

Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique
Université Mohammed Seddik BENYAHIA-Jijel
Faculté des Sciences et de la Technologie

Département d'Architecture



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

Filière:

ARCHITECTURE

Spécialité :

ARCHITECTURE ET ENVIRONNEMENT URBAIN

Présenté par :

Ibtissem DJEBBAR

Yousra LADJEROUD

THEME :

**LA RELATION VILLE-MER : PROJET URBAIN ET
ENJEUX PAYSAGERS.**

CAS DU FRONT DE MER KOTAMA-PORT BOUDIS, JIJEL.

Composition du Jury :

Date de soutenance : 13/07/2019

Said SAFRI MAA, Université Mohamed Seddik BENYAHIA - Jijel, Président du jury
Hayette HADEF MCB, Université Mohamed Seddik BENYAHIA - Jijel, Directeur de mémoire
Khadidja DJABER MAA, Université Mohamed Seddik BENYAHIA - Jijel, Membre du jury

Année universitaire : 2018-2019

Remerciements

*On remercie **LE BON DIEU** le Tout-Puissant de nous avoir accordé la volonté, courage et patience pour mener à terme ce travail.*

*On tient tout particulièrement à remercier Madame **HADEF Hayatte**, d'avoir accepté d'encadrer ce travail et d'avoir surtout cru au sujet, on la remercie pour sa compréhension, ses encouragements, son soutien moral, sa disponibilité accordés tout au long de ce travail. Qu'elle trouve ici l'expression de nos profondes gratitude.*

*Nos remerciements vont également aux membres du jury, Monsieur **SAFRI Said**, et Madame **DJABER Khadidja**, pour leurs contributions scientifiques lors de l'évaluation de ce travail. Et en acceptant d'examiner notre travail et de l'enrichir par leurs propositions.*

*On remercie également notre chef de département **MONSIEURROUIDI Tarik**, nos professeurs pour la qualité de l'enseignement qu'ils nous ont donné au cours de ces cinq années passées à l'Université Mohamed Seddik Ben Yahia Jijel, où c'était le début de notre chemin scientifique.*

On les remercie sincèrement pour nous avoir donné ce niveau d'architecte, ce niveau qui a constitué notre véritable appui et notre support durant ce travail et il le fera le long du notre chemin professionnel.

Nous tenons à remercier nos parents pour leurs soutiens moraux et leurs aides, nos amis proches ainsi que toutes personnes ayant aidé de près ou de loin à l'achèvement de notre projet de fin d'études.

Ils nous restent à ne pas oublier de remercier tant de personnes, qu'on ne peut nommer, de peur d'en oublier ; que tous sachent qu'ils sont bien présents dans nos esprits et dans nos cœurs.

IBFISSEM & YOUSRA

Dédicace

À ma très chère mère Nour El Houda, ma source de tendresse et l'exemple du dévouement qui n'a pas cessé de m'encourager et de prier pour moi. Qui a mis à ma disposition tous les moyens nécessaires pour que je réussisse dans mes études. Ta prière et ta bénédiction m'ont été le secours pour mener à bien mes études, aucune dédicace ne pourrait être assez vive pour exprimer ce que tu mérites pour tous les sacrifices que tu n'as cessé de me donner depuis ma naissance.

À mon cher papa Abdenour, aucune dédicace ne saurait exprimer l'estime, le dévouement et le respect que j'ai toujours pour toi, ce travail est le fruit de tes sacrifices que tu as consentis pour mon éducation et ma formation le long de ces années.

À ma grand-mère, qui m'a accompagné par ses prières, sa douceur, puisse Dieu lui prêter longue vie et beaucoup de santé et de bonheur.

À mes chers frères en témoignage de mon affection fraternelle, je vous souhaite une vie pleine de bonheur et de succès et que Dieu, le Tout-Puissant, vous protège et vous garde.

À ma très chère binôme Ibtissem, qui a eu la patience de me supporter durant ce mémoire, et qui m'a soutenue et encouragée pendant tous les moments difficiles vécus. Que Dieu te garde pour moi.

Et à tous ceux que ma réussite leur tient à cœur.

Yousra

Dédicace

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

À ma très chère mère Aziza, honorable, aimable : Tu représentes pour moi le symbole de la bonté par excellence, la source de tendresse et l'exemple du dévouement qui n'a pas cessé de m'encourager et de prier pour moi. Je te dédie ce travail en témoignage de mon profond amour.

Puisse Dieu, le tout puissant, te préserver et t'accorder santé, longue vie et bonheur.

À mon père Abd El Hadi, indéniable symbole du sacrifice, de l'amour, de l'encouragement et de la tendresse. Qu'il trouve dans ce travail toute ma reconnaissance et l'expression de ma profonde gratitude et admiration. Puisse Dieu faire en sorte que ce travail porte son fruit ;

Merci pour les valeurs nobles, l'éducation et le soutien permanent venu de toi.

Que Dieu vous garde en bonne santé.

À mes chères soeurs: Wissem et sa fille Mélina, Rima et sa fille Hadjer, Mira et mon frère Hocine en témoignage l'attachement, de l'amour et de l'affection que je porte pour eux.

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

À ma très chère amie et binôme Yousra, tu étais mon remède aux moments difficiles et de désespoirs toujours patiente active et déterminée, merci et que dieu te garde pour moi.

À toutes mes chères amies, en témoignage de l'amitié qui nous unit et des souvenirs de tous les moments que nous avons passé ensemble.

Merci à vous tous.

Jltissem

SOMMAIRE

Sommaire.....	I
Liste des illustrations.....	VII
1. Les figures	X
2. Les tableaux.....	X
3. Les graphes.....	XI
Liste des abréviations.....	XII

INTRODUCTION GENERALE

I. Introduction.....	01
II. Problématique.....	02
III. Hypothèses de recherche.....	03
IV. Les objectifs de travail	03
V. Méthodologie de recherche	04
V.1. Approche théorique.....	04
V.2. Approche opérationnelle.....	04
VI. Structure du mémoire	05

CHAPITRE I :VILLE-MER : CONCEPTS ET DEFINITIONS

Introduction	06
I. Ville côtière.....	06
I.1. Définition.....	06
I.2. Importance de la ville côtière.....	06
II. Front de mer.....	07
II.1. Définition.....	07
II.2. Rôle du front de mer dans la ville.....	07
III. Ville portuaire.....	07
III.1. Définition	07
III.2. Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires.....	08
III.2.1. La centralité	08
III.2.2. La modalité.....	08
III.2.3. La réticularité.....	08
IV. Port.....	09
IV.1. Définition.....	09
IV.2. Typologie	09
IV.2.1. Selon la localisation.....	09

IV.2.2. Selon l'activité.....	10
IV.3. Le port, un lieu de cristallisation urbaine.....	11
IV.3.1. Sur le plan physique.....	11
IV.3.2. Sur le plan urbanistique.....	12
V. Façade maritime.....	12
V.1. Définition.....	12
V.2. Rôle de la façade maritime.....	12
VI. Interface ville-mer.....	13
VI.1. Définition.....	13
VI.2. Evolution des relations ville-mer.....	13
VI.2.1. Apparition du rapport ville-mer.....	13
VI.2.2. Le clivage ville-mer.....	13
VI.2.3. Les formes du clivage ville-mer.....	14
VI.2.4. Les conséquences du clivage ville-mer.....	15
VII. Typologie des différents mouvements de reconversion de waterfront.....	15
VII.1. Le type d'aménagement Nord-Américain axé sur le shopping.....	15
VII.2. Le type d'aménagement libéral, l'exemple londonien.....	15
VII.3. Le type d'aménagement raisonné.....	16
VII.4. Le type d'aménagement extravagant.....	16
Conclusion	16

CHAPITRE II: PROJET URBAIN ET PAYSAGE URBAIN, QUEL COMPROMIS ?

Introduction.....	17
I. Le projet urbain	17
I.1. Essai de définition.....	17
I.2. Objectifs	18
I.3. Enjeux	19
I.3.1. Les enjeux sociaux	19
I.3.2. Les enjeux économiques.....	20
I.3.3 Les enjeux spatiaux.....	20
I.4. Echelles.....	20
I.5. Principales étapes d'élaboration.....	21
I.5.1. Le diagnostic	21
I.5.2. La stratégie adoptée et conduite du projet urbain	21

I.5.3. La mise en forme du projet urbain	21
I.5.4. Le programme d'action	22
I.5.5. Stratégie de communication du projet urbain	22
I.5.6. Mise en œuvre du projet urbain.....	22
II. Paysage urbain.....	23
II.1. Définition.....	23
II.2. Qualité paysagère.....	23
II.2.1. Définition.....	23
II.2.2. Présentation paysagère	24
II.2.3. Fonction paysagère.....	24
II.3. Eléments constructifs du paysage urbain selon Kevin Lynch	24
II.3.1. Les voies	25
II.3.2. Les limites.....	26
II.3.3. Les nœuds	26
II.3.4. Les points de repère.....	26
II.3.5. Les quartiers	27
III. Le projet urbain au service de la qualité paysagère	27
Conclusion	28

CHAPITRE III: REINVENTER LA RELATION VILLE-MER : DES EXEMPLES INNOVANTS

Introduction	29
I. Les stratégies d'aménagement d'interface ville /mer :.....	29
I.1. Premier Axe : L'aménagement de la façade maritime	29
I.1.1. L'activité halieutique.....	30
I.1.2. L'activité sanitaire	30
I.1.3. L'activité touristique	30
I.2. Deuxième Axe : La reconnexion ville-mer-citoyen.....	30
I.2.1. La réouverture par les espaces publics	31
I.2.2. La réouverture par des îlots	31
I.2.3. La réouverture par la plaisance	32
I.2.4. La réouverture par les équipements	32
I.3. Troisième Axe : Enrichir le paysage (ville-port)	33
I.4. Quatrième Axe : La modernisation de l'activité portuaire	33

II. Expériences de revitalisation de l'interface ville-mer	33
II.1. Exemple de réaménagement de la façade maritime et du port de Marseille	33
II.1.1.Situation du projet.....	34
II.1.2.Problématique du projet	34
II.1.3.Objectifs du projet.....	35
II.1.4.Les trois pôles d'intérêt concernant la reconquête de l'interface ville port dans le cadre d'Euro-méditerranée	35
II.1.5.Synthèse.....	38
II.2. Exemple de réaménagement de la baie d'Alger, cas du quartier de la Marine.....	38
II.2.1. Présentation de projet.....	38
II.2.2. Situation géographique.....	39
II.2.3.Problématique du projet.....	40
II.2.4.Objectifs du projet.....	41
II.2.5.La stratégie d'interventions urbaine.....	41
II.2.6.Synthèse.....	43
Conclusion	43

CHAPITRE IV: RECREER LE LIEN AVEC LA MER, CAS D'ETUDE ; LE FRONT DE MER KOTAMA ET LE PORT BOUDIS A JIJEL

Introduction	44
I/ Présentation de la wilaya de Jijel.....	44
I.1. Situation, limites et accessibilité	44
II/ Présentation du périmètre d'étude	45
II.1.Situation et limites	45
II.2. L'accessibilité.....	46
II.3. Les éléments structurants.....	46
II.4. Type du bâti et non bâti.....	47
II.5.Equipements.....	47
II.6.L'analyse séquentielle	48
III. Analyse critique.....	49
III.1. Relation ville-port.....	50

III.2. Formes du clivage ville-mer	50
Conclusion	53
CHAPITRE V : METHODES D'INVESTIGATION, INTERPRETATION DES RESULTATS ET RECOMMANDATIONS	
Introduction	54
I. Présentation des méthodes d'investigations.....	54
I.1. L'enquête par questionnaire.....	54
I.1.1. Définition.....	54
I.1.2. Formulaire de questions.....	55
I.1.3. Taille de l'échantillon sélectionné.....	56
I.2. La carte mentale.....	57
I.2.1. Définition.....	57
I.2.2. Taille de l'échantillon sélectionné.....	57
I.2.3. Phase du questionnement.....	57
I.2.4. Lecture des cartes mentale.....	58
II. Analyse et interprétation des résultats.....	60
II.1. Résultats du questionnaire.....	60
II.1.1. A propos des participants.....	60
II.1.2. A propos de la ville de Jijel.....	61
II.1.3. A propos du front de mer Kotama et du port Boudis.....	66
II.1.4. A propos du paysage urbain.....	68
II.2. Résultats de l'approche perceptuelle.....	70
II.2.1. Promenade au bord de la mer.....	70
II.2.2. Patrimoine maritime.....	71
II.2.3. Nuisances (sonore & visuelle).....	71
II.2.4. Clôture.....	72
II.2.5. Nature.....	72
II.2.6. Services.....	73
II.2.7. Mobilier urbain.....	73
II.2.8. Accès & accessibilité.....	74
II.2.9. Aménagements de loisir.....	75
II.2.10. Activités et animation.....	76
II.2.11. Patrimoine architectural.....	77
RECOMMANDATIONS.....	81

CONCLUSION GÉNÉRALE.....	83
BIBLIOGRAPHIE GÉNÉRALE.....	87
Liste des annexes	
Résumé	
Abstrait	
ملخص	

Liste des illustrations

Liste des figures

Figure n°1: Structure du mémoire.....	p05.
Figure n°2 : Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires	p08.
Figure n°3: Port de Toulon.....	p09.
Figure n°4 : Port de Lille	p10.
Figure n°5: Port des salins.....	p10.
Figure n°6: Port de Rouïba	p10.
Figure n°7: Port de la Turquie.....	p10.
Figure n°8: Port de Croisic	p11.
Figure n°9 : Port de Minimes	p11.
Figure n°10: Port de Cherbourg	p11.
Figure n°11: Façade maritime de Moscou.....	p12.
Figure n°12: Les ruptures spatiales du clivage ville/port Jijel	p15.
Figure n°13: Aménagement de la façade maritime de Singapour	p29.
Figure n°14: Jardin privatif au centre de l'îlot	p31.
Figure n°15: Tour panoramique	p31.
Figure n°16: Immeubles en forme de bateaux	p32.
Figure n°17 : Vue aérienne du projet euro-méditerranéen	p33.
Figure n°18 : Périmètre et pôles principaux d'intervention	p34.
Figure n° 19 : vue sur le Fort St-Jean et le Mucem	p35.
Figure n° 20: La vue actuelle sur le J4 et le fort St-Jean	p35.
Figure n° 21: La nouvelle gare maritime	p36.
Figure n° 22: Le J4 réaménagé.....	p36.

Liste des illustrations

Figure n°23: La tour de Zaha Hadid	p36.
Figure n°24 : Les Terrasses du Port	p36.
Figure n°25 : La ZAC de la Joliette	p37.
Figure n°26: Le quartier d'affaires de la Joliette	p37.
Figure n°27: La rue de la République après la réhabilitation	p37.
Figure n°28: Vue sur le quartier de la marine	p38.
Figure n°29 : Vue sur le quartier de la marine (la basse casbah)	p39.
Figure n°30: Les problèmes recensés au niveau du site.	P40.
Figure n°31 : Les stratégies d'intervention du fragment	p41.
Figure n°32 : L'intervention sur la rue de la Marine.....	p41.
Figure n°33 : L'intervention sur La rue d'Angkor.....	p41.
Figure n°34: L'intervention sur la rue Bâb Azzoun.....	p42.
Figure n°35 : L'intervention sur boulevard CHE GUEVARA	p42.
Figure n°36 : L'intervention sur la Rue 1er novembre	p42.
Figure n°37 : L'intervention sur boulevard AMIRAL CABRAL.....	p42.
Figure n°38: Situation de la ville de JIJEL.....	p44.
Figure n°39 : Périmètre d'étude	p45.
Figure n°40 : Vue sur site	p45.
Figure n°41 : Situation du site d'étude	p45.
Figure n°42 : Accès de la gare	p46.
Figure n°43: Accès maritime.....	p46.
Figure n°44: Accès de l'entrée Est	p46.
Figure n°45: La route secondaire	p46.
Figure n°46: L'Hôtel Kotama (repères).....	p46.

Liste des illustrations

Figure n°47 : Le phare du port Boudis (repère)	p46.
Figure n°48 : Maison individuelle	p47.
Figure n°49 : Maison individuelle	p47.
Figure n°50 : Cité d'habitats collectifs	p47.
Figure n°51 : Cité d'habitats collectifs	p47.
Figure n°52 : Type du bâti et non bâti	p47.
Figure n°53 : Façade urbaine.....	p47.
Figure n°54 : L'Hôtel Kotama	p47.
Figure n°55 : Direction de pêche	p47.
Figure n°56 : Poste.....	p47.
Figure n°57 : Espace vert.....	p47.
Figure n°58 : Analyse séquentielle.....	p48.
Figure n°59 : Les problèmes du site d'intervention.....	p49.
Figure n°60 : Vue sur le boulevard Zighoud-Youcef	p49.
Figure n°62 : Les installations portuaires qui occultent la vue sur le port, 1 : Direction EGPP, 2 : Hangar, 3 : Centre nautique.....	P50.
Figure n°63: Vue panoramique qui illustre dans l'ordre; le port, l'interface ville/port et la ville.	P51.
Figure n°64 : Les ruptures spatiales du clivage ville/port en photos.	P51.
Figure n°65 : Plan du port de pêche et son enclavement avec des Barriere.	P52.
Figure n°66 : Barrières entre le port de pêche et front de mer Kotama.	P52.
Figure n°67: Questionnaire partagé sur Facebook.	P55.
Figure n°68 : Nombre de réponses obtenue	p56.
Figure n°69 : Collecte des cartes mentale	p57.
Figure n°70 : Collecte des cartes mentales.....	P58.
Figure n°71 : Superpositions des cartes mentales.....	P58.
Figure n°72 : Histogramme des résultats.....	P59.

Liste des illustrations

Figure n°73 : Proximité du front de mer de la ville.	P70.
Figure n°74 : Image mentale.	P70.
Figure n°75 : Images mentales.	P70.
Figure n°76 : Images mentales.	P71.
Figure n°77 : Clôture installé entre port et front de mer	P58.
Figure n°78 : Image mentales.....	P58.
Figure n°79 : Image mentales.....	P58.
Figure n°80 : Image mentales.....	P58.
Figure n°81 : Les commerces au front de mer.	P73.
Figure n°82 : Image mentales.....	P73.
Figure n°83 : Images mentales.	P74.
Figure n°84 : Images mentales.	P74.
Figure n°85 : Aménagements de loisirs.....	P75.
Figure n°86 : Image mentale.	P75.
Figure n°87 : Concert de musique et soirée de monologue en période estivale au port Boudis	P75.
Figure n°88 : Images mentales.....	P76.
Figure n°89 : Images mentales.....	P76.
Figure n°90 : Bande dessinée.	P77.
Figure n°91 : Schéma de principe d'aménagement	P78.
Figure n°92 : La distribution des fonctions.....	P79.

Liste des tableaux :

Tableau n°1: Types de ports selon la localisation	p09.
Tableau n°2: Types de ports selon l'activité... ..	p10.
Tableau n°3: Statistique montrant le choix de l'échantillon selon la taille de la population et la marge d'erreur désirée.....	p55.
Tableau n°4: Classification des résultats	p59.

Liste des graphes :

Graphe n°01: Sexe (%).....	p60.
Graphe n°02: Age (%)....	p60.
Graphe n°03: Niveau d'instruction (%)... ..	p60.
Graphe n°04: Lieu de résidence (%)....	p60.

Liste des illustrations

Graphe n°05: Etat de la ville de Jijel (%).....	p61.
Graphe n°06: Lieu de promenade préféré (%).....	p61.
Graphe n°07: Etat du cadre de vie de la ville de Jijel (%).....	p61.
Graphe n°08: Proximité de la résidence du front de mer et du port (%).....	P63.
Graphe n°09: Visite du port auparavant (%).....	P63.
Graphe n°10: Accessibilité au front de mer et au port (%).....	P63.
Graphe n°11: Moyens de transports utilisés pour y accéder (%).....	P63.
Graphe n°12: Fréquentation du front de mer et du port (%).....	p64.
Graphe n°13: Causes de l'abandon du front de mer et du port (%).....	p64.
Graphe n°14: Existence d'une rupture entre la ville, le front de mer et le port (%).....	p64.
Graphe n°15: Préférence de la visité du front de mer et du port (%).....	P65.
Graphe n°16: Temps préféré pour visiter le front de mer et le port (%).....	P65.
Graphe n°17: Préférence d'accompagnement au le front de mer et le port (%).....	P65.
Graphe n°18: Equipements souhaitables au le front de mer et le port (%).....	P65.
Graphe n°19: Critères essentiels sur lesquels doivent s'appuyer ce genre de projets (%).....	p66.
Graphe n°20: Etat de la silhouette du paysage urbain de l'entrée Est de ka ville de Jijel (%).....	p66.
Graphe n°21: Premier élément vu depuis l'entrée Est (%).....	P66.
Graphe n°22: Perception visuelle du paysage urbain de la ville de Jijel (%).....	P67.
Graphe n°23: Amélioration du paysage urbain par l'intégration des bâtiments et leur qualité (%).....	P67.
Graphe n°24: Couleurs dominantes de la ville de Jijel (%).....	p67.
Graphe n°25: Choix de couleurs des constructions (%).....	P67.
Graphe n°26: Eléments contribuant à l'amélioration de la qualité paysagère d'une ville côtière(%).....	P68.
Graphe n°27: Acceptation d'un projet remettant en valeur la relation ville-mer(%).....	P68.
Graphe n°28: Types de projet pouvant assurer la relation ville-mer (%).....	P68.

Liste des abréviations :

AIVP Association Internationale Ville Port.

APC Assemblée Populaire Communale.

DPAT Direction de la Planification et de l'Aménagement du Territoire.

DTP Direction des Travaux Publics.

DUC Direction de l'Urbanisme et de la Construction.

EGPP Entreprise de Gestion des Ports et de Pêche.

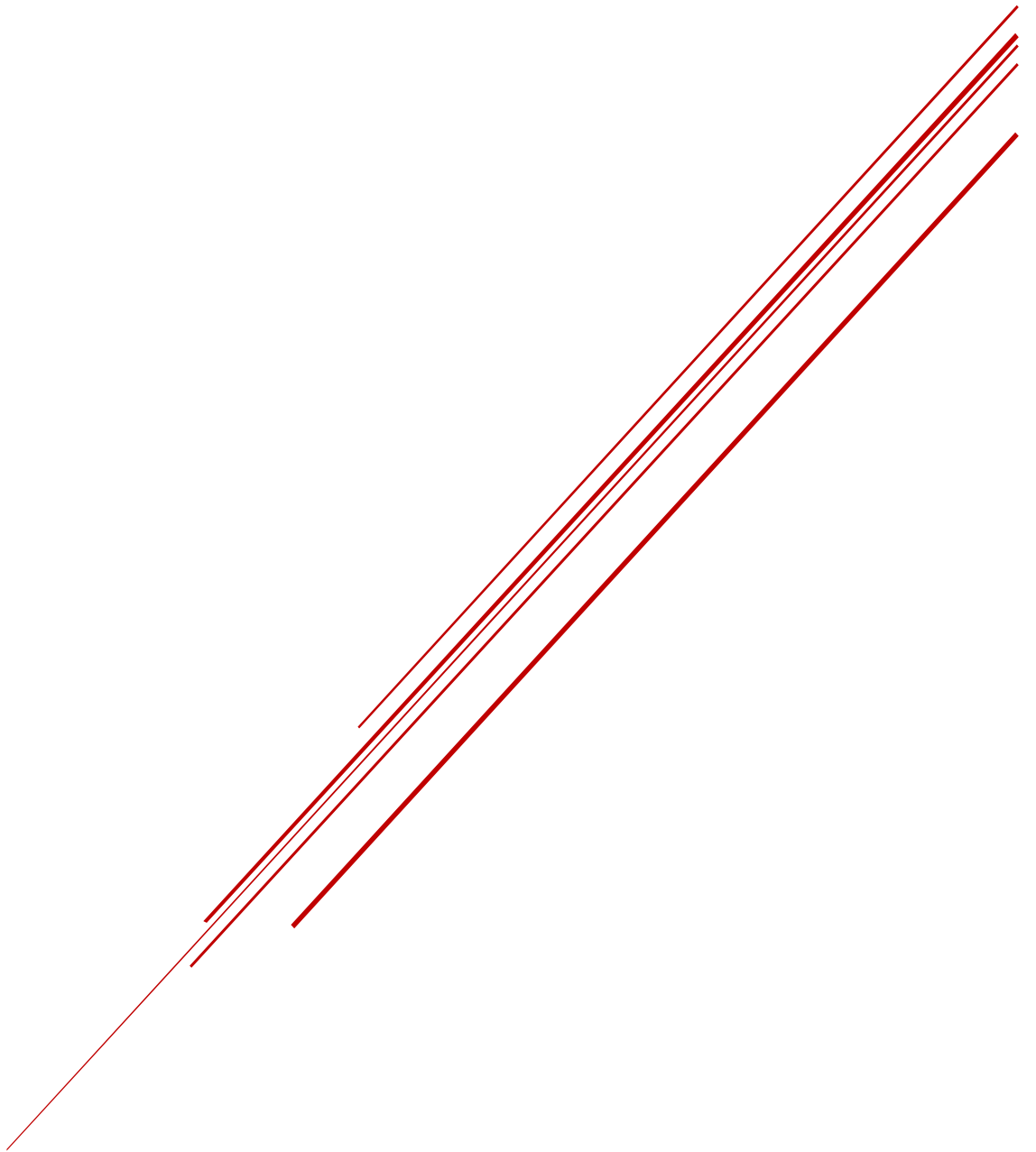
EuroMed Euro Méditerranée(Marseille).

PDAU Plan Directeur d'aménagement et d'urbanisme(Algérie).

POS Plan d'occupations des sols.

RN Route Nationale.

CHAPITRE INTRODUCTIF



I. Introduction

*"La mer ! Sa seule beauté attire, retient le regard et donne l'impression d'une étendue intouchée de commencement du monde, d'une puissance qui dépasse l'être humain...C'est par la mer qu'il convient de commencer toute géographie."*¹

L'homme est né rêveur d'un grand esprit voyageur. Entre terre et mer, il a longtemps été déchiré, intrigué et fasciné, essayant depuis toujours de réconcilier entre les deux ; convoitant d'une part et rejetant de l'autre.

Pendant la conquête de la terre, il voulait créer des raccourcis pour profiter de toutes les richesses de ce beau monde. Il tissait alors des passerelles entre les villes, les pays et enfin les continents en passant de son milieu à d'autres horizons et en formant une toile d'araignée filée à travers mers et océans, avec comme unique point d'accroche ce qui est capable de devenir port. Ce dernier était à l'origine un lieu de rencontre et d'échange entre les gens et les produits, mais à travers le temps et à cause de l'urbanisation accélérée des villes, l'homme a créé de nouveaux points d'accroche entre la ville et la mer lui permettant de se détendre et de se reposer de l'encombrement des villes. Ces nouveaux points d'accroche sont principalement marqués par l'articulation entre le naturel et l'artificiel, le maritime et le terrestre en donnant lieu à la frange littorale.

À l'instar de plusieurs villes littorales, de nombreuses villes algériennes, dont Jijel, se retrouvent dans une situation d'inadaptation au renouvellement entre l'espace terrestre et maritime et aussi aux nouveaux besoins socio-économiques qui doivent répondre à la vocation du développement. Le cas de l'interface ville-mer est un exemple illustratif, il est en train de subir des transformations allant parfois jusqu'au changement de sa fonction initiale, et cela à cause de l'urbanisation non réfléchie et les modifications non contrôlées apportées aux zones littorales.

