

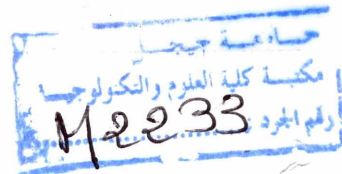
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique
Université Mohamed Seddik Benyahia – Jijel
Faculté des Sciences et de la Technologie

Département d'Architecture



Mémoire présenté pour l'obtention du diplôme de :
MASTER ACADEMIQUE

Filière :
ARCHITECTURE



Spécialité :
ARCHITECTURE ET ENVIRONNEMENT URBAIN

Présenté par:
Khadra DAAS
Meryem HAMDOUCHE

THEME:

**Les nouvelles relations ville-mer, ville-port :
-Cas des petites villes côtières historiques du Sud
de la Méditerranée-**

Date de soutenance : octobre 2015

Composition du Jury :

Asma MANHOUR : président de jury, MAB au département d'architecture, université de Jijel.

Said SAFRI : Directeur de mémoire, MAA au département d'architecture, université de Jijel.

Chahrazed KHELFALLAH : Membre de jury, MAA au département d'architecture, université de Jijel.

Dédicace

A cœur vaillant rien d'impossible

A conscience tranquille tout est accessible

Tous les mots ne sauraient exprimer la gratitude, l'amour, le respect, la reconnaissance, c'est tout simplement que : Je dédie ce travail de fin d'étude :

*A la lumière de mes jours, la source de mes efforts, la flamme de mon cœur, ma vie et mon bonheur ; maman « **Nadia** » que j'adore.*

*A l'homme de ma vie, mon exemple éternel, mon soutien moral et source de joie et de bonheur, celui qui s'est toujours sacrifié pour me voir réussir, à toi mon père « **Chouki** ».*

*A celui que j'aime beaucoup et qui m'a soutenue tout au long de ce mémoire : mon fiancé « **Youcef** », Merci pour ton encouragement, ton aide, tes sacrifices, ton soutien moral et matériel, ta gentillesse sans égal, ton profond attachement m'ont permis de réussir mes études.*

*A ma très chère belle sœur **Radia** et son époux **Hichem** et leurs deux beaux petits **Amir** et **Israa** et bien sur à mes très chers beaux-frères : **Ali**, **Salah el dine**, **Islam** et **Massaoud**, je vous dédie ce travail avec tous mes vœux de bonheur, de santé et de réussite.*

*A la mémoire de mon grand-père « **Messaoud** » que Dieu te garde dans son vaste paradis.*

A ma grand-mère, toutes mes tantes, oncles, cousins et cousines que je ne saurais citer et à tous les membres de ma famille, petits et grands, Je vous dédie ce travail avec tous mes vœux de bonheur, de santé et de réussite.

*Aux personnes qui m'ont toujours aidé et encouragé, qui étaient toujours à mes côtés, et qui m'ont accompagnaient durant mon chemin d'études supérieures, mes aimables amis, collègues d'étude, et sœurs de cœur, toi ma meilleure amis **Zahia**, **Meryem**, **Bidou**, **Aida**, **Romaissa**, **Nihed**, **Karima**, **Imene**, **Wahiba**... A tous les membres de ma promotion. A tous mes enseignants depuis mes premières années d'études. A tous ceux qui me sont chers et que j'ai omis de citer.*

Et à tous ceux qui ont contribué de près ou de loin pour que ce travail soit possible, je vous dis merci.

Khadra

Dédicace :

C'est avec fierté et respect que je dédie ce travail aux personnes qui me sont les plus chères en ce monde.

A mes très chers parents, uniques et indéniables symboles du sacrifice, de l'amour, de l'encouragement et de la tendresse. Qu'ils trouvent dans ce travail toute ma reconnaissance et l'expression de ma profonde gratitude et admiration.

Que Dieu vous garde en bonne santé.

A mon frère Lotfi, pour son aide et la patience qu'il a consentis devant les changements d'humeur occasionnés par ce travail. Je te serais à jamais redevable.

A mon oncle Abdelkader, sa femme Radia et ses adorables enfants : Fatima Zohra, Amina et le petit Mohamed Amine.

A ma grand-mère, toutes mes tantes, oncles, cousins et cousines que je ne saurais citer

A la mémoire de mon oncle Morad, à qui ce modeste travail aurait fait beaucoup plaisir. Repose en paix et que Dieu ai pitié de ton âme.

A ma meilleure amie : Romaiassa. Et tous mes collègues et amis pour tous les merveilleux souvenirs que nous avons partagés ensemble.

Merci à vous tous.

Meriem

Sommaire :

Dédicaces.	
Remerciements.	
Index des illustrations.....	vi
Liste des abréviations.....	vii
Introduction générale.....	1
 Chapitre premier : les petites villes côtières historiques du Sud de la Méditerranée : Etat des lieux et perspectives.	
Introduction	6
1. Définitions de la ville.....	6
1.1. Pour l'architecte.....	6
1.2. Pour le géographe.....	7
1.3. Pour le sociologue.....	7
1.4. Pour l'urbaniste.....	7
2. La ville et ses dimensions.....	7
3. Tailles/ statuts de la ville.....	8
3.1. Les petites villes.....	8
3.2. Les villes moyennes.....	9
3.3. Les grandes villes.....	9
4. Les petites villes côtières.....	10
4.1 Les petites villes côtières historiques.....	10
5. Les caractéristiques des petites villes côtières historiques.....	10
5.1. Les potentialités des petites villes côtières historiques.....	10
5.2. Les fragilités des petites villes côtières historiques.....	10
6. Les tendances relatives aux petites villes côtières historiques.....	11
6.1. UNESCO.....	11

2.1.	L'émergence des waterfront- villes.....	23
2.2.	La croissance de waterfronts.....	24
2.3.	la détérioration de waterfronts.....	25
2.4.	la redécouverte des fronts de mer.....	26
3.	Les Types de waterfront selon la géographie.....	26
4.	La reconversion des waterfronts : définitions, enjeux et types.....	27
4.1.	Définitions.....	27
4.2.	Enjeux et processus de reconversion.....	28
4.3.	Typologie des différents mouvements de reconversion de waterfront.....	28
4.3.1.	Le type d'aménagement Nord-Américain axé sur le shopping.....	29
4.3.2.	Le type d'aménagement libéral : l'exemple londoni.....	29
4.3.3.	Le type d'aménagement raisonné.....	29
4.3.4.	Le type d'aménagement extravagant.....	30
5.	Les scénrios de la reconversion du waterfront : nouvelles fonctions et références.....	30
5.1.	La réforme portuaire et la charte de développement durable.....	30
5.2.	les nouvelles fonctions.....	31
5.2.1.	L'environnement et les loisirs.....	31
5.2.2.	La recherche et la technologie.....	31
5.2.3.	Les fonctions tertiaires.....	32
5.2.4.	La culture.....	32
5.3.	Opérations et scénarios de reconversion du waterfront : les rérérences.....	33
5.3.1.	1 ^{er} scénario de reconversion : Valence (Espagne).....	33
5.3.2.	2 ^{ème} scénario de reconversion : Barcelone (Espagne).....	36
5.3.3.	3 ^{ème} scénario de reconversion : Le Havre (France).....	39
5.3.4.	Synthèse.....	42
6.	Les avantages et les risques d'une reconversion de waterfront.....	43
6.1.	Les avantages.....	43

6.2. Les inconvénients.....	44
7. Les principes d'un développement réussi du waterfront.....	44
Conclusion.....	45

Chapitre troisième : Le projet urbain : démarche pour la réconciliation ville-mer, ville-port.

Introduction.....	47
1. Définition du projet urbain.....	47
2. Genèse du projet urbain.....	49
2.1. Les prémices d'un nouveau mode de faire.....	49
2.2. Bologne : un projet global.....	49
3. Les principes du projet urbain.....	51
4. Les caractéristiques du projet urbain.....	52
5. Les enjeux du projet urbain.....	54
5.1. Les enjeux sociaux.....	54
5.2. Les enjeux économiques.....	54
5.3. Les enjeux spatiaux.....	54
6. Les échelles du projet urbain.....	55
7. Les principales étapes d'élaboration d'un projet urbain.....	55
7.1. Le diagnostic.....	55
7.2. Stratégie adoptée et conduite du projet urbain.....	56
7.3. La mise en forme du projet.....	56
7.4. Le programme d'action.....	56
7.5. Stratégie de communication du projet.....	57
7.6. Mise en œuvre du projet.....	57
8. Comment ouvrir une ville sur son port et sur la mer ?.....	57
9. Cas d'illustration, Saint Raphael (France).....	58

Présentation.....	58
9.1. Les caractéristique de la ville de Saint Raphael.....	58
9.2. Les enjeux sociaux-économiques.....	59
9.3. Le contenu du projet d'aménagement de Saint Raphael.....	60
Conclusion.....	62
Conclusion générale.....	63
Références bibliographiques.....	65
Résumés.	

Index et illustration :

Cartes :

1. Le pourtour méditerranéen.....18

Photographies :

1. Vue de la ville d'Essaouira.....13
2. Le port.....13
3. Rempare muraille Sud.....13
4. Vue sur la ville de Mahdia.....15
5. Port punique.....15
6. Le bâtiment « Veles e Vents ».....33
7. Espace séparant la Rambla et la Rambla del Mar.....39
8. Vue panoramique sur Saint Raphael.....57
9. Massif de l'Esterel.....58
10. Promenade de Saint Raphael.....60

Figures :

1. Peinture d'une rue de Mahdia.....16
2. Un dessin caractéristique du développement du front de mer (phase 1)24
3. Évolution typique du développement du front de mer (phase 2).....24
4. Évolution typique du développement du front de mer (phase 3).....25
5. Motif typique de développement du secteur riverain (phase 4).....26
6. Les deux propositions gagnantes du concours, Mars 2007. Atelier Jean Nouvel
(France) en haut GMP Arkitekten (Allemagne) en bas.....34
7. Vue sur le Maré Magnum du port de Barcelone.....37
8. Vue sur World Trade center De Barcelone.....37
9. L'entrée du centre et le cinéma.....41
10. La réhabilitation des Docks Vauban.....41
11. Le projet « l'odyssée21 ».....41
12. Modèle générique du Projet Urbain.....55
13. Port de Saint Raphael.....60

Liste des abréviations :

- **AIVP** : Association Internationale Ville Port.
- **ASMM** : Association de Sauvegarde de la Médina de Mahdia.
- **GIZC** : Gestion Intégrée des Zones Côtières.
- **ICOMOS**: International Council of Monuments and Sites.
- **ONG**: Organisations Non Gouvernementales.
- **PAP** : Programme d'Action Prioritaire
- **PLU** : Plan Local d'Urbanisme.
- **PSMV** : Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur.
- **UNESCO** : Organisation des Nations Unies pour l'Education, la Science et la Culture.

Introduction générale : Problématique et méthodologie

« L'ouverture sur la mer est l'un des poumons par lequel respire le monde urbain moderne »¹.

Au cours du temps, la plupart des villes se sont développées en rapport à l'eau, que ce soit le long d'une côte, le long d'une rivière ou d'un lac. Une lecture de la carte du monde relève la présence de nombreuses cités à proximité d'un plan d'eau. Cependant, chacune de ces villes développe un rapport différent à son cours ou plan d'eau. Alors, le littoral a longtemps été considéré comme un domaine libre ; les villes s'y multiplient et les activités liées à la mer se diversifient : pêche, transport, commerce, tourisme...etc.

A l'époque préindustrielle, les villes côtières étaient intensément utilisées et prospères. En outre, pendant cette période, une relation étroite se situait entre front de mer et villes. Avec l'ère industrielle, cette relation a été interrompue en raison de certains usages, tels que les ports, les quais commerciaux, l'industrie, les entrepôts et les transports. Grâce à l'évolution de la technologie de la conteneurisation, les activités portuaires ont déménagé à l'extérieur de la ville. En conséquence, et avec l'avènement de l'ère post-industrielle les installations industrielles ont été abandonnées et les formes de transport modifiées. Aussi avec la prise de conscience croissante de l'environnement et comme une conséquence de la pression pour une mise à niveau dans les zones urbaines, les zones côtières ont été redécouvertes dans la ville. Alors, le phénomène de reconquête des waterfronts a émergé dans le cadre de projets urbains pour la reconversion du front de mer. Cette dernière démarche est devenue un outil efficace pour la planification urbaine atteignant une dimension internationale depuis les années 1980.

Dans ce contexte, notre travail de recherche s'intéresse aux petites villes côtières historiques du Sud de la Méditerranée. Ce bassin si bien décrit par F. Braudel comme étant : *« la Méditerranée ; Quel charme ? Mille choses à la fois, non pas un paysage, mais d'innombrables paysages, non pas une mer, mais une succession de mers, non pas une civilisation, mais des civilisations entassées les unes sur les autres. Voyager en Méditerranée, c'est trouver le monde romain au Liban, la préhistoire en Sardaigne, les villes grecques en Sicile, la présence arabe en Espagne, l'Islam turc en Yougoslavie. C'est plonger au plus profond des siècles, jusqu'aux constructions mégalithiques de Malte ou jusqu'aux pyramides d'Égypte.... C'est tout à la fois, s'immerger dans l'archaïsme des mondes insulaires et*

¹ Citation tirée de: Jacques Rougerie (1978), *Habiter la mer*, Ed. maritimes et d'outre-mer, Edith Vignes, p. 37

s'étonner devant l'extrême jeunesse de très vieilles villes ouvertes à tous les vents de la culture et des profits qui depuis des siècles, surveillent et mangent la mer »².

Aussi notre problématique est entamée avec celle des pays du Sud de la Méditerranée, dont l'Algérie, qui sont actuellement caractérisés par:

- Une littoralisation des activités et de l'habitat perpétuée malgré l'armada des règlements promulgués dès le début des années 2000.
- Un phénomène d'urbanisation illicite incontrôlable générant une dégradation de l'environnement et des paysages.
- Une vulnérabilité des petites villes côtières historiques par rapport aux autres villes de plus grandes tailles ou détenant la priorité et justifiant de moyens adaptés.
- Un état de dégradation de leurs milieux naturels terrestres et marins, s'accompagnant d'un déclin des activités traditionnelles de la pêche comme de l'artisanat.
- Une gestion obsolète de leurs villes côtières face à un manque de moyens nécessaires à une maîtrise de leur croissance.
- Une montée en puissance de contradictions socio-spatiales, faisant perdre aux villes leur notoriété voire leur symbiose d'antan.

La diversité, les potentialités, le charme et l'héritage historique mettent en union les villes côtières. Pourtant, on remarque la présence d'un écart entre les villes du Nord et du Sud de la Méditerranée. Ce déséquilibre est généré par des problématiques différentes sur les deux rives méditerranéennes quant à l'appréhension du phénomène « waterfront » ; ses enjeux, ses défis, ses tendances et ces politiques de reconversion. Bien sûr, la recette afin de mieux aborder les nouvelles relations ville-mer, ville-port n'est pas unique, mais la nécessité urgente semble d'éviter le risque de la standardisation, du transfert tout court de modèles qui n'ont rien à voir avec la situation spécifique des petites villes côtières historiques qui sont menacées par plusieurs fragilités et vulnérabilités.

Ces petites villes côtières historiques présentent des territoires fragiles, convoités et vulnérables. La pression démographique dans les zones côtières pèse lourdement sur l'environnement côtier ainsi que l'exploitation des ressources naturelles, l'étalement urbain et les diverses pollutions. Les municipalités démunies de services techniques compétents ne peuvent plus faire face aux différentes pressions qui s'exercent sur les territoires côtiers : les

² Fernand Braudel (1977), *La Méditerranée*, éd. Arts et métiers graphiques, p. 8

pollutions marines, les infiltrations d'eau salée dans les nappes phréatiques, la dégradation du littoral, le déclin des activités traditionnelles de la pêche ou de l'artisanat, l'essor croissant des activités du tourisme balnéaire consommateur de territoire et de ressources naturelles, la sur-densification des quartiers historiques par les migrants est les plus démunis.

*« Les villes cherchent un front de mer qui est un lieu de plaisir du public. Ils veulent un front de mer où il est amplement accès visuel, physique et public - toute la journée, toute l'année - à la fois à l'eau et la terre. Les villes veulent aussi un front de mer qui sert plus d'un but: ils veulent que ce soit un endroit pour travailler et vivre, ainsi que d'un endroit pour jouer. En d'autres termes, ils veulent un endroit qui contribue à la qualité de la vie dans tous ses aspects - économiques, sociaux et culturels ».*³

La reconversion du waterfront est un moyen de se singulariser par rapport aux autres, mais aussi une solution très adaptée pour résoudre les différents conflits urbains que subissent les petites villes côtières historiques, problèmes vécus avec acuité au niveau des pays du Sud de la Méditerranée.

Ainsi, la question centrale de notre problématique est :

- Comment réconcilier les petites villes côtières historiques du Sud de la Méditerranée avec leurs rivages maritimes et portuaire?

D'autres questionnements auxiliaires s'imposent :

- Quelles sont les spécificités, les fragilités et les potentialités des petites villes côtières historiques du Sud de la Méditerranée ?
- Quel type de reconversion de waterfront serait adapté aux spécificités des petites villes côtières historiques du Sud de la Méditerranée ?
- Le projet urbain, en tant que démarche, peut-il opérer une réconciliation entre ville, port et mer en Méditerranée du Sud ?

A ce titre, notre recherche est une tentative pour vérifier une hypothèse sur le rôle que peut jouer une reconversion de waterfront menée dans le cadre d'un projet urbain face à la situation de déclin des petites villes côtières historiques du Sud de la Méditerranée.

Nous formulons cette hypothèse clairement comme suit :

³ Refaire le front de mer urbain, l'urbain land institut (Seattle Département de la planification et de design, 2012)

- Le projet urbain dédié à la reconversion de waterfront constitue un levier en vue de réconcilier les petites villes côtières historiques du Sud de la Méditerranée avec leurs rivages.

Le thème, Projet urbain choisi, n'est pas le fruit du hasard mais résultant des motivations suivantes :

- S'inscrit dans notre option de Master (MAEU).
- Prend tout son sens, par la diversité des aspects qu'il aborde : historique, pittoresque, culturel, social et économique.
- Suit la nouvelle politique internationale de différenciation des images identitaires en réaction à la standardisation.

De même notre choix de travailler sur le sujet, « Les nouvelles relations ville-mer, ville-port : cas des petites villes côtières historiques au Sud de Méditerranée », est motivé par :

- Une préoccupation pour l'état des lieux critique de nos villes côtières confrontées à de nombreux enjeux: socioéconomiques et environnementaux.
- Un intérêt à capitaliser les connaissances acquises à l'occasion d'un projet urbain, intitulé « Proposition urbaine pour le centre-ville de Zياما Mansouriah », réalisé dans le cadre de l'atelier de Projet 1, première année Master.
- Une envie en tant qu'architectes, de travailler de manière approfondie sur les aménagements des waterfronts, toujours en vogue, comme objectif final de notre PFE.

Notre méthodologie procédera selon les étapes et les moyens dressés comme suit :

1) Recherche bibliographique:

a) Recherche qui se fait à la bibliothèque.

- ✓ Ouvrages généraux.
- ✓ Revues.
- ✓ Mémoires et thèses.

b) Recherche sur internet: Etudes de projet...

- 2) Connaissances acquises en Atelier Master 1 (par rapport à la maîtrise de la notion du projet urbain).
- 3) Le travail de terrain fait à Zياما Mansouriah dans le cadre de l'Atelier suscité.
- 4) Entretiens avec encadreur, enseignants et divers professionnels.

L'état de la question tel que nous l'avons étudié, se présente ainsi :

- L'inexistence des études consacrées aux petites villes côtières historiques dans notre pays, de même que la rareté des projets urbains, qui y sont entrepris, pouvant nous éclairer sur la démarche.
- Les documents afférents à notre thème sont ceux fournis par le réseau AIVP, en plus des travaux de colloques, initiés par l'UNESCO, abordant la problématique des petites villes côtières historiques.

Durant notre recherche, nous nous sommes heurtées aux difficultés et limites ci-après :

- Les délais courts.
- Les documents traitant du sujet, notamment le waterfront, sont uniquement disponibles sur internet.
- En plus, des insuffisances documentaires traitant des questions abordées comme nous l'avons déjà signalé.

