

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



Faculté de Technologie
Département d'Architecture

Mémoire pour l'obtention du diplôme de Master II en
Architecture
« Architecture, ville et territoire »

THEME :

Composition urbaine au niveau d'une interface ville-mer
Cas de l'arrière port de Béjaïa

Préparé par :

Melle : RABHI Rosa

Melle : SAIDI Assia

Melle : SACI Wafa

Encadré par : Mr SEKHRAOUI

Jury de soutenance:

Président du Jury : M^{me} ALILI

Examineur : Mr MOHEDEB

2016 - 2017

"Rien ne vaut la recherche lorsqu'on veut trouver quelques choses."

J.R.R. Tolkien
Extrait de *Bilbo le Hobbit*

"Vous savez ce que c'est que la recherche : on part sur une question et on trouve en cours de route des faits qui vous en posent une autre."

Philippe Meyer
Extrait de *Les Progrès du progrès*

Résumé

La ville se transforme, évolue, change de forme, de fonction dans le temps; elle a subi plusieurs mutations, les villes portuaires y compris. Victimes d'arrêt d'activités causées par l'abandon des parties de la ville et victime de la délocalisation, laissent place à de vastes friches qui nécessitent une intervention pour retrouver des éléments de valorisation économique et une attractivité par rapport à la demande sociale tout en prenant compte des aspects environnementaux.

De nombreux quartiers sont créés, revitalisés ou réhabilités cela requiert donc des méthodes opérationnelles permettant de présenter une vision synthétique des différentes réponses aux problèmes posés. Plusieurs études et approches ont été élaborées à cette fin.

Le travail présenté s'est attelé à l'intervention sur la friche portuaire qui s'est révélée alarmante afin d'assurer l'interface ville-mer par l'aménagement de ces zones délaissées en but de redonner à la ville portuaire une nouvelle image renforçant son paysage et son identité.

Mots clés : Villes portuaires, Friches, Interface ville-mer.

موجز:

المدينة تتحول وتتطور و تتغير في شكلها و صيغتها مرورا بالكثير من التغيرات التي تطرا عليها و على غرار هذا تعتبر المدينة ذات الميناء ضحية لشلل النشاطات بسبب اهمال هذه المناطق و نقلها اين تهمش العديد من الاراضي الواسعة و التي تحتاج الى تدخل فوري يسعى الى تحقيق بنية اقتصادية، في ضوء المطالب الاجتماعية مع الاخذ بعين الاعتبار كل المعالم البيئية وفي صدد هذا قد تم بناء الكثير من الاحياء، ترميمها و اعادة تأهيلها حيث يحتاج هذا تدخل للاعتماد على طرق لا بد ان تسمح بتسيخ صورة تأليفية يسعى لحل الاشكالية المطروحة و على غرار هذا الانجاز، قد اعتمدنا على عدة دراسات و بحوث تسعى لتسليط الضوء على هذه المواقع حيث وجب التدخل في امرها من اجل تحسين واجهتها و ذلك من خلال العمل على تطوير هذه المناطق المهملة، سعيا لا عطاؤها صورة تأهيلية جديدة تخلد مناظرها و هويتها.

Dédicace

Je dédie ce modeste travail:

A la mémoire de mon grand-père (Rebi Yrahmou).

A mes très chers parents, qui sont la source de lumière qui m'éclairait depuis ma naissance :

A ma chère mère, qui m'a toujours soutenue dans toutes les étapes de ma vie

A mon cher père, à qui j'exprime ma sincère et éternelle gratitude pour son attention, son soutien et surtout l'amour qu'il me procure.

A mes très chères sœurs: Lydia, Nesrine, Thilleli.

A mon très cher frère : Ghiles

A mon cher fiancé

A mes grands parents

A tous mes oncles, tantes, cousins et cousines

A mes deux binômes, Assia et Wafa

A mes très chers amis : Amine, Sidali, Mohamed, Lamri, Waghlis, Dalila, Wassila, Narimane, Lynda, Insaf, Dyhia, Camille, Diana, Vanessa, Johaina.

Aux membres du bureau d'étude SAIDI/A : Jugurtha, Nawel, Kahina, Lynda.

Rosa

Dédicace

Je dédie ce modeste travail :

A mes très chers parents, qui sont la source de lumière qui m'éclairait
depuis ma naissance :

A ma chère mère, qui m'a toujours soutenue dans toutes les étapes de
ma vie

A mon cher père, à qui j'exprime ma sincère et éternelle gratitude pour
son attention, son soutien et surtout l'amour qu'il me procure.

A mes très chères sœurs: Nadia, Sonia, Sara.

A mes deux chers frères : Riad, Abd Alhafid, Samir

A mes neveux : Anis, Amine, Nadir et Aymen.

A mes nièces : Manel, Anais et lina

A tous mes oncles, tantes, cousins et cousines

A mes deux binômes, Rosa et Wafa

A mes très chers amis : Hachemi, koussila, Houssin, Mohamed, Lamri,
Waghlis, Tinhinene, Katia, Diana, Vanessa, Wassila, Dalila, Sihem,
Dyhia.

Assia

Dédicace

Je dédie ce modeste travail :

A la mémoire de mon grand-père (Rebi Yrahmou).

A mes très chers parents, qui sont la source de lumière qui m'éclairait depuis
ma naissance :

A ma chère mère, qui m'a toujours soutenue dans toutes les étapes de ma vie

A mon cher père, à qui j'exprime ma sincère et éternelle gratitude pour son
attention, son soutien et surtout l'amour qu'il me procure.

A mes très chères sœurs: Hayet, Ikram.

A ma grand-mère

A tous mes oncles, tantes, cousins et cousines

A mes deux binômes, Rosa et Assia

A mes très chers amis : Abdelkader, Mohamed, Lamri, Waghli, Wissem
Wassila, Dalila, Dihia, Dyhia, Camille.

Wafa

Remerciements

Nous tenons à remercier Dieu le tout puissant sur le courage et la force qu'il nous a donné pour arriver à ce niveau.

On exprime toute notre gratitude à notre encadreur M^r SEKHRAOUI, pour l'effort fourni, les conseils prodigués, sa patience et sa persévérance dans le suivi. On adresse également nos remerciements, à tous nos enseignants, qui nous ont donné les bases de la science.

On tient à remercier très sincèrement, les membres de jury d'avoir bien voulu accepter de faire partie de la commission d'examineurs.

On tient à remercier nos très chères familles pour leur soutien moral et pour l'encouragement qu'elles nous ont apportées tout au long de nos études.

On adresse nos sincères remerciements à tous nos amis

En fin à toute personne qui nous a aidées de près ou de loin pour que ce travail soit abouti.



Sommaire

Résumé	I
Dédicaces.....	II
Remerciements	III
Liste des figures et des tableaux	IV
Liste des abréviations.	V

CHAPITRE INTRODUCTIF

Introduction générale	17
Problématique.....	19
Hypothèse	20
Objectifs à atteindre	20
Méthodologie de recherche.....	20

PARTIE THEORIQUE

CHAPITRE I : L'interface Ville –Mer

Introduction	23
I .La ville portuaire	
I.1. Généralités	
I.1.1.Définition de la ville portuaire	24
I.2. Evolution historique de la relation ville-port	26
I.2.1. Dissociation de la ville- Port.....	27
I.3. Enjeux des villes portuaires.....	28
I.3.1. Aspects socioéconomiques.....	28
I.3.2. Aspects urbains.....	28
II. Interface ville – port.....	29
II.1 Définition de l'interface ville port.....	29
II.2. Désorganisation de l'interface portuaire.....	30
II.2.1. Les transformations se trouvant entre la ville et le port.....	30

II.2.2. Le clivage ville-port.....	31
II.2.3. L'abandon des interfaces.....	33
II.3. La reconstitution des espaces portuaires délaissés.....	34
II.3.1. La contrainte économique et foncière lors de la transformation des espaces de l'interface.....	34
II.3.2. Conflits socio-économique qui surgissent lors de la réaffectation de nouvelles fonctions.....	35
II.4. Les principes d'intégrations ville-port.....	35
II.4.1. Développement portuaire face au développement local.....	35
II.4.2. Développement économique face au cadre environnemental	36
II.4.3. L'aménagement portuaire face à l'aménagement urbain	36
Conclusion	38
CHAPITRE II : L'aménagement des friches portuaires	
Introduction	40
I. Les friches	41
I.1. Généralités	41
I.1.1. Evolution sémantique de la notion « friche »	41
I.1.2. Qu'est-ce qu'une friche urbaine.....	41
I.1.3. La définition de la friche selon une Vision statique	42
I.2. Classification de friches.....	42
I.2.1. Les friches urbaines.....	42
I.2.2. Les friches industrielles.....	42
I.2.3. Les friches militaires.....	42
I.2.4. Les friches commerciales	43
I.2.5. Les friches portuaires.....	43
I.2.6. Les friches administratives et d'équipements publics.....	43
I.2.7. Les friches d'habitat.....	43
I.3. Les différents types d'interventions sur les tissus urbains existants.....	44
I.3.1. Le renouvellement urbain	44
I.3.2. Réhabilitation urbaine.....	44
I.3.3. Revitalisation urbaine	44
I.3.4. Reconversion urbaine:.....	44
I.3.5. Restructuration urbaine	44
I.3.6. Requalification urbaine.	44
I.3.7. Restauration urbaine	44
I.3.8. Densification urbaine	44

I.4. Le développement durable	44
I.4.1. Piliers et principes fondamentaux du développement durable.....	45
II. La friche portuaire.....	45
II.1. Typologie des différents mouvements de reconversion de water-front .45	
II.1.1. Le type d'aménagement Nord-Américain axé sur le shopping.....	45
II.1.2. Le type d'aménagement libéral, l'exemple londonien	46
II.1.3. Le type d'aménagement raisonné	46
II.1.4 Le type d'aménagement extravagant.....	46
II.2. Les stratégies et conseils pour un aménagement raisonné des friches portuaires	46
II.2.1. Les processus.....	46
a.Etude du site	46
b.Le paysage portuaire	47
c.La re-maritimisation.....	48
d.Le caractère urbain.....	49
e.L'environnement	50
f.La concertation avec les habitants.....	51
g.La promotion-valorisation-animation.....	51
h.Le principe de réversibilité	51
II.2.2. Les enjeux de l'aménagement des friches	52
a.Un nouveau quartier.....	52
b.Une nouvelle attractivité.....	53
c.Une nouvelle relation ville/port.....	53
II.2.3. Les objectifs de l'aménagement des friches portuaires	53
1.Satisfaire l'ensemble des acteurs	54
2.Redynamiser l'interface pour recréer les liens	54
3.Redonner une centralité à la ville.....	54
4.Affirmer l'attractivité du territoire	55
III. Les grandes lignes d'intervention	55
III.1. L'aménagement de la façade maritime.....	55
a. L'activité halieutique.....	56
b. Pôle santé, nutrition, balnéothérapie.....	56
c. L'activité de plaisance.....	56
d. L'activité touristique.....	57
III.2. La reconnexion ville-port-citoyen.....	57
1. La réouverture par les espaces publics.....	57
2. La réouverture par des îlots.....	57

3. La réouverture par la plaisance.....	57
4. La réouverture par l'équipement.....	58
III.3. La modernisation de l'activité portuaire	58
III.3.1. Les objectifs de cette reconversion.....	58
III.3.1. Les actions de cette reconversion.....	59
Synthèse	60

PARTIE PRATIQUE

CHAPITRE 1 : Etudes d'exemple d'Euro méditerranée Marseille

I. Le contexte	63
II. Le choix de l'exemple.....	64
III. les principes d'aménagement.....	66
IV. Libérer la façade maritime des infrastructures routières.....	67
V. Projets phares	68
VI. Une façade d'apparat ou un vrai renouveau	68
Conclusion	69

CHAPITRE 2 : Cas d'étude

I. Présentation du périmètre d'étude	71
I.1. La ville de Bejaia	71
I.1.1. Situation de La ville de Bejaia	71
I.1.2. Topographie et morphologie.....	72
I.1.3. Accessibilité de la ville	72
a. Infrastructures routières	72
b. Le transport maritime	73
c. Transport aérien	73
d. Transport ferroviaire.....	74
I.1.4. L'urbanisation de la ville.....	74
II. Choix du périmètre d'étude	75
II.1. Objectifs d'étude.....	75
II.2. Connaissance du site (Présentation du périmètre d'intervention).....	76
II.2.1. Situation	76
II.2.2. Délimitation.....	76
II.2.3. L'évolution historique.....	77
II.3. Caractère urbain (Etat des lieux)	78
II.3.1. Diversité.....	78
a. Bâti résidentiel	78
b. Bâti Non résidentiel.....	78

c. Non bâti (Infrastructures et réseaux).....	79
II.3.2. Intégration	79
a. Espace bâti résidentiel	79
b. Bâti non résidentiel	79
c. Non bâti (Infrastructures et réseaux).....	81
-Transport en commun.....	81
- Le transport ferroviaire.....	81
II.3.3.Données environnementales.....	82
a. Qualité des bâtiments.....	82
b. Nuisances sonores.....	82
c. Sécurité et gestion des risques.....	82
d. Paysages et qualité visuelle.....	83
e. Problèmes d'accessibilité.....	84
Synthèse	85
II.3.Concrétisation avec les habitants.....	86
a. Introduction.....	87
b. L'objectif du questionnaire.....	87
c. Elaboration du questionnaire.....	87
d. Interprétation des résultats de l'outil de recherche.....	88
e. Vérification de l'hypothèse.....	101
Schéma d'intervention	102
Conclusion générale	103
Bibliographie	107
Annexes	
Résumé	

Liste des tableaux et des figures :

Tableau 1 : l'historique de la relation ville port.....	
Figure 1 types des ports.....	
Figure 2 les éléments associés à la ville	
Figure 3 : Schéma de l'évolution historique	
Figure 4 : définition du port	
Figure 5 : Schéma conventionnel du développement durable.....	
Figure 6 : les principes de l'étude du site.....	
Figure 7 : Immeubles en forme de bateaux, tour et pont Vasco de Gama, funiculaire.....	
Figure 8 : l'Oceanorium à Lisbonne	
Figure 9 : Parc d'Obaiba à Tokyo	
Figure 10 : les fonctions de la remaritimation	
Figure 11 : L'EXPO'98 immense complexe de 70 bâtiments.....	
Figure 12 : Revalorisation du water front	
Figure 13 : Les objectifs de l'aménagement des friches	
Figure 14 : Interrelation des activités liées au port	
Figure 15 : la maquette du port Stora (Skikda).....	
Figure 16: le port de Stora (Skikda).....	
Figure 17: opération de waterfront	
Figure 18 : situation du port de Marseille.....	
Figure 19: vieux port de Marseille	
Figure 20 : Fos sur Mer	
Figure 21. Bassins Est	
Figure 22. : Bassins Ouest.....	
Figure 23 : Aménagement boulevard de Dunkerque.....	
Figure 24 : L'ancien Silo à grains du Port	
Figure 25 : Le complexe commercial et de loisirs"	
Figure 26 : Vue du quartier de la Joliette	
Figure 27 : Aménagement boulevard de Dunkerque.....	
Figure 28 : Gare Saint Charles, Place Victor Hugo	
Figure 29 : l'autoroute sur le front de mer	
Figure 30 : les tours de Marseille	
Figure 31 : les tours de Marseille	
Figure 32 : Situation de la ville	
Figure 33: limite naturelle	
Figure 34. Limite administrative.....	
Figure 35 : Topographie et morphologie.....	
Figure 36 : vue de la morphologie de la ville de Bejaia	
Figure 37 : gare routière	
Figure 38 : Situation de la ville	
Figure 39 : port de la ville	
Figure 40 : port de la ville	
Figure 41 : transport aérien	
Figure 42 : chemin de fer	
Figure 43 : chemin de fer	
Figure 44 : le périmètre d'intervention	
Figure 45 : Situation de la zone d'intervention	
Figure 46 : Situation de la zone d'intervention	
Figure 47 : vue sur les deux bassins (vieux port et l'arrière port).	
Figure 48 : vue sur le port, qui montre son accessibilité aux citoyens avant 1962.....	

Figure49 : vues sur le port et les différentes marchandises embarquées au début de la colonisation français.....	
Figure50 : Carte du bâti non résidentiel	
Figure51 : Carte de la diversité de fonction pour le bâti non résidentiel	
Figure52 Infrastructure et réseaux	
Figure53 : Vue sur la gare de train.....	
Figure54 : Vue sur la maison PEUGEOT	
Figure55 : Vue sur des locaux de services.	
Figure56 : Espaces saturés par le stationnement de poids lourds.....	
Figure57: Espaces saturés par le stationnement de poids lourds	
Figure58 : Vue sur un Hangar dégradé.	
Figure 59 : Vue sur un Hangar dégradé.	
Figure 60 : Vue sur le dépôt des unités industrielle	
Figure 61 : Vue sur les hangars	
Figure 62 : Vue sur l'état des espaces délaissés	
Figure 63 : Vue sur l'état des espaces délaissés	
Figure 64 : Vue sur le chemin de fer	
Figure 65 : Vue sur l'état des voies	
Figure 66 : stationnement.....	
Figure 67 : sexe.....	
Figure 68 : âge	
Figure 69 :profession	
Figure 70 : résidence de la ville de Bejaia.....	
Figure 71 : résidence du quartier de l'arrière port.....	
Figure 72 : L'accessibilité.....	
Figure 73 :transport.....	
Figure 74 : végétation.....	
Figure 75 : propreté des lieux.....	
Figure76 : l'image ternie.....	
Figure77 : causes de l'image ternie.....	
Figure78: Les causes de l'abandon du quartier.....	
Figure 79 : la coupure.....	
Figure 80 : les aspects, négatifs.....	
Figure81 : récupération des hangars.....	
Figure 82: types de vocation	
Figure 83: vocation	
Figure 84: fonctions	
Figure85 : les projets de réaménagement proposés.....	
Figure86: deuxième centralité.....	
Figure 87 : existence d'espace libre pour la programmation d'un centre urbain secondaire.....	
Figure 88: valorisation des vestiges historiques.....	
Figure 89: les 3 critères important pour une meilleure reconversion.....	

Listes des abréviations

PDAU: Plan Directeur d'Aménagement d'Urbanisme.

BET : Bureau d'étude.

PME-PMI : Les petites et moyennes entreprises (PME) et les petites et moyennes industries (PMI)

La Z.I.P : Zone-industrialo-portuaire

la ZP : la Zone Portuaire.

La ZAC : La zone d'aménagement concerté

CMA-CGM : Compagnie Maritime d'Affrètement et **CGM** pour Compagnie Générale Maritime.

MuCEM : Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée

GPMM : Grand Port Maritime de Marseille

*

*

*

CHAPITRE INTRODUCTIF

1.INTRODUCTION GENERALE

« *La ville demeure une création historique particulière, elle n'a pas toujours existé mais est apparue à un certain moment de l'évolution de la société, et peut disparaître ou être radicalement transformée à un autre moment. Elle n'est pas le fait d'une nécessité naturelle, mais celui d'une nécessité historique* »¹.

La ville est un milieu ambiant chargé d'histoire, défini par des données physiques, des pratiques sociales, ainsi que par des conditions économiques et des politiques particulières.

A cet effet, sa gestion est devenue un phénomène difficile vu sa complexité, il s'agit d'un ensemble de réseaux matériels et immatériels juxtaposés et interrelationnels en perpétuelles transformations et qu'il est toujours intéressant d'assurer une relation entre les différentes entités qui la composent. Pierre Riboulet dans son ouvrage de référence, « *Onze leçons sur la composition urbaine* » (1998), indique dès le début, « *que traiter la composition urbaine revient à associer deux entités opposées* », dès lors que l'on considère que la ville, en tant qu'espace social, est le produit de multiples actions et de multiples intervenants, publics et privés, elle ne se résume pas à une forme unique. Toutes ces mutations sont étroitement liées à une volonté d'un travail plus concerté sur la ville entre usagers, habitants, élus, investisseurs, industriels et aménageurs.

C'est en interrogeant le tissu urbain que l'on peut tenter de comprendre les relations complexes entre sol et bâti, entre voiries et constructions entre forme et pratique. La complexité de la problématique de la ville est ainsi liée à la complexité du phénomène urbain.

La complexité de ce dernier justifie tous les problèmes de la ville, qui autrefois était un tout cohérent, homogène. Mais avec l'avènement de la révolution industrielle et son effet, ce tout a été bouleversé « *c'est la marque de la révolution industrielle. Elle modifie profondément le visage des villes et des campagnes* »²

Depuis la ville et sa gestion connaît un moment de flexion. Elle est devenue anarchique et chaotique traduite par un grand manque d'organisation et de cohérence spatiale. La ville actuelle vit une crise profonde ayant comme conséquence la perte des images mémoires, la dégradation de l'environnement, des pollutions diverses.

Plusieurs entités de la ville se retrouvent dans une situation d'inadaptation avec les nouveaux besoins socio-économiques, elles n'arrivent plus à répondre à la vocation pour laquelle elles ont été créées. Le cas des ports est un exemple illustratif de ces entités, ils sont en train de subir des mutations allant parfois jusqu'au changement de leur fonction initiale sinon leur déclin.

« *Ce qui est ressenti comme désordre appelle son antithèse, l'ordre* »³ Donc, intégrer les espaces portuaires délaissés dans la dynamique globale de la ville mer est devenu une préoccupation. La ville et le port ont toujours vécu en harmonie. Ils ont formé un système basé sur l'imbrication et la complémentarité. Ils formaient un espace d'échange, de valorisation et de production. Cependant les techniques opératoires utilisées dans les ports se sont modernisées, imposant ainsi de nouveaux types de rapports, allant jusqu'à provoquer une désorganisation de l'espace portuaire et celui de l'interface ville/port. Ils constituent alors

¹ Leonardo Bénévole « histoire de la ville ».

² <https://pourmescours.files.wordpress.com>

³ F Choay, L'Urbanisme, Utopies et réalités, p15

souvent de véritables ruptures fragmentant ainsi les entités qui composent la ville. La coupure qui se manifeste entre la ville et son port s'est alors créé petit à petit.

Aujourd'hui, la nécessité de reconsidérer la relation ville-port se fait ressentir avec une manière accrue afin de dépasser ces barrières urbaines.

Les aménagements de ces zones délaissées sont devenus aujourd'hui une opportunité pour les chercheurs afin de redonner à la ville portuaire une nouvelle image renforçant son paysage et son identité.

Selon J.P. Lacaze dans son ouvrage « Les méthodes de l'urbanisme » qui s'intéresse à l'aménagement des espaces libres de la ville, dit « *s'approprier les friches portuaires devient pour de nombreuses villes une façon de s'étendre, de créer de nouveaux espaces d'attractivité, de nouveaux lieux de vie tout en préservant l'histoire et la mémoire portuaire* ».

L'Algérie est en retard sur la redéfinition de ces espaces en déshérence. Aussi les villes portuaires restent des terrains très peu exploités en matière d'études relatives au thème circonscrit.

A cet effet, notre choix de ce thème a été effectué, le cas d'étude nous a semblé intéressant vu que la ville de Bejaïa avec son port doit s'aligner avec les autres villes côtières du monde, afin d'être compétitive. La ville portuaire doit savoir s'adapter aux évolutions du contexte international et aux demandes des acteurs économiques. D'ailleurs les recommandations émanant des spécialistes sont nombreuses, ils recommandent aux décideurs de redéfinir la vocation de ces espaces portuaires pour les aligner avec les exigences du contexte de concurrence. Olivier Lemaire dit : « *Un port qui ne s'adapte pas meurt. Mais une ville portuaire doit aussi saisir les opportunités pour redévelopper son interface ville-port et offrir ainsi un cadre de vie attractif, mieux adapté aux besoins des habitants et plus séduisant dans un contexte international de concurrence accrue, entre villes aussi* »⁴.

Pour ce qui est du contenu de notre mémoire de recherche nous l'avons organisé autour de deux parties, une théorique et l'autre analytique. Ces deux parties sont précédées par un chapitre introductif dans lequel nous avons une introduction générale au sujet puis une problématique spécifique dans laquelle nous avons essayé de soulever plusieurs questionnements pour déceler les raisons qui sont derrière le délaissement de l'espace interface. Ce questionnement est suivi par une réponse supposée qui est l'hypothèse bi-variée contenant deux concepts donnant ainsi naissance à nos deux chapitres théoriques à savoir celui de l'interface ville port et celui de l'aménagement des friches. Une troisième partie a été consacrée à une étude analytique dans laquelle nous avons choisi deux exemples d'intervention dans l'interface ville port et ceci afin de s'imprégner de la façon avec laquelle les concepteurs intervient dans ce genre d'espaces. Finalement, un dernier chapitre est consacré au cas d'études.

Voilà un aperçu qui se veut significatif de notre travail de recherche.

⁴ Olivier Lemaire Directeur Général, Association Internationale Villes et Ports, in 'Plan the City with the Port' - PCP Project, Final Seminar - Le Havre (France).

2.PROBLEMATIQUE :

L'extension de la ville a été confrontée à une double contrainte : faire face à une Population en croissance, et à un manque de terrains urbanisables.

La ville de Bejaia apparait impropres à remplir les fonctions que leur imposaient ces deux contraintes. Les transformations globales que subit la ville, ne tenaient parfois à aucun compte des conditions matérielles et esthétiques les plus élémentaires avec des plans qui ne s'appuyaient ni sur une critique sociale, ni sur une théorie de l'aménagement.

En ayant rejeté ses caractères maritimes et portuaires volontairement ou inconsciemment, Bejaia semble se priver de son principal atout, véritable source d'identité, d'attraction et de développement et par conséquent, la valorisation du caractère maritime et portuaire propre à la cité pour que l'image qu'elle renvoie ait plus de portée et soit mieux répulsif.

L'abandon et la stagnation du port dans son activité industrielle et commerciale ou de nombreuses infrastructures se sont alors retrouvées sous utilisées voir vacantes constitue un des facteurs pouvant entraver le rehaussement de la ville de Bejaia. Une déconnexion progressive et remarquable de la ville avec son port donc une coupure entre les espaces industrialo-portuaires et urbains. Cette déconnexion s'inscrit dans le mouvement plus général du zonage fonctionnel de l'organisation urbaine.

On observe une séparation physique et fonctionnelle forte entre la ville de Bejaia et son port. Ce dernier a un impact paysager et environnemental négatif sur la ville (l'hétérogénéité paysagère et le manque d'espaces verts) et la qualité de vie de ses habitants; source de nuisances (Sonores, olfactives...) et lieu d'implantation d'activités difficilement compatibles avec d'autres fonctions urbaines, ce port est un espace complexe, aussi, la question de son insertion dans un contexte urbain pose souvent problème.

De ce fait, si la ville et son port sont interdépendants et liés dans leurs développements, on constate souvent une limite claire entre les deux entités. Cette zone portuaire, est actuellement dans un état de décadence, puisque la plupart des bâtiments utilisés par le port et les industries sont désactivés. Il s'agit d'une zone dépourvue d'animation urbaine où les équipements et les espaces publics se font rares.

L'espace portuaire originel en cœur de ville est donc abandonné, laissant place à de vastes friches qui apparaissent comme un phénomène subi et indésirable.

Pour nous étudiantes en fin de cycle de formation en architecture, nous sommes conscientes de l'opportunité pour la ville et le port de redéfinir ces espaces délaissés, notamment pour répondre aux enjeux du développement de notre ville. Alors pourquoi ne pas occuper ces friches ? Mais comment ? D'ailleurs ce questionnement d'ordre méthodologique est déjà appuyé par les décideurs qui ont commencé à réfléchir sur la délocalisation partielle de ces activités (recommandations du PDAU de Bejaia...), le renouvellement, l'aménagement de ces friches résultantes permettra selon plusieurs acteurs de notre ville, de donner une nouvelle image à la ville d'une part, décongestionner le port d'autre part et réconforter le centre-ville existant.

Sur cela, on s'est porté sur l'étude de la rupture de la ville de Bejaia et de son port, par conséquent, l'ouverture de la ville de Bejaia sur la mer actuellement peu, voire même non définie ; c'est cette recherche de reconnexion qui peut alors constituer une problématique dans

le contexte précité :

Comment intégrer les friches portuaires de la ville de Bejaia dans sa dynamique urbaine globale, afin de composer une interface ville- mer répondant aux aspirations des différentes catégories de la population ?

3.HYPOTHESES DE TRAVAIL:

L'aménagement des friches portuaires de la ville de Bejaia par l'introduction de nouvelles fonctions allant de pair avec les exigences de la vie moderne en ville, valorise l'interface de la ville-port.

4.LES OBJECTIFS DE LA RECHERCHE:

L'objectif de notre étude est d'offrir un espace urbain qui va avec le besoin et le désir de la population de Bejaia, afin de retrouver la continuité urbaine perdue à travers

- ✓ Atténuation de la coupure entre la ville de Bejaia et son port.
- ✓ Intégration de la zone portuaire à la ville.

- ✓ Requalification et restructuration des friches portuaires de la ville.
- ✓ Offre d'espaces de détente aux habitants, attrayant et sécurisé.
- ✓ La prise en considération l'environnement dans l'aménagement.

- ✓ Développement de la mixité fonctionnelle et la mixité sociale pour une ville, durable.

5. LA METHODOLOGIE DE LA RECHERCHE :

Notre travail est une recherche appliquée à un phénomène réel qu'on observe au niveau de notre ville. Justement ce travail consistait à proposer une solution à un dysfonctionnement au niveau de l'interface. Une fois le problème de recherche fixé, cité précédemment dans la problématique, on s'est engagé comme suit :

En premier lieu, on a entamé notre modeste travail par une perception de la réalité immédiate et une compréhension des éléments de recherche pour scruter les faits et recueillir les données nécessaires à la vérification des informations déjà existantes.