En effet, la nécessité de reconsidérer la relation ville-mer se fait ressentir avec une manière accrue afin de dépasser ces barrières urbaines par l'intégration des espaces portuaires délaissés dans la dynamique globale de la ville. Les aménagements de ces zones délaissées sont devenus de nos jours, une opportunité pour les chercheurs afin de redonner à la ville portuaire une nouvelle image renforçant son paysage et son identité.

¹ MICHELET. R, (1968), « *Princesse de nuit* », Ed : Harmattan, Paris, p. 51.

À cet effet, le choix de ce thème a été effectué, vu que la ville de Jijel dispose d'innombrables atouts naturels et maritimes pouvant créer une forte relation ville-mer par le biais du front de mer Kotama et du port Boudis. La réconciliation entre la ville et la mer a pour but l'ouverture de la société sur l'extérieur et le développement économique local de la région, tout en améliorant la qualité du paysage urbain, afin d'être compétitive, et donner naissance à plusieurs projets touristiques, culturels et économiques pouvant satisfaire les besoins recherchés par les habitants et les visiteurs de la ville.

II. Problématique

Riches de leurs histoires, la ville et la mer imbriquent des relations plus complexes qu'une simple juxtaposition spatiale, leurs relations se sont développées au fil du temps et ont guidé l'histoire des villes portuaires entre déclin et progrès, l'image du port, de même que sa nature ont énormément changé au cours des siècles.

En effet, ville, front de mer et port ont formé, pendant de longues années, un système où leurs activités étaient quasi consubstantielles, créant ainsi une trame urbaine spécifique à cette logique d'interdépendance, d'imbrication, d'échange et de complémentarité. Mais, aujourd'hui, ils sont en train de subir des mutations allant parfois jusqu'au changement de leur fonction initiale sinon leur déclin. On trouve des espaces portuaires délaissés dans la dynamique globale de la ville-mer, qui font souvent de véritables ruptures fragmentant les entités qui composent la ville, son front de mer et son port.

La ville de Jijel, objet de cette recherche, donne l'exemple d'une ville ayant rejeté ses caractères maritimes et portuaires volontairement ou inconsciemment. Elle semble se priver de son principal atout, véritable source d'identité, d'attraction et de développement.

On observe une séparation physique et fonctionnelle forte entre la ville de Jijel, son front de mer et son port. Ces derniers ont un impact paysager et environnemental négatif sur la ville (l'hétérogénéité paysagère et le manque d'espaces de détente et de plaisance).

Le front de mer Kotama et le port Boudis apparaissent donc comme une aberration urbaine, alors qu'ils sont situés au cœur d'un environnement naturel et urbain si particulier.

À partir de ce constat, une question centrale est posée :

- ✓ Comment revitaliser la relation ville-mer par le biais du front de mer et du port en s'appuyant sur le projet urbain et en prenant en considération le paysage urbain de la ville de Jijel ?

En outre, une sous-question complémentaire est soulevée :

- ✓ Comment révéler un contexte paysager riche tout en assurant l'amélioration de l'image maritime de la ville de Jijel ?

Telles sont les questions préoccupantes auxquelles nous souhaitons apporter des réponses.

III. Hypothèses de recherche

Pour trouver des réponses aux questions soulevées dans la problématique, les hypothèses suivantes sont procurées :

- L'articulation du port à la ville en dépassant les strictes limites du front d'eau, en créant de nouveaux liens matériels et immatériels entre la ville et son port pourra revitaliser la relation ville-mer.
- La réouverture et l'aménagement du front de mer et du port tout en assurant une meilleure qualité paysagère de la façade maritime et en mettant en valeur la mixité sociale et fonctionnelle peuvent réussir la reconnexion ville-mer.

IV. Objectifs de travail

Le présent travail a pour objectifs :

- Effacer toutes les limites entre la ville et la mer en formant une seule unité homogène sans frontières et en redonnant à ces espaces le vrai visage d'une union ville-mer-port.
- Atténuer la coupure entre la ville de Jijel et son port en considérant le port comme un espace urbain ayant les pieds dans l'eau.
- Restaurer la zone du port, rétablir le contact entre le centre de la ville et le front de mer et créer une identité mettant en évidence les différents tissus et les limites historiques de la ville.

V. Méthodologie de recherche

Afin de parvenir au but souhaité, nous avons adopté une méthode de travail qui va déterminer le sens de développement de notre recherche, nous orienter et nous mener vers notre objectif final. Elle est basée sur :

V.1. Une approche théorique

Une phase exploratoire, basée sur une recherche bibliographique et documentaire de diverses sources, a été menée pour tirer des leçons, des concepts et des théories dans le cadre de la relation ville et mer. Ces leçons, concepts et théories sont assemblés pour développer les linéaments de notre démarche qui vise à redonner vie à la relation ville-mer tout en s'appuyant sur les principes du projet urbain et les critères paysagers.

V.2. Une approche opérationnelle

Cette partie présente le cas d'étude, la méthode d'investigation basée sur un questionnaire permettant de collecter des données variées sur le thème et sur une enquête sur terrain, en adoptant une approche perceptuelle concrétisée par l'outil des cartes mentales auprès des citoyens de la ville. L'analyse des données recueillies par le questionnaire et les cartes mentales seront, ensuite, analysées et interprétées.

VI. Structure du mémoire

Le présent mémoire comporte cinq chapitres précédés par une introduction générale et succédés par une conclusion générale. (Voir diagramme ci-après).

CHAPITRE INTRODUCTIF

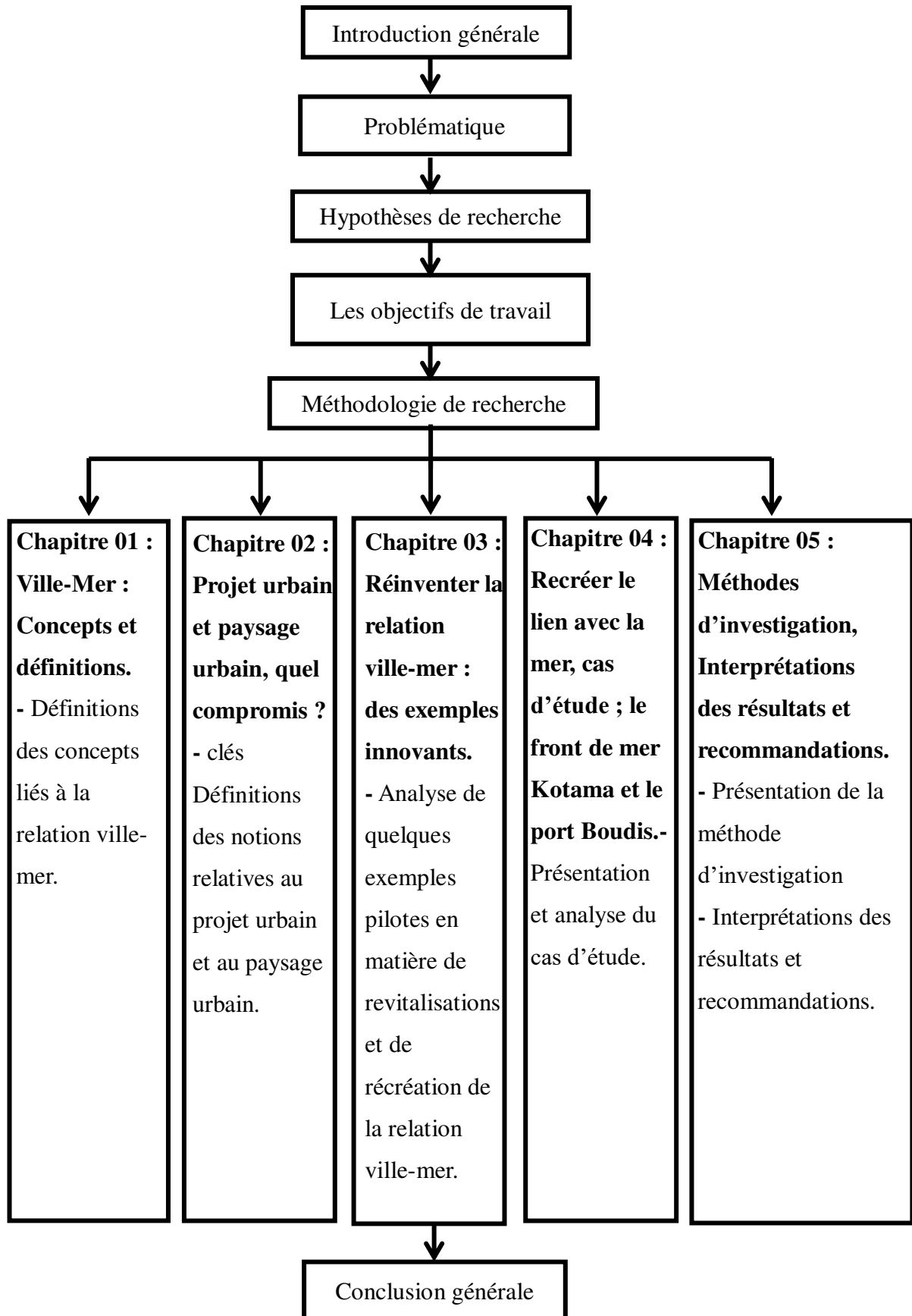
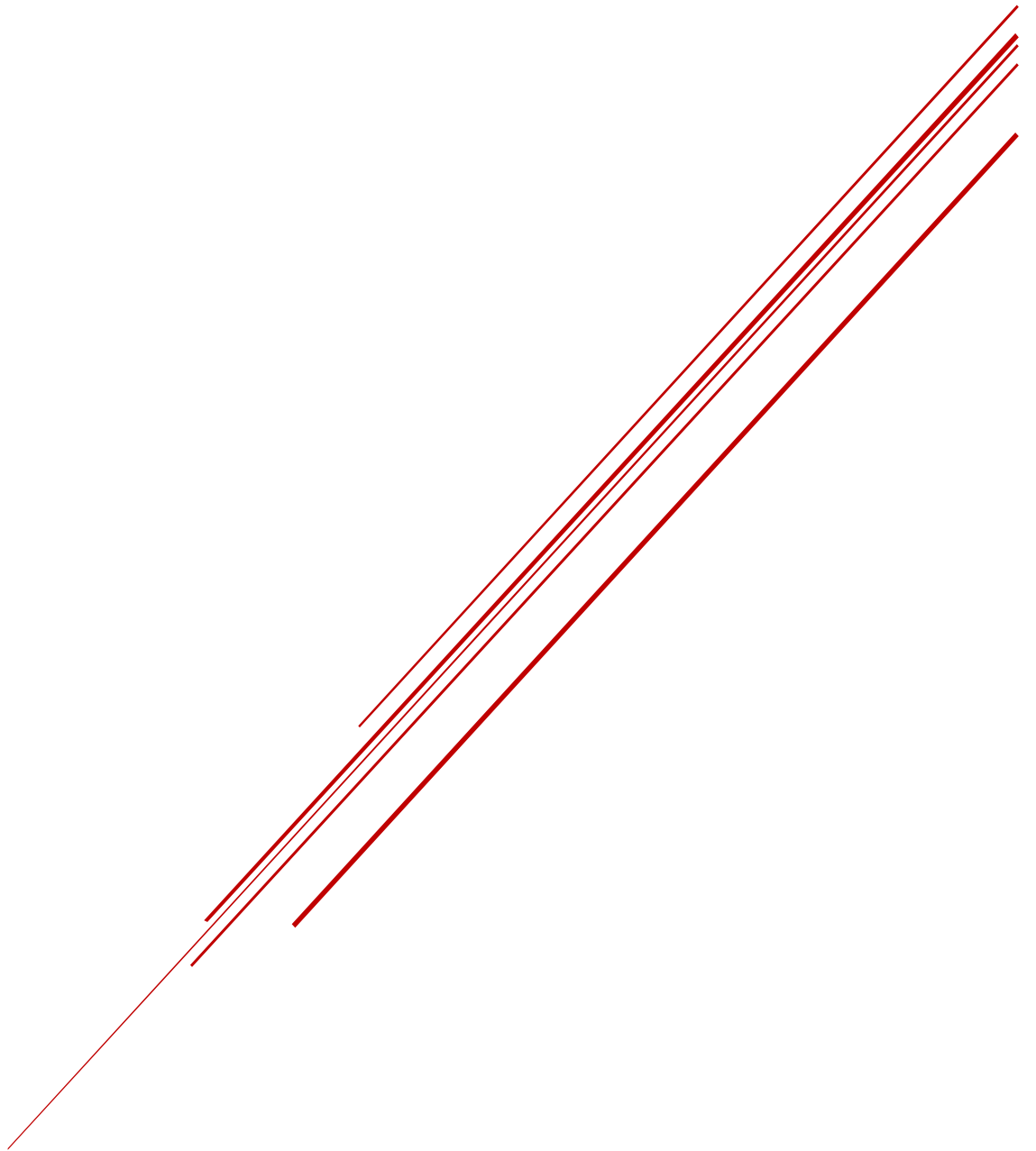


Figure 01 : Structure du mémoire.

CHAPITRE I : VILLE-MER, CONCEPTS ET DEFINITIONS



Introduction

Les évolutions récentes des relations entre la ville et la mer sont marquées par des mutations dans deux ordres de phénomènes : l'activité portuaire et les nouvelles stratégies urbaines. Les interactions sont nombreuses et parfois difficiles à appréhender. Il est dès lors important d'identifier clairement les intérêts et les stratégies de chacun des organismes, en particulier l'appétit des urbains pour la façade maritime et la dimension du front de mer et les effets d'enchaînement dimensionnel de la ville portuaire. Nous avons essayé dans ce chapitre de faire le point sur les différentes notions et concepts théoriques qui se rapportent au contexte urbanistique présent en tenant compte de l'évolution de la relation ville-mer.

I. Ville côtière

I.1. Définition

La ville côtière se compose à la fois de territoires marins et terrestres qui partagent les mêmes enjeux même s'ils ont chacun leur singularité. Plus qu'un simple trait, c'est un espace à géométrie variable dont les limites se définissent en fonction de l'enjeu ou du problème posé et des réponses à apporter. Aussi, pour exploiter les atouts du littoral tout en veillant à le préserver, la gestion intégrée des zones côtières invite à prendre en compte un espace élargi que l'on nomme zone côtière.²

I.2. Importance de la ville côtière

La ville côtière est caractérisée à la fois par une fragilité et par une richesse naturelle diversifiée. Fragile, car elle est le réceptacle de toutes les atteintes à l'environnement en amont, eaux usées, déchets, déboisement, ...etc. Et riche sur plusieurs plans :

- Une valeur d'usage pour tous ses occupants : valeur du cadre de vie et du paysage, valeur en tant qu'espace de loisir.
- Une valeur d'équilibre écologique, dans le sens où cette zone reflète l'image de l'état de l'environnement.
- Une valeur économique par les revenus qu'elle suscite, principalement dans les domaines du tourisme, de la pêche, des salines.³

² MORIN.A, (2016), « Une charte pour un littoral sous pression », [En ligne] Disponible sur : https://mer-littoral.bretagne.bzh/jcms/tcsr_239466/fr/charte-espace-cotiers, Consulté le 01/03/2019.

³ BOURAS. I, BELKHELFA. R, (2015), «La requalification d'un front de mer pour le renforcement de la qualité paysagère», Mémoire de Master académique en architecture, Université de Jijel, p.32.

II. Front de mer

II.1. Définition

Lieu de rencontre entre la terre et la mer, est un espace géographique aux contours indéfinis. Quelle que soit la diversité de ses paysages, c'est une zone vulnérable en perpétuelle évolution qui se modifie selon les caprices de la nature (érosion, changement climatique) ou du fait des activités humaines. Comme tout lieu d'intense activité humaine, il représente une zone de grand enjeu économique et social. Aujourd'hui, les villes côtières et les secteurs littoraux urbanisés sont les lieux de vie et d'échanges économiques avec la mer les plus représentatifs.

Le front de mer est défini comme une bande terrestre et marine dont la largeur varie en fonction du milieu et des besoins de l'aménagement. Elle correspond rarement à des entités administratives ou des planifications existantes. Les systèmes naturels côtiers et les zones dans lesquelles se trouvent les activités humaines, sont liées à l'exploitation des ressources littorales.⁴

II.2. Rôle du front de mer dans la ville

Le rôle du front de mer dans le développement futur de la ville est à la fois stratégique (repositionnement), économique (ouverture sur l'extérieur), social (attachement de la population à sa façade littorale), touristique (la mise en valeur de la ville) et écologique (préservation de l'environnement).

Le front de mer est fréquenté comme lieu de promenade. Ce n'est alors qu'un débouché sur la mer sans lien vraiment fonctionnel avec la ville. Il est considéré comme un lieu de récréation, de loisir, de détente, de convivialité (baignade, sport nautique, pêche, randonnée) et de rencontre.⁵

III. Ville portuaire

III.1. Définition

Elle se présente comme une imbrication spatiale entre un espace de vie qui est la ville et un espace plus au moins particulier qui la caractérise créé pour des fins économiques et de transport qui est le port.

La ville portuaire est unique par son port ; double par ses activités maritimes et terrestres, triple entre le village de pêcheurs maintenu, les activités liées au port et à l'échange, et celles qui

⁴ CLAUDE. M, NOUVAL. T, (2010), « *Développement urbain durable des villes côtières, risques et gestion intégrée des zones côtières (GIZC)* », [En ligne] Disponible sur : <https://journals.openedition.org/vertigo/10244?lang=en>, Consulté le 14/04/2019.

⁵ OUROUA. M, FARAHTA. L, ZEROUAL. L, (2018), « *Négocier le littoral pour un surf hub sur la cote de Ain Benian* », Mémoire de Magister en architecture, EPAU, Alger, p. 84.

découlent de la gestion et des services offerts.⁶

III.2. Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires

Entre fonction portuaire et autres urbaines, les villes portuaires se distinguent avec un ensemble de concepts qui déterminent leur typologie spatio-fonctionnelle.

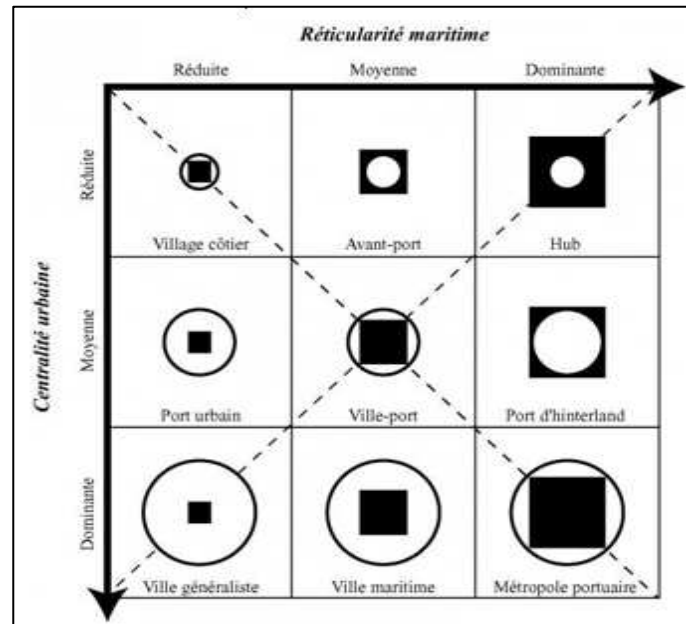


Figure 02: Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires. (Source: DUCRUET. C. 2010).

III.2.1. La centralité

Elle est comprise en général comme la mesure de la situation d'un nœud dans un réseau composé de trois types :

- **Endogène** : qui exprime une centralité interne par exemple les places centrales ;
- **Interne** : centre économique à l'échelle d'une agglomération ;
- **Exogène** : 'Gateway' ou porte d'entrée.

III.2.2. La modalité

Elle se rapporte aux infrastructures portuaires, principalement à leur taille et leur degré d'accessibilité nautique et terrestre.

III.2.3. La réticularité

Elle correspond au niveau d'insertion de la ville dans les réseaux des opérateurs de transport. On distingue une double réticularité, l'une maritime et l'autre terrestre.⁷

⁶ AOUISSI. K, B, (2013), « *Le clivage ville-port, cas d'Alger* », Mémoire de magister en architecture, EPAU, Alger, p. 14.

⁷ SHIRMAN-DUCLOS .D, LAFORGE .F, (1999), « *La France et la mer* », Ed : Les trois colonnes, Le Havre, p.364.

IV. Le Port

IV.1. Définition

Dans l'étymologie grecque, le port est un mot dérivé du latin « portus » qui signifie « passage ». En géographie, le port est une infrastructure construite par l'homme, situé sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac ou sur un cours d'eau.⁸

Un port peut remplir plusieurs fonctions, mais doit avant tout permettre d'abriter les navires, en particulier pendant les opérations de chargements et de déchargements. Il facilite aussi les opérations de ravitaillement et de réparations.


En urbanisme, on invoque le port urbain comme un lieu marqué par ses diverses dimensions urbaines (loisirs, culture, résidence...etc.), et portuaires (croisière, plaisance), ainsi ses espaces publics d'une vraie qualité paysagère, qui favorisent une mixité fonctionnelle et assurent l'intégration de la ville avec son port.⁹

IV.2. Typologie

Les ports peuvent être classés selon leurs localisations, leurs statuts et leurs activités.

IV.2.1. Selon la localisation

Tableau 01 : Types de ports selon la localisation.¹⁰




Type de ports	Description	Exemple
Ports maritimes	Situés sur la côte d'une mer ou d'un océan ; ce sont souvent les ports principaux pour un pays ayant une façade maritime. Ils ont besoin de protection contre les vagues et le vent en raison de leur exposition.	 <p><i>Figure 03 : Port de Toulon.</i></p>

⁸ AOUISSI. K, B, (2013), « *Le clivage ville-port, cas d'Alger* », Op.cit, p.14.

⁹ MEGHRAOUI LABBADI. F, (2017), « *Pour une entrée maritime a Ghazaouet : réconcilier la ville avec son port* », Mémoire de mastère en architecture, Université de Tlemcen, p. 34.

¹⁰ Ibid, p.36.

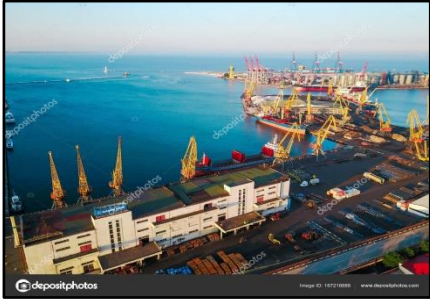
CHAPITRE I : VILLE-MER : CONCEPTS ET DEFINITIONS




<p>Ports fluviaux</p>	<p>Situés sur le bord d'un fleuve, d'une rivière ou d'un canal. Ils sont souvent aménagés sur un bras mort ou une dérivation du cours d'eau afin d'éviter que le courant ne gêne les activités portuaires.</p>	 <p><i>Figure 04 : Port de Lille</i></p>
<p>Ports lacustres</p>	<p>Situés en bordure d'un lac. Ils comprennent les petites marinas, les ports de commerce, comme sur les Grands Lacs nord-américains.</p>	 <p><i>Figure 05 : Port des salins.</i></p>
<p>Ports secs</p>	<p>Permettent le stockage à terre de petites unités telles que les voiliers de plaisance et les yachts. Ces ports sont situés à proximité d'un port de plaisance ou au moins d'une cale de mise à l'eau.</p>	 <p><i>Figure 06 : Port de Rouiba.</i></p>

(Source : MEGHRAOUI LABBADI. F. 2017)

IV.2.2. Selon l'activité

Tableau 02 : Types de ports selon l'activité.

Type de ports	Description	Exemple
<p>Ports de commerce</p>	<p>Ils servent à accueillir les navires de commerce : ceci inclut le trafic de passagers sur les ferries et les paquebots. des liaisons routières et ferroviaires, voire fluviales avec la terre.</p>	 <p><i>Figure 07 : Port de la Turquie.</i></p>

<p>Ports de pêche</p>	<p>Ce sont les plus nombreux dans le monde, et sont souvent ceux dont les dimensions sont les plus réduites. Leurs dimensions varient selon les bateaux accueillis.</p>	 <p><i>Figure 08 : Port de Croisic.</i></p>
<p>Ports de plaisance</p>	<p>Accueillent les bateaux de plaisance, de loisir et de compétition, à voile et à moteur. La plupart des bateaux sont de petite taille, et les places de port sont standardisées grâce à des pontons et des cats-ways.</p>	 <p><i>Figure 09 : Port Yas marina Abu Dhabi.</i></p>
<p>Ports militaires</p>	<p>Accueillent les navires de guerre. Certains ports sont ouvertes, mais d'autres, notamment les bases de sous-marins, sont fermés et interdits pour des raisons de sécurité.</p>	 <p><i>Figure 10 : Port de Cherbourg.</i></p>

(Source : MEGHRAOUI LABBADI. F. 2017)

IV.3. Le port, un lieu de cristallisation urbaine

Le port a joué, dès le départ, un rôle déterminant dans le développement urbain. Il est l'élément moteur de leur dynamisme et déclencheur de leur croissance urbaine. Aujourd'hui encore, il continue à faire partie intégrante des projets d'avenir.¹¹

IV.3.1. Sur le plan physique

Le port permet aux navires de stationner à l'abri de la houle et du vent, pour :

- Effectuer leursavitaillements (combustible ou carburant, eau, produits nécessaires à la vie de l'équipage et passages) ;
- Effectuer leurs opérations de transit ;

¹¹ DEDOUANAL R, (2004), « Mutations urbaines et stratégies de renouvellement dans deux ville-ports méditerranéennes : cas d'Alger -Marseille », Thèse de doctorat en architecture, Université d'Alger, p. 20.

- Assurer leurs entretiens et leurs opérations ;
- Stationner en période de désarmement (c'est-à-dire lorsque leur équipage est réduit au minimal indispensable à leur sécurité) en attente de marchandises ou de plaisanciers.

IV.3.2. Sur le plan urbanistique

- Il permet de créer la relation ville-mer ;
- Le port donne à la ville une forte identité et attractivité ;
- Il devient le lieu d'échanges de la ville.¹²

V. Façade maritime

V.1. Définition

La façade maritime est une bande de quelques dizaines à plusieurs centaines de kilomètres de large à partir du littoral. Cet espace est avant tout fonctionnel et ne peut se réduire à des limites arbitrairement fixées.¹³

V.2. Rôle de la façade maritime

Une façade maritime est un espace littoral d'échanges et de production (comportant de grands organismes urbains et portuaires) jouant le rôle d'interface entre un arrière-pays continental et un avant-pays maritime. Les grandes façades maritimes du monde se trouvent dans l'Atlantique. Entre outre un groupe d'infrastructures portuaires alignées le long d'un littoral, desservant un territoire terrestre économiquement très développé, permettant à ce dernier d'échanger avec les autres territoires et le grand large. Les principales façades maritimes structurent le commerce mondial de marchandises.



Figure 11 : Façade maritime de Moscou. (Source : <https://it.depositphotos.com/>)

¹² MAGALI.H, (2006), «*Ville portuaires en mutation, Les nouvelles relations ville-port à Marseille*», Mémoire de licence en architecture, Université de Lausanne, p. 11.

¹³ EDUSCOL, (2013), «*Ressources de géographie pour les enseignants*», [En ligne] Disponible sur : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/faca-de> , Consulter le : 14/04/2019.