Enfin, notre MFE s'organisera en trois chapitres qui sont les suivants :

- 1) Les petites villes côtières historiques au Sud de la Méditerranée: état des lieux et perspectives.
- 2) Les nouvelles relations ville-mer, ville-port: waterfronts, évaluation et tendances.
- 3) Le projet urbain : démarche pour la réconciliation ville-mer, ville-port.

Chapitre premier : Les petites villes côtières historiques du Sud de la Méditerranée : Etat des lieux et perspectives

Introduction :

Au cours des siècles de civilisation s'est développé un modèle intensif et complexe d'échanges et de développement, fondé sur la concentration des populations et des activités économiques dans les petites villes côtières historiques situées le long du littoral méditerranéen. Ces villes sont caractérisées par des potentialités ainsi que des fragilités qui doivent être surmontées pour la mise en valeur du patrimoine existant.

Qu'est-ce qu'une ville ? Quelles sont ses dimensions ? Ses tailles et statuts ? Qu'est-ce qu'une petite ville côtière historique ? Quelles sont ses caractéristiques ? Et quelles sont ses tendances ? Telles sont les questions abordées et auxquelles nous tenterons de trouver des réponses dans ce premier chapitre.

1. Définition de la ville :

La ville est un objet de préoccupation pour plusieurs champs disciplinaires et un objet d'étude pour plusieurs autres spécialités autres que l'architecte. Démographes, historiens, juristes, économistes, géographes, sociologues, pour ne citer que ceux-là, ont des approches et donc des définitions propres de la ville. Ces nombreuses approches et définitions traduisent la complexité de celle-ci et les multiples facteurs qui y agissent.

La ville est une réalité tout à la fois économique, territoriale, politique, urbanistique, historique, sociologique, elle constitue depuis une longue date un important champ de recherche scientifique. Tous ou presque l'ont successivement investi à partir de la fin du XIXe.

1.1. Pour l'architecte : la ville peut être considérée comme le lieu où s'inscrit l'architecture. La première impose à la seconde des contraintes aussi diverses que la forme de la parcelle, sa valeur, sa situation, et son orientation, le voisinage, l'histoire du lieu, les styles architecturaux et urbains, les modes de vie, la structure sociale, le cadre économique, les bruits, la pollution atmosphérique, le climat, la lumière, la nature du sol et du sous-sol. En contrepartie, l'architecture apporte à la ville son cadre, autrement dit sa troisième dimension, et façonne l'espace public déterminant dans l'image d'une ville

1.2. Pour les géographes : considérée comme « *une des expressions particulières de l'urbain* »⁴. La ville pour eux est un système d'éléments complexes à étudier car elle est un objet non fini, qui est toujours entraîné de changer et de se transformer.

1.3. Les sociologues : la définissent, d'après Gaston Bardet, comme l'un des « *cadres sociaux de la mémoire* » car sa mission ne consiste pas seulement à concentrer les hommes sur un espace social à trois dimensions, mais encore à les superposer dans la durée.

Elle permet aussi la reconstitution et la reconstruction du passé des générations : « *la ville est une cristallisation d'états sociaux révolus, un accumulateur d'acquisition civilisatrices, un organe de transformation et de préservation de tous les arts et de toutes les sciences* ». ⁵ Selon Halbwachs. En fait la ville est la matérialisation symbolique des satisfactions apportées par l'homme à ses besoins et à ses idéaux. Elle est la représentation totale de l'intellectualité et de la spiritualité humaine, c'est donc la plus grande œuvre d'art collectif.

1.4. Pour l'urbaniste : « ... *le mot ville désigne généralement tout regroupement d'une population relativement importante en un même lieu* »⁶ d'après Thierry Paquot. Les critères de définition de la ville varient considérablement d'un pays à l'autre. Le nombre d'habitants agglomérés est le critère le plus répandu, mais il peut couvrir des différences : en France, une ville est une commune de plus de 2 000 habitants ; au Danemark, le seuil minimal est fixé à 200 habitants, au Japon, à 50 000. Dans d'autres pays comme le Royaume-Uni, ou en Tunisie c'est l'organisation administrative qui sert de principe de définition.

2. La ville et ses dimensions :

Au XVIII^e siècle Laugier a donné à la ville une dimension purement morphologique par sa définition comme : « *une collection de fragments dispersés ou contigus qui incorpore aussi bien des fragments naturels que des fragments artificiels urbains* »⁷.

⁴ Bardet Gaston, *mission de l'urbanisme*, édition ouvrières, Paris 1949, p.587.

⁵ Christian Baudelot, (2007), Maurice Halbwachs, sociologue retrouvé,
<http://www.espacestemp.net/ocument5033.html>

⁶ <http://www.unites.uqam.ca/aep/Paquot.html>.

⁷ Philippe Panerai, Jean Castex-Charles Depaule, *formes urbaines : de l'îlot à la barre*, 1997, p.22.

Une autre dimension sensible de la ville est notamment dévoilée dans les années 1960 par les travaux fondateurs de Kevin Lynch qui analyse la ville d'un point de vue psychologique et réalise une sorte de typologie des objets urbains et de leurs perceptibilités fonctionnelles. « *Il semble que pour n'importe quelle ville donnée, il existe une image collective qui est l'enveloppe d'un grand nombre d'images individuelles* »⁸.

D'après Lamizet Bernard, elle a aussi une dimension symbolique : « *la ville se dote de manifestations culturelles et de réalisations esthétiques de nature à faire évoluer son paysage et à acquérir la dimension symbolique d'une appartenance qui fait de la ville un espace social autant qu'un espace géographique* »⁹.

La ville a donc plusieurs dimensions, et c'est ce qui fait sa complexité. Dans un tel cas, c'est l'intelligence de leur organisation qui fera la différence. Pour penser la ville et comprendre les logiques de représentations qui la structurent, il ne faut pas tellement penser l'organisation de la ville comme une organisation fonctionnelle mais plutôt comme une organisation symbolique.

3. Tailles/ statuts de la ville :

3.1. Les petites villes :

La définition de la petite ville nous paraît la plus simple. En effet, la notion traditionnelle de la ville, qui a tendance à s'effacer devant les formes nouvelles et massives d'urbanisation., reste ici une réalité vivante. Il s'agit d'une unité bien délimitée, sur un territoire communal, avec une population agglomérée d'un certain volume, un habitat et des fonctions urbaines spécifiques. « *L'isolement et la forte identité régionale créent les petites villes* »¹⁰. La zone d'influence qui se dessine autour de ce mini-pôle régional transforme cette ville en petit centre de biens et de services. Plus la population desservie sera grande et plus le secteur tertiaire sera développé. Cette population desservie est plutôt difficile à délimiter.

La taille de la petite ville :

- ✓ En Algérie : la population est comprise entre 20 000 et 50 000 habitants.

⁸ Kevin Lynch, *L'image de la cité*, Tard. Venard M-F., Coll. Aspects de l'urbanisme, Dunod, Paris, 1976,

⁹ Lamizet Bernard, *le sens de la ville*, Coll. Villes et société, L'harmattan, Paris, 2002, P.88.

¹⁰ Barrère et al, 1980, p. 98

- ✓ En Tunisie : entre 10 000 et 25 000 habitants.
- ✓ En France : entre 5 000 et 25 000 habitants.

I.3.2 Les villes moyennes :

« La ville moyenne se définit par rapport à la zone pour laquelle elle est un pôle d'attraction et de services »¹¹. Les villes moyennes sont donc généralement définies par exclusion des autres catégories de villes. Elles se situent, en termes fonctionnels, entre la métropole régionale, dont le rôle organisateur exprime cette échelle, et la petite ville cantonnée à la desserte locale. Ainsi, les villes moyennes se voient reconnaître un statut organisateur de la vie régionale au niveau intermédiaire qui leur est propre. Pour jouer ce rôle important dans l'organisation de l'espace, elles disposent le plus souvent d'une administration diversifiée (municipale, préfectorale, judiciaire), d'un système éducatif développé (école, collège, lycée), de structures importantes dans les domaines de la santé (cliniques, hôpitaux, médecins spécialistes) et plus généralement de services étendus aux personnes et aux entreprises. Elles sont également dotées d'usines, de magasins spécialisés et de grandes surfaces. Elles connaissent une vie intellectuelle du fait d'une population assez diversifiée et parfois de la présence des équipements universitaires et des outils spécifiques de communication (journal, radio).

- ✓ En Algérie : la population est comprise entre 50 000 et 100 000 habitants.
- ✓ En Tunisie : 25 000 – 50 000 habitants.
- ✓ En France : 25 000 - 200 000 habitants.

3.3. Les grandes villes :

Une métropole est la ville principale d'une région géographique ou d'un pays, qui, à la tête d'une aire urbaine importante, par sa grande population et par ses activités économiques et culturelles, permet d'exercer des fonctions organisationnelles sur l'ensemble de la région qu'elle domine. ...

- ✓ En Algérie : la population totalise au moins 100 000 habitants.
- ✓ En Tunisie : 50 000 – 100 000 habitants.
- ✓ En France : de 200 000 habitants ou plus.

¹¹ Gohier, 1973, p. 20

4. Les petites villes côtières :

Par définition les villes côtières sont l'ensemble des villes qui s'ouvrent sur la mer, elles peuvent être classées selon leur vocation prédominante. Elles sont portuaires, commerciales, culturelles, touristiques ou militaires.

La rencontre entre la terre, la mer et l'atmosphère crée un espace original aux dynamiques naturelles et sociales particulières. Littoral, espace littoral, zone côtière, bande côtière, frange côtière, ville côtière, les termes désignant cet espace sont nombreux. La multiplicité des expressions et des définitions employées reflète la diversité des regards portés sur ce territoire. La définition de la zone côtière, et plus spécifiquement sa délimitation spatiale, est également variable en fonction des auteurs et du contexte.

4.1. Les petites villes côtières historiques :

Sont l'ensemble des villes qui s'ouvrent sur la mer et qui sont connues pour leur intérêt historique et leur patrimoine culturel.

5. Les caractéristiques des petites villes côtières historiques :

Indépendamment des difficultés liées à sa définition, la zone côtière possède un certain nombre de caractéristiques qui lui sont propres.

5.1. Les potentialités des petites villes côtières historiques méditerranéennes :

- ✓ Disponibilité d'une richesse naturelle.
- ✓ L'existence d'un patrimoine culturel.
- ✓ La situation stratégique à la frange de la Méditerranée.
- ✓ Espace pourvoyeur de richesses naturelles et de services.

5.2. Les fragilités des petites villes côtières historiques :

- ✓ Espace sensible et fragile aux aléas.
- ✓ Fragilité du système côtier étant donné sa complexité.
- ✓ Perte de connectivité et isolement d'espaces par rapport à l'arrière-pays.
- ✓ L'artificialisation excessive de la côte.
- ✓ Changement climatique qui influe sur la remontée des eaux.
- ✓ L'extraction du sable qui défigure des plages.
- ✓ Présence d'une mutation socio-économique profonde et déclin des activités traditionnelles

6. Les tendances relatives aux petites villes côtières historiques :

6.1. UNESCO :

En juin 1996, un groupe d'experts s'est réuni à Malmö, ville côtière de Suède, afin de participer à la création d'un réseau de coopération entre villes côtières de l'Europe et de la Méditerranée, connues pour leur intérêt historique et leur patrimoine culturel.

Des spécialistes ; anthropologues, hydrogéologues, architectes, experts en sciences sociales et humaines ont été réunis par l'UNESCO dans l'objectif de partager leur expertise pour prévenir ou remédier à la détérioration de ces villes. La mauvaise gestion des ressources en eau comporte, par exemple, des implications directes sur le développement économique et social des villes côtières et sur les possibilités de maintenir et de protéger la qualité socio-culturelle de leur centre-ville¹².

6.1.1. Les cinq cas-pilotes :

Les premières études de cas du projet petites villes côtières historiques ont porté sur les villes de Essaouira au Maroc (1997), Mahdia en Tunisie (1999), Omisalj en Croatie (2000), Saïda au Liban (2001) et Jableh en Syrie (2002). L'expérience acquise dans ces villes cas-pilotes devrait permettre de contribuer à l'amélioration de la compréhension des différentes problématiques existantes et d'aider d'autres villes côtières.

6.1.2. Les critères et processus de sélection :

Le choix des villes susceptibles de faire partie de ce réseau est basé sur les critères communs suivants :

- ✓ Enclavement de la ville par rapport aux transports nationaux inter agglomérations.
- ✓ Manque de soutien au niveau national pour le développement des infrastructures, de la formation des cadres municipaux et des professionnels de la gestion urbaine.
- ✓ Centre historique en front de mer affecté par des désordres physiques dans le bâti dû aux infiltrations d'eau, à l'érosion côtière et à de profondes mutations socio-économiques.
- ✓ Dégradation des conditions de vie des habitants les plus défavorisés et augmentation des problèmes sociaux.
- ✓ Accroissement de la pollution des eaux marines et des réserves d'eau douce.

¹² <http://unesdoc.unesco.org/images/0013/001324/132445f.pdf>

- ✓ Déclin des activités économiques traditionnelles dû à l'épuisement des ressources naturelles et à la pression des phénomènes de mondialisation et de globalisation sur les économies locales.
- ✓ Valeur nationale et internationale du patrimoine urbain situé dans la ville qui mériterait un soutien et une mise en valeur au niveau international.
- ✓ Valeur des traditions de la vie quotidienne au niveau des manifestations artistiques et des activités artisanales.
- ✓ Manque d'informations et de participation de la société civile (habitants, ONG,...).

6.1.3. Action de l'UNESCO :

Depuis 1996, les modalités de cette action intersectorielle en faveur de l'environnement et du développement dans les régions côtières sont :

- ✓ Le lancement d'un programme d'assistance et d'échange de savoir-faire entre les villes côtières d'Europe et celles du sud de la Méditerranée.
- ✓ L'encouragement à l'utilisation d'un langage commun aux différents groupes d'experts, acteurs du développement des villes en zone côtière.
- ✓ Le soutien à la prise de conscience des populations locales et leur participation.
- ✓ L'identification et la cartographie des régions qui nécessitent une intervention d'urgence.
- ✓ L'étude des cas-pilotes qui permettent d'affiner l'approche méthodologique du projet et d'évaluer son impact.

6.1.4. Les objectifs du projet :

Le projet fondé sur les principes majeurs de la déclaration d'Istanbul (Habitat II-1996) et sur la Charte sur les villes historiques de l'ICOMOS¹³, a pour objectif principal de promouvoir auprès des décideurs des politiques publiques les principes d'une approche interdisciplinaire et socialement durable du développement urbain de petites et moyennes villes historiques situées sur les côtes méditerranéennes répondant aux critères élaborés en 1998 par le Comité scientifique du projet. Les objectifs du projet sont aussi :

- ✓ La prise en compte des paramètres relatifs à l'environnement naturel, socioculturel et économique pour lancer les projets architecturaux et urbains de la ville.
- ✓ La prise en compte des paramètres généraux de développement du bassin abritant la ville et la relation au réseau urbain national.

¹³ International Council of Monuments and Sites.

- ✓ La promotion de la participation de la société civile (ONG, universités ou instituts spécialisés locaux et nationaux) dans la conception et la mise en œuvre des projets urbains.
- ✓ La promotion de projets pilotes de démonstration dans les domaines de la gestion environnementale (eau, littoral...) ou de la réhabilitation urbaine des centres historiques situés en front de mer.

6.2. Cas d'illustration : Essaouira (Maroc) : de l'oubli au patrimoine mondial

A 1000 km au sud de Gibraltar, se trouve l'ancienne ville d'Essaouira. Petite, entourée de murailles successives et percée de nombreuses portes, l'ancienne Mogador est aujourd'hui encore un petit port de pêche vibrant autour d'un multicolore marché de poissons.



Photo 1: Vue de la ville d'Essaouira.
Source :
<http://unesdoc.unesco.org/images/0013/001324/132445f.pdf>



Photo 2: Le port
Source :
<http://unesdoc.unesco.org/images/0013/001324/132445f.pdf>

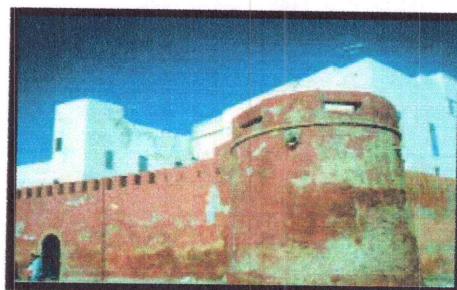


Photo 3 : Rempart muraille Sud
Source :
<http://unesdoc.unesco.org/images/0013/001324/132445f.pdf>

Entre 1997 et 2003, Essaouira est devenue Ville du Patrimoine Mondial, où affluent les touristes imprimant un virage irréversible sur la vie de la cité traditionnelle qui est devenue, entre autres, une destination mondialement connue pour les surfeurs et le tourisme culturel. Comme les autres médinas et les centres historiques des villes arabes, Essaouira souffrait de problèmes de surpopulation, de détérioration des bâtiments, de vétusté et d'infrastructures inadéquates. La migration de populations rurales vers les centres urbains a engendré une situation de stress économique et social qui a dégradé la qualité de vie. Essaouira vivait principalement de l'artisanat, du tourisme et de la pêche. Mais la vie

artistique à Essaouira, en particulier dans le domaine de la peinture et de la sculpture, était déjà très intense et axée sur le patrimoine culturel marocain.

6.2.1. Les axes du projet :

Le Séminaire de lancement, en novembre 1997 a défini des axes d'intervention prioritaires dans le cadre du projet : l'essentiel des recommandations se focalise sur la réhabilitation du bâti ancien et de son environnement naturel, c'est-à-dire :

- ✓ Les remparts.
- ✓ Le quartier du Mellah dans la Médina.
- ✓ Les réseaux d'eau et d'assainissement.
- ✓ Le cordon dunaire et la lagune.
- ✓ Les activités de substitution.

6.2.2. Les résultats et les impacts :

Les résultats du projet local d'Essaouira restent très contrastés¹⁴ :

- ✓ On peut noter d'une part l'effort considérable de réhabilitation du tissu de la Médina à l'image du Souk (Marché aux grains), des Portes et des remparts, ainsi que le traitement des espaces publics, et l'amorce d'une reprise des réseaux (y compris la réalisation programmée d'une station d'épuration et d'une décharge contrôlée).
- ✓ D'autre part, la dynamique impulsée à l'activité touristique, le processus de transformation des Riadhs (grandes demeures) en « hôtels de charme », la multiplication des transactions immobilières sont autant de signaux d'un décollage économique.
- ✓ Néanmoins, ces processus ont aussi leur versant négatif : enclenchement d'une logique de recomposition sociale par un transfert organisé (par relogement) ou induit (par départ volontaire) au détriment des couches les plus vulnérables qui émigrent vers la périphérie.
- ✓ Ce phénomène est encore plus perceptible dans le cas du quartier du Mellah, adossé à la muraille donnant sur l'océan, et qui se trouve dans un état de dégradation très avancé.

¹⁴ Sidi Boumedine R., (2004), *Initiative intersectorielle « Développement Urbain et Ressources en eau : Petites Villes Côtières Historiques » (P.V.C.H) 1997-2003*, [En ligne], p.23, http://www.unesco.org/csi/act/dure/pvch_eva.pdf

Ce problème, qui est l'un des plus graves à Essaouira, attend une sérieuse prise en compte, alors même que cette ville a fait l'objet d'une inscription au Patrimoine Mondial.

- ✓ D'autres hypothèques pèsent sur le projet d'Essaouira à l'image du nouvel hôtel situé Porte de Marrakech (gabarit de la construction) et surtout du projet en bordure de la muraille (à proximité de Baab Sbaa) et contre lequel la Société Civile s'est élevé.

6.2.3. Leçons tirées du projet local :

Au regard des résultats matériels, il est à remarquer qu'Essaouira est engagée dans un processus de développement, à base touristique.

Elle doit cette dynamique à l'action soutenue et conjuguée d'institutions locales (Province, Municipalité) et d'associations, dans le cadre d'une stratégie claire et d'un pilotage unitaire.

Le cas d'Essaouira met en évidence l'importance dans la réussite des projets locaux, de l'existence d'objectifs clairs et de l'action coordonnée d'acteurs multiples qui portent l'initiative au niveau local.

