduit notamment aux constructions d'immenses complexes portuaires comme celui de Rotterdam ou de Shanghai. En parallèle on observe la multiplication des ports de plaisance, en réponse à une société de consommation en plein développement.⁶

4.3 Les composantes, la morphologie des ports :

Des outils indispensables pour le développement portuaire Plusieurs facteurs définissent la nature de site portuaire et déterminent l'inscription spatiale des ports dans le territoire maritime et terrestre. Ces composantes sont les marqueurs de leurs inégalités de rayonnement, à savoir.

4.3.1 Les infrastructures :**A. Les infrastructures portuaires :**

Ils constituent l'ossature d'un port, leurs natures et leurs qualités déterminent sa performance technique et se résume tel :

⁶ Livre d'histoire et la géographie lycée, France, Ed Hatier.

- Les ouvrages extérieurs :
- Les ouvrages intérieurs :



Figure 01 : Port 2000, Le Havre France.
Source : Grands ports maritime de France, Observatoire portuaire.



Figure 02 : Ville aux cinq ports, Lorient.
Source : Grands ports maritime de France, Observatoire portuaire.

B. superstructures portuaires :

Représente les installations de stockage de marchandise, de transbordement et du trafic voyageurs.



Figure 03 : Saint Nazaire : Navire de croisière a Joubert et chantiers navales STX. Source: Grands ports maritime de France, Observatoire portuaire.



Figure 04 : Terminal routier, Dunkerque.
Source : Grands ports maritime de France, Observatoire portuaire

4.3.2 Typologie fonctionnelle des ports :

Dans le monde il existe entre 6000 et 7000 ports dont il est possible de répartir sous deux catégories selon leurs spécialités :

- **Les ports Monofonctionnelles** : traitent un nombre limité de produits donc la plupart étant du vrac (matière première)
- **Les ports Multifonctionnelles** : s'étendant sur de vastes territoires et abrite une série de service de transport et d'activité industrielle.
- **La fonction de transbordement** : assurant une fluidité de transfert.
- **Les fonctions économiques** : Cette fonction regroupe plusieurs activités :
 - La fonction de transit : Le port développe des relations maritimes avec la mer et l'arrière-pays en se situant entre la jonction de deux trajets : maritime et terrestre.
 - La fonction industrielle : Concerne les trafics de marchandises qui passent par le port en raison des établissements industriels qui y sont installés au niveau du port ou dans ses environs immédiats.
- **La fonction de plaisance ou de pêche** : Il s'agit de la pêche industrielle et la pêche local représenté par les petits métiers, ainsi que les activités de loisirs et celle liées à la mer (Restaurants, pêche, etc.)⁷

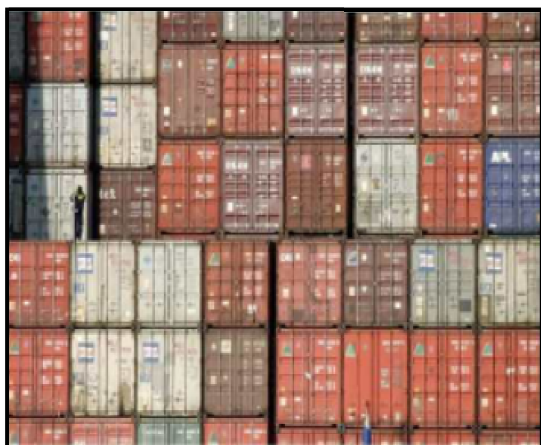


Figure 05 : Terminal du port de Boulogne-sur-Mer. Source : Grands ports maritime de France, Observatoire portuaire



Figure 06 : Port de pêche Lorient Keroman, Lorient. Source : Grands ports maritime de France, Observatoire portuaire

⁷ Livre d'histoire et la géographie lycée, France, Ed Hatier.

4.4 Développement et mutation portuaire :

Les ports ont historiquement fourni la liaison entre transport maritime et terrestre ; c'est à la fois une frontière et un trait d'union entre les milieux maritimes et terrestres ; essence même l'internationalité des échanges et du développement économique mondial.

Autrefois la concurrence entre les ports étaient quasiment absente, elle se justifie par le déroulement de ses activités à proximité de la zone portuaire, de son arrière-pays, ainsi qu'à l'absence d'autres moyens de transfère efficace (voies aériennes ; voies terrestre etc.) aucune retombée n'étant à craindre en la matière. Mais tel n'est plus le cas d'aujourd'hui. Ces ports se retrouvent soudainement sur un même marché concurrentiel, enquête de marchandise dans un arrière-pays commun. Les concurrents viennent à la fois du voisinage et de secteurs lointains, où :

« Seuls les plus fort survivent et se développent »

Les villes et les ports ont évolué rapidement et leurs relations ont changé de nature : Le port s'est coupé progressivement de la ville en s'éloignant ou en tançant des frontières.

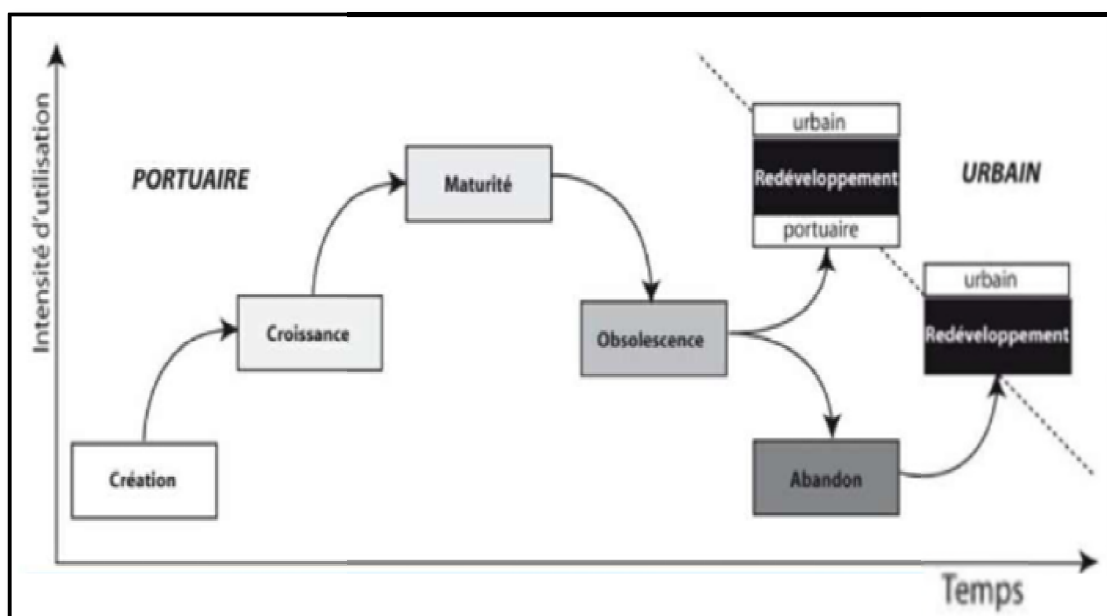


Figure 07 : Le concept de cycle de vie d'un équipement portuaire. Source : Séminaire « Conflits et territoire » www.Lavaud.letilleul@club-internet.fr

Une grande partie des activités portuaires s'est alors délocalisées hors du territoire urbain, et les anciennes installations portuaires au cœur des villes ont été progressivement délaissées, car ils sont devenus obsolètes. Donc les espaces à l'interface de la ville et du port constituant dorénavant une véritable rupture au sein des villes portuaires.

4.5 Type des ports :

Les ports maritimes remplissent plusieurs fonctions, de façon plus ou moins importante selon leur type : ils sont un lieu de rendez-vous pour les navires qui assurent le transit des marchandises et de passagers, mais ils sont également un lieu de ravitaillement, de séjour et d'abri. De plus, ils sont essentiels pour ouvrir les accès d'un territoire sur les voies maritimes. Ces fonctions permettent aux ports de participer concrètement à la compétition économique mondiale, mais également de jouer un rôle géostratégique évident.

-Port de pêche : un port de pêche est un port situé en bord de mer, d'étendue d'eau ou de rivière et réservée à l'embarcation ou aux navires de pêche. Grâce à ses infrastructures, il permet de faciliter les chargements et les déchargements.

-Port de plaisance : un port de plaisance est un port située en bord de mer ou de rivière, réservé aux bateaux de plaisance à voile et à moteur, il accueille des bateaux résidant à l'année ou des bateaux visiteurs (de passage) en offrant des services variables d'un port à l'autre. Les ports littoraux de plaisance offrent une plus grande capacité d'accueil par rapport aux ports fluviaux.

-port de commerce : un port de commerce est un port dont l'une des fonctions principales est le chargement et le déchargement de marchandises commerciales.

-port militaire : Port improvisé, constitué de navires militaires et d'éléments préfabriqués reliés entre eux, installé au lieu de débarquement de troupes et de matériel à vocation militaire.

4.6 Les ports : un atout géostratégique :

Les ports sont essentiels depuis l'antiquité dans une optique stratégique et militaire. En effet, la conquête des mers et des côtes est essentielle pour l'expansion des civilisations, le commerce, la communication, l'obtention des matières premières et la protection des terres. On remarque aujourd'hui que le moyen de transport le plus économique est le transport maritime. Cela se répercute sur la nécessité et l'importance des routes commerciales maritimes qui parcourt le monde : 90% du transport de marchandises y transite. Etant donné la valeur économique et commerciale de ces voies, facteur directe de la mondialisation, il est nécessaire de contrôler et de protéger les principaux lieux portuaires et de passages. De plus, les ports contribuent aux développements des pays émergents et aux contrôles des différents territoires, appuyant aussi à la création d'un monde multipolaire.⁸

5. Le rôle du port dans la ville :

Le rôle du port dans le développement présent et futur de la ville est à la fois stratégique (repositionnement), économique (ouverture sur l'extérieure), social (attachement de la population à sa façade côtière), touristique (la mise en valeur de la ville) et écologique (préservation de l'environnement). Le port est fréquenté comme lieu de promenade. Ce n'est alors qu'un déversoir sur la mer sans lien vraiment fonctionnel avec la ville. Il est considéré comme un lieu de rencontre, de loisirs, de détente, de convivialité (randonnée, pêche, sport nautique).

6. Intensité et typologie des relations ville-port :**6.1 Interface ville / port :**

Aujourd'hui la plupart des villes côtières des territoires d'enjeux ; la ville peut y proposer une offre alternative en terme de logement de qualité, d'espaces publics et d'équipements propres à attirer de nouvelles catégories de population, leur revalorisation permet à la ville portuaire de modifier une image parfois dégradée et de retrouver une attractivité vis-à-vis d'investisseurs privés.

⁸ [Http://fr.wikiversity.org/wiki/Approche_g/c3/A9ostrat/c3](http://fr.wikiversity.org/wiki/Approche_g/c3/A9ostrat/c3).

Parallèlement à ces objectifs urbains, les autorités portuaires cherchent à maintenir leur compétitivité en adaptant les espaces dont ils ont la gestion aux demandes des opérateurs maritimes internationaux. Développement des activités logistiques et tertiaires liées à la fonction portuaire internationale les incite fortement à résister aux pressions urbaines exercées sur les espaces de liaison ville-port afin de pouvoir garantir aux entreprises les conditions les mieux adaptées à leur activité.

La recherche d'un développement équilibré entre la ville et le port sur ces territoires d'enjeux est supposé aujourd'hui une réflexion comme qui vise à :

- Assurer la comptabilité des évolutions tant des projets urbains que des fonctions portuaires.
- Rechercher des solutions communes associant sur les espaces de liaison un cadre de vie de qualité et des fonctions portuaires performantes.
- Mettre en place d'éventuelles mesures de compensation.

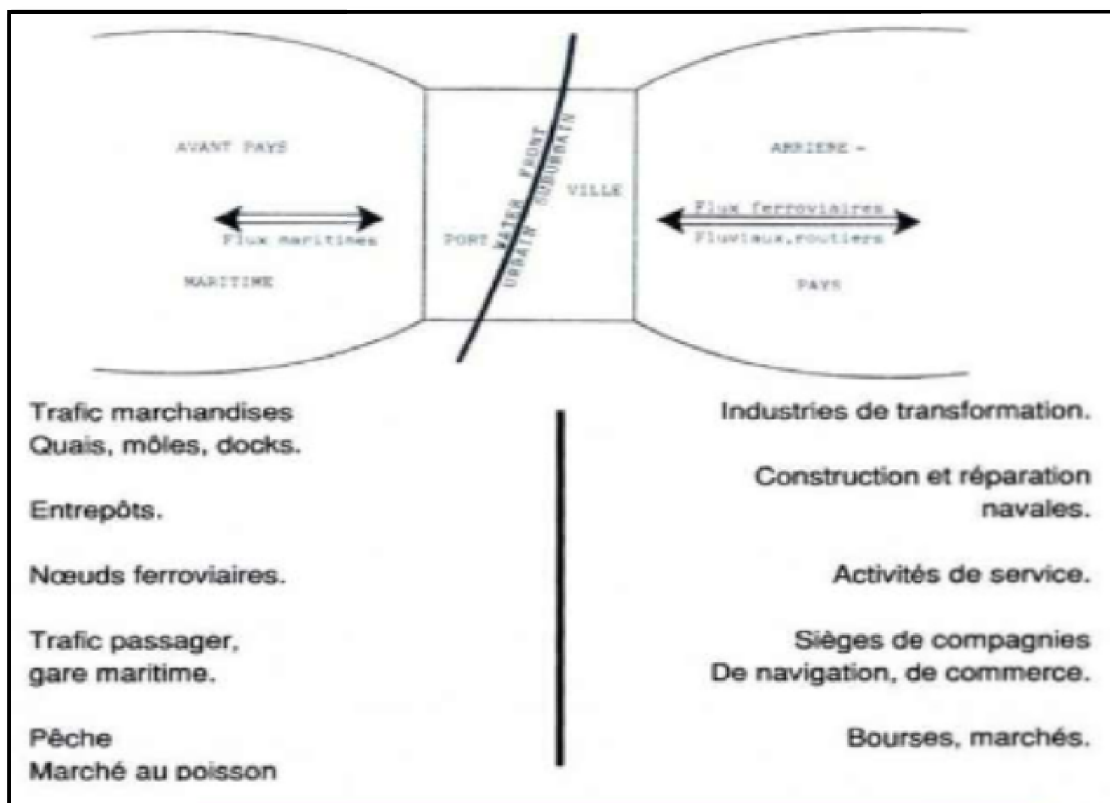


Figure 08 : système ville-port XIX et début XXème siècle.

Source : CHALLINE.C. « Ces ports qui créèrent des villes »

6.2 Le clivage ville-port :

Les mutations que connaît le couple ville-port ont impact directe sur la nature du port ainsi, elles ont tendance à réduire le port à un outil technique dont la mission économique. Ainsi le port devient petit à petit un lieu qui répond surtout à une fonction de transport et de transfert de conteneurs, ce qui va à l'opposé de la ville qui est encombrée et à la quête d'espace et de fluidité.

« Le port moderne fonctionne plus comme une porte que comme un centre d'activités, et les évolutions technologiques dans le secteur maritime ont comme principale effet d'affaiblir les traditionnels lieux fonctionnels entre le port et la ville »⁹

HOYLE, B.S-1988.

La ville et le port devient deux entités distantes, car d'un côté le port aura tendance à être une porte nationale alors que la ville se développera plutôt dans les fonctions locales et régionales.

7. Impact des relations villes port sur le développement des villes portuaires :

7.1 Phénomène de délaissement :

La séparation entre la ville et le port est exprimé par des termes assez forts comme décrochage ou divorce et cela à cause des importants effets de ce phénomène sur les villes portuaires, et se manifeste par fois par des véritables ruptures

La délocalisation du port et les changements qui suivent vont avoir un grand impact sur l'interface ville/ port : d'une part les équipements rester sur place n'étant plus adapté pour la ville vu l'absence de toute activité portuaire ce qui va entraîner une rupture entre le tissu urbain et le tissu portuaire.