Puis en second lieu on a usé d'une technique plus directe utilisée pour interroger des individus isolément qui est l'entrevue de recherche. Plusieurs interviewés ont été abordés (des architectes fonctionnaires au sein du BET AXXAM et des urbanistes fonctionnaires dans le BET URBAS) en leur présentant un schéma de l'étude voulue et plusieurs questions. Cette étape de la méthode consiste à donner à l'ensemble des interviewés la liberté d'élaborer leurs réponses à leur guise mais les sujets de discussion sont préétablis.

Et la pratique habituelle dicte sur l'analyse du contenu comme étape suivante. C'est celle qui permet de faire un prélèvement quantitatif des productions actuelles, mais aussi celle du passé.

Dans notre travail on a opté pour la méthode AFOM (SWOT) qui est un outil de planification stratégique permettant d'analyser l'environnement interne et externe d'un site en préparant un diagnostic. Elle résume les conclusions essentielles de l'analyse.

Le principe établi pour l'analyse est une application pour la revalorisation des water-fronts.

Finalement , on a eu recours au questionnaire comme outil de travail car ce dernier se rapporte à un phénomène qui affecte la population de plus près, s'articulant sur des indicateurs tirés d'un travail d'analyse conceptuelle se rapportant à deux notions qui sont la friche portuaire et l'interface ville-mer qu'on trouvera interprété dans les chapitres qui suivent.

CHAPITRE I :
L'INTERFACE VILLE -MER

Introduction

Le port et la ville ont toujours été un lieu de vie, d'activités, de rencontres, un lieu public, leurs fonctions ont été associées afin de former des places d'échanges, de valorisation et de production tourné vers le commerce maritime ; du point de vue spatial, port et ville se touchaient et s'imbriquaient, Il n'y avait pas de frontières précises.

La ville portuaire a été classée en fonction de divers critères : sa taille, ses orientations dominantes en termes d'emplois, son rayonnement et l'imbrication des échelles. Aujourd'hui, les grandes métropoles portuaires vivent une période de profondes transformations dues essentiellement à la dissociation de la fonction portuaire de la fonction urbaine.

Le rôle que joue le port dans l'économie de la ville, et surtout dans le fonctionnement du tissu urbain, généralement très complexe, constitue actuellement la problématique essentielle des villes dont la tendance s'oriente vers la reconquête des espaces délaissés par le port.

Des changements et des modifications des rapports entre ville et port ont été provoqués suite aux évolutions économiques et sociétales du 20ème siècle : mondialisation des échanges qui nécessite un accroissement de la capacité des navires et de nouvelles techniques de traitement de la marchandise : mécanisation, unification des charges, conteneurisation ; de profondes mutations bouleversent tous les repères vis-à-vis du port, d'autant plus que les changements ne sont pas vraiment compris et intégrés puisque les ports actuels sont plus ou moins lointains et inaccessibles, exerçant des déséquilibres ont achevé un processus de désorganisation du système ville-port originel aboutissant ainsi à une véritable coupure visuelle.

De nombreuses villes ont alors délocalisé leurs activités portuaires hors du territoire urbain, provoquant le délaissement de nombreuses infrastructures.

Les zones portuaires, se sont alors retrouvées abandonnées et inutilisées, elles constituent alors une véritable rupture entre les deux entités, à cet effet, la plupart des travaux sur les relations entre ports et villes portuaires soulignent la dissociation spatiale et fonctionnelle.

Plusieurs choix d'intervention sont possibles pour accueillir de nouvelles fonctions plus adaptées au contexte actuel, mais depuis quelques années, les acteurs locaux mènent des réflexions sur ces lieux afin de résorber ces ruptures, certains prônent la protection de ce lieu alors que d'autres préfèrent utiliser ces espaces pour accueillir de nouvelles fonctions.

I. La ville portuaire

I.1. Généralités

I.1.1. Définition du port : Transition entre l'eau et la terre.

Le terme **port** renvoie à celui de porte.

En ce sens, l'infrastructure portuaire est un passage entre la terre et la mer, une entrée et une issue permettant la circulation des hommes, des marchandises et des matériels. Elle assure la succession entre différents modes de transport, maritime, fluvial et terrestre.⁵

Le port :

*"Port : connections d'une terre, d'une ville avec le commerce mondial. Du latin portus, qui se rapporte au grec, passage."*⁶

Le port était défini (de mer, marchand, de commerce, de pêche ou de guerre) comme un enfoncement de la mer dans les terres, naturel ou artificiel.

Avec les progrès techniques les ports sont aussi devenus, comme certains aéroports, des avancées gagnées sur la mer, de véritables points de convergence des routes maritimes et terrestres.

Le port est le passage entre la mer et la ville. C'est un quartier atypique qui utilise au mieux l'élément naturel qu'est la mer. Il existe des ports maritimes et des ports fluviomaritimes.⁷

On peut classer les ports selon trois **types**⁸ :

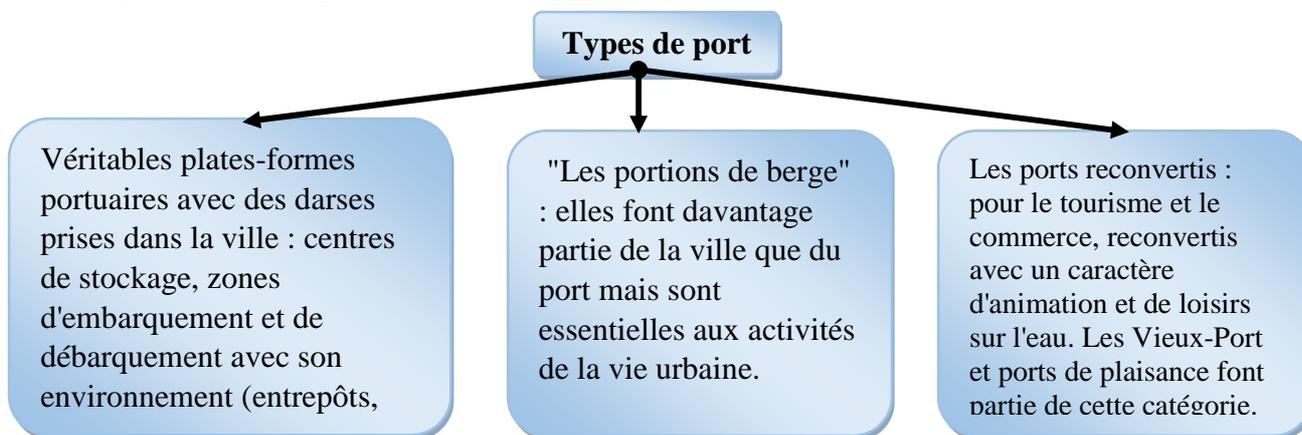


Figure 1 : type des ports
source Auteurs

⁵ Pdf LE REAMENAGEMENT DESFRICHES PORTUAIRES DANS LA RECOMPOSITION RECENTE DE LA VILLE : L'exemple de Volos, ville portuaire grecque.

⁶ (Larousse Encyclopédie, 2007)

⁷ Pdf LE REAMENAGEMENT DESFRICHES PORTUAIRES DANS LA RECOMPOSITION RECENTE DE LA VILLE : L'exemple de Volos, ville portuaire grecque.

⁸ Claude Chaline, *Le port cadre de la ville*, p110

« Le port n'est-il pas dans son essence un carrefour, un lieu de confrontation ? En lui s'opère une extraordinaire rencontre, celle de la ville, construction la plus élaborée que la civilisation ait produite, et de la mer, univers naturel obéissant à ses propres lois »⁹

I.1.2. Définition de la ville portuaire :

Il n'y a pas de définition consensuelle de la ville portuaire.

Une ville portuaire est « point-clé de l'organisation de l'espace », une « ville-nœud de communication » où se développent des activités spécifiques pour le chargement et le déchargement des marchandises .Son rôle dans l'espace géographique est pourtant clair : il s'agit bien d'un « nœud de circulation à l'interface des réseaux maritimes et terrestres »

Selon C.Ducruet (Chargé de Recherches à l'UMR 8504 Géographie-Cités depuis 2009 et Assistant Professor à Erasmus University Rotterdam) , l'absence d'une définition consensuelle de la ville portuaire, est déjà posée par les historiens anglo-saxons des choses de la mer qui ont bien rappelé ; que lorsque l'on évoque la ville portuaire, on se heurte à sa diversité et l'on tombe soit dans l'ornière des villes soit dans celle des ports et du monde maritime, perdant de vue ce qui fait la spécificité de l'objet même par rapport à ceux dont il se distingue : les ports sans ville, les villes sans port.

Au sein de la ville portuaire se trouve le triptyque qui associe l'avant-pays (éventail des connections maritimes), l'arrière-pays (aire de clientèle et de desserte terrestre) et le port qui fait la jonction entre les deux : c'est le « triangle magique » qui suppose d'efficaces interfaces entre les susdits espaces mais aussi avec la ville. L'avant-pays marin ferait ainsi la spécificité des villes portuaires par rapport aux autres villes, d'après André Vigarié.¹⁰

⁹ Aude Marché., image et imaginaire du port, in l'urbanité des cités portuaires, Paris l'harmattan, 1997, p.399.

¹⁰ César Ducruet, Structure et Dynamiques spatiales des villes

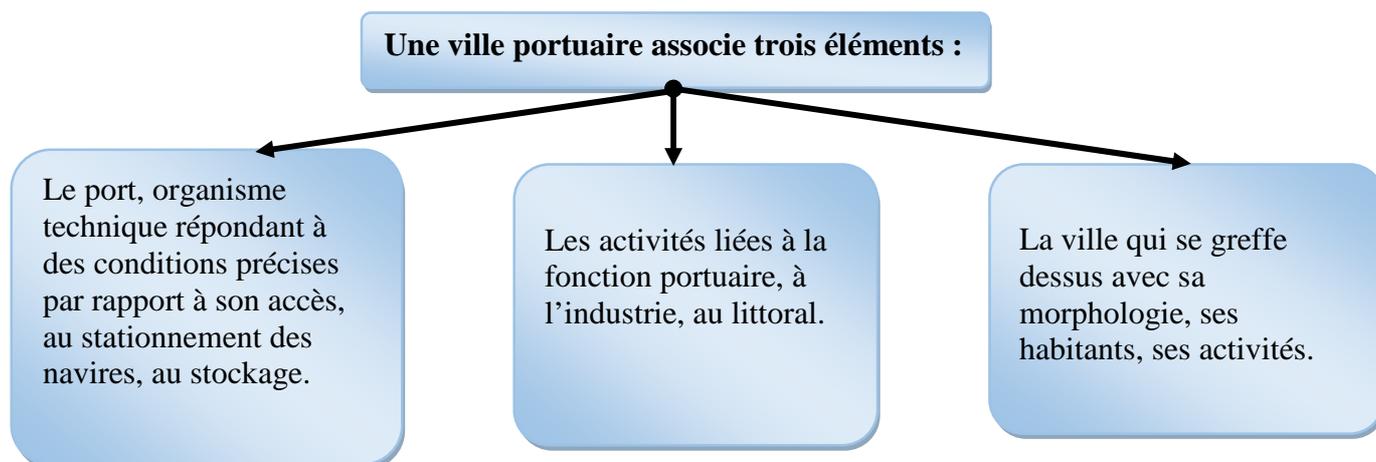


Figure 2 : Les éléments associés à la ville

Source : Auteurs

I.2. Evolution historique de la relation « ville-port »



Figure 3 : Schéma de l'évolution historique, Source : auteurs 2017

Source Auteurs

La façade maritime a été fortement modifiée au cours de l'histoire en fonction des différents besoins économiques et industriels. Les relations entre la ville et le port évoluent, ainsi l'on comprend que l'évolution économique se traduit par une évolution des infrastructures, qui marquent le territoire et peuvent produire des fractures. Globalement, on peut distinguer l'histoire des villes portuaires notamment en ces périodes qui suivent dont les principales caractéristiques sont différentes.

Phasage	Relation ville-port
Préindustrielle	Imbriqués avec faible spécialisation fonctionnelle du territoire
Industrielle	Juxtaposés, forte spécialisation et coupure totale entre ville et port
XIX et début du XX	Suburbanisation de la population et de certaines activités portuaires. Formation de friches, premières reconversions, séparation du port et de la ville
1970-80	
1990-2010	Ré urbanisation

Tableau 01 : Historique de la relation ville-port.

D'après Claude Chaline, dans Ces ports qui créèrent les villes.

I.2. 1. La dissociation des villes/ports

Avec le début des temps modernes, à la fin de l'industrialisation les relations ville-port évoluent grâce au progrès notamment celui des techniques de construction navale. Les activités portuaires sont alors délocalisées à l'extérieur du territoire urbain afin de profiter de plus grands espaces d'implantation. Les paysages portuaires se modifient avec l'apparition des quais verticaux pour la protection, des engins de manutention comme des grues métalliques sur des rails de quai, des entrepôts et des hangars pour le stockage, des cales sèches pour les réparations et la maintenance. L'espace portuaire constitue alors des ruptures au sein de ces villes. Cette délimitation était parfois accentuée par des murs ou des clôtures.

Ainsi les relations ville/port sont mises à mal, les politiques nationales provoquent alors le clivage ville/port ; Selon les auteurs, C.Chaline, R.Malta et M.Colin ; les causes de ce phénomène de grande ampleur sont bien connues : recherche d'une accessibilité et d'une productivité maximale par les opérateurs du transport et de la logistique, la création de grandes

voies de desserte et de chemin de fer d'un côté, stratégies urbaines de croissance tertiaire et industrielle, de l'autre.¹¹

Dans un contexte de mondialisation des échanges, le port n'est plus qu'un maillon de la chaîne des réseaux de transport, il est complètement désolidarisé de la ville.

« Le port moderne n'est plus qu'une porte et les évolutions technologiques affaiblissent les liens fonctionnels ville-port » (B.S. Hoyle, 1988). Les ports ne sont plus des moteurs de développement économique mais ne sont que des vecteurs de flux, autonomes de leur ville.¹²

I.3. Enjeux des villes portuaires pour le XXI^e siècle

I.3. 1. Aspects socio-économiques

Le port et la ville devront offrir une large gamme de services de qualité afin de pouvoir attirer la clientèle.

Au niveau des ports une meilleure conception, organisation et gestion des flux de marchandises doit être maîtrisée pour passer du stockage et de toutes autres activités traditionnelles grâce à une variété de professions et services offerts.

En effet, l'approvisionnement pour cette « industrie nouvelle » portuaire, va présenter un autre secteur d'activité à côté des flux de conteneurs : c'est ce qui permettra de créer la valeur ajoutée pour les ports.

Dotées d'une position stratégique, au niveau de leurs liaisons avec l'hinterland et l'outre-mer, les villes devront être capables de coopérer avec les ports : de les soutenir par leur, d'y assurer divers services mais aussi de pouvoir profiter de leurs attachements aux ports où, en général, passent des flux économiques considérables.

Bien que la conteneurisation ait éloigné les ports du contexte urbain et que les villes aient perdu de leur autonomie, elles trouvent de nouvelles stratégies afin de tirer de leur position et de faire face à la concurrence en cherchant à trouver des destinées communes avec leur port.

I.3. 2. Aspects urbains :

Les villes cherchent aujourd'hui à retrouver leur identité portuaire, en intégrant des éléments et des mesures urbaines spécifiques, qui pourront tourner la ville davantage vers l'eau, et la lier au port au niveau de la façade urbaine –intérieure et extérieure afin de renforcer la relation avec leur port.

¹¹ Mémoire de Magister : Option : *Urbanisme et Développement Durable*, Paramètres pour une Stratégie de Renouveau Urbain De l'Interface Ville-Port : cas d'Alger

¹² Pdf Réaménagement de l'interface ville-port
Création d'un centre culture, le Georges Simenon. CONCARNEAU – Finistère -29, Réalisation : TAUSSAT Anne-Elisabeth 2013-2014

Des friches urbaines et d'autres espaces fonciers pouvant être recomposés et mieux affectés, sont aujourd'hui revalorisés au niveau des interfaces entre les ports et leur ville, dans les ports mêmes et enfin dans les villes.

Au niveau des différents outils pouvant intervenir dans ce contexte, la politique foncière et l'affectation des espaces, sont les plus importantes.

II. Les interfaces villes-ports

II. 1. Définition

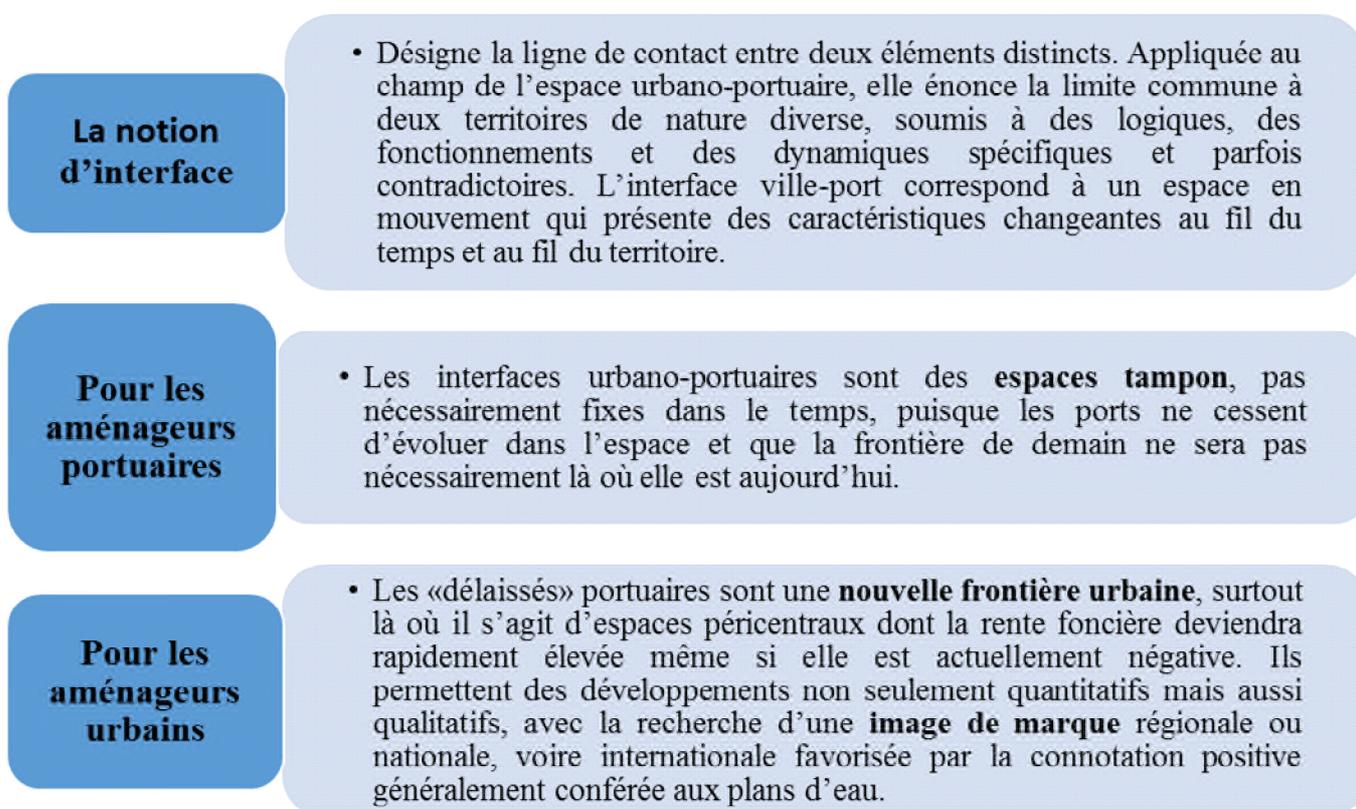


Figure 4 : Définition du port.

Source : Mémoire de Magister Paramètres pour une Stratégie de Renouveau Urbain
De l'Interface Ville-Port : cas d'Alger

Les interfaces villes-ports : Sont des aires de contact entre les espaces portuaires et les espaces urbains de la ville. Il existe différents types d'interfaces selon qu'elle soit située entre un vieux port et un centre historique, entre un port de commerce et un quartier d'habitation ou encore entre un port et un espace naturel de campagne.

Ces interfaces peuvent être aussi délimitées de diverses façons, avec des murs pour les ports de commerces ou des clôtures métalliques pour les ports militaires. Mais l'interface correspond juridiquement à la limite du domaine portuaire.

Ainsi ces zones d'interface peuvent être des zones de conflits entre les différentes activités plus ou moins compatibles mais aussi des zones de mutations pour le développement de la ville.¹³

II.2. Désorganisation de l'interface ville-port

Le port et la ville ont longtemps formé un système basé sur l'imbrication et la complémentarité de leurs différentes fonctions pour constituer des places d'échanges, de valorisation et de production tournées vers le commerce maritime. Cependant, sous l'effet de mutations extérieures, les villes et les ports ont évolué rapidement et leurs relations ont changé de nature. Une grande partie des activités portuaires s'est délocalisée hors du territoire urbain et les anciennes installations portuaires au cœur des villes ont été progressivement délaissées car devenues obsolètes. Les espaces à l'interface de la ville et du port constituent alors souvent une véritable rupture au sein des villes portuaires.

II.2. 1. Les transformations de trouvant entre la ville et le port

L'évolution des techniques de construction navale a permis au fil des siècles d'accroître la capacité des navires, mais la tendance s'accélère fortement. Les navires atteignent rapidement des capacités de charges et des dimensions telles qu'elles nécessitent une restructuration complète des outils portuaires et rendent les installations en milieu urbain inadaptées pour recevoir les grands navires (dimensions et profondeurs insuffisantes).

Cette tendance au gigantisme naval concerne en premier lieu les trafics de vrac (pétrole, minerais, céréales...) et induit la création de nouveaux équipements afin d'offrir des capacités et des modes de traitement de la marchandise adaptés (le gigantisme naval induit le gigantisme des usines). De vastes Zones Industriolo-Portuaires (Z.I.P.) voient le jour sur de larges espaces accessibles hors des villes afin de profiter de la croissance économique et de l'effondrement du prix du transport des matières premières par mer pour faire des infrastructures portuaires de véritables pôles de développement industriel.

Les mutations touchent également les trafics de marchandises diverses, ce qui va bouleverser à la fois l'organisation, la structure et les fonctions portuaires traditionnelles.

Auparavant, le port s'organisait autour de la valorisation de la rupture de charge entre le transport terrestre et le transport maritime à travers les fonctions, mais ce système devient inefficace pour répondre à la forte croissance du trafic et aux exigences économiques, car il devient alors

¹³ Pdf Réaménagement de l'interface ville-port, Création d'un centre culture, le Georges Simenon. CONCARNEAU – Finistère -29 Réalisation : TAUSSAT Anne-Elisabeth 2013-2014

synonyme d'immobilisation, de congestion, de hausse des délais et des coûts. Les techniques de traitement de la marchandise vont donc être bouleversées : l'introduction de la mécanisation, de l'unification des charges, et notamment de la conteneurisation, va permettre d'accroître les vitesses de transbordement, de raccourcir le temps de passage à quai des navires et donc d'améliorer la productivité du port. Dans ces conditions, les capacités des navires peuvent s'accroître (gigantisme récent des porte-conteneurs) et le transport de marchandises diverses par mer peut devenir de plus en plus compétitif. A cette fin, les ports développent de nouvelles infrastructures performantes et accessibles (terminaux spécialisés) mais qui sont ici moins destinées à valoriser la marchandise qu'à la faire circuler efficacement. Pour diminuer les coûts du transport, les ports risquent en effet de devenir des couloirs où les cargaisons ne font que passer, et le plus vite possible, au détriment des services autrefois requis par les divers.

Ce bouleversement du fonctionnement portuaire est nécessaire car les ports doivent répondre à des exigences croissantes de la part des usagers. L'énormité des capitaux mobilisés conduit à une "**financiarisation**" des armements qui recherchent la productivité maximale et qui sont en mesure d'exiger des ports de nouvelles pratiques (conditions de manutention et de distribution rigoureuses). Dans un contexte de mondialisation de l'économie et des échanges, les ports s'inscrivent dans des réseaux à l'intérieur desquels ils entrent en concurrence et sont amenés à se positionner. Ils ont peu de contrôle sur leurs trafics car ces derniers dépendent de stratégies économiques devenues globales pour lesquelles les ports ne représentent qu'un maillon d'une chaîne logistique de transport. Il y a eu perte de la capacité de commandement local, voire régional, correspondant à une dispersion des centres de décision qui mettent en œuvre flottes et marchandises. Pour se développer, les ports sont ainsi appelés à s'adapter constamment et à déployer une stratégie pour attirer des flux. Ils doivent être productifs, offrir un outil technique et des services performants pour faire en sorte qu'ils soient le moins cher et le plus rapide possible. Cette course à la productivité les détourne d'autant plus des anciennes installations qui ne répondent pas à ces exigences.¹⁴

II.2. 2. LE CLIVAGE VILLE/PORT

Ces mutations modifient profondément et rapidement la nature des ports qui ont alors tendance à devenir des outils techniques dont la mission économique est de minimiser les ruptures de charge et d'échelles entre les transports terrestres et maritime par un traitement de la marchandise efficace, sûr, rapide et peu cher.

Le port moderne fonctionne plus comme une porte que comme un centre d'activités et les évolutions technologiques dans le secteur maritime ont comme principal effet d'affaiblir les traditionnels liens fonctionnels entre le port et la ville. L'espace portuaire est modelé pour répondre à une fonction transport dominante et il devient plus homogène, technique, démesuré.

¹⁴ VILLE ET PORT mutation et recomposition pdf p10

Ces caractéristiques l'opposent à la ville dont la densité devient, dans cette quête d'espace et de fluidité, un foyer d'encombrement. La "rationalisation" des ports, la "dilatation" des espaces et la délocalisation spatiale des équipements hors des villes, de plus en plus loin du "noyau portuaire" originel, n'est pas un phénomène nouveau.

Mais la rapidité et l'importance des mutations techniques et économiques accélèrent d'une part le processus de valorisation de nouveaux espaces à des fins portuaires et d'autre part posent la question de l'adaptation des anciens équipements en milieu urbain. Cette problématique, observée aux Etats-Unis dès les années 1950-1960, commence à être posée en Europe à la fin des années 1970 c'est-à-dire au moment où "les ports doivent s'interroger sur la productivité de diverses parties de leur patrimoine compte tenu de l'évolution des trafics".

La concentration de la quasi-totalité des activités de manutention et des investissements sur de nouveaux sites éloignés se traduit logiquement par un certain effacement portuaire au sein de la ville. Les anciennes installations vont être pour la plupart peu à peu négligées voire délaissées, ce phénomène se généralise plus ou moins et va être à son tour modélisé, ainsi, même si le port se développe, les retombées (économiques, sociales,...) ne sont plus aussi évidentes pour la ville dont les relations avec l'activité portuaire actuelle ne sont plus retranscrites spatialement : le port et la ville deviennent des entités de plus en plus distinctes voire distantes.

Ce découplage est d'autant plus évident qu'il est parfois relayé par une division institutionnelle. En France, l'adaptation de l'outil portuaire, par les efforts qu'elle requiert, va être en grande partie assurée par l'Etat qui, avec la loi "Laval" du 29 juin 1965, transforme les plus grands ports français en Ports Autonomes. Ainsi, les villes ne sont plus amenées à contrôler un développement portuaire qui les dépasse et qui devient un enjeu national. Les ports ont tendance à devenir des portes nationales, alors que les villes orientent plutôt leur développement vers des fonctions locales et régionales.

Si la vocation portuaire était la "raison d'être" de ces villes, aujourd'hui le port n'est plus le moteur du développement économique, mais apparaît comme un vecteur de flux parmi d'autres. Les villes connaissent elles aussi de profondes mutations : diversification des secteurs économiques, multiplication des fonctions tertiaires, insertion dans une économie régionale, dilatation du territoire urbain. Si le clivage ville/port se manifeste clairement à travers un phénomène de dissociation sur le plan spatial voire institutionnel, il s'exprime toutefois différemment sur le plan économique et social. L'une des répercussions des mutations a été une baisse considérable des emplois directement liés au monde maritime.

De même, une dissociation spatiale ne se traduit pas pour autant par un retrait généralisé des fonctions portuaires hors des villes. D'une part, certaines activités restent situées en milieu urbain (passagers, cabotage,...) même si elles sont relativement dissociées du tissu urbain (Zonage fonctionnel). D'autre part, Yehuda Hayuth (Chercheur principal et responsable du projet national d'infrastructure) observe que malgré la délocalisation de la plupart des équipements portuaires

sur de nouveaux sites, le "tertiaire portuaire" reste souvent dans l'interface traditionnelle, car il nécessite un environnement économique urbain, comme le secteur bancaire ou les assurances. Cependant, en France, une part importante du tertiaire supérieur maritime et des fonctions internationales a tendance à se concentrer à Paris, ce qui peut constituer un autre type de délocalisation affaiblissant localement les liens entre la ville et son port.¹⁵

II.2. 3. L'abandon des interfaces

Les auteurs (A. Hayot, M. Roncayolo) parlent de décrochage voire de divorce (A. Vigarié, J. Charlier) afin d'expliquer la dissociation entre la ville et le port. Si des termes aussi forts sont utilisés, c'est sans doute parce que le phénomène a des répercussions importantes qui constituent parfois de véritables ruptures directement perceptibles au sein des villes portuaires.

Ces zones d'interface dans les années 70 offraient une image industrielle dépassée sont oubliées dans un contexte de développement moderne des métropoles. En effet, ces zones ne fonctionnent plus car ne répondent plus aux exigences portuaires. Les équipements situés sur ces zones ne sont plus adaptés à l'évolution des trafics et aux nouvelles relations villes-ports.

De plus, même sur les interfaces où les activités portuaires n'existent plus, les infrastructures ne se sont pas développées au même rythme que les zones urbaines, les interfaces sont donc de plus en plus délaissées car en double décalage.