VI. Interface ville-mer

VI.1. Définition

Les interfaces ville-mer sont des aires de contact entre les espaces portuaires et les espaces urbains de la ville. Il existe différents types d'interfaces selon qu'elles soient situées entre un vieux port et un centre historique, entre un port de commerce et un quartier d'habitation ou encore entre un port et un espace naturel de campagne. Ces interfaces peuvent être aussi délimitées de diverses façons, avec des murs pour les ports de commerce ou des clôtures métalliques pour les ports militaires. Mais l'interface correspond juridiquement à la limite du domaine portuaire. Ainsi ces zones d'interface peuvent être des zones de conflits entre les différentes activités plus ou moins compatibles mais aussi des zones de mutations pour le développement de la ville.¹⁴

VI.2. Evolution des relations ville-mer

VI.2.1. Apparition du rapport ville-mer

De nombreuses villes sont nées des activités économiques et des échanges maritimes des ports. Ces derniers formaient un système imbriqué et complémentaire avec les villes créant «des places d'échanges ». Le port était alors le principal moteur économique.¹⁵ La façade maritime a été fortement modifiée au cours de l'histoire en fonction des différents besoins économiques et industriels. Les relations entre la ville et le port évoluent, ainsi on comprend que l'évolution économique se traduit par une évolution des infrastructures, qui marquent le territoire et peuvent produire des fractures.¹⁶

VI.2.2. Le clivage ville-mer

Le clivage ville-mer se manifeste clairement à travers un phénomène de dissociation. Les zones portuaires sont isolées du reste de la ville : barrières, clôtures, autoroutes, tant d'obstacles qui freinent l'accès direct vers le front d'eau. Le clivage ville-mer est lié à trois aspects principaux de la révolution industrielle :

- L'évolution technologique des transports (terrestre et maritime) ;
- La rationalisation des marchés (séparation entre les lieux de production et de consommation) ;

¹⁴ MEFLAH .F, (2017), «*Projection du quartier de port, Intervention au niveau de l'interface portuaire Cas de port de Mostaganem*», Mémoire De master académique en architecture, Université de Mostaganem, p. 20.

¹⁵ Ibid, p.25.

¹⁶RABHLR, SAIDL.A, SACI.W, (2016), « *Composition urbaine au niveau d'une interface ville-mer Cas de l'arrière port de Bejaia* », Mémoire pour l'obtention du diplôme de Master II en Architecture, Université de Bejaia, p.30.

- La nouvelle place qu'occupe le port dans cette nouvelle économie.¹⁷

VI.2.3. Les formes du clivage ville-mer

- La rupture spatiale : matérialisée par un éloignement spatial entre la ville et la mer due à la nouvelle fonction des ports engendrant des mutations physiques (clôtures douanières des lignes de transport, etc.) avec une accessibilité réduite aux citoyens et aux moyens de transport ;
- La division institutionnelle : la rationalisation des ports a induit sur le plan institutionnel l'autonomisation de la gestion des ports. La ville n'intervient plus sur le contrôle, la planification ni gestion de son port ;
- Le déracinement social et imaginaire : l'image désolante d'une interface autrefois si active constitue un véritable traumatisme identitaire pour les villes portuaires. Une rupture flagrante entre la mer et les habitants des villes portuaires est apparue du fait de la privatisation du port.¹⁸

VI.2.4. Les conséquences du clivage ville-mer

- L'apparition d'une interface en décalage : située à l'aire de contact des deux systèmes « la ville et le port », cette dernière est utilisée principalement comme support des infrastructures de transports terrestres et se distingue du tissu urbain et notamment du port, et puisque elle est sans vocation précise, elle rentre dans une phase de dysfonctionnement. Cette partie joue un rôle d'un terrain d'affrontements qui sépare et décale la ville de son front d'eau donc elle matérialise le clivage ville/port ;¹⁹
- Le déséquilibre ville-port : le clivage a engendré un déséquilibre nettement observable sur l'interface ainsi que sur les deux systèmes ville et port.
- La crise identitaire : cette crise identitaire était le résultat de la disparition progressive de la centralité portuaire provoquée par la nouvelle nature du port. Cette dernière a coupé tous contacts entre la ville et son front d'eau et aussi lui fait subir l'effet de la démaritimisation des villes portuaires qui dévalorise la ville sur le plan urbanistique et social en laissant un vide identitaire flagrant qui engendre une perte de vocation ;²⁰

¹⁷ AKROUHA, (2016), « *La reconversion de la ville portuaire Une réconciliation de la ville avec le port*», Mémoire pour l'obtention du diplôme de master II en Architecture, Paris val de seine école national supérieur d'architecture, p.41.

¹⁸ MEDJDOUB. S, (2017), « *Vers une reconquête urbaine de l'interface ville/port Cas de la ville de Bejaia*», Mémoire pour l'obtention de diplôme de master en architecture, Université de Bejaia, p.9.

¹⁹ Ibid, p.10.

²⁰ Ibid, p.10.

- La crise des secteurs d'activité traditionnelle : l'utilisation des charges, l'automatisation et l'informatisation croissante de l'activité, le transfert de certains services hors du territoire portuaire, tendent à limiter le nombre des emplois dans le port en engendrant l'augmentation des taux de chômage de longue durée dans les secteurs d'emploi traditionnels.²¹



Figure 12 : Les ruptures spatiales du clivage ville/port. (Source : Google Maps).

VII. Typologie des différents mouvements de reconversion de front de mer (water front)

L'aménagement des waters fronts a évolué au fil des décennies grâce à des retours d'expérience, aux nouvelles sensibilités et à la plus grande participation des habitants.

VII.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 1950 par les groupes d'affaires, puis aidé par les subventions fédérales. Ce type de réaménagement est plus destiné aux touristes et aux hommes d'affaires qu'à la population locale.

Ces water fronts deviennent rarement des espaces organiques de la ville et font le plus souvent office de parc d'attractions.²²

VII.2. Le type d'aménagement libéral, l'exemple londonien

C'est un modèle libéral qui valorise l'espace par les forces du marché, la demande définit les nouvelles fonctions. Les acteurs de la reconversion investissent le territoire pour profiter d'une situation avantageuse (défiscalisation) ce qui crée une rupture totale avec les fonctions

²¹ AOUISSIK, H, (2013), « *Le Clivage ville/port le cas d'Alger* », Op.cit, p.12.

²² AISSAT.R, HAREB.N, SADOUDIL, (2017), « *Evaluation des projets water front au prisme de la relation ville/mer* », Mémoire de master en architecture, Université de Bejaia, p. 16.

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

VII.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.²⁴

VII.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.²⁵

Conclusion

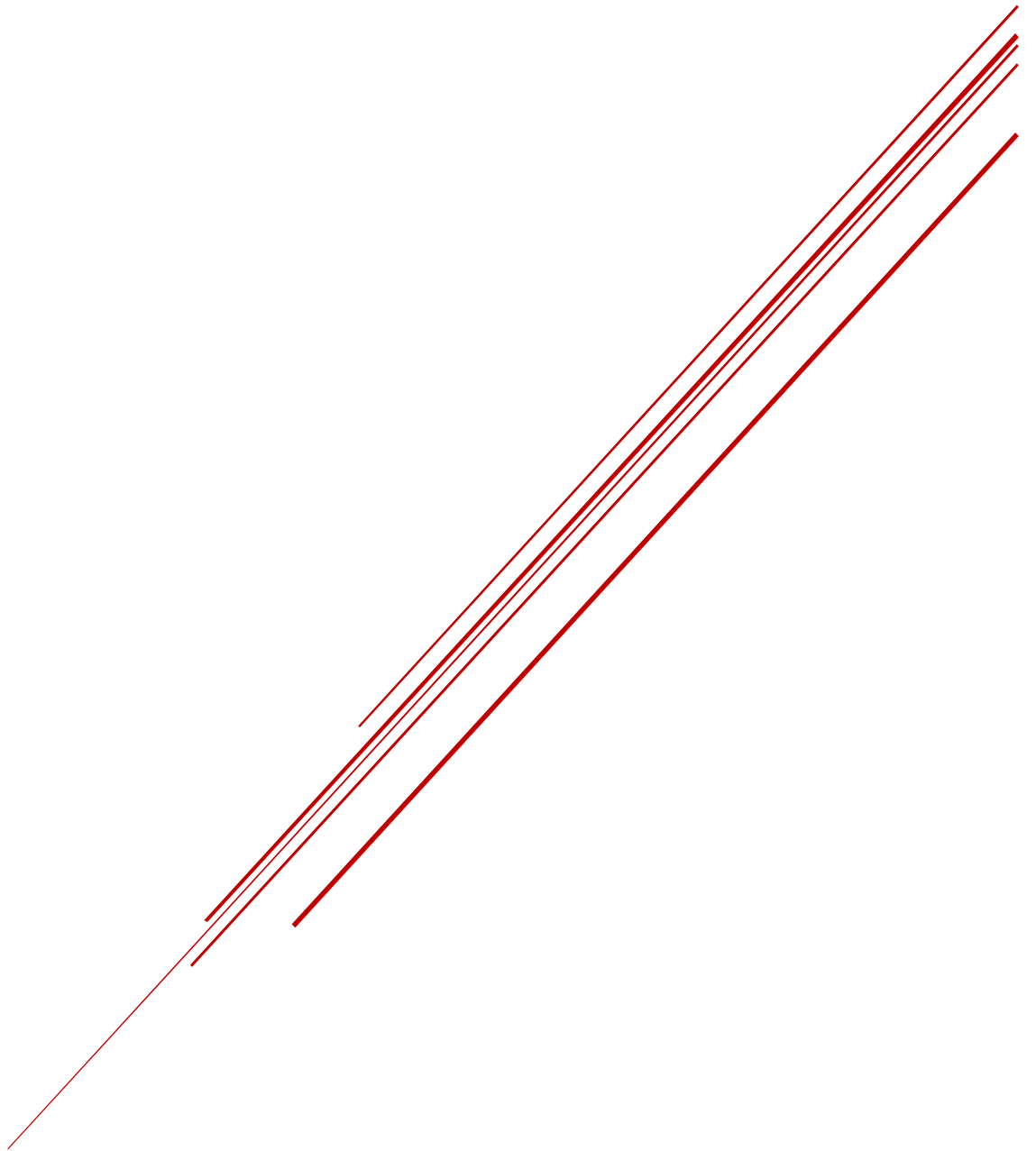
Pour conclure, il faut dire que le développement de la ville portuaire a toujours été contraint entre intérêts urbains pour la ville et intérêts économiques pour le port, la ville portuaire a tracé son chemin à travers le temps, souvent restreint entre les deux choix. Ces derniers entre convergences et confrontations ont conditionné la ville portuaire dans son développement et ses mutations à travers l'histoire ; ainsi la nature de l'activité portuaire ne cohabite plus avec la nature urbaine de la ville. Pour cela, la ville portuaire devient un terrain d'affrontement entre les deux entités ; la ville avec sa fonction urbaine qui a comme principal intérêt la qualité de vie, et le port avec sa fonction portuaire qui a comme principal intérêt l'efficacité économique.

²³ AUCAME, (2008), « *A l'interface Ville-Mer, quelles reconversions pour les anciens sites portuaires* », P.11, [En ligne] Disponible sur : <http://www.aucame.fr/web/publications/etudes/fichiers/Etude%20waterfronts.pdf>, Consulté le : 14/04/2019.

²⁴ GUERBOUZ.N, DOUDOU.K, (2016), « *Réconciliation de l'interface ville/port* Cas du vieux port d'Oran », Mémoire de fin d'étude de maîtrise académique, Université de Mostaganem, p.27.

²⁵ AISSAT.R, HAREB.N, SADOUDI.L, (2017), « *Evaluation des projets waterfront au prisme de la relation ville/mer* », Op.cit., p.17.

**CHAPITRE II : PROJET
URBAIN ET PAYSAGE
URBAIN, QUEL COMPROMIS ?**



Introduction

La ville est un produit complexe résultant de plusieurs intervenants publics, privés, professionnels de la construction, et habitants ; qui contribuent d'une manière significative à la réalisation de notre cadre de vie. Chacun de ces acteurs doit faire preuve d'ambitions pour concilier les nécessités d'usage à une esthétique urbaine, et réussir une mise en œuvre du projet urbain qu'est toujours une solution adéquate pour répondre au besoin de la ville et d'autre part réussir la qualité du paysage urbain. Pour cela, que dans ce chapitre, nous les étudierons à travers toutes les dimensions afin de mieux cerner notre sujet.

I. Le projet urbain

I.1. Essai de définition

Le projet urbain est un projet qui renvoie avant tout à une nouvelle gestion de la ville; rompant avec la gestion traditionnelle, bureaucratique, linéaire, sectorielle et peu soucieuse des contextes locaux. Il peut se définir également comme une nouvelle approche d'intervention spatiale, soucieuse d'intégrer les différentes dimensions de la planification et la ville, à savoir : la dimension urbanistique, sociale, économique, politique et culturelle.

Ariella Masboungi a essayé de définir le Projet Urbain comme étant: « *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* ». ²⁶

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* ». ²⁷

Cependant le Projet Urbain n'est pas une solution achevée mais une tentative d'amélioration, se distinguant de la planification, de la stratégie ou de la gestion qui appliquent à l'ensemble du territoire des catégories abstraites, programmatiques. Dans ce sens, « *le projet urbain traite de l'aménagement de l'espace en termes concrets, s'intéressant quelle que soit l'échelle de leur représentation, à la forme et à la dimension du lieu* ». ²⁸ Dans cette optique, étant « *utilisée à tous bout de champ par les maires, appropriée par les architectes qui la considèrent essentiellement dans son aspect formel, discutée par les chercheurs des sciences sociales, et d'autres intellectuels* ».

²⁶ MASBOUNGI. A, (2002), « *Projets Urbains en France* », Ed: Le Moniteur, Paris, p. 23.

²⁷ DEVILLERS. C, (1994), « *Le Projet Urbain* », Ed : Pavillon de l'Arsenal, Paris, p. 13.

²⁸ Ibid, p. 13.

qui en soulignent le caractère plus vaste que la seule dimension spatiale, cette notion devient de plus en plus confuse.»²⁹

Le projet urbain n'est pas un projet d'édification puisqu'il n'est pas une grosse commande de bâtiments, son but est de créer les conditions de l'édification et de la gestion du tissu, toutefois il ne peut pas se désintéresser des édifices et se cantonner à une définition paysagère des espaces publics, agrémentée de quelques prescriptions sur les silhouettes et les couleurs, comme le précise D. Pinson : « le concept ne peut donc plus être la propriété d'une discipline : il participe d'un type de société qui vit un temps qui n'est plus comme arrêté, mais constamment en attente de son "à-venir". »³⁰

I.2. Objectifs

« Le projet urbain doit devenir davantage une attitude qu'un savoir en soi. C'est une façon d'être ouvert sur le monde, de capter toutes les informations, d'être à l'affût de tout ce qui évolue dans la ville, dans le jeu des acteurs. Faire du projet urbain, c'est savoir prendre en considération cette évolution ». ³¹

Le Projet Urbain est une réponse aux dysfonctionnements multiples des villes. Par sa stratégie, il vise simultanément à un développement social, spatial et économique d'un site. Ce développement doit être durable dans le temps, efficace et pertinent.

Pour atteindre ces objectifs, le projet urbain se manifeste en différentes interventions et s'applique à différentes échelles de la planification. Mais au-delà de cette diversité, il y a des constantes. En effet le projet urbain réorganise un territoire afin :

- D'améliorer l'usage, la qualité, le fonctionnement, la dynamique économique et culturelle et les relations sociales ;
- Il doit assurer à tous l'accessibilité à l'espace public, à l'habitat, aux équipements, aux transports. Selon une logique d'équité et de solidarité ;
- Il se préoccupe également de la qualité des espaces publics, de l'architecture, des paysages, de l'environnement naturel et de la mise en valeur du patrimoine. Dans ce sens, il vise également la revalorisation urbaine, par l'intégration urbanistique ;
- Il vise également les enjeux du développement durable, avec une utilisation économe de l'espace tout en garantissant le fonctionnement des infrastructures, ainsi que des réseaux de transport et de distribution ;

²⁹ INGALLINA. P, (2001), «*Le projet urbain, presses universitaires* », Ed : PUF, Coll., QSJ, Paris, p. 7-8.

³⁰ PINSON. D, Cité par INGALLINA. P, Op.cit, p. 99.

³¹ SELLALI. A, (2002), «*Apprendre à projeter la ville, le territoire, le paysage* », Transcription de la conférence du 19 mars 2002 organisée à l'IFA, Paris, p.65.

- Il aspire à atteindre la dynamisation de l'unité de la ville. Cette dernière ne peut se réaliser que grâce à un engagement politique fort, pour lutter contre le laisser faire et les coupures urbaines : physiques, fonctionnelles et sociales et en générant une dynamique urbaine et socio-économique ;
- Il essaye également de renforcer les procédés de planification urbaine et d'assurer le passage vers les grandes actions urbaines.
- Enfin, il entreprend la reconquête de la ville par un processus citoyen de concertation et d'engagement qui essaye d'intégrer à la fois les différents acteurs de la ville.

Par cette multitude d'objectifs, on peut dire que le projet urbain aspire continuellement à :

- Rehausser d'avantage la qualité de la vie urbaine ;
- S'ouvrir, par ses objectifs aux multiples acteurs ;
- Essayer de corriger les imperfections de la planification urbaine.

Cependant, au-delà des symptômes communs pour l'ensemble des villes, chaque Projet Urbain est un cas unique qui répond à une situation locale particulière, ayant ses propres objectifs spécifiques et s'inscrivant dans une temporalité propre, selon une démarche en continue évolution et selon une logique de débat.³²

I.3. Enjeux

*« 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 ».*³³

I.3.1. 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 »*³⁴. 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.

³² BOUCHERIET.S, (2010), *« L'utilisation du Projet Urbain dans la requalification des grands ensembles »*, Mémoire de Magister, Université de Constantine, p. 69.

³³ SAFRI. S, (2008), *« Renouvellement urbain d'un centre ancien en déclin : cas du centre-ville de Jijel »*, Mémoire de magister en urbanisme, Université de Constantine, p. 173.

³⁴ DEVILLERS. C, Cité par INGALLINA.P, Op.cit, p. 18.

I.3.2. 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 ». ³⁵ Les enjeux économiques peuvent se décliner avec comme objectifs :

- 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.

I.3.3 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 ;
- Améliorer l'image des paysages urbains et du territoire. ³⁶

I.4. Echelles

Toujours est-il nécessaire que l'approche des échelles du projet urbain reste « imprécise », dépendant prioritairement des modes et des limites d'interventions spatiales et des enjeux visés. Quoique souvent les limites territoriales engagent des processus sous-jacents naturels, anthropiques (administratifs, politiques) qui se trouvent en dehors. P. Merlin et F. Choay dans leur dictionnaire, définissent trois échelles :

- 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 (projet de proximité). ³⁷

³⁵ GENESTIER. P, Cité par INGALINA.P, Op.cit, p. 15.

³⁶ SAFRI. S, (2008), « Renouveau urbain d'un centre ancien en déclin : cas du centre-ville de Jijel », Op.cit, p. 173.

³⁷ BOUCHAREB.A, (2011), « Projet urbain – Définitions, acteurs, stratégie », Cours de Master 1, Université de Constantine, p.41.

I.5. Principales étapes d'élaboration

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

I.5.1. 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.³⁸

I.5.2. La 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 de scénario à adopter ;
- Les moyens (financiers, techniques, etc.) à employer.³⁹

I.5.3. La mise en forme du projet urbain

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.⁴⁰

³⁸ LAHLOUH. M, (2011), « *Le Projet Urbain comme stratégie de modernisation pour la métropolisation de Constantine* », Mémoire de Magister, Université de Constantine, p. 49.

³⁹ Ibid, p. 49.

⁴⁰ Ibid, p. 50.

I.5.4. 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.⁴¹

I.5.5. Stratégie de communication du projet urbain

Cette procédure qui était quasiment absente jusqu'à présent dans l'aménagement urbain, prend de plus en plus d'importance ces dernières décennies. Étant 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.⁴²

I.5.6. Mise en œuvre du projet urbain

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.⁴³

II. Le Paysage urbain

II.1. Définition

Selon A. BAILLY : « la notion de paysage urbain résulte de la perception structurée d'éléments majeurs avec une construction active de l'esprit ».⁴⁴

Selon W.J.t MITCHELL: « Il s'agirait de penser le paysage non comme un objet à observer ou un texte à lire, mais comme un processus au travers duquel des identités sociales et individuelles sont formées ».⁴⁵

Le paysage urbain est une image fragmentaire de la ville. Il est surtout représenté par la multiplicité d'images. Les paysages sont des fragments de la totalité, du réel, sélectionnés par le

⁴¹ LAHLOUH. M, (2011), « Le Projet Urbain comme stratégie de modernisation pour la métropolisation de Constantine », Op.cit, p. 50.

⁴² Ibid, p.51.

⁴³ Ibid, p. 51.

⁴⁴ BAILLY. A, (1974), « l'espace géographique », Ed : Doin, Paris, p. 215.

⁴⁵ MITCHELL. W, (2013), « Iconology: Image, Text, Ideology », Ed: University of Chicago Press, Chicago, p. 42.

regard pour la contemplation. C'est dans ce sens que l'on peut dire que le paysage est une création du regard, à partir d'une sensibilité donnée.

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

À la première question portant sur le paysage urbain, les personnes interrogées font quasiment toutes références au sens de la vue et à la matérialité de la chose vue.⁴⁶ «Le paysage urbain, c'est ce qui se voit dans une ville». Et plus largement : « c'est un regard sur un territoire. C'est ce qui constitue physiquement un territoire». La plupart des personnes élargissent néanmoins cette référence à tous les sens : « le paysage urbain, c'est ce qui s'appréhende par plusieurs sens, ce qui nous entoure et ce que l'on voit ». Et plus particulièrement, mais ressenti ici négativement, au sens de l'ouïe et de l'odorat : « *le paysage urbain parisien est généralement bruyant car pollué par l'automobile* »⁴⁷ au-delà des sens, le paysage urbain est décrit comme un point de vue qui oscille sans cesse du proche au lointain et du dedans au-dehors : « *le paysage urbain se regarde du dedans ou du dehors de la ville. C'est un panorama* »⁴⁸. Et encore : « *C'est l'ensemble de ce que l'on voit. C'est à la fois un ensemble et un détail. C'est un échange permanent du plus petit au plus grand* ».⁴⁹

II.2. Qualité paysagère

II.2.1. Définition

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

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

⁴⁶ SERVAIN. S, CARCAUD. N, (2017), « *Etude des thématiques et des temporalités d'un paysage de l'eau en milieu contraignant* », [En ligne] Disponible sur : https://www.projetsdepaysage.fr/le_paysage_urbain_durable_une_nouvelle_utopie_pour_l_am_nagement_devill, Consulté le 05/05/2019.

⁴⁷ COLLOT.M, (2005), « *Paysage et Poésies francophones* », Ed : Presses Sorbonne Nouvelle, Paris, p. 30.

⁴⁸ Ibid, p. 31.

⁴⁹ ROGER. A, (1997), « *Court Traité du paysage* », Ed : Gallimard, Paris, p. 40.

II.2.2. Présentation paysagère

La présentation paysagère correspond à des fonctions du paysage qui ont une utilité directe, qu'elle soit économique, matérielle, liée à la santé ou psychique, pour les personnes qui l'observent et la perçoivent, elles concrétisent la demande vis-à-vis du paysage. A la différence des services éco systémiques, les présentations paysagères sont définies uniquement par la satisfaction des attentes envers le paysage et sa perception. Par leurs qualités écologiques, socio-culturelles et esthétiques, les paysages permettent aux individus et à la société de satisfaire des besoins physiques et psychiques.⁵⁰

II.2.3. Fonction paysagère

Les fonctions paysagères décrivent les processus entre les différentes composantes culturelles et naturelles d'un paysage telles qu'elles sont perçues et vécues. Elles se différencient des fonctions éco systémiques par le fait que ce n'est pas le fonctionnement neutre de l'écosystème qui est au premier plan, mais les expériences et intérêts divers de la société et des êtres humains vis-à-vis du paysage. Selon de GROOT, les fonctions paysagères peuvent être classées en cinq groupes : les fonctions de régulation, de production, d'habitat, d'information et de support.⁵¹

II.3. Eléments constructifs du paysage urbain selon Kevin Lynch

Au-delà de la seule lisibilité pratique pour Lynch, la forme urbaine doit également être identifiable par ses caractéristiques : l'identité (la facilité d'identifier les éléments de la ville et de les structurer en schéma cohérent), l'orientation et la mémorisation (c'est-à-dire la lisibilité permet d'abord de s'orienter, grâce aux indications sensorielles et aux souvenirs, assurant ainsi la "sécurité émotionnelle" des habitants.) qui la rendent unique et ce sont précisément ces caractéristiques qui permettront aux individus et aux groupes sociaux de se l'approprier pour lui donner une signification émotionnelle et affective.⁵²

Lynch crée alors le concept d'«imagibilité» des formes urbaines, qui correspond à leur capacité à provoquer une image chez l'individu et par la facilité de la création d'images mentales collectives. Une ville avec une forte imagibilité permet à l'observateur de la percevoir comme

⁵⁰ VERONIQUE.P, LOIC.P, (2010), « *Le Paysage comme ressource dans les projets de développement territorial : développement durable et territoires* », [En ligne] Disponible sur : « <https://journals.openedition.org/developpementdurable/8556> », Consulté le 01/06/2019.

⁵¹ DE GROOT.R, WILSON.M, BOUMANS.R, (2002), « *A typology for the classification, description and valuation of ecosystem functions, goods and services* », Ed: Ecological Economics , Chicago, p. 393-408.

⁵² ROSSETTI.G, (2014), « *Approfondissement théorique: la perception du paysage urbain selon Kevin Lynch* », [En ligne] Disponible sur : « <http://unt.unice.fr/uoh/espaces-publics-places/approfondissement-theorique-la-perception-du-paysage-urbain-selon-kevin-lynch/> », Consulté le 16/05/2019.

une structure fortement continue. Au-delà des filtres subjectifs, la morphologie, la forme physique de la ville joue alors un rôle fondamental dans la production de l'image perçue à travers cinq types d'éléments constitutifs du paysage urbain : les voies, les limites, les nœuds, les points de repères et les quartiers.

II.3.1. Les voies

Les voies sont des éléments linéaires du paysage urbain permettant l'organisation du mouvement. Rue, trottoir, sentier, lignes de transport en commun, voies ferrées, les voies sont susceptibles d'être parcourues physiquement par les piétons-observateurs et éventuellement par des différents types de véhicules. Elles se structurent en réseaux et couvrent l'ensemble de l'espace urbain.

C'est en premier lieu en parcourant le réseau viaire que les individus perçoivent le paysage urbain. Même du seul point de vue de la perception du paysage urbain, les différentes voies d'une ville peuvent être hiérarchisées. Il ne s'agit pas seulement d'une question de gabarit : le rôle de chaque fois dans la structuration du paysage urbain est également en fonction de sa fréquentation, la manière dont un parcours s'offre à la vue (perception de l'extérieur) et toutes les vues qui sont possibles à partir de ce parcours (perception à l'intérieur) se combinent pour déterminer l'importance du parcours dans la constitution du paysage perçu.⁵³ L'imagibilité des voies s'accroît grâce à plusieurs qualités :

- Leur continuité (de la chaussée, de la largeur, du nom) ;
- Leur direction (la pente, les gradients d'intensité d'utilisation ou d'ancienneté, un bâtiment typique d'un côté, l'existence de points de repère aux extrémités, etc. permettent de différencier les deux directions d'une voie) ;
- Leur étalonnage (des points de repère secondaires permettent de se situer le long de la voie).
- Les relations géométriques définies avec les autres voies ;
- La clarté d'intersection.