Ce découplage en tissu urbain et portuaire entrainera une phase de dysfonctionnement d'interface. L'espace est donc condamné car il n'a plus aucune utilité n'étant plus rentable économiquement.

⁹ HOYLE, B.S.1988, development des dynamiques at the port-city interface in revitalizing the waterfront, Belhaven press, London.

De ce fait la ville a du mal à s'intégrer à ce tissu voué à l'abandon, l'interface entre le port et la ville se trouve donc face à un port abandonné et une ville qui n'arrive pas à gérer ce dernier.

La dégradation de l'interface ville port comme conséquence du délaissement entraînera l'apparition des **friches portuaires**, Ce sont des espaces bâtis ou urbain abandonnés qui était lié à l'activité portuaire, des “ **No man's land** ” de plus en plus déserté et dégradé, On y retrouve qu'un tas de grues rouillées et de quais délabrés.

• **Une crise sociale Démographique et urbaine** : La rupture est encore plus affirmée du fait que ce fragment de désolation est un symbole de déclin pour la population “La mort de leur port” Une véritable nostalgie du passé du port s'installe et ses restes représente un vrai traumatisme identitaire. Une crise sociale apparaît à cause des pertes d'emplois liées aux activités maritimes.

Ensuite l'apparition d'une crise démographique à cause de déplacement de la population à l'extérieur de la ville à la recherche de travail.

7.2 Apparition des friches industrielles :

Une friche industrielle est « *un espace historiquement utilisé à des fins industrielles, mais qui est aujourd'hui abandonnée et inutilisée* »¹⁰. Ses terrains peuvent être d'une grande superficie, Située au niveau de la ville ou sa périphérie.

L'apparition de ses friches industrialo-portuaire fait perdre à la ville une part importante de ses atouts agrandissant l'espace qui sépare la ville/port. La façade maritime occupée par ses friches donne à la ville une image dégradée et un air délaissé.

La réhabilitation des friches industrielles est une action qui a des conséquences positives pour la ville du point de vue économique, environnemental et social.

¹⁰ DUMSNIL.F et OUELLET.C « *La réhabilitation des friches industrielles, un pas vers la ville viable* », Octobre 2002, <http://Vertigo.revues.org>

7.3 Pollution portuaire :

Implantation du port au niveau de la ville urbaine a produit des effets négatifs sur l'environnement marin et le développement durable de la ville notamment par la présence des friches industrielles et le rejet de déchets qui posent des problèmes importants de pollution :

- **Pollution des bassins portuaires et des plans d'eau :** pollution par les hydrocarbures et certains émissaires du trafic maritime (pétrolier), ordures ménagère, rejets de cales et déchets (poissons)
- **Pollution atmosphérique :** mauvaise manipulation des matières (poussière, gaz à effet de serre, etc.)
- **Pollution terrestre :** Provenant des matériaux vétustes.
- **Pollution sonore et visuelle :** Trafic, camion, grues provoquant des perturbations et des nuisances pour les quartiers avoisinants.

Ces pollutions participent nettement aux changements climatiques qui constituent pour les zones côtières des dangers comme l'élévation du niveau de mer.

8. Les risques majeurs qui menacent littoral :

À la rencontre de la terre et la mer, le littoral est soumis aux aléas naturels du territoire dans lequel il s'inscrit, et dus à la proximité de la mer comme la submersion marine ou l'érosion du trait de cote. la proximité de la mer implique par ailleurs la présence de nombreuses industries potentiellement dangereuses situées, pour beaucoup, dans les zones industrialo-portuaires ou à proximité. Le territoire Littoral conjugue donc d'aléas et des enjeux humains et économiques importants : c'est un territoire à risque.

8.1 Risques naturel:

➤ L'érosion marine :

L'érosion généralisée des plages est devenue l'un des principaux problèmes environnementaux dans le monde. Elle est déjà une réalité dans de nombreux pays dans le monde, puisque plus de 70% des cotes sableuses sont aujourd'hui en érosion.

¹¹L'érosion côtière peut se définir comme l'emprise de la mer sur la terre et doit s'observer sur des périodes suffisamment longues éliminer les effets du climat, des tempêtes et des régimes locaux de transports sédimentaire.

Aussi l'érosion côtière se manifeste lorsque la mer gagne du terrain sur la terre à cause des vents, des houles et des mouvements de marées dans un contexte de pénurie sédimentaire. Il résulte d'une combinaison de plusieurs facteurs à la fois d'origine naturelle et humaine, opérant à plusieurs échelles de temps et d'espace.

- **L'érosion côtière induit trois types de risques :**
- La perte de terrains de valeur (valeur économique, social ou écologique).
- La rupture des défenses côtières naturelles (généralement des cordons dunaires littoraux). Lors de tempêtes littorales entraînant la submersion des terrains situés en retrait.
- La sape des ouvrages de protection, pouvant également résulter en une submersion des terrains protégés l'érosion.

De nombreux facteurs humains concourent à aggraver ce phénomène et notamment :

- Le prélèvement de sables de plage, du fait d'une forte demande en matériaux de construction liés aux implantation humaines.
- La construction d'ouvrages perpendiculaire à la cote-les constructions à proximité des côtes ou sur les plages.
- La déforestation des dunes littorales qui jouent un rôle de stabilisation contre l'érosion côtière.

¹¹ COURTOIS.C « *soulac sur la mer* » le monde 08.11.2011.

Ces processus sont accompagnés de phénomène de salinisation des terres qui posent des problèmes tant pour les activités agricoles que pour la fourniture en eau potable des populations et des animaux.

➤ **La submersion marine :**

Est une inondation temporaire des zones côtières par la mer dans des conditions météorologiques et marégraphiques défavorables¹². L'eau s'accumule sur des terrains situés en dessous du niveau des plus hautes mers, mais atteint parfois des terrains situés plus en hauteur si la mer parvient à franchir les ouvrages de protection notamment du fait de la houle.

➤ **Le changement climatique :**

Est susceptible de modifier le niveau moyen de la mer, le régime des tempêtes, le climat de vagues, le régime des surcotes, le régime de précipitations, l'acidification des océans, ou la température de surface de l'eau, sur la base du 4^{ème} rapport de GIEC (AR4, 2007), des travaux réalisés dans le cadre du groupe de travail Risques naturels, assurance et changement climatique (RNACC 2008-2009, cf. rapport interministériel), l'observatoire national sur les effets du réchauffement climatique (ONERC) estime qu'à la fin du siècle, entre 2090 et 2099, l'élévation du niveau de la mer sera comprise entre 40cm et 100cm pour toute les côtes françaises. Dès 40cm, un risque de submersion permanente consécutif à la montée du niveau de la mer pèsera sur certain territoire.¹³

➤ **L'eau et l'humidité :**

Près du port, la cause principale de délabrement et la dégradation des constructions est avec certitude l'eau. Les fortes pentes et le mauvais drain font, d'une attaque sérieuse pour les fondations des immeubles.

¹² Ministère de l'environnement de l'énergie et de la mer « *risques littoraux* » publié le mercredi 7 décembre 2016.

¹³ Idem

Les fuites d'eau créent également un sol engorgé d'eau et causant l'effondrement spectaculaire des certaines habitations. L'humidité a sa part de responsabilité, puisque devant une eau omniprésente et le caractère des constructions, des agencements et l'étroitesse des rues qui réduisent la durée d'ensoleillement. Le résultat est que la plupart des murs sentent le moisi, de couleurs noirâtres, les matériaux se frelatent facilement entre les doigts, cette humidité pourrait être susceptible d'affecter également la santé des habitants

➤ **Les glissements de terrain :**

En terme scientifique, les glissements de terrain désignent le déplacement vers le bas et l'extérieure d'une masse de sol provenant d'un terrain en pente¹⁴, le glissement peut s'appliquer à une masse de terre d'à peine quelque mètres de cubes jusqu'à plusieurs millions de cubes. Il survient dans les pentes naturelles comme dans les pentes aménagées.

8.2 Risque anthropiques :

Les destinations côtières sont marquées par une forte concentration des activités humaines sur des territoires restreints. Les pressions exercées par le tourisme sur littoral sont d'autant plus néfastes qu'il s'agit des zones fragiles parce que situées entre terre et mer :

- Écosystèmes perturbés par des aménagements touristiques, pouvant aller jusqu'à leur disparition suite à la construction de route, de résidences de vacances, de digues, de marinas, etc.
- Épuisement des nappes phréatiques par utilisation massive d'eau douce (piscines, douche sur les plages, terrains de golfs, parcs urbains, etc.)

9. La politique algérienne en matière d'aménagement côtier :

L'aménagement de zones littorales doit se fonder sur une base scientifique tenant compte de ses caractéristiques géomorphologiques et climatiques réconciliant les exigences des divers secteurs économique dont la survie dépend de ses écosystèmes.

¹⁴ Blog de Djibaba.ingenieur « *glissement de terrain* » publié le 7 septembre 2010. Disponible sur : <http://dibaba.ingenieur.over-blog.com/article-glissement-de-terrain-56649603.htm>.

Le désir de maîtriser la gestion des espaces littoraux en Algérie est récent, la loi 90-29 du 1er décembre 1990 relative à l'aménagement et à l'urbanisme est le premier texte ayant défini en dispositions particulières à certaines parties du territoire, l'espace littoral. Les dispositions de ce texte s'appliquent à toutes les îles, îlots ainsi qu'une bande de terre d'une largeur minimale de 800 mètres longeant la mer et incluant l'intégralité des zones humides et leurs rivages sur 300 mètres de largeur dès qu'une partie de ces zones est en littoral tel que définit.

En outre toute construction sur une bande de terre de 100 mètres de largeur à partir de rivage est frappée de servitude, toutefois sont autorisées sur cette bande les constructions nécessitant la proximité immédiate de l'eau.¹⁵

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

¹⁵ Article 45 de loi 90-29 relative à l'aménagement et à l'urbanisme.

Conclusion.

La ville côtière est un espace exceptionnel grâce à ses potentialités paysagères mais surtout grâce à son port considéré comme lieu idéal pour les touristes et les habitants pour des activités récréatives.

Toutefois, on note une dégradation considérable caractériser par des phénomènes naturels (érosion) et anthropiques dus aux rejets d'égout, industriels, déversements d'hydrocarbures, qui engendre ainsi une pollution des ports et une régression des plages.

Aujourd'hui le port fait partie intégrante du patrimoine des villes côtières et sa qualité environnementale est un critère de choix fondamental pour l'essor du tourisme de la ville et pour les autochtones aussi.

La reconversion et la mise en valeur du port est basé sur des mesures tel que :

- La gestion intégrée des ressources naturelles.
- La gestion intégrée de la zone côtière.
- Prévenir, réduire, combattre et éliminer la pollution marine.
- La protection du patrimoine.

La reconversion du port, le recentrage de la ville et de la société sur le port sont les actions principales d'un projet d'ouverture de la ville sur la mer, et de conciliation entre la ville littorale, la ville industrielle et la ville portuaire.

Chapitre II : Reconversion d'espaces urbains.



Introduction :

« Pour penser la ville et comprendre les logiques de représentation qui la structurent, il ne faut pas tellement penser l'organisation de la ville comme une organisation fonctionnelle mais plutôt comme une organisation symbolique... »¹

LAMIZET.B

Le concept de reconversion urbaine, principalement utilisé en Europe, et tel qu'utilisé aujourd'hui par les acteurs de la ville, s'appuie sur ceux de régénération urbaine et de renouvellement urbain pour les problématiques issues de la période post-industrielles qu'on peut localiser à la moitié du XXe siècle.

Le territoire urbain issu de cette période se caractérise par de nouvelles formes de construction (usines, manufactures...etc.) qui ont créé un tissu de construction désorganisées et aléatoires. La Révolution technique et la découverte de nouvelles ressources a marqué la fin de ce type de production et montré l'inadéquation de cette morphologie (usines au cœur de la ville, habitats ouvrières...etc.). Les acteurs politiques et économiques ont donc laissé ces morceaux de villes en déclin pour se tourner vers la périphérie (relocalisation des usines, de l'habitat pavillonnaire et des cités ouvrières).

Dès les années 1970 de nouveau changement structurel ont été opérés afin de mettre en exergue l'obsolescence de cette organisation spatiale qui a poussé à se poser la question sur l'avenir de ses espaces vides ou mal placés au cœur de la ville et le rôle qu'il pourrait jouer dans la restructuration du territoire urbain.

Ce concept de reconquête de territoire en friche s'est étendu à la reconquête des centres-villes dégradés et délaissés ainsi qu'aux quartiers d'habitat social et aux zones portuaires.

¹ LAMIZET.B « *Le sens de la ville* ». Cité par LENOIR-ANSELME.C « *mis en scènes des villes : métropolisation et construction de l'image de la ville, Analyse des théâtralités de l'espace public élargi à Toulouse.* ». Thèse de doctorat. L'université Toulouse II, 13 novembre 2008. P 18.

1. La reconversion :

1.1 Concepts et définition :

Renouveau, régénération, requalification, rénovation, réhabilitation...autant du terme en "re-" qui indiquent des changements profonds, une "re-" composition des espaces et des territoires. Ces recompositions ont toujours existé.

La reconversion urbaine : de reconvertir, est composé du "re-", à nouveau, et de "convertir", issu du latin convertere, tourner complètement, faire passer (d'un état dans un autre). Est un changement d'activité d'un site regroupant requalification et réaménagement.

Ce sont des territoires en crise forte, comme les régions post-industrielles ou les anciennes installations portuaires. Dans le contexte actuel de mondialisation, les reconversions se prouvent de plus en plus fréquentes et nécessaires. Il a été démontré que la mondialisation des villes portuaires pose les faiblesses en modifiant la concurrence, le redéveloppement est alors le premier objet de la reconversion, de ce fait il faut comprendre

- Comment s'opère une reconversion ?
- Quels sont les principes qui conduisent ces opérations de reconversion ?
- Quel type de paysage urbain peut-elle engendrer dans une ville portuaire ?

2. Les opérations classiques de reconversion (Restauration, rénovation, restructuration, Renouvellement urbain)

2.1 La réhabilitation :

Étymologiquement « habiller » vient de « habile » de latin habilis commode à avoir en main maniable vient de Haber avoir tenir se sent qui manie bien. Il se décline dans habileté puis habilitation du latin habilitatio et également dans habiller du latin habilitar qui veut dire rendre apte au sens juridique. La réhabilitation peut donc se traduire par le fait de rendre apte de nouveau.

La réhabilitation désigne l'action de réaliser des travaux importants dans un bâtiment existant pour le remettre en bon état. Il s'agit souvent d'une remise aux normes de sécurité et de confort dans un bâtiment qui n'est plus apte à remplir ses fonctions dans les bonnes conditions.

Mr Saidouni définit la réhabilitation urbaine comme « cette action assez récente dans le discours et la pratique urbanistique, a pour l'objectif l'intégration de secteurs urbains marginaux au reste de la ville par des interventions aussi bien sur le cadre physique que sur le cadre social. »²

La réhabilitation donc ne se limite pas exclusivement à la conservation mais peut introduire la transformation de l'existant tout en vérifiant les potentialités qui peuvent être valorisées pour satisfaire le côté fonctionnel et social en fait la réhabilitation est la valorisation d'un patrimoine architectural ou urbain par le renouvellement de ses valeurs immobilière et l'amélioration des conditions de vie de ses habitants. Avec JOFFROY.P un nouveau seuil est abordé en effet dans son ouvrage « la réhabilitation des bâtiments » il écrit « après le temps de l'accumulation urbaine voici venu l'ère de la transformation : celle de l'héritage qu'il faut gérer, de la réalité qu'il faut accepter. Il faut admettre aujourd'hui l'impureté et l'hétérogénéité de nos acquis issus à la fois de la ville historique et de la ville moderne. Apprendre à réparer et à valoriser le paysage urbain constitué devient un thème majeur ».