Sous l'effet du découplage des systèmes urbain et portuaire, le système situé à l'interface (aire de contact et d'échanges entre deux systèmes) entre donc dans une phase de dysfonctionnement ne répondant plus aux exigences portuaires actuelles, l'espace est donc en partie condamné à l'inutilité dans un souci de rentabilité économique. Apparaissent alors les friches portuaires, à la fois sur les zones portuaires et sur les zones urbaines où s'étaient développées des activités liées au port.

La rupture est d'autant plus prononcée que cette enclave de désolation symbolise généralement pour la population urbaine le déclin, voire même la mort de leur port. En effet, la vocation portuaire a fait la grandeur de ces villes et constitue une base culturelle à laquelle la population est fortement attachée. Mais les rapides mutations bouleversent tous les repères vis-à-vis du port, d'autant plus que les changements ne sont pas vraiment compris et intégrés puisque les ports actuels sont plus ou moins lointains et inaccessibles. Ainsi, faute d'une image de substitution, les friches constituent un véritable traumatisme identitaire pour les villes portuaires dont les habitants, en percevant dans l'espace autrefois si actif une image de désolation, développent une véritable nostalgie vis-à-vis de l'activité passée.

¹⁵ VILLE ET PORT mutation et recomposition pdf p11

Pourtant, il faut souligner qu'à l'interface de la ville et du port, les friches sont très rarement le reflet d'un déclin, mais plutôt l'expression ponctuelle d'une inadaptation à laquelle la ville et le port, par leur séparation, n'ont pas eu les moyens de répondre. Cette situation apparaît aujourd'hui dommageable aussi bien pour la ville que pour le port, car elle symbolise une situation de crise et de traumatisme peu compatible avec la promotion d'un dynamisme et d'une image de développement.¹⁶

II. 3. La reconstitution des espaces portuaires délaissés

La désorganisation et le délaissement progressif de cette interface peuvent être les causes de dévalorisation de cet espace, de baisse d'emploi, de pollution ou plus simplement d'image négative, il devient donc important pour les acteurs de la ville et du port de recomposer, réorganiser, valoriser cet espace en fonction des innovations techniques, des goûts et du contexte socio-économique actuel. Ces initiatives sont le plus souvent lancées par la ville, qui investit ces espaces pour déployer de nouvelles fonctions permettant d'améliorer son fonctionnement. Cette valorisation de cet espace permet aux villes de recentrer l'urbanisation pour contrer la sur-urbanisation, l'étalement urbain, et la dispersion des flux qui posaient des problèmes de déséquilibres environnementaux et économiques par le passé. La présence de l'eau représente un facteur de potentialité important d'embellissement, d'attractivité et de valorisation urbaine permettant une aération du tissu urbain. Mais il est important de ne pas oublier le redéveloppement d'activités portuaires, et le maintien de trafics compatibles avec les structures urbaines.¹⁷

II. 3.1. La contrainte économique et foncière lors de la transformation des espaces de l'interface

Avant de choisir une voie de réaménagement, il faut tout d'abord analyser le territoire avec ses contraintes, afin de créer les conditions de la recomposition. Les acteurs doivent aussi faire face aux caractéristiques foncières, fonctionnelles et culturelles qui correspondent à l'inertie du territoire. En effet, l'investissement financier et le temps sont deux facteurs importants dans un projet de réaménagement.

Les contraintes d'argent reposent sur les coûts de remise en état des sites, de réaménagement effectif, de transfert d'activité, de viabilisation des terrains, ou encore de constructions. Les contraintes juridiques correspondent au régime foncier particulier qui est souvent le régime de la domanialité publique. Les terrains sont alors concédés sous Autorisation d'Occupation Temporaire.

¹⁶ VILLE ET PORT mutation et recomposition pdf p1

¹⁷ Pdf Réaménagement de l'interface ville-port p18

Création d'un centre culture, le Georges Simenon. CONCARNEAU – Finistère -29 Réalisation : TAUSSAT Anne-Elisabeth 2013-2014

Les acteurs vont aussi devoir faire face aux visions négatives de l'espace dues aux dégradations, méconnaissances du lieu provoquant les réticences des entrepreneurs.¹⁸

II. 3.2. Conflits socio-économique qui surgissent lors de la réaffectation de nouvelles fonctions

Ils se font en fonction des caractéristiques du site, du contexte socio-économique et des moyens disponibles. L'enjeu est de mettre en place une stratégie afin d'optimiser l'espace en fonction de l'existant et de la volonté de développement dans le but de valoriser les potentialités offertes et la réussite du projet.

Mais ces choix de réaffectation entraînent de nombreux conflits qui peuvent-être sociaux/commerciaux. Ceux-ci concernent les habitants des anciens quartiers maritimes car la recomposition des espaces entraînent des mutations sociales avec l'arrivée d'une nouvelle population, de nouveaux usagers et de nouvelles fonctions tertiaires. Ces conflits peuvent aussi concerner l'opposition entre la conservation et le redéveloppement. Ceux-ci peuvent s'illustrer avec l'exemple de l'opposition entre le maintien des anciens paysages (ancien bâtiments, anciens quartiers) et leur destruction pour créer de nouvelles activités. C'est le conflit entre le maintien des espaces portuaires, témoins des anciennes activités et l'introduction de nouvelles fonctions. Mais si la ville fait le choix de s'appuyer sur les anciens bâtiments pour créer de nouveaux usages, il faut considérer cela comme un potentiel d'enrichissement et non de nostalgie.¹⁹

II. 4. Les principes d'intégrations ville-port

II. 4. 1. Développement portuaire face au développement local

Les villes portuaires sont des lieux d'essence économique, portées par le progrès des échanges internationaux. Mais certaines d'entre elles se sont spécialisées sur certaines activités économiques mais dont la mutation à remis en cause l'économie locale. Pour s'intégrer dans l'économie locale, les ports développent et mutualisent de nouvelles activités notamment dans la recherche et le développement pour favoriser la compétitivité entre les entreprises et la diversification du tissu économique local.

De plus, les ports cherchent à valoriser leurs activités au sein de la ville. Tout d'abord les ports génèrent de nombreux emplois indirects dans les bâtiments, travaux public par exemple. Le tertiaire portuaire créé lui aussi de nombreux emplois.

¹⁸ Pdf Réaménagement de l'interface ville-port p22
Création d'un centre culture, le Georges Simenon. CONCARNEAU – Finistère -29 Réalisation : TAUSSAT Anne-Elisabeth 2013-2014

¹⁹ Pdf Réaménagement de l'interface ville-port p22
Création d'un centre culture, le Georges Simenon. CONCARNEAU – Finistère -29 Réalisation : TAUSSAT Anne-Elisabeth 2013-2014

De nouvelles activités se développent afin de lier les terminales croisières, commerces, lieux touristiques, au niveau des interfaces afin de créer une valorisation urbaine directe des activités liées aux ports.

II. 4. 2. Développement économique face au cadre environnemental

Les mesures environnementales sont devenues importantes aujourd'hui dans le développement des villes portuaires dans un contexte de changement climatique, puisqu'elles sont en lien direct avec la mer et le littoral. Cette préoccupation environnementale permet aussi d'augmenter l'attractivité des ports et l'amélioration du cadre de vie. Pour répondre à ces mesures environnementales, les zones portuaires deviennent sources d'innovations technologiques et de projets entre plusieurs ports comme entre Amsterdam-Malmö-Anvers ou entre Valence-Livourne-Toulon. De plus la montée des eaux provoque de nouvelles mesures dans le développement des ports.

Ainsi dans les nouveaux projets, les villes-ports intègrent les différents objectifs environnementaux afin de réduire leurs impacts sur l'eau, l'air... Ainsi, Rotterdam cherche à valoriser le carbone, Marseille recycle ses déchets industriels. De plus certains ports cherchent à valoriser les ressources littorales. Pour produire des énergies renouvelables, certaines villes développent des champs éoliens, des thalassos thermie, des installations à énergie marémotrice, ou encore valorisent des bios ressources marines (algues) en Bretagne. D'autres villes, valorisent le patrimoine urbain, le bâtissent comme les différentes formes du passé pour entretenir la culture portuaire. Par exemple, Marseille a réaménagé ses docks au niveau de l'interface.

L'instauration de protections fortes des milieux littoraux impose aux zones portuo-industrielles et urbaines une gestion plus économe et intensive de l'espace, et une meilleure articulation entre logiques portuaires, urbaines et environnementales. Ceci freine le développement des différentes zones dû à l'incompatibilité de certaines activités portuaires avec la qualité du cadre de vie urbain.

II. 4. 3. L'aménagement portuaire face à l'aménagement urbain

Depuis une trentaine d'années de nombreuses villes portuaires cherchent à revaloriser les interfaces villes-ports plus ou moins délaissées ou dégradées, avec des reconversions vers de nouvelles fonctions résidentielles, culturelles ou touristiques. Ces villes cherchent à recréer une transition entre la ville et le port soit par des activités compatibles avec la qualité urbaine comme le tertiaire portuaire, soit par des aménagements valorisant le patrimoine. En France, les villes les plus impliquées sont Dunkerque avec son projet Neptune/Grand large et Marseille. Cette dernière a mis en place des pilotis au-dessus de son domaine portuaire afin de protéger ces infrastructures portuaires mais permettre leur valorisation.

Le but de ces aménagements est de créer une meilleure cohérence et une meilleure mixité entre les espaces urbains et portuaires. Cette mixité entre les activités du tertiaire, de la plaisance, des croisières et permise par l'amélioration des flux des personnes, habitants ou touristes. Les villes peuvent par exemple créer des technopôles en intégrant des activités portuaires, industrielles, de

recherches et d'apprentissage comme à Lorient ou Rotterdam. Mais l'ensemble de ces projets doivent avoir comme cadre une approche globale, cohérente et voir sur le long terme.

Mais avant de mettre en place des projets d'aménagement, certaines villes choisissent tout d'abord de révéler ces lieux méconnus aux yeux de la population avec une dimension évènementielle. En mettant en place des manifestations emblématiques, nautiques, culturelles, de rayonnement nationale ou internationale, des villes comme Brest, Marseille ou Lorient, racontent autrement ces lieux afin de valoriser ces espaces longtemps oubliés et de révéler leur vocation originelle.²⁰

²⁰ Pdf Réaménagement de l'interface ville-port p23

Création d'un centre culture, le Georges Simenon. CONCARNEAU – Finistère -29 Réalisation : TAUSSAT Anne-Elisabeth 2013-2014

Conclusion

Le port et la ville sont deux entités qui non seulement ont pu élargir leur domaine territorial tout au long de l'histoire, mais qui ont en outre ordonné et réordonné l'utilisation de leurs espaces en fonction de leurs besoins.

Les villes portuaires se trouvent, aujourd'hui, confrontées par la nécessité de reconsidérer la relation entre port et ville. Il s'agit alors de rendre intelligible le fait que la redéfinition de cette relation poursuit le double objectif de favoriser le développement économique et de sauvegarder les caractères identitaires du système urbain.

Le port doit alors s'ouvrir à la ville. Pour cela, il est nécessaire que de nouvelles relations voient le jour en dépassant les barrières urbaines, cette transformation et les perspectives de développement qu'elle ouvre imposent une redéfinition des relations entre le port et la ville aux plans économique, territorial, environnemental et culturel. Les friches portuaires, longtemps ignorées par la géographie urbaine, suscitent depuis une vingtaine d'année un intérêt sans précédent. Les stratégies de réaménagement des villes portuaires se basent sur les différents aspects, l'aspect physique, spatial et fonctionnel, avec une politique de liaison à différentes échelles du local au global ; En assurant une mixité fonctionnelle avec la mixité des fonctions urbaines et fonctions portuaires, le port n'est plus considéré comme une entrave aux aménagements mais comme un privilège.

L'aménagement de ces zones délaissées est devenu un moyen d'affirmer pour les métropoles leur place sur l'échiquier mondial, de redéfinir une identité territoriale en remodelant notamment l'image de la ville et son attractivité. Les villes portuaires se situent ainsi dans une double logique d'attraction et de répulsion, dualité qui fonde en grande partie le foisonnement des travaux sur l'interface ville-port et les options de redéveloppement des espaces délaissés par le port.

CHAPITRE II :

L'AMENAGEMENT DES FRICHES PORTUAIRES

Introduction

La ville se transforme, évolue, change de forme, de fonction et d'organisation dans le temps elle n'est pas figée, la reconstruction de la ville sur elle-même, est l'objectif major de l'urbanisme d'aujourd'hui est cela en impliquant soit le concept de la « tabula rasa », soit une réhabilitation de bâtiments et d'espaces dénués d'activité. Ces derniers touchent les anciennes villes industrielles et portuaires, victimes d'arrêt d'activités des crises urbaines causées par l'abandon des parties de ville et victime de délocalisation.

La réhabilitation de ces espaces et friches industrielles devient donc un véritable outil de projet et de redynamisation pour des villes souvent heurtées par leur déclin. La question des friches n'est pas nouvelle, c'est aussi un sujet d'étude par excellence qui implique directement les financeurs des projets urbains, sujet qui est en phase avec l'air du temps et avec le développement durable.

Des démarches s'engagent avec plus ou moins de succès, les communautés urbaines se retrouvent concernées directement par l'enjeu de la transformation des friches. Ces dernières se trouvent aussi à l'interface de la ville et du port comme espaces délaissés qui suscitent des opérations de redéveloppement. Les enjeux de ces aménagements sont de taille : qui vise à intégrer les territoires portuaires au fonctionnement et à l'image de la ville afin de faire du port un quartier de celle-ci. D'intenses débats sur la nature et sur les modalités de réaffectation existent au sein des acteurs du territoire.

De nombreux exemples montrent pourtant qu'il y a une opportunité de créer des lieux de qualité, largement ouverts, réutilisant ou retrouvant des traces du passé maritime de la ville pour proposer à la population un paysage spécifique, moins standardisé. Nouveaux lieux de respiration, ils sont parfois conçus en un réseau donnant identité et cohérence à tout un quartier de ville. Ils laissent aussi la possibilité de maintenir certaines activités portuaires, notamment pour répondre aux besoins croissants d'une logistique de proximité.

I. Les friches

I.1. Généralités

I.1.1. Evolution sémantique de la notion « friche »

L'acception de « friche urbaine » est le fruit d'une dérive historique d'une notion originellement agricole, « friche » désignant au départ une terre agricole non exploitée. L'expression a peu à peu connu une évolution sémantique sur la base de son sens figuré. En tant qu'espace suggérant l'abandon, le manque d'entretien, la notion de friche a pu trouver une signification nouvelle devant la multiplication des emprises délaissées et peu à peu insérées dans l'urbain par la périurbanisation galopante du dernier quart de siècle. Le terme de friches industrielles s'est généralisé rapidement dans la deuxième moitié du XXe siècle, puis le vocable s'est enrichi du terme de « friches urbaines » depuis une quinzaine d'années.²¹

Par extension, le terme désigne aujourd'hui toute chose inutilisée depuis un certain temps, dont le potentiel n'a pas été développé.

I.1.2. Qu'est-ce qu'une friche urbaine

« Espace laissé à l'abandon, temporairement ou définitivement, à la suite de l'arrêt d'une activité agricole, portuaire, industrielle, de service, de transformation, de défense militaire, de stockage, de transport.

Les friches industrielles concernent des installations industrielles et commerciales abandonnées, inexploitées ou sous-utilisées, dans lesquelles la contamination de l'environnement, réelle ou perçue, rend une expansion ou un réaménagement difficile ».²²

« Situé en milieu urbain, il s'agit d'un terrain bâti, ou non, qui peut être pollué. Sa fonction initiale ayant cessé, le site de taille extrêmement variable demeure aujourd'hui abandonné, voire délabré. Sa pollution réelle ou perçue rend d'autant plus difficile son réaménagement. En conséquence, afin que la friche puisse être aménagée, une intervention préalable sera nécessaire en vue du respect de certaines normes réglementaires et juridiques. »²³

Les friches urbaines sont très diverses dans leur nature: on distingue des friches industrielles, ferroviaires, portuaires, tertiaires, religieuses, militaires selon le type d'activité originel. Elles se caractérisent également par leur taille ou par leur âge, ou encore par leur degré de désaffectation, abandon, sous-utilisation, utilisation temporaire. Leur point commun étant leur incapacité à susciter un intérêt pour le marché foncier, et donc à attirer spontanément de nouvelles activités.²⁴

²¹ Les friches : entre contrainte et potentiel de renouvellement urbain juin 2016

²² Dictionnaire environnement.

²³ Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

²⁴ marianne Thomann, Potentiel des friches industrielles des secteurs de gare pour un développement urbain durable, Université de Lausanne - Licence ès Lettres 2005.

I.1.3. La définition de la friche selon une Vision statique

La friche comme espace identifié et quantifié :

Une définition consiste à proposer des critères d'identification des espaces en friche. Trois éléments reviennent systématiquement et sont donc à la base de toute définition statique de la notion de friche.

La dimension : C'est la surface couverte par le terrain en friche (avec éventuellement une précision sur la surface bâtie).

Le temps de vacance : C'est la durée minimale de non-occupation/sous occupation à partir de laquelle le terrain est considéré comme une friche.

La question de la sous-occupation, voire d'une occupation informelle, n'est pas neutre en termes d'enjeux (sécurité, concertation, réglementation...).

La nature du terrain : Elle est définie par la dernière activité officielle exercée sur le site.

I.2. Classification de friches

Les friches représentent une diversité sans limite car chaque site est unique par sa situation, surface, son état et bien sur les enjeux qu'ils représentent. Alor on mentionne quelque types de friche : Selon Laure (2010)

I.2.1. Les friches urbaines

« Situé en milieu urbain, il s'agit d'un terrain bâti, ou non, qui peut être pollué. Sa fonction initiale ayant cessé, le site de taille extrêmement variable demeure aujourd'hui abandonné, voire délabré. Sa pollution réelle ou perçue rend d'autant plus difficile son réaménagement. En conséquence, afin que la friche puisse être aménagée, une intervention préalable sera nécessaire en vue du respect de certaines normes réglementaires et juridiques. » (L'ADEME, cité dans Laure, Mai 2010). On peut aussi les définir comme étant « des terrains laissés à l'abandon en milieu urbain ». Parmi celles-ci, on distingue les friches de la périphérie urbaine, « terrains non encore construits, mais qui ne sont pas cultivés en attendant une utilisation de type urbain » (Merlin et Choay, non daté).

I.2.2. Les friches industrielles

Désignant des installations industrielles et commerciales abandonnées, inexploitées ou sous-utilisées. Les friches industrielles sont le plus souvent à l'intérieur de la ville : la plupart des sites industriels qui occupaient autrefois sa périphérie, se retrouvent, avec l'extension urbaine, au cœur du tissu urbain ce qui engendre plusieurs problèmes au sains de la ville comme la dégradation du paysage urbain. Le Lexique de géographie humaine et économique (1992) la définit de la sorte : « Espace bâti ou non, terrain ou local, autrefois occupés par l'industrie et désormais en voie de dégradation par suite de leur désaffectation, c'est-à-dire de leur abandon total ou partiel par l'activité industrielle ».

I.2.3. Les friches militaires

Elles appartiennent au ministère de la défense, présentant des bâtiments délaissés suite au départ de l'armée, comme les casernes, camps, forts, batteries, infrastructures industrielles et

logistiques, stands de tir, baraquements, écoles, cercles, immeubles de bureaux, bassins, aérodromes, logements, hébergements, armurerie, garages, stockages, administration. Ces friches peuvent représenter de très grands espaces, comme le montre la présence de la friche militaire de Satory près de Versailles (autour de 20 ha).

I.2.4. Les friches commerciales

Sont souvent le produit de la fermeture de petits centres commerciaux de proximité qui ne génèrent plus assez de bénéfices pour se maintenir sur place. Les petits centres commerciaux de quartier sont particulièrement exposés à ce risque, notamment en raison de la baisse de revenu des habitants, ou d'une baisse de fréquentation.

I.2.5. Les friches ferroviaires

Le plus souvent désigne la fermeture de réseau de voies ferrées (surtouts à partir des années 1960). Ce patrimoine requiert de l'entretien et suscite beaucoup d'envie de la part des collectivités. D'autres bâtiments en lien avec l'activité ferroviaire, parfois non occupés, s'ajoutent à ce patrimoine : bâtiments techniques, hangars, gares de triage.

I.2.6. Les friches portuaires

Quais, chantiers navals, industries, hangars. On peut mentionner comme exemple la fermeture des chantiers navals en 1987 à Nantes et Dunkerque a entraîné l'apparition de friches importantes dont la reconversion est encore à l'ordre du jour. Le traitement des friches portuaires nécessite un travail sur l'interface ville-port avec une réouverture du port sur la ville.

I.2.7. Les friches administratives et d'équipements publics

Cette catégorie de friches est particulièrement diverse. Il peut s'agir de bâtiments non utilisés ou sous-occupés par l'Etat ou les collectivités, d'écoles ou de lycées fermés, de stades sportifs, etc. Les friches hospitalières, résultat de stratégies de concentration ou de relocalisations, peuvent représenter de vastes espaces parfois enclavés à reconvertir.

I.2.8. Les friches d'habitat

On peut aussi classer l'habitat insalubre, délabré et abandonné est loin d'être comme étant des friches. Parfois ponctuel, ce problème peut s'étendre sur des quartiers entiers. Historiquement, de nombreuses friches d'habitat sont apparues dans les bassins industriels en déclin, les cités minières devenant de véritables villes fantômes. Mais le problème apparaît également dans des villes bien loin de souffrir d'une mono-industrie en crise. C'est le cas à Bordeaux où 200 hectares de centre-ville font l'objet d'un programme de renouvellement avec démolition de nombreux immeubles particulièrement dégradés.

I.3. Les différents types d'interventions sur les tissus urbains existants ²⁵

I.3.1. Le renouvellement urbain

D'après le décret n° 83/684 du 26 novembre 1983 : la rénovation « est une opération physique qui sans modifier le caractère principal d'un quartier, constitue une intervention profonde sur le tissu urbain existant pouvant comporter :

- La destruction d'immeubles vétustes.

²⁵ Cour d'urbanisme 3eme année de Mme ALILI

- La reconstruction sur le même site, d'immeubles de même nature. »

I.3.2. Réhabilitation urbaine

La réhabilitation urbaine vise la revalorisation du cadre bâti et spatial des zones dégradées, sans modification de leur environnement socio-économique et sans modification de leur caractère urbain et architectural propre. C'est une opération qui consiste, d'une part, à améliorer l'état constructif du bâti et d'autre part, à assurer un certain confort aux occupants. Elle vise à « transformer la ville avec ses habitants, offrir à chacun de meilleures conditions de logement tout en préservant l'âme des quartiers et la mémoire des lieux ».

I.3.3. Revitalisation urbaine

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

I.3.4. Reconversion urbaine

Aménagement des zones industrielles, portuaires, aéroportuaires et ferroviaires désaffectées ou autre, en changeant leur vocation fonctionnelle.

I.3.4. Restructuration urbaine

La restructuration est une réorganisation totale ou partielle du tissu urbain existant. Elle intervient essentiellement sur la structure urbaine (réseaux de viabilité) mais aussi sur le cadre bâti (immeubles ou groupe d'immeubles). Cette action s'adresse aux entités qui présentent une déstructuration et un manque d'homogénéité évidents au niveau du tracé ou du cadre bâti.

I.3.5. Requalification urbaine

Action qui s'adresse aux tissus urbains dégradés et en dysfonctionnement, dépourvus de lettres de noblesse, notamment les grands ensembles et les quartiers périphériques.

I.3.6. Restauration urbaine

Intervention qui vise à conserver, à sauvegarder l'aspect ancien et à réparer les désordres causés par les affres du temps et les usages. Cette intervention permet de mettre en valeur le bien qui possède un intérêt architectural ou historique.

I.3.7. Densification urbaine

Elle s'applique à des secteurs urbanisés qui présentent des poches non urbanisées (cas des emprises militaires ou ferroviaires, d'importantes parcelles non bâties à l'intérieur du tissu). Ces secteurs sont souvent densifiés sous la pression de l'urbanisation et l'augmentation de leurs valeurs foncières.

I.4. Le développement durable

Un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre les capacités des générations futures à répondre aux leurs. »²⁶

Le développement durable « ne se réduit pas à la protection de l'environnement ou à la conduite écologique des chantiers. Le développement durable, c'est d'abord une conception patrimoniale ou responsable du monde dans lequel nous vivons. De ce fait, les politiques publiques doivent déterminer les conditions d'utilisation, de préservation, de partage et de transmission de ce patrimoine collectif, dans des conditions qui permettent la nécessaire satisfaction de nos besoins d'aujourd'hui sans compromettre celle des générations futures... Le développement durable est

²⁶ La célèbre définition du développement durable donnée par Harlem Gro Brundtland, premier ministre de Norvège, en 1987

un mode de croissance qui garantit, à la fois et à long terme, le progrès économique, social et environnemental de la société».²⁷

I.4. 1. Piliers fondamentaux du développement durable

Le développement durable articule les éléments (dimensions) des trois sphères suivantes, on tenant compte des dimensions économiques (améliorer l'efficacité économique), sociales (améliorer l'équité sociale et lutter contre l'exclusion et la pauvreté) et environnementales (maintenir l'intégrité de l'environnement) Pour avoir les trois piliers du développement durable (économie, écologie et social).²⁰ (Voir figure1)

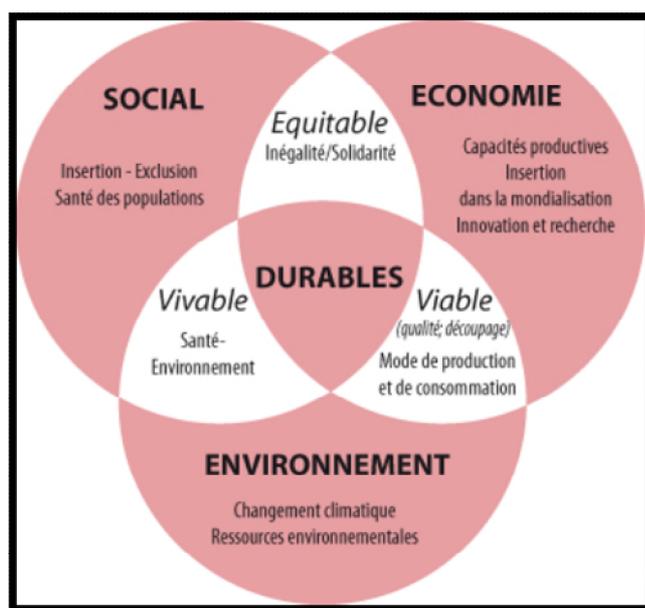


Figure 5 : Schéma conventionnel du développement durable.
Source : Ministère de l'écologie et du développement durable de France

II. La friche portuaire

II.1. Typologie des différents mouvements de reconversion de water front ²⁸

II.1.1. Le type d'aménagement Nord-Américain axé sur le shopping

Il constitue le premier mouvement de recomposition des anciens espaces portuaires initié dès les années 50 par les groupes d'affaires, puis aidé par les subventions fédérales. Ce type de réaménagement est plus destiné aux touristes et aux hommes d'affaires qu'à la population locale. Ces water fronts deviennent rarement des espaces organiques de la ville et font le plus souvent offices de parc d'attraction. L'exemple de Baltimore est représentatif de ce qui s'est réalisé à Boston, San Francisco et dans le reste des Etats-Unis. L'aspect touristique est valorisé

²⁷ Définie selon la circulaire du 11 Mai 1999 sur l'évaluation des politiques publiques

²⁸ Water front : front de mer

notamment en implantant un Festival Market, grand centre commercial qui met en œuvre les principes du fun-shopping.

II.1.2. Le type d'aménagement libéral, l'exemple londonien

C'est un modèle libéral qui valorise l'espace par les forces du marché la demande définit les nouvelles fonctions. Les acteurs de la reconversion investissent le territoire pour profiter d'une situation avantageuse (défiscalisation) ce qui crée une rupture totale avec les fonctions traditionnelles et le contexte local. Si ce modèle permet souvent de redynamiser un espace au niveau économique, il a ses limites en termes de composition urbaine des quartiers, de qualité esthétique, d'animation des quartiers, de participation des promoteurs aux infrastructures publiques et souvent on y observe des phénomènes de gentrification.