II.3.2. Les limites

Les limites sont également des éléments linéaires du paysage urbain, susceptibles d'être parcourus visuellement et qui constituent le bord d'élément surfacique. Ce sont des éléments naturels ou anthropiques, qui forment de véritables ruptures à l'intérieur de la ville : rivages, tranchées, de chemin de fer, murs, etc. Parfois, une limite peut coïncider avec une voie, séparant

⁵³ LYNCH. K, (1960), « *L'image de la cite* », Ed: Dunod, Paris, p. 57.

des sous-espaces urbains clairement identifiables. Les limites les plus claires sont celles qui sont fortement perceptibles et représentent une forme continue (même la limite entre le front bâti et la forêt peut contribuer à structurer le paysage urbain quand elle est clairement définie).⁵⁴

II.3.3. Les nœuds

Les nœuds sont des éléments ponctuels dans la perception du paysage urbain. Ce sont des jonctions de voies où l'on doit prendre des décisions (de direction notamment, mais aussi de mode de transport, comme dans le cas d'une station de métro ou d'une gare), les contraintes de la prise de décision rendent les usages de l'espace public plus attentifs, et donc plus sensible, aux éléments placés près d'un nœud.⁵⁵ Plusieurs facteurs contribuent à l'imagibilité d'un nœud : sa forme (bifurcation, croisement, étoile, etc.), la clarté des liaisons entre les voies et la force visuelle des bâtiments et des autres éléments architecturaux (monuments, mobilier, etc.) peuvent y marquer le nœud. Lynch note également l'existence d'une sous-catégorie de nœuds pour lesquels la concentration des éléments caractéristiques (d'un point de vue architectural, fonctionnel ou autres) l'emporte sur la convergence des voies : «les noyaux».

II.3.4. Les points de repère

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

L'échelle d'action d'un point de repère doit être prise en considération. Certains points de repères peuvent structurer un secteur où une ville entière. Il s'agit des éléments visibles depuis une grande partie de l'espace urbain (comme un élément orographique, une architecture verticale se détachant nettement du bâti environnant, etc.). D'autres ont une valeur plus locale, servant à marquer un nœud, rythmer un parcours. Pour être clairement identifiable, un point de repère doit ressortir clairement de son environnement : par sa forme, par son style, par ses dimensions, par ses matériaux, par ses fonctions uniques, le point de repère doit marquer un contraste avec les éléments qui l'entourent.⁵⁶

⁵⁴ LYNCH, K. (1960), « *L'image de la cité* », Op.cit, p. 59.

⁵⁵ Ibid, p.63.

⁵⁶ Ibid, p.65.

II.3.5. Les quartiers

Les quartiers sont des éléments surfaciques de la ville, caractérisés par un certain degré d'homogénéité (perspective, fonctionnelle, etc.) et permettant à l'utilisateur d'avoir la sensation d'entrer, de sortir ou d'être dans un espace. Ce sont des zones clairement identifiées à l'intérieur des villes. Zones étendues avec des caractéristiques internes qui leurs sont propres, ce sont des unités thématiques, créées par les particularités typiques qui sont reconnues et représentées par les habitants sous forme d'images. Les typologies et les styles architecturaux, les caractéristiques sociales et ethniques des habitants, les spécialisations fonctionnelles, les couleurs, les ambiances, peuvent tous contribuer à définir un quartier perçu et reconnu dans la ville.

III. Le projet urbain au service de la qualité paysagère

Le paysage d'une ville se manifeste sous plusieurs aspects : sa réalité physique (tissu urbain, cadre bâti, espaces publics, etc.) et sa dimension immatérielle (les différents comportements et pratiques de la population, son mode de vie, etc.). Ainsi, il est soumis aux sens de l'individu (vue, ouïe, toucher, odeur).

La perception urbaine se construit aussi en relation avec l'identité de l'individu : ses expériences, son histoire, ses compétences, sa mémoire, c'est-à-dire son identité personnelle; ses connaissances, sa culture, son savoir, ses coutumes, qui concernent son identité sociale et culturelle dans la ville. Ces éléments peuvent être influencés par la qualité et la forme du paysage urbain, qui est le résultat des différentes interactions ayant été produites entre la nature et l'homme.⁵⁷

La qualité paysagère constitue des orientations stratégiques et spatialisées, qu'une autorité publique se fixe en matière de protection, de gestion ou d'aménagement de ses paysages. Formulés et portés par cette autorité publique, à l'issue d'une large concertation, ces orientations visent à :

- Faciliter l'émergence d'un projet de territoire partagé.
- Orienter la définition et la mise en œuvre ultérieure des projets au sein du territoire considéré.⁵⁸

⁵⁷ MASSIMO.S, (2013), « *Urban landscapes: Environmental networks and the quality of life* », Ed: Springer, Milan, p. 104.

⁵⁸ LEDUCK.H, (2008), « *Le paysage dans les documents d'urbanisme* », [En ligne] Disponible sur : « <http://docplayer.fr/23043890-Le-paysage-dans-les-documents-d-urbanisme.html> », Consulté le : 29/05/2019.

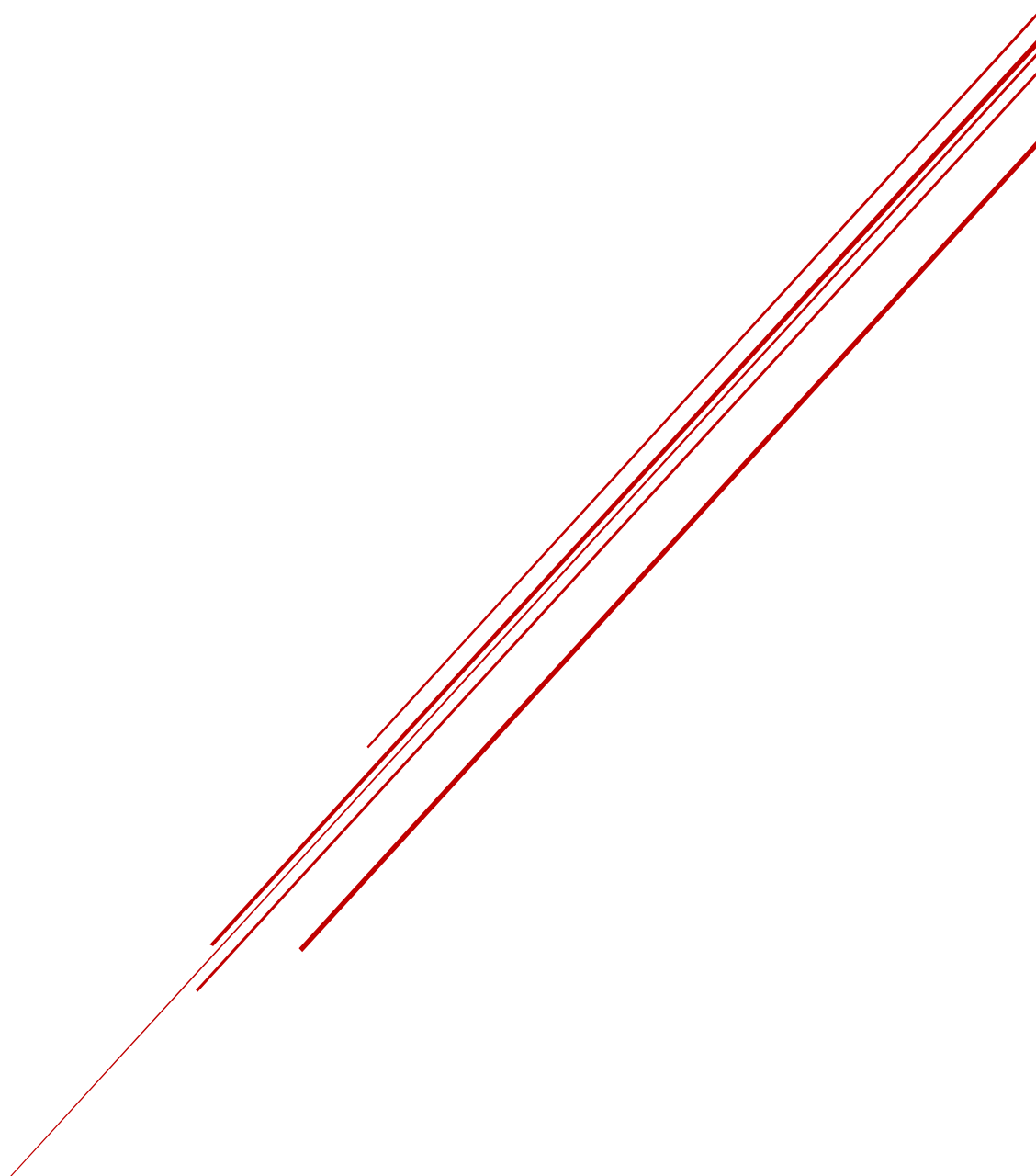
Les objectifs de la qualité paysagère ont donc une valeur stratégique et contribuent au progrès dans le sens d'une nouvelle culture de la gestion et de l'aménagement du territoire. Alors que le paysage est souvent considéré comme le miroir de notre société, formuler des objectifs de qualité paysagère, c'est se donner les moyens de construire un projet de territoire partagé, dans lequel chacun individuellement et la société dans son ensemble, puissent se reconnaître. Aussi ces objectifs permettent d'élaborer les plans de paysage visant à protéger, gérer et aménager le paysage et de comprendre comment ce paysage à évoluer dans le temps et tenter de réfléchir ensemble à sa durabilité.

Conclusion

Le projet paysager n'est donc pas un élément autonome du projet de la ville. Projet urbain et paysager sont liés, ils sont complémentaires et fédérateurs d'un développement harmonieux de la ville. Le projet urbain consiste à tisser des liens, il s'agit avant tout de faire un projet pour les populations, de satisfaire les usagers, et d'apporter des spécificités pour répondre aux préoccupations actuelles. Tandis que, le paysage est un élément important du cadre de vie des populations : dans les milieux urbains et dans les campagnes, dans les territoires dégradés comme dans ceux de grande qualité, dans les espaces remarquables comme dans ceux du quotidien.

Le paysage est donc porteur d'identité et de qualité de vie. Et par conséquent constitue un enjeu : social avec le cadre de vie et de travail, culturel avec la valorisation du patrimoine architectural et naturel, économique car il participe à l'attrait d'activités notamment touristiques. Cette reconquête urbaine par le paysage semble avant tout viser la transformation de l'image urbaine et donner une nouvelle image à la ville.

CHAPITRE III : REINVENTER LA RELATION VILLE-MER : DES EXEMPLES INNOVANTS



Introduction

Dans ces derniers temps, on constate l'ambition de fournir une nouvelle génération de transformation par laquelle la ville et le port seraient combinés voire même intégrés d'une manière plus étroite et créatrice. Il s'agit de transformer à nouveau la ville en une vraie ville portuaire. À travers le monde, il existe plusieurs expériences internationales dans le domaine de la reconversion et du renouvellement des villes portuaires afin de les rendre créatives, motivantes et attractives. Nous proposons d'analyser deux exemples de la Méditerranée : Marseille en France, et Alger en Algérie afin de déceler les méthodes et les objectifs à adopter pour trouver l'équilibre entre les deux entités : la ville et la mer.

I. Stratégies d'aménagement de l'interface ville-mer

I.1. Premier axe : aménagement de la façade maritime

La ville doit procéder à l'aménagement de son front de mer et des espaces ville-port afin de renforcer son attractivité. L'animation des quartiers portuaires résultera de l'association d'activité de commerce, de loisirs, de tourisme, de bureaux, de logements et d'équipements publics.⁵⁹



Figure13 : Aménagement de la façade maritime de Singapour.

(Source : <https://www.latribune.fr>.)

Ces aménagements permettront de diversifier l'économie portuaire maritime traditionnelle. L'aménagement englobera des opérations diverses, complexes parfois, complémentaires le plus souvent, et le tout doit renforcer l'objectif de restituer la rive aux habitants. Tout en maintenant l'activité portuaire et industrielle, d'autres projets peuvent connaître un nouvel essor, autant de projets innovateurs et pertinents qu'on peut prévoir sur cette façade maritime. Ces projets peuvent être regroupés en plusieurs activités :

⁵⁹ RABHI.R, SAIDI.A, SACI.W, (2016), « Composition urbaine au niveau d'une interface ville-mer. Cas de l'arrière port de Bejaia », Op.cit, p. 55.

CHAPITRE III : REINVENTER LA RELATION VILLE-MER : DES EXEMPLES INNOVANTS

I.1.1 L'activité halieutique

Le développement de la filière halieutique est une priorité économique et sociale pour une grande partie de la société, mais également pour l'identité maritime de la ville. En effet, une ville littorale est forcément imprégnée de l'activité de pêche. Parmi les projets qui pourront faire de la ville un pôle de compétitivité : l'aménagement d'un parc marin où une partie de l'espace sera consacrée à l'accueil d'activités de service liées à la pêche. Ce parc peut devenir une des vitrines ouvertes du savoir-faire de la ville, aussi faut-il promouvoir un tourisme culturel et éliminer les friches et entreprendre un aménagement urbain et paysager.⁶⁰

I.1.2. L'activité sanitaire

Les bienfaits de la mer sont de plus en plus recherchés par une clientèle qui se tourne vers de nouvelles formes de soins plus naturels. La constitution d'un pôle économique « santé, nutrition, balnéothérapie » est un axe important de diversification où des industries, et des laboratoires peuvent émerger en matière de produits de la mer utilisés pour la pharmacie et le cosmétique, et plus largement, le poisson est associé à une notion de qualité alimentaire et nutritionnelle.⁶¹

I.1.3. L'activité touristique

Le développement d'une quelconque activité touristique restera bien évidemment corollaire à l'avènement d'une culture du tourisme. La ville peut déclencher une stratégie à long terme en inscrivant un calendrier à destination d'investisseurs privés nationaux et internationaux qui comporte : la construction d'hôtels, de restaurants, des salles de spectacle, des promenades à vélo, des parcs de verdure, des musés, la mise en valeur du patrimoine, le développement du transport maritime, les espaces piétons, le traitement des espaces publics, les aires de stationnement, l'amélioration du réseau de voirie et une gare maritime.⁶²

I.2. Deuxième axe : reconnexion ville-mer-citoyen

L'ouverture de la façade maritime et portuaire aux citoyens doit s'opérer par :

I.2.1. La réouverture par les espaces publics

Elle nécessite l'aménagement des placettes en belvédère, sur le port et la mer, qui seront placés de façon à donner l'impression d'être dans le port sans que l'on y soit, et d'être en contact avec la mer à tout moment. Les axes structurants de la ville doivent mettre en évidence le port

⁶⁰ HADEF.R, (2007), « *Quel projet urbain pour un retour de la ville à la mer ?* », Mémoire de magister, Université de Constantine, p. 281.

⁶¹ RABHI.R, SAIDI.A, SACI.W, (2016), « *Composition urbaine au niveau d'une interface ville-mer. Cas de l'arrière port de Bejaia* », Op.cit, p.56.

⁶² Ibid, p. 57.

CHAPITRE III : REINVENTER LA RELATION VILLE-MER : DES EXEMPLES INNOVANTS

qui doit s'ouvrir davantage sur la mer⁶³, par la création de construction en cascade, des terrasses surplombant le port, une placette à étage serait une réponse possible en diversifiant l'offre, la création des promenades, des équipements et bien sûr l'accès aux logements ...etc.⁶⁴

I.2.2. La réouverture par des îlots

Les programmes de logements et d'équipements qui seront retenues devront être animés par une succession de poutres belvédères émergeant des constructions qui constituent des îlots. Le principe d'immeubles en cascades doit être retenu, cette solution permettra la mise en place de grandes terrasses panoramiques dominant toute la baie. Des percées aménagées dans le centre-ville et les nouveaux îlots pour permettre des ouvertures sur sa profondeur. Cette disposition donnera à la ville une façade perméable ouverte sur la mer tout en préservant des espaces privilégiés et privés aux habitants et aux usages des différents équipements. Au centre de ces îlots, des jardins privés, procurant une sensation de calme, logements et équipements offriront sur la mer une façade homogène dominante et forte.⁶⁵



Figure 14: Jardin privé au centre de l'îlot.

(Source : <https://www.viator.com/fr>.)



Figure 15 : Tours panoramiques.

(Source : <https://www.viator.com/fr>.)

I.2.3. La réouverture par la plaisance

Cela peut se traduire par l'implantation d'un port de plaisance, ou la reconversion, ou l'extension du port de pêche, mais également par la reconversion portuaire.⁶⁶ Tout cela procurera le développement de l'apprentissage de la mer. Ces projets permettront aux citoyens de découvrir, de voir autrement la mer, ses contraintes et d'avoir une nouvelle vision de la ville la

⁶³ RABHI.R, SAIDI.A, SACI.W, (2016), «*Composition urbaine au niveau d'une interface ville-mer. Cas de l'arrière port de Bejaia*», Op.cit, p. 57.

⁶⁴ HADEF.R, (2007), «*Quel projet urbain pour un retour de la ville à la mer ?* », Op.cit, p. 282.

⁶⁵ Ibid, p. 283.

⁶⁶ RABHI.R, SAIDI.A, SACI.W, (2016), «*Composition urbaine au niveau d'une interface ville-mer. Cas de l'arrière port de Bejaia*», Op.cit, p. 58.

CHAPITRE III : REINVENTER LA RELATION VILLE-MER : DES EXEMPLES INNOVANTS

création d'un port de plaisance permettra d'envisager la mise en place des parcours maritimes et de sport nautique, qui permettra également le renforcement de l'attractivité de la région et la découverte de ses paysages et ses cultures.⁶⁷

I.2.4. La réouverture par les équipements

Les divers équipements permettront également la reconquête de la façade maritime et portuaire car suffisamment attractive pour la population locale et étrangère. Ces équipements seront ainsi dotés d'une image dynamique et poétique liée à la magie des lieux, à l'image d'une base nautique ou d'un musée de la mer, d'autres équipements doivent associer animation, volumétrie distinctive, connexion entre de grands bassins ombragés par des pergolas, autant d'idées novatrices et osées que les architectes auront à imaginer pour retenir l'attention, attirer de nouvelle clientèle et satisfaire la curiosité. Sur le même alignement que les logements, hôtellerie et restauration, ils auront à renforcer le caractère commercial et économique de la façade urbaine. À travers ces équipements, la ville affirmera un peu plus sa dimension de cité portuaire tournée vers la mer, tournée vers le monde.⁶⁸



Figure16: Immeubles en forme de bateau.

(Source : <http://www.coastandcountryfrance.fr>.)

I.3. Troisième axe : enrichir le paysage (ville-port)

Si la ville a toujours eu tendance à tourner le dos au port, les habitants n'ont jamais été indifférents à ce dernier. L'importance de bâtir sur le port un lieu de vie est grande, sans négliger les contraintes de sécurité, le public aime avoir accès au port, à ses berges et à son paysage atypique. La mise en valeur du paysage portuaire est très difficile. C'est une explication de l'antagonisme entre la ville et le port. L'objectif n'est pas de faire disparaître une ou l'autre entité, mais de travailler sur l'articulation ville/port en créant des liens entre les quartiers urbains et le

⁶⁷ HADEF.R, (2007), « *Quel projet urbain pour un retour de la ville à la mer ?* », Op.cit, p. 284.

⁶⁸ RABHL.R, SAIDIA, SACI.W. (2016), « *Composition urbaine au niveau d'une interface ville-mer. Cas de l'arrière port de Bejaia* », Op.cit, p. 58.

port, sans supprimer la notion de limite ou de territoire qui enrichit la perception de l'espace. Le respect de cette dualité est considéré comme un critère de réussite de ces opérations. Il faut aussi que cette opération de mise en valeur du paysage portuaire soit accessible au public. Mixité des espaces, parcellisation pour les usages sur le port, ou choix des opportunités d'itinéraire pour les usagers.⁶⁹

I.4. Quatrième axe: modernisation de l'activité portuaire

Il s'agira de la reconversion des espaces portuaires ou limitrophes des ports pour des usages urbains qui seront plus importants. Les grands espaces portuaires seront obsolètes au vu des changements techniques dans les systèmes de transport. Les bateaux de transport des marchandises deviennent de plus en plus grands et rapides, les systèmes de charges et décharges plus efficaces, l'avènement des ports secs à la périphérie de la ville pour une meilleure rentabilité et la création des bouées de chargement en off-shore pour le transport des hydrocarbures. Par conséquent, ces espaces aux centralités différentes atteindront une grande valeur économique et urbanistique pour d'autres usages commerciaux, de loisirs et de tourisme.⁷⁰

II. Expériences de revitalisation de l'interface ville-mer

II.1. Exemple de réaménagement de la façade maritime et du port de Marseille

II.1.1. Situation du projet

Le projet se situe à Marseille au sud-est de la France donnant sur la mer Méditerranée, il se décompose en deux phases principales qui correspondent à deux temps importants de l'évolution de la ville.⁷¹



Figure17: Vue aérienne du projet euro-méditerranéen.

(Source : HENRY. M.2006).

⁶⁹ BERRAHALI, BOUALIA, (2014), «Un réaménagement urbain pour une meilleure articulation urbaine et touristique ville-mer», Mémoire de master en architecture, Université de Tlemcen, p.53.

⁷⁰ Ibid, p. 54.

⁷¹ HENRY. M, (2006), «Villes portuaires en mutation les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euro-méditerranéen», Mémoire de Licence, Université de Lausanne, France, p. 46.

CHAPITRE III : REINVENTER LA RELATION VILLE-MER : DES EXEMPLES INNOVANTS

II.1.2. Problématique du projet

Le port de Marseille est considéré comme une des clés de voûte dans l'économie française, non seulement par son emplacement sur la mer et sur la seconde voie maritime la plus importante au monde, mais également de son statut devenue caduc, fragile et peu compétitif face à ses rivaux européens et nord méditerranéens. Ainsi, les faits négatifs peuvent se résumer en:

- Quartiers non entretenus et dégradés, friches industrielles et ferroviaires, bâtiments obsolètes ;
- Anciens bassins portuaires non adaptés à l'accroissement du nombre et du gabarit des navires ;
- Manque d'espace pour les activités logistiques ;
- La dégradation du bâti, mais également à l'urbanisation liée à l'avènement de l'automobile : autoroutes pénétrantes, viaducs, trottoirs toujours plus étroits ;
- Insuffisance des espaces publics de qualité ;
- Le port marque une forte discontinuité avec le tissu urbain, puisque des barrières isolent les sites portuaires situés en zones sous douane ;
- Manque d'attractivités et de mixité sociale et fonctionnelle dans cette zone dégradée.⁷²

Face à ces constats, la question qui se pose tout en prenant en compte son port et sa façade maritime : comment rendre Marseille une ville d'affaire de dimension internationale?

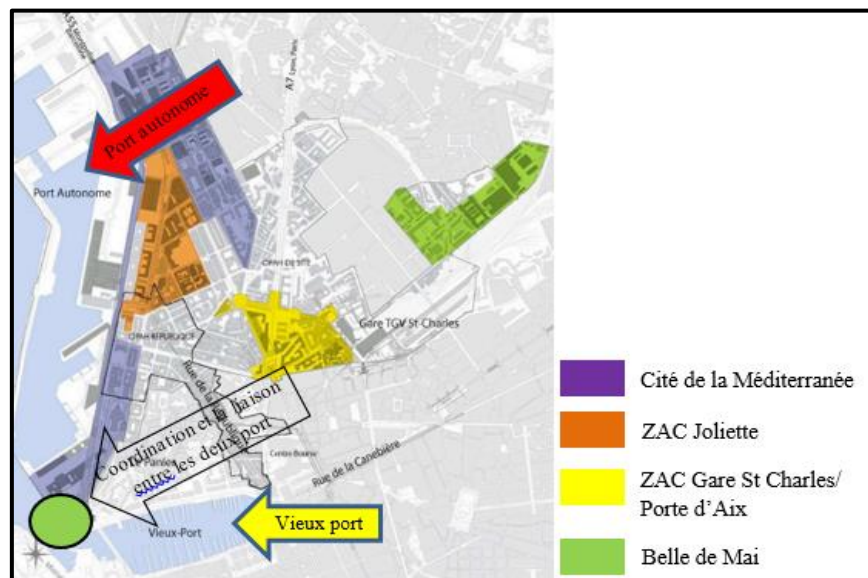


Figure18: Périmètre et pôles principaux d'intervention.

(Source : SAFRI.S.2008).

⁷² GUERBOUZ.N, DOUDOU.K, (2016), « Réconciliation de l'interface ville/port. Cas du vieux port d'Oran », Op.cit, p. 31.

II.1.3. Objectifs du projet

En portant l'attention sur cette zone, Euro méditerranée s'est fixé des objectifs multiples :

- Redynamiser l'économie locale en misant sur le secteur tertiaire ;
- Améliorer l'habitat en réhabilitant certains quartiers et en construisant de nouveaux logements et équipements de proximité, tout en favorisant la mixité sociale dans ces quartiers ;
- Renouveler l'interface urbano-portuaire ;
- Renforcer les infrastructures de transport ;
- Améliorer le paysage urbain et recréer des espaces publics ;
- Implanter de nouvelles structures à vocation culturelle.⁷³

II.1.4. Les trois pôles d'intérêt concernant la reconquête de l'interface ville port dans le cadre d'Euro-Med

Dans le but de tisser les nouvelles relations entre la ville et son port, et aussi pour aborder la question de l'articulation entre modernité et identité, trois pôles sont identifiés:

- **Le pôle de la cité de la Méditerranée**

Ce pôle inclut la mise en place d'un équilibre en activités portuaires et fonctions urbaines. Trois zones sont distinguées d'une surface longeant le littoral sur 2.7 kilomètres, du môle J4, au pied du Fort St- Jean, à Arenc plus au Nord.⁷⁴

- **Réaménagement du boulevard du littoral**

Les quais du Lazaret et ceux de la Joliette sont réaménagés pour faire place au Boulevard du littoral avec plusieurs modes de déplacements, privilégiant une mobilité « douce » : deux voies routières, une piste cyclable et de grandes promenades piétonnières. Offrant ainsi une nouvelle articulation entre la ville et le port.⁷⁵



Figure 19 : Vue sur le Fort St-Jean et le Mucem.
(Source: HENRY. M.2006).



Figure 20 : La vue actuelle sur le J4 et le fort St-Jean.
(Source: HENRY. M. 2006).

⁷³ BERRAHALI, BOUALIA, (2014), «Un réaménagement urbain pour une meilleure articulation urbaine et touristique ville-mer», Op.cit, p.67.

⁷⁴ MAGALI.H, (2006), «Villes portuaires en mutation Les nouvelles relations ville-port à Marseille», Op.cit, p .48.

⁷⁵ Ibid, p.50.

CHAPITRE III : REINVENTER LA RELATION VILLE-MER : DES EXEMPLES INNOVANTS

- **La gare maritime du major**

Suivant le principe de garder le trafic des passagers ferries à la Joliette, mais également celui d'une nécessaire modernisation des infrastructures offertes aux passagers, une nouvelle gare maritime a été inaugurée : la gare de la Major.⁷⁶



Figure 21: La nouvelle gare maritime (Source: HENRY. M..2006).

- **Le J4/Esplanade de St-Jean**

Seule véritable friche portuaire à Marseille, auparavant le môle du J4 était dédié au trafic des voyageurs entre la France et l'Algérie. Il sera mis en avant comme pôle culturel. On y trouvera ainsi divers équipements culturels, publics et privés. Parmi ces derniers, le Mucem « Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée » qui est celui qui devra agir comme symbole.⁷⁷

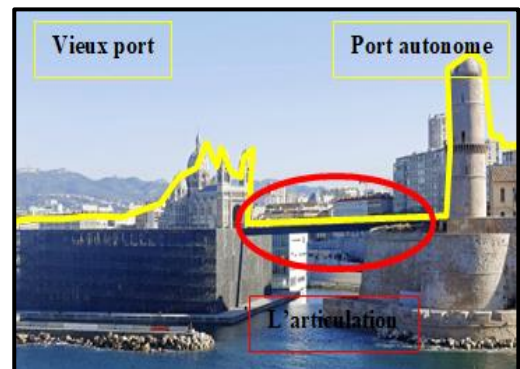


Figure 22 : Le J4 réaménagé. (Source : HENRY. M. 2006.)