2.2 La restauration :

D'après SAIDOUNI.M la restauration est « ce type d'intervention urbanistique se limite au cas de figure d'une entité à identité culturelle et/ou architecturale menacée qui réclame des mesures de sauvegarde »³ La restauration est considérée comme la sauvegarde ou la réfection, de par leur valeurs patrimoniale, esthétique ou artistique de tout ou une partie d'édifice architecturaux, ou d'ensemble monumentaux, de quartiers ou de centres urbains entiers, légués par l'histoire et endommagé par le temps et l'homme.

Par ailleurs la charte de Venise dans son article 09 considère la restauration comme ' une opération qui doit garder un caractère exceptionnel. Elle a pour but de

² SAIDOUNI.M, « élément d'introduction à l'urbanisme » Ed casbah, 2000 p.129.

³ SAIDOUNI.M ; Op cit p.130.

conserver et de révéler les valeurs esthétiques et historiques du monument et se fonde sur le respect de la substance ancienne et de documents authentique La restauration sera toujours précédée et accompagnée d'une étude archéologique et historique du monument.

2.3 La rénovation :

Au sens strict, il y a rénovation quand nouveau bâti est édifiée en lieu et place de celui qui lui préexistait. L'objectif de la rénovation selon SAIDOUNI.M est qu'elle « adapte une entité donnée à de nouvelles conditions d'hygiène, de confort, de fonctionnement, de qualité architecturale et urbanistique cette intervention est de nature beaucoup plus radiale.

La modernisation urbaine à imposer la rénovation comme principal type d'intervention à l'intérieur des villes, mais la contrainte de plus en plus présente de patrimoine urbain à réduit le recours à ce procédé radial de transformation des espaces urbains.

L'objectif de cette opération étant de restituer aux anciens centres urbains une structure et une architecture compatibles avec les exigences d'esthétique et de salubrité. L'action peut aller donc jusqu'à la démolition et à la reconstruction des bâtiments sur des emprises remembrées, avec élargissement des voies publiques.

Par ailleurs les immeubles présentant un intérêt certain ou qui sont des témoins du passé seront conservés et classés patrimoine urbain.

2.4 Le renouvellement urbain :

Le terme de renouvellement renvoie à une reprise en profondeur des tissus urbains existants proche de celui de rénovation. Celui de requalification caractérise une action qui redonne la qualité et témoigne d'une volonté de ménagé le patrimoine bâti.⁴

Il s'agit au sens large une notion qui désigne la reconstruction de la ville sur la ville à l'échelle d'une commune ou d'une agglomération (ville sur la ville).

⁴ NOVARINA.G, POCCIP, annales de la recherche urbaine.

2.5 La Restructuration :

Généralement lourde en procédure, et budgétivore, la restructuration consiste en une réorganisation d'un bâtiment isolé ou d'un quartier en entier par la modification de ses éléments structurants. En fait, la restructuration introduit une nouvelle configuration des entités urbaines hétérogènes, dégradées en les remodelant par un changement radical assez vaste, aussi bien au niveau de son tracé que de son cadre bâti.

Zucchelli.A. résume cette notion comme « l'ensemble des dispositions et des actions administratives, juridiques, financières et techniques coordonnées et décidées par les responsables de gestion urbaine avec les partenaires publics et privés pour intervenir dans certaines parties de la ville existantes ».⁵

3. Enjeux et processus de reconversion urbaine (valorisation de l'existant, des formes urbaines et des espaces) :

Les conséquences spatiales de ces transformations sont très visibles dans les villes, notamment celles des vieilles régions portuaires où se sont multipliées les friches, espaces ayant en quelque sorte perdu leur fonction et pour lesquelles il a été plus souvent difficile de retrouver un usage dans le cadre du nouveau système, vieilles usines délabrées, anciennes installations lorsque les infrastructures et les bâtiments ont été rasés. Constituent le produit de ces mutations et traduisent l'inadaptation du contenant (le bâti) et le contenu (les activités urbaines et portuaires). Or, le devenir de ces espaces déchus, structurés et façonnés par la dissociation ville-port, constitue un enjeu majeur pour l'avenir des villes et des régions concernées.

Réhabiliter ces espaces dégradés signifie d'abord qu'il faut les adapter au nouvel système économique et leur restituer un nouvel usage en les réaménageant, autrement dit les reconvertir.

Mais les possibilités de reconversion dépendent d'abord de :

- L'évolution régionale (mutations, développement économique, typologie et impact de la relation ville/port, etc.)

⁵ ZUCCHELLI.A, « introduction à l'urbanisme opérationnel et à la composition urbaine », Ed opu, 1984, p. 306.

- La localisation des friches dans les systèmes urbains et portuaire.
- La nature des projets de réaménagement.
- La possibilité de "Recyclage" des espaces dégradés laissés en friche par le déclin de l'ancien système en y implantant des nouvelles activités.
- La conservation de certains éléments à valeur patrimoniale pour les réaffecter à de nouveaux usages, ou plus simplement pour donner une identité au site d'accueil. Ainsi il convient de s'appuyer sur l'héritage historique, constituant en quelque sorte l'image de marque du site et un gage de qualité pour l'accueil des nouvelles activités.

4. Les actions de reconversion :

- **Fabriquer ou refabriquer la ville :**

La question de la conversion/Reconversion des zones renvoie à deux enjeux majeurs :

- L'attractivité du territoire et la maîtrise de la consommation des espaces.
- Les politiques, encore largement minoritaires de qualification de zones nouvelles et de reconversion des zones anciennes, contribuent à construire des territoires plus séduisant et plus intensifs dans leur rapport de l'espace.

- **Réaffirmer la fonction de politique :**

La question de la reconversion de zones côtières renvoie en effet à une réflexion sur le rôle politique. Elle oblige à réaffirmer sa vocation qui est d'organiser un territoire dont les entreprises ne sont qu'une des composantes et d'y faire vivre le mieux possible au quotidien des citoyens dans la durée et dans la continuité. Les aménagements des équipements et des espaces publics doivent donc contribuer à améliorer la qualité de vie et renforcer l'intégration des fonctions urbaines.

- **Investir dans le fonctionnement des zones :**

C'est les investissements initiaux consentis par les collectivités territoriales dans les zones d'activités sont souvent considérable, les moyens humains consacrés à leur fonctionnement sont très limités .il se concentrent principalement sur la commercialisation mais peu sur le management au quotidien du site.la reconversion des espaces urbains déjà aménagés et des constructions existantes, peut être considérée comme un champ d'action participant de fait au développement durable puisqu'il constitue une forme de recyclage urbain des aménagements et des constructions existantes La reconversion urbaine permet de :

- **Réutiliser des espaces désaffectés :** ou inutilisés (friches urbaines, portuaire, délaissés urbains) et par la même, ça permet de limiter les extensions urbaines
- **Densifier les espaces urbains :** de manière raisonnée et donc mieux exploiter des espaces disponibles, des dents creuses, des délaissés urbains
- **Réutiliser des bâtiments :** en les modernisant ou en les réaffectant à d'autres usages Moderniser des immeubles d'habitation au lieu de le détruire, en améliorant également leurs performances thermiques et acoustique.
- **Réutilisation des friches urbaines :** cette action est développée essentiellement pour mettre en valeur certains espaces près de port, délaissés et parfois abandonnés, en tout simplement mal utilisés ainsi elle concerne les terrains vagues non développés ou occupés temporairement par certaines activités nuisibles, ou les bâtisses délaissées.

La reconversion s'intéresse également à la réutilisation des friches portuaires, à la transformation des vides urbains, la reconquête des rives, quais et canaux, par la reconstruction de ses friches urbaines permettrait leur réinsertion dans le tissu urbain.

5. Objectif de la reconversion urbaine :

Le but d'une opération de reconversion est de faire revivre l'espace reconvertie, d'augmenter son attractivité territoriale, maîtriser la consommation d'espaces, améliorer la qualité de vie et renforcé l'intégration des fonctions urbaine afin d'obtenir des territoires plus séduisant et plus intensifs dans leur rapport de l'espace.

Le renforcement du paysage urbain redonnera aux villes une nouvelle image qui contribuera à augmenter son attractivité locale et internationale.

5.1 Paysage urbain :

Définition :

Selon Bailly. A :

« La notion du paysage urbain résulte de la perception structurée d'éléments majeurs avec une construction active de l'esprit »

Selon Mitchell. W.J.T:

« Il s'agirait de penser le paysage non comme un objet à observer ou un texte à lire, mais comme un processus au travers du quel des identités sociale et individuelle sont formée. »

Le paysage urbain est une image fragmentaire de la ville. Il est surtout représenté par les multiplicités d'images. Les paysages sont des fragments de la totalité, du réel, sectionné par le regard (un certain regard) pour la contemplation. C'est dans ce sens que l'on peut dire que le paysage est une création de regard, à partir d'une sensibilité donnée.

L'expression « paysage urbain » s'affirme comme essentielle pour décrire les villes qui s'affranchissent des frontières et exposer ces cités étrangères, lointaines, avec leurs différences de milieux (relations qui lient les sociétés à leur environnement).⁶

⁶ [Http// :www.pojetsdepaysage.fr/fr/le_paysage_urbain_durable_une_nouvelle_utopie_pour_l_aménagement des villes.](http://www.pojetsdepaysage.fr/fr/le_paysage_urbain_durable_une_nouvelle_utopie_pour_l_aménagement_des_villes)

- **Éléments constructifs du paysage urbain :**

Au-delà de la seule lisibilité pratique, pour Lynch la forme urbaine doit également être identifiable par ces caractéristiques (l'identité (la facilité d'identifier les éléments de la ville et les structurer dans un schéma cohérent.), l'orientation et la mémorisation (c'est à dire la lisibilité permet d'abord de s'orienter, grâce aux indications sensorielles et aux souvenirs, assurer ainsi « la sécurité émotive » des habitants.)).

Lynch crée alors le concept de « imagibilité » des formes urbaines, qui correspond à leur capacité à provoquer une image chez l'individu et par la facilité de la création d'images mentales collectives. Au-delà des filtres subjectifs, la morphologie, la forme physique de la ville joue alors un rôle fondamental dans la production de l'image perçue à travers cinq types d'éléments constructifs du paysage urbain : les voies, les limites, les nœuds, les points de repère et les quartiers.

- **Les voies :**

Les voies sont des éléments linéaires du paysage urbain permettant l'organisation du mouvement. Rues, trottoirs, sentiers, lignes de transport en commun, voies ferrées, les voies sont successivement parcourues physiquement par les piétons- observateur et éventuellement par différents types de véhicules. Elles se structurent et couvrent l'ensemble de l'espace urbain.⁷

- **Les limites :**

Les limites sont également des éléments linéaires du paysage urbain, susceptible d'être parcourus visuellement et constituent le bord d'éléments surfaciques. Ce sont des éléments naturels ou anthropiques, qui forment de véritables ruptures à l'intérieur de la ville : rivages tranchés de chemin de fer, murs, etc. parfois, une limite peut coïncider avec une voie, séparant des sous-espaces urbains clairement identifiables. Les limites les plus claires sont celles qui sont fortement perceptibles et représentent une forme continue (même la limite entre le front de bâti et la forêt peut contribuer à structurer le paysage urbain quand elle est clairement définie).

⁷ LYNCH.K (1960) « *l'image de la cité* ». Ed. Dunod, Paris 1971, p.57.

La perception et la visibilité d'une limite peut être augmentée en rendant la forme continue et en différenciant les deux côtes (par des matériaux, des plantations contrastées).⁸

➤ **Les nœuds :**

Les nœuds (nodes) sont des éléments ponctuels dans la perception du paysage urbain. Ce sont des jonctions de voies où l'on doit prendre des décisions (de direction notamment, mais aussi le mode de transport, comme le cas d'une station de métro ou d'une gare). Les contraintes de la prise de décision rendent les usagers de l'espace publics plus attentifs, et donc plus sensibles, aux éléments placés près d'un nœud.⁹

➤ **Les points de repère :**

Les points de repère sont d'autres éléments ponctuels du paysage urbain. Leur nature peut être plus variée : un bâtiment remarquable, un élément végétal singulier, un monument, un équipement technique, ces éléments permettent à l'utilisateur de se situer (au moins de façon relative) et de s'orienter dans l'espace urbain.

L'échelle d'action d'un point de repère doit être prise en considération.

Certains points de repère peuvent structurer un secteur ou une ville entière. Il s'agit d'éléments visibles depuis une grande partie de l'espace urbain (comme un élément orographique, une architecture verticale se détachant nettement du bâti environnant, etc.). D'autres ont une valeur plus locale, servant à marquer un nœud ou rythmer un parcours. Peut être clairement identifiable, un point de repère doit ressortir clairement de son environnement : par sa forme, par son style, par ses dimensions, par ses matériaux, par ses fonctions uniques, le point de repère doit marquer un contraste avec les éléments qui l'entourent.¹⁰

➤ **Les quartiers :**

Les quartiers sont des éléments surfaciques de la ville, caractérisés par un certain degré d'homogénéité (perspective, fonctionnelle, etc.) et permettant à l'utilisateur d'avoir la sensation d'entrer, de sortir ou d'être dans un espace. Ce sont des zones clairement identifiées à l'intérieure des villes. Zones étendues avec des caractéristiques internes qui leur sont

⁸ Kevin LYNCH (1960). Op cit p.77.

⁹ Kevin LYNCH (1960). Op cit p.85.

¹⁰ Kevin LYNCH (1960). Op cit p.92.

propre, ce sont des unités thématiques, créées par les particularités typiques qui sont reconnues et représentées par les habitants sous forme d'images. Les typologies et les styles architecturaux, les caractéristiques sociales et ethniques des habitants, les spécialisations fonctionnelles, les couleurs, les ambiances, peuvent tout contribuer à définir un quartier perçu et reconnu dans la ville.

- **Comment enrichir le paysage urbain :**

L'ensemble architectural qui comprend les espace privés et publics conféré aux bâtiments qui le constituent une puissance de retentissement inégalable. Les qualités rationnelles du bâtiment avec son contexte favorisent l'existence d'un sentiment d'appartenance au lieu et d'une identité collective. Ainsi, l'architecture durable doit être le support physique le plus approprié aux différentes formes de la solidarité entre les personnes et le plus stimulant par l'épanouissement de leurs émotions et de leurs pensées.

Chaque bâtiment de nos villes est susceptible de concourir à la structuration et à la configuration de l'espace public pour le rendre harmonieux et signifiant. L'harmonie désigne l'accord entre les différentes parties d'un tout : elle ne peut être réduite aux seules compositions fondées sur le mimétisme. C'est la qualité de la forme de l'espace public qui en jeu de la ville.

5.1 .1 Qualité paysagère :

Définition :

La qualité paysagère, c'est le respect de l'esprit des lieux, du site et des ressources naturelles existantes. Elle vise à une utilisation raisonnée de l'espace, des végétaux, des matériaux... il s'agit d'identifier et de valoriser les atouts, les ressources et d'éviter de sur-aménager ou de donner un caractère trop artificiel aux terrains.¹¹

Les qualités paysagères sont des particularités pouvant être déterminées objectivement et qui peuvent être perçues de manières différentes par les individus et la société. Les qualités paysagères servent à garantir les prestations fournies par le paysage. Elles caractérisent les paysages de manière prépondérante.

¹¹ <http://www.francoistourismeconsultants.com/public/documents/web/fiche-clef-qualité--paysager-1-pdf>.

➤ Prestation paysagère :

La prestation paysagère correspond à des fonctions du paysage qui ont une utilité directe, qu'elle soit économique, matérielle, liée à la santé ou psychique, pour les personnes qui l'observent et la perçoivent ; elles concrétisent la demande vis-à-vis du paysage.