6.3. Cas d'illustration : Mahdia : à la recherche de l'équilibre :



Photo 4: Vue sur la Ville de Mahdia
Source :<http://unesdoc.unesco.org/images/0013/001324/132445f.pdf>



Photo 5: Port punique
Source :<http://8.http://lexicorient.com/tunisia/photos/mahdia18.jpg&imgrefurl=http://lexicorient.com/tunisia/mahdia04.htm>

Provenant d'une longue histoire ponctuée de conquêtes multiples, Mahdia n'est pas inaccoutumé au changement. A un temps elle se faisait envahir par des civilisations diverses aujourd'hui ce sont les touristes qui viennent envahir ces plages merveilleuses. La succession de civilisations a mené à une accumulation de monuments culturels qui marquent le riche patrimoine Mahdois tout en étant un attrait touristique important. Grâce à sa position littorale,

ses ressources naturelles diversifiées et son riche patrimoine, la ville de Mahdia n'est pas limitée par une seule vocation économique. Autrefois, la ville était axée sur l'activité commerciale du vieux port, ensuite c'était la pêche et l'agriculture qui dominait et au cours de la dernière décennie c'est le tourisme qui a pris la relève

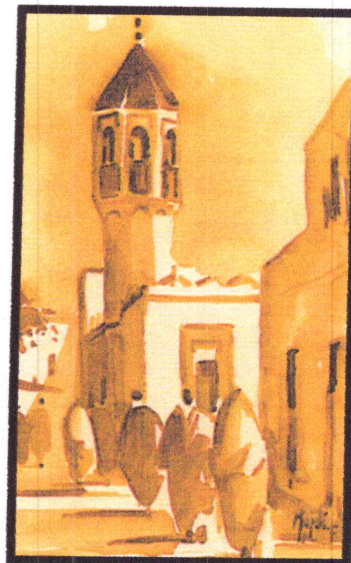


Figure 1: Peinture d'une rue de Mahdia par l'artiste Mejdi
Source : Mahdia : histoire et société.

En 1999, année du séminaire de l'UNESCO à Mahdia, la ville comptait environ 40 000 habitants. Des processus d'érosion côtière ont été observés et une attention spéciale doit être apportée aux carrières abandonnées, sites vulnérables ouverts à tous les types de risques (pollution des nappes phréatiques, érosion des sols, etc.). La ville est exposée aux risques importants d'inondations saisonnières (août - septembre) compte tenu de sa morphologie composée d'une juxtaposition, sans zones intermédiaires, de cordons littoraux et de fonds lagunaires qui a multiplié les zones de concentration d'écoulement et de stagnation des eaux en bordure du littoral (sebkhas).

6.3.1. Les grands axes du projet local :

Les recommandations les plus précises du Séminaire portaient sur :

- ✓ La nécessité d'élaborer un Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) pour la Médina et l'annulation du projet de marina sur le site du port punique.
- ✓ L'importance de la gestion des ressources en eau et de la valorisation de nouvelles ressources (eaux fluviales, dessalement).
- ✓ La valorisation d'un tourisme culturel et de l'artisanat local (tissage, broderies).

La municipalité de Mahdia a délégué la mission de suivi à l'Association de Sauvegarde de la Médina de Mahdia (ASMM) pour jouer un rôle de Maître d'ouvrage délégué dans le cadre de ce projet local¹⁵.

6.3.2. Résultats et impacts :

La mise en œuvre du projet local a conduit à certains résultats tangibles :

¹⁵ Sidi Boumedine R., (2004), *Initiative intersectorielle « Développement Urbain et Ressources en eau : Petites Villes Côtières Historiques » (P.V.C.H) 1997-2003*, [En ligne], p.25, http://www.unesco.org/csi/act/dure/pvch_eva.pdf.

- ✓ Les autorités locales ont déplacé le projet de marina envisagé au niveau de la presqu'île sur le site du port punique, pour le localiser au niveau de la Sebkha. C'est là une première action qui dénotait du souci de préservation du patrimoine culturel.
- ✓ En partenariat avec les Ecoles d'Architecture de Nantes et de Tunis, l'ASMM a eu la charge de mettre en service une Maison-Laboratoire destinée à une reconstitution des savoirs et savoir-faire traditionnels et d'en assurer le transfert aux habitants grâce à leur participation au projet local. Ce projet local a – dans le même temps – progressé dans sa démarche scientifique et connu quelques aléas dans sa mise en œuvre.
- ✓ Elaboration des Termes de Référence pour l'élaboration du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur de la Médina (PSMV).
- ✓ Pour ce qui concerne le patrimoine naturel, le projet local a donné lieu aux actions principales suivantes.
 - a. Fixation des dunes de la Plage Nord déstabilisées par la réalisation d'un « mur » d'hôtels, par la mise en place de ganivelles (fascines verticales) qui créent des obstacles au déplacement du sable et le stabilisent par le moyen d'un tapis végétal.
 - b. Réalisation d'un système séparatif de collecte des eaux pluviales. Programmation d'une station d'épuration des eaux usées.
 - c. Préparation d'un projet de marina et de création d'espaces humides protégés au niveau de la Sebkha : creusement de deux chenaux de jonction avec la mer, dragage de la lagune, délocalisation des industries polluantes.
 - d. Préparation d'un projet de récupération et de dépollution des carrières abandonnées.
- ✓ Création en cours d'un Comité Local Agenda 21.

6.3.3. Leçons tirées du projet local:

Quelles que soient le caractère novateur ou la qualité de l'exécution de certaines opérations, le projet local risque de périliter pour les raisons suivantes :

- ✓ L'absence de transmission des informations entre les deux équipes municipales successives quant au contenu à l'initiative (petites villes côtières historiques), et aux actions ou contrats engagés, y compris le fait que Mahdia est censée appartenir à un réseau de villes.

- ✓ L'absence ; sans doute aussi en raison de ce qui précédait ; d'une coordination et surtout d'une démarche intégrée entre les trois projets en cours (Sebkha, Médina, Plage Nord) pour les faire converger vers des résultats plus bénéfiques si cette mission est assurée au niveau du Gouvernorat, ne peut-il être associé clairement au partenariat existant ?

6.4. GIZC en Méditerranée:

Introduction :

« Là se croisent le Nord et le Sud, l'Est et l'Ouest. Autrement dit, dire "Méditerranée" c'est tout dire, ou presque: un monde immense et stratifié, un trésor, partiellement connu et partiellement à explorer. La Méditerranée, c'est quelque chose à exploiter selon une approche mettant en valeur non seulement ses qualités esthétiques, mais aussi la substance de sa « mémoire », de ses écrits, toujours dans une optique de protection et de progression locales »¹⁶.

La zone côtière est un espace spécifique caractérisé par sa position d'interface entre la terre, la mer et l'atmosphère. Elle forme un territoire complexe, où les interactions entre écosystèmes marins et côtiers sont nombreuses. Les pressions humaines exercées sur cet espace naturellement restreint se traduisent par de multiples enjeux environnementaux, économiques et humains qui s'expriment notamment par des conflits d'usages et d'accès aux ressources. En raison de sa richesse et de sa vulnérabilité, la zone côtière fait l'objet depuis les années 1970 d'une attention croissante qui s'exprime globalement par le concept international de Gestion Intégrée de la Zone Côtière (GIZC).

6.4.1. Pourquoi un cadre GIZC commun ?



Carte 1 le pourtour méditerranéen

Source :

<https://www.google.dz/search?q=la+m%C3%A9diterran%C3%A9e&biw=1366&bih=667>

La Méditerranée, avec 46 000 km de côtes, est entourée par de nombreuses grandes villes et des ports qui concentrent une grande partie du développement industriel et touristique de la région. Déjà, près de 19 % des côtes sont occupées par des complexes touristiques, des réseaux routiers et leurs

¹⁶ Famoso, 1998

infrastructures connexes. La croissance de l'industrie touristique, l'expansion des villes côtières et le développement des ports ont conduit à une profonde transformation du littoral et des zones marines adjacentes. La diversité des situations géopolitiques du bassin ajoute à cette complexité et favorise les conflits concernant l'utilisation de l'espace et les défis environnementaux.

6.4.2. GIZC, définition :

La GIZC est une démarche et un outil de gouvernance des territoires littoraux visant un développement durable. Elle promeut une gestion intégrée de l'espace et des ressources prenant simultanément en compte les enjeux terrestres et marins, naturels économiques et sociaux d'une zone littorale définie comme territoire cohérent de réflexion et d'action. Ce concept a acquis une reconnaissance institutionnelle au sommet de la Terre de Rio de Janeiro en 1992 avec l' « Agenda 21 » qui dans son Action 17 appelle à généraliser la gestion intégrée des zones côtières. Cette notion s'inscrit donc dans le champ du développement durable.

6.4.3. Le Protocole relatif à la gestion intégrée des zones côtières (GIZC) :

Le Protocole GIZC¹⁷ est entré en vigueur le 24 mars 2011 pour permettre aux pays méditerranéens de mieux gérer leurs zones côtières ainsi que pour faire face aux actuels et nouveaux défis environnementaux côtiers. Adopté dans le cadre de la Convention pour la protection de l'environnement marin et de la région côtière de la Méditerranée, ce nouveau protocole conduit à un engagement commun des pays méditerranéens à adopter une approche intégrée de la gestion du littoral et des différents intérêts liés aux composantes terrestres et marines de la côte.

La GIZC est décrite par le protocole comme : « un processus dynamique de gestion et d'utilisation durables des zones côtières, prenant en compte simultanément la fragilité des écosystèmes et des paysages côtiers, la diversité des activités et des usages, leurs interactions, la vocation maritime de certains d'entre eux, ainsi que leurs impacts à la fois sur la partie marine et la partie terrestre ».

¹⁷ PAP/RAC, 2007, *Protocole GIZC en Méditerranée* (signé à Madrid le 21 janvier 2008)

6.4.4. Les principaux axes du Protocole CIZC méditerranéen :

Les principaux axes du Protocole GIZC méditerranéen mettent l'accent sur la gouvernance, la nécessité de promouvoir et d'appliquer des approches intersectorielles aux politiques et à la gestion aussi bien que celle de prendre en compte les besoins de tous les acteurs pour aboutir à des décisions mieux équilibrées. Il requiert une bonne communication entre les autorités administratives (locales, régionales et nationales), met en évidence la nécessité pour les institutions nationales et locales de développer des projets et des programmes adaptés aux situations locales, d'utiliser des outils de gestions adaptatifs, de prévenir et réparer les dommages quand ils surviennent. Il fournit également des instruments de gestion qui ne sont pas complètement inclus ou prévus dans les différentes politiques et outils juridiques.

Le défi majeur du Protocole GIZC concerne l'intégration des différentes données et la fragmentation institutionnelle des responsabilités concernant les zones côtières. Ce protocole appelle à agir au niveau local, national et méditerranéen, pour une gestion holistique et intégrée des ressources côtières pour un développement durable à long terme de la région.

6.4.5. Les bases de la GIZC :

La GIZC est un processus qui :

- ✓ Repose sur une meilleure compréhension de la nature des interactions existant dans les zones côtières.
- ✓ Exige une information appropriée, précise et opportune.
- ✓ Doit dépendre du problème abordé.
- ✓ Doit avoir une dimension stratégique.
- ✓ Doit être centré sur la compréhension et la diffusion des connaissances.
- ✓ Améliore la communication entre les gestionnaires des côtes, les scientifiques
- ✓ Doit explicitement être basé sur la coopération.
- ✓ Développe des mécanismes de communication et coopération verticales.
- ✓ Promeut la coopération et la coordination à travers les différents niveaux territoriaux.
- ✓ Assure l'implication des acteurs-clés et du public.

6.4.6. Les enjeux de la GIZC :

- ✓ La rencontre terre/mer.

- ✓ Utiliser de façon raisonnée et solidaire la ressource en eau et réduire les pollutions terrestres et marines.
- ✓ Faire mieux connaître et valoriser les métiers de la mer.
- ✓ Développer des infrastructures de transport et promouvoir des modes de déplacement durable.
- ✓ Le rayonnement de la connaissance scientifique.
- ✓ Maitriser l'urbanisation et favoriser la diversité sociale sur le littoral.
- ✓ Préserver le patrimoine naturel et maintenir le potentiel écologique de cette zone.
- ✓ Préserver et valoriser le patrimoine culturel maritime.
- ✓ Anticiper et s'adapter aux effets du changement climatique.

Conclusion:

Dans ce chapitre, on remarque que les petites villes côtières historiques du Sud de la Méditerranée sont caractérisées par une certaine spécificité qui se résume dans le cadre de *plusieurs potentialités ainsi qu'un dénombrable type de fragilités. Elles constituent la base à exploiter pour réconcilier le waterfront des villes côtières avec son rivage maritime sous une retombée patrimoniale, culturelle et paysagères.*

Les réflexions sur l'aménagement de la petite ville côtière historique du Sud de la Méditerranée se posent sur le recyclage urbain et la mise en valeur du patrimoine existant afin d'améliorer et de redynamiser l'image de ces villes côtières.

Chapitre deuxième : Les nouvelles relations ville-mer, ville-port : waterfronts, évaluation et tendances

Introduction :

Plusieurs initiatives récentes ayant comme cadre un waterfront (front d'eau), témoignent d'un véritable « retour » de la ville contemporaine vers l'eau. Les waterfronts urbains, longtemps délaissés ou sous-utilisés, deviennent aujourd'hui des nouveaux lieux de référence dans la ville : nettoyés, réaménagés, débarrassés des fonctions subalternes qui les occupaient plus au moins officiellement, revendiquent de nouveau la place qui leur avait été refusée par les évolutions urbaines de la seconde moitié du XXe siècle. Ils deviennent ainsi une nouvelle destination urbaine, des espaces de convivialité, d'échanges, de rencontres... mais aussi des espaces disputés par différentes fonctions souvent antinomiques.

Dans ce deuxième chapitre, nous abordons la question de ce nouveau rapport ville-mer, ville-port à travers le waterfront, ses évolutions, les types de ses reconversions, les enjeux et les principes mis en avant, notamment à l'occasion de t cas trois d'illustration : Valence, Barcelone et Le Havre.

1. Définition :

Selon le dictionnaire Anglais : le waterfront ou le front d'eau, la terre ou la partie d'une ville à côté de l'eau d'un océan, lac...etc.

Selon L'anglais britannique: front d'eau ou bord de l'eau est une rue ou un morceau de terre qui est à côté d'une zone d'eau, par exemple un port ou la mer.

Selon le dictionnaire d'Oxford Américain : est la partie d'une ville ou une ville attenante à une rivière, lac, port...etc.

Selon l'encyclopédie de l'encarta 2009 : « Le waterfront » signifie "la zone urbaine en contact direct avec de l'eau".

Selon l'architecte « Yassin »¹⁸ est généralement défini comme le domaine de la l'interaction entre le développement urbain et l'eau.

2. Aperçu historique :

Tout au long de l'histoire, les fronts d'eau sont le lieu idéal pour l'être humain de pouvoir s'assurer nourriture, décantation, défense, production et apprentissage...etc. Ainsi, de

¹⁸Yassin, A.B., Bond,S. McDonough, J. (2012). *Principles for Sustainable Riverfront Development for Malaysia*. Journal of Techno-Social Vol.4 No.1 ISSN: 2229-8940, pp. 21-36.

nombreuses villes sont établies au bord de l'eau selon l'histoire de différentes civilisations jusqu'à aujourd'hui. Uruk, Ur et Babylone sont des exemples notoires, il y a environ 6000 ans. Dans le cas de nos jours, les nombreuses villes de la Chine, l'Angleterre, l'Italie et l'Amérique peuvent être données à titre d'exemples illustrant le front d'eau. Les fronts d'eau urbains ont toujours été la plaque tournante du transport, du commerce et du métier, ils sont toujours des moyens opérant immédiatement tout changement social, économique, environnemental et industriel.

De même l'image du port et sa nature ont énormément changé au cours des siècles. La première image du port, selon Jan Grieten, est une image religieuse. Avec la découverte du Nouveau Monde, l'image du port change : durant les XVI^e et XVII^e siècles, on le considérait comme symbole de richesse et de prospérité. Avec la période des Lumières, à partir du XVIII^e siècle, le port devient de surcroît un outil didactique : les premières visites de port ont lieu, afin notamment de rendre compte des progrès techniques effectués. Le port était perçu comme moderne, dynamique et exotique. Les habitants de la ville-port en ont gardé jusqu'au XIX^e siècle une image toujours positive. Cela changera cependant dès la fin du XIX^e siècle, lorsque le port se séparera peu à peu du grouillement de la vie urbaine pour se concentrer sur son expansion.

Selon Wrenn¹⁹, l'évolution historique du waterfront, appréhendée à travers le modèle de la ville coloniale, se présente en quatre périodes :

2.1. L'émergence des waterfront-villes :

En premier lieu, le front d'eau et la ville sont reliés directement. Les eaux jouent un rôle essentiel pour le commerce et le transport maritimes ou fluviaux. Les établissements sont créés et les colonies d'immigrants européens sont arrivées. Le mouvement de production et des personnes est assuré entre deux continents par voie maritime. Le front de mer de la colonie a servi à lier les nécessités de l'Europe avec un environnement familier et prévisible.

Ces colonies ont été établies autour d'un port avec la sphère de sécurité adaptée pour les navires de marchandises et de passagers (Figure 2). A cette époque, le front de mer a seulement quelques pistes convergeant vers une jetée. Après, un réseau urbain a été lentement installé. Au cours de cette période, une plus grande jetée de bois était généralement établie pour le navire. En outre, les bâtiments ont commencé à se développer sur le réseau urbain. Malgré la croissance rapide et le développement, la ville coloniale continue à communiquer avec le front de mer grâce à une route du littoral.

¹⁹ Wrenn, D. M., Casazza, J. A., Smart, J. E. (1983). *Urban Waterfront Development*, Urban Land Institute, 218 p., Washington.

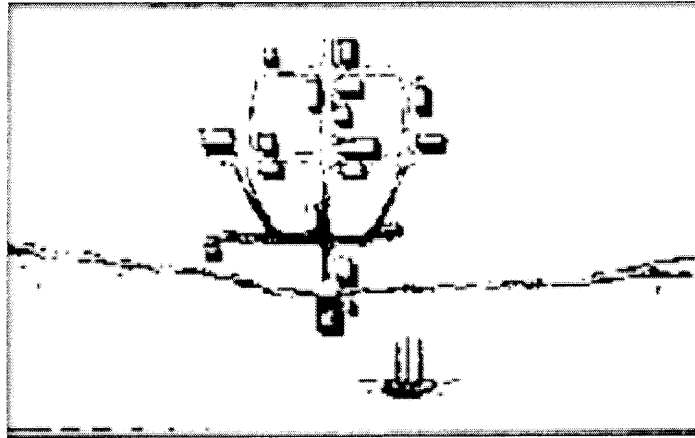


Figure 2. Un dessin caractéristique du développement du front de mer (phase 1).
Source : (Seattle Département de la planification et de Conception, 2012).

2.2. La croissance des waterfronts :

La première période des ports va changer pour contenir de nombreux ports de fonctions multiples avec l'augmentation des activités économiques. A cette époque, la colonie devient une ville et le commerce maritime va stimuler le développement urbain (Figure 3). La route du littoral est devenue une rue très fréquentée, prévoyant des activités commerciales de services, de fournitures et de bureaux. Les quais sont devenus plus importants et l'état du commerce va croître avec l'utilisation de bateaux à vapeur. Les entrepôts sont construits le long des quais constituant des lignes d'entrepôts bloquant et séparant le bord de l'eau de la rue. En outre, les pieux en bois employés dans la période ancienne sont remplacés par de

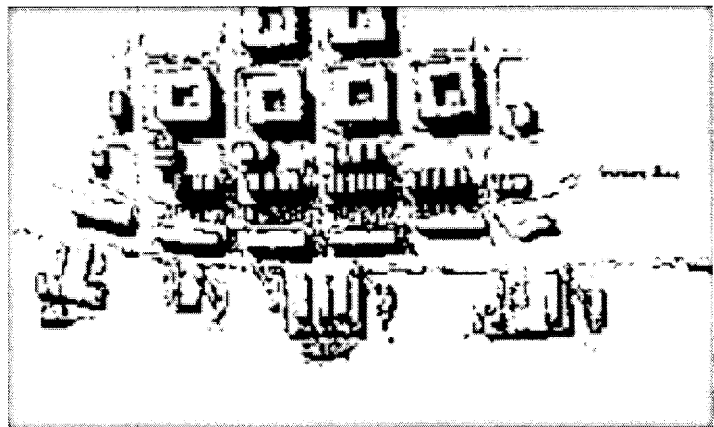


Figure 3 : Évolution typique du développement du front de mer
(deuxième phase)

Source : (Seattle Département de la planification et de Conception, 2012).

plus grands quais en pierre avec un remplissage de matériaux divers. Des remblaiements sont réalisés dans l'eau pour l'agrandissement des installations d'amarrage et de stockage. Les quais se développent rapidement comme une installation portuaire entraînant la formation d'une administration portuaire pour gérer les activités du port.