- **Le quartier arrière-portuaire d'Arenc**

Par manque de place, certains entrepôts du port ont dû être implantés dans des terrains en ville. Dans l'optique du rééquilibrage Nord/Sud, le quartier 'Arenc' c'est investi de nouvelles fonctions. Celles-ci devraient permettre de redynamiser et de changer l'image du quartier autrefois dépeuplé et très dégradé.⁷⁸



Figure 23: La tour de Zaha HADID. (Source : (HENRY. M..2006).

- **La terrasse du port**

Entre Sud et Nord de la Cité de la Méditerranée, Les activités commerciales et récréatives se Centreront principalement sur « les terrasses du port ». ⁷⁹



Figure 24: Les Terrasses du Port. (Source : HENRY.M.2006).

⁷⁶ MEDJDOUB. S, (2017), « Vers une reconquête urbaine de l'interface ville/port Cas de la ville de Bejaia », Op.cit, p. 28.

⁷⁷ Ibid, p. 28.

⁷⁸ GUERBOUZ.N, DOUDOU.K, (2016), « Réconciliation de l'interface ville/port. Cas du vieux port d'Oran », Op.cit, p.32.

⁷⁹ Ibid, p.33.

CHAPITRE III : REINVENTER LA RELATION VILLE-MER : DES EXEMPLES INNOVANTS

➤ Le pôle de la joliette

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

Les objectifs sont les suivants :

- ✓ Renforcer la vocation d'échanges et d'affaires ;
- ✓ Relier le port et la ville ;
- ✓ Améliorer l'environnement urbain et architectural.⁸⁰



Figure 25: La ZAC de la Joliette
(Source : HENRY.M.2006).

• La place de la Joliette

Réaménagé dans un souci de conservation de certains traits historiques ; un bout de voie de chemin de fer est incrusté dans le sol ; de même, la fontaine déjà présente à l'époque est conservée. La place s'anime de 8 h à 14 h chaque jour grâce à la présence d'un marché.⁸¹

• Un quartier d'affaire

Pas seulement d'en faire un quartier d'affaires ; ce sera également un lieu de vie : fournir aux employés des services appropriés qui vont du logement à l'école, du parc public au cinéma.⁸²



Figure 26: Le quartier d'affaires de la Joliette.
(Source : HENRY.M.2006).

➤ Le pôle de La rue de la république

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



Figure 27: La rue de la République après la réhabilitation.
(Source : HENRY.M.2006).

⁸⁰ MAGALI .H, (2006), «Villes portuaires en mutation Les nouvelles relations ville-port à Marseille», Op.cit, p. 55.

⁸¹ HENRY.M, (2006), «Villes portuaires en mutation les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euro-méditerranéen», Op.cit, p. 88.

⁸² Ibid, p.70.

II.1.5.Synthèse

L'opération porte une programmation diversifiée et contribue à l'insertion du projet dans son environnement:

- D'une part historique en créant un cadre résidentiel attractif qui améliore la vie quotidienne des habitants en renouvelant le plaisir de vivre en ville ;
- D'autre part urbain apaisé en associant plus d'espaces piétonniers, publics et de loisirs de qualité, et une vie de quartier animée par la création des pôles d'animation ainsi assure la mixité fonctionnelle.⁸³

II.2. Exemple de réaménagement de la baie d'Alger, cas du quartier de la Marine

Le projet consiste à la revitalisation urbaine, et la mise en valeur de la façade maritime par l'union avec la mer (Casbah – Mer). Établie par les aménagements du quartier de la marine, un site d'exception qui a donné à la ville la beauté, son identité urbaine et son modèle spatial si particulier (partie basse de la casbah) en relation avec le port et l'amirauté.

II.2.1 Présentation de projet

Ce projet entre dans le cadre du plan stratégique du réaménagement de la wilaya d'Alger, plusieurs travaux ont été entamés et amenés à changer l'image de la façade maritime et créer une nouvelle relation de la ville avec le front de mer. Le quartier de la marine une des attractions touristiques majeures de la basse casbah et son aménagement lance le défi de l'équilibre par la conciliation des contraires, l'architecture de demain par le respect du patrimoine d'hier, la rencontre douce et le dialogue entre l'histoire et le future met au monde un projet urbain et



Figure 28: Vue sur le quartier de la marine. (Source : www.pressealgerie.fr).

⁸³ MEFLAH. F, (2016), « Projection du quartier de port Intervention au niveau de l'interface portuaire Cas de port de Mostaganem », Mémoire Master Académique, Université de Mostaganem, p. 54.

architectural, et vise à retisser les liens entre la capitale et la mer.⁸⁴

II.2.2. Situation géographique

Le projet est situé au Nord de la façade maritime de la ville d'Alger (Casbah basse), à l'extrémité Ouest de la baie d'Alger, zone 1 ; un terrain relativement plat dans la partie basse du quartier avec une pente douce. Il abrite un port stratégique sur son côté Est, entouré par la mer méditerranée s'étend sur une grande surface, structuré par trois places à savoir la place des martyrs, la place port Saïd et la place des rais.



*Figure29 : Vue sur le quartier de la marine (la basse casbah).
(Source : www.guide-alger.com.)*

II.2.3. Problématique du projet

La basse casbah, lieu de passage de toute les civilisations ayant marqué l'histoire de la ville d'Alger, où la concentration d'un patrimoine bâti varié et riche se matérialise. Mais, l'image du quartier a principalement commencé à s'estomper avec la présence de plusieurs facteur, devenue un lieu de conflits et de compétitions pour habiter à quelques mètres de la mer. Ceci a engendré :

- Une Rupture physique qui traduit par la présence de l'Amirauté et le port qui constituent une barrière visuelle à la mer rompue avec le reste de la ville et avec la mer ;
- Une rupture spatiale du quartier avec son environnement présentée par son enclavement et sa marginalisation, caractère non achevé, d'où se converge différents problèmes (mal structuré, mal défini, présences de multiples interruptions morphologiques et des vides urbains) ;
- Coupure du front de mer qui souffre de plusieurs problèmes : structurels, morphologiques et fonctionnels. Ainsi, à son enclavement, s'ajoutent d'autres problèmes concernant l'aménagement

⁸⁴ KERAILI, (2017), «*Mise en Valeur de la basse Casbah d'Alger par la revitalisation urbaine du Quartier de la Marine* », Mémoire pour l'obtention du diplôme de master II en Architecture et Patrimoine, Université de Tlemcen, p.25.

CHAPITRE III : REINVENTER LA RELATION VILLE-MER : DES EXEMPLES INNOVANTS

et la définition des espaces publics, le manque d'équipements d'accompagnement et le sentiment de délaissement ressenti par les habitants et les passagers, la route nationale présente un handicap qui accentue la rupture entre la ville et la mer ;

- Coupure basse Casbah _ port : générée par la création du boulevard front de mer et de l'avenue de l'ALN qui a induit l'isolement de la Médina par rapport à la mer dévalorisant la vue théâtrale. Une multitude de défaillances de par la marginalisation des parcours historiques (rue de la marine), la zone portuaire regroupant les activités militaires, de pêche, commerciales et de transport, constituent un obstacle physique, visuel, environnemental mais surtout fonctionnel, nécessite une colonne vertébrale de liaison permettant la relation médina- mer. Afin de pallier ces problèmes, un projet de revitalisation urbaine est lancé, il a trois préoccupations majeures : créer la cohésion entre la ville et la mer, revitaliser la façade maritime et créer de nouveaux espaces de plaisance et de détente pour reconquérir une qualité paysagère de vie urbaine meilleure.

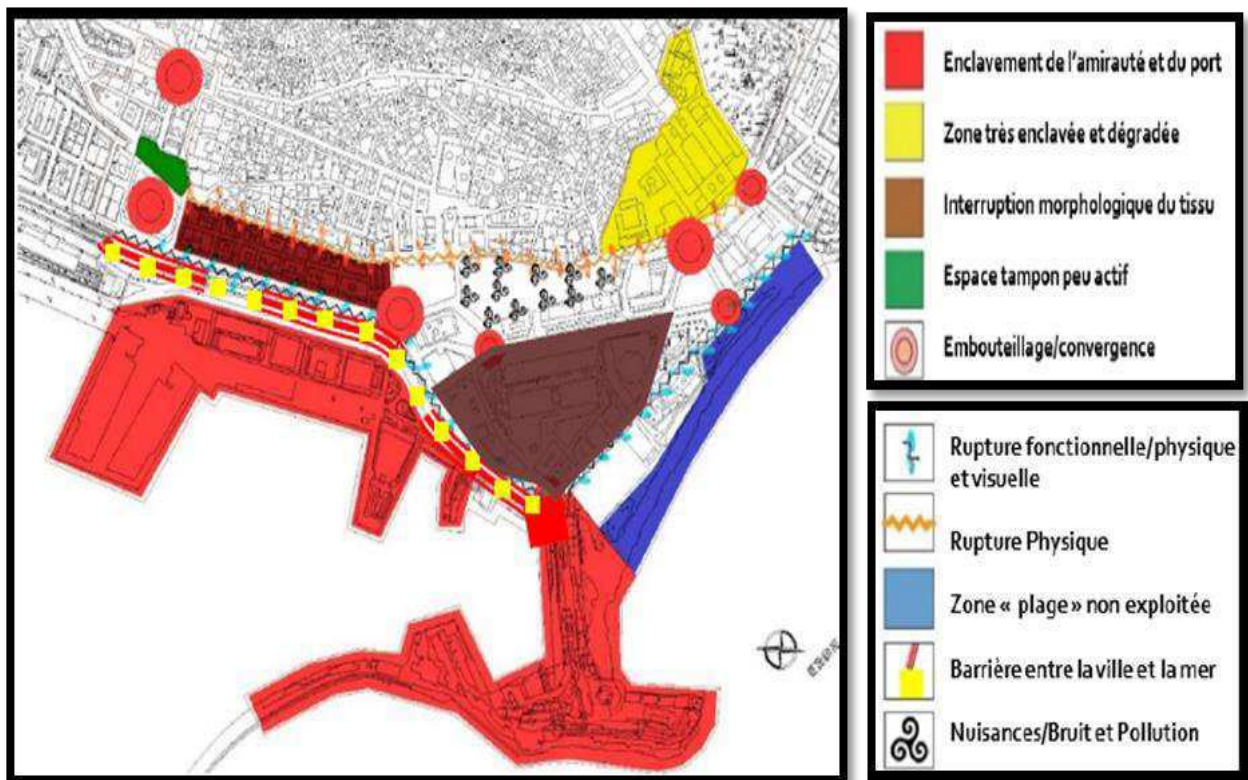


Figure 30 : Les problèmes recensés au niveau du site. (Source : Auteurs.2019).

II.2.4. Objectifs du projet

- Restructurer le quartier de la Marine afin de l'intégrer dans la dynamique urbaine ;
- Revaloriser la rue de la Marine et ainsi retrouver la mémoire du lieu ;
- Améliorer les activités sociales et économiques à travers une revitalisation ;

CHAPITRE III : REINVENTER LA RELATION VILLE-MER : DES EXEMPLES INNOVANTS

- Renforcer les liaisons du quartier avec son environnement ;
- Casser la rupture physique du quartier vers la mer⁸⁵.

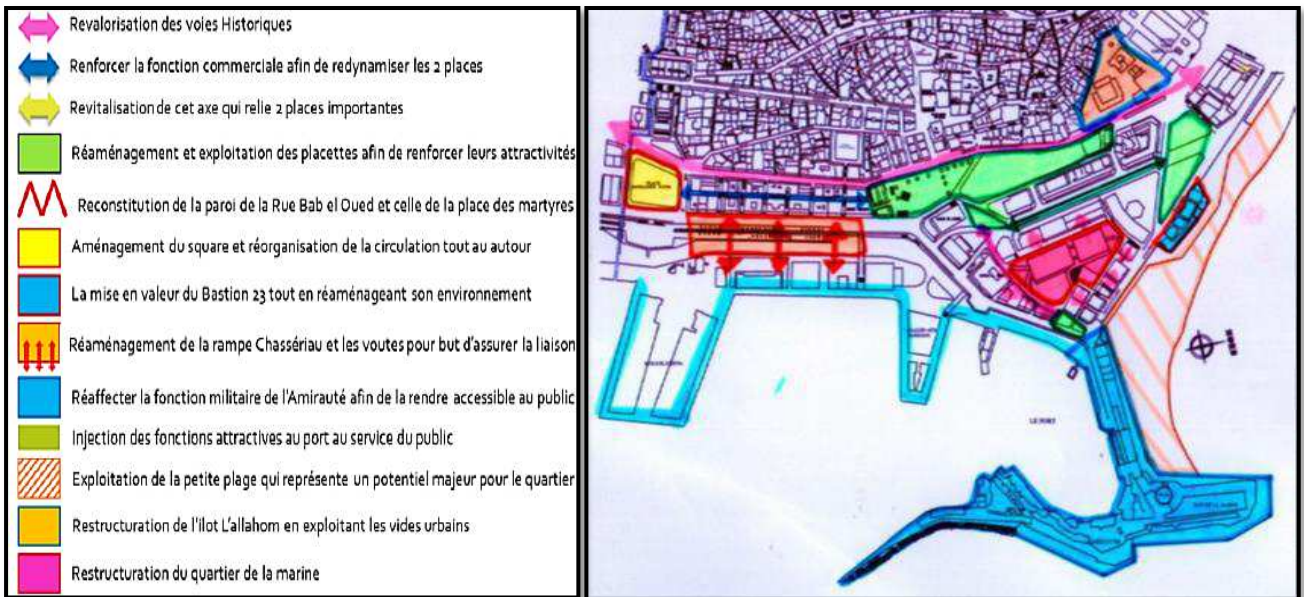


Figure 31: Les stratégies d'interventions (Source : Auteurs .2019).

II.2.5. La stratégie d'intervention urbaine

• Rue de la marine

La consolidation de la relation terre/mer par la requalification de la rue de la marine et la création d'un parcours historique et culturel. La requalification et l'aménagement de la plage par l'injection des activités vitales (loisir-ludique).

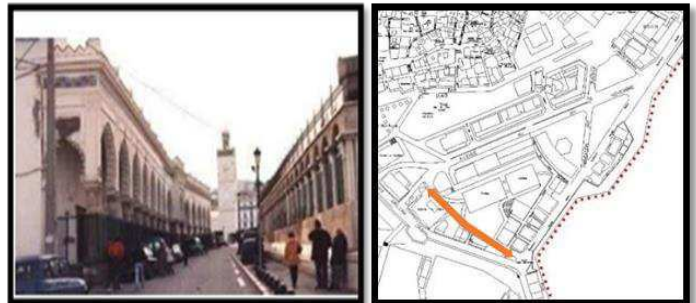


Figure 32: L'intervention sur la rue de la Marine. (Source : Auteurs.2019).

• Rue d'Angkor

La requalification du boulevard d'Angkor par la création et l'intégration des activités de commerce et de restauration, le décongestionnement du quartier par la création d'un patio urbain.



Figure33: L'intervention sur La rue d'Angkor. (Source : Auteurs.2019).

⁸⁵ BERRAHALI, BOUALI.A, (2014), «Un réaménagement urbain pour une meilleure articulation urbaine et touristique ville mer», Op.cit, p.30.

CHAPITRE III : REINVENTER LA RELATION VILLE-MER : DES EXEMPLES INNOVANTS

- **Rue Bâb Azzoun**

La requalification de la rue Bâb Azzoun par le renforcement de l'activité commerciale.

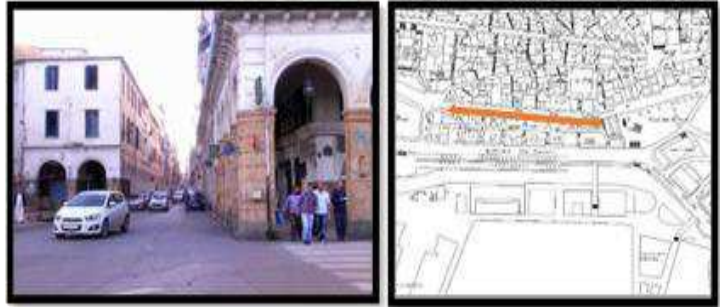


Figure34: L'intervention sur la rue Bâb Azzoun.

(Source : Auteurs.2019).

- **BLD Che Guevara**

La valorisation du port et pêcheurie par la création d'un parcours maritime ainsi l'aménagement de ce dernier par la création des activités de plaisance et la proposition du transport maritime.



Figure35 : L'intervention sur CHE GUEVARA.

(Source : Auteurs.2019).

- **Rue 1er Novembre**

La création de l'ambiance et de l'animation du boulevard 1^{er} Novembre, qui abrite des activités commerciales et administratives, l'identification des nœuds et des placettes.



Figure 36: L'intervention sur la Rue 1er novembre.

(Source : Auteurs.2019).

- **BLD Amiral Cabral**

La reconversion de la caserne et la reconquête de l'amirauté, tout en préservant le patrimoine et les monuments historiques et renforcer l'activité culturelle et touristique.⁸⁶



Figure 37: L'intervention sur BLD AMIRAL CABRAL.

(Source : Auteurs.2019).

⁸⁶ MESLI.I, KLOUCHE.D, (2016) ,«Réappropriation du cœur d'ilot, cas d'étude : quartier de la Marine, Casbah d'Alger », Mémoire pour l'obtention du diplôme de master II en Architecture et Patrimoine, Université de Tlemcen , p.48.

II.2.6.Synthèse

Le projet doit permettre de :

- Rétablir le lien ombilical entre la basse Casbah et son prolongement qu'est le port. La revitalisation de ce lien doit mettre fin aux oppositions actuelles entre la ville et le port.
- Le couple ville-port doit comprendre que la rupture n'apporte aucun intérêt bien au contraire, ils doivent s'allier et se compléter afin de brasser fonctions portuaires et fonctions urbaines. En effet leurs forces se trouvent dans cette complémentarité.

Conclusion

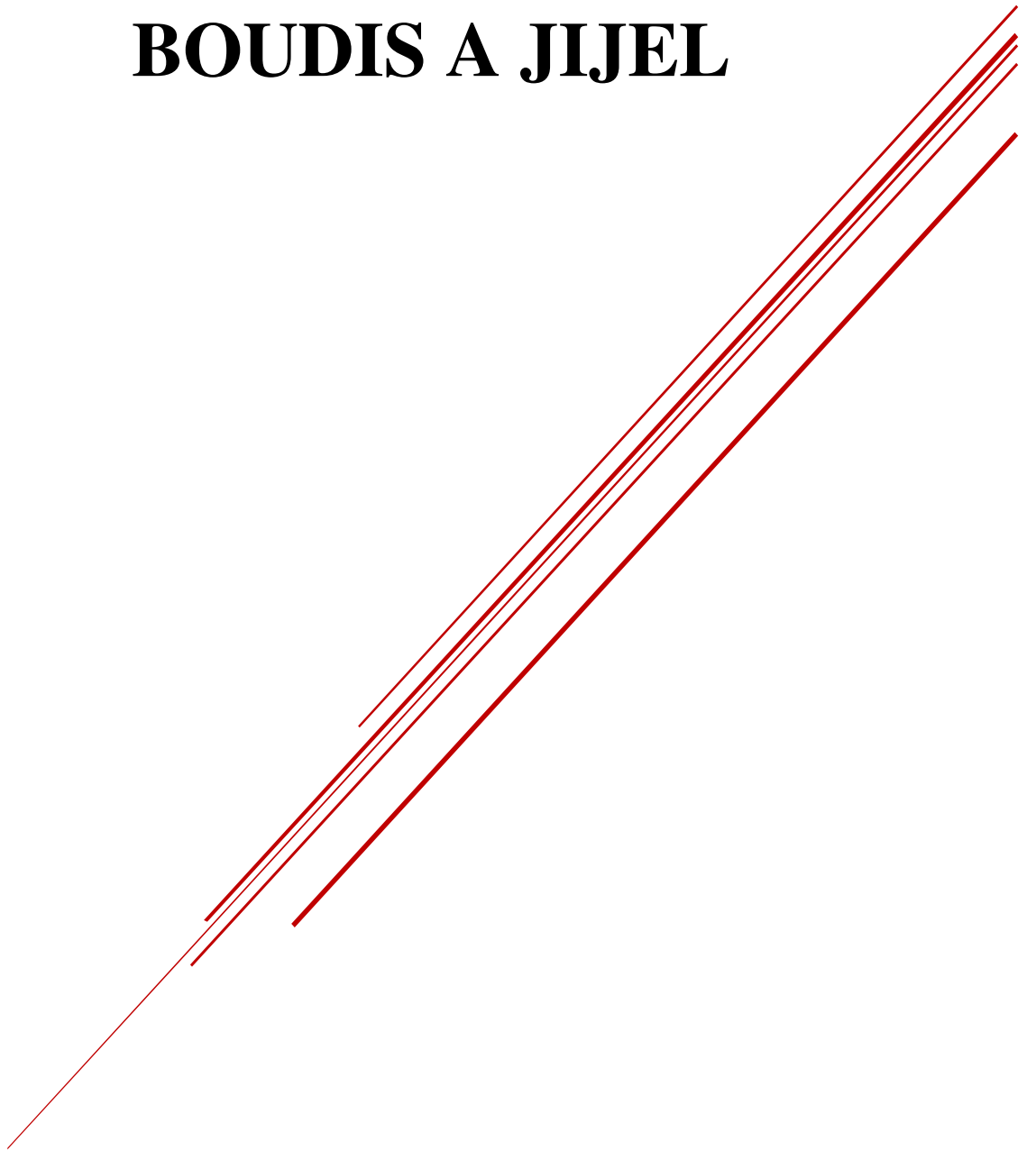
« Un projet est un espace vivant tel qu'un corps humain ce qui induit que les espaces qui le constituent doivent être complémentaires et fonctionnels tel que les organes vitaux »⁸⁷.

L'analyse des deux exemples 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 de la ville et au port, 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 terrestre et 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.

⁸⁷ Kahn.L, (1996), «*Silence et Lumière*», Paris, ED : du Linteau, P.37.

**CHAPITRE IV : RECREER LE
LIEN AVEC LA MER, CAS
D'ETUDE ; LE FRONT DE MER
KOTAMA ET LE PORT
BOUDIS A JIJEL**



Introduction :

Ce chapitre sera consacré pour la présentation de notre cas d'étude. Jijel, une ville portuaire et comme toutes les autres villes, son destin était attaché à celui de son port. Malheureusement, cette ville ne reflète pas aujourd'hui suffisamment l'image d'une ville portuaire. L'évolution de sa structure urbaine, produite par une ignorance, a fait que la ville se replie de se referme sur elle-même, en tournant le dos à son port et à sa façade maritime. De sa part, le port a perdu son attractivité, il s'est enfermé dans un espace clos isolé de la ville.

I/ Présentation de la wilaya de Jijel

I.1. Situation, limites et accessibilité

Jijel est située dans une zone intermédiaire au Nord-Est de l'Algérie sur une superficie de 2.396,63km². S'ouvrant sur la Méditerranée par une façade maritime de 120km, Jijel offre une position stratégique ce qui a participé à l'amélioration de son activité commerciale et touristique⁸⁸.

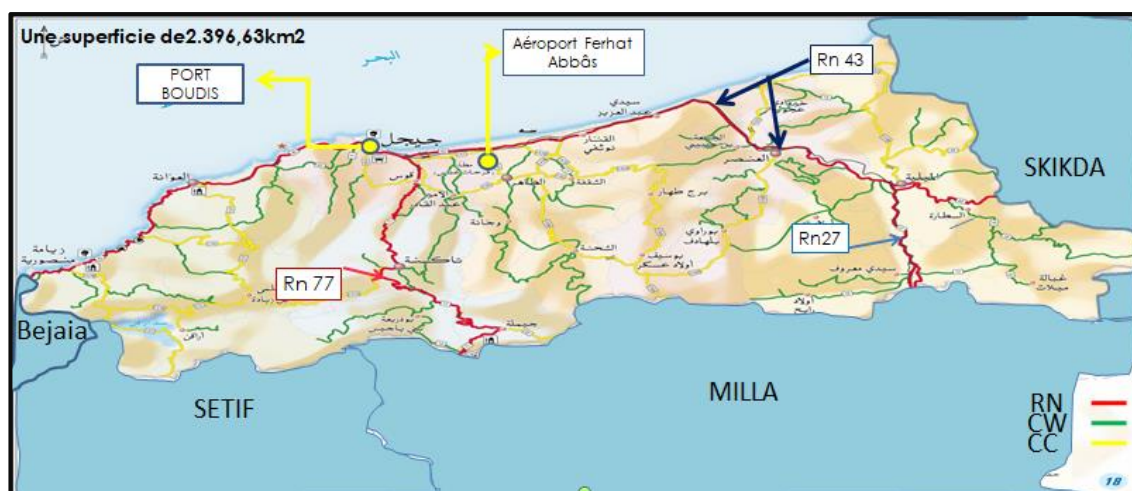


Figure 38 : situation de la wilaya de JIJEL. (Source : PDAU ,2019).

Elle est limitée : A l'Est : par la Wilaya de Skikda

A l'Ouest : par la Wilaya de Bejaia

Au Nord : par la mer Méditerranéenne

Au Sud : par la Wilaya de Mila et Sétif.

⁸⁸ Wilaya de Jijel, (2005), Direction de tourisme, « SDAT de la wilaya de Jijel », p.5.

II/ Présentation de périmètre d'étude

Le site de notre étude se situe dans l'agglomération chef-lieu de Jijel, au Sud-Est par rapport au centre-ville ; il appartient au POS 07, il est considéré comme un site pittoresque riche en vues panoramiques sur la mer Méditerranéenne ; il a une grande importance car il contient des équipements touristiques et balnéaires avec un aspect architectural colonial.



Figure 39: Périmètre d'étude.

(Source : Google Earth)

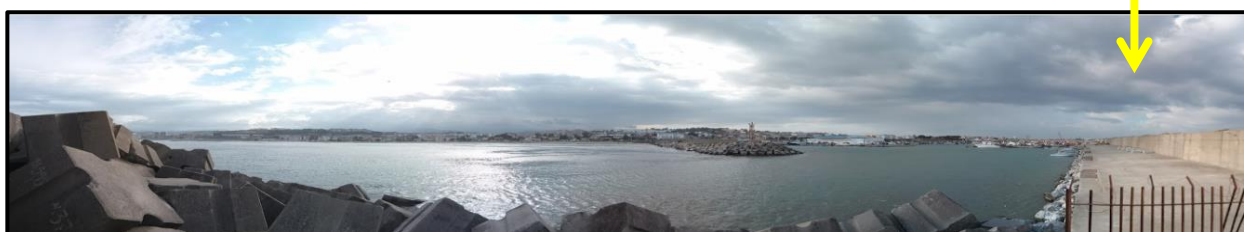


Figure 40: Vue sur site. (Source : Auteurs.2019).

II.1.Situation et limites

Le site se situe à la sortie EST de la ville de Jijel, sous forme d'une bande littorale et le port Boudis situé entre la mer et la RN 43.

Le site est limité par :

- Au Nord : par le port militaire
- Au Sud : par la gare intermodale
- À l'Est : la mer Méditerranée
- À l'Ouest : le pos 7 et pos 1

Sa situation sur la mer lui accorde une grande importance. c'est la principale source d'animation et d'attraction de la population locale et touristique de la ville de Jijel.