A la différence des éco systémiques, les prestations paysagères sont définies uniquement par la satisfaction des attentes envers le paysage et sa perception.

Par leurs qualités écologiques, socioculturelles et esthétiques, les paysages permettent aux individus et à la société de satisfaire des besoins physiques et psychiques. Ces prestations de la ressources paysage ont en règle générale une nature du bien public.

➤ Lisibilité paysagère :

La lisibilité est définie par Lynch de façon très pragmatique : c'est la clarté du paysage, la facilité d'identifier les éléments de la ville et les structurer en un schéma cohérent. Cette clarté permet d'abord de s'orienter, grâce aux indications sensorielles et aux souvenirs, assurant ainsi la « sécurité émotionnelle » des habitants. Ainsi définie, elle est différente de la lisibilité recherchée par les architectes de l'école de la typo-morphologie urbaine qui insistent davantage sur le lien des formes urbaines observables avec les processus historiques ayant contribué à les façonner au cours du temps. Il est d'autre part vrai que la lisibilité d'une forme urbaine pour Lynch contribue également à fournir un sens, permettant l'élaboration de symboles et de souvenirs collectifs.

5.1.2 Fonction paysagère :

Les fonctions paysagères décrivent les processus entre les différentes composantes culturelles et naturelles d'un paysage tels qu'ils sont perçus et vécus. Elles se différencient des fonctions éco systémiques par le fait que ce n'est pas le fonctionnement –neutre- de l'écosystème qui est au premier plan, mais les expériences

Et intérêts divers de la société et des êtres humains vis-à-vis du paysage. Selon de Groot, les fonctions paysagères peuvent être classées en cinq groupes : les fonctions de régulation, de production, d'habitat, d'information et de support.

5.1.3 Indicateurs pour mesurer la qualité paysagère :

Les indicateurs permettant de mesurer la qualité du paysage urbain auquel le bâtiment contribue appartiennent essentiellement à des catégories non quantifiables. Voici trois éléments qui méritent d'être vérifiés :

- La forme de l'espace public qui dessert le bâtiment : lorsqu'un bâtiment a été conçu pour enrichir le paysage urbain, l'espace public qui le dessert doit être figurable ou représentable dans les cartes mentales par une forme donnée.
- Le nombre et la qualité de séquences de découverte d'un édifice à partir de l'espace public.

- La non-substituabilité du bâtiment ou d'une partie rénovée ou nouvelle d'un bâtiment existant : la possibilité de déplacer d'un bâtiment ou d'une partie de bâtiment sans que sa signification en soit amoindrie atteste a priori d'une plus grande faiblesse de ses relations en contextes.¹²
- La protection des valeurs patrimoniales d'un site par la programmation appropriée du projet de restauration.
 - La qualité architecturale ou l'appréciation des formes urbaines à travers des critères référence
 - Le rythme des façades (ou la répétition des éléments reconnaissables) : à dominante horizontale ou verticale, il participe au séquençage des parcours dans la ville.
 - La cohérence du bâti (le rapport entre le bâti et son environnement construit et le rapport entre le bâti et le non bâti (définition cohérente entre le plein et le vide).¹³
- La contribution du projet de maillage urbain : création des séquences visuelles, lien et continuité entre les composants du paysage (espace vert, eau, ...).

¹² Guide pratique pour la construction et la rénovation durables de petits bâtiments, « *Enrichir le paysage urbain* », 2007 [en ligne], disponible sur :

http://app.bruxellesenvironnement.be/guide_batiment_durable/docs/TER04_fr_pdf.

¹³ Projet DruPSSuc-fiche CB-C21. Qualité architecturale.

- La configuration de l'espace public générée par le bâtiment : l'implantation, la volumétrie, la forme de l'édifice doit permettre à l'espace public qui le dessert d'être figurable ou représentable dans les cartes mentales par une forme donnée.
- La capacité du projet à créer des ambiances pluri sensorielles.
- La capacité de la conception architecturale (traitement de la façade, du rez-de-chausser, des espaces intermédiaires, ...) à générer la production sociale d'un sentiment de sécurité.
- Le taux de verdunisation des parcelles et des abords immédiats du bâtiment.¹⁴

5.2 Attractivité urbaine :

Peut se définir donc comme sa capacité, à attirer diverses activités économiques et facteurs de production mobiles (entreprises, événements professionnels, capitaux, etc.)¹⁵

« L'attractivité est La capacité pour un territoire d'offrir aux acteurs des conditions qui les convainquent de localiser leurs projets sur leur territoire plutôt que sur un autre ».¹⁶

Hatem.F.

L'attractivité est une notion qui renvoie à une problématique basée sur un principe de mouvement, de dynamique, de composition et/ou de recombinaison des facteurs de développement endogènes des territoires.¹⁷

Il est opportun de rappeler que la notion d'attractivité, s'est développée parallèlement à celle de Compétitivité urbaine¹⁸. En effet cette dernière a conduit à son tour les

¹⁴ <http://guidebatimentdurable.bruxellesenvironnement-be/fr/phy04-enrichir-le-paysage-urbain-htm>.

¹⁵ <http://attractivite-des-territoires.over-blog.com/> Blog consacré aux sujets de la compétitivité et de l'attractivité des territoires.

¹⁶ HATEM.F. « *Investissement international et politiques d'attractivité* ». Ed Economica. 2004. p 125.

¹⁷ <http://attractivite-des-territoires.over-blog.com/> Blog consacré aux sujets de la compétitivité et de l'attractivité des territoires.

¹⁸ La première définition de compétitivité urbaine a été donnée par la Banque Mondiale dans un de ses rapports : « la Compétitivité urbaine a trait à la capacité de toute région urbaine de produire et de commercialiser une série de produits (biens et services) qui représentent une valeur non négligeable (mais pas nécessairement au prix le plus bas) pour des produits comparables à d'autres régions urbaines ». Puis sa définition évolue. Elle concerne non seulement des performances commerciales des économies urbaines, mais aussi le moyen de relever le niveau de vie et d'améliorer le bien-être social. Source : JEAN-JACQUES.F. « *La construction de l'attractivité : une analyse en termes de capacité* »

P.11-26 disponible sur : <http://www.cairn.info/revue-mondes-en-developpement-2010-1-page-11.htm>.

collectivités locales et Territoriales à une véritable course à l'attractivité, par des biais divers.

5.2.1 Les types d'attractivité :

Comme nous avons vu dans les définitions données par les spécialistes, l'attractivité abrite deux notions : l'attraction qui s'apparente à une force capable à la fois d'attirer et retenir sur place et l'attrait qui renvoie à l'idée de séduction. Ainsi, pour une ville ou un territoire, l'attractivité devient un concept mêlant :

- La capacité à drainer des flux et à fixer durablement des ressources en un lieu : ce que l'on nomme **attraction effective**.
- La capacité à se rendre désirable, qu'elle qu'en soit la raison : ce que l'on nomme attrait ou **attraction potentielle**.

L'attraction potentielle et l'attraction effective sont les deux déterminants de l'attractivité alors que l'objectivité et la subjectivité sont deux façons de mesurer l'attractivité.

Le pouvoir d'attraction d'une ville peut se mesurer très objectivement en calculant par exemple son solde migratoire (résultat des flux entrants et sortants de populations).

Alors que les mesures subjectives se dévoilent généralement au travers d'enquêtes d'opinions ou d'audits urbains. Si l'on veut connaître le niveau d'attraction effective d'une ville, on interrogera ses habitants sur leur satisfaction ; ou bien, on questionnera les entrants sur l'intensité de leur motivation et sur la diversité des motifs qui président à leurs choix.

« Les opinions comptent beaucoup en matière d'attractivité, notamment en ce qui concerne l'attrait qui en est l'aspect le plus psychologique et symbolique »¹⁹

**DAMON.J, professeur associé et directeur
Adjoint du cycle d'urbanisme Sciences-Po**

¹⁹ DAMON.J « *L'attractivité des villes* ». Synthèse étude menée de janvier à avril 2010. P08. Disponible sur : www.lafabriquedelacite.com.

5.2.2 Les facteurs d'attractivité :

A travers l'histoire, il a été démontré que l'attractivité d'une ville était liée à sa situation géographique, à sa desserte, à ses ressources naturelles, à son capital humain, à son environnement, ainsi que son patrimoine.... Ces facteurs se conjuguent entre eux pour définir un niveau d'attractivité d'une ville. Désormais, ces atouts classiques ne suffisent plus.

Aujourd'hui, les facteurs d'attractivité ont évolué pour répondre à de nouveaux enjeux d'ordre économique, technique et social, tels que le système technologique et économique (nouvelles technologies, l'externalisation de certaines fonctions des entreprises), le système social (critères sociodémographiques), ou le mode de gouvernance, les nouveaux moyens de communications, de déplacements, ou encore le développement durable. Ce sont des facteurs indispensables et primordiaux pour rester dans la course à l'attractivité des territoires.²⁰

Donc quelles sont les conditions indispensables d'attractivité urbaine ? Ou bien quels sont les facteurs qui favorisent l'attractivité urbaine ? Autrement dit qu'est-ce qui détermine l'attractivité d'un territoire ?

Les facteurs d'attractivité sont nombreux et vastes, cependant il existe des catégorisations qui permettent de les regrouper. Il existe six séries de facteurs qui concourent à rendre des territoires attractifs, sans pour autant pouvoir les hiérarchiser :

L'environnement économique, technique et financier : taille du marché, qualité de L'environnement industriel général, présence de services aux entreprises, environnement de recherche et développement, soutien et accompagnement des entreprises...etc.

- **Les ressources humaines :** diversité et qualité de l'offre de formation, volume de L'emploi, productivité et qualité de la main-d'œuvre...etc.
- **L'organisation et le jeu des acteurs :** climat de confiance, capacité à travailler ensemble, à s'organiser, se concerter, dialoguer, rapidité de mise en œuvre des projets...etc.

²⁰ AMANDINE.M, « associations de parcs d'activités : enjeux et perspectives pour l'attractivité du territoire ». Mémoire de Master. Juin 2011. P 27

- **La présence de réseaux d'accessibilité diversifiés et organisés.**
- **La qualité de vie :** l'environnement naturel et urbain, l'accès aux services collectifs et individuels, les services disponibles (sociaux, médicaux, culturels, sportifs, administratifs), l'équilibre du territoire, la sécurité des biens et des personnes...etc.
- **L'image des régions :** le regard porté sur leur ville, la perception de la qualité des espaces naturels et urbains, la valorisation de grands projets ou équipements d'intérêt régional, le caractère maritime et littoral des régions.

5.2.3 Stratégie de développement de l'attractivité d'un territoire :

Les stratégies de développement d'un territoire sont plus complexes à mettre en place, elles doivent prendre en compte des aspects multiples tels que l'histoire, la culture, les caractéristiques morphologiques d'un site, et tout ce qui constitue l'originalité et la spécificité d'un lieu ainsi que son pouvoir d'attraction sur les personnes et sur les activités.

Cela fait émerger des politiques urbaines package qui se dirigent selon BOUINOT Jean vers des Actions stratégiques pour positionner la ville dans un marché national ou international et pour surligner son caractère distinctif qui peut être un facteur d'attractivité dans la dynamique concurrentielle actuelle²¹. La concurrence toujours plus accrue entre territoires pousse les différents acteurs institutionnels à trouver des stratégies innovantes de démarquage urbain²².

Par conséquent ces stratégies apportent une grande importance à la notion d'identité et à la Fabrication consciente d'une image de marque²³. En effet, il est devenu primordial de créer une vision et d'entretenir une capitale image qui passe désormais par de nouveaux outils comme la culture, l'événementiel ou l'urbanisme, et de nouvelles préoccupations vis à vis de la qualité de vie, mais aussi des potentialités du territoire, pour attirer les salariés à haute qualification, la classe créative, les touristes et les nouvelles activités.

²¹ BOUINOT.J. « *La ville compétitive : les clés de la nouvelle gestion urbaine* ». Ed Economica, paris, 2002, P100.

²² GUINAND.S. « *La patrimonialisation dans les projets de régénération urbaine à Porto* », Annales de géographie, <http://www.cairn.info/revue-annales-de-geographie-2012-2-p-128.htm>.

²³ GENAILLE.N. Le concept de flagship, un projet d'image en direction de l'attractivité in : « *L'attractivité des Territoires ; regard croisés* », acte de séminaire of the PUCA (Plan Urbanisme Construction Architecture).

Exemples :

- **Le projet flagship :**

« *Faire flagship* » est une tactique d'attractivité urbaine efficace surtout lorsque le territoire ou la ville souffrent d'un manque total d'une capitale image. Le projet *flagship* lui permet de le créer de Manière forte, et de contribuer au nouveau développement de la ville.²⁴

- **Musée Guggenheim à Bilbao qui à entraîner la généralisation de cette notion.**



Figure 09 : Le musée Guggenheim de Bilbao modèle de « *st architecture* ».
Source : Google Earth.

- **Les clusters**

Le concept de clusters n'est pas un phénomène nouveau mais une version renouvelée de notions anciennes telles que les districts industriels marshalliens. Les clusters recouvrent des réalités différentes selon les villes étudiées.²⁵

Avant de décrire ce qu'ils peuvent jouer, à la fois dans les dynamiques de développement endogènes et les politiques d'attractivité, Il convient de définir plus

²⁴ GENAILLE.N. « *Le concept de flagship, un projet d'image en direction de l'attractivité* ». Mémoire de Master. Université Paris XII, Juin 2007. P 112.

²⁵ FREROT.O. « *Villes et clusters en Europe Les actions des villes dans le soutien des clusters.* » Agence D'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise décembre 2008.P14.

précisément ces *clusters*, ²⁶qui deviennent une nécessité conceptuelle dans un monde complexe, ouvert à l'international et fait d'interactions variées entre acteurs polymorphes.

- Barcelone : Les pôles de compétitivité :



Figure 10 : Barcelone : Les pôles de compétitivité pour renforcer l'attractivité urbaine.

Source : Google Earth.

²⁶ Le cluster le plus célèbre est la *Silicon Valley* californienne ; il existe cependant des clusters dans nombre de pays, qu'il s'agisse de pays développés tels que *La City de Londres* pour la spécialisation britannique dans les services financiers, de *Sophia-Antipolis* pour l'industrie française des TIC, de la région de Bâle pour la pharmacie suisse, de celle de *Stuttgart* pour L'automobile allemande ou de pays en développement ; tel est le cas de *Silicon Saxony* en Allemagne, de *Dubai Internet City*, de *Silicon Glen* en Ecosse, de *Bangalore* en Inde ou du *Multimedia Super Corridor* en Malaisie.

Conclusion :

Le rapport ville-port est une affaire de qualité de vie, d'environnement, de patrimoine, de culture. La dynamique ville port est devenue une ambition partagée de bien des territoires portuaires mais où chacun par sa géographie, son histoire mais aussi ses ambitions entre dans la modernité.

Aujourd'hui, de nombreuses villes portuaires soutiennent le thème suivi depuis des décennies par l'AVIP, qui présente diverses opportunités d'aménagement présenter par les anciens espaces portuaires et auxquelles la ville tend à découvrir afin de se permettre de renforcer ses fonctions portuaires et urbaines en recyclant ses espaces hier portuaires à travers deux solutions :

- Par La réconciliation entre ville et port par sa reconversion intégrée a fin de trouvé l'équilibre entre fonctions urbaines et portuaires.
- Par une reconversion radicale qui consiste à une dissociation physique des fonctions urbaines et portuaires par la création d'un nouveau port à l'écart de la ville ce qui permettra de résoudre le problème de saturation d'espaces urbains et portuaires.

Ces deux approches sont totalement différentes mais chacune détermine des méthodes spécifiques pour que le choix de réaménagement soit approprié aux spécificités de la ville portuaire et à la nature des relations ville/port dans le but de réussir une reconversion adéquates qui vise le long terme.