A cette époque, le chemin de fer est présenté comme un nouveau mode de transport. Cela a nécessité un espace de front de mer au service des quais dotés de rails. Suite à ce changement, la rupture entre centre-ville et bord de mer est effective. En outre, le front de mer est devenu de plus en plus congestionné. Depuis les années 30, des routes et autoroutes sont construites sur le rivage pour diminuer la congestion. Les bureaux et les magasins, se trouvant le long de l'ancienne route du littoral, sont convertis en entrepôts. Durant cette même période, le transport et l'industrie deviennent la seule utilisation de l'eau. A côté, le contact direct avec le bord de l'eau, vécu dans la période précédente, est perdu suite à la construction d'entrepôts et d'ouvrages ferroviaires comme routiers créant une barrière à l'accès du public. Le front de mer et son environnement sont détériorés en raison de la pollution industrielle. L'eau est devenue sale et le front de mer a commencé à perdre de son attrait naturel à de nombreux résidents urbains.

2.3. La détérioration des waterfronts

Jusqu'à la seconde guerre mondiale, les activités de chargement-déchargement du navire sont réalisées dans le temps long dans une zone portuaire (Figure 4). Après la guerre, le montant de la charge et la vitesse de chargement-déchargement ont augmenté avec le développement de la technologie de conteneurisation. En raison de l'évolution de l'industrie maritime, le port a de plus en plus besoin de nouveaux domaines de sorte que les activités portuaires s'installent à l'extérieur de la ville et les vieux ports perdent leur rôle central en matière d'industrie et de transport. Avec la poursuite de la construction de routes, les modes de transport changent encore contribuant à l'abandon et la dégradation des secteurs riverains en général et des waterfronts en particulier.

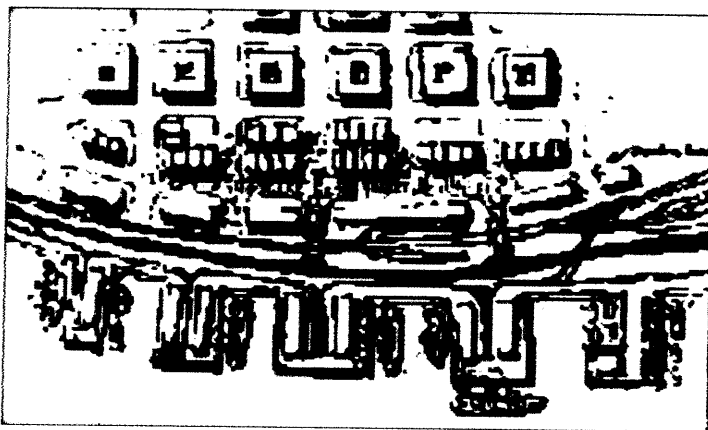


Figure 4 : Évolution typique du développement du front de mer (troisième phase)

Source : (Seattle Département de la planification et de Conception, 2012).

À côté de ces changements, l'intérêt public croissant sur les problèmes de la pollution va contribuer à la disparition des secteurs riverains. Avec la surveillance de plus en plus stricte

de l'air et les contrôles de la pollution de l'eau, les fabricants ont commencé à quitter la ville. En conséquence, beaucoup de ports sont tombés en désuétude. Aussi, les chemins de fer ont souffert à cause du déclin des usines de fabrication et de désinvestissement. Le waterfront est pratiquement devenu une zone déserte, inaccessible et dangereuse, séparant encore le noyau urbain de l'eau.

2.4. La redécouverte des waterfronts

Les zones riveraines des vieux ports abandonnés subissent plusieurs problèmes. Le premier est la pollution laissée par les activités industrielles délocalisées. Le deuxième problème réside dans les infrastructures obsolètes entourées par des entrepôts abandonnés et d'autres structures portuaires. En outre, le chemin de fer et l'autoroute ont rompu le lien entre le centre urbain et le waterfront empêchant toute interaction. Aussi, dans les années 1960, les gens sont devenus plus préoccupés par la santé de l'environnement-ville et de l'utilisation des ressources naturelles. En

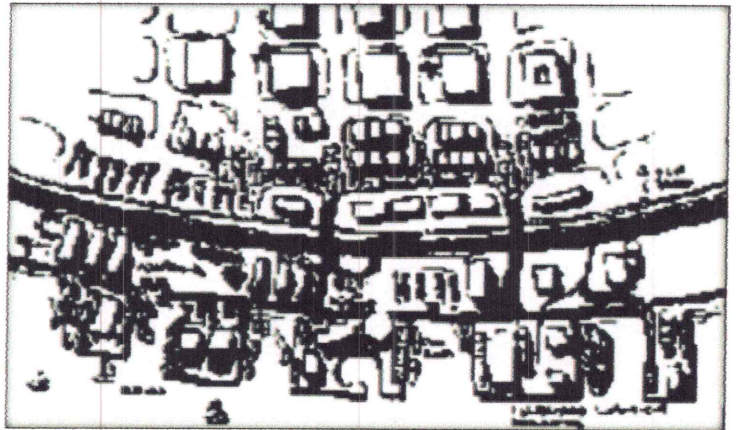


Figure 5: motif typique de développement du secteur riverain
(Phase quatre)

Source: (Seattle Département de la planification et de Conception, 2012).

conséquence, l'échec commercial du port a causé une révolution des riverains poussant les pouvoirs locaux à récupérer les paysages des waterfronts négligés pendant des années. A l'occasion, les promoteurs privés et les gouvernements de la ville vont entreprendre et développer un mélange de loisirs, résidentiel, et utilisation commerciale (figure 5). Le lien étroit entre la ville et son waterfront, perdu pendant plusieurs décennies, a été rétabli de nouveau. Dans le même temps, un nouveau port pour répondre à la nouvelle technologie a été établi en dehors de la ville où l'espace était abondant.



3. Les types de waterfront selon la géographie :

Les quais urbains sont distingués en cinq catégories d'emplacement avec l'eau. Les deux premiers sont ceux des villes côtières alors que les trois autres représentent ceux des villes intérieures (Al Ansari, 2009)²⁰.

1. waterfront situé sur la péninsule (presqu'île).
2. waterfront situé sur une baie, zone urbaine.
3. waterfront situé sur les rives d'un fleuve, zone urbaine.
4. waterfront situé sur les rives des rivières qui se croisent, agglomération.
5. waterfront situé sur une vaste étendue d'eau (lac).

Wrenn²¹ confirme l'impact de la forme du littoral sur l'emplacement de la ville et sur les liens de l'eau et de la ville. Les villes qui se trouvent sur les péninsules, promontoires ou petites îles bénéficient de quais plus longs à une courte distance du centre-ville. C'est aussi avantageux pour les villes situées sur les rives des rivières qui se croisent, des estuaires et des deltas. Elles ont de nombreux quais longs, qui augmentent les chances des espaces publics situés sur le front d'eau et aussi d'être connecté à d'autres espaces publics de l'arrière-pays.

4. La reconversion des waterfronts : définitions, enjeux et typologie

A partir des années 60-70, les mutations portuaires mettent fin au système imbriqué ville-port. Ce découplage est provoqué par la mondialisation des échanges qui entraîne un accroissement de la capacité des navires et de nouvelles techniques de traitement de la marchandise : mécanisation, unification des charges, conteneurisation. Pour l'accueil de ces navires des zones industrialo-portuaires sont constituées sur de larges espaces accessibles en dehors des villes.

L'espace portuaire originel en cœur de ville est donc abandonné laissant place à de vastes friches. Si dans un premier temps ces friches apparaissent comme un phénomène subi et indésirable, les différents acteurs vont ensuite prendre conscience de l'opportunité pour la ville et le port de redéfinir ces espaces délaissés, notamment pour répondre aux enjeux de développement de la cité.

²⁰ Al Ansari, F. (2009). *Public Open Space on the Transforming Urban Waterfronts of Bahrain – The Case of Manama City*. Ph.D. Newcastle University School of Architecture, Planning and Landscape, 353 p., Newcastle.

²¹ Wrenn, op. cit. p. 218.

4.1. Définitions²²:

La reconversion signifie : renouveau, régénération, requalification, rénovation, réhabilitation, reconquête... autant de termes en « re- » qui indiquent des mutations profondes, une « re- » composition des espaces et des territoires. Ces recompositions ont toujours existé. Les territoires, comme les organismes vivants, naissent, croissent, déclinent et meurent, et c'est particulièrement le cas des territoires urbains et portuaires.

La reconversion est un changement d'activité d'un site regroupant requalification et réaménagement. Dans le contexte actuel, la mondialisation des villes portuaires accentue les faiblesses et les vulnérabilités en modifiant et en intensifiant la concurrence : le redéveloppement est l'objet premier de la reconversion.

4.2. Enjeux et processus de la reconversion:

Les conséquences spatiales de ces transformations sont très visibles dans les villes, notamment celles des vieilles régions portuaires où se sont multipliées les friches, espaces ayant en quelques sortes perdu leurs fonctions et pour lesquelles il a été le plus souvent difficile de retrouver un usage dans le cadre du nouveau système : vieilles usines délabrées, anciennes installations, ou vastes friches stériles.

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

- ✓ L'évolution régionale (mutation, développement économique, typologie et impact de la relation ville-port, etc.)
- ✓ La localisation des friches dans les systèmes urbains et portuaires.
- ✓ La nature des projets de réaménagement et des acteurs qui réalisent la réhabilitation : opérateur privé ou institution publique, Etat ou collectivité territoriale.

Pour permettre le « recyclage » des espaces dégradés, laissés en friche par le déclin de l'ancien système, en y implantant de nouvelles activités donc des nouvelles fonctions, il est toujours nécessaire de leur faire subir des opérations chirurgicales souvent de grande ampleur, destinées à permettre leur réinsertion dans le nouveau système.

En pratique, beaucoup d'opérations de réhabilitation aboutissent à faire table rase du passé, mais il est parfois possible de conserver certains éléments à valeur patrimoniale pour les réaffecter à de nouveaux usages, ou plus simplement pour donner une identité au site d'accueil. Ainsi, il convient de s'appuyer sur l'héritage historique, constituant en quelque

²²AKROUH Anouar., *La reconversion de la ville portuaire*, [En ligne], mémoire de master 2, Ecole nationale supérieure d'architecture Paris Val de Seine, <http://fr.calameo.com>.

sorte l'image de marque du site et gage de qualité pour l'accueil des nouvelles fonctions : le nouveau s'appuie alors sur un passé revalorisé et pour ainsi dire recyclé.

4.3. Typologie des différents mouvements de reconversion des waterfronts:

L'analyse des différentes reconversions nous a permis d'énoncer que l'aménagement des waterfronts a évolué au fil des décennies grâce à des retours d'expérience, aux nouvelles sensibilités et à la plus grande participation des habitants. Voici comment peuvent être différenciés les types d'aménagement ²³:

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

4.3.2. Le type d'aménagement libéral, l'exemple londonien :

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

²³ AUCAME, 2008, A l'interface Ville-Mer, *quelles reconversions pour les anciens sites portuaires*, P.11, <http://www.aucame.fr/web/publications/etudes/fichiers/Etude%20waterfronts.pdf>

4.3.3. 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.

4.3.4. 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.

5. Les scénarios de la reconversion portuaire et urbaine : nouvelles fonctions et références

5.1. La réforme portuaire et la charte de développement durable :

Le développement durable postule qu'il est possible d'harmoniser l'environnement et le développement économique. Le concept invite, de ce fait, à la réconciliation entre la responsabilité vis-à-vis du patrimoine maritime et sa rentabilité. Il faut alors voir dans la reconversion un mouvement susceptible de bifurquer vers une vision apte à intégrer les objectifs propres au développement durable :

- ✓ La reconversion est un enjeu qui se pose dans des milieux dégradés où, souvent, la résolution de problèmes environnementaux est une condition nécessaire à relance économique.
- ✓ Les milieux en reconversion doivent nécessairement créer des conditions aptes à améliorer leur compétitivité.
- ✓ Un milieu en reconversion est à l'affût d'opportunités d'affaires et de projets, à long terme, qui alimenteront son renouvellement.
- ✓ Les milieux en reconversion ont un besoin de soutien de la part des organismes publics. L'autre volet essentiel de la reconversion est le changement de la législation encadrant la réhabilitation.

- ✓ Il est primordial, pour un territoire en reconversion, de changer son image négative à travers la conservation du patrimoine identitaire d'une ville portuaire et l'insertion de nouvelles activités respectant l'environnement marin.

La reconversion devrait aussi prendre en considération les diverses stratégies de la réforme portuaire, qui s'avère de nos jours une urgence afin éviter l'étalement du port sur l'espace urbain, ou vice-versa. De ce fait plusieurs pays entament déjà des mesures et des méthodes d'approches à cette interface sensible de la ville portuaire, dont nous citons « le livre bleu »²⁴, et « la charte de développement durable des villes portuaires » encadré par l'Association Internationale Villes Ports.

5.2. Les nouvelles fonctions²⁵ :

La recomposition des espaces portuaires délaissés est un exercice de transformation et de valorisation de l'espace en fonction d'un contexte socio-économique précis. Ainsi, les villes portuaires modernes vont déployer sur l'interface de nouveaux usages révélateurs d'une société des services, du temps libre et de la consommation. Les nouvelles fonctions, liées à un environnement maritime, qui n'ont qu'une relation indirecte subjective avec la proximité de l'eau, vont s'organiser autour de grands thèmes correspondant aux modes de valorisation et aux valeurs actuelles :

5.2.1. L'environnement et les loisirs:

Les préoccupations environnementales et paysagères constituent un enjeu urbain essentiel. Comme toutes les villes, les villes portuaires doivent répondre à des attentes et à une forte demande des habitants pour une amélioration de leur cadre de vie. Le réaménagement est l'occasion de valoriser un territoire central jusqu'ici plutôt répulsif. Dans les recompositions, un soin particulier est donné à la constitution d'espaces ouverts, à la qualité esthétique du traitement architectural, aux fonctions récréatives et ludiques qui permettent de "consommer" l'environnement. L'eau est largement utilisée pour servir de décor naturel et agréable propice aux loisirs contemporains : promenades piétonnes et cyclistes au bord de l'eau, parcs (Waterfront Parks à Boston, Hong Kong,...), restaurants, commerces, complexes cinématographiques (Southampton...), aquariums (Sydney, Baltimore...). Parfois, l'eau sert

²⁴ Stratégie mondiale pour le développement des aires portuaires et le respect du milieu marin, Décembre 2009.

²⁵ BOUBACHA E., AIVP VILLE ET PORT, « *mutation et recomposition* », [En ligne], Les éditions villes et territoires, Octobre 1997. http://www.cdu.urbanisme.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/ville_et_port_cle05e12d.pdf

aussi de support pour accueillir des fonctions portuaires renvoyant à un environnement maritime apprécié : marinas (Toronto, Barcelone...), quais et gares maritimes pour l'activité de croisières (Québec, Bordeaux...).

5.2.2. La recherche et la technologie :

les villes se doivent d'abriter des secteurs technologiques importants en relation avec les secteurs tertiaires et industriels, pour conforter leur dynamisme, leur modernité et leur capacité d'innovation. Les activités scientifiques, de recherche, d'enseignement supérieur peuvent être regroupées dans des technopoles intégrées à la nouvelle centralité. L'implantation de bâtiments universitaires (Le Havre, Dunkerque...) entre souvent dans les recompositions, entraînant une certaine dynamique et facilitant le mouvement de reconquête : animation importante et création d'autres activités (commerces, logements). La constitution de pôles technologiques est parfois à l'initiative des ports à travers les fonctions de téléports ou technoports (Osaka, Tokyo...) qui offrent un branchement sur les réseaux mondiaux d'informations au service du commerce maritime.

5.2.3. Les fonctions tertiaires:

Leur nombre important et leur concentration sont synonymes pour la ville de commandement économique et de puissance. Les implantations de directions administratives (Dunkerque...), de World Trade Centers (Baltimore, Le Havre...), de sièges sociaux (Londres...), de palais des congrès (Convention Centers à Sydney, Baltimore...), de centres commerciaux (Festival Markets à Boston, New Orleans,...) doivent permettre à la ville portuaire d'accroître son influence, d'attirer des flux (tourisme, entreprises) et de renforcer une vocation régionale, nationale ou internationale. Il s'agit de remplacer les traces du secteur productif traditionnel, qui n'est plus synonyme de puissance et est relégué à la périphérie, par une multitude de services vecteurs du développement économique. Les ports, quant à eux, ont la possibilité de s'appuyer sur certaines activités et compétences de leurs villes pour proposer de nouveaux services et capter de nouveaux flux. Ainsi, le développement de fonctions tertiaires liées à l'activité portuaire constitue parfois la base de certaines opérations de réaménagement dans lesquelles la ville et le port travaillent ensemble dans l'optique d'un développement commun (Kop Van Zuid à Rotterdam, Euro-méditerranée à Marseille...).

5.2.4. La culture:

Les activités culturelles participent à la nouvelle dynamique des villes portuaires, à la fois comme pôles d'attraction touristique et comme outils économiques²⁶. Les villes portuaires

²⁶ Baudouin, T. - Collin, M, (1993), *Culture des villes portuaires et mondialisation de l'économie*,

ont tout intérêt à faire valoir leur spécificité culturelle pour attirer des flux et ne pas devenir des métropoles régionales indistinctes. Pour cela, elles peuvent s'appuyer sur leur passé industriel et maritime pour valoriser un patrimoine : réhabilitation de bâtiments et de matériel, musées maritimes (Sydney, Liverpool, Dunkerque...), centres de culture maritime et portuaire (Anvers, Rotterdam,...). Les espaces portuaires délaissés, à travers leur histoire et leur vacuité, sont aussi le support de diverses manifestations culturelles et des forums privilégiés de la création architecturale.

5.3. Opérations et scénarios de reconversion du waterfront : les références²⁷.

5.3.1. 1^{er} scénario de reconversion : Valence(Espagne).

Depuis ses origines, la relation de Valencia avec l'eau a été liée au fleuve *Turia*, qui traversait le centre-ville, plutôt qu'à la mer. Entourée de villages, la ville fluviale fortifiée s'est étendue aux abords du fleuve dont l'embouchure naturelle est éloignée. Mais grâce à un évènement majeur pour la ville, la 32^{ème} coupe de l'Amérique, le port et la ville de Valence seront transformés à jamais.

Les points forts

Cette opération de reconversion a marqué le rapprochement de la ville avec la mer comme elle introduit le processus de transformation du front de mer, le projet « *Balcon Al Mar* ».

- ✓ Ce projet s'inscrit dans le cadre d'une politique qui établit la priorité du rapport entre la ville et la darse intérieure par l'ouverture d'un nouveau canal d'accès à la darse historique et son



Photo6:le bâtiment «Velas e Vents » signé D.Chipperfield&F.Vazquez.
Source :<http://www.artvalencia.com>.

réaménagement avec la construction d'édifices emblématiques destinées à l'activité commerciale et aux loisirs.

- ✓ Le développement du port vers des quais dotés de meilleures infrastructures avait causé l'abandon de la darse intérieure qui avait été cédée à la municipalité de Valencia et le transfert du siège du port.

²⁷ AKROUH Anouar, *La reconversion de la ville portuaire*, op. cit.

- ✓ L'intérêt est la récupération de la façade maritime de Valencia pour installer des activités ludiques, culturelles et économiques et la réhabilitation des édifices historiques.
- ✓ la construction d'une tour panoramique et la création d'un port de plaisance.
- ✓ la requalification de la zone, par la proposition d'un parc urbain et un équipement culturel avec la cité des Arts et des Sciences (photos 01) sur l'ancienne embouchure du fleuve.
- ✓ culture, sports nautique et commerce sont au rendez-vous pour faire le nouveau visage du port de Valence.
- ✓ La transformation du secteur portuaire : le choix de Valence pour l'accueil de la 32^{ème} coupe América 2007 a agi comme un véritable accélérateur. L'évènement, au-delà de la promotion internationale dont la ville a bénéficié, servira de levier pour transformer le secteur du vieux port. De ce fait, aux anciens murs qui séparaient le port des plages, a fait place une promenade longeant le nouveau canal et couronnée d'une marina. Ponctuée de bars et de lieux d'animation urbaine, elle englobe le bâtiment « Veles e Vents », destiné à accueillir le siège des organisations pendant la manifestation.