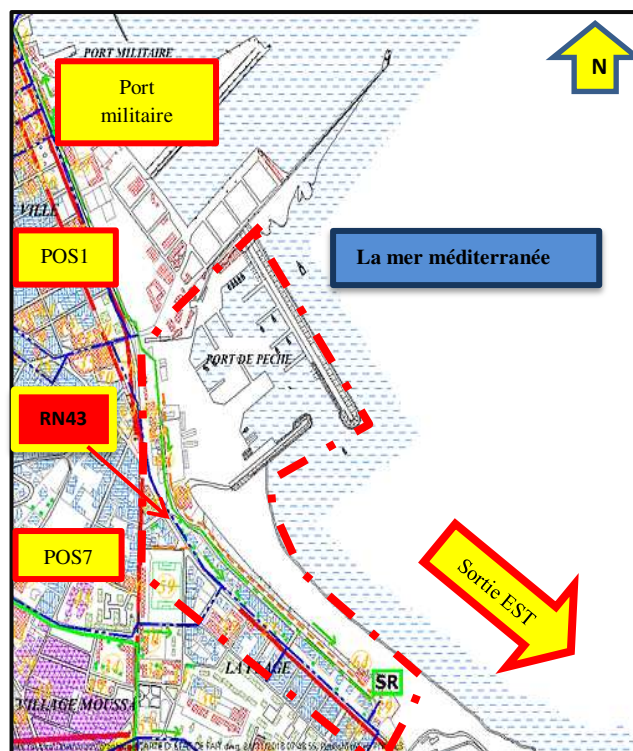


Figure 41: Situation du site d'étude.

(Source : Auteurs.2019).

II.2. L'accessibilité

Le site est accessible depuis : le centre-ville, la gare routière et l'entrée Est par la RN43 avec une possibilité d'accès maritime. Le site à une forte accessibilité à cause de l'existence de la gare et la transition de la RN43.

II.3. Les éléments structurants

Les voies sont en mal état à cause du manque d'entretien. La circulation mécanique est très élevée à l'axe du front de mer qui provoque le problème de l'encombrement surtout durant la période estivale à cause des nœuds qui constituent des points noirs de la circulation. Les points de repère existants qui n'assurent pas l'attractivité souhaitée.



Figure 42: Accès de la gare
(Source : Auteur.2019)



Figure 43: Accès maritime
(Source : Auteur.2019)



Figure 44 : Accès de l'entré Est
(Source : Auteur.2019)

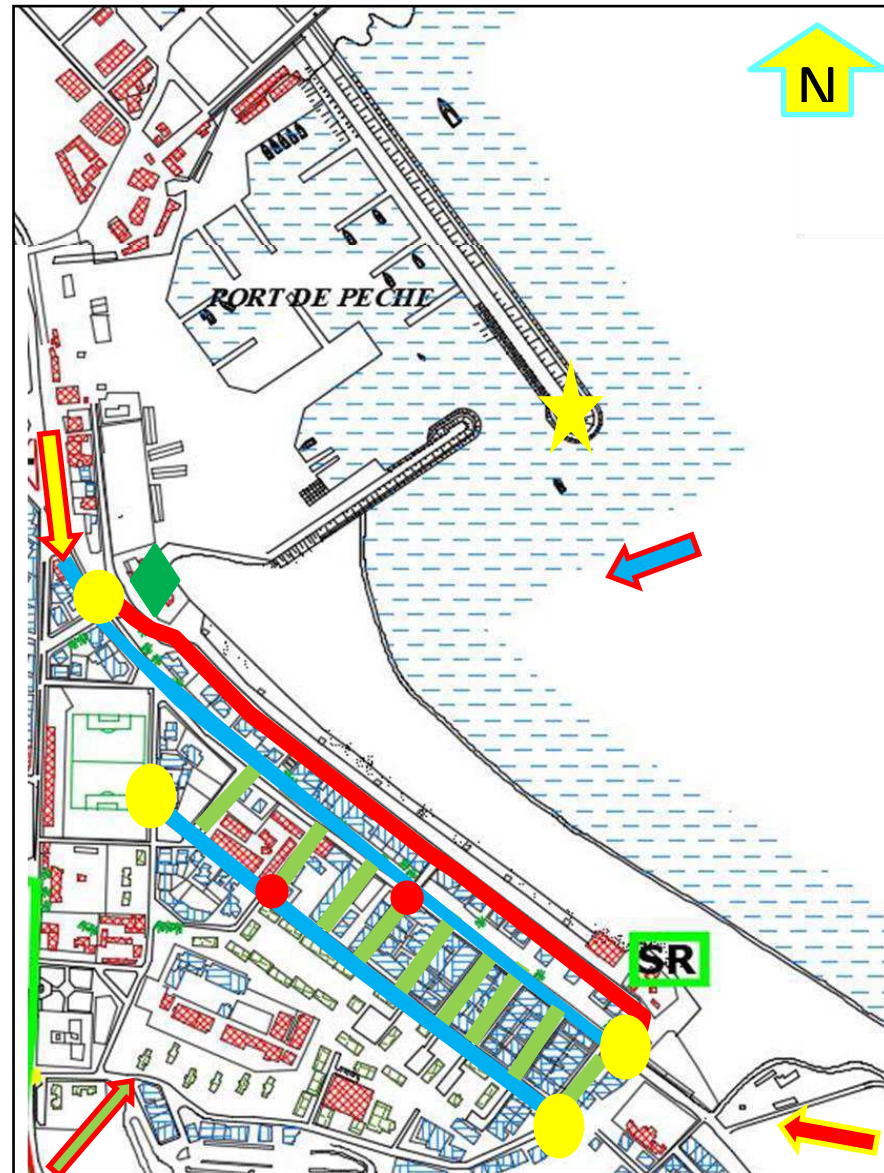


Figure 45: Eléments de structure urbaine du site.
(Source : Auteurs.2019).

Légende :

L'accessibilité :

- Accès de l'entrée Est
- Accès du centre ville
- Accès de la gare
- Accès maritime

Les éléments structurants :

Les voies :

- Voie primaire
- Voie secondaire
- Voie tertiaire

Les nœuds :

- Nœud majeur
- Nœud mineur

Les points de repères :

- Hôtel Kotama
- Phare du port Boudis



Figure 46: La route secondaire.
(Source : Auteur.2019)



Figure 47: L'Hôtel Kotama (repères).
(Source : Auteur.2019)



Figure 48: Le phare du port Boudis (repère).
(Source : Auteur.2019)

II.4.Type du bâti et non bâti

• Habitats Individuels



Figure49 : Maison individuelle. (Source : Auteurs2019).



Figure 50 : Maison individuelle. (Source : Auteurs. 2019).

• Habitats collectifs



Figure51: Cité d'habitats collectifs. (Source : Auteurs2019).



Figure 52 : Cité d'habitats collectifs. (Source : Auteurs2019).

Il existe des locaux de commerce au 1^{er} niveau des constructions que ça soient individuelles ou collectives.

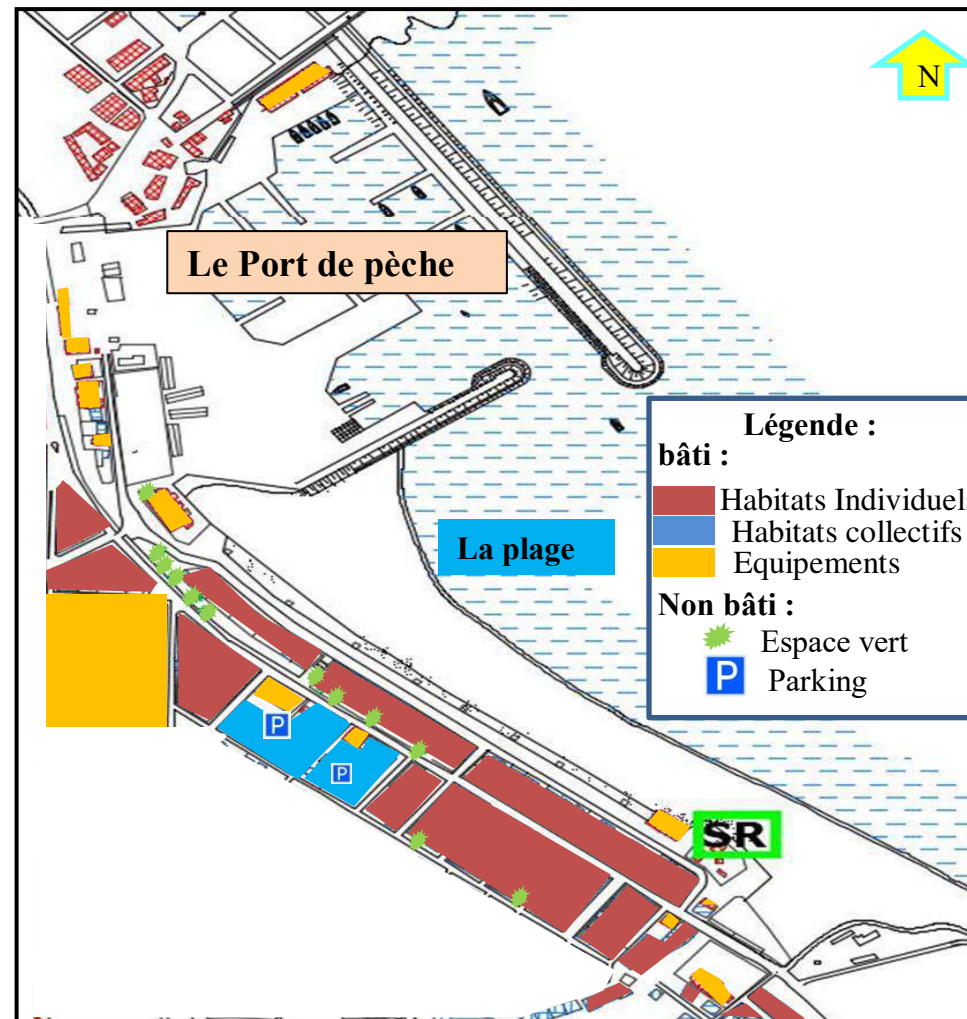


Figure 53: type du bâti et non bâti. (Source : Auteurs2019).

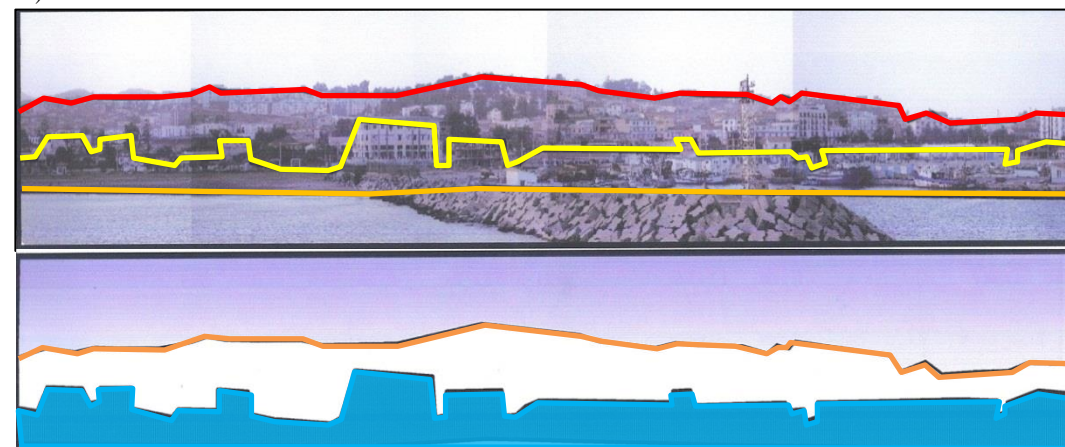


Figure 54 : Façade urbaine. (Source : Auteurs2019).

II.5.Equipements



Figure55: L'hôtel Kotama. (Source : Auteurs2019).



Figure 56: Direction de pêche. (Source : Auteurs2019).



Figure 57: Poste. (Source : Auteurs2019).



Figure 58: Espace vert. (Source : Auteurs2019).

Espace vert approprié à certains habitats collectifs et individuels.

II.6.L'analyse séquentielle



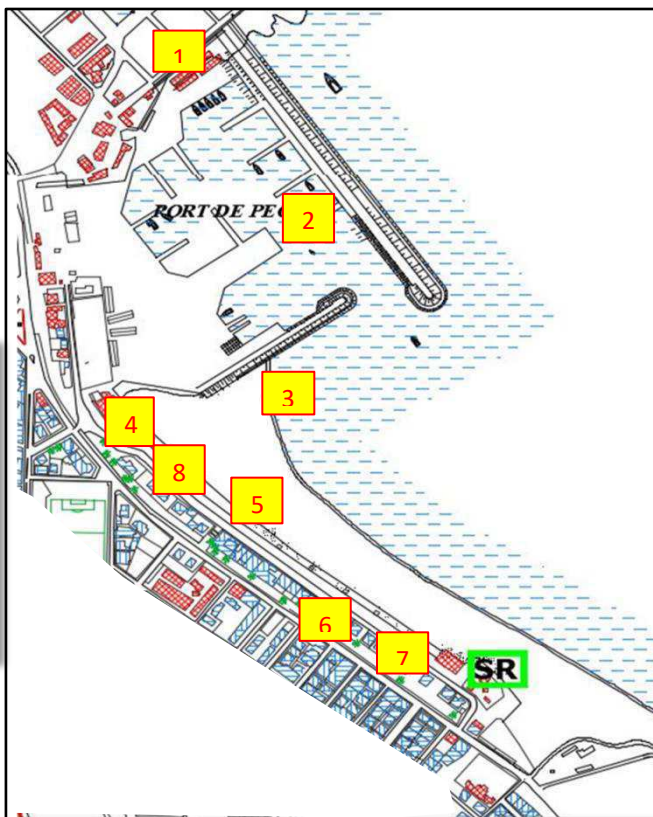
La diversité des volumes et la mixité du cadre bâti sur le port a donné une ambiance au site.



Une continuité avec un équilibre visuel nous donne une perspective claire et un contraste qui combine les potentialités naturelles du site présenté en tableau bleu du ciel avec la mer percée par le tissu urbain.



Absence d'une perspective précise à cause d'un déséquilibre marqué.



C'est la clarté du paysage, la facilité d'identifier les éléments de la ville et de les structurer en schéma cohérent.



Un déséquilibre entre côté gauche bâti et côté droit ouvert.



Une perspective riche en éléments naturels qui dégage une vue sur la mer.

Figure 59: L'analyse séquentielle.
(Source : Auteurs, 2019).

III. Analyse critique :

La rupture ville/mer est définie comme un ensemble de rupture des liens entre les deux entités et qui touchent des différents aspects, Jijel ne fait pas exception et présente un ensemble de ruptures matérielles que nous pouvons discerner avec une simple visite à la ville, or, nous pouvons également les appeler « des ruptures tape-à-l'œil », et d'autres plutôt immatérielles, qui présentent des symptômes abstraits, qui se cachent derrière les scènes.

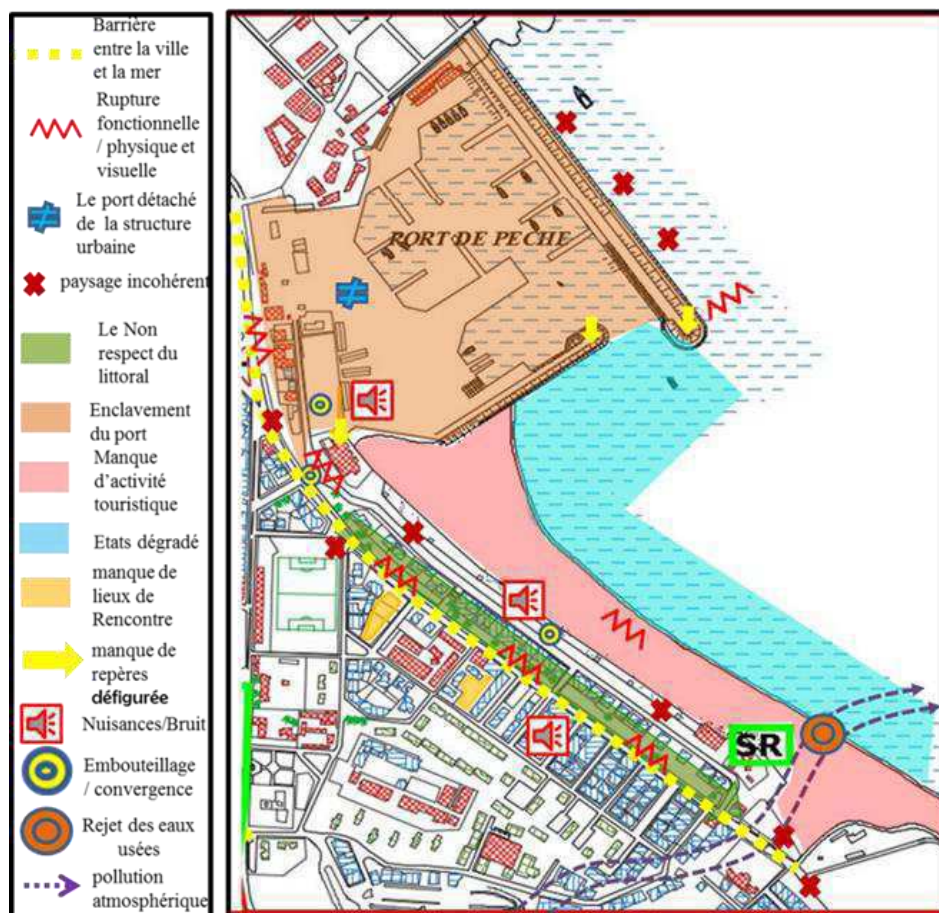


Figure 60: Les problèmes du site d'intervention. (Source : Auteurs.2019)

➤ Axe du boulevard non valorisé :

Le boulevard Zighoud-Youcef se distingue par sa perspective, qui donne sur la mer et offre une belle vue. Malgré sa situation au front de mer, il présente une faible animation, due à un mauvais le mal aménagement et le manque de la propreté.



Figure61 : Vue sur le boulevard Zighoud-Youcef (Source : Auteurs .2019).

III.1. Relation ville-port :

Le port est devenu, aujourd'hui, fermé et interdit au public, il présente une véritable barrière visuelle qui se matérialise par des installations portuaires : des hangars, des grilles.....etc. Le port a tourné le dos à la ville, il s'est enfermé sur lui-même pourtant pendant longtemps il a constitué un véritable lieu d'attachement pour les habitants, c'est un lieu où les promeneurs allaient se balader sur les jetées.



Figure 62: Les installations portuaires qui occultent la vue sur le port, 1 : Direction EGPP, 2 : Hangar, 3 : Centre nautique. (Source : Auteurs. 2019).

III.2. Formes du clivage ville-mer au niveau du site :

- Le non-respect des 300 mètres de la frange littoral par les constructions, plus la Projection d'hôtel, avec une distance moins de 60 mètres, qui n'est pas en harmonie avec le milieu naturel.
- Etat dégradé de plages, avec le rejet des eaux usées qui provoque la pollution
- Inexistences de l'aspect touristique à la plage Kotama, transformée en aire de jeux et d'autres activités non adéquates en hiver, et squattée par le tourisme en masse en été, avec le manque de sécurité.
- une image urbaine non homogène, illisible, incohérente qui s'explique sur le savoir-faire : les matériaux utilisés, les coutumes qui en tiennent bien le décor de la rue, ce qui a engendré une perte d'identité du lieu.
- L'hôtel kotama se trouve défiguré par les immeubles mitoyens qui le dépassent en hauteur.
- La passivité des constructions : qui sont isolées de toute animation urbaine, et le changement de leurs fonctions, ce qui entraîne des transformations par conséquent, et la dénaturalisation des espaces initiaux
- L'absence d'activités commerciales (manque d'équipements).

CHAPITRE IV : RECREER LE LIEN AVEC LA MER, CAS D'ETUDE ; LE FRONT DE MER KOTAMA ET LE PORT BOUDIS A JIJEL

On peut distinguer deux types de rupture pour le cas de Jijel :

- **Une rupture spatiale :**

La rupture spatiale est la rupture principale et la plus flagrante. À première vue, Jijel et son port souffrent d'une ségrégation spatiale bien distincte, car nous avons d'un côté le port qui s'embastionne derrière ses clôtures avec des accès bien précis et bien surveillés dédiés au transit des marchandises, et de l'autre côté nous avons la ville qui s'élève d'un cran sur une pente qui a donné naissance à la première forme de rupture spatiale planifiée.



Figure 63: Vue panoramique qui illustre dans l'ordre; le port, l'interface ville/port et la ville.

(Source : l'auteur.2019).



Figure 64 : Les ruptures spatiales du clivage ville/mer.

(Source : Auteurs .2019).

- Une rupture fonctionnelle :

Le port de pêche : une nouvelle enclave

Le port, aujourd'hui, se trouve isolé de la ville. Une barrière bordant le port interdit tout accès libre à l'ancienne promenade et impose une dégradation de l'image d'une ville communicante avec son port. Il en découle que le port de Jijel a évolué d'un espace public ouvert et partagé, à un espace isolé et contrôlé. Certes, l'installation de la barrière a eu des effets positifs sur le fonctionnement de l'activité de pêche par l'introduction de nouveaux procédés de sécurité, de maintenance et d'hygiène. La mise à niveau du port a permis l'organisation de la production et l'amélioration des conditions de travail. Elle a, en contrepartie, engendré la coupure fonctionnelle, avec la ville et le port d'une part, et avec les usagers et leurs pratiques d'autre part.



Figure 65 : Plan du port de pêche et son enclavement avec des Barrières.

(Source : Auteurs .2019).



Figure 66 : Barrières entre le port de pêche et front de mer Kotama.

(Source : Auteurs .2019).

Conclusion

Actuellement, Jijel et son interface vivent un clivage aigu, un front de mer accompagné d'un port et une ville ne partageant que l'espace géographique entre eux, le lien entre les deux se résume en une simple juxtaposition spatiale délimitée par une interface linéaire délaissée, d'un côté il y a la ville qui polarise des activités et des flux humains importants, de l'autre un port qui polarise des activités de pêche.

Ce clivage ville /mer se concrétise par un ensemble de ruptures spatiales et fonctionnelles qui sont le produit de la différence entre les deux natures de fonctions portuaires et urbaines, qui ne cohabitent plus et continuent de s'affronter et à s'ignorer. Les conséquences sont graves, et aucun des deux n'est gagnant de ce clivage.

**CHAPITRE V : METHODES
D'INVESTIGATION,
INTERPRETATION DES
RESULTATS ET
RECOMMANDATIONS**



Introduction

Ce chapitre est consacré à la présentation de la méthode du travail suivie, les techniques de recherches employées ainsi que les recommandations proposées. Il s'agit de deux méthodes d'investigation ; la première est basée sur une enquête par questionnaire, et la deuxième est basée sur une enquête sur terrain en introduisant l'approche perceptuelle dont l'outil d'investigation est la carte mentale.

Ces deux méthodes sont principalement destinées aux habitants de la ville de Jijel ainsi qu'à toute personne ayant la moindre connaissance de cette ville dans le but d'avoir des réponses variées des personnes ayant un cadre de vie différent de celui de la ville de Jijel.

Ces deux outils semblent être la meilleure façon d'évaluer la relation ville-mer dans la ville de Jijel, en se référant au projet urbain et aux enjeux paysagers.

I. Présentation des méthodes d'investigations

I.1. L'enquête par questionnaire

I.1.1. Définition

Le questionnaire est une méthode de recueil d'informations mise en place afin d'expliquer et de comprendre des faits, c'est une méthode seulement collective. En effet, c'est la quantité d'éléments collectés qui confère au questionnaire sa validité et qui permet aux données d'être jugées authentiques⁸⁹.

I.1.2. Formulaire de questions

Nous avons réalisé un questionnaire de 28 questions structurées selon des axes bien ciblés qui nous permettent de répondre à notre problématique et de confirmer ou infirmer nos hypothèses. Le questionnaire a été divisé en 5 grandes rubriques : introduction, informations personnelles des participants, questions relatives à la ville de Jijel, questions relatives au front de mer Kotama et au port Boudis et questions relatives au paysage urbain.

Le formulaire de questions a été distribué sur terrain (Voir Annexes I) et élaboré en français et en arabe par l'outil Google Forms puis partagé en ligne, et aux différentes directions APC de

⁸⁹ VILATTE. J, C, (2007),« *Méthodologie de l'enquête par questionnaire* », Laboratoire Culture &Communication, Université d'Avignon, p.12.

CHAPITRE V : METHODES D'INVESTIGATION, INTERPRETATION DES RESULTATS ET RECOMMANDATIONS

Jijel, DUC, DPAT, DTP, Direction de L'environnement, Direction du Tourisme. Les questions ont été posées de manière fermée⁹⁰, c'est-à-dire, des questions ayant une liste de propositions ou à choix multiples fixées à l'avance pour permettre aux participants de faire le meilleur choix possible.



Figure 67: Questionnaire partagé sur Facebook.
(Source : Google Forms).

I.1.3. Taille de l'échantillon sélectionné

Un échantillonnage est l'ensemble des éléments sur lesquels porte l'investigation (individus, objet...etc.). Alors que l'échantillon est l'ensemble représentatif d'une sélection d'éléments de la population.⁹¹ Pour le choix de l'échantillonnage, on peut se référer aux tables statistiques existantes (voir tableau) qui présentent les différentes tailles d'un échantillon selon la taille de la population et le niveau de précision désiré (pour des niveaux de confiance (90%), une marge d'erreur (e=10%).

Tableau03 : Statistique montrant le choix de l'échantillon selon la taille de la population et la marge d'erreur désirée.

Taille de la population d'étude	Taille de l'échantillon selon la précision			
	+/-3%	+/-5%	+/-7%	+/-10%
100	-	81	67	51
500	Tous	222	145	83
1000	Tous	286	169	91
5000	909	370	196	98
10000	1000	385	200	99

⁹⁰ Outil de création de sondages en ligne.

⁹¹ VILATTE, J, C, (2007), « Méthodologie de l'enquête par questionnaire », Op.cit, p. 20.

CHAPITRE V : METHODES D'INVESTIGATION, INTERPRETATION DES RESULTATS ET RECOMMANDATIONS

50000	1087	397	204	100
100000	1099	398	204	100
> 100000	1111	400	204	100

(Source: Guide Méthodologique : Enquêtes de terrain, Sécurité Alimentaire.)

Bien que les tables soient très pratiques, on a parfois besoin de calculer la taille de l'échantillon pour d'autres valeurs des critères statistiques retenues. Pour calculer la taille de notre échantillon, nous avons pris le niveau de précision $e = 5\%$ et le niveau de confiance de 95%. La population de la commune de Jijel est de 179549 habitants⁹². Donc la taille de l'échantillon est estimée par la formule simplifiée de Yamane⁹³ : $n = N / (1 + Ne^2)$. Dont : n est la taille de l'échantillon, N est le nombre de la population totale, e est le niveau de précision en (%). $n = 179549 / (1 + 179549 \times 0.05^2)$

$$n = 399.11$$

Donc nous avons pris un échantillon de 400 personnes pour une population de 179549 habitants.

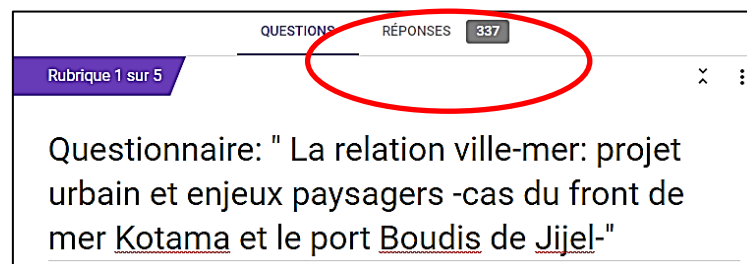


Figure 68 : Nombre de réponses obtenues.

(Source : Google Forms.)

I.2. La carte mentale

I.2.1. Définition

L'outil le plus pertinent pour appréhender une recherche dans le cadre de la perception de

⁹²ONS: Office national des statistiques, (2008),[En ligne] Disponible sur : <http://www.ons.dz/IMG/pdf/Demographie2018.>, Consulté le 15/04/2019.