La question d'une mixité productive des fonctions portuaire et urbaines, par une reconversion des zones portuaires pour des nouveaux usages visant à Rendre la ville plus attractive, plus compacte mais aussi plus mobile est un enjeu stratégique.

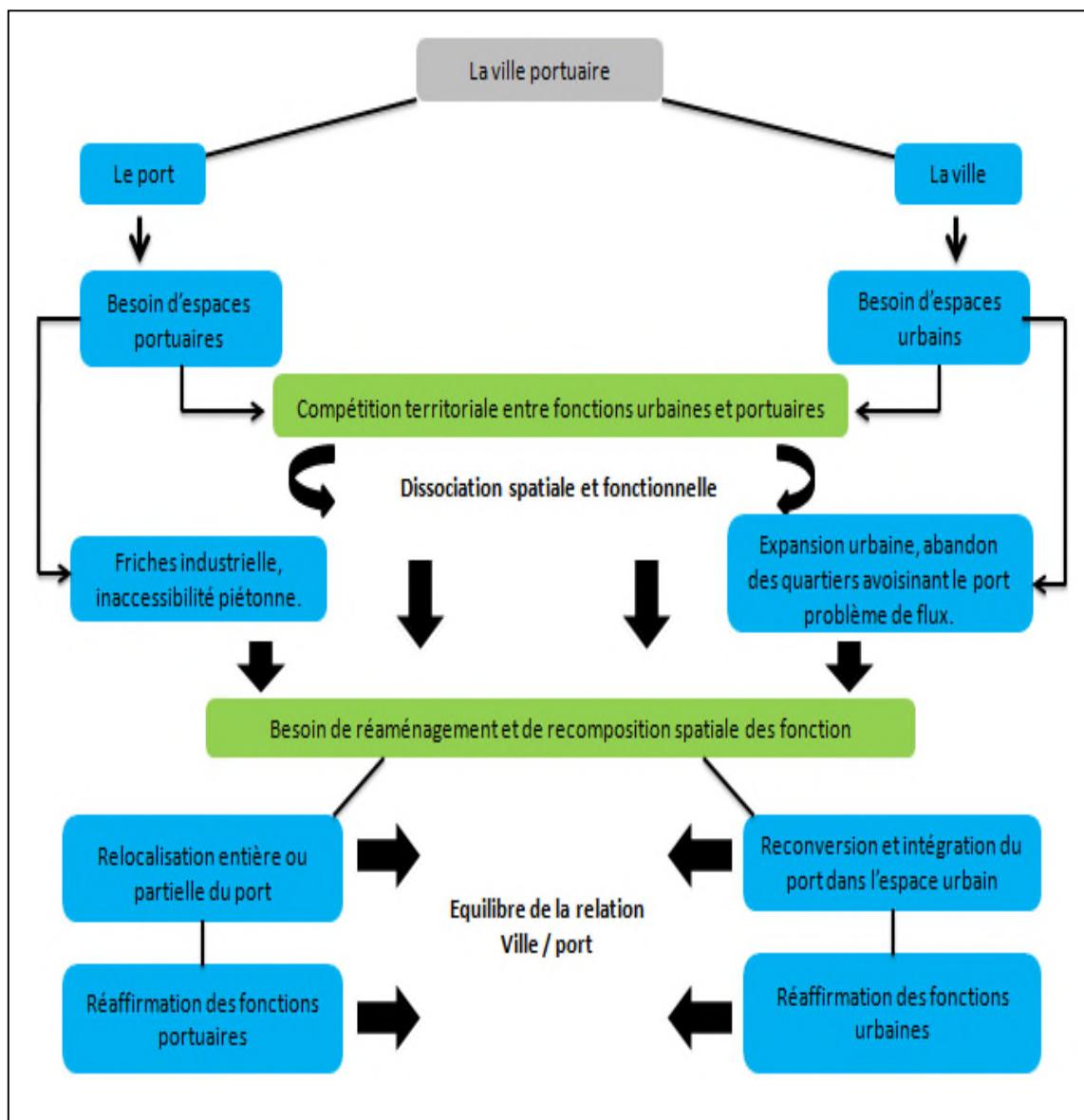


Figure 11 : Schéma d'équilibre de la relation ville/port. Source : Auteurs.

Le schéma ci dessus résume le passage d'une relation ville/port harmonieuse a une relation de dissociation spatiale et fonctionnelle avec l'abandon des quartiers avoisinant le port d'une part et l'apparition des friches industrielles d'autre part. L'équilibre ne peut être atteint qu'en réaffirmant les fonctions portuaires au sein des friches délaissées tout en y intégrant la ville et les citoyens : c'est ce qu'on appelle une reconversion portuaire.

Chapitre III : état de l'art ; analyse d'exemples à l'échelle internationale.



Introduction :

Afin de pouvoir penser à une reconversion du vieux port de Bejaia une analyse d'exemple internationale est une étape indispensable dans le but d'apporter des éclairages variés et complémentaires à la question de reconversion d'espaces urbains et portuaires dégradés pour cela on a choisi quelque exemple qui ont marqué l'histoire de la reconversion portuaire au niveau de la méditerranée, dans le but de marquer les points forts et de pouvoir en tirer les problèmes rencontrés, les solutions trouvées et les bienfaits de cette reconversion ainsi que son impact sur la ville et les habitants.

1.Barcelone :

Parmi les premières villes à avoir cherché à réconcilier leurs fonctionnements urbains en méditerranée, la ville de Barcelone, une ville où le développement de l'économie locale et la jouissance de l'eau sont au bénéfice de la population et des touristes, en 1992 dès l'officialisation de sa désignation comme ville d'accueil des jeux Olympiques. La Ciutat Vella, quartier portuaire dont le Barrio Chino est l'emblème, est ainsi classée « zone de réhabilitation intégrée ». Dès 1986, grâce à des financements publics, qui précèdent l'arrivée des fonds privés, des équipements de qualité – Centre d'art contemporain, université, galeries... sont réalisés pour transformer ce quartier en partie transformer en « quartier culturel ». la ville enterre ses voies ferrées et son autoroute littoral, ravalement les façades et aménage même une plage urbaine, rendant l'accès à la mer à la fois facile



Figure 12 : Vue sur le port de Vell de Barcelone. Source : www.aivp.org



Figure 13 : Vue sur la Rambla del Mar du port de Barcelone. Source : www.aivp.org

- **Points fort :**

La métropole catalan a pris un tournant historique grâce à la candidature aux jeux Olympiques de 1992 ce qui la poussée à faire face à la mer et a son histoire portuaire, un projet assez important, puisque il fallait à la fois détourner le faisceau de vois ferrées qui conduisaient de Barcelone a la frontière française et coupé la citée Catalan de son littoral mais aussi restructurer complètement le port vell (le vieux port) et réétudier le fonctionnement en matière de circulation de la vieille ville.¹



Figure 14 : Vue sur Word Trade center de Barcelone et des croisières en arrière-plan.
Source : www.aivp.org



Figure 15 : Vue sur la Maré Magnum du port de Barcelone. Source : www.aivp.org

Le port Vell est la transformation la plus évidente du front de mer de Barcelone, à travers une réflexion au potentiel urbain des entrepôts et hangars abandonné. La force de cette reconversion est le port Vell.

A travers la réorientation de la rue de la Rambla qui est la rue la plus célèbre de la ville ainsi par une extension de cette dernière et qui s'étend jusqu'à la fin du port et afin d'offrir au piéton vue et accès au front de mer l'autoroute du littoral séparent la Rambla du port Vell a été enterré.

¹<http://www.insight.org.uk/articleitem.aspx?title=Barcelona>.

Après avoir été relié à un tel axe majeur le port de Vell a eu un grand succès grâce au large choix d'activité proposé dans le domaine culturel, de loisir et des affaires et aussi grâce à l'implantation d'équipements comme l'aquarium, le musée d'histoire de la catalogne, le musée maritime ou encore la marina port Vell et une série d'espace public, avec une accessibilité facilitée, le public bénéficie d'un accès facile au port Vell et ils avaient de bonnes raisons pour y rester.

De plus les terrasses situées au niveau des fronts de mer avec des bancs invite les citoyens à prendre place et à se sentir plus que jamais proche de la mer.



Figure 16 : Bordure en bois sur le water front invitant les citoyens à s'asseoir. Source : www.aivp.org

• Avantages :

Après avoir gagné les jeux olympiques de 1992 et quand la ville de Barcelone a été choisie par la comité international olympique pour organiser ceux de 1992 la municipalité a décidé de faire de la capitale de la catalogne une métropole européenne de référence.

Tenu par le maire Pasqual MARAGAL le succès de Barcelone a reposé sur un accord social et un opportunisme remarquable.

90% des investissements opérés à l'occasion des jeux Olympiques ont été pour la création d'une image olympique au sein de la ville comme les infrastructures routières et de télécommunication, équipements publics ou projets privés et seulement 10% des investissements ont été destinés à la réalisation des équipements liés à l'activité sportive à l'occasion des jeux olympiques.²

²<http://urbainwaterfront.blogspot.fr/2011/01/Barcelona-new-life-at-old-port.htm>.

La majorité des métropoles espagnole ont patienté de dix à quinze ans pour pouvoir moderniser leurs équipements. Barcelone les a réalisés au bout de Cinq ans par la création et le réaménagement de plusieurs places et espaces public, La transformation surprenante du littoral, les musées, les hôtels, les avenues, les stades, les restaurant et les bars, cela s'appelle « L'effet Olympique ».

• **Points faibles :**

- Les grandes recettes du modèle Nord-Américain élaborées il y'a presque 40 ans ont été repris dans l'opération du port Vell : des activités culturelles a thème maritime, activités commercial, espaces public et promenade, c'est un espace dépouillé de ses particularités, ces options ont transformé le vieux port.
- En effectuant des choix à l'encontre des opinions des acteurs et des professionnelles la question qui se pose est si le port autonome ne fera pas face à une déchéance et a une obsolescence de ces nouveaux équipements.
- La connexion entre la Rambla et la Rambla Del Mar est loin d'être idéal, l'obstacle majeur qui est l'autoroute a été enterré mais l'écart entre les deux promenades reste assez large.
- Le point de départ de la Rambla Del Mar est invisible et reste caché derrière le bâtiment historique de l'autorité portuaire de Barcelone.



Figure 17 : espace séparent la Rambla et la Rambla Del Mar. Source : www.aivp.org

- Le point d'articulation entre la Rambla et La Rambla Del Mar reste le point le plus faible dans cette intervention urbaine, cette connexion pourrait être renforcé par :

- Une modification du rond-point qui est une place voisine au bâtiment de l'autorité portuaire.
- Un ajout de pavé ou de bornes.
- Une parcelle pour piéton qui se connecte aux deux promenades et qui s'étend sur la chaussée.

Ces changements contribueraient à renforcer la relation entre la Rambla et la Rambla Del Mar et liée port Vell à la ville.



Figure 18 : Une largeur de voie qui montre la séparation entre la ville et port Vell. Source : www.aivp.org

• Synthèse :

On retient de l'expérience catalane que c'est l'un des projets qui a mieux réussie sa reconversion portuaire et cela pour plusieurs raisons :

- En profitant de l'opportunité des jeux Olympiques.
- La ville ne s'est pas limité seulement à l'organisation de l'événement mais aussi à l'image de la ville même après l'événement à travers le programme, les fonctions et l'ampleur des projets.
- Le développement des infrastructures routières et de télécommunication, la création d'équipement a poussé les investisseurs à avoir de bonne raison à revenir à Barcelone et surtout à y investir.

L'élément regrettable de ce projet est la large voirie séparent la ville du port, Renforcé la jonction ville/port entre la Rambla et la Rambla Del Mar aurait donnée plus de force à ce projet.

2.Marseille :

De grands projets commencent à avoir le jour, beaucoup concernant le vieux port. Du musée des civilisations de l'Europe et de la méditerranée, et dont la première pierre a été posée en novembre 2009, qui constituera le vaisseau amiral des réalisations marseillaises, à la mutation programmée des espaces publics du vieux port, en passant par la valorisation de la collection du fonds régional d'art contemporain.

Ainsi la culture se présente dans la reconversion du port de Marseille comme un vecteur de changement de transformation.

Les architectes les plus célèbres à l'échelle internationale ont été appelés pour la nouvelle allure de cette façade maritime. Les constructions prévues dans le programme « Euro méditerranée » visent à répondre à plusieurs rapport urbaines et portuaires et surtout à hisser le port de cité phocéenne dans le podium des ports de la méditerranée.

La réussite du programme dépend de la réalisation de plusieurs projets visant à améliorer l'image des activités portuaires de Marseille à la place d'une façade portuaire constituée de friches et d'anciennes installations industrielles :

- Un grand équipement culturel « Euromad center » Massimiliano fuksas.
- « Tour CMA-CGM », Zaha Hadid.
- « Les quais d'Arenc », Jean Nouvel et Yves Lion.
- Le musée public « Mucem », Rudy Ricciotti.
- « Centre régional de la culture méditerranée », Stefano boeri.
- « Pôle de santé » articulé autour du projet de regroupement des hôpitaux Ambroise Paré et Paul Desbief.
- Un « Grand palais des évènements » installé en bord de la mer sur le modèle du palais.
- Projet urbain « Esplanade de la major ».

Avec ces nouveaux édifices, Marseille s'offre ainsi une nouvelle « Skyline », une silhouette urbaine modernisée où les gratte- ciels longeront désormais la Bonne Mère, symbole religieux.



Le projet « phare »

Le plus grand gratte-ciel marseillais, L'emplacement de la tour à proximité du port et de l'une des grandes autoroutes qui desservent la ville a été pour nous l'occasion unique de créer un véritable point de repère qui constitue un trait d'union entre la ville et la mer.

Figure 19 : Tour CMA-CGM Source : ville portuaire, une planification en interface, rencontres internationales de recherche en urbanisme, 7 et 8 février 2008, Grenoble.

Plusieurs équipements sont conçus dans la nouvelle gare maritime. Cet ensemble unique témoignant du rôle de Marseille comme métropole majeur des échanges culturels et économiques (activités culturelles, de formation, scientifiques) entre Europe et méditerranée. D'ores et déjà, l'aménagement de préfiguration du mole J4 au pied Fort St-Jean permet au public d'accéder à un lieu de promenade superbe et d'accueillir des manifestations temporaires et de grands événements.



les hangars seront réaménagés pour accueillir un complexe commercial et de loisirs lié à la démolition de la passerelle de l'A55.

Le projet serait destiné aux marseillais et aux croisiéristes qui transiteront par le port de Marseille.

Figure 20 : les hangars du port autonome de port de Marseille. Source : projet « terrasses du port » agence F.Kern [http://projets : architecte-urbanisme.fr/les-terrasses-du-port-projet-euromediterrance](http://projets.architecte-urbanisme.fr/les-terrasses-du-port-projet-euromediterrance)



Le centre nommé « l'immeuble flottant » a été conçu par l'architecte italien Stefano Boeri, il est perçu comme un lieu de vie populaire, de vie économique et d'expression artistique.

Figure 21 : « le centre Régional de la culture Méditerranée » Source : « le centre Régional de la culture Méditerranée » Agence S. Boeri [http //www.euromediterrance.fr/index.php](http://www.euromediterrance.fr/index.php) ?
Opération=105



Le nouveau musée s'installe dans le fort Saint-Jean réhabilité, un bâtiment mitoyen tout en transparence imaginé par Rudy Ricciotti. Le fond des plus grands musées de société française.

Figure 22 : « le Mucem », musée de civilisation de l'Europe et de la méditerranée. Source : ville portuaire, une planification en interface, rencontres internationales de recherche en urbanisme, 7 et 8 février 2008, Grenoble.