Figure6: les deux propositions gagnantes du concours, Mars 2007. Atelier Jean Nouvel(France)en haut GMP Arkitekten(Allemagne)en bas
Source : Consorcio de Valencia2007, [http : //www.valencia2007.com](http://www.valencia2007.com)



Afin d'intégrer tous ces projets à la ville, la municipalité a initié une série de travaux en vue d'embellir les espaces publics environnants, notamment l'avenue du Port, axe considérablement dévalorisé au fur et à mesure des années. Cette nouvelle dynamique finit aussi par convaincre les autorités municipales de la nécessité d'adopter une stratégie urbaine pour l'avenir de l'ancienne embouchure de « Turia », et d'éviter qu'elle évolue exclusivement en fonction de besoins opérationnels du port.

Le concours Valencia Del Mar, lancé dans le cadre de l'organisation de coupe América, visait principalement à la création d'une façade maritime dans l'espace de l'ancienne embouchure

de Turia, ainsi que d'autres enjeux venant compléter la requalification du port et du waterfront de Valence :

- ✓ Renforcer la liaison du port avec le centre-ville : à travers deux éléments structurants notamment par la prolongation des jardins Turia jusqu'à la darse intérieure, pour recréer une liaison entre la mer et la ville par la réalisation d'un parc urbain le long du fleuve, ainsi que la prolongation d'un tramway et la création d'un nouveau circuit qui reliera les espaces publics entre eux.
- ✓ Moderniser le bord de mer : style architectural moderne suivant les principes dessinés par Santiago Calatrava.
- ✓ Organiser l'espace portuaire : pour permettre le fonctionnement simultané des deux nouveaux ports de plaisance avec le port de commerce.

«Depuis l'organisation de l'América's cup, la darse historique constitue une nouvelle centralité dans la structure urbaine de la ville, capable de dynamiser les processus de transformation en cours et d'activer de nouveaux projets d'aménagement dans le cadre de l'organisation du Grand Prix de Formule I et de Valencia Del Mar-Marina avec l'aménagement de 130 ha supplémentaires pour renforcer l'ouverture de la ville sur le port de commerce, l'intégrer dans le paysage Valencien, concilier les liaisons et la desserte portuaire »²⁸

Avis critique

La planification urbaine de Valencia a été une source constante de polémique, entre différents partis, administrations, chefs d'entreprise, mouvements civiques. Même si les projets réalisés à Valencia pour la coupe d'Amérique témoignent de la capacité d'élaborer une stratégie d'aménagement dans le cadre de la requalification du littoral, la limitation du contrôle de spéculation immobilière réservée seulement au front de mer a fait naître un fort scepticisme sur les effets de cette opération sur le littoral. Et effectivement plus les années passaient plus l'Espagne semblait dans la crise, et l'exemple de Valence est un très bon exemple de port ayant absorbé plus d'investissements qu'il en fallait et d'une manière irraisonnée.

²⁸ Renzo Lecardane, (2008), *Le front de mer de Valencia et l'héritage de l'América's Cup 2007*,111[en ligne],p.109.114,<http://mediterranee.revues.org/>.

La folie des grandeurs des régions

« En novembre 2011, le quotidien El pais était face à un dilemme. Chargée de décrire les projets les plus pharaoniques des dix dernières années, la rédaction ne savait que choisir. Fallait-il parler de ce port (1.8 milliard d'euros) conçu à valence pour accueillir, en 2007, la 32^{ème} America's Cup aujourd'hui déserté ? Ou de la sublime cité des sciences et de l'art (1.3 milliard d'euros), dessiné à Valence par l'architecte Santiago Calatrava, qui en est réduite aujourd'hui à célébrer des mariages pour remplir ses caisses »²⁹.

Ceci illustre la démesure qu'a connue la région de Valence :

- ✓ Dans les choix architecturaux – cité des sciences et de l'art, opéra, bâtiments futuristes surdimensionnés, et l'organisation de grands évènements. La région a fait d'énormes investissements urbains et portuaires pour accueillir, en juillet 2007, la Coupe de l'Amérique, et s'offrir un grands prix de formule.
- ✓ Ces mégaprojets, souvent dictés par la mégalomanie des présidents de région, ont couté cher à l'Espagne.

La leçon à tirer:

Une leçon est à tirer, même si les grands événements ont un incontestable intérêt dans les stratégies contemporaines de requalification des villes, nous sommes face à une action complexe dont les effets ne sont pas acquis d'avance. Si ces opérations sont parfaitement réussies, de par leur coût, ainsi ce ne sont pas toujours les grands projets qui font les meilleures reconversions.

5.3.2. 2^{ème} scénario de reconversion : Barcelone(Espagne).

En méditerranée, Barcelone est parmi les premières villes à avoir cherché à réconcilier le fonctionnement urbain, le développement de l'économie locale et la jouissance de l'eau au bénéfice de la population et des touristes, au milieu des années 80, dès lors que sa désignation comme ville d'accueil des Jeux Olympiques de 1992 est officialisée. La Ciutat Vella, quartier portuaire dont le Barrio Chino est l'emblème, est ainsi classée « zone de réhabilitation intégrée » dès 1986. Grâce à des financements publics, qui précèdent l'arrivée de fonds privés, des équipements de qualité. Université, centre d'art contemporain, galeries..., sont réalisés pour transformer ce quartier en « pôle culturel ». La ville enterre ses voies ferrées et son autoroute littorale, ravale les façades et aménage même une plage urbaine, rendant l'accès

²⁹ C.Gatinois,(09.0.2012), *Du miracle espagnole à la crise, un chemin pavé de déséquilibres*, LE MONDE,[en ligne],p.109.114,http://www.lemonde.fr/economie/article/2012/06/09/du-miracle-espagnol-a-la-crise-un-chemin-pave-de-desequilibres_1715627_3234.html

à la mer à la fois aisé et « branché ». L'image de la métropole catalane en est totalement transformée. Cette méthode sera appliquée par la suite un peu partout.

Les points forts :

- ✓ faire prendre à la métropole catalane un tournant historique ou plutôt un virage à 180 degrés : faire face à la mer et à son histoire portuaire.
- ✓ restructurer complètement le Port-Vell (Vieux port) et repenser, en matière de circulation, le fonctionnement des artères historiques de la vieille ville.
- ✓ Le port Vell est même la force de cette reconversion, et ce, en réorientant la rue la plus célèbre de la ville : la Rambla. Cette relation a été habilement exploitée, ainsi une extension de la Rambla a été construite et s'étend jusqu'à la fin du port.
- ✓ De plus l'autoroute du littoral, séparant la Rambla du port Vell, a été enterrée offrant aux piétons vue et accès au front de mer.
- ✓ Une fois relié à un tel axe majeur, le port Vell a eu un franc succès en raison du large éventail d'activités proposées : dans le domaine de la culture, des loisirs ou bien des affaires. Ainsi s'y concentrent le Mare magnum, l'aquarium, le musée d'Histoire de la Catalogne, le musée Maritime ou encore la Marina Port Vell, un théâtre et une série d'espaces publics, le public a eu à la fois un accès au port Vell et surtout de bonnes raisons d'y rester.
- ✓ De plus le front de mer offre des terrasses, avec des bancs qui invitent les citoyens à prendre place pour contempler leur nouveau quartier ; sans garde-fou, la bordure du port Vell invite à s'asseoir et à se sentir plus que jamais proche de l'eau.

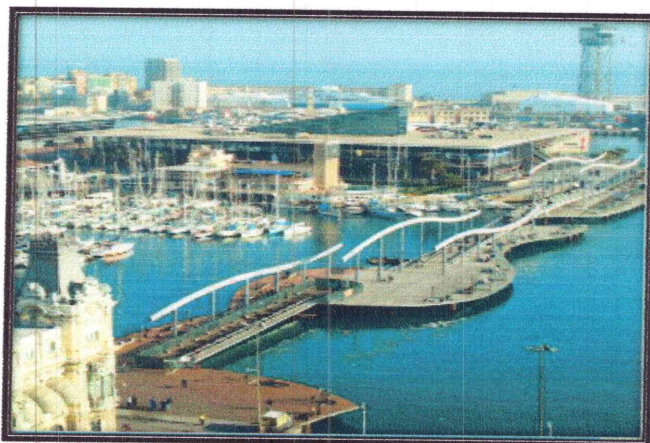


Figure 7 : Vue sur le Maré Magnum du port de Barcelone
Source : www.aivp.org



Figure 8 : Vue sur World Trade center De Barcelone
Source : www.aivp.org

Intérêt du projet :

Au fond, Barcelone a remporté deux fois les Jeux Olympique ! En 1987 d'abord, quand la ville a été choisie par le Comité international olympique pour les organiser. Et surtout après les compétitions, quand la municipalité a mené à bien son pari de faire de la capitale de la Catalogne l'une des métropoles européennes de référence. Porté par un maire habile et médiatique, Pasquall Maragall, le succès de Barcelone a reposé sur un consensus social et sur un opportunisme remarquable. Ainsi, un dixième seulement des équipements réalisés à l'occasion des Jeux était directement lié aux activités sportives. Mais tous les autres investissements, infrastructures routières et des télécommunications, équipements publics ou projets privés, ont spontanément bénéficié de l'image olympique. Alors que la plupart des métropoles espagnoles ont dû patienter dix ou quinze ans pour pouvoir moderniser leurs équipements, Barcelone a réalisé son pari en moins de cinq ans. Les cents clinquantes places et espaces publics créés ou réaménagés, la transformation spectaculaire du littoral, les avenues, les musées, les hôtels et les restaurants « branchés », les stades, les programmes de bureaux, tout cela, c'est « l'effet olympique » !

Avis critique :

Port Vell : une opération originale ?

Le port ne reprend en fait que les grandes recettes du modèle Nord-américain qui ont été élaborées il y a presque 40 ans aujourd'hui : activités culturelles et récréatives à thème maritime ou non ; activités commerciales ; édifices pour accueillir le tertiaire ; espaces publics et promenades. Au total c'est en un espace dépouillé de ses singularités que ces options ont transformé le vieux port. La question qui peut être posée est celle de savoir si le port autonome, en effectuant des choix à l'encontre de l'opinion de nombreux acteurs et professionnels locaux, ne s'exposera pas à brève échéance à une obsolescence de ces nouveaux équipements : les cinémas connaissent un intérêt décroissant.

La jonction Rambla-Rambla Del Mar :

Bien que le placement de la Rambla del Mar est excellent dans le contexte de la ville, mais sa connexion directe avec la Rambla est loin d'être idéale. L'obstacle majeur qu'était l'autoroute est enterrée maintenant, mais l'écart entre les deux promenades est encore assez large. Quiconque connaît la ville sait que la balade se termine sur la Rambla del Mar mais un touriste naïf pourrait éventuellement la rater, étant donné que le point de départ de la Rambla del Mar est caché derrière le bâtiment historique de l'Autorité Portuaire de Barcelone.

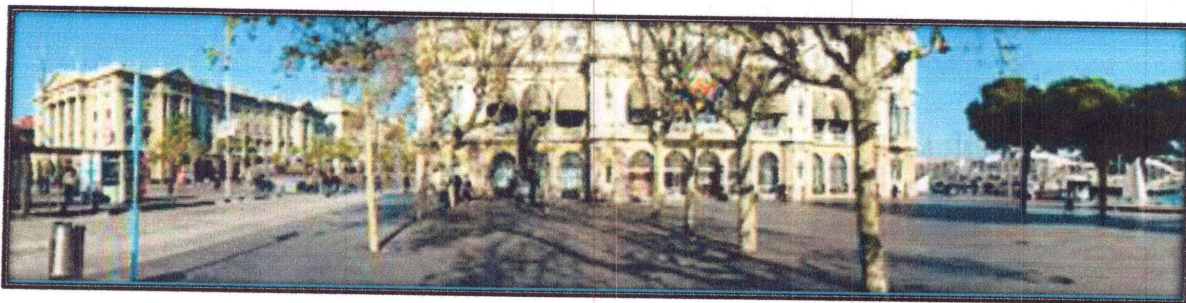


Photo07 : Espace séparant la Rambla et la Rambla Del Mar

Source : <http://urbanwaterfront.blogspot.fr/2011/01/barcelona-new-life-at-old-port.html>

La leçon à tirer :

Ce qu'on apprend de l'expérience catalane c'est que l'un des projets qui a le mieux réussi sa reconversion portuaire, et ce, pour diverses raisons : en profitant de son rayonnement dû aux jeux olympiques, la ville ne s'est pas limitée à l'organisation de l'évènement mais a effectué toute ses opérations de transformations après l'évènement et c'est surtout le programme (les fonctions et l'ampleur des projets) qui a fait la différence, projet après projet, le développement des infrastructures, la création d'équipements publics ou projets privés a poussé les investisseurs à avoir une raison de revenir à Barcelone et surtout à y investir leurs capitaux. Mais un des éléments regrettables de ce projet est la large voirie séparant la ville du port qui, il est vrai que par les fonctions et par les espaces créés, le port renoue parfaitement avec les citoyens en donnant plus de force à la jonction ville-port entre la Rambla et la Rambla Del Mar.

5.3.3. 3^{ème} scénario de reconversion : Le Havre(La France).

« Le projet port 2000... la combinaison d'un projet portuaire et environnemental ».

Métropole internationale ouverte sur le monde, Le Havre est idéalement situé, entre mer et estuaire. La ville a décidé de tirer parti de cet emplacement privilégié pour sensibiliser les citoyens aux grands enjeux portuaires et maritimes de notre temps. La ville du Havre ayant fait du développement de la filière nautique une des priorités de son action pour les prochaines années avec comme ambition affirmée, faire du Havre le pôle nautique de la façade Manche. Elle a donc conçu en 2008 un plan qui considère l'intégralité de cette filière : c'est bien le projet « Port 2000 ».

Les points forts

Ce projet, qui consistait au début à développer un nouveau site d'ensemble d'équipements portuaires destinés à accueillir et traiter les plus grands conteneurs dans les meilleures conditions, s'avère le déclencheur de plusieurs projets visant à restructurer la relation du port avec le centre-ville historique. De nouvelles digues de limitation ont été créées pour une meilleure utilisation du port ainsi que le déplacement partiel de certaines activités ont laissé par derrière des sites vacants aptes à accueillir des projets de réconciliation avec la ville du Havre notamment :

- ✓ La restructuration des quartiers Sud de la ville du Havre.
- ✓ Le centre commercial des « Docks Vauban ».
- ✓ Le phare « Odyssée 21 ».

Ainsi les activités commerciales sont le fort de ce projet. La culture vient en second lieu avec le phare « Odyssée 21 ».

Intérêt du projet :

Le centre commercial des « docks Vauban ».

- ✓ La zone la plus proche du centre-ville havrais, fait l'objet d'aménagement visant à reconquérir un quartier d'entrepôts vacants liés à l'activité portuaire et d'immeubles d'habitat ancien dégradés.
- ✓ Le déplacement progressif des activités industrialo-portuaires vers l'Est de la ville a permis de dégager un potentiel foncier important, jusqu'ici peu employé.
- ✓ La proximité du quartier avec le centre-ville ainsi que les nombreuses possibilités liées au terrain sont des atouts que la municipalité va valoriser dans le cadre de ce projet.
- ✓ Au centre de ce projet, plusieurs aménagements ont été réalisés, notamment l'implantation d'équipements structurants (salle de spectacles, piscine, centre commercial spécialisé, cliniques...) et de logements de haut standing.
- ✓ Le nouveau centre de commerces et de loisirs. Les docks Vauban ont été inaugurés sur les anciens docks du quartier Sud du Havre. Il propose, sur 50.000m², une cinquantaine d'enseignes, boutiques et restaurants et douze salles de cinémas. « c'est un lieu unique, qui allie deux éléments clés pour la réussite d'un centre commercial dans un espace maritime : l'insertion dans le respect de l'esprit du lieu, et l'objet conçu pour faire plaisir au public. Pour ce dernier, l'inauguration des Docks Vauban, à

l'interface du centre-ville et des quartiers portuaires, est « une étape majeure dans la renaissance du Havre, après Port 2000, le classement du Havre au patrimoine mondiale de l'Unesco, les bains des Docks et le réaménagement des quartiers Sud, longtemps en déshérence ».



Figure 9 : L'entrée du centre et le cinéma
Source : www.aivp.org



Figure 10 : la réhabilitation des Docks Vauban
Source : www.aivp.org

Le projet « l'odyssée21 »...Un phare du développement durable.

En 2015, la ville du havre inaugure un équipement culturel phare dédié à la mer et aux échanges maritimes, conçu par Jean Nouvel, situé sur les Docks Vauban et d'une surface totale de 7600 m², dont 3800 m² consacrés aux expositions permanentes et temporaires, ce nouvel espace invitera le grand public, local et touristique, à un voyage sur les mers du monde où développement économique rimera avec

environnement.



Figure 11: Le projet « l'odyssée21 ».
Source : www.aivp.org

Avis critique :

✓ l'impact du port sur l'environnement

Les nouvelles installations de Port 2000 ont été implantées sur le territoire de l'estuaire de la Seine. Des associations de défense de l'environnement dénoncent les problèmes écologiques posés par les aménagements. L'estuaire de la Seine est un site naturel de premier ordre, classé réserve naturelle depuis 1997. Il est protégé par les labels « zone de protection spéciale » et « Natura 2000 ». Les vasières accueillent de nombreux oiseaux (courlis cendrés,

tadornes de Belon, canards colvert, grands cormorans, hérons cendrés, chevaliers arlequins, avocettes, butors étoilés...). Les organisations écologiques soulignent que l'agrandissement du port du Havre vers le sud rogne les espaces naturels (l'estuaire a rétréci de deux kilomètres) et menacent l'écosystème.

D'autre part, dans les nouvelles fonctions injectées, on sent un manque en équipements culturels, la tour « Odyssée 21 » est insuffisante pour donner à la ville un rayonnement culturel qui puisse attirer un grand nombre de touristes, surtout que le programme de cette tour est encore non connu. Le projet « Odyssée 21 » peut être un piège dans lequel pourrait tomber la ville surtout en termes de coût, ainsi le projet est passé de 50 à 100 millions d'euros de coût prévu. Si l'ambition d'édifier ce type d'attraction culturelle sur le modèle de Bilbao peut être bénéfique pour une ville, la logique actuelle peut coûter cher à la collectivité.

La leçon à tirer :

Les villes portuaires en reconversion optent de plus en plus pour des projets phares, de grands projets signés par de grands architectes pour bien marquer la volonté de transformer le front maritime. Mais ce qu'il y a à retenir, c'est que ce ne sont pas ces projets pharaoniques qui font la réussite d'une reconversion, mais plutôt les nouvelles fonctions injectées et à quel point elles pourront drainer plus de touristes ou des touristes tout court.

Les Docks Vauban, grâce à l'interventionnisme de la collectivité, ont su se réformer profondément passant d'un territoire en déclin à l'un des plus dynamiques de l'agglomération à l'heure actuelle. Loin de dénigrer un passé portuaire, le projet vise à le réadapter aux exigences actuelles en conservant la trame originelle. Ainsi les Docks Vauban, autant que les espaces attenants, se démarquent d'un centre commercial classique et standardisé.

5.3.3. Synthèse :

Ce qu'on peut retenir de ces expériences c'est que d'une part festivals internationaux, expositions universelles, Jeux Olympiques et grandes compétitions sportives comme la coupe du monde de football ou l'America's Cup sont devenus des moyens incontournables permettant aux métropoles d'apparaître au sommet de la hiérarchie des villes créatives, motivantes, attractives...etc. La plupart des villes en reconversion ont cependant misé sur les activités tertiaires. Toutefois, la majeure partie des opérations de reconversion mobilise les activités marchandes et l'industrie des loisirs. Et puis la cohorte des activités culturelles sous toutes leurs formes : musées ou écomusées, grands centres culturels

polyvalents ou théâtre, salle de spectacle ou de concert, galeries d'art ou de médiathèque-constitue une activité à valeur ajoutée et participe à la nouvelle dynamique des villes portuaires, à la fois comme pôles d'attraction touristique et comme outils économiques.

Les villes portuaires ont tout intérêt à faire valoir leur spécificité culturelle pour attirer des flux et ne pas devenir des métropoles régionales indistinctes. Pour cela, elles peuvent s'appuyer sur leur passé industriel et maritime pour valoriser un patrimoine: réhabilitation de bâtiments et de matériel, musée maritime, centre de culture maritime et portuaire. Et les expériences de reconversions de ports nous apprennent aussi que les projets réalisés ne doivent pas être des vitrines spectaculaires d'art contemporain ni le champ de compétition du bâtiment le plus beau et le plus original, au contraire il doit y avoir une seule volonté, recréer un lien entre le port et la ville par une multitude d'opérations fines.