II.1.3. Le type d'aménagement raisonné

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

II.1.4. Le type d'aménagement extravagant

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

II.2. Les stratégies et conseils pour un aménagement raisonné des friches portuaires

II.2.1. Les processus

Plusieurs points communs se retrouvent dans les aménagements de ces dernières années. Voici plusieurs principes d'aménagements que l'on a relevés et qui peuvent nous donner des pistes pour mener à bien une opération:

a) Etude du site

Avant de commencer le réaménagement d'un site, plusieurs études doivent être menées pour comprendre les spécificités du site et le replacer dans son contexte. Les principales études reposent sur:

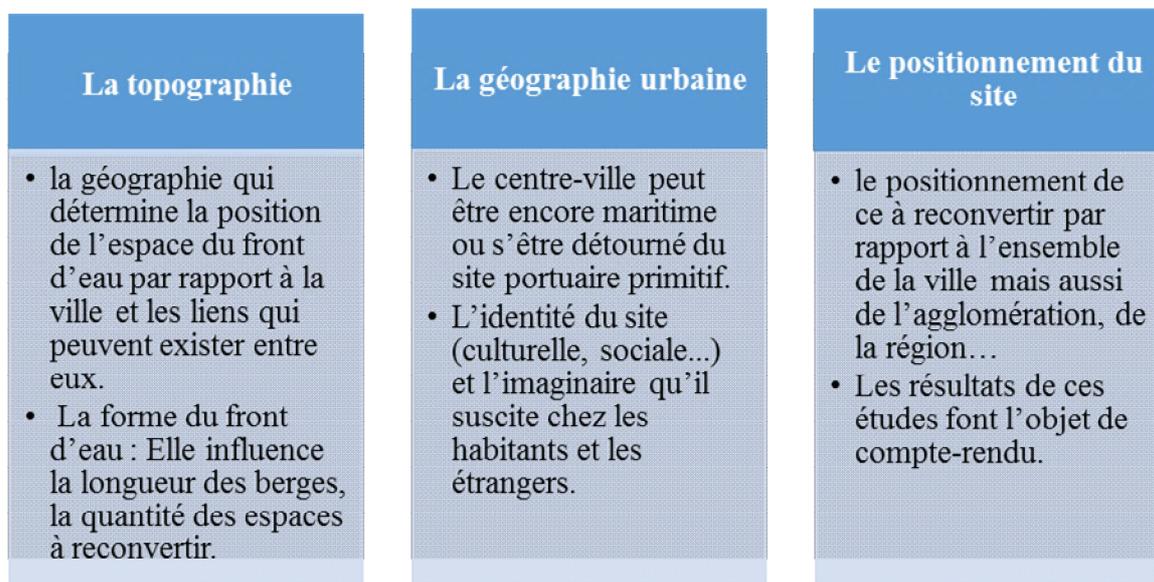


Figure 6 : les principes de l'étude du site

Source : Auteurs

b) Le paysage portuaire

Si la ville a toujours eu tendance à tourner le dos au port, les habitants n'ont jamais été indifférents à ce quartier. L'importance de bâtir sur le port un lieu de vie est grande, sans négliger les contraintes de sécurité, le public aime avoir accès au port, à ses berges et à son paysage atypique. La mise en valeur du paysage portuaire est très difficile. C'est une explication de l'antagonisme entre la ville et le port. L'objectif n'est pas de faire disparaître une ou l'autre entité, mais de travailler sur l'articulation ville/port en créant des liens entre les quartiers urbains et le port, sans supprimer la notion de limite ou de territoire qui enrichit la perception de l'espace.²⁹ Le respect de cette dualité est considéré comme un critère de réussite de ces opérations. Il faut aussi que cette opération de mise en valeur du paysage portuaire soit accessible au public. Mixité des espaces, parcellisation pour les usages sur le port, ou choix des opportunités d'itinéraire pour les usagers, sont divers éléments de réflexions pour les.³⁰

²⁹ Publication de l'Agence d'étude d'Urbanisme de Caen Métropole, *A l'interface ville/port, quelles reconversions pour les anciens sites portuaires ?*

³⁰ Idem



Figure 7 : Immeubles en forme de bateaux, tour et pont Vasco de Gama, funiculaire
Source : A l'interface Ville-Mer, quelles reconversions pour les anciens sites portuaires ?

c) La remaritimisation

Il s'agit de faire renaître le caractère maritime de la frange littorale urbaine, cette remaritimisation peut avoir plusieurs formes)³¹ :

D'un côté on peut avoir une « remaritimisation musée », c'est-à-dire une mise en scène du passé portuaire. Pour cela on met en valeur les vestiges d'un passé maritime (bitte d'amarrage, silo, grue...) c'est ce qui s'est passé dans la plupart des réaménagements. Certains aménagements vont même jusqu'à redonner une nouvelle fonction aux éléments de passé, c'est le cas d'un silo à grains à Marseille transformé en salle de spectacle...

D'un autre côté on peut avoir une « remaritimisation vraiment maritime ». Il ne s'agit pas de réinstaller des activités portuaires lourdes sur les fronts d'eau centraux, il s'agit plutôt de favoriser à tout prix la réutilisation de l'eau comme activité et donc du front d'eau comme un support à ces mêmes activités.

³¹ Publication de l'Agence d'étude d'Urbanisme de Caen Métropole, *A l'interface ville/port, quelles reconversions pour les anciens sites portuaires ?*



Figure 8 : Figure : l'Oceanorium à Lisbonne

Source : Source : A l'interface Ville-Mer, quelles reconversions pour les anciens sites portuaires ?



Figure 9 : Parc d'Obaiba à Tokyo

Source : Source : A l'interface Ville-Mer, quelles reconversions pour les anciens sites portuaires ?

Cela se traduit par l'apparition de nouvelles fonctions :

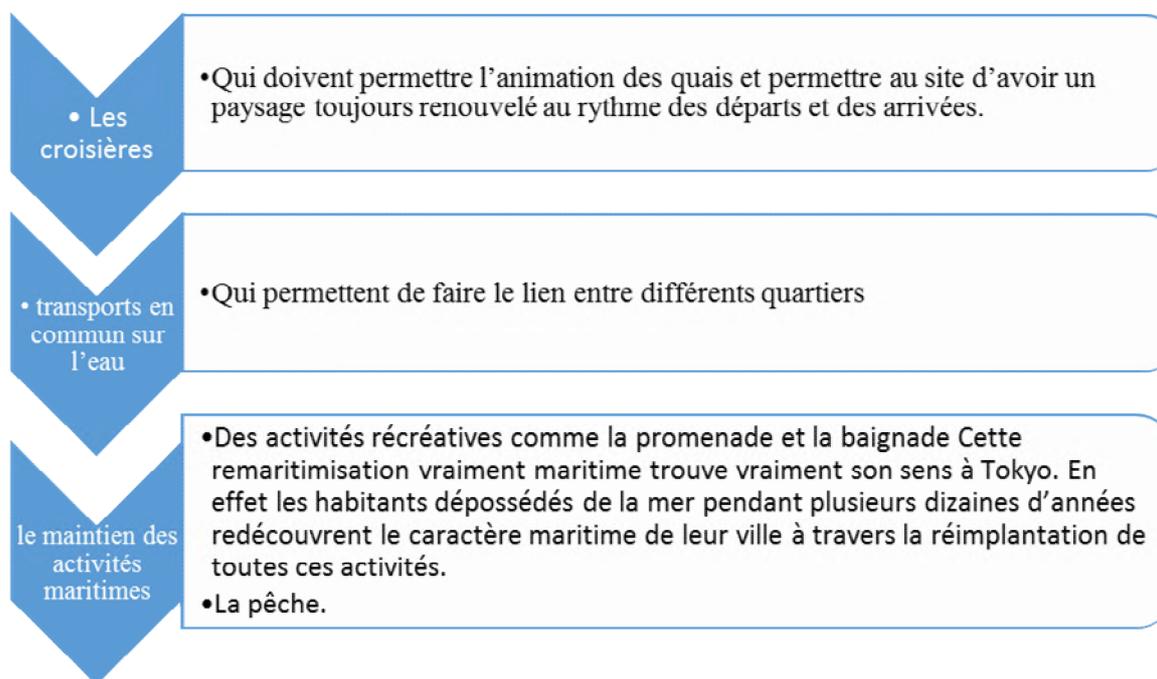


Figure 10 : Les fonctions de la ramaritimisation.

d) Le caractère urbain

"Il faut marier l'âme et l'ambiance portuaire, avec un véritable projet". (Claude Chaline), *Ces ports qui créent les villes*

Dans ce type de réaménagement le caractère urbain est recherché. Il s'agit pour certaines opérations de relier la ville à son poumon portuaire. Pour d'autres il s'agit de rétablir un équilibre

entre les différentes parties de la ville. C'est le cas par exemple de Marseille qui souhaite à travers son projet Euro-méditerranéen réaliser un rééquilibrage Nord-Sud, il en est de même pour Puerto Madero à Buenos Aires. Pour toutes ces opérations, il s'agit donc de créer un véritable quartier de la ville, un quartier de vie. La mixité des fonctions (logements, emplois, commerces, culture, loisirs...) est donc recherchée, ainsi qu'une certaine mixité sociale, souvent plus difficile à atteindre mais essentielle pour éviter la gentrification du quartier.³²

Mais pour que le nouveau site devienne un véritable quartier de la ville il faut aussi réfléchir sur les liens que ce quartier peut entretenir avec le reste de la ville. On s'aperçoit que si cette question des liens n'est pas ou peu traitée l'objectif est rarement atteint. C'est ce qui s'est passé pour Puerto Madero à Buenos Aires et pour Le Parc des Nations à Lisbonne. Ces quartiers se sont retrouvés enclavés par la voie de chemin de fer. D'autres villes ont au contraire travaillé sur les transports en commun, sur les liaisons pédestres et paysagères, le résultat est au final beaucoup plus probant.



Figure 11 : Immense complexe de 70 bâtiments, répartis sur plus de 60 hectares, le long de l'embouchure

Source : A l'interface Ville-Mer, quelles reconversions pour les anciens sites portuaires ?

e) L'environnement

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

- Tout d'abord en mettant en place des politiques visant prioritairement l'arrêt des grands travaux de remblayage modifiant la ligne de côte et l'amélioration de la qualité de l'eau dans les ports.
- Ensuite en créant des liens et organisant des opérations de sauvegarde et de valorisation des espaces environnementaux souvent situés à proximité des sites à revaloriser. C'est le cas de Puerto Madero qui a intégré la réserve écologique à son projet de revalorisation, ou même du Téléport de Tokyo qui crée des parcs maritimes et des jardins portuaires.
- Enfin, d'autres aménagements, telle l'opération Grand Large de Dunkerque, souhaitent mettre en œuvre le principe de développement durable en créant notamment un quartier écologique utilisant des principes de construction de Haute Qualité Environnementale.³³

f) La concertation avec les habitants

³² Publication du Ministère de l'Équipement, *Port et Ville*

³³ Claude Chaline, *Le port cadre de la ville*

"L'image du port est une image collective de la population." Claude Chaline

Afin de ne pas créer un espace en décalage avec les aspirations des habitants la concertation publique s'avère aussi nécessaire. Initiée à Montréal dans la reconversion du Vieux-Port, la concertation permet de sensibiliser les habitants et de mesurer leurs envies. On remarque souvent que dans la plupart des villes portuaires, la population est toujours favorable à une densification minimale des berges et à leur ouverture au public la plus large possible.³⁴

Ainsi dans le Vieux-Port de Montréal, où l'avis des citoyens a été si influent, les installations portuaires ont principalement laissé place à d'immenses espaces verts. D'autres villes ont eu recours à la concertation publique comme Nantes et Hambourg où des ateliers publics ont été constitués et où la population était amenée à se prononcer sur les différentes options d'aménagement.

g)La promotion-valorisation-animation

Ces quartiers portuaires constituent pour certaines métropoles, les derniers terrains encore disponibles pour développer le centre-ville et donc la mettre en valeur. Les villes décident donc souvent de concentrer tous leurs efforts pour attribuer des fonctions valorisantes à ce nouveau morceau de ville, fonctions qui participent à redonner une image à la ville toute entière, à son agglomération, voire même à toute une région. Ces fonctions peuvent être économiques (centre d'affaire international à Lisbonne) culturelles (cette vocation culturelle se retrouve dans les projets Euro-méditerranéens et Hafencity à Hambourg), universitaires (Dunkerque...), touristique.

Les équipements vont participer à la symbolique de ces nouveaux quartiers, c'est le cas par exemple du pont Vasco de Gama à Lisbonne ou de l'Elbphilharmonie de Hambourg.

L'animation du site est souvent recherchée : expositions, festivals sont régulièrement organisés. L'exemple le plus significatif est certainement le Parc des Nations à Lisbonne qui a accueilli l'Exposition Universelle de 1998.

La promotion, valorisation, animation doit se poursuivre après la réalisation du projet pour en assurer sa pérennité.

h)Le principe de réversibilité

Ce principe est certainement l'une des données les plus importantes qui doit régir tout un projet pour l'amener jusqu'à se réussite. En effet, la revalorisation d'un water front s'inscrit dans des durées assez longues, dix, vingt, trente ans, la société a le temps d'évoluer, d'avoir de nouveaux besoins et la ville ne cesse de changer. Il est donc nécessaire que le projet soit adaptable lors de sa constitution, mais aussi plus tard dans sa réalisation.

Les concepteurs de l'Hafencity ont bien mesuré l'importance de ce principe de réversibilité car l'achèvement de leur projet n'est prévu qu'en 2025, le projet est alors pensé pour s'adapter au fil du temps.

³⁴ Publication de l'Agence d'étude d'Urbanisme de Caen Métropole, *A l'interface ville/port, quelles reconversions pour les anciens sites portuaires ?*

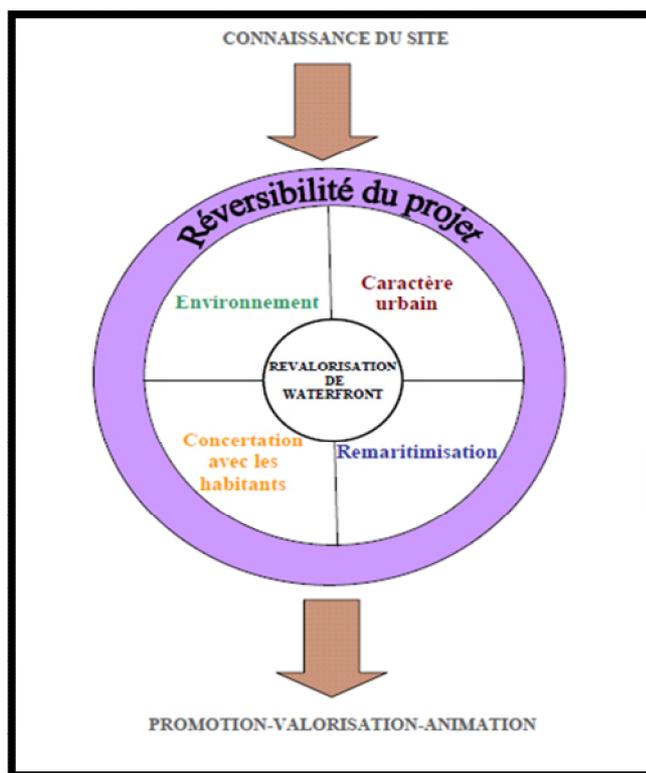


Figure 12 : Revalorisation du water front

Source : A l'interface Ville-Mer, quelles reconversions pour les anciens sites portuaires ?

II.2.2. Les enjeux de l'aménagement des friches

a) Un nouveau quartier

Ces quartiers portuaires constituent pour certaines métropoles, les derniers terrains encore disponibles pour développer le centre-ville et donc les mettre en valeur, les villes décident donc souvent de concentrer tous leurs efforts pour attribuer des fonctions valorisantes à ce nouveau morceau de ville, fonctions qui participent à redonner une image à la ville toute entière, à son agglomération, voire même à toute une région. Ces fonctions peuvent être économiques (centre d'affaire international à Lisbonne) culturelles (cette vocation culturelle se retrouve dans les projets euro-méditerranéens à Marseille et Hafencity à Hambourg), universitaires (Dunkerque...), ou encore touristiques (comme les quais de Bordeaux).

Les équipements vont participer à la symbolique de ces nouveaux quartiers, c'est le cas par exemple du pont Vasco de Gama à Lisbonne ou de l'Elbphilharmonie de Hambourg. L'animation du site est souvent recherchée : expositions, festivals sont régulièrement organisés. L'exemple le plus significatif est certainement le Parc des Nations à Lisbonne qui a accueilli l'Exposition Universelle de 1998

Cette opération de recomposition offre l'occasion de recentrer la ville et de l'ouvrir sur l'eau¹. La ville profite alors de l'espace laissé par le port pour reconquérir un espace pour se développer aussi et étendre son urbanité. Il y a le danger de rejeter le caractère portuaire de la ville, de ne pas garder la mémoire portuaire. Il faut prôner la réintroduction de nouvelles fonctions portuaires adaptées au contexte urbain actuel.

b) Une nouvelle attractivité

Le cadre de vie et le développement économique sont liés, la ville portuaire pour attirer se doit d'être agréable, moderne, belle, intelligente, attractive. L'aménagement du port qui était alors l'élément indispensable dans le développement de la ville est maintenant aussi un facteur de développement important. Peut-on parler de nouvelles fonctionnalités des ports ? Il y a bien une dualité entre l'image négative du port et la vitrine de la ville.³⁵ Il faut donc représenter l'histoire et la vocation portuaire et mettre en place une véritable politique patrimoniale et touristique. Les projets d'aménagement doivent donc reposer sur un passé tout en garantissant de la modernité. Mais l'image du port repose sur la ville portuaire qui sert de diffuseur promotionnel. Le port ne doit pas devenir un monument, il doit alors se fondre également avec les futurs projets.

c) Une nouvelle relation ville/port

En rétablissant un lien entre le port et la ville, le port redeviendra un atout pour la ville et non un outil technique.³⁶ Les intentions du port en matière développement sont différentes de celles de la ville : pas de qualité architecturale des bâtiments et du paysage. La compétitivité du port sera utile à la ville et l'image de la ville sera un atout indispensable au port. Le port en osmose avec la ville redonnera à la cité un rôle d'interfaces internationales que seul le port avait. Il est un maillon essentiel pour une ville portuaire. Elle ne peut plus le négliger. La recomposition urbaine peut alors servir à créer une nouvelle relation entre le port et la ville. La promotion, valorisation, animation et doivent se poursuivre après la réalisation du projet pour en assurer sa pérennité. Outre la coupure fonctionnelle et esthétique, il y a aussi la coupure sociale à atténuer. La solution est de réintroduire l'urbanité dans les ports pour réduire cet écart. Le port doit être attractif pour y implanter des éléments de loisirs et d'animations. Il s'agit d'humaniser ces espaces et de les rendre accessibles à la société urbaine.

II.2. 3. Les objectifs de l'aménagement des friches portuaires³⁷



Figure 13 : Les objectifs de l'aménagement des friches
Source : Auteur, 2017

³⁵ Publication du Ministère de l'Équipement, *Port et Ville*

³⁶ Idem

³⁷ Pdf Réaménagement de l'interface ville-port p05

Création d'un centre culture, le Georges Simenon. CONCARNEAU – Finistère -29 Réalisation : TAUSSAT Anne-Elisabeth 2013-2014

1.Satisfaire l'ensemble des acteurs

Tout d'abord l'ensemble des volontés des acteurs du projet doivent être satisfaites. Le projet d'aménagement doit répondre aux attentes de l'ensemble des acteurs impliqués dans les activités portuaires que ce soit la Chambre des Commerces et d'Industries (CCI), la commune, l'interprofession, l'agglomération (Concarneau Cornouaille Agglomération), la bibliothèque mais aussi les habitants.

2.Redynamiser l'interface pour recréer des liens ville-ports

Le décloisonnement du port devient aujourd'hui une nécessité, il est important de réintégrer la ville au port et de favoriser une meilleure cohérence et une meilleure mixité entre les espaces urbains et portuaires. Cette mixité entre les activités du tertiaire, de la plaisance, des croisières est permise par l'amélioration des flux des personnes, habitants ou touristes au sein du port.

Le rôle des politiques publiques est alors important dans cette ouverture. En effet, il est important d'expliquer le port aux citoyens pour qu'ils comprennent l'importance d'une telle activité sur le développement économique de leur territoire. Les acteurs locaux ont aussi un rôle à jouer dans la promotion des métiers industrialo-portuaires souffrant d'une mauvaise réputation, afin de susciter de nouvelles vocations chez les jeunes et les femmes, peu représentées. Animer le port et le faire vivre en l'ouvrant aux habitants et touristes à partir d'un programme d'activités, composées notamment de visites, de projets pédagogiques et culturels, de parcours promenades est aussi nécessaire pour recréer ces liens entre la ville et le port.

Le projet de centre culturel doit répondre à l'étanchéité ville/port, revitaliser la ville et cette interface en révélant ces lieux presque méconnus aux yeux de la population. La culture peut être un moyen de découverte ou de redécouverte de la ville. Le centre culturel doit permettre de recréer des liens entre la ville, le port et les citoyens et d'améliorer l'environnement des personnes habitant à proximité. La culture est le symbole du « bien vivre ensemble » au cœur des objectifs de création de liens villes ports. La reconversion de l'interface Ville-Port avec la culture peut favoriser la découverte de cette zone urbaine et permettre la création d'une nouvelle « identité métropolitaine maritime ». Mais cette revalorisation, réorganisation de l'interface ville/port doit tenir compte des spécificités fonctionnelles et paysagères de l'espace.

3.Redonner une centralité à la ville

L'interface doit devenir un lieu de vie, d'activités, de rencontres, un lieu public. Aujourd'hui, la ville de Bejaia ne possède pas de véritable centre-ville. L'interface ville-port est située dans le centre, installer un centre culturel à cet endroit permettrait avec le pôle multimodal de créer cette centralité manquante. Ainsi, le centre culturel devient aussi un enjeu politique puisqu'il joue dans l'organisation de la ville.

4. Affirmer l'attractivité du territoire

Aujourd'hui, l'objectif des politiques urbaines est de faire une ville la plus attractive et la plus dynamique possible aux yeux des habitants, des potentiels futurs habitants, des touristes mais aussi des entreprises. Le confort et la qualité de vie sont donc actuellement des priorités pour les habitants mais aussi pour les touristes.

Il est important de développer un projet mettant en valeur les spécificités de la ville et suscitant l'intérêt de la population locale. Reconvertir l'interface ville-port est l'occasion de réaliser un projet donnant une nouvelle image à la ville. Il doit permettre de conserver son identité de ville portuaire. Il ne doit pas effacer le passé et l'histoire de ce lieu mais au contraire le mettre en avant et respecter ce patrimoine hérité du passé. Il doit à la fois revaloriser la pêche et mais aussi attirer les plaisanciers. Il est important que le territoire s'adapte aux nouvelles évolutions de la société qu'il se renouvelle.

III. Les grandes lignes d'intervention

III. 1. L'aménagement de la façade maritime

La ville doit procéder à l'aménagement de son front de mer et des espaces ville-port afin de renforcer son attractivité.

L'animation des quartiers portuaires résultera de l'association d'activité de commerce, de loisirs, de tourisme, de bureaux, de logements et d'équipements publics.

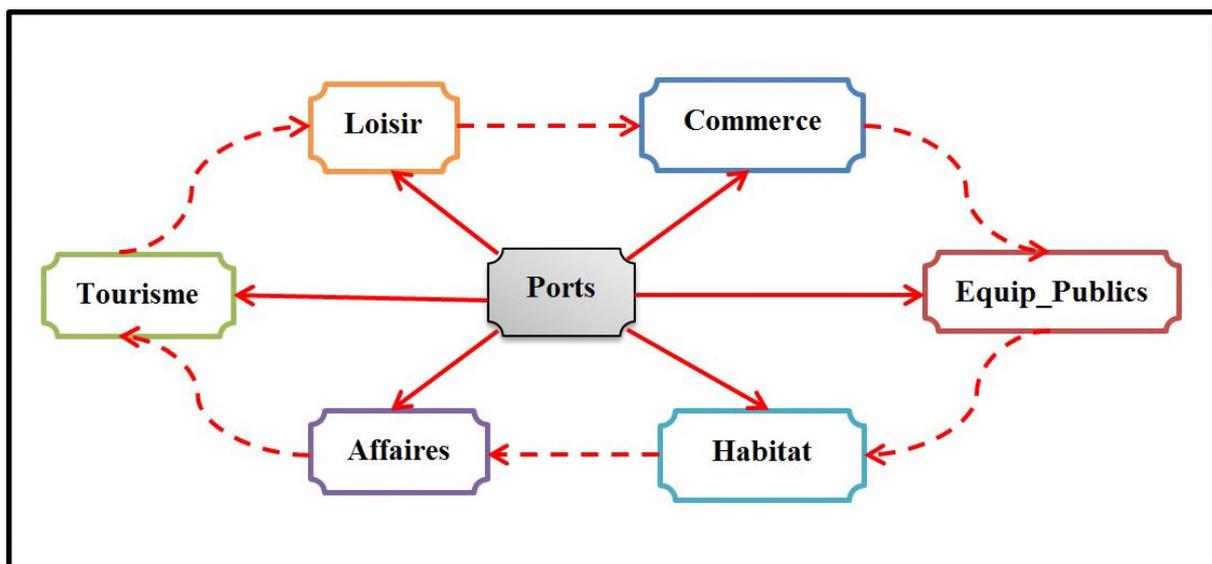


Figure 14 : Interrelation des activités liées au port
Source : Auteurs ,2017

Ces aménagements permettront de diversifier l'économie portuaire maritime traditionnelle.

L'aménagement englobera des opérations diverses, complexes parfois, complémentaires le plus souvent, et le tout doit renforcer l'objectif de restituer la rive aux habitants par l'aménagement de promenades et de parvis, d'esplanade sur mer, un ensemble d'équipement et d'animation autour du port incluant : aquarium, théâtre, restaurants voire des commerces d'évasion et des fêtes du poisson.

Tout en maintenant l'activité portuaire et industrielle, d'autres projets peuvent connaître un nouvel essor, autant de projets innovateurs et pertinents qu'on peut prévoir sur cette façade maritime. Ces projets peuvent être regroupés dans des pôles importants qui seront :

a) L'activité halieutique

Le développement de la filière halieutique est une priorité économique et sociale pour une grande partie de la société, mais également pour l'identité maritime de la ville.

En effet une ville littorale est forcément imprégnée de l'activité de pêche, par exemple **Stora (Skikda)** a été et demeure un village de pêcheurs.



Figure 16 : Maquette du port de Stora (Skikda)
Source : algerie.meteosun.com



Figure 15 : Le port de Stora (Skikda)
Source : forum.educdz.com

Parmi les projets qui pourront faire de la ville un pôle de compétitivité :

L'aménagement d'un parc marin ou une partie de l'espace sera consacrée à l'accueil d'activités de services liées à la pêche.

Ce parc peut devenir une des vitrines ouvertes du savoir-faire de la ville, aussi faut-il promouvoir un tourisme culturel.

b) Pôle santé, nutrition, balnéothérapie

Les bienfaits de la mer sont de plus en plus recherchés par une clientèle qui se tourne vers de nouvelles formes de soins plus naturels. La constitution d'un pôle économique « santé, nutrition, balnéothérapie » est un axe important de diversification ou des industries, et des laboratoires peuvent émerger en matière de produits de la mer utilisés pour la pharmacie et le cosmétique, et plus largement, le poisson est associé à une notion de qualité alimentaire et nutritionnelle.

c) L'activité de plaisance

La plaisance connaît une croissance constante et représente un secteur économique à part entière.

Pour créer cette nouvelle activité de plaisance il faut doter le site d'équipements, d'entreprises nécessaires à l'entretien, la réparation, la vente de bateaux et une base vie pour la voile, il est nécessaire de réaliser des bâtiments appropriés et d'aménager les quais.

d)L'activité touristique

Le développement d'une quelconque activité touristique restera bien évidemment corollaire à l'avènement d'une culture du tourisme.

La ville peut déclencher une stratégie à long terme en inscrivant un calendrier à destination d'investisseurs privés nationaux et internationaux qui comporte : la construction d'hôtels, de restaurants, des salles de spectacles, des promenades à vélo, des parcs de verdure, des musées, la mise en valeur du patrimoine, le développement du transport maritime, les espaces piétons, le traitement des espaces publics, les aires de stationnement, l'amélioration du réseau de voirie, les discothèques et une gare maritime.

III.2. La reconnexion ville-port –citoyen

Cette connexion doit s'opérer par :

1.La réouverture par les espaces publics

Elle nécessite l'aménagement des placettes en belvédère, sur le port et la mer, qui seront placées de façon à donner l'impression d'être dans le port sans que l'on y soit, et d'être en contact avec la mer à tout moment. Les axes structurants de la ville doivent mettre en évidence le port qui doit s'ouvrir davantage, une placette à étage serait une réponse possible en diversifiant l'offre, la création des promenades...etc.

2.La réouverture par des îlots

Les programmes de logements et d'équipements qui seront retenues devront être animés par une succession de piques belvédères émergeant des constructions qui constituent des îlots.

Des percées aménagées dans le centre-ville et les nouveaux îlots pour permettre des ouvertures sur sa profondeur. Cette disposition donnera à la ville une façade perméable ouverte sur la mer tout en préservant des espaces privilégiés et privés aux habitants et aux usages des différents équipements. Au centre de ces îlots, des jardins privés, procurant une sensation de calme. Logements et équipements offriront sur la mer une façade homogène dominante et forte.

3.La réouverture par la plaisance

Cela peut se traduire par l'implantation d'un port de plaisance, ou la reconversion, ou l'extension du port de pêche mais également par la reconversion portuaire.

Tout cela procurera le développement de l'apprentissage de la mer.

Ces projets permettront aux citoyens de découvrir, de voir autrement la mer, ses contraintes et d'avoir une nouvelle vision de la ville

La création d'un port de plaisance permettra d'envisager la mise en place des parcours maritimes et de sport nautique, qui permettra également le renforcement de l'attractivité de la région et la découverte de ses paysages et ses cultures.

4.La réouverture par les équipements

Les divers équipements permettront également la reconquête de la façade maritime et portuaire car suffisamment attractive pour la population locale et étrangère.

Ces équipements précédemment cités seront ainsi dotés d'une image dynamique et poétique liée à la magie des lieux, à l'image d'une base nautique ou d'un musée de la mer, d'autres équipements doivent associer animation, volumétrie distinctive, connexion entre de grands bassins ombragés par des pergolas, autant d'idées novatrices et osées que les architectes auront à imaginer pour retenir l'attention, attirer de nouvelle clientèle et satisfaire la curiosité.

Sur le même alignement que les logements, hôtellerie et restauration, ils auront à renforcer le caractère commercial et économique de la façade urbaine.

A travers ces équipements, la ville affirmera un peu plus sa dimension de cité portuaire tournée vers la mer, tournée vers le monde.

III.3. La modernisation de l'activité portuaire

Il s'agira de la reconversion des espaces portuaires ou limitrophes aux ports pour des usages urbains qui seront plus importants. Les grands espaces portuaires seront obsolètes au vu : des changements techniques dans les systèmes de transport. Les bateaux de transport des marchandises deviennent de plus en plus grands et rapides, les systèmes de charges et décharges plus efficaces, l'avènement des ports secs à la périphérie de la ville comme le port de Djendjen par exemple pour une meilleure rentabilité et la création des bouées de chargement en « **offshore** » (**au large**) pour le transport des hydrocarbures, Par conséquent, Ces espaces aux centralités différentes atteindront une grande valeur économique et urbanistique pour d'autres usages commerciaux, de loisirs et de tourisme.