1. Le tunnel de la Joliette : « tunnel de la majeure »

La construction du tunnel de la Joliette « est un élément indispensable de la reconquête de la façade maritime, sa livraison donne le coup d'envoi de l'aménagement du boulevard de

Figure 23 : « le Mucem », musée de civilisation de l'Europe et de la méditerranée. Source : *Ports en transformation, villes en changement, les rencontres de l'AIVP*, 13-14 décembre 2012, Barcelone.

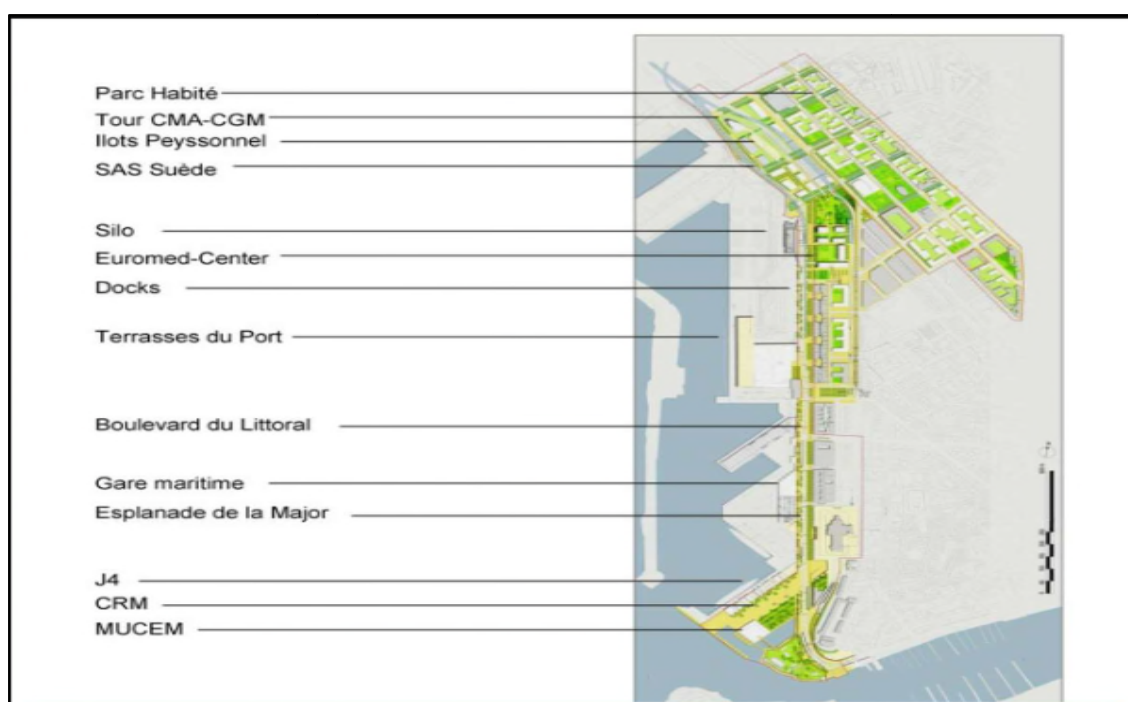
rythmée par la présence de grands équipements comme le SMO, les terrasses du port, Euromed center ou le MUCEM ». Précise Guy TEISSIER, Député des bouches-de Rhône, Président d'Euro-méditerranéen.³

Le tunnel permet de libérer la surface de la circulation de transit afin d'aménager le boulevard du littoral, Un axe destiné à desservir les équipements culturels du J4 mais Surtout à faciliter l'accès au vieux port et au centre-ville de Marseille.

³<http://laboratoireurbaismeinsurrectionnel.blogspot.fr/2011/05uro-mediterranee.htm>.

• **Avantages :**

Avec l'opération d'intérêt national Euro-méditerranéen lancée par l'état en 1995 et dont la mission principale est « la relance Marseille et son repositionnement en tant que place centrale de l'air métropolitaine », un tiers sur le territoire concerné par les activités portuaires. C'est sur cet « arrière port » que les études et l'attention à proprement parler d'une continuité d'espace dégradés ayant plus en moins perdu leur fonction. Après l'échec de la candidature à l'accueil de l'Amérique's Cup 2007, qui échoit finalement le port espagnol de valence, la désignation de Marseille comme « capitale européenne de la



culture » qui fournira à l'Euro-méditerranéen un souffle.

Se développant entre l'entrée du Vieux-Port et Arenc, la cité de la méditerranée est l'un des programmes les plus ambitieux d'Euro-méditerranéen, qui s'inscrit dans le cadre de nouvelles relations entre villes et port. Le réaménagement de la façade maritime est un enjeu urbain majeur car il permet de redynamiser le centre-ville et le port en recréant des connections entre ces deux sites.

La cité de la méditerranée prévoit la transformation du port sur près de 3 km de long (du Fort Saint Jean à Arenc). La transformation de la façade maritime de l'opération marque la réouverture de la Métropole sur la mer, le réaménagement de l'interface avec le port et le regain de son dynamisme économique.

• **Points faibles :**

- Le projet de reconversion du port de Marseille va déboucher, fin 2013, sur sa transformation qui doit accorder plus de places de piéton et renvoyer 50% du trafic automobile vers des boulevards urbains. Et ce n'est pas gagné, ainsi le boulevard du littoral, qui doit absorber la circulation du Vieux-Port avec le tunnel de la joliette, mais ce n'est pas le cas
- Coté pistes cyclables, elles sont comme « surajoutées » à un projet « qui ne les a pas intégrés initialement ».
- En finalement la construction d'immeubles verticaux, risque d'être confronté à un paysage urbain plutôt horizontal et c'est le cas de Marseille, ainsi ces tours viennent s'implanter en port privant ainsi le quartier des vues vers littoral.

De plus, malgré la modernité, les nouveaux bâtiments qui vont voir le jour sur le port de Marseille, on ne sent pas une réelle homogénéité entre eux. Ainsi il y a un grand risque de se retrouver face d'objets hétérogènes massacrant l'identité de la ville.

3. Dunkerque :

Dans la seconde partie du 20^{ème} siècle, les équipements du port historique vont vite devenir obsolètes et le port va délocaliser vers les espaces disponibles à l'ouest de la ville. Seule la construction navale (les chantiers de France, devenus la Normed) se développent face à la ville. Mais dans les années 1980, la crise des chantiers navals touche aussi Dunkerque et la Normed ferme en 1987, laissant 180 hectares de docks, moles et bassins, plus ou moins pollués à proximité de la ville-centre.

Ces friches industrielles deviennent alors une opportunité foncière pour un centre-ville jusqu' alors limité dans son extension, peu attractif, peu représentatif d'une agglomération de plus de 20 000 habitants.

*« Dunkerque est un territoire qui a subi un choc important dans les années 80 avec les chantiers navals. La ville s'est donc retrouvée avec des sites portuaires vacants en plein centre-ville »*⁴

De plus le port s'est délocalisé vers l'ouest de la ville pour pouvoir s'agrandir, le maire Michel de la Barre lance alors un concours d'urbanisme remporté par l'architecte Richard Rogers avec le projet « Neptune » : *« ils'agit de retourner la ville dans son port et d'urbaniser ces friches pour créer un lien entre le centre-ville et le quartier balnéaire »*.⁵

• Avantages :

- **La mixité sociale** : la première tranche de projet (175 logements) comporte 40/100 de logements sociaux et propose différentes typologies d'habitat, du studio au t5 collectif, logement individuel et logement collectif. Des services et des outils propres à conforter cette mixité et le mélange des générations et des populations sont également à l'étude comme une maison de quartier.
- **L'environnement** : des mesures portant sur la gestion des eaux de pluie, bâtiment utilisant des techniques HQE et favorisant les économies d'énergie ont été prises et les déplacements piétonniers ont été privilégiés.

⁴GUIONY.P, responsable des grands projets à la communauté urbaine de Dunkerque.

⁵DUPREE.A, « Après Neptune, Dunkerque vise le grand large », revue urbanisme, n330, 2003.



Figure 25 : Projection aérienne du prochain aménagement. Source : www.Coummunte-urbaine-dunkerque.fr



Figure 26 : Nouveau front de mer du port de Dunkerque. Source : www.Coummunte-urbaine-dunkerque.fr

La culture : En termes de fonction culturelle,

Le FRAC (Fonds Régional d'Art Contemporain) a choisi de s'implanter sur L'AP2, "ancien atelier de préfabrication no2" des chantiers navals de la cité portuaire de Dunkerque, qui est un véritable monument lieu de mémoire, c'est un repère géographique et symbolique qui a marqué l'histoire sociale et communautaire de la ville et de la Région où il vit naître navires de guerre, pétroliers, voiliers jusqu'à la fermeture des chantiers navals.



Figure 27 : le FRAC implanté sur l'ancien atelier de préfabrication. Source : Cabinet d'architectes Lacaton et Vassal.

• Points faibles :

La reconversion du littoral Dunkerquois s'est fait en deux phases, opération Neptune ensuite l'opération Neptune 2 ou l'opération dite Grand Large Entre réussites et désillusions Neptune, une opération partiellement noyée L'un des axes forts du projet était de faire de Neptune un centre de la ville. Cela devait se réaliser notamment autour du pôle Marine, grande zone commerciale qui devait être tirée par trois locomotives commerciales, GoSport, Virgin et La Grande Récré. L'idée est de recréer une atmosphère de quartier avec une offre de services de qualité, et c'est pourquoi les commerces jouxtent une brasserie et un cinéma multiplex. Les alvéoles vides viennent cependant montrer un projet qui ne fonctionne finalement qu'assez moyennement sur les deux zones commerciales implantées dans le cadre du périmètre Neptune seule une semble apporter satisfaction, le pôle Marine montrant des signes de fragilité qui viennent nuancer les réussites de création d'un centre de la ville.

Le projet Grand-Large, dans la continuité des programmes de renouvellement urbain. Un projet réellement novateur ?

Ainsi l'objectif annoncé pour ce projet est celui d'un quartier ouvert sur le reste de la ville, empreint de mixité sociale, avec 40% de logements sociaux, organisé autour d'un vaste espace vert et répondant aux normes de Haute Qualité Environnementale, en ce qui concerne tant le bâti que la densité relativement forte de l'habitat, pour contrer la tendance à l'étalement urbain.⁶

Ce dernier engagement se situe dans la cohérence de la signature de la Charte d'Aalborg par la Communauté urbaine de Dunkerque. Le discours environnemental est en effet omniprésent autour du projet on parle volontiers d'« éco quartier et les descriptifs du projet mettent l'accent sur son aspect durable ».

• ⁶AIVP, « *Dunkerque grand large : nouvelle approche pour un nouveau quartier durable* », fiche projet, février, 2003.

• Synthèse :

ce qu'on peut retenir de la reconversion du port de Dunkerque à travers ses deux projets Neptune et le Grand Large c'est qu'une opération de requalification du port n'atteint pas ses objectifs en édifiant de grandes architectures censées ramener des touristes mais c'est en concevant un vrai projet de développement urbain qui offre des espaces publics à tous les citoyens et aussi en créant une certaine mixité urbaine, afin de sortir du caractère monofonctionnel et industriel de la ville, et c'est ce que les architectes R.Rogers et N.Michelin ont essayé de faire l'un après l'autre

Conclusion :

D'après cette expérience on retient que les festivals internationaux, les expositions universelles, les jeux olympiques et les grandes compétitions sportives sont devenues des moyens qui permettent aux métropoles au sommet de la hiérarchie des villes créatives, motivantes, attractives...Etc. Car ces événements sont fort coûteux et porteurs d'image contribuent à donner à la ville qui les accueille une nouvelle visibilité importante pour les investisseurs et accessible au public via les moyens de télécommunication.

Ce qu'on apprend aussi est que les projets réalisés ne doivent pas être conçus pour se montrer comme le projet le plus beau ou le plus original mais au contraire l'intérêt du projet doit être la création d'un lien entre le port et la ville par des opérations fines car il est devenu pratique normale pour les villes port de faire appel à des architectes mondialement reconnues pour la construction de nouveaux symboles de modernité, comme le « musée Guggenheim » de Bilbao de Frank O.Gehry ou comme à Marseille avec une tour de 110 m de haut conçue par Zaha Hadid à l'interface ville/port.

Enfin, La reconversion représente un vrai défi pour les villes-ports, promotion de la ville portuaire, valorisation économique, Nouvelle qualité de vie, souffle de renouveau, tels sont les principes actuels des villes port.

Chapitre IV:

Cas d'étude ; vieux port de Bejaia.



1.Présentation générale :

Au sien de la mer méditerranéenne, la ville de Bejaïa possède une richesse au terme de sites naturels et vestiges historiques offrant une place forte et essentielle pour son port. Paradoxalement, l'histoire a connu un port sans ville ; Un site naturel de fond d'embouchure qui s'est étendu en lien avec les activités industrielles, l'espace portuaire est donc abandonné. La notion ville- port devient incompréhensible.

Au cours de ces dernières décennies, la reconversion des espaces portuaire délaissés est devenue un des thèmes majeurs de l'urbanisme contemporain. Malgré quelques interventions optées au niveau de la zone portuaire à Bejaia, restent maigres et inefficaces, qui n'ont pas atteint les objectifs souhaités.

Il est impossible d'aborder se fait à cette ville sans prise en compte son historique, son économie et sa société. Pour cela, il s'agit donc d'une reconversion plus stratégique que spatiale, à partir des méthodes d'actions diverses.

1.1.Présentation de la zone portuaire :

La zone portuaire est située dans la baie de la ville, entre deux noyaux (historique et économique), est délimité par :

- Nord par l'ancienne ville (noyau historique) et les aiguades.
- Est par la mer méditerranéenne.
- Sud par la zone industrielle (SONATRACH, noyau économique).
- Ouest par la zone extra portuaire.

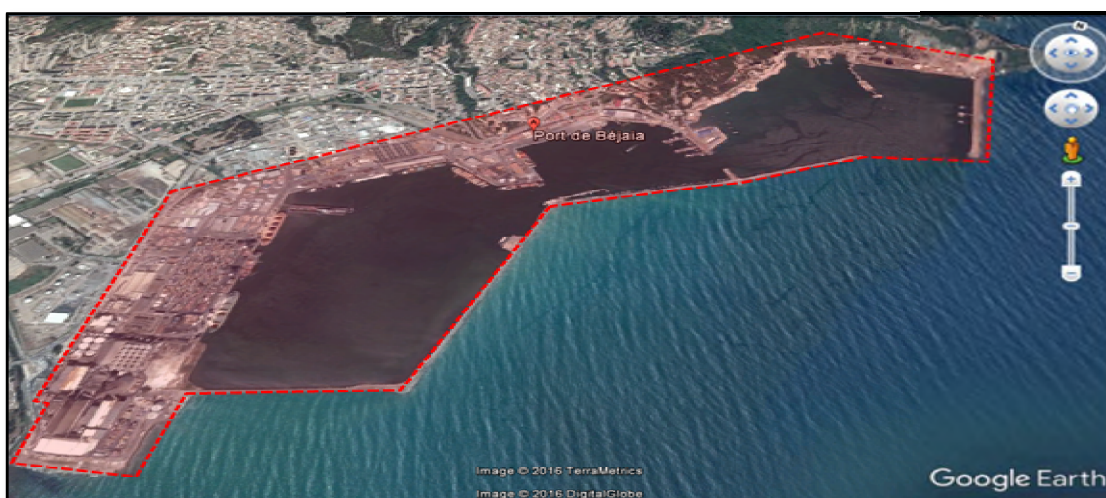


Figure 28 : Situation de la zone portuaire. Source : Google Earth.Traité par auteurs.