La reconversion constitue un réel défi pour les villes-ports, promotion de la ville portuaire, valorisation économique, recentrage au bord de l'eau, nouvelle qualité de vie, souffle de renouveau, tels sont les credos actuels des villes-ports. Les mêmes « ingrédients » se retrouvent dans la plupart des villes-ports ayant déjà accompli la reconversion de leur waterfront. cette tendance des villes portuaires à s'imiter s'insère dans le contexte de globalisation et de mondialisation des villes et nombre de villes s'interrogent aujourd'hui sur la façon dont elles peuvent garder leur authenticité et leur identité tout en accédant au rang de métropole mondiale. De plus la sauvegarde du patrimoine n'est pas toujours la préoccupation immédiate des donneurs d'ordres, ainsi il faut régénérer le cadre urbain et portuaire hérité : en s'appuyant sur un passé revalorisé car l'avenir a besoin de racines.

Et enfin la problématique environnementale doit désormais être incontournable dans le cadre du développement des villes portuaires, on parlera alors de port écologique.

6. Les avantages et les inconvénients d'une reconversion de waterfront :

6.1. Les avantages :

Le waterfront est un phénomène de dimension mondiale, avec des retombées socioéconomiques et environnementales. Les avantages les plus prononcés du waterfront urbain sont:

- ✓ L'augmentation de la valeur des propriétés immobilières.
- ✓ La préservation du patrimoine historique local avec également la réutilisation des bâtiments historiques,

- ✓ L'amélioration de la qualité de l'eau et de l'écologie de l'eau au moyen de la technologie de pointe,
- ✓ Les processus de gestion représentant de nouvelles opportunités de régénération économique des zones en déclin du centre-ville.
- ✓ L'attrait des touristes non seulement au niveau régional, mais aussi national et international.
- ✓ La création de nouveaux emplois.
- ✓ La promotion de meilleurs services de transport et de services sociaux.
- ✓ Le rétablissement de la relation entre l'eau et la ville,
- ✓ L'encouragement de l'investissement économique sur les zones dégradées.
- ✓ Et l'amélioration de l'image de la ville qui provoque des stratégies de marketing.

6.2. Les inconvénients :

Selon Morena (2011)³⁰ la reconversion de front d'eau urbain peut aussi avoir certains risques et effets négatifs à éviter :

- ✓ La normalisation des investissements : le résultat conduit souvent à une sorte de désorientation où l'identité de l'endroit est perdue.
- ✓ « Parfois, le résultat final ne correspond pas aux objectifs initiaux du projet, et le « bien commun » en termes d'espaces, la jouissance et l'accès, est en partie délaissée au profit des intérêts de propriété.
- ✓ Les fronts d'eau ont des fonctions excessivement commerciales, touristiques... La domination de ces fonctions sur celles de l'habitation est un risque important. Parce que, ces zones sont généralement utilisées quelques heures par jour et dans les week-ends... Afin de fournir une fréquentation à long terme de ces zones, on devrait également ajouté un programme résidentiel avec des fonctions commerciales et touristiques supplémentaires.

7. Les principes d'un développement réussi du waterfront :

- ✓ Intégrer tous les espaces sans faire de ségrégation.
- ✓ Travailler la dimension urbaine : traiter le port comme un espace urbain.
- ✓ Contrôler et suivre la qualité de l'eau et de l'environnement.
- ✓ Faire du waterfront une partie du tissu urbain existant.
- ✓ L'identité historique donne du caractère au patrimoine collectif de l'eau et de la ville.

³⁰ Morena, M. (2011), *Morphological, Technological and Functional Characteristics of Infrastructures as a Vital Sector for The Competitiveness of a Country System*, ISBN: 8838760772, 195 p., Milano.

- ✓ La mixité est une priorité : intégrer les fonctions
- ✓ Jouer sur la flexibilité et ne pas figer les espaces.
- ✓ L'accès du public est une condition préalable.
- ✓ Faire du front de mer une priorité de la communauté (Benson, 2002)³¹.
- ✓ Planification des partenariats public-privé accélère le processus.
- ✓ Fixer l'investissement public stratégique.
- ✓ La participation du public est un élément de la durabilité.
- ✓ La reconversion de waterfront est un processus continu et à long terme : il nécessite un travail multidisciplinaire.
- ✓ Regarder au-delà des limites : une énorme opportunité pour le pays où la ville pour attirer de nouveaux investissements.

Conclusion :

L'analyse des tendances mondiales nous apprend beaucoup sur la diversité des moyens de réagir face à la désuétude des ports, et démontre qu'il est illusoire de penser à un modèle d'approche globale, car l'intervention dépend largement des spécificités de chaque ville portuaire, de son appartenance régionale et surtout du degré d'interdépendance entre l'urbain et le portuaire. L'approche à adopter ne peut être toujours la même et gagne à être complétée par la redéfinition des liens entre villes, ports et mer.

Aujourd'hui avec la volonté de procurer une nouvelle image au waterfront et au port et, où le port est plus accessible, mieux intégré et dont la présence devient un atout pour le développement des villes portuaires. Il s'agit alors de sortir de la vision traditionnelle et restreinte de la ville portuaire, où le port n'est qu'un nœud de circulation à l'interface des réseaux maritimes et terrestres pour adopter une vision de pôle, où l'espace portuaire devient un point clé de l'organisation de l'espace de la ville et un outil incomparable en matière d'aménagement du territoire. Sa reconversion devient urgente face aux effets de la mondialisation et à la compétitivité entre les villes portuaires.

En outre les problèmes qu'il génère, le port renvoie également à des métiers, à des cultures, à une société et à un imaginaire spécifique. Ces aspects sont les leviers et la clé de la réussite d'une opération de reconversion. Il s'agit de revoir le port comme un espace ouvert, commun et continu à la ville ainsi que d'améliorer son image à travers la régénération du

³¹ Benson, E. (2002)., *Rivers as Urban Landscapes: Renaissance of the Waterfront*. *Water Science and Technology*, Vol 45, No:11 pp. 65-70, IWA Publishing.

cadre urbain et portuaire hérité, par l'innovation et la diversité de ces composantes. Un espace multifonctionnel qui met en scène la culture et l'image de la ville portuaire.

Le principe de reconversion des territoires ville-port, ville-mer redonne vie au port de la ville et redonne à la ville un énorme potentiel pour les années à venir, en offrant une nouvelle image à la ville, plus d'attraction, plus d'emplois, un nouveau et un meilleur cadre de vie pour les citoyens, une destination pour de nouveaux touristes, tout cela permettra aux villes concernées d'être redynamisées, que ce soit sur le plan national ou le plan international. Mais une vision prospective s'impose pour éviter de tomber dans un piège qu'on aurait pu éviter des années avant. Car pour faire une bonne reconversion, il faut faire surtout une bonne prospective, en analysant les nouveaux moyens de transport que peut accueillir la ville, la réaction de la ville face à la réduction de réserve de pétrole que va connaître l'humanité dans les 50 années à venir et surtout de faire en sorte de concevoir durable avant l'heure, car aujourd'hui c'est déjà du passé, comme l'affirmait Fernand Braudel, « *l'avenir ne se prévoit pas, mais il se prépare* »³².

Enfin, le regain d'intérêt pour le waterfront, comme nous l'avons vu, a commencé dans les grandes métropoles, mais très vite, le phénomène est en train de gagner tous les fronts d'eau urbains sans exception. Le besoin d'un retour de la ville à « son eau » demeure le même quelle que soit la taille de la ville... Ce qui change reste la spécificité des lieux, des problèmes à résorber et sûrement des solutions et moyens à mettre en œuvre pour opérer une reconquête et un développement réussi du waterfront.

³² Citation tirée de: Jean –Louis Guigou, Humeurs Méditerranéennes : citations sur la prospective <http://www.ipemed.coop/fr/ipemedia-r19/blog-de-jean-louis-guigou-c60/citations-sur-la-prospective-a2217.html>

Chapitre troisième : Le projet urbain : démarche pour la réconciliation ville-mer, ville-port.

Introduction :

« ... Face à ce contexte le Projet Urbain est un message d'espoir. Il est l'expression de la volonté politique des élus de défendre les valeurs urbaines sans nostalgie ni passéisme, en prise sur la dynamique de leur époque, les progrès et les attentes sociales »³³

La notion de projet urbain, trois décennies après son émergence, est devenue un langage commun pour l'ensemble des acteurs de la ville. Tous³⁴ déclarent faire du projet urbain. L'expression est utilisée dans plusieurs champs. Elle est utilisée dans le domaine de l'aménagement, dans le travail opérationnel et dans la recherche, notamment la recherche urbaine et architecturale. Les contributions se multiplient et les colloques et les séminaires « projet urbain » s'organisent un peu partout. Toute cette turbulence laisse croire que nous sommes au début de l'émergence d'une nouvelle révolution urbaine portée par le terme « Projet urbain ». Alors, que se cache derrière ce phénomène ?

Portant en lui des valeurs stratégiques, il est devenu l'outil privilégié des transformations urbaines, investis d'une triple mission : la modification d'importants secteurs urbains, la consolidation de l'image et la représentation de mutations plus profondes liées au changement du contexte socio-économique. Il est capable de relever les défis et répondre aux attentes de la société et vient s'adapter parfaitement aux besoins de la ville d'aujourd'hui.

1. Définition du projet urbain :

Dans ce qui suit, nous allons tenter d'évoquer quelques acceptions de cette notion à travers les clarifications et les principes de définitions apportés par divers auteurs afin de mieux en saisir le sens. Commençons par les termes de Christian DEVILLERS (1994), pour avoir été le premier en France à introduire l'expression même du projet urbain en 1987 à travers ses écrits dans une revue d'urbanisme. Selon lui : *« ...Le projet urbain ne relève pas d'une profession, mais d'une compétence, il n'est pas une procédure mais une démarche qui suppose une culture, une ambition et une vision à long terme »³⁵*, et propose de

³³ MASBOUNGI A., (2002), *Projet Urbain en France*, Ed : Le Moniteur, Paris, p.8.

³⁴ Les aménageurs en général ; architectes, urbanistes, élus, politiques, théoriciens, chercheurs...

³⁵ DEVILLERS C., (1994), *Le projet urbain*, édition. Un Pavillon de l'Arsenal, Paris, p.12.

cerner la nature spécifique du projet urbain à partir de la compréhension du phénomène urbain en tant qu'emboîtement de plusieurs temps et plusieurs espace.

Il le définit également comme « ...une pensée de la reconnaissance de ce qui est là, des traces, du substrat, une reconnaissance du mouvement et du flux dans lequel on se situe, des fondations sur lesquelles on s'appuie pour établir des fondations pour d'autres qui viendront après »³⁶.

Donc, le projet urbain n'est pas une solution achevée mais une tentative d'amélioration qui peut se définir également comme étant un cadre de pensée pour régénérer la ville au profit de ses habitants, entant que guide de l'action pour adapter la ville à la demande sociétale et jouer comme levier économique, social et urbain. C'est ce que confirme Ariella MASBOUNGI (2002) dans ses propos, mettant en avant les constantes sur lesquelles tout projet urbain se doit de respecter et le présente comme : *une stratégie pensée et dessinée de la ville, une expression architecturale et urbaine de mise en forme de la ville qui porte des enjeux sociaux, économiques urbains et territoriaux* »³⁷

Le projet urbain, comme une nouvelle approche de conception urbaine caractérisée notamment par deux objectifs principaux :

- D'abord, un objectif politique, dans le sens où il s'agit de redéfinir les statuts des types d'acteurs du projet (élus, techniciens, experts, association et habitants) et de mieux articuler leurs interactions dans les différentes phases d'élaboration et de réalisation des projets urbains. Cet objectif vise une meilleure acceptation des projets par la majorité des acteurs et une meilleure adéquation du projet aux pratiques des usagers contemporains de l'urbain.
- Ensuite, un objectif procédural , dans le sens où il s'agit de prendre en compte à la fois les interactions dans le cadre des jeux d'acteurs et la complexité des enjeux techniques, économiques, sociaux et politiques.

Cette définition met en évidence que face à la complexité urbaine résidant dans la pluralité des enjeux correspondants aux dimensions de l'urbain (politique, économique, sociale, etc...), le projet urbain serait le cadre et le moyen, pouvant mobiliser les acteurs

³⁶ DEVILLERS C., op., cit., p.13.

³⁷ MASBOUNGI A., op., cit., p.23.

habilités, ayant la compétence acquise et la légitimité exigée à même de gérer le projet. Toutefois, cette diversité d'acteurs impose dans le cadre du projet urbain la mise en place d'un système d'acteurs efficace basé sur la coordination et la concertation

2. Genèse du projet urbain :

2.1. Les prémices d'un nouveau mode de faire :

Depuis un bon nombre d'années, le concept de projet urbain a intégré le champ de l'urbain, non seulement comme une réflexion mais aussi comme une « règle » d'action sur la ville, qui rompt avec les pratiques des générations antérieures.

Si on remonte un peu loin dans l'histoire, selon David MANGIN et Philippe PANERAI (1999), les prémices d'une réflexion sur la nécessité de « reconstruire une discipline » en réaction à l'urbanisme fonctionnaliste, sont apparues tout d'abord en Italie dans les années 1950 où un courant dit typo-morphologique est né, suite à des travaux qui avaient développés « *des analyses qui étudiaient les modalités de la croissance urbaine à travers l'étude de la relation entre « permanence » et « innovation » en s'appuyant sur une analyse historique approfondie ainsi qu'une étude des relations établies entre types architecturaux et formes urbaines* »³⁸

Cette nouvelle « culture de la ville » se réfère à la connaissance de la manière dont elle s'est développée dans le temps, aux différentes formes urbaines induites par ce développement ainsi qu'aux relations entre morphologie urbaine et morphologie sociale, intègre dans les études urbaines les dimensions historiques et spatiales et exprime la nécessité de lire la ville comme une organisation d'en démontrer la logique et d'en décrire la structure formelle ce qui annonçait en fait les prémices d'un urbanisme de projet.

2.2. Bologne : un projet global

C'est à la fin des années 60, qu'on a vu apparaître une des premières opérations qui possède les caractéristiques d'un projet urbain en Italie et plus précisément à Bologne. Les responsables politiques de la ville ont pris les devants en décidant de rompre avec l'urbanisme fonctionnaliste en engageant à cet effet une opération de revalorisation de la ville ancienne.

³⁸ INGALLINA P., (2001), *Le projet urbain*, presses universitaires, Ed. PUF ; Coll, QSJ, Paris-France, p. 127.

La démarche se fondait sur une vision de *Recupero*³⁹ urbain et considérait que le processus de planification devait tenir compte de la ville existante dans sa globalité (tant du point de vue des échelles que de ses tissus urbains et social) ainsi que de l'opinion de ses habitants, ce qui été totalement nouveau à l'époque.

L'opération de Bologne qui s'est illustrée par l'intégration de la notion de projet et de la dimension sociale en favorisant l'implication et « *la participation des citoyens* »⁴⁰, a eu un fort retentissement à travers l'Europe dans les années 70 même si elle ne fut pas une réussite totale. Elle est devenue une référence en matière de renouvellement de la culture urbaine aussi bien pour les décideurs et responsables politiques des villes européennes que pour les spécialistes de l'urbain.

Bernard HUET (1975), en rappelant cette opération souligne son importance pour l'époque ainsi que son influence certaine sur le développement d'un nouveau regard sur les formes de planification adoptées jusqu'alors : « *Ici on démystifie les interventions basées sur une planification centralisée et technocratique, et l'on démontre calmement, par les faits, comment inventer et utiliser des outils et des méthodes nouveaux pour opérer efficacement au seul profit des habitants* »⁴¹.

L'expérience de Bologne s'est illustrée donc, par le fait qu'elle « *fut une ouverture vers une approche plus démocratique de la planification en laissant s'exprimer les opinions et les désirs des usager de la ville...se basait aussi sur la considération que la ville était par définition le produit d'une collectivité que ne pouvait pas remplacer des projets individuels* »⁴². La démarche devient alors une réflexion globale sur la ville conduisant à une approche ouverte aux débats et à la concertation de tous les acteurs qui la font, ce qui revêt en effet les traits d'un projet urbain.

³⁹ La notion de *Recupero*, recouvre les actions sur la ville existante, qui peuvent aller de la réhabilitation, de la restauration, du patrimoine à la requalification des quartiers périphériques et la régénération urbaine

⁴⁰ INGALLINA P., op. cit., p.5

⁴¹ HUET B., (1975), *Les centres historiques face au développement*, In l'Architecture d'Aujourd'hui, n°180, p.44

⁴² INGALLINA P., op. cit., p.7

3. Les principes du projet urbain :

Daniel Pinson⁴³ synthétise les principes du projet urbain par huit points différents qui sont les suivants :

- a. Le projet urbain est pensé à la fois comme processus et résultat, et non comme résultat sans son processus (ses moyens et ses chemins).
- b. Le projet urbain est pensé avec la ville existante (et non contre elle ou en dehors d'elle), comme reproduction de la ville sur elle-même, non comme croissance ou étalement de la ville (« construire la ville sur la ville », la substitution : rôle du parcellaire, de la trace et des tracés).
- c. Le projet urbain est pensé dans la totalité de ses dimensions, intégrées (et non sectorialisées), appréhendées à travers leur interaction (le politique, l'économique, le social, le culturel, le technique) et non dans l'une de ses dimensions (seulement économique, ou technique ou esthétique... etc.)
- d. Le projet urbain est pensé dans un équilibre du court terme et du long terme, et non dans l'urgence ou l'utopie (saisir les opportunités du moment sans compromettre les ressources du présent pour les besoins de l'avenir : « développement durable »).
- e. Le projet urbain est pensé en rapport avec la totalité des acteurs de la ville (dont les habitants, et non en dehors ou contre eux) : les intérêts communs plutôt que l'intérêt public ou général (négociations) ; le consensus plutôt que l'imposition ou le conflit ; le partenariat plutôt que l'addition d'initiatives disjointes.
- f. Le projet urbain est pensé comme un dispositif acceptable, réalisable, donc ajustable et réversible (et non comme un idéal inatteignable) : en terme de faisabilité politique et économique, et non seulement technique ; en terme de solution technique (transformabilité, réversibilité...).
- g. Le projet urbain est pensé comme un dispositif ouvert, adaptable (et non fermé, définitif) : ouvert au temps ; ouvert aux aléas (variation des conjonctures politiques et économiques) ; ouvert à la négociation.
- h. Le projet urbain est pensé comme un dispositif complexe (et non simplexe, simplement technique) : en terme de spatialité (mixité urbaine et non mono fonctionnalité) ; en terme de temporalités (gestion des écarts et des incertitudes de conjoncture).

⁴³ PINSON Daniel, « *Projet de ville et projets de vies* », in *Le projet urbain, enjeux, expérimentations et Professions*, actes du colloque Les Sciences Humaines et Sociales face au Projet Urbain, organisé par L'INAMA et SHS TEST, Marseille, les 31 janvier et 1er février 1997, Ed. de la Villette, Paris, 2000 p.78-95

4. Les caractéristiques du projet urbain :

« Le projet urbain est donc une pensée de la reconnaissance du ce qui est là, des traces du substrat, une reconnaissance du mouvement et du flux dans lesquels on se situe des fondations sur lesquelles on s'appuie pour établir des fondations pour d'autres qui viendront après »⁴⁴.

La principale caractéristique du projet urbain réside dans le fait que chaque opération se nourrit des particularités propres au lieu d'intervention, mais, en général, le projet urbain se caractérise par :

a. L'amélioration d'une situation existante :

- ✓ Permet de requalifier les tissus dégradés et les fichiers industriels.
- ✓ Ils mettent en évidence le caractère stratégique des opérations, l'intégration des ressources publiques et privées, et recherche l'équilibre entre les exigences des différents acteurs, publics et privés

b. Productivité et transportabilité :

- ✓ Il est un processus de production s'inspire du monde industriel.
- ✓ Il demande une organisation de l'action en vue de produire un bien urbain.
- ✓ Il est vu comme un moyen de transformer la ville. On y identifie la nécessité d'intervenir pour changer la situation sur un territoire donné.

c. La maniabilité coordination d'action :

- ✓ Il coordonne différentes actions et en améliore ainsi l'efficacité.
- ✓ Il mène la conduite opérationnelle des projets basée sur la connaissance des procédures d'intervention, des systèmes d'acteurs et des modes de gestion des relations inter partenariales, l'évaluation des dispositifs de projets et leurs effets.

d. Ouverture de méthode :

« Il ne peut donc être ni univoque ni fini...Il est une œuvre ouverte. »⁴⁵

- ✓ Il produit une méthode ouverte ajustable et discutable, il est ouvert aux aléas comme aux nouvelles conjonctures.
- ✓ Il suit l'évolution de la ville et se chaque fois que les besoins de la ville l'exigent.