Les objectifs de cette reconversion

III.3. 1. Les objectifs de reconversion seront

- 1) L'amélioration urbanistique de certains espaces qui se trouvent normalement abandonnés ou avec une activité portuaire très limitée qui par leur « centralité et leur relation avec la ville » présenteront une grande potentialité d'utilisation pour d'autres fonctions.

- 2) La promotion directe des espaces marginaux qui présenteraient la possibilité d'y situer de nouvelles activités pour avoir une incidence positive sur les zones urbaines les plus proches.
- 3) Le développement des fonctions tertiaires en appui aux activités maritimes et portuaires et autres secteurs industriels présents, mais également en diversifiant sur des créneaux économiques complémentaires.
- 4) Le développement de la qualité architecturale et urbaine.
- 5) L'amélioration de la qualité de vie des quartiers existants.

III.3. 1. Les actions de cette reconversion

Les actions seront de :

- 1) Poursuivre le développement de la ZP dans sa continuité, avec la vocation d'un pôle logistique et industriel diversifié et affirmer le rôle de plateforme logistique et centre de transport combiné, avec notamment une extension.
- 2) Favoriser l'intégration ville- port avec l'aménagement de la façade maritime, la création d'un port de plaisance et d'une zone à vocation tertiaire et de loisirs ; la valorisation de la présence portuaire par une série d'actions comme le traitement d'espaces publics et les plans lumière.
- 3) Être un acteur dynamique de la valorisation du réseau maritime avec la modernisation de la flotte dans le souci d'un meilleur service aux passagers et la diversification des moyens de transport.
- 4) La modernisation de l'entrée du port et de ses infrastructures.
- 5) La construction d'un nouveau terminal pour passagers pour rehausser la qualité architecturale et assurer une meilleure intégration au centre-ville.
- 6) L'amélioration des accès routiers et ferroviaires du port du côté Est
- 7) La création d'un centre de technologie pour permettre d'attirer les entreprises spécialisées dans les domaines des télécommunications, de la technologie de l'information du multimédia et des loisirs afin de tirer profit d'un climat économique favorable à leur développement futur grâce en particulier aux activités liées directement ou indirectement aux ports. Il s'agira de créer des passerelles permettant de connecter les mondes économiques, de favoriser les échanges et de créer davantage de richesses et d'emplois.³⁸

³⁸ Mémoire de magister QUEL PROJET URBAIN POUR UN RETOUR DE LA VILLE A LA MER ? CAS D'ETUDE : SKIKDA

Conclusion

Le réaménagement de l'interface est un moyen pour faire émerger une nouvelle centralité qui correspondant mieux aux nouveaux besoins des gens puisque les centres villes traditionnels ne sont plus accordés pour jouer le rôle de centres d'agglomération.

La présence de l'eau comme élément attractif de la composition et potentiel, renforce ce réaménagement puisque c'est un facteur de valorisation urbaine pouvant jouir d'un traitement paysager de qualité afin de donner une nouvelle image à la ville et cela en projetant de multiples activités (loisirs commerces, logements, bureaux...). Il existe bien le concept de "compact city" qui associe le mixage fonctionnel, la diversité sociale et la qualité. Mais chaque option de réaménagement va dépendre du contexte de l'agglomération, de la nature et de la localisation des sites délaissés comme on a cité auparavant. Le maintien du patrimoine portuaire est une obligation et reste complexe à intégrer. Aussi, les activités et les fonctions nouvelles sont liées à l'activité aquatique (marina, aquarium...).

Le choix des activités nouvelles est récréatif (espaces publics et équipements de loisirs, musées), commerces et restaurations, tertiaires de bureaux, culturel, éducatif, recherche (pôle technologique, équipements universitaires et scientifiques tournés vers la mer. L'option logement a vu le côté privée comme nouveauté comme l'exemple de conteneur pour étudiant par exemple au Pays-Bas ; cette solution reste intéressante pour faire face à la crise du logement.

La préservation et la réhabilitation des héritages maritimes (qui sont un support pour un imaginaire collectif) ainsi que les éléments à intégrer dans de nouvelles compositions urbaines et portuaires permettent une continuité urbaine.

Les processus et les choix d'aménagement des friches portuaires sont variés. En termes d'action sur la ville, différentes intervention sont projetées ; le renouvellement urbain n'est pas une nouveauté l'objectif de ce dernier réside principalement dans le nécessaire passage d'un urbanisme d'extension à un urbanisme de transformation puisque il ne s'agit plus de créer la ville mais de modifier et gérer l'existant urbanisé tout en apportant des corrections au dysfonctionnement et aux déséquilibres causés par activité industrielle , posant parfois de graves difficultés, avec la nécessité de consacrer une large place aux questions économiques et sociales tel qu'on le constat dans notre cas d'étude de Bejaia .

Synthèse :

Les espaces délaissés au niveau des ports ou bien ceux jouxtant ces derniers représentent un potentiel susceptible de valorisations nouvelles des villes, d'une recomposition en fonction des comportements, des goûts, des innovations techniques et du contexte socio-économique. Pour autant, si les possibilités et les potentialités de redéveloppement sont souvent évidentes pour la ville, pour qui le réaménagement de l'interface peut représenter un moyen de renouveau au cœur du territoire urbain, le port, souvent accaparé par l'adaptation de son outil, n'identifie généralement pas très bien quel bénéfice économique direct il pourrait tirer d'une valorisation de cet espace, qui constitue souvent une marge obsolète de son territoire. Ainsi, les mouvements de "reconquête" observés sont le plus souvent initiés par les villes, qui investissent les anciens espaces portuaires pour y déployer de nouvelles fonctions susceptibles d'améliorer leur fonctionnement.

En effet, et comme nous l'avons vu dans ce qui a précédé comme travail dans cette recherche, les espaces portuaires ont connu de profondes mutations liées à de nouvelles pratiques urbaines (délocalisation des activités, exigences de circulation, logiques d'implantation,...) et la dynamique urbaine a eu tendance à favoriser une certaine mutation du territoire urbain. Mais, le phénomène s'est révélé de plus en plus problématique en termes de gestion urbaine, d'équilibre environnemental et de développement économique. Un mouvement de "retour vers les poches vides se trouvant à l'intérieur des villes dans un but d'intensification urbaine est aujourd'hui recherché.

Le réaménagement de l'interface apparaît aujourd'hui comme un moyen de recentrer et de polariser l'agglomération pour contrebalancer une certaine congestion des flux. Il peut permettre de faire émerger une nouvelle centralité, concentrant de nouvelles fonctions et correspondant mieux aux nouvelles dimensions urbaines.

PARTIE PRATIQUE

Exemple d'euro méditerrané Marseille :

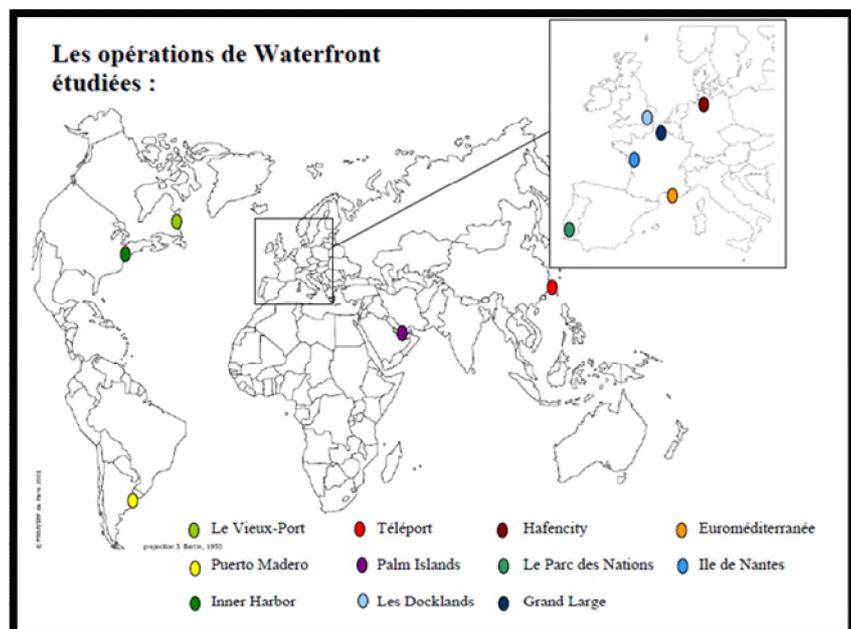


Figure17 : opération de waterfront

Source : A l'interface Ville-Mer, quelles reconversions pour les anciens sites portuaires ?
- Avril 2008 -

I.Le contexte :

Créée en 1995 sous l'impulsion de l'Etat et des collectivités locales, Euroméditerranée est une grande opération d'aménagement et de développement urbain au cœur de Marseille sous la conduite d'un Etablissement Public d'Aménagement. Elle inclut dans son périmètre de 310 hectares la zone du port et les quartiers à l'arrière du port allant de la Joliette à la gare Saint-Charles .La gageure pour ce projet était de taille : faire émerger un pôle sud -européen de promotion et de valorisation des échanges sur des quartiers dégradés en arrière d'un port fermé mêlant des activités disparates et des populations précarisées.



Figure18 : situation du port de Marseille
Source : A l'interface Ville-Mer, quelles reconversions pour les anciens sites portuaires ?

C'est pour cette raison que les extensions du port se font à l'extérieur des bornes de la ville, dépassant la barrière des collines. La Z.I.P de Fos sera créée sous l'impulsion de la Nouvelle Politique d'Aménagement du Territoire dite « des métropoles d'équilibre ». La création du pôle industriel à Fos et sur les rives de l'étang de Berre par l'Etat va avoir des répercussions sur le port de Marseille qui connaît aussi à cette époque, la décolonisation, le déclin des industries traditionnelles, la fragilité de sa trame urbaine, la migration des hauts revenus en périphérie... Les conséquences seront lourdes pour la ville : fermeture ou restructuration des PME-PMI, pertes d'emplois, chômage à la hausse, démographie en chute libre... C'est donc à ce moment que l'on observe un retournement de situation, Marseille autrefois métropole s'affaiblit alors que de nouveaux lieux centraux périphériques apparaissent (Aix en Provence, Aubagne, Vitrolles...), créant ainsi un territoire urbain polynucléaire... Face à cette situation le maire «Deferre » gardera alors une attitude de repli de la ville sur elle-même, tout en affirmant son rôle central et directionnel.



Figure 19 : Vieux port Marseille
Source : www.marseille-port.fr



Figure 20 : Fos sur mer
Source : www.marseille-port.fr

II. Le choix de l'exemple :

Nous nous intéresserons au projet marseillais, Euro méditerranée, qui prend place dans une ville, économiquement en difficulté depuis le départ des activités portuaires, souffrant d'un appauvrissement de son centre-ville et d'une image médiatique désastreuse. La ville tente de se refaire une image positive en réinvestissant son port grâce à ce projet, et profitant de cette dynamique pour organiser de grands événements, comme devenir Capitale européenne de la culture en 2013.

A travers cet exemple, il s'agit de déterminer comment le réinvestissement du port au travers du projet urbain a permis à Marseille de se construire une nouvelle image et si cette nouvelle image est un véritable renouveau ou seulement une image de façade.

L'intérêt, dans un premier temps, est de comprendre la complexité du projet et du site dans lequel il prend place, complexité urbaine mais également sociale entre une ville et l'espace du port. Les disponibilités foncières et la situation géographique sont des avantages non négligeables de cet espace mais on voit également apparaître une notion symbolique dans le choix du site.

Dans un second temps, le projet. Le réaménagement a permis à la ville de se réconcilier avec son port, en mêlant la modernité et la réhabilitation de certains équipements portuaires qui rappellent l'identité maritime de Marseille.

Enfin la ville étant autrefois liée à l'activité portuaire, celle-ci est aujourd'hui obligée d'insuffler une nouvelle dynamique et de trouver une nouvelle attractivité afin d'attirer de nouveaux investisseurs et d'entreprendre le réaménagement de l'espace du port. Un des objectifs du projet est donc de rentabiliser l'espace urbano-portuaire afin de faire de cette nouvelle polarité une vitrine du nouveau marseillais en transformant l'espace portuaire et en le rendant à la ville. C'est une reconstruction de la ville sur elle-même dans un lieu symbolique qu'est le port, en gardant l'esprit portuaire, mêlant activités tertiaires, habitat ou encore lieux culturels à ce nouveau port urbain réservé aujourd'hui aux croisiéristes. Le projet doit également permettre à Marseille de :

- Retrouver une façade sur la mer
- Réduire les fractures sociales.
- Renforcer le sentiment de ville-centre de Marseille.

Ce projet doit donc répondre à la fois à une politique urbaine et locale mais également à une politique à plus grande échelle. La position géostratégique de Marseille sur le front méditerranéen implique un objectif d'image-vitrine du projet, valable à la fois au niveau local et international, (une ville attractive pour les investisseurs du monde entier).

Le choix de Marseille : Euro méditerranée a choisi Marseille pour de multiples raisons :

Tout d'abord pour des raisons foncières. Les anciennes friches industrielles ainsi que les espaces délaissés du port permettent des réserves foncières importantes pour le développement du projet. Les concessions faites avec les propriétaires institutionnels permettent un retour de l'espace urbain vers la façade maritime.

Ensuite l'aspect géographique. Le site du projet Euro méditerranée est un quartier de centre-ville gardant un lien très fort avec le centre historique. Cette position questionne l'objectif final du projet à savoir une extension du centre-ville de Marseille, ou une nouvelle polarité indépendante. Le site se positionne également comme la porte d'entrée nord de la ville, regroupant de nombreuses infrastructures de transport. Enfin le développement du projet vers le nord de la cité peut permettre un rééquilibrage de l'urbanisme marseillais.

Enfin la notion symbolique du site choisi est fondamentale. En effet le port a toujours été un lieu de vie et de travail de la ville de Marseille par son activité qui l'a fait vivre durant des siècles et qui aujourd'hui se recycle pour tenter de lui donner une nouvelle image.



Figure 21 : Bassins Est
www.euroméditerranée.fr



Figure 22 : *Bassins Ouest*
Site internet GPM
www.marseille-port.fr

III. Les principes d'aménagement :

L'Établissement Public Euro méditerranée développe un grand projet de réaménagement urbain à la fois économique, urbanistique et culturel, au centre de la Ville de Marseille. Les objectifs de ce projet, consistent à :

- Redynamiser l'économie locale afin de créer un centre tertiaire au rayonnement international
- Améliorer l'habitat en réhabilitant certains quartiers et en construisant de nouveaux logements et équipements de proximité, en favorisant la mixité sociale
- Renouveler l'interface urbano-portuaire
- Renforcer les infrastructures de transport
- Améliorer le paysage urbain
- Recréer des espaces publics
- Elargir le centre
- Procéder au rééquilibrage Nord-Sud de la ville
- Implanter de nouvelles structures à vocation culturelle



Figure 23 : Aménagement boulevard de Dunkerque

Source : Site internet euroméditerranée



Figure 24: L'ancien Silo à grains du Port sera transformé en une salle de spectacle de 2 200 places.

Source : www.bandeapart.fr



Figure 25: Le complexe commercial et de loisirs"

Source : Site internet euroméditerranée
www.euromediterranee.fr



Figure 26: Vue du quartier de la Joliette

Source : Site internet euroméditerranée
www.euromediterranee.fr

La rue de la République, espace qui mise sur la réhabilitation de logements très dégradés et sur la mixité sociale. La rue de la République, artère haussmannienne devenue historique est d'un grand intérêt car elle fait le lien entre l'hyper centre au Sud et le nouveau centre de la Joliette au Nord, mais aussi entre la ville et le port actif.

Le quatrième espace est la ZAC Saint-Charles. Par sa position au centre-ville, sa nouvelle gare TGV, sa connexion directe aux grands systèmes de circulation, le quartier Saint-Charles s'affirme comme le centre névralgique des transports de Marseille et de sa région. Il constitue la tête du réseau TGV Méditerranée et place la cité phocéenne à trois heures de Paris et cinq heures de Bruxelles. Les programmes d'hôtels, de logements, de bureaux, s'organisent autour de la création d'un espace urbain repensé autour d'un cheminement piéton autour de la gare, l'université et la porte d'Aix.

Le complexe commercial et de loisirs "Les Terrasses du Port" comprendront une esplanade de qui longeront les quais. Ses promenades, cafés, restaurants, salles de fitness ou encore piscine seront destinés aux Marseillais et aux voyageurs qui transitent par le port de Marseille chaque année.



Figure 27 : Aménagement boulevard de Dunkerque
Source : Site internet euroméditerranée.



Figure 28 : Gare Saint Charles, Place Victor Hugo
Source : Site internet euroméditerranée
www.euromediterranee.fr

IV.Libérer la façade maritime des infrastructures routières :

La suppression de l'autoroute sur le front de mer va permettre de libérer un espace ouvert sur la mer et au boulevard du Littoral de se déployer avec ses espaces publics. La nouvelle skyline de Marseille devrait donc pouvoir s'ouvrir sur le large tout comme les espaces publics et les rues débouchant des quartiers arrière qui pourront traverser le boulevard urbain du Littoral et offrir un accès sur la mer. En libérant le front de mer on donne une image d'un littoral au trafic automobile limité laissant la part belle aux modes doux ainsi qu'aux transports en commun et à la façade architecturale.



Figure 29 : l'autoroute sur le front de mer

Source : Site internet euroméditerranée

www.euromediterranee.fr

V. Projets phares

Le projet Euroméditerranée produit un nouvel urbanisme pour un nouveau morceau de ville et par conséquent de l'architecture. Cette mutation passe par la construction de nouveaux bâtiments d'architecture contemporaine. Pour fabriquer cette nouvelle image, Euroméditerranée s'appuie sur plusieurs projets phares nouveaux ou réhabilités. Le MuCEM, le FRAC, ou encore la tour CMA CGM, et les nouvelles tours du quai d'Arenc.



Figure 30: les tours de Marseille

Source : CMA-CGM: www.marseille-port.fr

VI. Une façade d'apparat ou un vrai renouveau ?

Vitrine sur le nouveau Marseille.

La façade méditerranéenne reste l'image la plus utilisée pour la communication d'Euroméditerranée. Mais au-delà de l'image communicative, cette façade sur la mer a vraiment été pensée comme une « vitrine » sur le renouveau marseillais.

Vitrine car elle représente l'image que veut donner Marseille aux pays méditerranéens et même au monde entier. Cette façade mêle à la fois, la réhabilitation de l'espace portuaire, la réutilisation de certains de ces équipements, et la modernisation non négligeable du paysage architectural marseillais.

Cette vitrine affirme le caractère maritime de Marseille. L'ouverture vers la mer donne l'image d'une ville tournée vers le large, prête à devenir un pôle important du bassin méditerranéen. Ce front de mer où les réhabilitations, du port et de plusieurs de ses symboles tel les docks, le silo ... montrent leurs nouveaux atouts et permettent de garder le caractère portuaire du site et de rappeler l'importance de la mer à Marseille et son influence, passée et peut-être de retour, sur le bassin méditerranéen.



Figure 31: tour de Marseille

Source : Golem images-Nicolas salmeron: www.marseille-port.fr

Conclusion :

A travers cette étude, on a exposé l'idée que le renouveau d'une ville passe par une mutation urbaine mais que cette dernière est souvent accompagnée, d'une récupération d'images. Les projets urbains deviennent aujourd'hui des images de marque pour les villes.

Le choix du site est également un élément clé du projet Euroméditerranée. L'emplacement du port, élément de grandeur de la ville apporte plusieurs arguments en faveur de ce choix. La situation géographique proche du centre-ville, en fait un lieu parfait pour une nouvelle centralité ou tout au moins une extension du centre historique exactement comme la ville de Bejaia qui possède un port juste à côté du centre-ville. Les disponibilités foncières du site, composé de quartiers de logements délabrés et de vides et friches laissés à l'abandon par les activités portuaires, permettent à l'urbanisme de regagner ces espaces et de les rendre à la ville.

On observe aussi la notion symbolique du site, où la vie portuaire s'est développée. Le réinvestissement de l'espace portuaire a permis de rapprocher la ville et son port.

En effet, le bord de mer autrefois été coupé de la ville par les équipements portuaires puis par les infrastructures routières, il a été en partie regagné par la ville et les espaces publics. Le projet a été conçu comme une nouvelle centralité de la ville avec une mixité d'activités et d'équipements, et une image qui exprime le désir de devenir une centralité pour la ville. Finalement on a pu voir que la communication de la ville est assurée grâce à ce projet qui permettra à ville de : réduire les fractures sociales, renforcer le sentiment de ville-centre de Marseille, retrouver une façade sur la mer nouvelle « vitrine » de la ville.

CHAPITRE 2 :

Le cas d'étude

I.Présentation du périmètre d'étude :

I.1.La ville de Bejaia :

I.1.1. Situation de La ville de Bejaia :

- De part sa géographie et son environnement :
- Situation et délimitation :

Situation de la ville de Bejaia	
Situation nationale	<p>-Bejaia est une ville côtière qui situe au nord-est de la région centre du pays, à 230km de la capitale Alger. Elle s'entendeur une superficie de 3 223,5 km². La mer Méditerranée au Nord sur une longueur avoisinant les 100 km.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sétif et BORDJ BOUARERIDJ au sud, - BOUIRA et TIZI OUZOU à l'Ouest, - JIJL a l'Est.
	 <p>Figure 32 : Situation de la vile, Source : Google, Réadaptée par auteurs</p>
Situation régionale	<p>Limites naturelles</p>
	<p>Elle est limitée par des éléments naturels qui sont : La mer à l'Est</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le mont Gouraya et le mont Boukhantouche au Nord. - Le mont Sidi Boudrahem à l'Ouest et le mont Babors au Sud
	 <p>Figure 33 : limite naturelle Source : GoogleEarth, Réadaptée par auteurs</p>
	<p>Limites administratives</p>
	<p>La commune de Bejaia se situe au nord de la wilaya Délimité par :</p> <ul style="list-style-type: none"> -La mer méditerranée au Nord, - La commune de TOUJA à l'Ouest, - La commune de BOUKHLIFA au Sud Est, La commune de TALA HAMZA et OUED GHIR au Sud.
	 <p>Figure 34 : limite administrative Source :PDAU, Réadaptée par auteurs</p>

I.I.2.Topographie et morphologie :

Située dans le tell oriental, Bejaia est comme une synthèse de plusieurs reliefs (mer, montagne 60%, plaine côtière 30%, vallée et piémont 10% et rivière).

Relief du territoire : Nous remarquons que 75% du relief de la commune de Bejaia est constitué de montagnes et de piémonts, l'autre partie est quant à elle constitué de la plaine et du littoral.

Le relief de la ville est en forme d'amphithéâtre

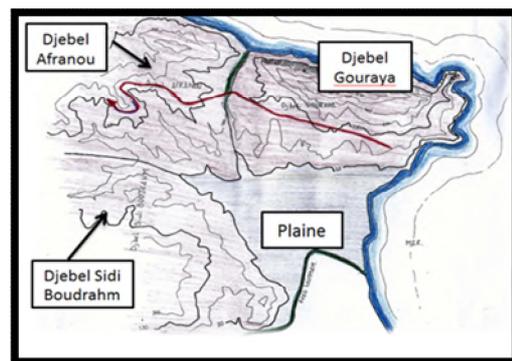


Figure35 Topographie et morphologie
Source : axxam



Figure36 : vue de la morphologie de la ville de Bejaia
Source : Google Earth, Réadaptée par auteurs

I.I.3.Accessibilité de la ville :

Bejaia dispose des infrastructures de desserte et de communication nécessaires au bon fonctionnement d'une ville. Elle est équipée d'un réseau routier, d'un chemin de fer, d'un port, d'un aéroport, d'une gare routière et d'une gare maritime.

a. Infrastructures routières :

Elle dispose de trois (03) routes nationales assurent sa liaison aux wilayas limitrophes :

- La RN9 qui la relie avec Sétif
- La RN12 qui la relie avec Alger par TIZI OUZOU
- La RN24 qui la relie avec Alger par le littoral.



Figure 37 : gare routière
Source : autaur



Figure 38 : Situation de la ville,
source : Google Earth, Réadaptée

b. Le transport maritime :

Le port de Bejaia et de Jijel ont été retenu par les autorités algériennes pour participer à la nouvelle initiative de l'union européenne portant création des autoroutes de la mer (ADM) dont le but est d'augmenter les échanges intermodaux entre les ports de Marseille et du Caire. Actuellement, avec l'intention de délocalisation de la zone industrielle, il faudra bien une autre activité économique pour la ville afin qu'elle puisse garder son statut de commandement et de centralité.

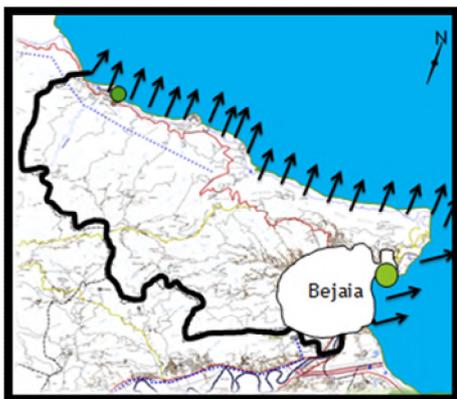


Figure 39: port de la ville
Source : PDAU inter communal



Figure 40: port de la ville
Source : google.com

c. Transport aérien :

L'infrastructure aérienne est représentée par l'Aéroport international (Soummam ABBANE RAMDANE) qui assure la liaison avec la capitale (Alger) et sur les principales villes de France.

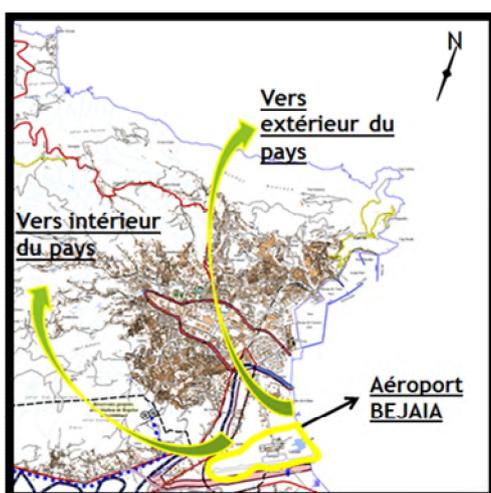


Figure41 : transport aérien
Source : Google traité par auteur

d. Transport ferroviaire:

Concernant le transport ferroviaire il s'agira seulement d'une vois ferré qui reliera : Bejaia –Beni Mansour Bougie à Alger passant par la wilaya de Bouira.

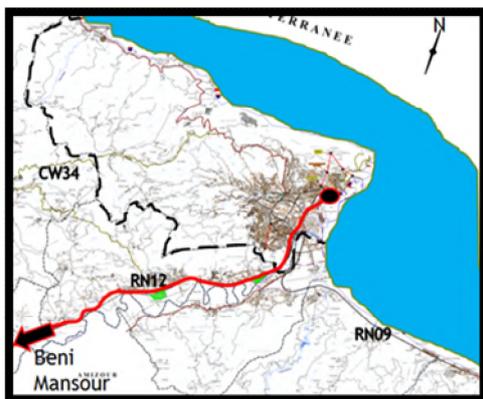


Figure 42: chemin de fer
Source : PDAU inter communal



Figure 43: chemin de fer
SOURCE : auteur

I.1.4. L'urbanisation de la ville :

La formation de la ville de Bejaia est le résultat de la stratification de plusieurs civilisations depuis sa naissance, fondée pour la première fois par les phéniciens en 12 ans Av JC comme un comptoir commercial pour des raisons de sécurité, et vu la topographie de la ville de Bejaia protégée par le mont Gouraya, le Cap Carbon et le Cap Bouak, puis la ville a été occupée par les romains en 33 ans Av JC en se superposant sur le territoire des phéniciens tout en exploitant la structure topographique du sol comme un élément déterminant de la structure urbaine, ce qui présente la première urbanisation de la ville.

De 1067 au 1152 la ville de Bejaia est connue sous le nom d'El-Naceria, nouvelle capitale de Béni Hamad. Ainsi durant cette période la ville de El-Naceria fut construite sur l'enceinte Romaine, mais avec une extension, vue l'apogée et le progrès qu'a connu la ville dans tous les domaines de la vie. Après les Hammadides et de 1510 au 1555 vient les Espagnoles qui ont occupé Bejaia pendant 45 ans, et la nommèrent Bougia. On assiste ici à une décroissance urbaine pour des raisons économiques et défensives, mais tout en préservant les concepts opératoires de la ville traditionnelle (limite, seuil, superposition sur l'existant, et travailler avec la topographie du site, centralité symbolisé), la même chose remarqué durant la période Ottomane (El Medina, 1555-1833) ou la ville s'est stratifié sur le périmètre de la ville Espagnole.

A partir de 1833, Bejaia devient une ville française, où il y a eu en premier lieu, la restructuration de tissu urbain selon le plan Haussmannien superposée sur les parcours turcs (plan d'alignement, forme en étoile, ilot, percées,...). Tout en valorisant les moments forts de la ville, (l'intersection de rues importantes matérialisées par des placettes). Ensuite, l'extension de la ville vers la pleine et vers la mer par juxtaposition suivant un axe de croissance (ancien chemin d'exploitation agricole), et la réalisation du plan de Constantine. Ce franchissement de limite a provoqué une nouvelle barrière (qui est le chemin de fer), la superposition sur la trame agricole et de ce fait, la définition d'un nouveau tracé viaire et la détermination d'un nouveau seuil de la ville (le square). Depuis l'indépendance en 1962 à nos jours l'image actuelle de la ville se présente sous une forme incohérente et hétéroclite, ce n'est que le fait d'une rupture et d'une mauvaise gestion de l'urbain et de sa croissance, engendrée par une démarche programmatrice, selon la politique du zoning.