1.2. Le port :

Le port de Bejaïa, situé dans la ville de Bejaïa. Le port est consacré au commerce international et aux hydrocarbures. Il est classé deuxième port d'Algérie en termes d'activité commerciale.¹

Le port de Bejaïa est formé de trois bassins :

- Bassin de l'avant-port, destiné à traiter les navires pétroliers, ce bassin d'une superficie de 75 hectares est doté de trois postes à quai d'une longueur totale de 770 m (250, 260 et 260 m) et d'un tirant d'eau allant de 11,5 m à 12,90 m ;
- Bassin du vieux port, dont la superficie est de 26 hectares et ses profondeurs de quai varient entre 6,10 et 7,40 m. Sa passe est large de 120 m et draguée à 10 m ;
- Bassin de l'arrière port, accessible par une passe large de 120 m, dragué à 10 m ; sa superficie est de 60 hectares et les tirants d'eau varient entre 7,50 m et 9,30 m.



Figure 29 : Vue aérienne sur la Composition de la zone portuaire.

Source : Google Earth. Traité par auteurs.

¹<http://www.lexpressiondz.com/actualite/173580-le-secret-d-une-reussite.html>

2. Le vieux port :

La position géographique du vieux port localisé au sein de la ville de Bejaia constitue un des atouts Majeurs de son développement économique et la longueur de ses côtes en fait de Bejaia, une ville maritime par Excellence, ouvert sur la mer avec un linéaire côtier de 1.04 Km, riches en paysages urbain composé d'édifices qui datent de l'époque colonial e de paysages naturels qui donne sur la mer et la montagne.

Le vieux port dispose d'un bassin naturel en eau profonde avec d'importantes possibilités d'aménagement et d'extensions des terrains adjacents. Sa position stratégique a joué un rôle primordial dans la succession des colonisateurs et occupants depuis l'ère préhistorique, située au fond d'une vaste baie, et protégé par le massif de Gouraya qui s'étend sur 3 Km.

Le bassin du vieux port est délimité par :

- Au nord par la rampe du port.
- A l'est par le fort « Abdel Kader ».
- A l'ouest par le carrefour du port et la Casbah- La mer au sud.
- Au sud par la mer.



2.1. Vue générale du vieux port :



Figure 31 : Lecture des activités située au niveau du vieux port Source : Google Earth.
Traité par auteurs.



Malgré la diversité d'activité située au niveau du vieux port (activité Portuaire, Habitation, commerce, activité culturelle) cette zone reste une zone a vocation portuaire vu la prédominance des activités de dépôt et de stockage occupants de grandes surfaces concentrées dans la partie intérieur de port.

Le port est doté de construction nécessaire à son fonctionnement On trouve des édifices de stockage, administratifs, portuaire, industriel et de transport relié entre eux par une structure hiérarchisé (Boulevard, route, rue impasse), l'intersection des différents éléments de cette structure a engendré des moments forts pour la ville matérialisée par une porte, des nœuds, des forts...etc.

En ce qui concerne le Gabarit le vieux port est doté d'un gabarit homogène et bas dont la majorité d'entrepôts sont d'une hauteur de R+1 avec Quelques habitation et lieux de commerce qui sont construits au niveau du rez-de-chaussée sauf pour les nouvelles constructions (Gare maritime et le parking a étage) qui sont doté d'un gabarit plus élevé.



2.2. Relation ville de Bejaia/vieux port :

Le vieux port de Bejaia représente la liaison entre la mer et la ville, cette relation organique est perdue depuis longtemps, et s'inscrit dans les problématiques urbaines d'aujourd'hui ; une rupture ville /mer causé par son activité industrialo-commerciale a fait de cette zone une zone obsolète qui reste mal placé au sein d'une ville maritime qui souffre d'un manque d'espaces de loisirs et de divertissement.

Le but à chercher est de reconstituer un port qui n'existe depuis des décennies, une reconversion est nécessaire dans les domaines de la plaisance, des loisirs et d'attractivité afin de donner une nouvelle image et un nouveau souffle à la ville, qui doit s'inscrire dans une décision d'intérêt économique, urbain et social.

• Une ville en balcons sur le port

La particularité de la relation ville-port à Bejaia est que la ville est située en balcons sur le port, avec plusieurs paliers de rampes, routes d'évacuation et infrastructures. Cette organisation spatiale donne à cette espace une aire unique et avantageant ou le visiteur peut profiter des vues emblématiques qui donne sur le port et la mer depuis la ville « Place Guidon » ainsi que la façade maritime qui reste bien visible depuis le port grâce à sa

S
Figure 33 : Composition du vieux port. Source : Google Earth. Traité par auteurs. rt un
 Espace minime, détacher de son entourage ce qui rend sa mise en relation avec la ville plus
 difficile.

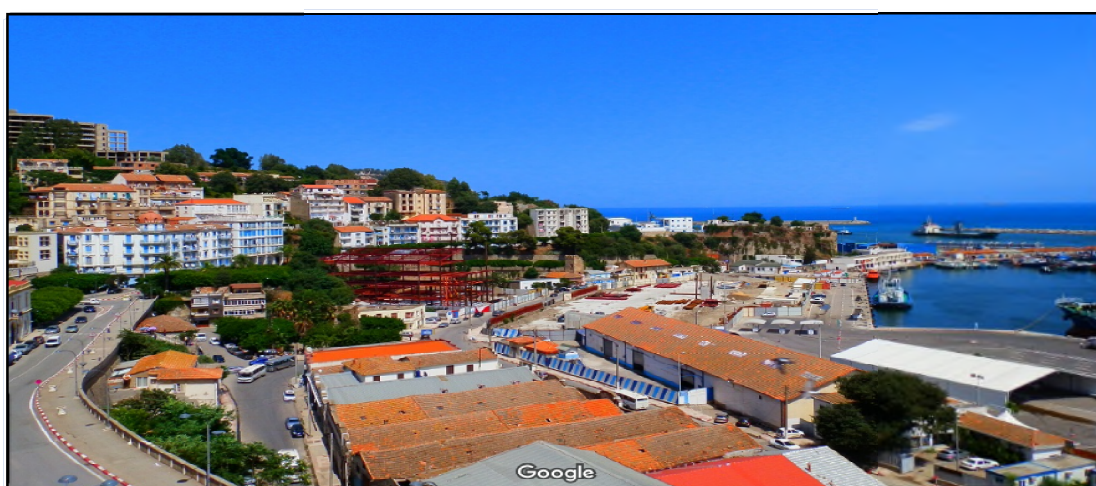


Figure 34 : vue sur le port depuis la place guidon. Source : Google Earth.

2.3. Le rôle du vieux port dans la ville de Bejaia :

Le rôle du vieux port actuellement est limitée au développement présent et futur de la ville au niveau stratégique (positionnement) et économique (ouverture sur l'extérieure) plusieurs autres facteurs assez important pour le développement de la ville en relation avec le port sont oublié comme le facteur social ou on remarque le détachement de la population de sa façade côtière, touristique et écologique ou la pollution de la mer provenant du port pétrolier et la pollution aérienne à cause de l'activité industrielle située à proximité du vieux port sont négligé. Le vieux port est loin d'être fréquenté comme lieu de promenade. Ce n'est alors qu'un déversoir sur la mer sans lien vraiment fonctionnel avec la ville.

2.4. La façade urbaine :

La vocation urbaine de la ville de Bejaia est réaffirmée par sa façade urbaine qui représente un ensemble cohérent composé d'une série d'édifices (habitations, équipements etc..) daté de l'époque colonial avec une façade rythmée à dominance horizontal, ainsi que sa disposition qui engendre un espace public figurable « Place Guidon », mais ce dernier vu une dégradation croissante au niveau de son état, sa cohérence et de son rôle dans son contexte.

2.5. La façade maritime :

La façade maritime du vieux port de Bejaia est composée d'un regroupement d'infrastructures portuaires (Entrepôts de stockage et équipements portuaire) alignées le long du littoral occupant un linéaire côtier de 1.04 Km. Malgré l'utilité de ses constructions sur les champs commerciaux et administratifs leurs état reste dégradé et représente un obstacle qui cache la beauté des édifices coloniaux qui constituent la façade urbaine de la ville de



Bejaia.

Figure 35 : Composition de la façade urbaine et maritime du vieux port de Bejaia.

Source : auteurs.

2.6. Qualité paysagère :

Si la qualité urbanistique est reconnue par le formidable mariage entre le construit et son environnement. La qualité architecturale dans le vieux port demeure faible hormis les sites historiques, la satisfaction de l'individu et de la société fournis par les prestations paysagères est perdue et la reconnaissance de l'effet identitaire au niveau social a été négligé pendant longtemps.

Une modification profonde des mentalités doit manifester ce temps par une volonté de prise en charge réelle du bâti et de son environnement, ainsi qu'une valorisation de l'identité du port comme une offre touristique au site.

2.7. Attractivité urbaine :

Hors de sa situation géographique, ses ressources naturelles, son environnement et son patrimoine, le problème d'attractivité au sein du vieux port constitue le manque de l'offre en matière de réceptivité (infrastructure d'accueil, de loisirs, d'accessibilité de transport) et d'habitabilité (qualité d'espace urbain), et même ceux existant sont de qualité médiocre et ne correspondent pas aux aspirations de la population visées.

L'objectif est de renforcer son attractivité par une stratégie réelle qui vise à augmenter sa capacité d'attirer de nouvelles fonctions, de nouveaux visiteurs ainsi que de grands événements culturels et économique.

La conservation d'éléments à valeur patrimonial sert à donner une identité au site d'accueil. Ainsi il convient de s'appuyer sur un héritage historique qui constitue une image de marque et un gage de qualité pour l'accueil des nouvelles activités.



Figure 37 : Porte sarrasine.
Source : auteur.

3. Impact des nouvelles constructions sur le site du vieux port :

Quelques nouveaux projets sont en cours de construction aux niveaux de la partie nord-est du vieux port comme un parking à étage implanté sur un terrain vierge depuis quelque année et une nouvelle gare maritime a la place de l'ancienne gare qui a été démolie.



Figure 38 : Nouvelle Gare Maritime en cours de construction. Source : auteurs.



Figure 39 : Nouveaux parking à étages en cours de construction. Source : auteurs.

Ses deux projets ont entraîné des effets négatifs sur le site du vieux port comme :

- Une implantation du parking à étage dans un site historique.



Figure 40 : Implantation dans un site historique (enceinte hammadite). Source : auteurs.

- Un gabarit beaucoup plus élevé des nouvelles constructions par rapport au reste des constructions avoisinantes.



Figure 41 : Nouvelles construction au sein du vieux port. Source : auteurs.



Figure 42 : construction avoisinante des nouvelles constructions. Source : auteurs.

- Le niveau du gabarit de la gare maritime et du parking représente un obstacle qui empêche les visiteurs de profiter des vue panoramique sur la mer et qui cache la façade urbaine constituée de construction qui date de l'époque coloniale depuis la partie nord-est du site.



Figure 43 : Les nouvelles constructions représentent un obstacle visuel sur la mer.
Source : auteurs.



Figure 44/45 : Façade urbaine caché par les nouvelles constructions. Source : auteurs.

4. Concepts et stratégies de reconversion :

4.1. Délocaliser l'activité industrialo-commercial :

La logique de délocaliser le port industrialo-commercial est de rendre à sa place un bassin de vie plutôt qu'un port réservé aux activités économiques.

- Une réaffirmation de la vocation du site par des propositions portant par l'installation des équipements culturels et récréatifs sur le site.
- Conservation des percés visuelle qui donne vers la mer depuis le quartier portuaire.
- Offrir une dynamique par des équipements loisirs et touristiques contribuent d'une façon significative à orienter la ville vers d'autres logique de développement.
- Une extension du terminal portuaire et sa mise en relation avec la brise de mer.
- La vue sur la façade urbaine sera présentée comme un tableau de peinture. En lui donnant une nouvelle couleur.

4.2.Unir le port et la ville :

Du fait que, dans un territoire exceptionnel mais d'une taille limitée, l'enjeu ne sera pas quantitatif mais qualitatif C'est ainsi que cinq démarches seront mises en œuvre pour construire ce nouveau lieu de vie :

- Ouvrir complètement le port sur la ville.
- Trouver le meilleur équilibre de surface et d'organisation entre les espaces publics et les espaces privés.
- Disposer les espaces bâtis en fonction de leur impact dans le paysage de la Ville et du Port.
- Equilibrer les fonctions urbaines pour en faire un « lieu de destination » vivant et animé.

4.3.Rendre la mer à la ville :

Cela consiste à rapprocher la mer de la ville et ses habitants par :

- Approfondissement, élargissement et rapprochement du bassin portuaire vers la ville.
- Ramener l'eau de mer a la place du vieux port à travers la création d'aménagement hydro phonique au sein du port.

- Réutilisation des bassins anciens pour les activités liées à la navigation de plaisance.
- Introduction du transport maritime qui participera d'une manière ou d'une autre à réduire le flux de déplacement.
-

4.4.Ouvrir la façade maritime aux citoyens :

Inciter les visiteurs à se rendre au vieux port et leurs donner de bonnes raisons d'y rester.

- Aménagement de nouveaux espaces publics comme des promenades, des placettes permettant l'usage collectif.
- Offrir aux visiteurs un espace polyvalent idéal pour les promenades au bord de l'eau et l'accueil de diverses manifestations de grande affluence.
- Création d'offres culturelles afin d'inciter les gens à découvrir le lieu.

4.5.Renforcer l'identité de la ville :

- Valorisation de l'identité du port par la réhabilitation du patrimoine adjacent afin de sauvegarder l'esprit de lieu dans ce cas le renouveau s'appuie sur la revalorisation du passé.
- Projection d'équipements à vocation culturelle qui serviront à faire découvrir aux visiteurs l'histoire de la ville.
- Restaurer et reconvertir tous les bâtiments emblématiques du port actuel afin de conserver l'esprit du site.

Conclusion :

Le vieux port de Bejaia l'un des plus beaux ports d'Algérie, un atout d'exception pour la ville. Aujourd'hui effréné par la concentration des activités destinées aux industries, la ville tourne le dos à son port et ne dispose plus de lieux d'urbanité au bord de l'eau : espaces commerciaux et de loisirs, promenades et lieux bien aménagés.

Le travail se décline suivant un double équilibre : l'axe éco-urbain vise à créer de nouvelles centralités pour réconcilier la ville et la mer, l'axe éco-développement organise les transformations économiques et sociales.

Le vieux port de Bejaia, porteur d'ambitions clefs de la ville : équilibre entre cohésion et attractivité, tradition et modernité...il en constitue l'armature principale, la façade maritime est la vitrine comme objectif de redonner à la ville de Bejaia le rayonnement qu'elle mérite.

Conclusion générale :

Aujourd'hui avec la volonté de procurer une nouvelle image au port, ou ce dernier est plus accessible, mieux intégré et dont la présence devient un atout pour le développement des villes portuaires. Il s'agit donc de sortir de la vision traditionnelle de la ville portuaire où le port n'est qu'un nœud de circulation entre interface terrestre et maritime afin d'adopter une vision où l'espace portuaire devient un point clé de l'organisation de l'espace de la ville et de l'aménagement du territoire. Sa reconversion devient urgente face aux effets de la mondialisation et de la compétitive des territoires.

Le processus de reconversion du vieux port est une occasion, pour la ville portuaire de Bejaia en mal image, de se doter d'un pôle de loisirs multifonctions (waterfront), ainsi que d'une offre touristique de qualité (port de plaisance, hôtels...). Mais, sans réflexion approfondie, le risque est grand de faire de ces nouveaux quartiers des lieux banalisés.

Les friches portuaires constituent, dans la ville, une occasion unique de renaissance urbaine, de création des nouvelles centralités. Les possibilités d'aménagement y sont nombreuses, du grand monument dédié à la culture au waterfront commercial, en passant

par une marina ou une salle de spectacle... Toutefois, la réussite de l'urbanisation de ces zones passe par le respect d'un certain nombre de principes d'aménagement.

Dans ce cas la reconversion portuaire intégrée (réconciliation entre ville et port trouvé l'équilibre entre fonctions urbaines et portuaires) est une opportunité pour le développement des capacités d'accueil de la plaisance. Toutefois, le développement de la plaisance doit s'inscrire dans une décision d'intérêt économique, urbain et social qui ne se résume pas à la seule capacité d'accueil créée.