⁹³VILATTE. J, C, (2007),« Méthodologie de l'enquête par questionnaire »,Op.cit, p. 22.

l'espace urbain est l'outil iconographique de la carte mentale. Cet outil est une technique graphique reflétant une réalité subjective de l'espace qui permet de recueillir les représentations spatiales que les individus se font de leur environnement.

Ces représentations cognitives de l'espace, sont nourries de représentations mentales, ou individuelles (faisant référence au vécu, à l'expérience, à l'éducation, à la culture de l'individu) mais aussi de représentations sociales, c'est-à-dire partagées par un groupe social ou professionnel.

I.2.2. Taille de l'échantillon sélectionné

Pour sélectionner l'échantillon, nous avons suivi la méthode de K. LYNCH utilisé dans son approche perceptuelle où il cite dans son livre « *The image of the city* », une entrevue en profondeur d'un petit échantillon de personnes (15 à 30) résidant dans la ville, afin d'évoquer l'image qu'elles se sont faite de leur environnement. Les personnes interviewées dans le cadre de notre enquête, constituent un échantillon de trente personnes choisies d'une manière aléatoire, c'est-à-dire, rencontrées in situ et auprès desquels nous avons effectué une entrevue en profondeur.

I.2.3. Phase du questionnement

Effectué en six jours à partir du 06/06/2019, journée de l'artiste, à la place Kotama. Nous nous sommes fixées de collecter cinq cartes mentales pour chaque journée en utilisant seulement des feuilles blanches et des crayons et en expliquant aux gens comment représenter leurs perceptions avec un dessin sous forme d'une carte mentale. Le temps passé avec chaque personne varie entre 20 à 30 minutes. Cela dépend de sa compréhension de l'outil mais aussi de sa capacité à représenter ses idées sous formes de dessin. Afin de comprendre les dessins sur les cartes mentales nous avons accompagné chaque carte d'une petite entrevue.



Figure 69: Collecte des cartes mentales. (Source : Auteurs.2019).



Figure 70 : Collecte des cartes mentales.
(Source : Auteurs.2019).

I.2.4. Lecture des cartes mentales

- **Regroupement des cartes mentales :** nous avons essayé de comprendre le contenu de chaque carte mentale en nommant d'abord chaque élément dessiné, puis nous avons groupé les cartes mentales dans des catégories comme par exemple la catégorie des services : petits restaurants, cafeterias, WC publics et postes de sécurité.
- **Superposition des cartes mentales :** la superposition consiste à repérer les catégories qui se répètent dans chaque carte mentale et les grouper encore une autre fois sous formes de critères de classement. C'est par rapport à ces critères que nous allons analyser puis interpréter les dessins collectés.
- **Grille d'analyse :** pour constituer notre grille d'analyse, nous avons calculé le nombre de personnes ayant évoqué ce critère dans leurs dessins, puis pour chaque nombre nous avons établi des pourcentages par rapport au nombre total des personnes interviewées. Lors du calcul, nous avons constaté que plusieurs critères sont perçus soit de façon positive soit de façon négative. La grille d'analyse contient donc des critères d'analyse selon les aspects positifs et négatifs.

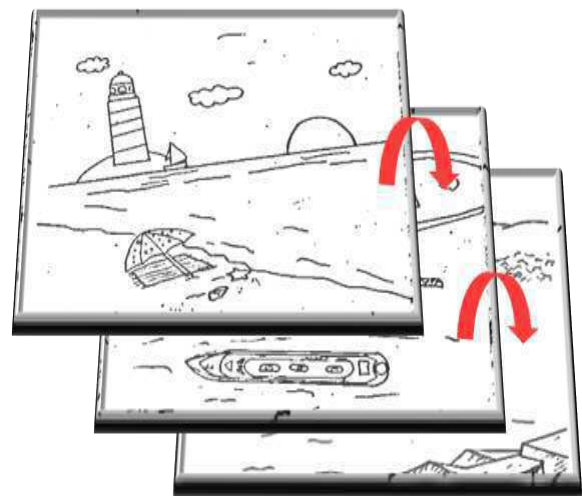
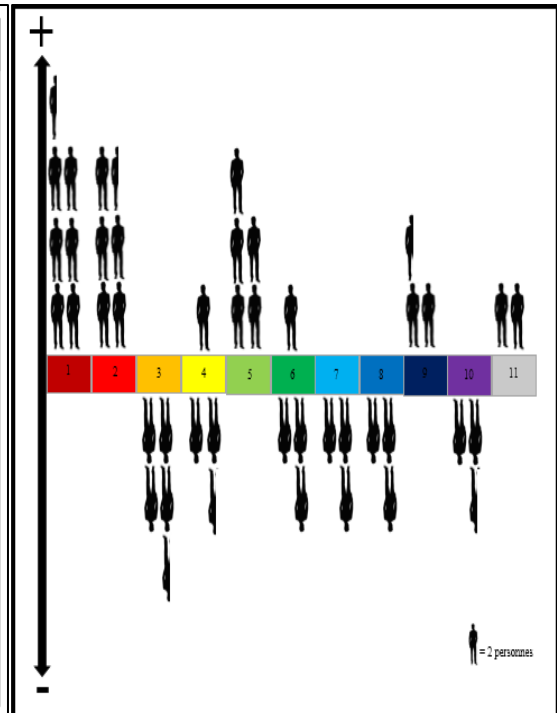


Figure 71: Superpositions des cartes mentales.
(Source : Auteurs.2019).

CHAPITRE V : METHODES D'INVESTIGATION, INTERPRETATION DES RESULTATS ET RECOMMANDATIONS

Tableau 04: Classification des résultats.

classification	Critères	Nombre de voix (/30)	Nombre de voix en %	
1	Promenade au bord de mer	13	46.5 %	+
2	Patrimoine maritime	11	40 %	+
3	Nuisances (visuelle/sonore)	09	32 %	-
4	clôture	8	28.5 %	-
		2	7 %	+
5	Nature	8	28.5 %	+
6	services	6	21 %	-
		2	7 %	+
7	Mobilier urbain	6	21 %	-
8	Accès/accessibilité	6	21 %	-
9	loisir	5	18 %	+
10	Activités/animation	5	18 %	-
11	Patrimoine architectural	4	14 %	+



(Source : Auteurs.2019). **Figure 72 :** Histogramme des résultats.

(Source : Auteurs.2019).

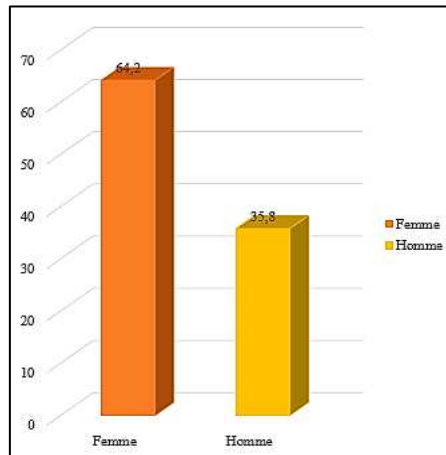
Les critères dégagés se divisent en deux catégories distinctes :

- La première catégorie :** comportant les critères positifs tels que la promenade au bord de la mer, le patrimoine maritime, la clôture (mentionnée ici comme mesure de sécurité), la nature, les services, le loisir et enfin le patrimoine architectural. Ces critères sont représentés par des silhouettes posées vers le haut.
- La deuxième catégorie** comportant les critères négatifs, notamment les nuisances (sonores et visuelles), la clôture (représentant dans ce cas un obstacle réduisant le contact direct avec la mer), les services, le mobilier urbain, l'accès et l'accessibilité, l'activité et l'animation. Ces critères sont représentés par des silhouettes posées vers le bas.

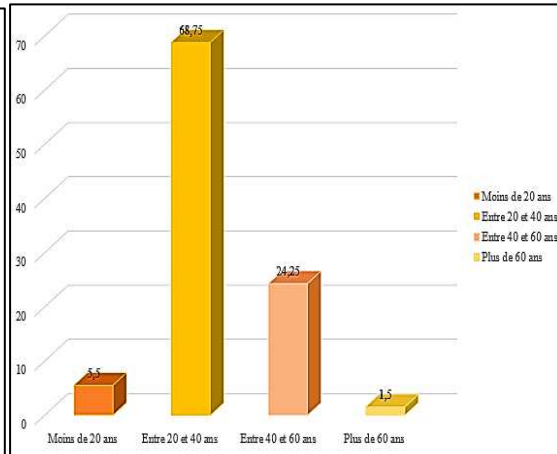
II. Analyse et interprétation des résultats

II.1. Résultats du questionnaire

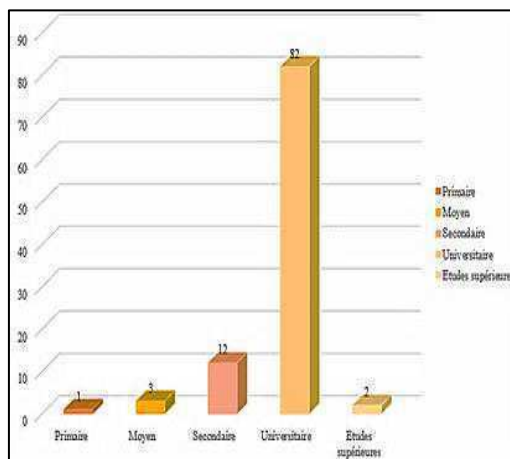
II.1.1. A propos des participants



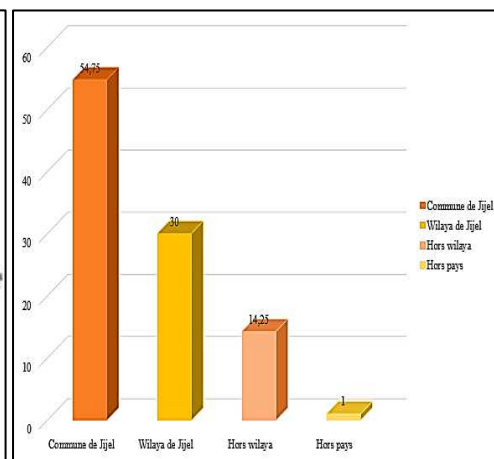
Graphique 01 : Sexe (%).
(Source : Auteurs. 2019).



Graphique 02: Age (%).
(Source : Auteurs. 2019).



Graphique 03 : Niveau d'instruction (%).
(Source : Auteurs. 2019).



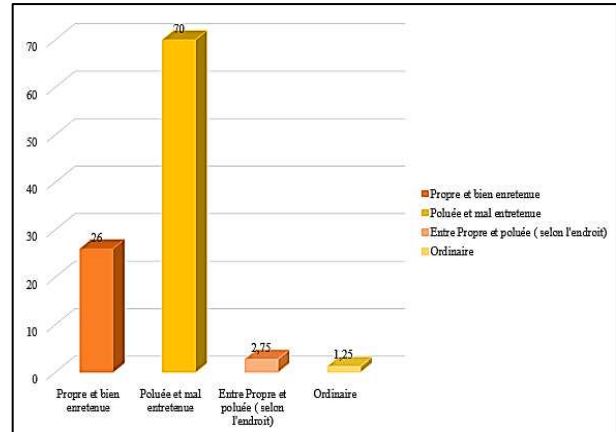
Graphique 04: Lieu de résidence (%).
(Source : Auteurs. 2019).

Commentaire : ces résultats montrent que la majorité des personnes interrogées (64.2%) sont des femmes et (35.8%) des hommes, la plupart d'entre eux leurs âges varient entre 20 et 40 ans (68.75%) alors que (5.5%) ont moins de 20 ans et (24.25%) ont plus de 40 ans. (82%) ont un niveau d'instruction universitaire. Ces résultats montrent que l'échantillon choisi comporte des personnes différentes de sexe, d'âge, et de niveau intellectuel. La majorité des personnes interrogées (84.75%) résident à la wilaya de Jijel, dont (54.75%) sont de la commune de Jijel. (14.25%) résident hors wilaya et (1%) hors pays.

CHAPITRE V : METHODES D'INVESTIGATION INTERPRETATION DES RESULTATS ET RECOMMANDATIONS

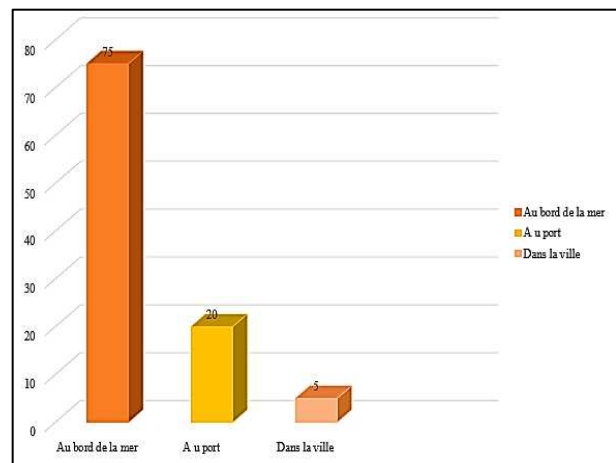
II.1.2. A propos de la ville de Jijel

Commentaire : on remarque que la majorité des personnes interrogées (70%) ne sont pas satisfaites en ce qui concerne la propreté de et environnement de la ville de Jijel. (26%) d'entre eux sont peu satisfaits de l'état des lieux et très peu de personnes (4%) sont satisfaites et trouvent que la ville est propre.



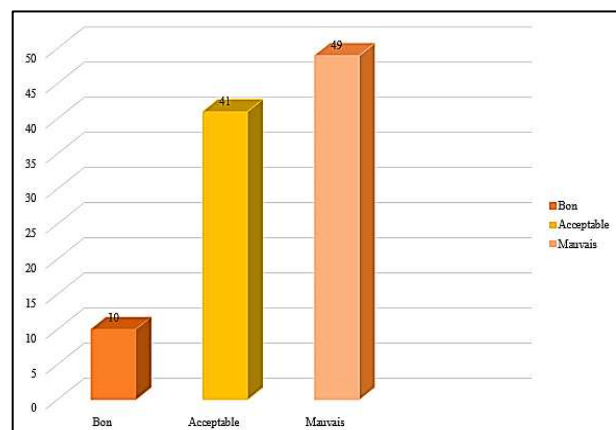
Graphique 05 : Etat de la ville de Jijel (%).
(Source : Auteurs. 2019).

Commentaire : on remarque que les habitants de la ville de Jijel ont gardés le contact avec la mer. Avec un pourcentage (75%) des personnes préfèrent se promener au bord de la mer et prendre du plaisir sur les plages. Par contre seulement (20%) virent vers le port malgré qu'il soit à proximité de la mer. alors que une minorité (5%) préfère se promener dans la ville.



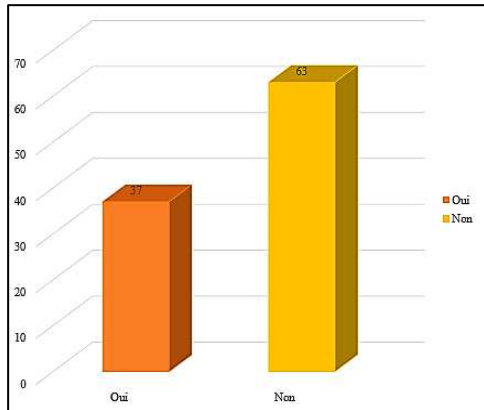
Graphique 06 : Lieu de promenade préféré (%).
(Source : Auteurs. 2019).

Commentaire : on remarque que la majorité des personnes interrogées (49%) ne sont pas satisfaites vue l'insouciance des autorités à développer et à exploiter le potentiel naturel et maritime, en plus du manque de moyens humains et matériels.

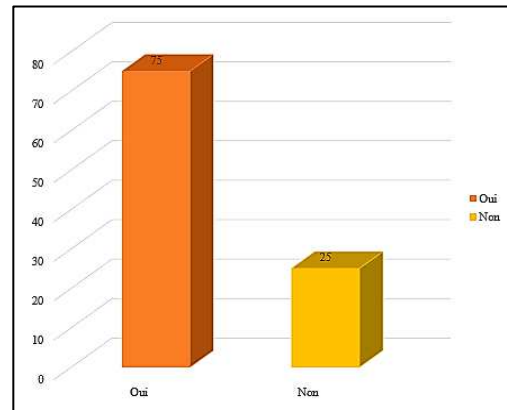


Graphique 07 : Etat du cadre de vie de la ville de Jijel(%).
(Source : Auteurs. 2019).

II.1.3. A propos du front de mer Kotama et du port Boudis

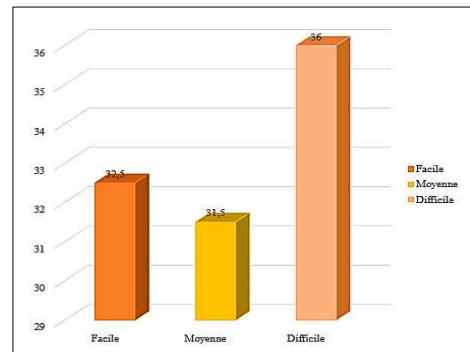


Graphique 08: Proximité de la résidence du front de mer et du port (%).
(Source : Auteurs. 2019).



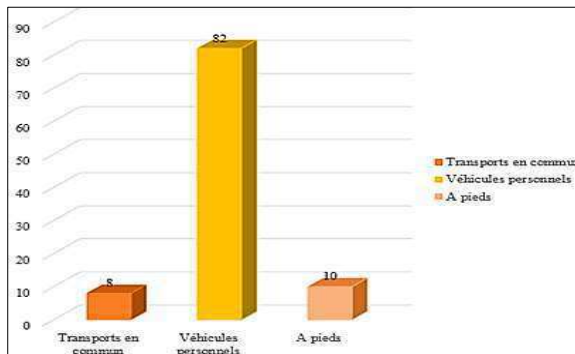
Graphique 09: Visite du port auparavant (%).
(Source : Auteurs. 2019).

Commentaire : on remarque que la majorité des personnes interrogées (63%) n’habitent pas près du front de mer Kotama et du port de Boudis. Peu d’entre eux (37%) l’habitent. (75%) connaissent l’endroit et l’ont déjà visité contrairement à (25 %) des interrogés.



Graphique 10: Accessibilité au front de mer et au port (%).
(Source : Auteurs. 2019).

Commentaire : on remarque que la majorité des personnes interrogées (36%) estiment que l’accessibilité au port est difficile, tandis que (31.5%) pensent que l’accessibilité est moyenne, alors que 32.5% jugent qu’elle est facile. Ce n’est pas facile d’accéder au port, il est perçu pour beaucoup comme hermétique à cause de l’interdiction d’accès à la population depuis 2013.

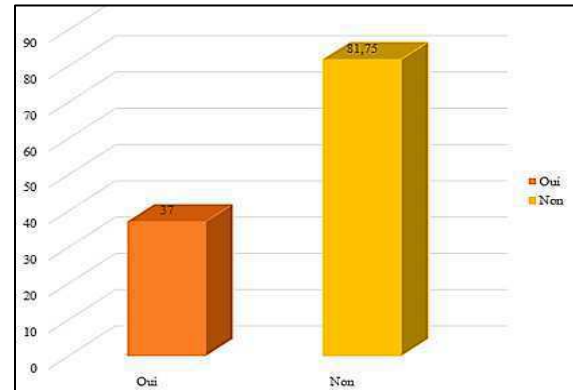


Graphique 11: Moyens de transports utilisés pour y accéder (%).
(Source : Auteurs. 2019).

Commentaire : on remarque que la plupart des personnes interrogées (82%) affirment que la voiture est le moyen de transports le plus utilisé pour accéder à ces espaces. (10%) indiquent qu’on peut l’atteindre par d’autres moyens (par exemple la marche à pied, le vélo, la moto).

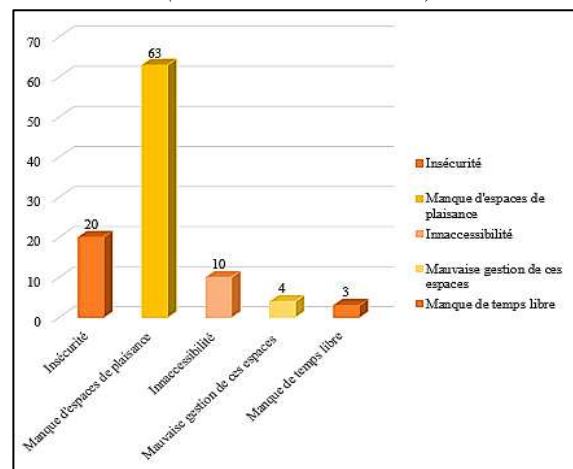
CHAPITRE V : METHODES D'INVESTIGATION INTERPRETATION DES RESULTATS ET RECOMMANDATIONS

Commentaire : on remarque que la plupart des personnes interrogées (81.75%) préfèrent fréquenter le port boudis et le front de mer kotama durant la période estivale et festive.



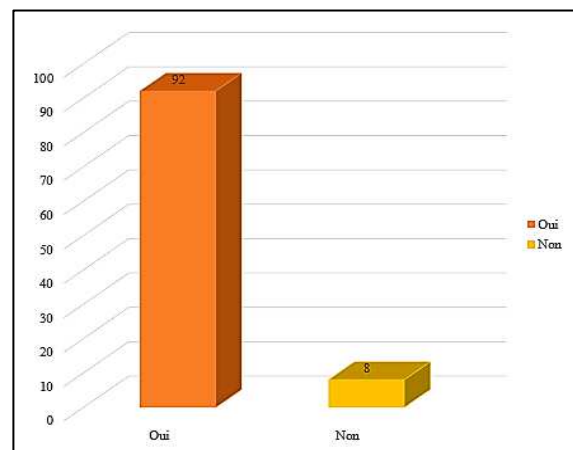
Graphique 12: Fréquentation du front de mer et du port (%)
(Source : Auteurs. 2019).

Commentaire : on remarque que la plupart des personnes interrogées (63%) affirment que le plus grand motif de l'abandon du front de mer et du port est le manque d'espace de plaisance. (20%) Attribuent le sentiment de l'insécurité au sein du site. (10%) mettent la responsabilité sur l'inaccessibilité vue que ce n'est pas facile d'accéder au port, il est perçu pour beaucoup comme hermétique ; à cause de l'interdiction d'accès à la population.



Graphique 13: Causes de l'abandon du front de mer et du port (%)
(Source : Auteurs. 2019).

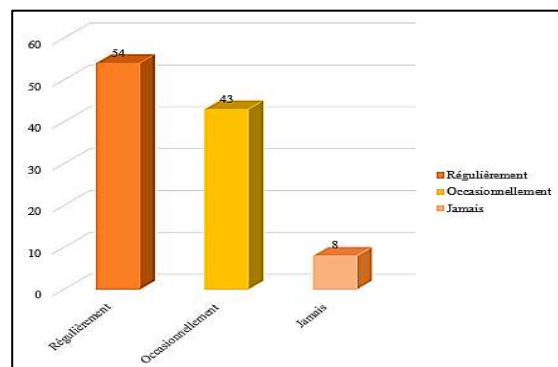
Commentaire : on remarque que (92%) de la population voit le port comme un obstacle entre la ville et la mer sur deux niveaux ; fonctionnellement : car il est fermé et interdit à l'accès par le grand public, spatialement : car sa clôture et ses constructions empêchent la vue sur la mer depuis le centre-ville.



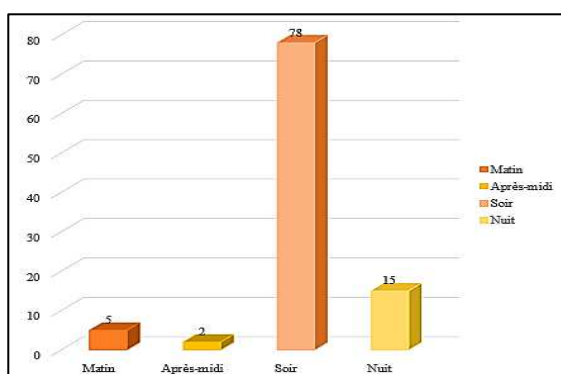
Graphique 14: Existence d'une rupture entre la ville, le front de mer et le port (%)
(Source : Auteurs. 2019).

CHAPITRE V : METHODES D'INVESTIGATION INTERPRETATION DES RESULTATS ET RECOMMANDATIONS

Commentaire : on remarque que si le port est ouvert il bénéficie d'une fréquentation occasionnelle. A partir de la lecture de graphes on constate: **-51%** des participants à l'enquête veulent fréquenter le site régulièrement, **43%** occasionnellement, tandis que **6%** ne veulent jamais le fréquenter.

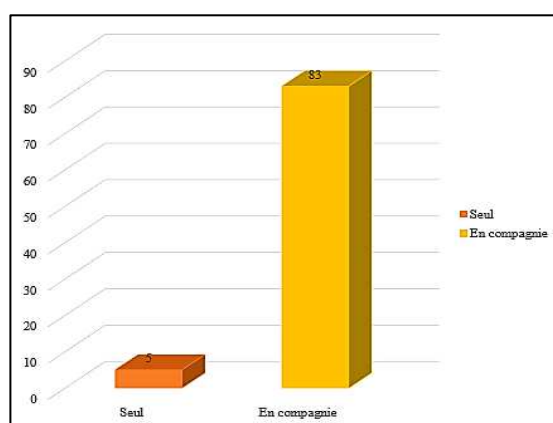


Graphique 15: Préférence de la visité du front de mer et du port (%).
(Source : Auteurs.2019).



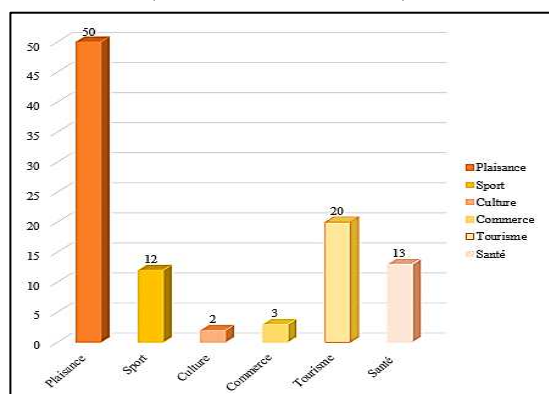
Graphique 16: Temps préféré pour visiter le front de mer et le port (%).
(Source : Auteurs.2019).

Commentaire : (83%) des gens préfèrent être accompagné lors de leurs visites au port s'il était ouvert et au front de mer tandis que (5%) préfèrent y aller seul.



Graphique 17: Préférence d'accompagnement au le front de mer et le port (%).
(Source : Auteurs.2019).

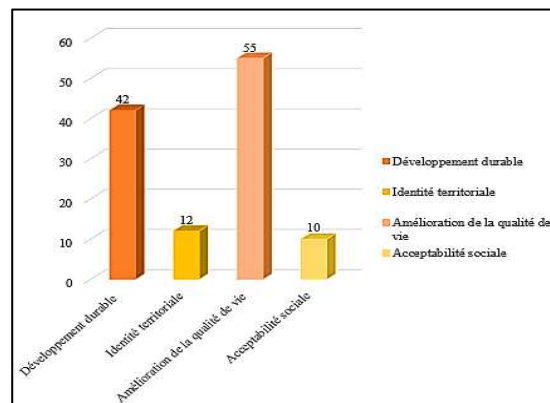
Commentaire : on remarque que la majorité de personnes interrogées jugent que les critères majeurs et importants sur lesquels doivent s'appuyer les projets vont aider à l'amélioration l'interface ville-mer pour pouvoir l'intégrer dans la dynamique globale de la ville de Jijel. (55%) ont choisi les critères liés l'amélioration de la qualité de vie.



Graphique 18: Equipements souhaitables au le front de mer et le port (%).
(Source : Auteurs.2019).