II. Choix du périmètre d'étude :

Notre choix se porte à intervenir le quartier de la gare, tout l'espace compris entre la voie ferrée et le port proprement dit, n'est que hangars, baraquements et autres garages dont certains. C'est une occupation irrationnelle d'un espace très rare et de haute valeur. Cet espace doit être récupéré par la ville pour recevoir les aménagements adéquats pour devenir un véritable pôle structurant de la ville et un espace qui rétablisse la relation entre la ville et la mer. (PDAU, 2009)

Donc le choix s'est effectué pour multiples raisons :

- Sa situation juste en bas du noyau historique au moment où la ville glisse vers les périphéries
- Le quartier de la gare est une friche industrielle d'entrepôts sous utilisé au cœur de la ville
- L'occupation du site par des activités légères, dépôts non utilisés, précaires et indignes de ces terrains
- Cette zone défigure le paysage au moment où elle est entourée par la mer et offre des vues panoramiques sur le mont Gourara et le paysage historique.
- Dans le but de s'inscrire dans une vision plus au moins réaliste on prend en considération les orientations du PDAU. En effet il y a différents projet à réaliser et Parmi ces projets le dédoublement de la voie ferrée et électrification du réseau ferroviaire qui répondra à l'attente des citoyens et provoquera spontanément le développement de toute la zone portuaire, et cela présente une opportunité pour une initiative d'un quartier attractif

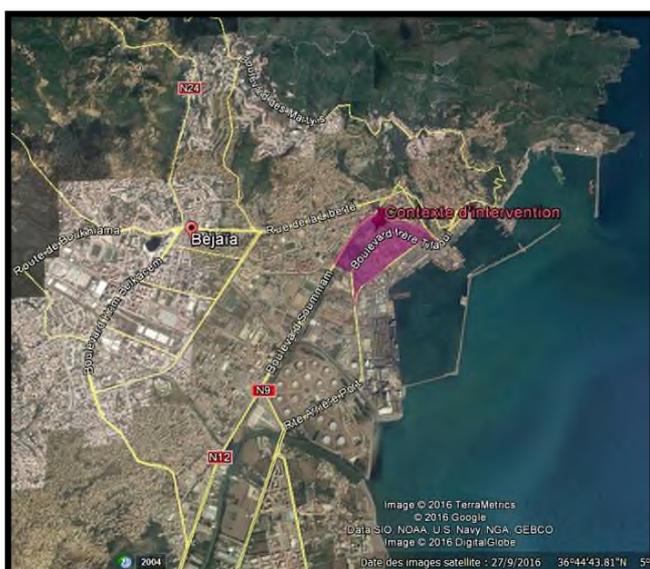


Figure44 : le périmètre d'intervention
Source Google Earth

II.2. Objectifs d'étude :

L'objectif global est le réaménagement des friches portuaire afin d'assuré la relation ville-mer. Au premier lieu on analysera La zone d'étude qui est le quartier de l'arrière port ; ce dernier sera axé sur des critères tels que l'efficacité économique, équité sociale et préservation de l'environnement ainsi que le caractère urbain qui s'élèvera en contraste avec l'ancienne ville. Il permettra dans un premier temps d'améliorer le cadre de vie de ces habitants puisque l'homme est le centre de tout notre projet (concrétisation avec l'habitant) en les offriront un quartier agréable à vivre au centre de la ville et dans un deuxième temps, de doté le quartier d'une centralité à l'échelle de la ville afin de donner un nouveau souffle pour la ville et la positionner dans un environnement compétitif grâce à la réversibilité des projets.

II.2. Le périmètre d'étude :

Présentation de périmètre d'intervention ;

Situation et délimitation de périmètre d'intervention :

II.2.1. Situation

La zone portuaire est situé dans la baie de la ville, est délimité par :

- au Nord par Le boulevard Ben Boulaid,
- Au Sud par le port et la Sonatrach
- A l'Est par le noyau historique et le port
- A l'Ouest par Le boulevard de la Soummam



Figure 45: Situation de la zone d'intervention.

Source : Plan de rues. Institut National de Cartographie Bejaia + traitement(Auteurs)

II.2.2. Délimitation :

Le périmètre d'intervention est bien délimité par des rues comme suite :

- Le boulevard BENBOULAID au Nord et Nord-est.
- Le boulevard de la Soummam au Nord et Nord-Ouest.
- La rue BENKHOUDJA au Sud et Sud-est
- Une rue au Sud et Sud-ouest.

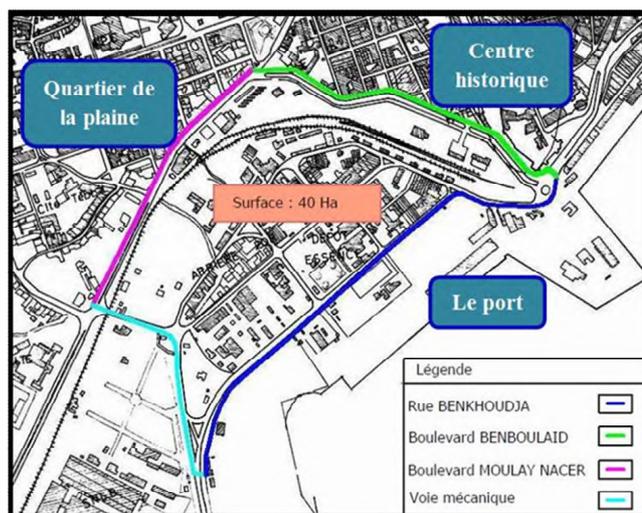


Figure 46: Situation de la zone d'intervention.

Source : Plan de rues. Institut National de Cartographie Bejaia + traitement(Auteurs)

II.2.3. L'évolution historique :

En 1890 la ville avait franchis ses limites vers l'ouest (la pleines) le développement économique de pays et le souci d'exportation des richesses de pays vers la France ont nécessité l'aménagement de port. Cependant, il avait la réalisation des quais de vieux port, en suit, ils l'ont relié à l'intérieurs de pays par la réalisation de chemins de fer. En 1925, le port a nécessité une extension; en effet, pour l'agrandir il a fallu remblayer toute la zone sud de quartier de la pleine. Et notre périmètre d'intervention a pris naissance.

A partir de 1962 à nos jour, la zone portuaire n'a pas changer de sa vocation, elle est composée généralement de dépôts, parcs, La gare ferroviaire...de forme de hangars.



Photo 47: vue sur les deux bassins (vieux port et l'arrière port). Source direction de la culture de Bejaia

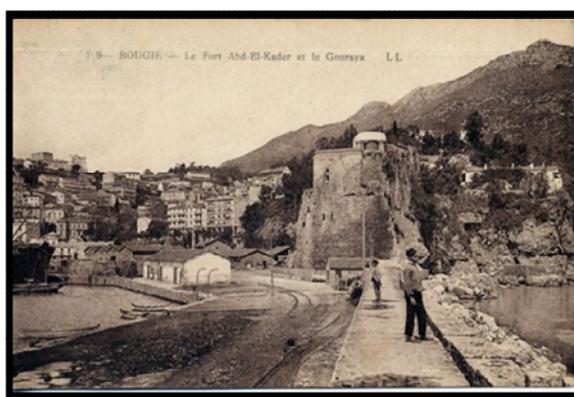


Photo48 : vue sur le port, qui montre son accessibilité aux citoyens avant 1962. Source l'EPB

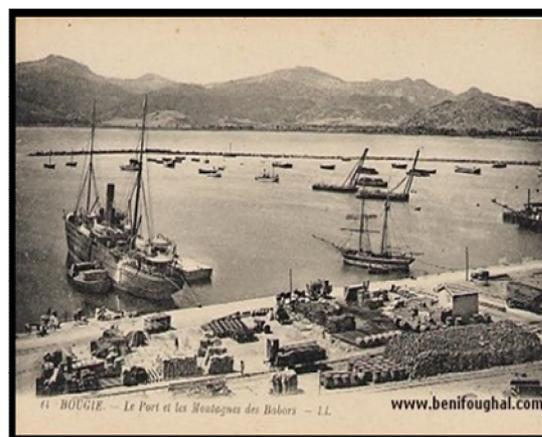


Photo 49: vues sur le port et les différentes marchandises embarquées au début de la colonisation française.

Source direction de la culture de Bejaia

II.3. Etat des lieux

II.3.1. Diversité

a. Bâti résidentiel

L'état de périmètre d'intervention a fait qu'il n'y a aucune résidence demeurant sur le site sauf une ou deux habitations privées en R+1

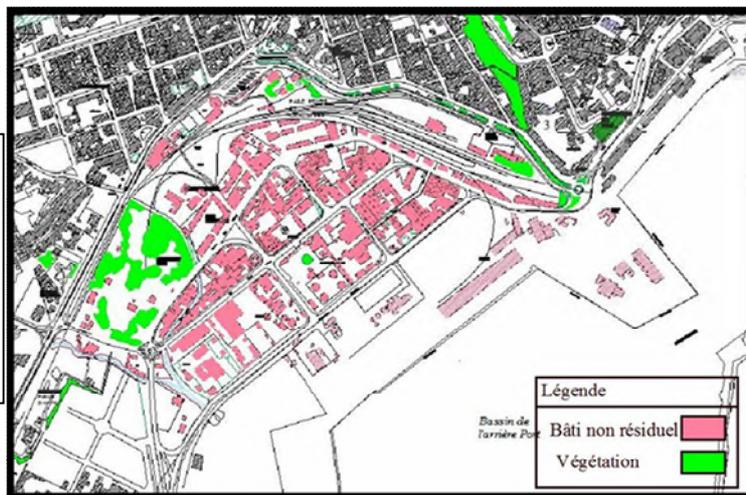


Figure 50: Carte du bâti non résidentiel
Source : Auteurs

b. Bâti Non-résidentiel

L'activité dominante dans le quartier de l'arrière port est le dépôt et le stockage, ou on constate le manque de l'activité commerciale et service sauf quelques services comme celle de transport de marchandises et station-service et le lavage.



Figure 51 : Carte de la diversité de fonction pour le bâti non résidentiel. Source : Auteurs

d. Non bâti

On a remarqué que dans notre zone portuaire les voies sont toutes mécaniques ayant une activité industrielle et entrepôt (Rue ben KhoujaNourrdine, Rue Bennai Belkacem...) à l'exception de l'avenue Mustapha Ben Boulaid et Moulay Ben Nacer avec une activité commerciale, service (boutiques, Fast Food, cercle mob) aussi deux piétonnes qui sont la passerelle et une ruelle.

Infrastructure et réseaux

L'existence d'un un réseau de transport urbain à la périphérie (sur l'avenue Mustapha Ben Boulaid et Moulay Ben Nacer),

Le réseau de chemin de fer, le oued Danous et les réseaux d'alimentation et d'évacuation qui sont : le réseau d'assainissement des eaux usées et pluviales et le réseau d'électricité de gaz (une ligne de haute tension et une ligne d'oléoduc et gazoduc).

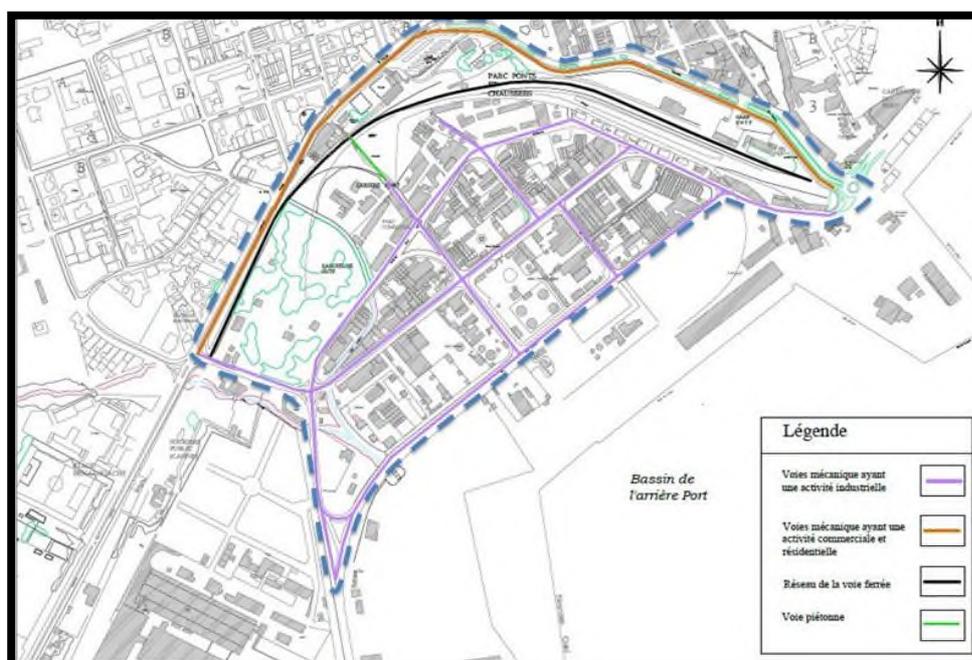


Figure 52 : Infrastructures et réseaux
Source : Auteurs

II.3.2. Intégration :

- a. **Espace bâti résidentiel :** Le quartier ne dispose d'aucune résidence
- b. **Bâti Non-résidentiel :**

Diversité de fonctions

On a remarqué l'absence d'équipement au sein du quartier sauf la gare ferroviaire qui est à l'échelle de la ville, son activité se limite au dépôt et stock et son rôle se limite au transit ce qui marque une discontinuité avec le reste de la ville



Figure 53 : Vue sur la gare de train
Source : Auteurs



Figure 54 : Vue sur la maison PEUGEOT
Source : Auteurs



Figure 55: Vue sur des locaux de services.
Source : Auteurs



Figure 56 : Espaces saturés par le stationnement de poids lourds
Source : Auteurs

c. Non bâti

Les entrées (seuils)

Le quartier est marqué par trois entrées, le seuil marqué est situé à l'est, par la présence de la casbah et une placette à côté et les deux autres ne sont pas marqués.

Absence totale d'espaces publics aménagés, d'espaces verts de détente et de rencontre ou de mobilier urbain. Chemin de fer est considéré comme une barrière de croissance.



Figure57 : Espaces saturés par le stationnement de poids lourds
Source : Auteurs

Infrastructure et réseaux

Le chemin de fer (barrière de croissance) qui a causé la discontinuité entre le quartier de l'arrière port et le reste de la ville, constaté dans la discontinuité de système viaire.

Le quartier est bordé sur un côté par un boulevard important dans la ville caractériser par une ambiance urbaine appréciable et la desserte d'un flux important et seul une passerelle relie les deux quartiers (la plaine et l'arrière port).

✓Transport en commun:

Les lignes de transport urbain passent par l'extrémité du quartier de l'arrière port et le relier ainsi à toute la ville, ce qu'est un avantage.

✓Le transport ferroviaire:

La gare ferroviaire est un équipement important à l'échelle de la ville mais sa mal insertion dans la ville a fait qu'il porte des dysfonctionnements entre la ville et la zone portuaire.

II.3.3. Donnés environnementales

a. Qualité des bâtiments:

L'impact des activités industrielles sur le quartier est indiscutable.

La majorité de cadre bâti est très dégradé (Hangars), dont en trouve même des bâtiments qui date de l'époque colonial comme la gare ferroviaire et ses annexes. Quelques hangars industriels nouveau et d'autre en bon état comme NAFTAL



Figure 58: Vue sur un Hangar dégradé.
Source : Auteurs



Figure 59 : Vue sur un Hangar dégradé.
Source : Auteurs

b. Nuisances sonores:

Les activités qui se déroulent sur le site non aucun effet sonore recensé comme étant une nuisance à prendre en considération.

c. Sécurité et gestion des risques:

Le dépôt d'hydrocarbure (NAFTAL) représente un véritable danger d'incendie et d'explosion par rapport au périmètre d'intervention



Figure 60 : Vue sur le dépôt des unités industrielle
Source : Auteurs

d. Paysages et qualité visuelle:

- Le paysage urbain du site est dégradé, des hangars dégradés et des rues désertiques sans aménagement. L'arrière port de Bejaïa présente un paysage médiocre et inappréciable. Il est caractérisé par des voies dans un état critique, surmontées par des clôtures géantes installées autour des ports et des unités industrielles pour limiter les vols et en contrôler les accès, en faisant des zones définitivement isolées.

- L'espace vert qui peut jouer un grand rôle pour l'esthétique urbaine est laissé à l'abandon ou bien rasé pour que le béton ou l'acier prennent place.

La plupart des usines et hangars sont construits dans les années soixante. Ils offrent une image faible due à la dégradation de leurs façades qui n'ont pas eu d'intervention (rénovation, réhabilitation,...etc.) pour améliorer leur image.

-- Par contre un paysage urbain appréciable est vu à partir du site vers le mont Gouraya et l'ancienne ville (la Casbah).

- Le site d'intervention est visible d'après l'ancienne ville à partir du boulevard Colonel Amirouche.



Figure 61: Vue sur les hangars
Source : Auteurs



Figure 62: Vue sur l'état des espaces délaissés
Source : Auteurs



Figure 63 : Vue sur l'état des espaces délaissés
Source : Auteurs

e. Problèmes d'accessibilité

- L'arrière port est le point de convergence d'un nombre important de véhicules. La présence du port de marchandises, des unités industrielles, les dépôts et les entreprises nationales d'hydrocarbures rend le flux vers et dans cette entité de la ville intense. L'étroitesse des voies, leurs états délabrés avec le stationnement anarchique des véhicules sur les côtés des voies, encombrent ces derniers et rend la circulation difficile.
- La zone étudiée est privé du transport en commun, résultant en un problème de mobilité et d'accessibilité pour les piétons. Sachant que la plupart des voies sont dépourvues d'accès pour les piétons (trottoirs).
- Le chemin de fer qui est une barrière de croissance, déconnecte toute la zone portuaire de la ville et la laisse dans son état initial depuis son urbanisation à partir de 1890.



Figure 64 : Vue sur le chemin de fer
Source : Auteurs



Figure 65 : Vue sur l'état des voies
Source : Auteurs



Figure 66: stationnement
Source : Auteurs

Synthèse N° 01

Selon la méthode AFOM (SWOT) voir annexe 01 ET 02.

II.3. Concrétisation avec les habitants :

METHODOLOGIE DE VERIFICATION DE L'HYPOTHESE

a. Introduction

Dans ce chapitre, nous allons vérifier notre hypothèse de recherche qui porte sur l'aménagement des friches portuaires de la ville de Bejaia par l'introduction de nouvelles fonctions afin de valoriser l'interface ville-port.

Cette vérification va se baser premièrement sur l'analyse d'un exemple étranger dans la partie théorique, deuxièmement, nous avons procédé à une enquête sur terrain présentée sous forme d'un questionnaire qui est celui qui renseigne le plus, le chercheur sur les relations qui existent entre l'objet de notre étude, les usagers et utilisateurs ou encore les concepteurs de l'objet des statistiques seront établies afin d'interpréter les résultats de notre outil de recherche. Finalement par le biais des résultats du questionnaire, nos observations et visites effectuée sur le site

b. L'objectif du questionnaire

Le questionnement est indispensable pour l'analyse, fondé sur un raisonnement réfléchi qui nous a permis d'interpréter les réalités et les résultats, déceler et dégager les problèmes de recherche et de définir les objectifs à atteindre en interrogeant les individus d'une façon directive afin de pouvoir faire un prélèvement en vue de trouver des relations et de faire des comparaisons chiffrées.

c. Elaboration du questionnaire :

Nous avons opté pour questionnaire créé par nos propres soins, qui comporte à la fois des variables qualitatives et quantitatives et qui a été fait sur un échantillon de 95 personnes ayant déjà visité le quartier de l'arrière port de Bejaia.

d. Interprétation des résultats de l'outil de recherche :

Qst 1 : à propos de

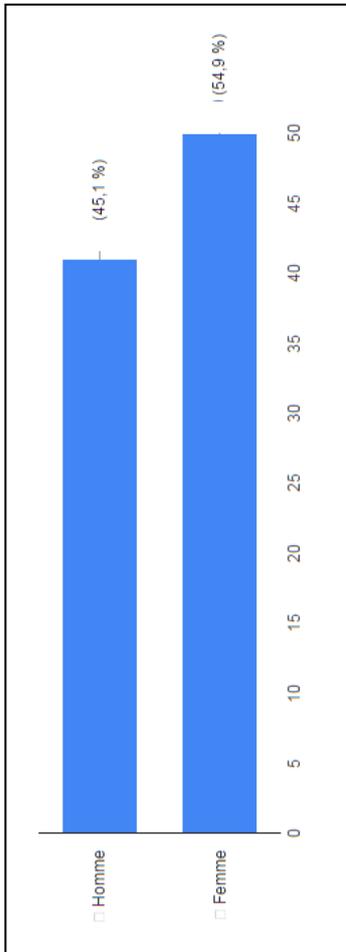


Figure 67 : **sexe**

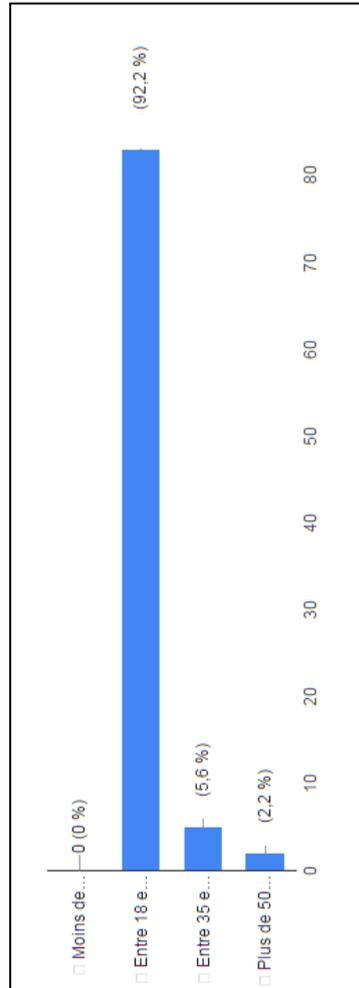


Figure 68 : **âge**

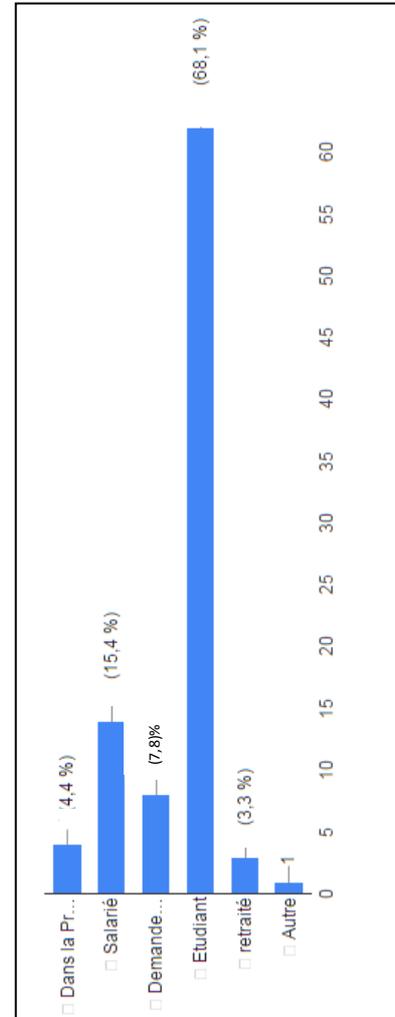


Figure 69 : **profession**

La majorité des personnes interrogées (54.9%) sont des femmes et (45.1%) des hommes, la plupart d'entre eux leurs âges varient entre 18 et 35 ans (92.2%) alors que (5.6%) ont 35 _ 50 ans et (2.2%) plus de 50ans.

(68.1%) sont des étudiants, (15.4%) sont des salariés, (7.8%) demandeur d'emploi, (4.4%) dans la Profession libérale, (3.3%) retraité et (1%) n'appartiennent à aucune de ces catégories précédentes (voir les figures)

Qst 2 : Vous résidez dans la ville de Bejaia d'une façon

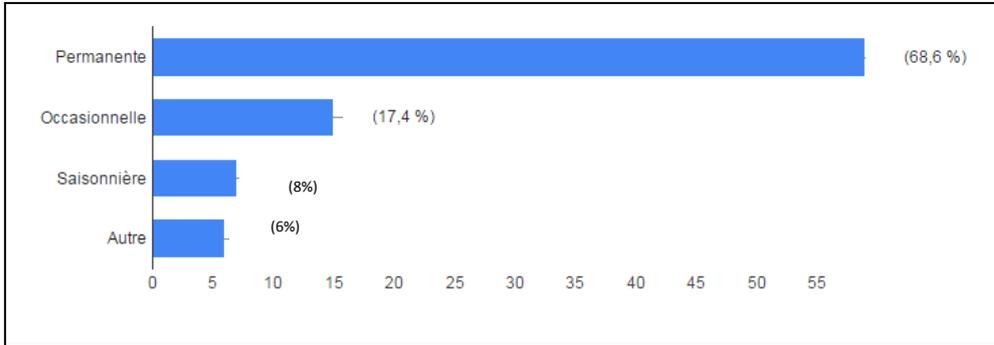


Figure 70: résidence de la ville de Bejaia

La majorité des personnes interrogées (68.6%) sont des personnes qui résident la ville d'une façon permanente, (17.4%) l'habitent occasionnellement alors que peu de ces personnes (8%) l'habitent d'une façon saisonnière les autres (6%) sont des visiteurs (voir la figure)

Qst 3 : Habitez-vous le quartier de l'arrière port de Bejaia

Qst 4 : Si « NON » l'aviez-vous déjà visité ?

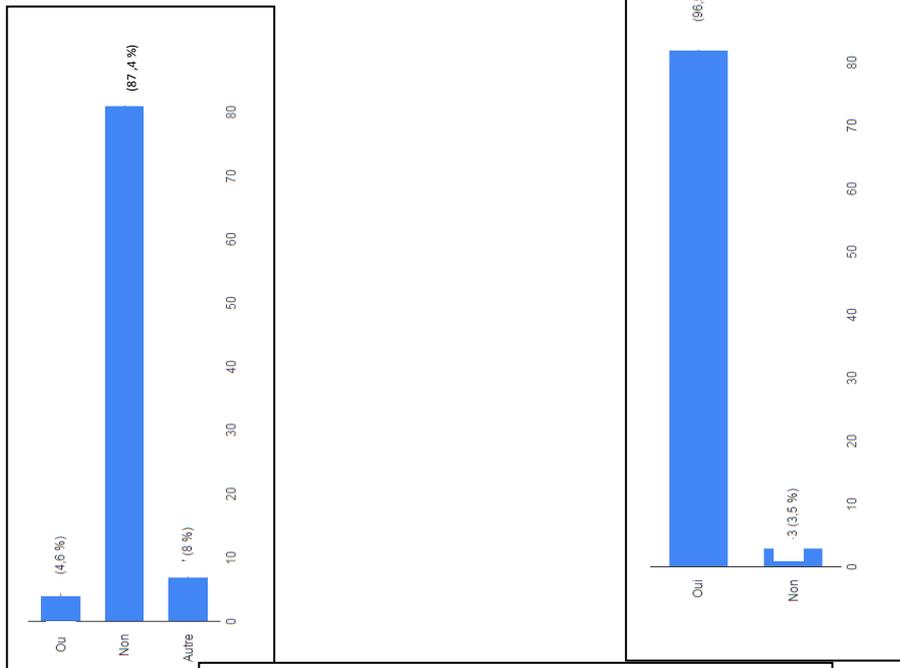


Figure 71 : résidence du quartier de l'arrière port

La majorité des personnes interrogées (87.4%) n'habitent pas le quartier de l'arrière port, peu d'entre eux (4.6%) l'habitent alors que (8%) ne sont pas de la ville de Bejaia. (96.5%) connaissent l'endroit et l'ont déjà visité par contre (3.5 %) non (voir la figure)

Qst 5 : L'accessibilité au quartier est-elle ?

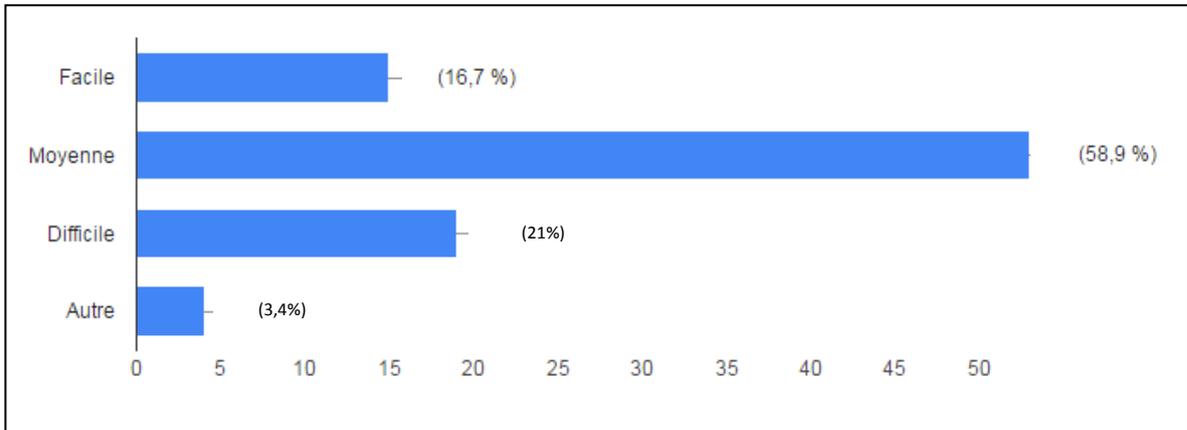


Figure 72 : L'accessibilité

La majorité des personnes interrogées (58.9%) estime que l'accessibilité au quartier de l'arrière port est moyenne, tandis que (21%) pensent que l'accessibilité est difficile, alors que 16.7% jugent qu'elle est facile et très peu de personnes (3.4%) sont indifférent (voir figure)

Qst 6: Quels sont les moyens de transport utilisés pour accéder à ce quartier?