⁴⁴ DEVILLERS C., op. cit. , p. 12-13

⁴⁵ Alain CHARRE, « *L'intellectuel, la mégapole et le projet urbain* », In *Mégalopole* n° 22 et dernier, 2001, p. 11

e. Transdisciplinarité : multiplicité des acteurs

- ✓ Il implique la contribution conjuguée d'acteurs multiples, et la concentration entre eux. Ces acteurs sont : les décideurs, les investisseurs, les concepteurs (architectes et urbanistes) et les usagers.

f. L'articulation : entre dimension sociale et urbaine

- ✓ Il s'inscrit dans la ville et tient compte de ses données historiques et socio-économiques. Sa réussite ne peut être dissociée d'un volet social, prenant en compte la situation individuelle et collective des habitants.

g. Globalité d'opération :

- ✓ Il fait office d'interface pour combler le vide entre l'aménagement du territoire et les projets architecturaux ou d'infrastructure.
- ✓ Il comporte trois dimensions principales (aspects sociaux, urbains et économiques) et les chapeaute.

h. La temporalité variable :

Le temps est une notion importante pour mettre à jour le projet urbain, il lui offre une période de maturation, d'élaboration, de préparation puis de réalisation.

i. La durabilité et le respect de l'environnement :

- ✓ Il engage en effet une mutation pour aboutir en finalité à des projets dans le cadre d'un développement durable.
- ✓ Il ouvre une autre ère d'action portée par des techniques nouvelles et par des valeurs (la nature, le rapport au temps, l'équilibre sociétal) qui expriment l'identité culturelle des territoires.

j. La médiation et négociation :

Il nécessite d'être resitué dans un contexte territorial élargi, et il y joue potentiellement un rôle de médiation entre des exigences d'ordre économique et technique et des enjeux sociaux et environnementaux qui ressortissent d'une culture locale.

k. Le projet urbain est un acte politique :

Il est toujours volontariste. Il a besoin de soutien politique, de concepteurs de talent, d'une maîtrise d'ouvrage dotée d'une mission dans la durée menée par des opérateurs professionnels, puis de moyens financiers, professionnels et techniques de nature publique.

5. Les enjeux du projet urbain :

« Le projet urbain a donc une portée globale. Il ne se fige pas dans des schémas stricts, mais s'inscrit dans une finalité plus large. Cette dernière repose sur des enjeux sociaux, économiques et spatiaux qui varient selon les contextes et leurs spécificités »⁴⁶.

5.1. Les enjeux sociaux :

Christian Devillers, architecte-urbaniste ouvert aux aspects sociaux, définit le projet urbain comme *« une démarche ayant pour but de rendre l'espace à l'usage »⁴⁷.*

Les objectifs relevant de cette dimension sociale sont, par exemple :

- ✓ Garantir une mixité sociale, en optant pour une mixité fonctionnelle.
- ✓ Assurer l'accès aux équipements et services publics pour le plus grand nombre.
- ✓ Impliquer les habitants dans la démarche du projet.
- ✓ Favoriser la convivialité en aménageant des espaces publics de qualité.

5.2. Les enjeux économiques :

Dans ce cadre, le projet urbain est *« une démarche opérationnelle ayant pour objet la ville qui répond à une logique de marché »⁴⁸.* Les enjeux économiques peuvent se décliner avec comme objectifs de :

- ✓ Promouvoir le partenariat public-privé.
- ✓ Intégrer les démarches de management et de marketing urbain.
- ✓ Encourager l'implantation d'entreprises créatrices d'emplois.
- ✓ Opter pour le commerce de proximité pour créer un esprit de quartier.
- ✓ Attirer les investissements privés pour le logement.
- ✓ Inciter la mixité des activités.

5.3. Les enjeux spatiaux :

Ayant un aspect urbain, territorial, ou encore symbolique, les objectifs dans ce cas, peuvent se présenter comme suit :

- ✓ Utiliser l'espace avec économie tenant compte des enjeux environnementaux.
- ✓ Prioriser la régénération urbaine en fabriquant la ville sur la ville.
- ✓ Définir une occupation du sol garantissant une cohérence urbaine et territoriale.
- ✓ Créer un maillage qui respecte la logique du tracé existant.

⁴⁶ Safri S., (2008), Renouvellement urbain d'un centre ancien en déclin : cas du centre-ville de Jijel, mémoire de magister en urbanisme, Faculté des sciences de la terre, de la géographie et de l'aménagement du territoire, Université Mentouri-Constantine, p. 173, <http://bu.umc.edu.dz/theses/architecture/SAF5079.pdf>

⁴⁷ DEVILLERS C., Cité par Patrizia Ingallina, op. cit. p. 18.

⁴⁸ GENESTIER Ph., Cité par Patrizia Ingallina, op. cit. p. 15.

- ✓ Améliorer l'image des paysages urbains et du territoire.

6. Les échelles du projet urbain :

Le projet Urbain est un procédé spatial contre la dégradation continue de la qualité et le cadre de vie. Il peut aller d'une réelle action de planification urbaine circonscrite dans le temps et l'espace à un simple projet ponctuel, passant par les différents niveaux et échelles de schéma stratégique à grande échelle, politique des espaces publics, nouveaux quartiers et nouvelles centralités, régénération de quartiers ou préservation de centres anciens.

Dans ce sens, le projet urbain peut être échelonné comme suit :

- ✓ **Projet urbain global** : à l'échelle de l'agglomération (communautaire).
- ✓ **Projet urbain local** : à l'échelle de la ville.
- ✓ **Projet urbain ponctuel** : à l'échelle du quartier (ou projet de proximité).

7. Les principales étapes d'élaboration d'un projet urbain :

Le projet urbain obéit à des séquences qui sont généralement toujours les mêmes :

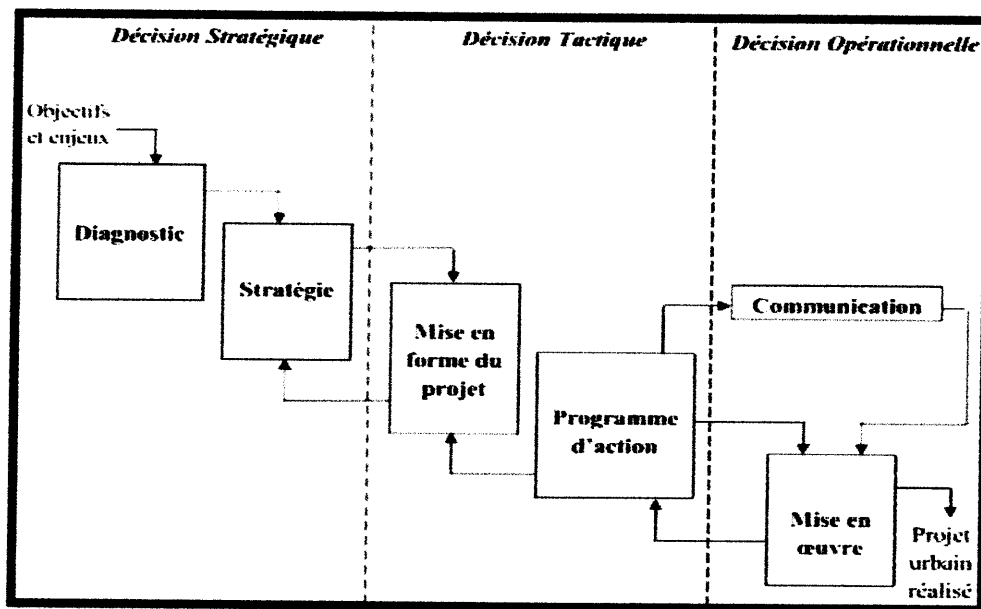


Figure. 12 : Modèle générique du Projet Urbain.

Source : LAHLOUH M., (2012), *le projet urbain comme stratégie de modernisation pour la métropolisation de Constantine : Cas du PMMC*, p.49.

7.1 Le diagnostic :

Effectué par des professionnels, c'est l'étape la plus sérieuse techniquement et qui fonde la solidité de tout le projet. Elle consiste le recueil, le traitement et la présentation

ordonnée d'un ensemble de données démographiques, économique, sociales, culturelles et spatiales, qui caractérisent la ville dans son environnement, et permet de faire préciser :

- ✓ Les réflexions menées en matière d'urbanisme.
- ✓ La consultation des différents acteurs.
- ✓ Les études et les données existantes.

Cette étape se soldera par l'élaboration d'un document qui devra référencer toutes les données des analyses, et constituera le point de départ pour faire émerger le projet urbain.

7.2. Stratégie adoptée et conduite du projet urbain :

Cette étape consiste à définir sur la base des conclusions de la phase précédente, les principaux enjeux de l'agglomération, ainsi identifier les lignes de force de la stratégie à conduire en définissant :

- ✓ Les objectifs à atteindre.
- ✓ Les enjeux en place.
- ✓ Le choix du scénario à adopter.
- ✓ Les moyens (financiers, techniques...) à employer.

Toutefois, l'élaboration de cette stratégie ne pourra se faire que si l'on dispose d'une instance de conduite forte et efficace regroupant une multitude d'acteurs à l'échelle des actions du projet.

7.3. La mise en forme du projet :

Cette phase permet de mettre en forme la stratégie définie en termes de grandes politiques d'aménagement et de développement. Elle renvoie à l'élaboration de tous les documents de référence du projet, à travers la mise en forme des textes et documents graphiques. Ces actions sont menées par le pôle technique, qui assurera ainsi le passage vers la mise en œuvre du projet.

7.4. Le programme d'action :

Ce document est constitué de plans synthétiques qui traduisent les grandes options de développement du projet urbain. A ce stade le territoire définit ses objectifs, sa stratégie et ses priorités d'aménagement par secteur. Cette étape débouche sur les actions à conduire et permet de proposer des procédures (suivi, évaluation) voire des institutions ou mécanismes nouveaux à mettre en place.

7.5. Stratégie de communication du projet :

Cette procédure qui était quasiment absente jusqu'à présent dans l'aménagement urbain, prend de plus en plus d'importance ces dernières décennies. Etant la clef de voûte de toute l'opération, elle sensibilise les citoyens et les différents acteurs en dissipant le doute.

Ces procédures de communication viennent dans l'optique d'intégrer le projet et de le faire adopter par les différents acteurs. Cette stratégie de communication devra se faire tout au long du projet à toutes les étapes mais principalement à celle de la décision tactique et opérationnelle à travers la sensibilisation et l'information.

7.6. Mise en œuvre du projet :

Ce niveau mobilise directement tous les opérateurs qui contribuent à l'atteinte des objectifs. Chacun, suivant sa spécialité œuvre dans le dispositif dont la cohérence est assurée par le pilotage technique et permet d'aboutir au projet opérationnel. La dynamique du projet exige une interaction permanente entre les différents niveaux.

8. Comment ouvrir une ville sur son port et sur la mer ?

Pour revenir à notre thème intitulé « les nouvelles relation ville-mer, ville-port », quels seraient les objectifs recherchés par un projet urbain posant une problématique d'ouverture de la ville sur son port et sur la mer ?

A notre avis une reconquête culturelle et morphologique passant du transit à la porosité.

- ✓ Requalifier les espaces publics.
- ✓ Revaloriser le patrimoine existant.
- ✓ Renforcer la centralité et la glisser vers la mer.
- ✓ La création et le renforcement d'un front maritime.
- ✓ La réaffectation pour de nouveaux usages des bâtiments sous ou non utilisés.
- ✓ Implantation des fonctions tertiaires culturelles à l'interface.
- ✓ Garantir et préserver la qualité du sol et de l'eau.

Pour une meilleure illustration de la question, nous avons jugé opportun d'aborder l'exemple du projet urbain suivant mené à Saint Raphael (France).

9. Cas d'illustration, Saint Raphael (France)

Présentation :



Photo 8: Vue panoramique sur Saint Raphael.

Source : http://fr.wikipedia.org/wiki/Saint-Rapha%C3%ABl_%28Var%29#Situation.

La situation de la commune de Saint Raphael au Sud-est de la France et au pied de l'Estérel, en fait une destination très recherchée. Cependant la complexité du relief ne permettant pas la multiplication des voies de communications, la commune se trouve dans une position isolée des grandes voies de dessertes.

Saint-Raphaël a été l'une des premières communes du Var à approuver son Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) en 2005. Elle poursuit aujourd'hui cette dynamique de projet en révisant son document pour l'adapter aux défis locaux et nationaux notamment en matière de production de logements et de performance environnementale.

9.1. Les caractéristique de la ville de Saint Raphael :

- **Un cadre de vie exceptionnel mais fragile**

Saint Raphael se caractérise par la forte valeur symbolique et identitaire de son patrimoine, principale richesse communale. La qualité et l'originalité des espaces naturels et des ensembles résidentiels balnéaires composent l'attractivité de la commune, qu'elle soit touristique, économique ou résidentielle. Ces éléments du cadre de vie doivent être aujourd'hui protégés eu égard :

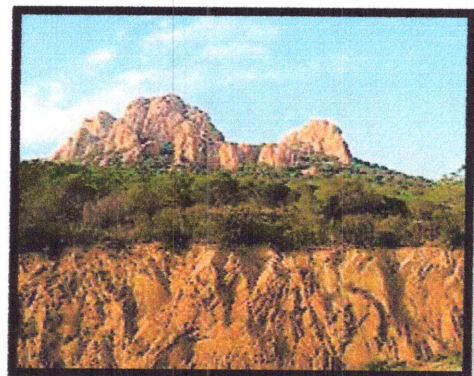


Photo 9: Massif de l'Estérel

Source :

http://fr.wikipedia.org/wiki/Saint-Rapha%C3%ABl_%28Var%29#Situation

- ✓ A la forte sensibilité environnementale des espaces naturels, tant le littoral que le massif de l'Estérel, soumis à une fréquentation intensive qui menace leurs équilibres.

- ✓ A la croissance démographique et urbaine soutenue à l'origine d'une forte pression immobilière et foncière qui bouleverse l'existant et pourrait conduire à une banalisation des espaces urbanisés.

- **Des fonctions urbaines partagées autour d'un centre-ville affirmé**

A l'échelle de la ville, et plus encore de l'agglomération de Frejus-Saint-Raphael, se distinguent des quartiers et des secteurs qui assurent la juste répartition des fonctions et le bon fonctionnement de l'ensemble. Des espaces insérés dans la ville sont devenus des espaces d'activités et les quartiers disposent de petites centralités favorables à la vie de proximité et au lien social. Cette mixité urbaine partagée, facteur d'équilibre, n'a pas entravé le développement d'un centre-ville fort et attractif, espace fédérateur du développement communal.

- **Un développement urbain limité et des équilibres sociaux à maintenir**

La pénurie foncière et immobilière, sur un territoire urbanisé aujourd'hui limité et déjà densifié, pèse sur les capacités à répondre de manière satisfaisante à tous les besoins en logements des habitants. Loger les actifs, appuyer la réalisation de logements aidés, ou encourager l'accroissement du parc résidentiel annuel devront permettre de conserver la mixité sociale au sein de la commune.

9.2. Les enjeux socio-économiques

- **Terrestres**

- ✓ Préserver le site contre les incendies de forêt.
- ✓ Pérenniser la gestion forestière.
- ✓ Maintenir et renforcer les exploitations agricoles existantes.
- ✓ Accompagner le développement de l'urbanisation afin de limiter son impact sur les milieux naturels.

- **Maritimes**

- ✓ Maintenir une pêche artisanale traditionnelle aux « petits métiers ».
- ✓ Soutenir des activités nautiques et sous-marines non dommageables sur les milieux naturels.
- ✓ Diminuer, voir éliminer les mouillages forains sur les lieux les plus sensibles du site

- **Transversaux**

- ✓ Encourager le développement de pratiques respectueuses de l'environnement.
- ✓ Pérenniser les actions de lutte contre la pollution des eaux.

- ✓ Renforcer la surveillance du site et la sensibilisation des usagers et professionnels.
- ✓ Organiser, canaliser et structurer la fréquentation du site.

9.3. Le contenu du projet de Saint Raphael :

A. Rapprocher la ville de ses grands espaces naturels

- **Objectif : Valoriser la présence de l'Esterel**

La Commune a engagé une réflexion d'ensemble sur l'avenir de ce massif soumis à une fréquentation croissante et constante, témoin de son rôle de poumon vert régional de cette partie Ouest de l'Aire Urbaine Azuréeenne.

- **Actions :**

- ✓ Ouvrir l'Esterel sur la ville.
- ✓ Développer les pratiques et les activités touristiques annuelles.
- ✓ Favoriser la reprise agricole.
- ✓ Créer de nouveaux espaces verts urbains.

B. Protéger les caractéristiques de la littoralité :

- **Objectif : prévenir la banalisation du paysage littoral et de l'identité balnéaire**

- **Action :**

- ✓ Gérer les accès au littoral.
- ✓ Poursuivre le cheminement côtier.
- ✓ Valoriser le vieux port.
- ✓ Animer et qualifier la façade urbaine littorale du centre-ville.

C. Protéger et transmettre le patrimoine paysager

- **Objectif 1 : Protéger les grandes propriétés historiques**

Les grandes villas et leurs parcs paysagers ont fait l'objet d'un recensement précis qui a permis de proposer un parti d'aménagement adapté à chacune d'entre elles. Ces mesures de protection concernent à la fois la villa et ses caractéristiques architecturales à protéger, en application notamment des dispositions issues de la loi Paysage



Figure 13: Port de Saint Raphael
 Source : http://www.tripadvisor.fr/LocationPhotos-g187241-w3-Saint_Raphael_French_Riviera_Cote_d_Azur_Provence.html#20877609

et les ensembles et individus végétaux qu'il est nécessaire de repérer et préserver (palmeraies, olivaias, forêts de mimosas, grandes allées de platanes....).

- **Objectif 2 : préserver les végétaux remarquables**

La Commune étend les mesures de conservation pour d'autres végétaux (palmiers, grands résineux, platanes...) qui animent le cadre paysager de Saint Raphaël.

- **Objectif 3 : Conserver les caractéristiques de la ville-jardin**

Les caractéristiques pavillonnaires et arborées des quartiers résidentiels de Saint Raphael doivent être protégées des phénomènes de densification et de renouvellement urbain qui affectent ces secteurs.

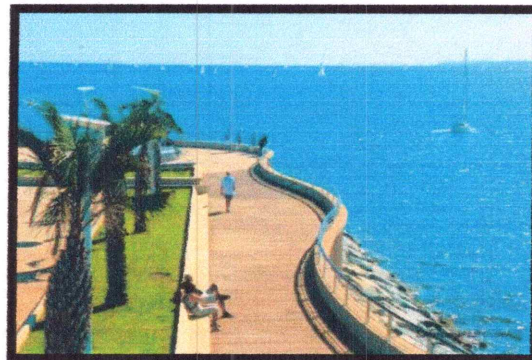


Photo 10: Promenade de Saint Raphael
Source :
http://www.tripadvisor.fr/LocationPhotos-g187241-w3-Saint_Raphael_French_Riviera_Cote_d_Azur_Provence.html#20877609

- **D. Promouvoir la qualité des espaces publics**

Le traitement des espaces publics de la frange littorale pourra ainsi faire l'objet d'une réflexion nouvelle où sera recherchée la continuité d'agglomération entre FREJUS et Saint Raphael à travers l'adoption d'un vocabulaire commun (mobilier urbain, matériaux de sols, signalétique) marquant l'unité site.

- **E. Choisir un développement maîtrisé et solidaire**

- **Objectif 1 : Retenir un scénario de croissance démographique maîtrisé**

- **Action :**

Prévoir une production de logements neufs plus conséquente pour répondre aux besoins de la population résidente.