La recherche de renforcer la qualité paysagère et l'attractivité urbaine du port exige une opération profonde qui rend l'espace exceptionnel, on peut avoir recours à la reconversion du port qui s'étend comme le fait de donner une nouvelle qualité, ajustés aux besoins d'un espace recommandé et convoité dans lequel l'homme cherche le confort physique et psychique.

Pour plus d'efficacité, toute intervention d'amélioration et de valorisation urbaine doit prendre en considération l'ensemble des problèmes des ports et ses atouts, mais aussi les références culturelles, les désirs souhaités des habitants parce que ce sont des éléments essentiels pour améliorer la qualité de vie urbaine.

Cependant, la création des espaces publics, d'esplanades, de promenade bien conçue avec des mobiliers de haute qualité doit être une jonction qui répond aux besoins sociaux des usagers, et au rôle qu'elle doit jouer. Aussi la mise en scène de l'espace public par les divers artifices constructifs de son identité.

« Finalement, la qualité est aussi liée à l'ambiance, à savoir aux configurations visuelles, sonores, tactiles, olfactives ou kinesthésiques qui rendent l'expérience sensorielle plus en moins agréable, et signent en partie l'identité du lieux »²

²Dossier n°22, vue sur la ville. Iris-écologie,2009,5.

Bibliographie :

Liste des ouvrages :

- **BOUINOT.J.** « *la ville compétitive : les clés de la nouvelle gestion urbaine* ». Ed Economica, Paris, 2002, p100.
- **BOUBACHA.E**, AIVP VILLE ET PORT, « *Mutation et recomposition* » Les Ed Villes & Territoires, octobre 1997.
- **CHALLINE.C.** « *Ces ports qui créèrent des villes* », Ed L'harmattan, Paris, 2003.
- **DE ROO.P.** « *Marseille : de l'aire portuaire à l'aire métropolitaine* », paris l'Harmattan, collection Maritimes, 1994.
- **HATEM.F.** « *Le rôle des clusters dans les politiques d'attractivité* », in « *l'attractivité des territoires ; regards croisés, actes de séminaire of the PUCA* » (Plan Urbanisme Construction Architecture), 2009.p19-23.
- **HATEM.F.** « *investissement international et politiques d'attractivité* ». Ed Economica. 2004. P324.
- **LE DANTEC. J-P, CASIS.** « *Habiter le Grand Pris, Embellir, remodeler, développer les potentiels urbains des territoires* », Paris, 2013, [en ligne]. Disponible.sur :<http://www.ateliergrandparis.fr/aigp/conseil/acdc/CastroHabiter2013.pdf>.
- **LYNCH.K**(1960). « *l'image de la cité* ». Ed. Dunod, paris, 1971.
- **SAIDOUNI.M**(2000), « *éléments d'introduction à l'urbanisme* », Ed casbah, 2000.
- **ZUCHELLI.A** (1984), « *introduction à l'urbanisme opérationnel et à la composition urbaine* ». Ed. OPU, Alger, 1984.

Liste des articles et des revues :

- **COURTOIS.C.** « *soulac sur la mer* » le monde 08.11.2011.
- **DUMSNIL.F et OUELLET.C.** « *La réhabilitation des friches industrielle, un pas vers la ville viable* »,., Octobre 2002, <http://Vertigo.revues.org>
- **FRIBOULET.J-J.** « *la construction de l'attractivité : une analyse en termes de capacité* », Monde en développement, 2010/1 n°149. P11-26. Disponible sur : <http://www.cairn.info/revue-mondes-en-developpement-2010-1-page-11.htm> .
- **GUINAND.S.** « *La patrimonialisation dans les projets de régénération urbaine à Porto* », Annales de géographie, 2012/2 n°684, p128-150.
Article disponible sur : [Http://www.cairn.info/revue-annales-de-géographie-2012-2-page-128.htm](http://www.cairn.info/revue-annales-de-géographie-2012-2-page-128.htm) .
- Les villes côtière d'Afrique du nord Confrontent les démontes naturel et le Changement climatique, sommaire de l'étude régionale juin2011, centre de Marseille pour intégration en méditerrané [en ligne].disponible sur : <http://www.urbanknowledge.org/docs/coastal-sites.pdf>

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Vertigo-o-la revue en sciences de l'environnement, hors-série
- « *Planète contexte* », Dossier Mer et océans classé sous : Océanographie, Mer, Océans, publié le 22/08/2002.
- Blog de Djibaba.ingénieur « *glissement de terrain* » publié le 7 septembre 2010. Disponible sur : <http://dibaba.ingenieur.over-blog.com/article-glissement-de-terrain-56649603.htm>.
- Article 45 de loi 90-29 relative à l'aménagement et à l'urbanisme.
- Guide pratique pour la construction et la rénovation durables de petits bâtiments, « *Enrichir le paysage urbain* », 2007 [en ligne], disponible sur : http://app.bruxellesenvironnement.be/guide_batiment_durable/docs/TER04_fr_pdf.
- Livre d'histoire et la géographie lycée, France, Ed Hatier.
- Projet DruPSSuc-fiche CB-C21. Qualité architecturale.
- **HOYLE, B.S.** 1988, development des dynamiques at the port-city interface in revitalizing the waterfront, Belhaven press, London.
- **Dunkerque :**
- **DUPREE, A.** « *Après Neptune, Dunkerque vise le grand large* », revue urbanisme, n330, 2003.
- AIVP, « *Dunkerque grand large : nouvelle approche pour un nouveau quartier durable* », fiche projet, février, 2003.

Etudes et travaux :

- **FREROT, O.** « *Villes et clusters en Europe Les actions des villes dans le soutien des clusters.* » Agence D'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise décembre 2008. P14
- Ministère de l'environnement de l'énergie et de la mer « *risques littoraux* » publié le mercredi 7 décembre 2016.
- Innovation ville-port pour des projets, intégrés ville-port, fédération nationale des agences maritimes, 2011. [en ligne] disponible sur : <http://www.fnau.org/file/news/colaborationville-port.pdf>

Mémoires et thèses :

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- **AMANDINE.M**, « *associations de parcs d'activités : enjeux et perspectives pour l'attractivité du territoire* ». Mémoire de Master. Juin 2011. P 27 .
- **DAMON.J**, « *L'attractivité des villes* ». Synthèse étude menée de janvier à avril 2010. P08. Disponible sur : www.lafabriquedelacite.com.
- **GENAILLE.N**. « *Le concept de flagship, un projet d'image en direction de l'attractivité* ». Mémoire de Master. Université Paris XII, Juin 2007. P 112.
- **LENOIR-ANSELME.C**, « *misés en scènes des villes : métropolisation et construction de l'image de la ville, Analyse des théâtralités de l'espace public élargi à Toulouse.* ». Thèse de doctorat. L'université Toulouse II, 13 novembre 2008. P 18.
- **TAIB.L.BENSALEM.K**,« *Requalification de la vieille ville de Bejaia* », Mémoire Présenté pour l'obtention du diplôme d'ingénieur d'Etat en Gestion et Techniques Urbaines. Conformément à l'arrêté ministériel n° 152 du 26 mai 2002.

Sites internet :

- **Barcelone :**
 - [Http://urbainwaterfront.blogspot.fr/2011/01/Barcelona-new-life-at-old-port.html](http://urbainwaterfront.blogspot.fr/2011/01/Barcelona-new-life-at-old-port.html).
 - [Http://www.insight.org.uk/articleitem.aspx?title=Barcelona](http://www.insight.org.uk/articleitem.aspx?title=Barcelona).
- **Marseille :**
 - [Http://laboratoireurbaismeinsurrectionnel.blogspot.fr/2011/05uro-mediterranee.htm](http://laboratoireurbaismeinsurrectionnel.blogspot.fr/2011/05uro-mediterranee.htm).
 - [Http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?-455845](http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?-455845).
 - [www.aivp.org/uploads.03/2012 FNAU](http://www.aivp.org/uploads.03/2012/FNAU).
 - www.lemonde.fr_facade_maritime_gx394.
 - www.Lavaud.letilleul@club-internet.fr
 - [Http://fr.wikiversity.org/wiki/Approche_g/c3/A9ostrat/c3](http://fr.wikiversity.org/wiki/Approche_g/c3/A9ostrat/c3).
 - [Http://Vertigo.revues.org](http://Vertigo.revues.org).
 - [Http://dibaba.ingenieur.over-blog.com/article-glissement-de-terrain-56649603.htm](http://dibaba.ingenieur.over-blog.com/article-glissement-de-terrain-56649603.htm)
- [Http// :www.pojetsdepaysage.fr/fr/le_paysage_urbain_durable_une_nouvelle_utilite_pour_l_aménagement des villes](http://www.pojetsdepaysage.fr/fr/le_paysage_urbain_durable_une_nouvelle_utilite_pour_l_aménagement_des_villes).
- [Http://www.francoistourismeconsultants.com/public/documents/web/fiche-clef-qualité--paysager-1-pdf](http://www.francoistourismeconsultants.com/public/documents/web/fiche-clef-qualité--paysager-1-pdf).
- [Http/app.bruxellesenvironnement.be/guide_batiment_durable/docs/TER04_fr_pdf](http://app.bruxellesenvironnement.be/guide_batiment_durable/docs/TER04_fr_pdf).

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- [Http://guidebatimentdurable.bruxellesenvironnement-be/fr/phy04-enrichir-le-paysage-urbain-htm](http://guidebatimentdurable.bruxellesenvironnement-be/fr/phy04-enrichir-le-paysage-urbain-htm).
- [Http://attractivite-des-territoires.over-blog.com/](http://attractivite-des-territoires.over-blog.com/) Blog consacré aux sujets de la compétitivité et de l'attractivité des territoires.
- [Http://attractivite-des-territoires.over-blog.com/](http://attractivite-des-territoires.over-blog.com/) Blog consacré aux sujets de la compétitivité et de l'attractivité des territoires.
- [Http://www.cairn.info/revue-mondes-en-developpement-2010-1-page-11.htm](http://www.cairn.info/revue-mondes-en-developpement-2010-1-page-11.htm).
- www.lafabriquedelacite.com.
- [Http://www.cairn.info/revue-Annales-de-Geographie-2012-2-p-128.htm](http://www.cairn.info/revue-Annales-de-Geographie-2012-2-p-128.htm).
- [Http://www.francoistourismeconsultants.com/public/documents/web/fiche-clef-qualité--paysager-1-pdf](http://www.francoistourismeconsultants.com/public/documents/web/fiche-clef-qualite--paysager-1-pdf).

Résumé :

Le vieux port de Bejaia riche par ces potentialités naturelles et historiques qui lui permet d'être une destination touristique nationale qui pourra attirer chaque année un nombre très important de touristes.

Aujourd'hui le vieux port souhaite mettre en valeur et exploiter ses potentialités (espace exceptionnelle par son paysage de qualité et son vestiges historiques), ce renouveau sera possible à travers une reconversion urbaine. Dans cette volonté que notre mémoire se déroule.

Malgré ces richesses, capacités et potentialités le vieux port reste un espace sensible et consacré à l'activité commerciale ; pour cela nous avons réfléchi sur : quelle est la stratégie à suivre pour reconverter le vieux port et comment exploiter ces richesses pour améliorer l'attractivité urbaine et renforcer le paysage urbain !

Le projet de reconversion urbaine de la zone portuaire de Bejaia (vieux port de Bejaia) a pour principale objectif : harmoniser la relation ville/port et faire revivre le vieux port et créer un lieu de rencontre, d'échange et de communication pour les usagers en matière de détente, de loisir et de qualité de vie.

Notre mémoire se présente en trois (03) grandes parties : partie théorique, analytique et partie pratique, la première partie constitue les définitions des concepts et les notions de base de notre travail, ces concepts interviennent à tout moment dans le travail dans notre recherche soit dans le recueil des données ou analyse des données, la deuxième partie se traduit par une analyse d'exemples importante pour renforcer les résultats obtenus des premiers chapitres, la troisième partie c'est le cas d'étude de notre mémoire de recherche sur le vieux port de Bejaia, il présente l'analyse de site afin de mieux comprendre la politique urbaine actuelle et travailler sur l'ouverture de la ville sur son port, renforcer son identité par un ensemble de concepts et de stratégies de reconversion.

Mots clés : vieux port, Bejaia, reconversion urbaine, attractivité urbaine, paysage urbain, stratégies, identité.

ملخص:

الميناء القديم لجاية غني بالمؤهلات الطبيعية والتاريخية التي تتيح لها أن تكون وجهة سياحية ووطنية منشأها جذب كل عام عدد كبير من السياح.

اليوم الميناء القديم يبدتطوير واستغلال إمكاناته (مساحة استثنائية لجودة المناظر الطبيعية والآثار التاريخية)، وهذا الإحياء يكون ممكناً من خلال التجديد العمراني. في هذا الورقة يتم محور عملنا.

وعلنا رغمن هذا الورقة والمهارات والإمكانات التي يقابلها الميناء القديم حساساً ومخصصاً للنشاط التجاري؛ لذلك علينا أن نفكر فيما هي الاستراتيجية لتحويل الميناء القديم وكيف يمكن استغلال هذا التراث وتحسين جاذبية المناطق الحضرية وتعزيز المشهد الحضري.

مشروع التجديد الحضري يفهم منطقة ميناء بجاية (الميناء القديم لجاية) هدفها الرئيسي هو: تنسيق العلاقات بين المدينة / الميناء وإحياء الميناء القديم وإنشاء ملتقى للتبادل التواصلي للمستخدمين للاسترخاء والترفيه وتحسين نوعية الحياة.

ذاكرتنا تتمحور في ثلاثة (03) أجزاء:

جزء النظر والتحليل العملي، الجزء الأول يقدم تعريفات للمفاهيم الأساسية التي عملنا، والمفاهيم ذات صلة مع أبحاثنا وتحليلاتنا، وينعكس الجزء الثاني من أمثلة كبيرة من التحليلات لتعزيز نتائج الفصول الأولى، والجزء الثالث هو دراسة حالة الورقة البحثية لدينا على ميناء القديم لجاية، فإنها تعبر عن تحليل للموقع لفهم أفضل للسياسة الحضرية الحالية والعمل على فتح المدينة علمياً، وتعزيز هويتها من قبل مجتمعاتها من المفاهيم الاستراتيجية للتحويل.

كلمات البحث: الميناء القديم، بجاية، إعادة التحويل في المناطق الحضرية، جاذبية الحضرية، المشهد الحضري والاستراتيجية الهوية.

Abstract:

The old harbor of Bejaia, rich in natural and historical potential, allows it to be a national tourist destination that attracts a large number of tourists each year.

Today, the old port wants to highlight and exploit its potential (exceptional space thanks to its quality landscape and its historical vestiges), this renewal will be possible through an urban reconversion. In this will that our memory unfolds.

Despite these riches, capacities and potentialities, the old port remains a sensitive space dedicated to commercial activity; For this we have reflected on: what is the strategy to follow to convert the old port and how exploited these riches to improve the urban attractiveness and strengthened the urban landscape!

The main objective of the urban reconversion project in the port area of Bejaia (old port of Bejaia) is to harmonize the city / port relationship and to revive the old port and creates a meeting, exchange and communication Relaxation, leisure and quality of life.

Our thesis consists of three parts: theoretical, analytical and practical, the first part is the definitions of the concepts and the basic notions of our work, these concepts intervene at any moment in the work in our research either In the data collection or analysis of data, the second part translates by an analysis of important examples to reinforce the results obtained from the first chapters, the third part is the case of study of our research paper on the old port Of Bejaia, it presents the site analysis to better understand the current urban policy and work on the opening of the city on its port, strengthen its identity by a set of concepts and strategies of reconversion.

Keywords: old port, Bejaia, urban reconversion, urban attractiveness, urban landscape, strategies, identity.