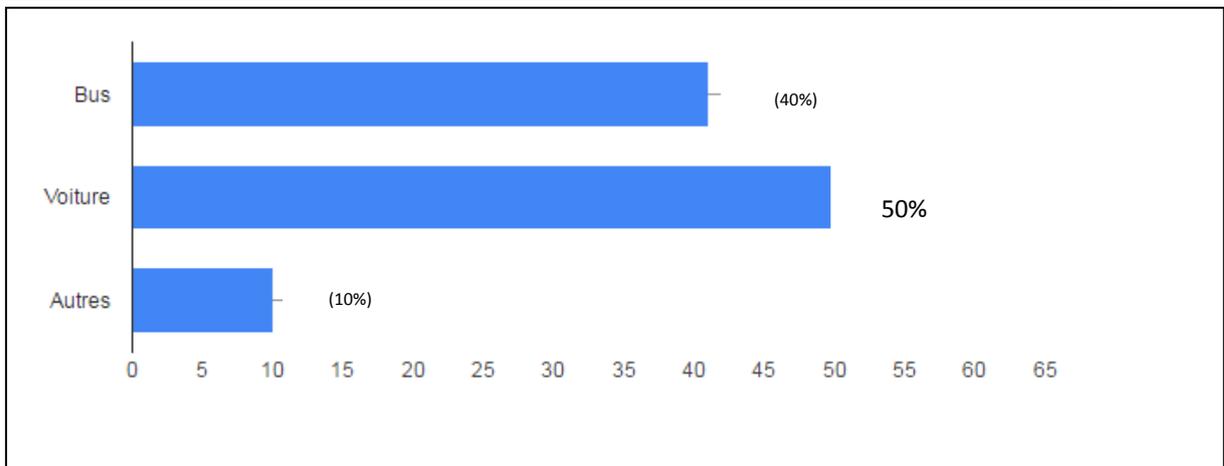


Figure 73: transport

La plupart des personnes interrogées (50%) affirme que la voiture est le moyen de transports le plus utilisé pour accéder au quartier de l'arrière port, (40%) indiquent qu'on peut l'atteindre par bus, très peu de personnes (10%) pensent qu'il ya d'autres moyens pour y accéder (par exemple la marche à pied, le vélo, la moto) voir figure.

Qst 7: Trouvez-vous que l'élément vert (végétation) est manquant dans ce quartier ?



Figure 74: végétation

La majorité des personnes interrogées (83.2%) trouvent que la végétation est très manquante dans le quartier de l'arrière port, peu d'entre eux (14.6%) qu'elle est l'égerment absente, très peu de personnes (2.2%) ont répondues qu'elle n'est pas du tout manquante (voir figure).

Qst 8: Quel est votre avis sur la propreté des lieux ?

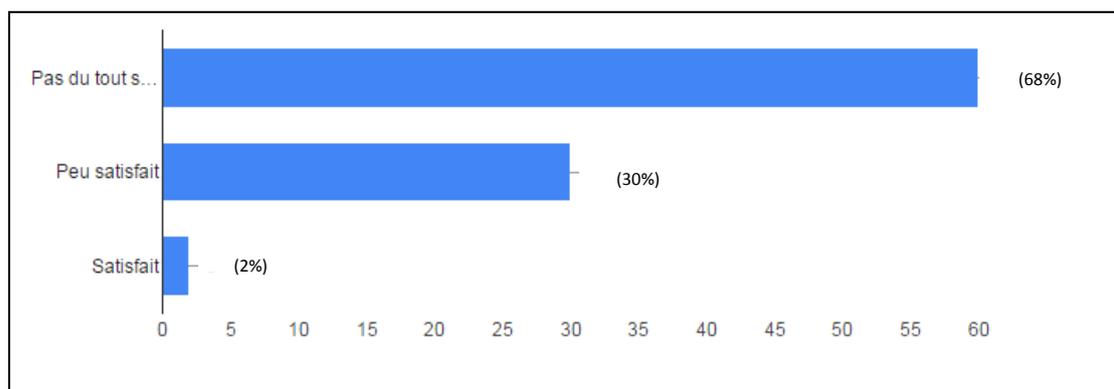


Figure75:propreté des lieux

La majorité des personnes interrogées (68%) sont pas du tout satisfait en ce qui concerne la propreté du quartier de l'arrière port, (30%) d'entre eux sont peu satisfait de l'état des lieux et très peu de personne (2%) sont satisfait et trouve que le quartier est propre (voir figure).

Qst 9: Le quartier véhicule-t-il une image ternie ?

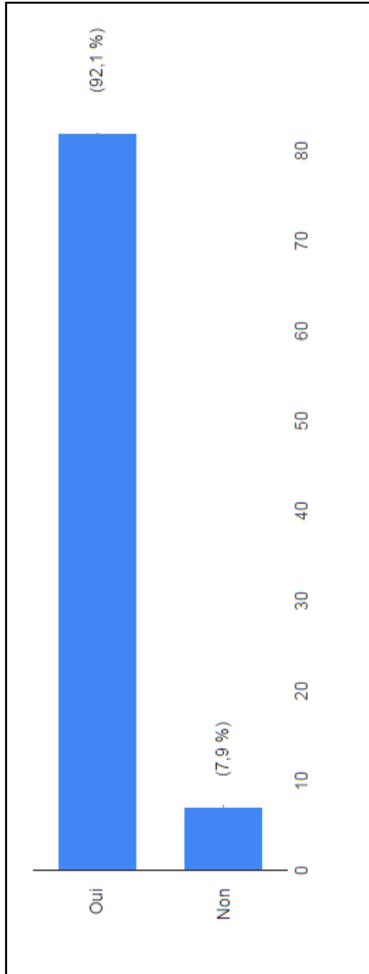


Figure 76 : image ternie du quartier

Qst 10: Si « OUI » c'est du à quoi?

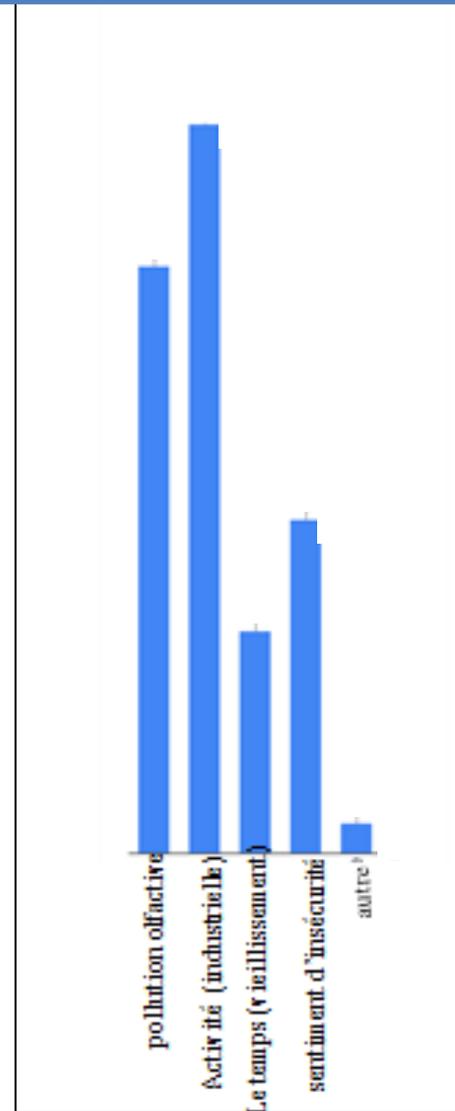


Figure 77 : causes de l'image ternie

La majorité des personnes interrogées (92.1%) affirment que le quartier véhicule une image ternie (dégradé) tandis que (7.9%) sont contre. Pour ceux qui ont répondu par un oui trouvent que la cause de dégradation de ce quartier est due essentiellement à l'activité industrielle existante au premier lieu, en second lieu à pollution olfactive insupportable avec, le sentiment de l'insécurité au sein du quartier en troisième lieu, ensuite le temps (vieillessement des bâtiments existant) avec un pourcentage de et enfin pour d'autres raisons qu'on ignore (Voir les figures)

Qst 11: Selon vous quelles sont les causes qui ont poussé les gens à l'abandon du quartier?

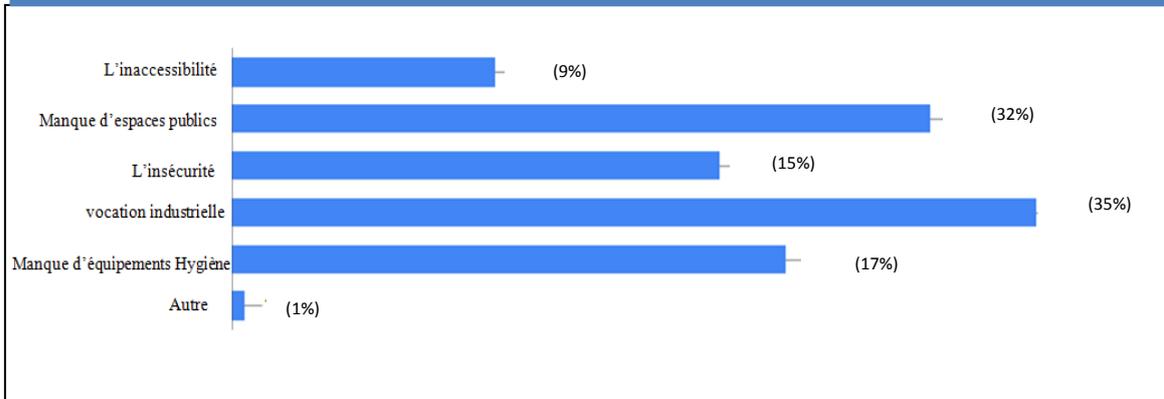


Figure 78 : les causes de l'abandon du quartier

(35%) personnes interrogées estiment que la vocation industrielle et le manque des espaces publics (32%) sont les principales causes qui ont poussé les gens à abandonner ce quartier, en second lieu c'est le manque d'équipements hygiène (17%) et l'insécurité (15%) qui ont causé cet abandon, en dernier lieu c'est l'inaccessibilité au quartier (9%). (voir figure).

Qst 12: la coupure existante entre le quartier de l'arrière port et la mer est:?

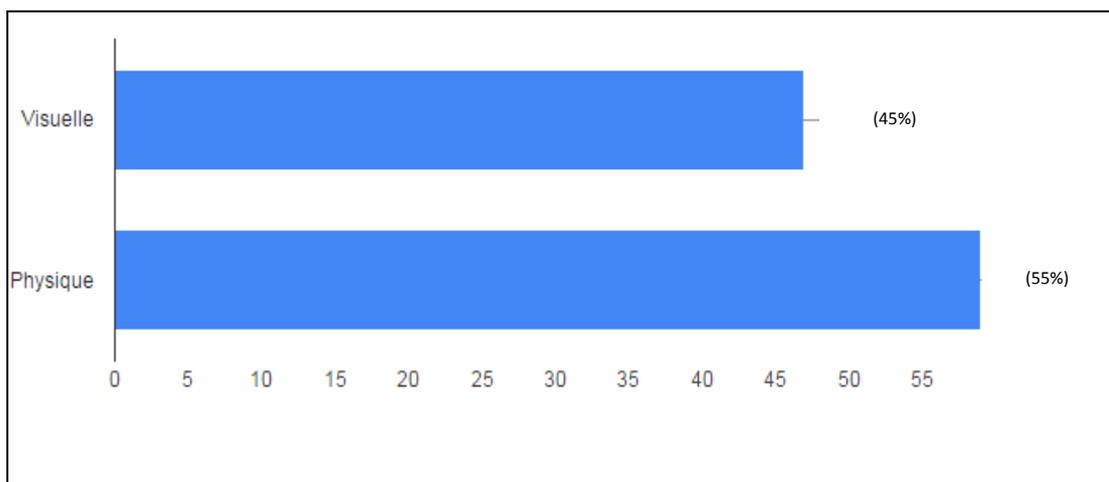


Figure 79 : la coupure

la coupure existante entre le quartier de l'arrière port et la mer est physique (55%) alors que 45% d'entre eux affirme que la coupure est visuelle (Voir la figure).

Qst 13: Quels sont les aspects négatifs rencontrés en empruntant les rues du quartier?

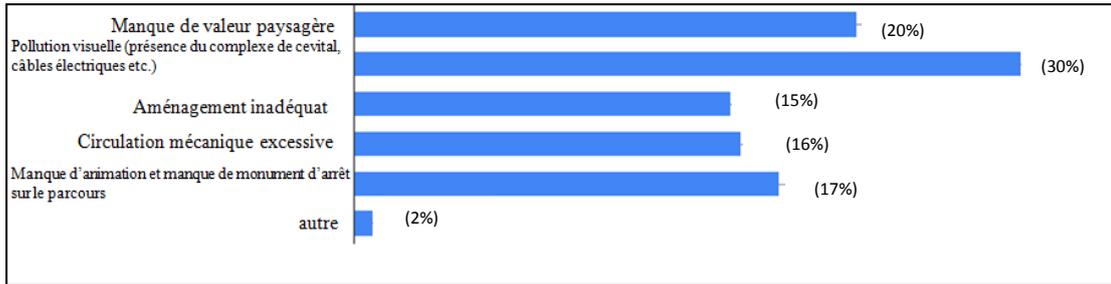


Figure 80 : les aspects, négatifs

En empruntant les rues du quartier on remarque une pollution visuelle importante (présence du complexe de cevital, câbles électriques etc.)(30 %), le manque de la valeur paysagère (20%) aussi l'absence totale d'animation et le manque de monument d'arrêt sur le parcours (17%) chose qui nous poussent d'éviter ce parcours, on remarque aussi une circulation mécanique excessive (16%) et aménagement inadéquat des espaces (15%) qui sont tous considérés comme des aspects négatifs du quartier de l'arrière port (voir la figure).

Qst 14: Trouvez- vous les hangars vacants récupérables pour éventuelles autres utilisations ?

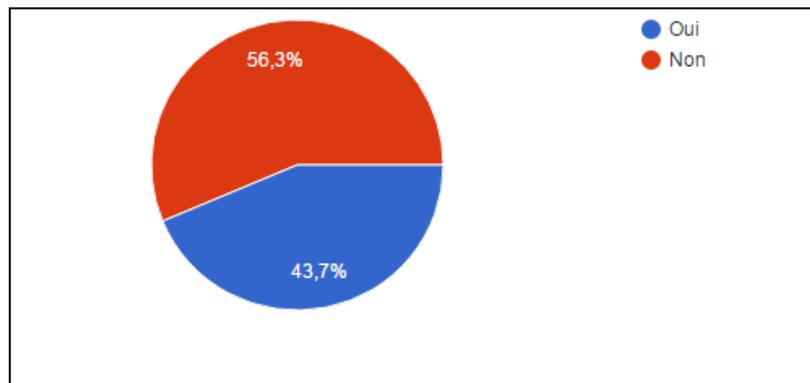


Figure 81: récupération des hangars

Plus que moitié des personnes interrogées (56.3%) on repondent par un oui et Trouvent que les hangars vacants sont récupérables pour éventuelles autres utilisations par contre (43.7%) trouvent que c'est impossible de les récupérer. (voir figure).

Qst 15: Si oui quelles sont vos suggestions ?

Les suggestions proposées sont :

- ❖ Aménagement d'un souk
- ❖ Centre commercial
- ❖ Parking de voiture
- ❖ Foire
- ❖ Espace vert, équipement public.
- ❖ Des pépinières
- ❖ Des activités pour les touristes et centre de loisir ouvert au public.
- ❖ Des salles de sport.
- ❖ Table rase et essayer de planifier pour rendre le site plus attractif afin de désengorger un peu la ville et de tourner les regards vers cette partie de la ville.
- ❖ Reconversion vers des ateliers d'artistes, des maisons.
- ❖ Des usines.
- ❖ Atelier d'art (dessin, peinture ...).
- ❖ parc d'attraction.
- ❖ Petites cafeterias, lieux de jeux, promenade.
- ❖ Exploitation des hangars et les requalifier pour devenir des équipements culturels.
- ❖ l'utilisation de petites unités de recyclage.

Qst 16: Accepteriez-vous qu'on change la vocation de ce quartier ?

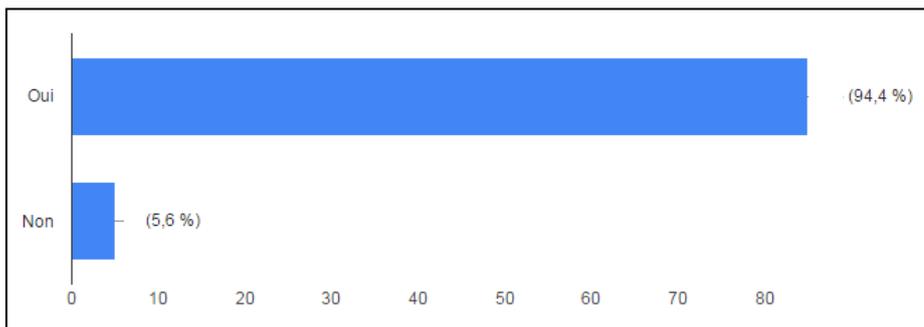


Figure 82: vocation

La majorité des personnes interrogées (94.4%) ont accepté qu'on change la vocation de ce quartier, très peu de personnes ont refusé (5.6%). (Voir la figure)

Qst 17: Quelle(s) vocation(s) souhaiteriez-vous redonner à ce quartier ?

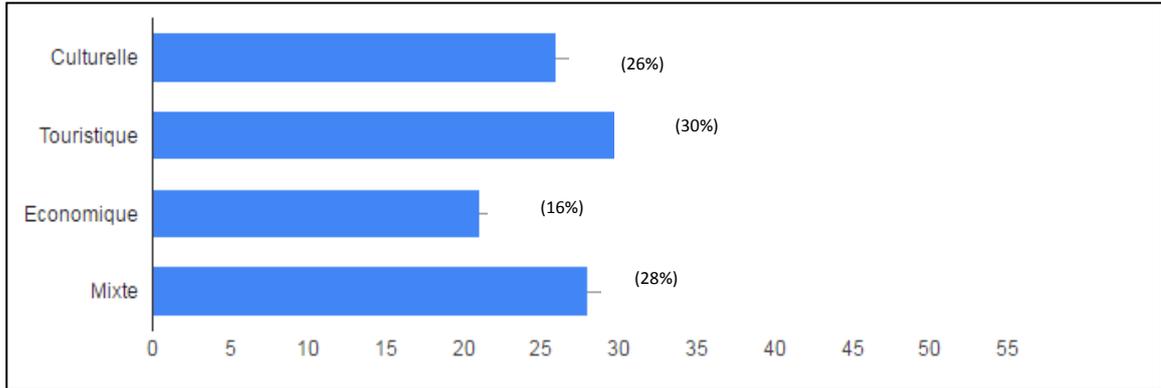


Figure 83 : types de vocation

La plupart des personnes interrogés (30%) souhaitent redonner au quartier une vocation touristiques, un nombre assez important ont préféré celle mixte (28%) et culturelle (26%) et peu d'entre eux souhaitent une vocation économique. (Voir la figure).

Qst 18: Accepteriez-vous d'intégrer de nouvelles fonctions dans ce quartier ?

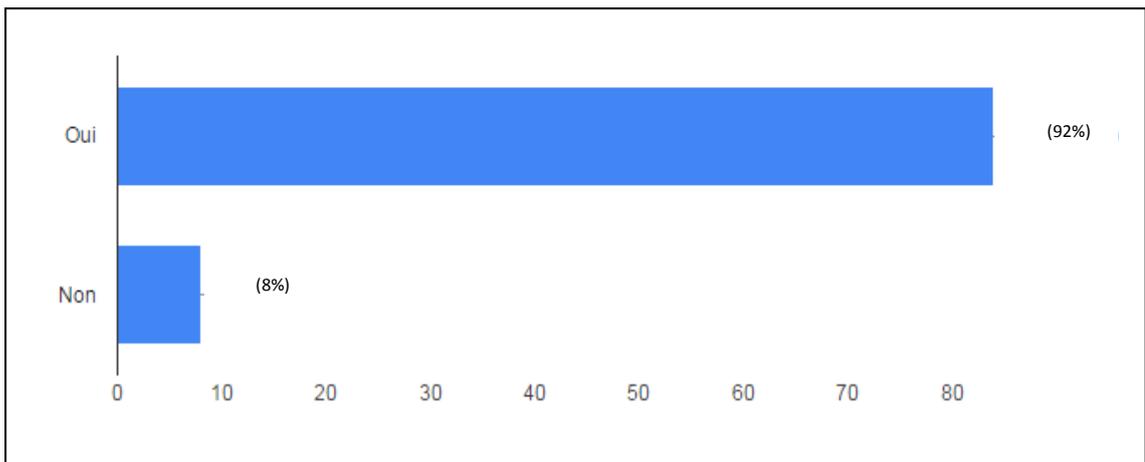
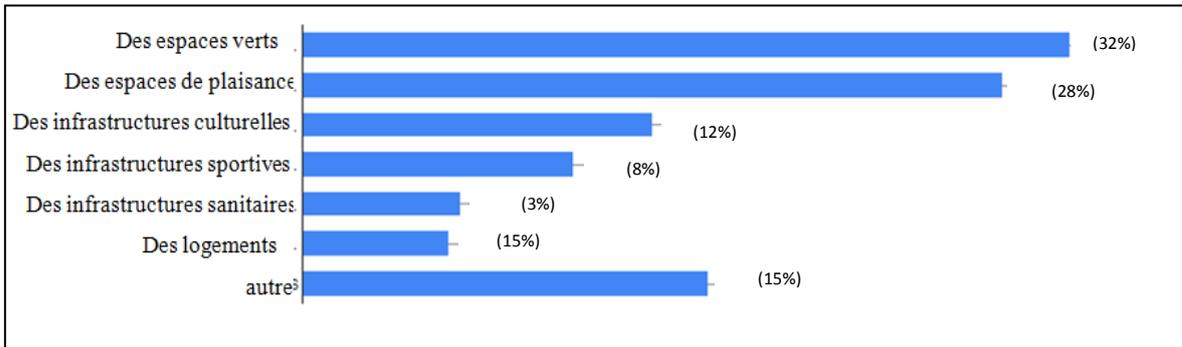


Figure 84 : fonctions

La majorité des personnes interrogés (92%) ont accepté d'intégrer de nouvelles fonctions de ce quartier, très peu de personnes ont refusé (8%). (Voir la figure)

Qst 19: Dans le cadre des projets de réaménagement des friches portuaires, quels usages souhaitez-vous avoir dans ce quartier ?



Les principaux types de réaménagement souhaités par la plupart des personnes interrogés sont l'intégration des espaces verts (jardins public, jardins partagés, promenade, rencontre et échange) (32%) et des espaces de plaisance (parc aquatique, port de pêche, etc.) (28%), puis on a l'intégration des parkings d'une façon importante (15%), la création des infrastructures culturelles (12%) et pour d'autres souhaitent des infrastructures sportives (8%), enfin peu de personne parmi eux veulent la création des infrastructures sanitaire (3%) et des logements (2%). (Voir la figure)

Qst 20: Aimerez-vous voir ce quartier comme une deuxième centralité pour la ville de Bejaia

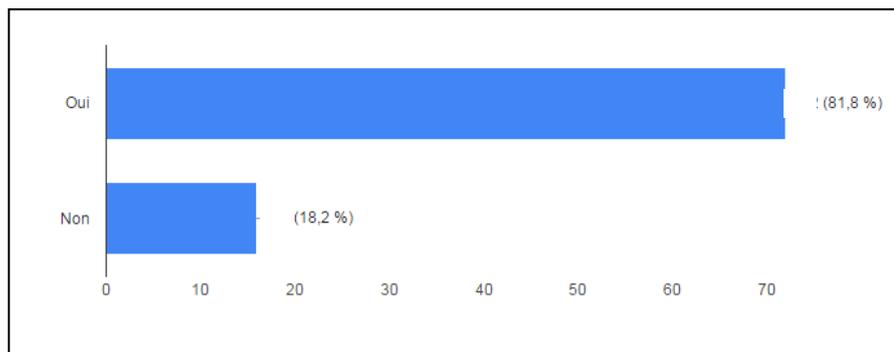


Figure86 : deuxième centralité

La majorité de personnes interrogées (81.8%) Aimeront voir ce quartier comme une deuxième centralité pour la ville de Bejaia, très peu de ces personnes n'ont pas accepté (18.2%). (Voir la figure)

Qst 21: d'après vous y a-t-il suffisamment d'espace libre (friches inoccupées) pour programmer un centre urbain secondaire à Bejaia, pour réconforter celui existant ?

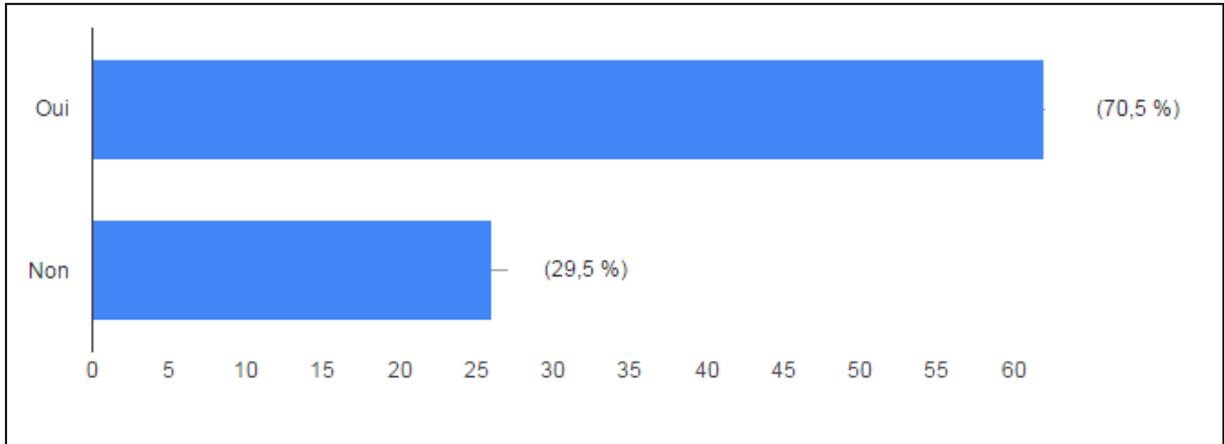


Figure 87 : existence d'espace libre pour la programmation d'un centre urbain secondaire

La majorité de personnes interrogées (70.5%) trouvent qu'y- a suffisamment d'espace libre (friches inoccupées) pour programmer un centre urbain secondaire à Bejaia, pour réconforter celui existant, d'autres (29.5%) estiment que les espaces sont insuffisants. (Voir la figure)

Qst 22: Est-ce que vous suggérez que les vestiges historiques avoisinants soient mis en valeurs pour rendre le parcours agréable ?

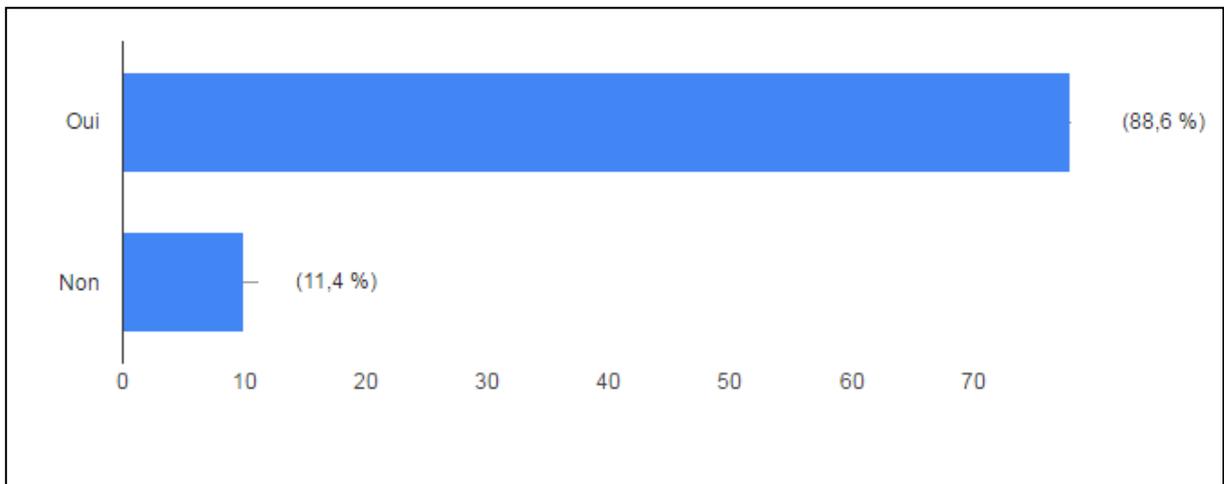


Figure 88 : valorisation des vestiges historiques

La majorité de personnes interrogées (88.6%) suggèrent que les vestiges historiques avoisinants soient mis en valeurs pour rendre le parcours agréable, très peu de personne (11.4%) pensent que ces vestiges ne vont rien rajouter pour l'amélioration du parcours. (Voir la figure)

Qst 23: Selon vous, quels sont les 3 critères, par ordre d'importance, sur lesquels doivent s'appuyer les projets de reconversion de friches urbaines ?