- **Objectif 2 : Opter pour un développement solidaire**

- **Action :**

- ✓ Améliorer l'urbanisation existante.
- ✓ Compléter l'enveloppe urbanisée
- ✓ Pondérer la place de l'habitat touristique

F. Passer du centre-ville au centre urbain

- ✓ Changer d'échelle de projet pour le centre-ville.
- ✓ Redonner sa cohérence au centre.
- ✓ Faciliter son accessibilité et promouvoir de nouveaux modes de déplacement

Conclusion :

Chaque espace urbain est implicitement chargé de valeurs culturelles. Le projet urbain aurait pour principal objectif de reconduire, valoriser et exploiter ces particularités comme levier de démarcation des espaces, mais aussi comme moyen afin de reconquérir le côté identitaire et authentique de la ville et de créer (ou de recréer) une identité collective et partagée par tous dans l'objectif de donner au patrimoine un rôle dans la découverte de la ville. Ainsi, le projet urbain entant qu'il induit une production urbaine exprime de fait une expression ou production culturelle à travers les formes urbaines et les éléments du style qu'il peut mettre en scène, au plan architectural et paysager.

En conclusion et pour reprendre les termes de Devillers (1994, p.12), le projet urbain ne relève pas d'une profession mais d'une compétence, ce n'est pas une procédure mais une démarche. Il s'agit de constituer une équipe pluridisciplinaire, de dépasser les logiques sectorielles et d'adopter une attitude ouverte. Il s'agit de composer avec l'existant.

C'est l'esprit de ce travail, qui se veut donc placer le projet urbain comme une démarche pour la réconciliation ville-mer, ville-port dans les petites villes côtières et donc un mode d'action urbaine privilégié dans la reconquête de waterfront, par le fait de sa flexibilité et de sa pluridisciplinarité, qui met en jeu des acteurs réels tout en ayant pensé au préalable à leurs logiques d'intervention, à travers un programme précis et défini.

Conclusion générale :

Dans le cadre de notre recherche pour l'accomplissement de ce MFE, nous sommes censées éclairer la question des nouvelles relations ville-mer, ville-port dans les petites villes côtières historiques du Sud de la Méditerranée.

A travers les trois chapitres développés, nous avons porté des regards différents sur les nouvelles relations ville-mer, ville-port. En premier lieu, à l'aide des exemples que nous avons cité (Essaouira au Maroc et Mahdia en Tunisie), nous avons cherché à mettre en évidence les spécificités des petites villes côtières historiques du Sud de la Méditerranée. Bien que celles-ci soient caractérisées par leurs potentiels culturels, leurs héritages patrimoniaux et leurs paysages naturels exceptionnels, ces mêmes villes subissent beaucoup de fragilités dont la perte de la connectivité et l'isolement d'espaces par rapport à l'arrière-pays, la présence d'une mutation socio-économique profonde et le déclin des activités traditionnelles. Leurs atouts multiples devraient être valorisés de même que leurs contraintes doivent être surmontées selon une démarche visant à les réconcilier avec leurs rivages et leur « retour à l'eau ».

Passant au deuxième chapitre qui traite du phénomène waterfront où nous avons remarqué, par rapport à l'analyse des différentes tendances et opérations de reconversion de waterfront (Valence, Barcelone et Le Havre), que la recette de chaque reconversion pour chaque ville côtière était singulière. La recomposition des espaces portuaires délaissés ne peut se résumer à l'application d'un modèle précis. Chaque ville côtière doit s'interroger sur la forme de réaménagement qu'elle veut et qu'elle peut mettre en œuvre en fonction de ses propres caractéristiques (site, contexte socio-économique, moyens disponibles...). Si les processus économiques auxquels sont soumises les villes déterminent un éventail de fonctions assez restreint, la difficulté va résider dans les choix et dans le dosage de ces fonctions, pour faire en sorte que le réaménagement soit un succès et valorise les potentialités offertes.

En arrivant au troisième chapitre, qui nous a permis de lever le voile sur le projet urbain comme une notion floue et comme une démarche pour la réconciliation ville-mer, ville-port dans les petites villes côtières historiques par un exemple du Nord méditerranéen (Saint-Raphaël) qui a la même taille que celle des petites villes du Sud de la Méditerranée.

Tout d'abord, l'étude de ce cas d'illustration a démontré qu'une opération complexe de réconciliation ville-mer, ville-port représente une démarche qui :

- comporte une panoplie d'actions qui se déroulent parfois simultanément, ce qui nécessite une approche stratégique et des compétences variées.
- nécessite l'établissement d'un diagnostic préalable, la mise en place d'un cadre de concertation pluridisciplinaire, une vision négociée et une culture de marketing urbain.

En effet, le projet urbain s'adapte à la nouvelle volonté d'assurer une vision globale pour la ville, s'impose dans ce sens comme une alternative incontournable pour la requalifier, et s'apprête comme un outil efficace pour la reconquérir en vue de rehausser son image et renforcer son attractivité, et pourrait être une démarche décisive pour la réconciliation de la relation ville-mer, ville-port.

Mais, de nombreuses contraintes pèsent encore sur le développement de cette démarche spécifiquement au contexte des petites villes côtières historiques au Sud de la Méditerranée en général, et de notre pays en particulier. Il faut aussi signaler, que ces contraintes auraient pu être atténuées, si l'on avait su établir une démarche de concertation adaptée et fondée sur la clarification des intérêts en jeu. A ces éléments viennent s'ajouter également :

- L'absence des notions de partenariat et d'économie mixte capable d'assumer le portage de projets d'envergure.
- la non prise en considération des différents acteurs présents dans l'urbain dans la conduite des projets, surtout les citoyens dont l'implication est indispensable comme l'a montré l'étude des opérations de projets urbains du Sud de la Méditerranée.
- Enfin, on reproche également à cette stratégie, toujours dans notre contexte, le manque de compétences spécifiques, des professionnels, surtout en termes : de conduite de stratégie de développement urbain, d'analyse prospective, de management de projets, de médiation et communication.

Au terme de notre travail, qui se veut une contribution au vaste champ du projet urbain, et si nous sommes conscientes de l'éclairage que nous avons porté sur la réconciliation ville-mer, ville-port dans les petites villes côtières historiques du Sud de la Méditerranée intégrée dans une démarche de projet urbain, nous sommes conscientes aussi d'avoir soulevé plus de questions que d'avoir apporté de réponses, souhaitant que cette modeste réflexion suscite le début et ouvre la porte à bien d'autres recherches.

Bibliographie :

1. Ouvrage:

1.1 Format en papier:

- ASCHER F., (2001), *Les nouveaux principes de l'urbanisme*, l'aube et poche, France, p. 109.
- DEVILLERS Christian (1994), *Le projet urbain*, Ed. Un Pavillon de l'Arsenal, Collection des mini Pa, Paris, pages 123.
- GASTON B., *mission de l'urbanisme*, édition ouvrières, paris 1949, p.587.
- INGALLINA P., (2001), *Le projet urbain*, presses universitaires, Ed. PUF ; Coll, QSJ, Paris-France, p. 127.
- Lamizet Bernard, *le sens de la ville*, Coll. Villes et société, L'harmattan, Paris, 2002, P.88.
- PANERAI Ph., DEPAULE J., *formes urbaines : de l'ilôt à la barre*, 1997,p.226.
- REMY J., (1998), *projet urbain : ménager les gens, aménager la ville*, Ed.Mardaga, Hayen 11, Belgique, p 210.

1.2 Format électronique:

- AL ANSARI F., (2009). *Public Open Space on the Transforming Urban Waterfronts of Bahrain – The Case of Manama City*, [En ligne], Ph.D. Newcastle University School of Architecture, Planning and Landscape, 353 p., Newcastle, <https://theses.ncl.ac.uk/dspace/bitstream/10443/522/1/Al%20Ansari09.pdf>.
- BAUDOIN T., COLLIN M., (1994), *Culture des villes portuaires et mondialisation de l'économie*, [En ligne], Rapport, Laboratoire d'Histoire Maritime/Université Paris ..., http://www2.univ-paris8.fr/aus/IMG/pdf/Baudouin_bibliographie_dec_2010.pdf.
- BENSON E., (2002)., *Rivers as Urban Landscapes: Renaissance of the Waterfront. Water Science and Tecnology*, [En ligne], Vol 45, No:11 pp. 65-70, IWA Publishing, <http://www.iwaponline.com/wst/04511/wst045110065.htm>.
- LYNCH K., (1976), *L'image de la cité*, [En ligne], ed dunod, P 221, <http://www.decitre.fr/livres/l-image-de-la-cite-9782100037162.html>.

- MASBOUNGI A., (2002), *Projet Urbain en France*, [En ligne], ed : Le Moniteur, Paris, p. 208, <http://www.decitre.fr/livres/projets-urbains-en-france-french-urban-strategies-9782281191554.html>.
- MORENA M., (2011), *Morphological, Technological and Functional Characteristics of Infrastructures as a Vital Sector for The Competitiveness of a Country System*, [En ligne], ISBN: 8838760772, Milano, p195 [.http://cdn.intechopen.com/pdfs-wm/45422.pdf](http://cdn.intechopen.com/pdfs-wm/45422.pdf).
- Wrenn, D. M., Casazza, J. A., Smart, J. E., (1983). *Urbain Waterfront Développement*, Urbain Land Institute, [En ligne], Washington, p 218 <http://www.intechopen.com/books/references/advances-in-landscape-architecture/urban-waterfront-regenerations>.
- Yassin, A. B., Bond, S., McDonagh, J. (2012). *Principales for Sustainable River front Développement for Malaysia*, [En ligne], Journal of Techno-Social Vol.4 No.1 ISSN:2229-8940, pp. 21-36, <http://eprints.uthm.edu.my/2855/>.

2 Thèses et mémoires

2.1 Format en papier:

- FANIT S., MEDJOUEL M., BOUDCHICHA R., (2010), *La reconquête du waterfront jijilien*, Mémoire de licence, Université de Jijel.

2.2 Format électronique:

- AKROUH Anouar., *La reconversion de la ville portuaire*, [En ligne], mémoire de master 2, Ecole nationale supérieure d'architecture Paris Val De Saine, <http://fr.calameo.com>.
- BOURAOUI I., (2007), *Croissance de petites villes algériennes : Cas d'el Harrouch*, [En ligne], mémoire de magister, faits urbains, faculté des sciences de la terre, de géographie et de l'aménagement du territoire, Université Mentouri Constantine, <http://bu.umc.edu.dz/theses/architecture/BOU4935.pdf>.
- COURCIER S., (2002), *De l'évaluation de l'effet structurant d'un projet urbain à l'analyse des congruences entre stratégie d'acteurs. Réaménagement du Vieux-Port de Montréal*, [En ligne], Aménagement, Faculté des études supérieures, Thèse de Doctorat d'Etat, Université de Montréal, <https://papyrus.bib.umontreal.ca/xmlui/bitstream/handle/1866/.../these.pdf>.

- FAURITE J., (2014), *Du système ville-port aux écologies du littoral. L'exemple du front de mer marseillais*, [En ligne], Mémoire de M2: Master sciences du territoire spécialité Urbanisme et Projet Urbain, Institut d'Urbanisme de Grenoble - Université Pierre Mendès-France, <http://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01113006>.
- HADEF R., (2008), *Quel projet urbain pour un retour de la ville à la mer*, [En ligne], Mémoire de magister, ville et projet urbain, faculté des sciences de la terre, de la géographie et de l'aménagement du territoire, Université Mentouri - Constantine, <http://bu.umc.edu.dz/theses/architecture/HAD5043.pdf>.
- HENRY M., (2006), *Villes portuaires en mutation: les nouvelles relations ville-port à Marseille*, [En ligne], Mémoire de licence en géographie, Institut de géographie Université de Lausanne, https://doc.rero.ch/record/6114/files/HENRY_memoire.pdf.
- LAHLOUH M., (2012), *le projet urbain comme stratégie de modernisation pour la métropolisation de Constantine : Cas du PMMC*, [En ligne], Mémoire de Magister en Urbanisme, Institut de Génie Civil, d'Hydraulique et d'Architecture, Université HADJ Lakhdar-Batna, digitallibrary.univ-batna.dz:8080/.../Le-Projet-Urbain-comme-strategie.pdf.
- RAHIM K., (2004), *Le renouveau de la planification urbaine et la notion de projet urbain entre architecture et urbanisme*, [En ligne], Thèse de Doctorat en aménagement de l'espace, Urbanisme, Ecole doctorale E.G.E.E., Université de Val-de-Marne, Paris 12, <http://doxa.u-pec.fr/theses/th0224053.pdf>.
- SAFRI S., (2008), *Renouvellement urbain d'un centre ancien en déclin: cas du centre-ville de Jijel*, [En ligne], Mémoire de Magister en Urbanisme, faculté des sciences de la terre, de la géographie et de l'aménagement du territoire, Université Mentouri – Constantine, <http://bu.umc.edu.dz/theses/architecture/SAF5079.pdf>.
- SPARFEL L., (2011), *Etude des changements d'occupation des sols dans la zone côtière à partir de données hétérogènes : application au pays de Brest*, [En ligne], mémoire de doctorat, Geography. Université de Bretagne occidentale - Brest, https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00636846v2/file/soutenance_ppt_sparfel.pdf

3 Documents numériques:

- AUCAME, (2008), *A l'interface Ville-Mer, quelles reconversions pour les anciens sites portuaires*, p.22, <http://www.aucame.fr/web/publications/etudes/fichiers/Etude%20waterfronts.pdf>.

- BESSY P., Sicamois Y., (1998), *Portrait des petites villes*, [En ligne], p.4, http://www.insee.fr/fr/ffc/docs_ffc/ip572.pdf
- BAUDELLOT Ch., (2007), Maurice Halbwachs, sociologue retrouvé, <http://www.espacestems.net/ocument5033.html>
- BOUBACHA E., AIVP VILLE ET PORT, « *mutation et recomposition* », [En ligne], Les éditions villes et territoires, Octobre 1997. http://www.cdu.urbanisme.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/ville_et_port_cle05e12d.pdf
- BOUCHAREB A., *Projet urbain : définitions, acteurs, stratégie*, [En ligne], Cours, Faculté des Sciences de la Terre, de la Géographie et de l'Aménagement du Territoire, Université Mentouri-Constantine, p. 89, https://www.academia.edu/4091259/Cours_Projet_urbain._Pour_les_%C3%A9tudiants_en_Master_1_acad%C3%A9mique_Urbanisme.
- C.Gatinois,(09.0.2012), *Du miracle espagnole à la crise, un chemin pavé de déséquilibres*, LE MONDE,[en ligne],p.109.114, http://www.lemonde.fr/economie/article/2012/06/09/du-miracle-espagnol-a-la-crise-un-chemin-pave-de-desequilibres_1715627_3234.html.
- COLLOQUE INTERNATIONAL FUTURS URBAINS, *Enjeux interdisciplinaires émergents pour comprendre, projeter et fabriquer la ville de demain*, [En ligne], Université de Paris-Est, 16-18 janvier 2013, villes environnement.fr/fr/papiers/download/lingua.pdf.
- CONSEIL CONSULTATIF REGIONAL DE LA MER, (2008), *Pour une gestion globale et cohérente de l'espace littoral et maritime : La Gestion Intégrée des Zones Côtières*, [En ligne], Marseille, p. 150, <http://fr.calameo.com>.
- DELAROSBEL D., (2006), *Mahdia : histoire et société*, [En ligne], Cour, faculté de l'aménagement école d'architecture de paysage, Université de Montréal, p.13, http://www.unesco-paysage.umontreal.ca/uploads/documents/Histoire_societe1.pdf.
- DESMARAIS R., (1994), *Considérations sur les notions de petite ville et de ville moyenne*, [En ligne], p. 355-364, <http://id.erudit.org/iderudit/021667ar>.
- FREDERIC S. (2000), *La notion de «ville moyenne» en France, en Espagne et au Royaume-Uni*, Annales de Géographie, p., 227-239, http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/geo_00034010_2000_num_109_613_1866.

- HUET B., (1975), *Les centres historiques face au développement*, [En ligne] In l'Architecture d'Aujourd'hui, n°180, <http://www.amazon.fr/LARCHITECTURE-DAUJOURDHUI-Centres-historiques-d%C3%A9veloppement/dp/B00ADIMMZ0>.
- MAINET H., « *Les petites villes françaises en quête d'identité. Ambiguïté du positionnement ou image tactiquement combinée ?* », *Mots. Les langages du politique*, [En ligne], 97 | 2011, mis en ligne le 08 mars 2012, <http://mots.revues.org/20514>.
- Partenaires Pegaso, *Gestion intégrée des zones côtières en Méditerranée : de la vision à l'action*, [En ligne], p.14, https://cmsdata.iucn.org/downloads/pegasobrochure_dm_fr.pdf.
- PINSON Daniel, « *Projet de ville et projets de vies* », in *Le projet urbain, enjeux, expérimentations et Professions*, actes du colloque Les Sciences Humaines et Sociales face au Projet Urbain, organisé par L'INAMA et SHS TEST, Marseille, les 31 janvier et 1er février 1997, Ed. de la Villette, Paris, 2000 p.165
- PNUE/PAM/PAP, (2001), *Livre blanc: Gestion des zones côtières en Méditerranée*, [En ligne], Split, Programme d'actions prioritaires, p. 90, <http://pap-thecoastcentre.org/pdfs/GIZC%20en%20Mediterranee%20-%20Livre%20Blanc.pdf>.
- Renzo Lecardane,(2008), *le front de mer de Valencia et l'héritage l'Amérique's Cup 2007*,111[en ligne],p.109.114,<http://mediterranee.revues.org/>.
- SDP.CONSEILS, (2014), *Projet d'aménagement et de développement durables*, [En ligne], p.34, <https://www.saint-tropez.com>.
- SIDI BOUMEDINE R., (2004), *Initiative intersectorielle « Développement Urbain et Ressources en eau : Petites Villes Côtières Historiques » (P.V.C.H) 1997-2003*, [En ligne], p.58, http://www.unesco.org/csi/act/dure/pvch_eva.pdf.
- UMUT P., (2013), *Urban Waterfront Regenerations*, [En ligne], P. 170-206, <http://dx.doi.org/10.5772/55759>.

4 Sites internet

- <http://www.euromediterranee.fr>.
- <https://tel.archives-ouvertes.fr>.
- <http://fr.calameo.com>.
- <http://en.unesco.org>.
- <http://www.aivp.org>.
- <https://www.equipeme.gouv.fr>.
- <http://bu.umc.edu.dz/theses>.

Résumé :

Notre travail de MFE s'intéresse à la question des nouveaux rapports ville-mer, ville-port pour le cas des petites villes côtières historiques du Sud de la Méditerranée. Celles-ci, malgré leurs potentiels culturels, naturels et paysagers, sont caractérisées par une certaine vulnérabilité comparativement aux autres villes de grande taille détenant la priorité et justifiant de moyens adaptés. Le waterfront, devenu un élément fort de la reconversion des rives à travers des projets urbains réalisés avec succès à travers le monde, constitue l'alternative à explorer en vue d'une réconciliation de nos petites villes côtières historiques avec leurs rivages.

Mots clés : rapport ville-mer, ville-port – petites villes côtières historiques – waterfront – projet urbain.

Abstract

Our memory of end of studies focuses on the question of the new relationships city-sea, city-port in the case of the historical coastal small towns of the South of the Mediterranean. Those, in spite of their cultural potentials, natural and landscape, are characterized by a certain vulnerability compared to the others towns of big size holding the priority and justifying adapted means. The waterfront, whose became a strong element of the reconversion of banks by urban projects realized successfully throughout the world, constitutes the alternative to be explored for a reconciliation of our historical coastal small towns with their shores.

Key-words: city-sea, city-port relationship – historical coastal small town – waterfront – urban project.

ملخص :

لدينا مذكرة التخرج تتناول مسألة العلاقات الجديدة مدينة- بحر، مدينة- ميناء في ما يخص المدن الصغيرة الساحلية التاريخية في جنوب البحر الأبيض المتوسط. هذه، رغم إمكاناتها الثقافية والطبيعية ومناظرها الخلابة، إلا أنها تتميز ببعض الضعف مقارنة بالمدن الأخرى الكبرى التي تمتلك الأولوية الكبيرة وتبرر الوسائل المناسبة. الواجهة المائية، أصبحت جزءاً قوياً في إعادة تحويل الضفاف من خلال مشاريع حضرية قادت إلى النجاح في جميع أنحاء العالم، هي بديل للاستكشاف بهدف اصلاح علاقات المدن الصغيرة الساحلية التاريخية مع شواطئها.

الكلمات الجوهرية : العلاقة مدينة- بحر، مدينة – ميناء، المدن الصغيرة الساحلية التاريخية الواجهة المائية، المشروع الحضري.