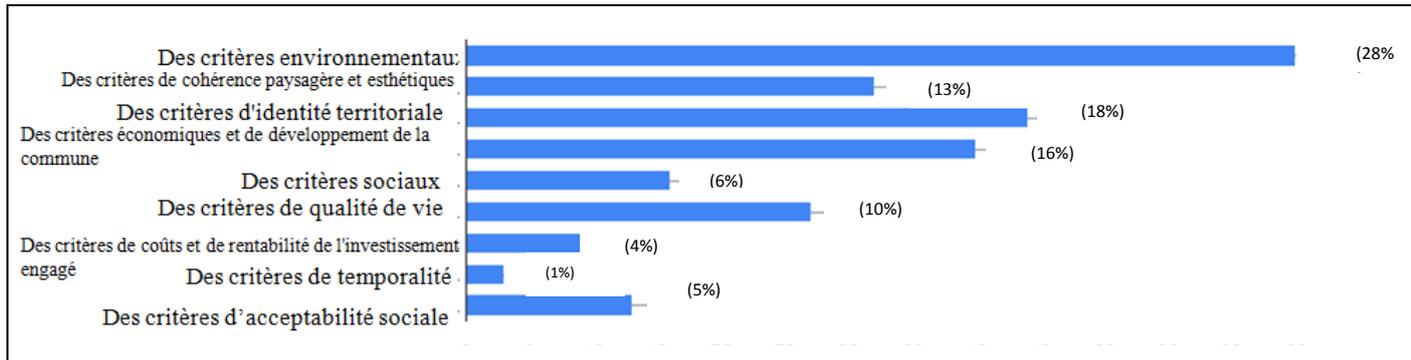


Figure 89 : les 3 critères important pour une meilleure reconversion

Parmi les 9 critères proposés :

- Des critères environnementaux : préservation de l'environnement, conformité par rapport aux principes du développement durable, etc.
- Des critères de cohérence paysagère et esthétiques
- Des critères d'identité territoriale : préservation de l'image et du patrimoine de la commune,
- Des critères économiques et de développement de la commune
- Des critères sociaux : cohésion et mixité sociale
- Des critères de qualité de vie au quotidien sur le site,
- Des critères de coûts et de rentabilité de l'investissement engagé
- Des critères de temporalité : retour rapide du site à un nouvel usage
- Des critères d'acceptabilité sociale, réduction des oppositions par rapport au projet d'aménagement du site.

La majorité de personnes interrogées ont choisi les 3 critères suivant

- Des critères environnementaux : préservation de l'environnement, conformité par rapport aux principes du développement durable, etc.
- Des critères d'identité territoriale : préservation de l'image et du patrimoine de la commune
- Des critères économiques et de développement de la commune

Ils jugent que ce sont les critères majeurs et importants sur lesquels doivent s'appuyer les projets de reconversion de friches urbaines et qui vont aider à l'amélioration du quartier de l'arrière port pour pouvoir l'intégrer dans la dynamique globale de la ville de Bejaia. (Voir la figure)

Qst 24: Quelles sont les malaises, les problèmes ou bien les points positifs que vous soulevé dans le quartier ?

Les points positifs

- Sa situation géographique
- La mer
- Le patrimoine
- La montagne
- Le terrain est plat
- Valeurs historique
- Présente une opportunité touristique intéressante à exploiter.
- La porte Sarrasine un atout pour accueillir des Touristes, donc encourager l'activité économique
- C'est un bon raccourci si les routes ne sont pas détériorées à cause des poids-lourds.
- Le calme

Les points négatifs

- La concentration de l'activité industrielle.
- Rupture entre la mer et ville.
- La non mise en valeur d'un tel héritage paysagère et identitaire.
- La dégradation paysagère du lieu.
- La pollution.
- Infrastructures de mauvais états.
- Le manque de sécurité, hygiène.
- Manque des espaces verts et des infrastructures, des équipements publics, des espaces de détente et de loisirs, Manque d'espace de jeux pour les enfants et des espaces de relaxation pour les personnes âgées.
- La construction anarchique.
- Absence d'entretien.
- Accessibilité difficile.
- Difficulté de stationnement.
- L'état de routes dégradées.
- L'absence d'un aménagement pour la mobilité douce.
- L'existence de beaucoup de véhicules lourds.
- L'encombrement.
- Manque d'éclairage.
- Mauvaises odeurs

e. Vérification de l'hypothèse

D'après l'analyse des résultats de l'enquête nous avons conclu que la ville de Bejaia a besoin de s'ouvrir à son port afin de retrouver sa continuité urbaine perdue par la prise en considération des atouts et opportunités qui offrent le quartier et par l'intégration de nouvelles fonctions. L'enquête établie confirme que la valorisation de la zone portuaire par l'aménagement et la requalification de ses friches atténue la coupure entre ville-port.

CONCLUSION GENERALE

Conclusion générale :

Dans cette conclusion, nous proposons donc une lecture rapide de l'évolution de la relation ville port, et les différentes dynamiques dans le cadre de reconquête et de réaménagement des espaces portuaires délaissés, qui ont marqué la ville portuaire, ceci est dans l'objectif de présenter d'une façon synthétique les raisons de la rupture de la ville avec son port et les différentes solutions pour la réconciliation de ce problème.

La maîtrise de la ville est donc une tâche difficile par sa complexité vu qu'elle subit plusieurs mutations et transformations dans le temps et dans l'espace. L'arrivée de la révolution industrielle à causer des bouleversements qui a laissé des empreintes visibles sur le tissu urbain par l'engendrement de différentes friches urbaines, industrielles et portuaires ; les villes et les ports ont subi alors des transformations ; auparavant ces deux entités ont longtemps vécu en harmonie, elles ont formé un système basé sur une complémentarité (espace d'échange, de valorisation et de production) tourné vers le commerce maritime, mais ils ont eu le besoin de se moderniser pour faire face aux nouvelles tendances du commerce international, donc ils ont dû se délocaliser chose qui a fait apparaître des espaces portuaires délaissés et qui a créé la coupure ville/port.

Cependant, les villes portuaires se trouvent confrontées par la nécessité de repenser la relation entre le port et la ville. Il s'agit donc de rendre intelligible le fait que la redéfinition de cette relation poursuit l'objectif de favoriser le développement économique et de sauvegarder les caractères identitaires du système urbain.

Le port doit alors s'ouvrir à la ville et cela nécessite que de nouvelles relations voient le jour dont les friches portuaires suscitent des interventions. L'aménagement de ces zones délaissées est devenu un moyen d'affirmer pour les villes leur place et de redéfinir une identité territoriale en remodelant notamment l'image de la ville et son attractivité.

Les choix de réaménagement des friches portuaires dans la recomposition urbaine de la ville est donc le sujet central de notre recherche afin d'assurer l'interface ville-port, car La ville de Bejaia n'a pas échappée elle aussi à ce phénomène.

Cette ville qui souffre actuellement de mal insertion de sa zone portuaire projetée sans aucune vision futuriste de la croissance urbaine de la ville. Elle est constituée d'une variété de tissus dans une même entité urbaine notamment un tissu industriel positionné près du centre historique et occupe une place stratégique créant une rupture flagrante entre la ville et la mer. Ce tissu industriel est problématique pour la ville, il s'avère important de récupérer ces friche et de les réintégrer à la ville.

La problématique posée concerne ces friches portuaires qui causent des dysfonctionnements dans la ville et s'accapare d'énormes terrains en plein centre urbain au moment où elle pourrait présenter de véritables potentialités. Mais Comment intégrer ces zones portuaires abandonnées dans la dynamique urbaine globale de la ville de Bejaia,

CONCLUSION GENERALE

afin de composer une interface ville-mer répondant aux aspirations des différentes catégories de la population ?

L'hypothèse avancée était affirmative, et l'objectif de notre étude est d'offrir un espace urbain qui va avec le besoin et le désir de la population de Bejaia, afin de retrouver la continuité urbaine perdue.

Nous avons essayé à travers cette recherche d'aboutir à nos objectifs fixé, dès le début qui sont l'atténuation de la coupure entre la ville de Bejaia et son port afin de pouvoir intégrer la zone portuaire à la ville, et soutenir l'hypothèse supposée ; notre travail de recherche s'est structuré principalement autour de deux étapes, une théorique et l'autre analytique. D'abord cerner les notions générales de l'interface ville-port ainsi les friches portuaires et par l'analyse de l'évolution de la relation ville-port qui nous a permis de donner des éclairages sur la fragmentation actuelle de ces territoires, dans leurs usages et paysages face à la difficulté de développer ces territoires de manière intégrée. Par la suite l'étude d'un exemple et l'élaboration d'une enquête s'appuyant sur l'outil questionnaire tout en suivant une méthodologie à travers lesquels nous avons affirmé que le port reste un outil essentiel, son développement et son renouvellement s'insèrent dans des stratégies de développement global de toute la ville et en impliquant de divers acteurs à plusieurs échelles. Et enfin l'application de cette méthodologie sur la zone de l'arrière port de la ville de Bejaia.

On constate que la relation port et ville, et l'influence de l'un sur l'autre pour constituer une unité urbaine harmonieuse et le rôle de chaque acteur dans la perception de toutes les potentialités que représente le site portuaire.

Avec l'étude du cas du port de Bejaia nous avons pu prouver que cette entité dispose de nombreux atouts, permettant à la ville de Bejaia de renouveler sa façade maritime.

BIBLIOGRAPHIE

LISTE DES OUVRAGES ET PDF :

- Leonardo Bénévole « histoire de la ville »
- RIBOULET P. (1998), Onze leçons sur la composition urbaine, Paris : Presses de l'École nationale des ponts et chaussées.
- BORRUEY R, ESPINAS JD, PICON A. (1992), Marseille, ville et port, Marseille : Parenthèses,
- COLLOQUE FRANCO-JAPONAIS DE GEOGRAPHIE, (1978), Villes et ports développement portuaire, croissance spatiale des villes, environnement littoral. Paris - Marseille-Fos - Sète - Nantes-La Baule - Le Havre - Rouen - Dunkerque Lille, Paris / Fos-sur-Mer, Bouches-du-Rhône, Editeur scientifique. Paris : Éditions du C.N.R.S
- DE ROO P. (1994). Marseille: de l'aire portuaire à l'aire métropolitaine, in COLLIN M. (dir.), Ville et Port XVIIIe-XXe siècles. Paris: L'Harmattan, coll.
- BROCARD M. (1988), Les relations fonctionnelles entre le port et la ville, in Villes et Ports, Actes du Forum.
- F Choay, L'Urbanisme, Utopies et réalités, p15
- Olivier Lemaire Directeur Général, Association Internationale Villes et Ports, in 'Plan the City with the Port' - PCP Project, Final Seminar - Le Havre (France).
- Claude Chaline, *Le port cadre de la ville*, p110
- Aude Marché., image et imaginaire du port, in l'urbanité des cités portuaires, Paris l'harmattan, 1997, p.399.
- César Ducruet, Structure et Dynamiques spatiales des villes

- Réaménagement de l'interface ville-port p1, p22, p23
- Création d'un centre culture, le Georges Simenon. CONCARNEAU – Finistère -29, Réalisation : *TAUSSAT Anne-Elisabeth* 2013-2014
- VILLE ET PORT mutation et recomposition, p10
- Initiation pratique a la metodologie des sciences humaines Morice Angers.

- Les friches : entre contrainte et potentiel de renouvellement urbain juin 2016

- Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie.

- Marianne Thomann, Potentiel des friches industrielles des secteurs de gare pour un développement urbain durable, Université de Lausanne - Licence ès Lettres 2005.

- Cour d'urbanisme 3eme année de Mme ALILI.
- Cour de Méthodologie Master1 de Mr Sekhraoui

- La célèbre définition du développement durable donnée par Harlem Gro Brundtland, premier ministre de Norvège, en 1987 ,Définie selon la circulaire du 11 Mai 1999 sur l'évaluation des politiques publiques

- Publication de l'Agence d'étude d'Urbanisme de Caen Métropole, A l'interface ville/port, quelles reconversions pour les anciens sites portuaires ?

- Publication du Ministère de l'Equipment, Port et Ville
- Réaménagement de l'interface ville-port p 05

Périodiques :

- AGENCE D'ETUDE D'URBANISME DE CAEN METROPOLE, A l'interface ville/port, quelles reconversions pour les anciens sites portuaires ?

Thèses, mémoires :

- Mémoire de Magister : Option : Urbanisme et Développement Durable, Paramètres pour une Stratégie de Renouveau Urbain De l'Interface Ville-Port : cas d'Alger
- Mémoire de fin d'étude : Vers un renouvellement urbain durable de quartier de l'arrière Port – Bejaia
- Mémoire de Magister : Option : VILLE ET PROJET URBAIN QUEL PROJET URBAIN POUR UN RETOUR DE LA VILLE A LA MER ? CAS D'ETUDE : SKIKDA
- Le réaménagement des friches portuaires dans la recomposition récente de la ville : l'exemple de volos, ville portuaire grecque GAUTHIER Simon 2009-2010.
- BOUBACHA E. (1997), Ville et port : mutations et recomposition, Note de synthèse, Paris : Ed. Villes et Territoires

Liste des pages web :

- <https://pourescours.files.wordpress.com>
- (Larousse Encyclopédie, 2007)
- www.marseille-port.fr
- www.bandeapart.fr
- Site internet euroméditerranée www.euromediterranee.fr
- CMA-CGM : www.marseille-port.fr

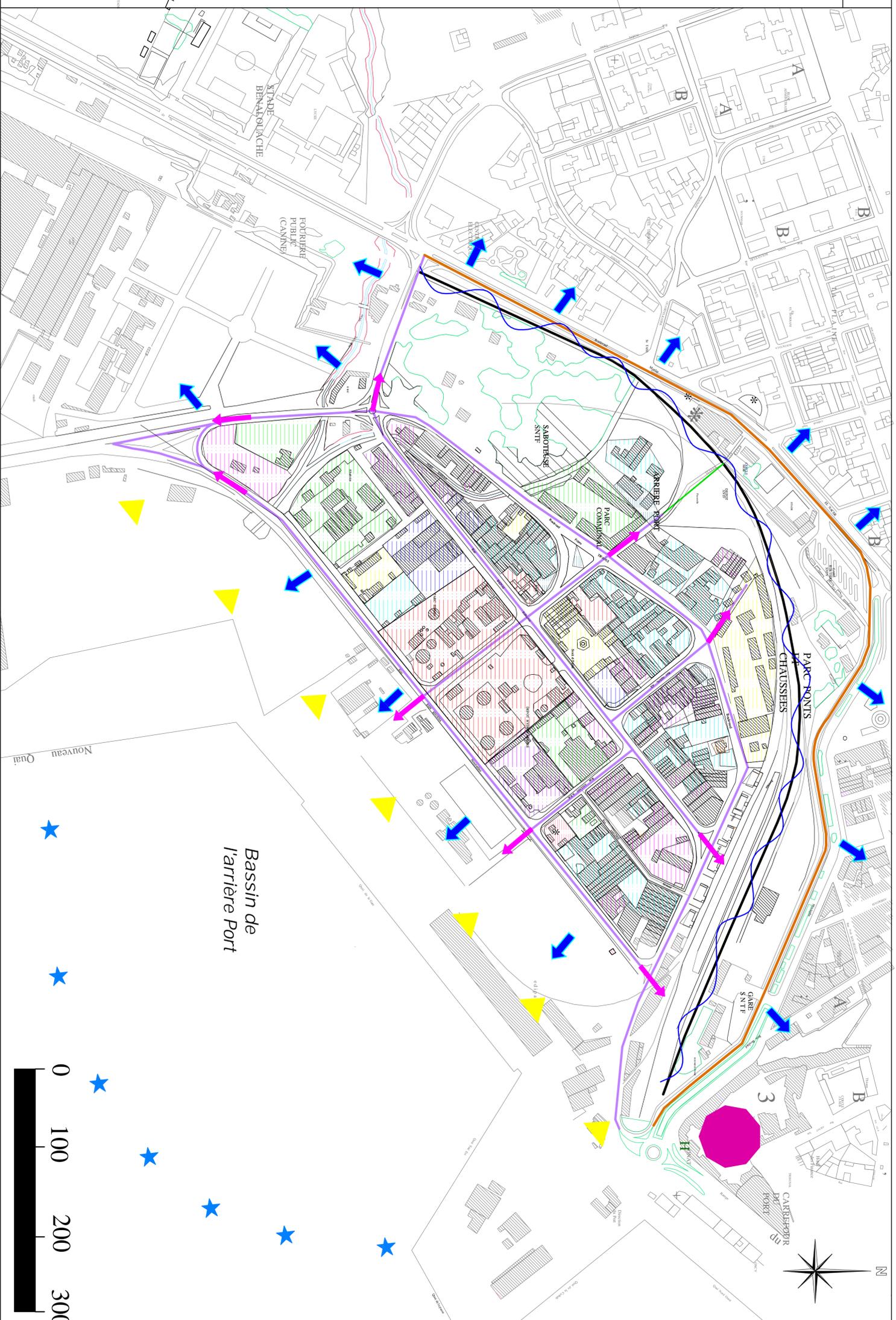
ANNEXES

Diagnostic (analyse AFOM)

AFOM	Atouts	Faiblesses
Positifs	<ul style="list-style-type: none"> • Sa situation géographique • Typologie du terrain (terrain plat) • Valeurs historique présente une opportunité touristique intéressante à exploiter. • Un bon raccourci si les routes ne sont pas détériorées à cause des poids-lourds. • Un bon ensoleillement. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le chemin de fer qui est une barrière de croissance • Dégradation, précarité et sous-utilisation de l'espace • Nuisances sonores • Pollution • Le dépôt d'hydrocarbure (NAFTAL) représente un véritable danger d'incendie • La présence d'espaces utilisés comme des dépôts de décharge • Problèmes d'accessibilité • La concentration de l'activité industrielle. • Infrastructures de mauvais états. • Le manque de sécurité, hygiène. • Manque des espaces verts • Absence d'entretien. • Difficulté de stationnement. • L'état de routes dégradées. • L'absence d'un aménagement pour la mobilité douce. • L'existence de beaucoup de véhicules lourds. • L'encombrement. • Manque d'éclairage.
Négatifs	<p style="text-align: center;">Opportunités</p> <ul style="list-style-type: none"> • La proximité de la mer • L'existence d'un patrimoine culturel et environnemental (La porte Sarrasine un atout pour accueillir des Touristes, donc encourager l'activité économique) • La proximité de la montagne. 	<p style="text-align: center;">Menaces</p> <ul style="list-style-type: none"> • La proximité du port pétrolier. • Rupture entre la mer et ville. • La non mise en valeur d'un héritage paysagère et identitaire. • L'incohésion sociale et la défiguration du paysage urbain.

Légende

Voies mécaniques ayant une activité industrielle	
Voies mécaniques ayant une activité commerciale et résidentielle	
Réseau de la voie ferrée	
Voie piétonne	
NAFTAL	
PARC APC	
PARC WILAYA	
Hangars de dépôt et de stockage	
concessionnaire	
Mécanique	
Commerces	
Fabrique	
Station service .	



Synthèse des potentialités et dysfonctionnements



Légende

	Rupture et discontinuité
	Vues sur les paysages naturels et urbains
	Percées visuelles
	Nuisances sonores
	Proximité de la mer
	Proximité d'un vestige

Légende

- densification de la trame verte
- Rénovation et reconversion
- Réhabilitation des bâtiments et gestion de risques NAFTAL
- Incorporation d'équipements publics avec diversité de fonctions et d'échelle
- Restructuration de la trame viaire
- Amortissement des nuisances sonores
- Préserver le paysage environnemental et la qualité visuelle
- Dédoubllement de la voie ferrée
- Requalification du boulevard
- Requalification des seuils
- Liaison et continuité de l'espace publique

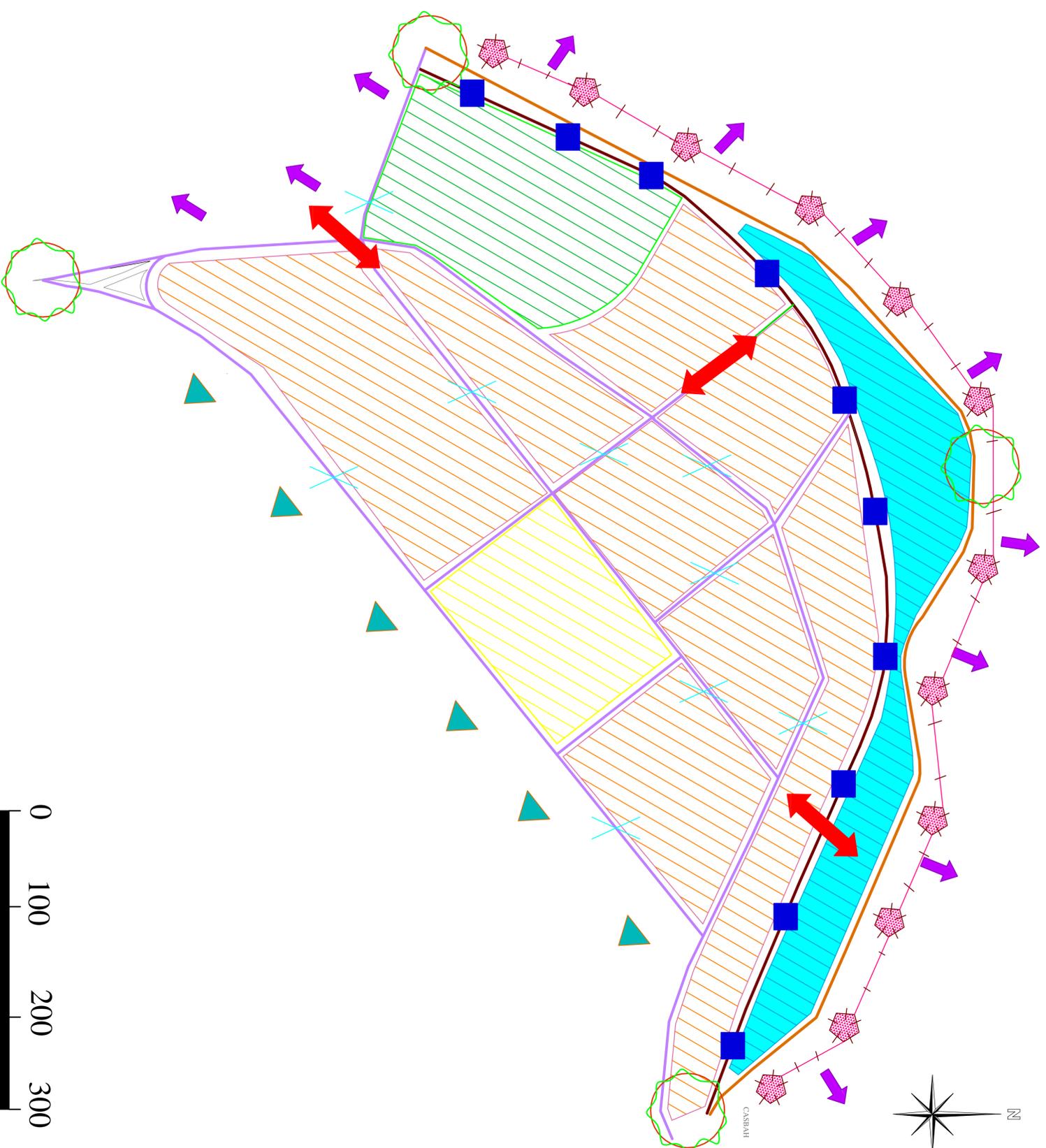
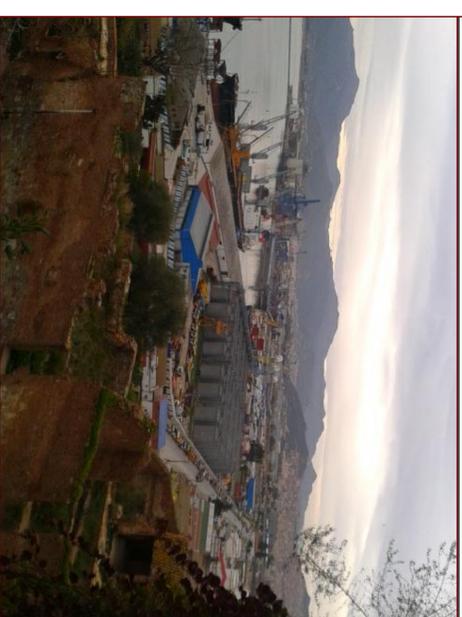


Schéma d'interventions



Légende

- Voies mécanique ayant une activité industrielle
- Voies mécanique ayant une activité commerciale et résidentielle
- Réseau de la voie ferrée
- Voie piétonne

République Algérienne Démocratique et populaire
Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique
Université d'Abderrahmane Mira
Faculté de technologie
Département d'architecture

**Questionnaire en vue d'une composition urbaine au
niveau d'une interface ville-mer**
Cas d'étude : L'arrière port de Bejaia

Présentation du questionnaire :

Bonjour

Nous sommes des étudiantes en architecture en fin de cycle. Ce formulaire de questions est rédigé afin de mener une enquête dans le cadre d'une recherche thématique sous le thème «une composition urbaine au niveau d'interface ville-mer».

Veillez prendre le temps nécessaire pour remplir le présent questionnaire. Grâce à vos réponses, nous aurons accès à des renseignements importants qui vont nous permettre d'adopter des solutions efficaces pour résoudre les problèmes des friches portuaires.

Ce questionnaire vous donne l'occasion de partager vos opinions quant aux façons d'assurer votre bien-être tout en visitant le site de l'arrière port.

Soyez rassurés que le présent questionnaire est entièrement confidentiel.

Nous avons besoin de votre collaboration pour accomplir et réussir notre travail.

Veillez mettre une croix «X» dans la case correspondant à votre réponse.

I. À propos de vous :

1. Êtes-vous :

- Homme
- Femme

2. Quel âge avez-vous ?

- Moins de 18 ans
- Entre 18 et 35 ans
- Entre 35 et 50 ans
- Plus de 50ans

3. Etes-vous ?

- Dans la Profession libérale
- Salarié
- Demandeur d'emploi
- Etudiant
- retraité
- Autre

4. Vous résidez dans la ville de Bejaia d'une façon :

- Permanente Occasionnelle Saisonnière

II. A propos du quartier de l'arrière port :

5. Habitez-vous le quartier de l'arrière port de Bejaia

Oui Non

Si « NON » l'aviez-vous déjà visité ?

Oui Non

6. L'accessibilité au quartier est-elle ?

Facile Difficile Moyenne

7. Quels sont les moyens de transport utilisés pour accéder à ce quartier?

Bus voiture Autre

8. Trouvez-vous que l'élément vert (végétation) est manquant dans ce quartier ?

Oui Non Légèrement

9. Quel est votre avis sur la propreté des lieux ?

Pas du tout satisfait Peu satisfait Satisfait

10. Le quartier véhicule-t-il une image ternie ?

Oui Non

Si « OUI » c'est dû à quoi?

Pollution olfactive Activité (industrielle) Le temps (vieillesse)
Sentiment d'insécurité

11. Selon vous quelles sont les causes qui ont poussé les gens à l'abandon du quartier?

L'inaccessibilité Manque d'espaces publics L'insécurité
 La vocation industrielle Manque d'équipements Hygiène

12. la coupure existante entre le quartier de l'arrière port et la mer est:

Visuelle Physique

13. Quels sont les aspects négatifs rencontrés en empruntant les rues du quartier?

- Manque de valeur paysagère.
- Pollution visuelle (présence du complexe de Cevital, câbles électriques etc.).
- Aménagement inadéquat
- Circulation mécanique excessive
- Manque d'animation et manque de monument d'arrêt sur le parcours.

**14: Trouvez- vous les hangars vacants récupérables pour éventuelles autres utilisations
Si oui quelles sont vos suggestions ?**

Oui Non

Suggestions.....
.....

15. Accepteriez-vous qu'on change la vocation de ce quartier ?

Oui Non

16. Quelle(s) vocation(s) souhaiteriez-vous redonner à ce quartier ?

Culturelle Touristique Economique Mixte

17. Accepteriez-vous d'intégrer de nouvelles fonctions dans ce quartier ?

Oui Non

18. Dans le cadre des projets de réaménagement des friches portuaires, quels usages souhaitez-vous avoir dans ce quartier ?

- Des espaces verts (jardins publics, jardins partagés, promenade, rencontre et échange)
- Des espaces de plaisance (parcs aquatique, port de pêche, etc.)
- Des infrastructures culturelles (bibliothèque, salle d'exposition, etc.)
- Des infrastructures sportives (stade, terrain de sport, etc.)
- Des infrastructures sanitaires (maison de santé, hôpitaux, etc.)
- Des logements
- Des parkings

19. Aimeriez-vous voir ce quartier comme une deuxième centralité pour la ville de Bejaia

Oui Non

20: D'après vous y-a-t-il suffisamment d'espace libre (friches inoccupées) pour programmer un centre urbain secondaire à Bejaia, pour reconforter celui existant.

Oui Non

21. Est-ce que vous suggérez que les vestiges historiques avoisinants soient mis en valeurs pour rendre le parcours agréable ?

- Oui Non

22. Selon vous, quels sont les 3 critères, par ordre d'importance, sur lesquels doivent s'appuyer les projets de reconversion de friches urbaines ?

- Des critères environnementaux : préservation de l'environnement, conformité par rapport aux principes du développement durable, etc.
- Des critères de cohérence paysagère et esthétiques
- Des critères d'identité territoriale : préservation de l'image et du patrimoine de la commune
- Des critères économiques et de développement de la commune
- Des critères sociaux : cohésion et mixité sociale
- Des critères de qualité de vie au quotidien sur le site
- Des critères de coûts et de rentabilité de l'investissement engagé
- Des critères de temporalité : retour rapide du site à un nouvel usage
- Des critères d'acceptabilité sociale, réduction des oppositions par rapport au projet d'aménagement du site.

23. Quelles sont les malaises, les problèmes ou bien les points positifs que vous soulevé dans le quartier ???

.....
.....
.....

Merci

Abstract

The city transforms grows and changes in its own form and function in time; passing by several mutations. The cities that include ports are victims I lack of activities that are caused by the abandonment of cities' parts also are victims of relocation that keep huge places of wide intervention for the sake of establishing an economic valuation as well as to give a kind of attractiveness [attraction] compared to the social demand while taking into consideration the environmental aspects Many section are constructed brought into the new life and rehabilitated.

Therefore this need and required efficient methods which enable for representing a synthetic vision or enable a representation of a synthetic vision for the underlined problems Several studies and approaches has been elaborated to this end. The presented work highlights the interference on the abandoned areas that are revealed for the sake of ensuring the interface of the port's city by the advancement of these Regions aiming at providing a new portrait to the port city reinforcing the strength its landscapes and identity as well

Key Words: Cities, abandoned areas, waterfronts.