CHAPITRE V : METHODES D'INVESTIGATION INTERPRETATION DES RESULTATS ET RECOMMANDATIONS

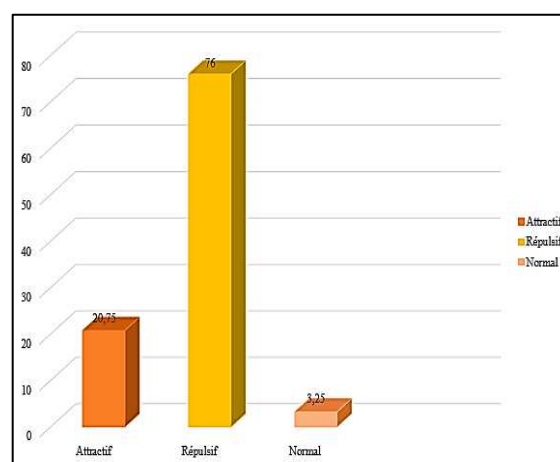
Commentaire : on remarque que la majorité de personnes interrogées jugent que les critères majeurs et importants sur lesquels doivent s'appuyer les projets vont aider à l'amélioration de l'interface ville-mer pour pouvoir l'intégrer dans la dynamique globale de la ville de Jijel. (55%) ont choisi les critères liés l'amélioration de la qualité de vie.



Graphique 19: Critères essentiels sur lesquels doivent s'appuyer ce genre de projets (%).
(Source : Auteurs.2019).

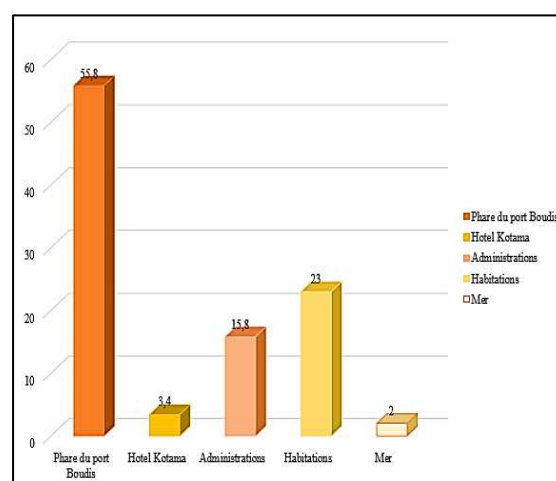
II.1.4. A propos du paysage urbain

Commentaire : on remarque que la majorité des personnes interrogées (76%) trouvent que la silhouette du paysage urbain de l'entrée-Est de Jijel est répulsive car elle possède une moindre imagibilité par sa structure et ses éléments qui expriment un paysage incohérent, ce qui a engendré une perte d'identité du lieu. Tandis que (20.75%) la trouvent attractive et (3.25%) la trouvent banale sans particularité.



Graphique 20: Etat de la silhouette du paysage urbain de l'entrée Est de la ville de Jijel (%).
(Source : Auteurs.2019).

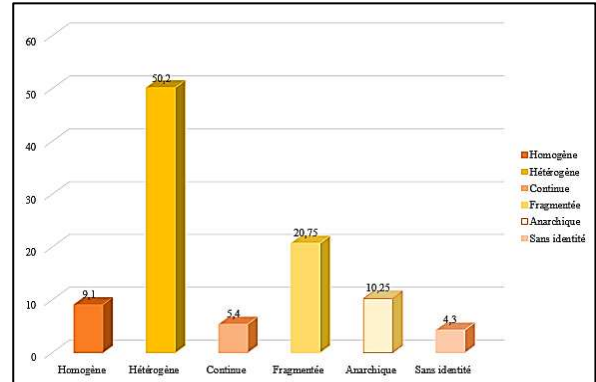
Commentaire : on remarque que la majorité des personnes interrogées (55.8%) aperçoivent le phare du port Boudis comme premier élément vu depuis l'entrée-Est qui assure son rôle de repère malgré que il se voit marginalisé par la fermeture du champ physique, (38.8%) aperçoivent les habitations et les administrations qui se situent sur la côte Est, (3.4%) pensent que l'Hôtel Kotama se trouve défiguré par les immeubles mitoyens qui le dépassent en hauteur.



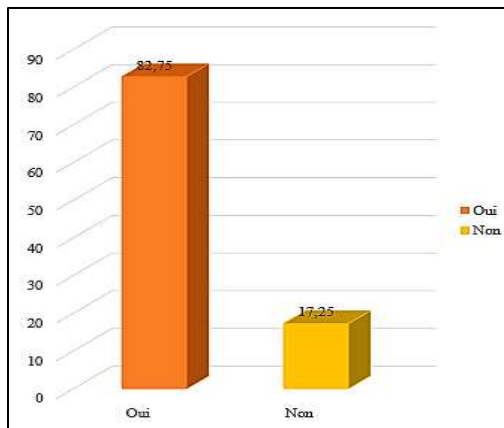
Graphique 21: Premier élément vu depuis l'entrée Est (%).
(Source : Auteurs.2019).

CHAPITRE V : METHODES D'INVESTIGATION INTERPRETATION DES RESULTATS ET RECOMMANDATIONS

Commentaire : on remarque que la majorité des personnes interrogées (81.2%) aperçoivent le paysage urbain de entrée-Est de Jijel hétérogène, fragmenté et anarchique sans continuité côtière. Des constructions relativement hautes et dégradées et une structure géométrique illisible.

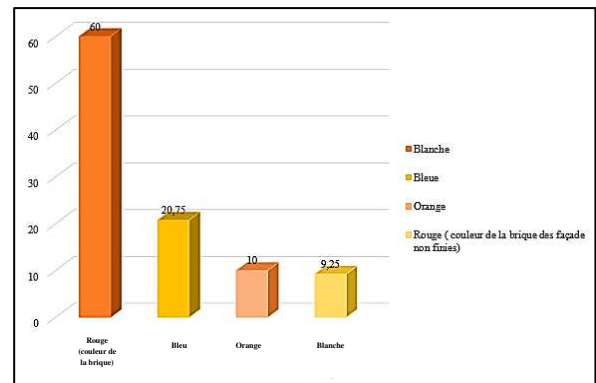


Graphique 22: Perception visuelle du paysage urbain de la ville de Jijel (%). (Source : Auteurs.2019).



Graphique 23: Amélioration du paysage urbain par l'intégration des bâtiments et leur qualité (%). (Source : Auteurs.2019).

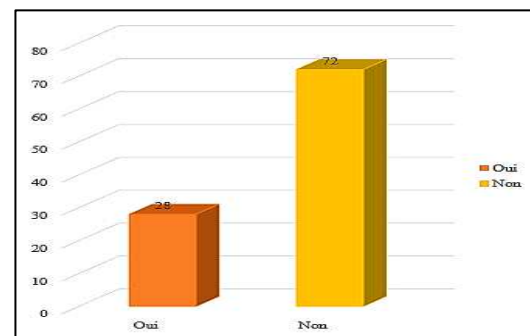
Commentaire : on remarque que la majorité des personnes interrogées (81.2%) trouvent que la qualité des constructions et leur intégration dans la ville de Jijel n'améliorent pas le paysage urbain vu la qualité esthétique du cadre bâti, les composants de façade (la forme, texture, Manque de finition, maisons inachevées).



Graphique 24: Couleurs dominantes de la ville de Jijel (%). (Source : Auteurs.2019).

Commentaire : on remarque que la majorité des personnes interrogées (60%) trouvent que la couleur de la brique et les façades non finies dominent presque toutes les constructions de la ville de Jijel. Ces revêtements et couleurs extérieures mornes et sans attrait s'expliquent par le manque de savoir-faire.

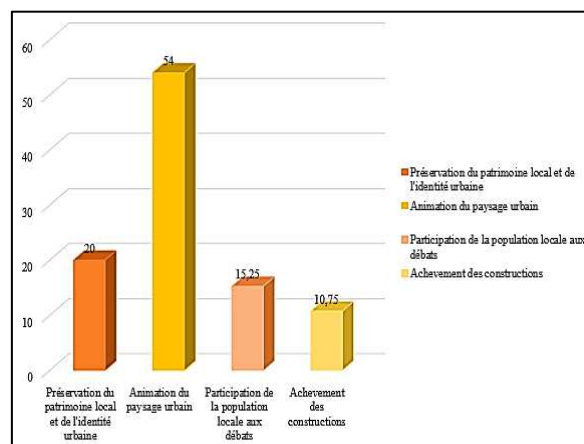
Commentaire : on remarque que la majorité des personnes interrogées (72%) trouvent que les couleurs des constructions ne sont pas relatives à la nature côtière de la ville de Jijel vu les matériaux utilisés et les coutumes qui en tiennent du béton comme décor dans les rues.



Graphique 25: Choix de couleurs des constructions (%). (Source : Auteurs.2019).

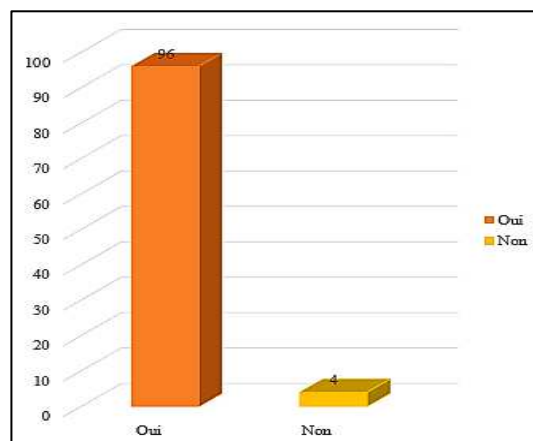
CHAPITRE V : METHODES D'INVESTIGATION INTERPRETATION DES RESULTATS ET RECOMMANDATIONS

Commentaire : on remarque que la beauté et la richesse de la côte Jilienne résident autant dans la qualité des paysages que dans la diversité des moyens d'y accéder. La qualité visuelle et esthétique de la frange maritime contribue à améliorer le paysage urbain d'une ville côtière. (54%) ont choisi l'animation du paysage urbain par la végétation, l'eau, les espaces publics et la lumière.



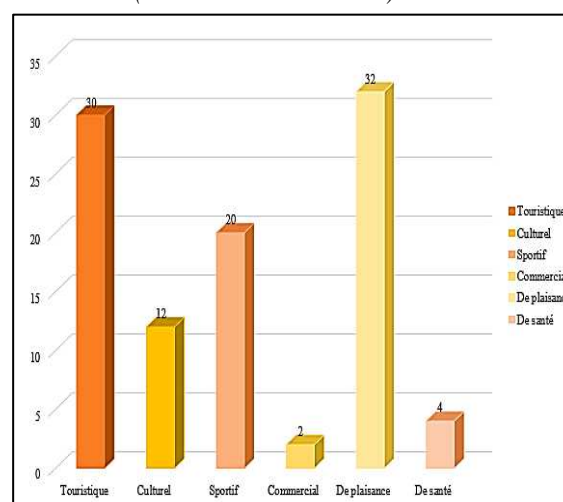
Graphique 26: Eléments contribuant à l'amélioration de la qualité paysagère d'une ville côtière(%). (Source : Auteurs.2019).

Commentaire : la majorité de personnes interrogées (96%) aimeront voir réaliser un projet qui remet en valeur la relation ville-mer. Ils veulent changer d'un visage terni par le temps à un visage agréable. La volonté de renforcer le vouloir d'agir a donné naissance à un projet de réconciliation ville et mer.



Graphique 27: Acceptation d'un projet remettant en valeur la relation ville-mer(%). (Source : Auteurs.2019).

Commentaire : on remarque que la majorité de personnes interrogées sont orientées par un projet de plaisance permettant le renforcement de l'attractivité de la région de Jijel et la découverte de ses paysages et ses cultures. Aussi valoriser et renforcer la vocation commerciale, touristique et maritime du front de mer afin de créer un ensemble urbain harmonieux.



Graphique 28: Types de projet pouvant assurer la relation ville-mer (%). (Source : Auteurs.2019).

CHAPITRE V : METHODES D'INVESTIGATION INTERPRETATION DES RESULTATS ET RECOMMANDATIONS

➤ Les suggestions proposées sont :

- Port de plaisance ;
- Un projet d'aménagement qui relie la ville avec la mer tel qu'un pont, centre thalassothérapie, centre de loisir ;
- Un équipement de plaisance, une extension sur la mer, des espaces de détente ;
- Centre nautique ;
- Jardin aquatique, gare maritime ;
- Centre aquatique ;
- Parc de plaisance, promenade, parc d'attraction, les kiosques ;
- Hôtellerie, moyens de distraction, espaces verts ;
- Mettre en valeur l'architecture de la ville en valorisant la relation ville-mer ;
- Musée aquatique ;
- Des esplanades et espaces communs accessibles pour tous ;
- Une relation cruciale entre le développement de la ville et les zones côtières ;
- Des plantations végétales, jardins publiques, pars zoologiques dignes de ce nom avec des grands aquariums ;
- La contribution du projet au mariage urbain création de séquence visuel lien et continuité entre les composants du paysage espace vert, eau ;
- Quais pour petits bateaux au long de la côte pour le transport, prolongement de passages pour piétons tout au long de la côte ainsi que pour bicyclettes.

II.2. Résultats de l'approche perceptuelle

II.2.1. Promenade au bord de la mer



Figure 73: Proximité du front de mer de la ville.

(Source : Auteurs.2019).

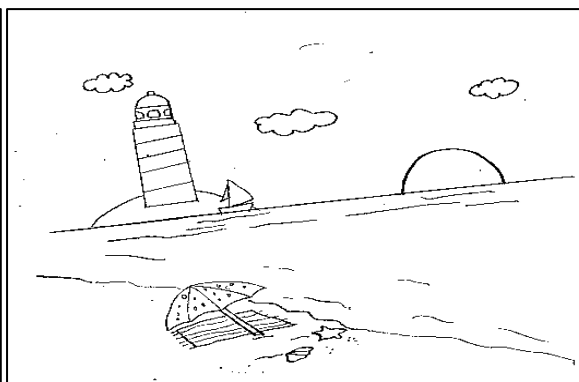


Figure 74 : Image mentale.

(Source : Interviewé âgé de 36 ans.)

Constat : un grand nombre de personnes interrogées (46.5% soit 13 personnes) se rendent au front de mer Kotama dans le but de flânerie, de profiter de la plage, de se baigner dans la mer ou de s'y asseoir afin de se détendre et prendre de l'air loin du bruit de la ville qui n'y est justement qu'à quelques mètres. En effet, ce site, à la fois proche de la zone urbaine et qui donne sur la mer, attirent la majorité des gens en leurs offrant l'opportunité de contempler la grande bleue de si près. Les gens aiment s'y rendre, donc cette carte mentale évoque une image très positive chez les citoyens.

II.2.2. Patrimoine maritime

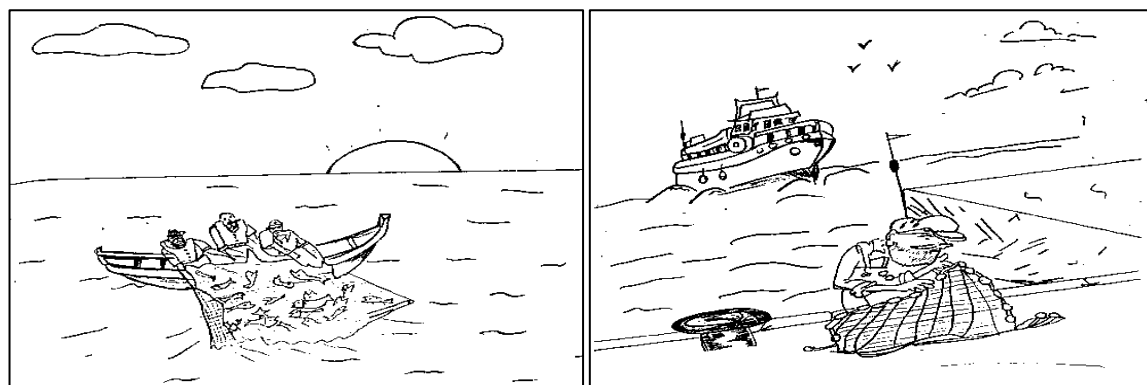


Figure 75 : Images mentales.

(Source : Interviewés âgés de 32 ans et 28 ans.)

Constat : le patrimoine maritime lui aussi fait partie de ces facteurs qui ont marqué d'une manière positive l'esprit des gens. En effet, 40% soit 11 personnes, apprécient la brise de mer pour son caractère maritime. L'activité de pêche qui fait partie du patrimoine

immatériel comprend les traditions où les pêcheurs exerçaient leurs activités quotidiennes en effectuant des allers retours avec leurs petites barques, donnant un charme particulier et une authenticité à l'endroit.

Proposition : il faut accentuer le caractère maritime du lieu, en offrant plus de possibilité aux citadins de contempler mais aussi de participer à ce genre d'aventures par des aménagements spécifiques.

II.2.3. Nuisances (sonore & visuelle)

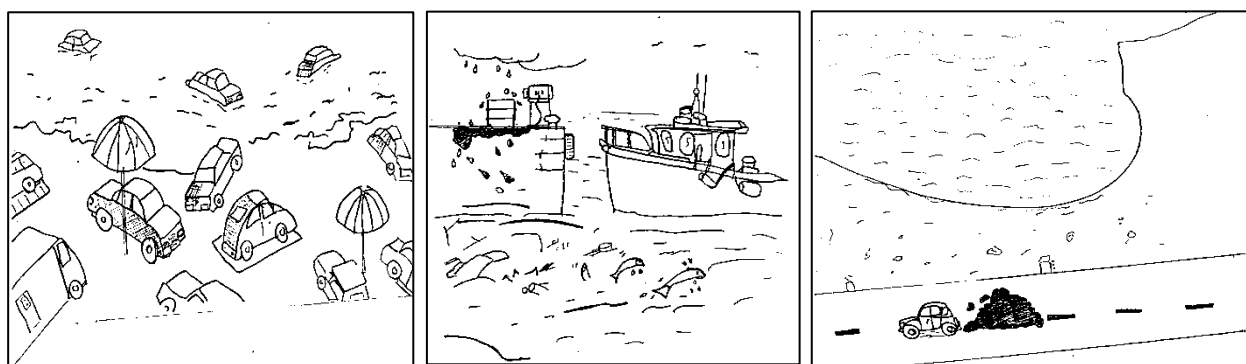


Figure 76 : Images mentales.

(Source : Interviewés âgés de 24 ans, 36 ans et 48 ans.)

Constat : 32% de l'échantillon sollicité ont mentionné un facteur, selon eux, gênant et repoussant, celui du bruit ou bien du trafic des voitures qui empruntent chaque jour la route, ce qui représente une source de nuisance sonore. Concernant la nuisance visuelle, on parle notamment des déchets entassés gâchant le paysage et l'ambiance de l'endroit.

Proposition : favoriser les modes de circulation doux (piste piétonne et cyclable) à l'intérieur et dans tout l'environnement immédiat afin de diminuer le stress lié au trafic routier et favoriser la sécurité des visiteurs. Il faut également trouver une solution à la collecte des déchets et sensibiliser les visiteurs à prendre soin de leur environnement.

II.2.4. Clôture

Constat : la clôture quant à elle ne fait pas l'unanimité, parmi les 30 personnes de l'échantillon, 8 d'entre eux trouvent que la barrière constitue un obstacle empêchant les visiteurs de se balader à cause des barrières entre la place kotama et port. Une barrière est à la base installée dans le but de remédier à la pollution (jet des déchets) et la sécurité contre la délinquance mais elle s'avère opposée aux attentes de la plupart des citoyens car selon eux, s'il y a une chose avec laquelle le front de mer se singularise avec les espaces du port, c'est qu'elle

CHAPITRE V : METHODES D'INVESTIGATION INTERPRETATION DES RESULTATS ET RECOMMANDATIONS

offre la possibilité d'avoir un accès directe. Par contre, 7% de l'échantillon sont satisfaits de cette clôture, la plupart sont des parents qui trouvent en elle une mesure de sécurité pour leurs enfants qui fréquentent souvent l'endroit.

Proposition : revoir la question de sécurité des enfants sur le front de mer en spécialisant un endroit pour cette catégorie de visiteurs mais aussi repenser la question de pollution de la mer par les citadins par la sensibilisation et la préservation.



Figure 77 : Clôture installé entre port et front de mer. (Source : Auteurs.2019).

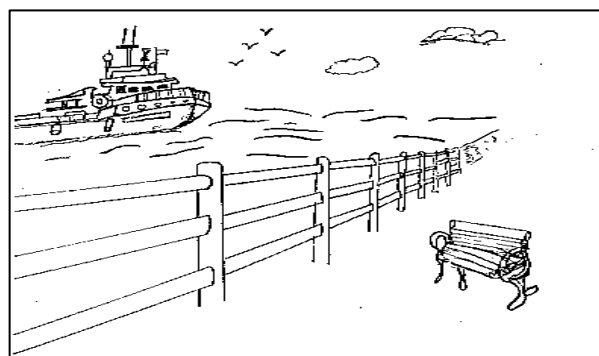


Figure 78 : Image mentale. (Source : Interviewée Agée de 24 ans.)

II.2.5.Nature

Constat : huit personnes à savoir 28.5% des personnes questionnées s'y rendent pour admirer la nature, un endroit où s'associent verdure et bleuté des rivages, offrant aux visiteurs des vues saisissantes.

Proposition : il faudrait accentuer le caractère naturel du lieu par l'aménagement de plus d'espace vert et de plans d'eau. Ceci offrira une meilleure qualité à l'espace maritime et permettra le confort et le bien être des visiteurs.



Figure 79: Vue sur la page Kotama (Source : Auteurs.2019).

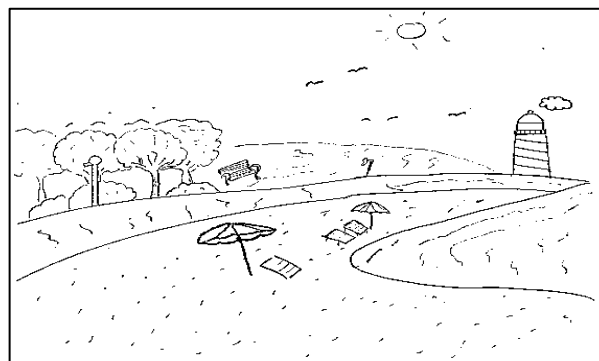


Figure 80 : Image mentale. (Source : Interviewée Agée de 24 ans.)

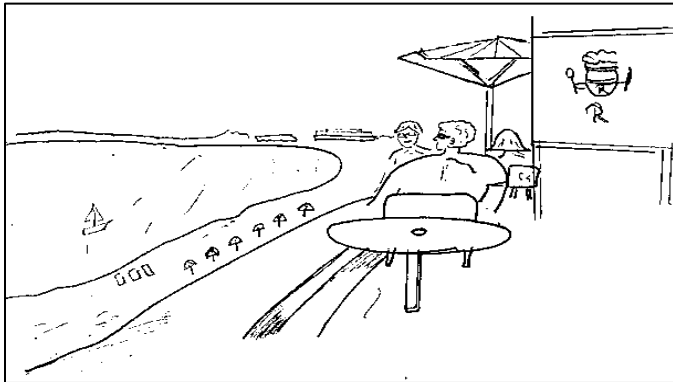
II.2.6. Services

Constat : Peu de gens à savoir 7% citent les services se trouvant sur place et les trouvent utiles et efficaces. Cependant, 21% critiquent ces commerces parce que, selon eux, ces locaux constituent des obstacles empêchant à la fois la circulation des visiteurs et la vue.

Proposition : Les commerces de consommation causent à la fois la discontinuité et l'imperméabilité visuelle. Mais encore ils favorisent la fréquentation de l'endroit. Une double solution s'impose, d'abord favoriser la mixité sociale en offrant des commerces abordables et améliorer la continuité et la perméabilité visuelle.



*Figure 81: Les commerces au front de mer.
(Source : Auteurs2019).*



*Figure 82 : Image mentale.
(Source : Interviewé Agé de 23 ans.)*

II.2.7. Mobilier urbain

Constat : parmi les éléments qui reviennent à chaque fois dans les schémas dessinés, on trouve le manque de mobilier urbain. En effet, 06 personnes soit 21% l'ont mentionné dans leurs représentations, d'après eux il y a un manque important de bancs, un manque accentué du mobilier urbain. Les personnes interviewées regrettent également le manque de la végétation sur cet endroit. Dans leurs cartes mentales, ils mentionnent le manque d'arbres pour ombrer les espaces et pour respirer un bon air ainsi que le manque des espaces végétalisés pour une meilleure détente sur cet endroit maritime ; Ils regrettent surtout le pavage et le bétonnage exagérés de la plate-forme et proposent de la rendre beaucoup plus humaine et beaucoup plus naturelle.

Proposition : Il faut faire preuve de créativité quant à l'aménagement surtout en ce qui concerne le mobilier urbain, ce dernier doit naitre sur site. Mais aussi favoriser la plantation

CHAPITRE V : METHODES D'INVESTIGATION INTERPRETATION DES RESULTATS ET RECOMMANDATIONS

d'arbres pour l'embellissement de l'endroit ainsi que l'ajout de la végétation comme une initiative.

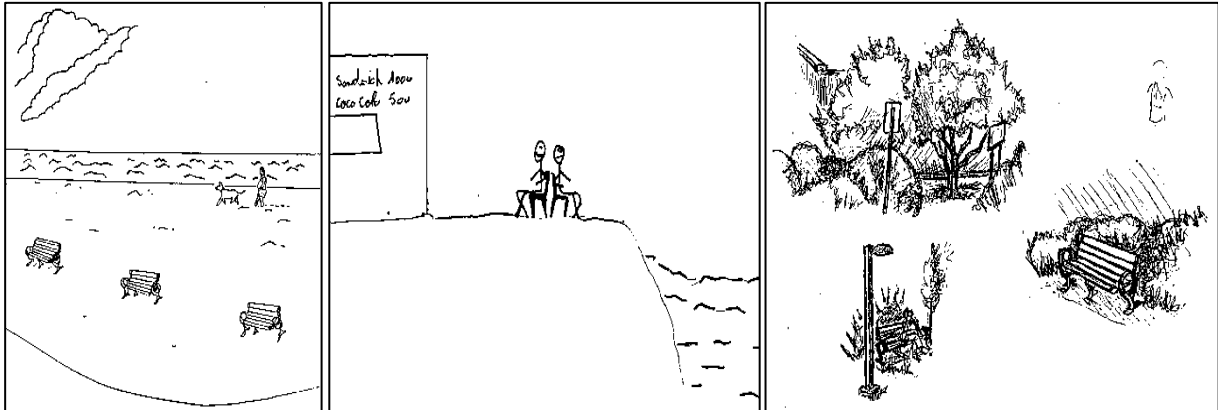


Figure 83 : Images mentales.

(Source : Interviewés âgés de 33 ans, 50 ans et 26 ans.)

II.2.8. Accès & accessibilité

Constat : même si le site se situe dans l'aire urbaine, aux pieds de la ville, beaucoup (en particulier les non véhiculés) se plaignent de l'accessibilité. En effet, 23% de notre échantillon trouvent que le plus proche arrêt de bus est loin du port et front de mer Kotama. De plus les 2 chemins qui y mènent sont mal entretenus et dégradés et il y a manque flagrant de signalisation, constituant ainsi un obstacle avant d'arriver à l'endroit souhaité.

Proposition : l'endroit n'est pas étudié en termes d'accessibilité piétonne et mécanique et son accès lui confère une image très négative. Une double solution s'impose, il faut traiter les chemins d'accès comme des parcours continus, valoriser l'entrée du port Boudis en lui donnant la plus belle image par son ouverture aux visiteurs.

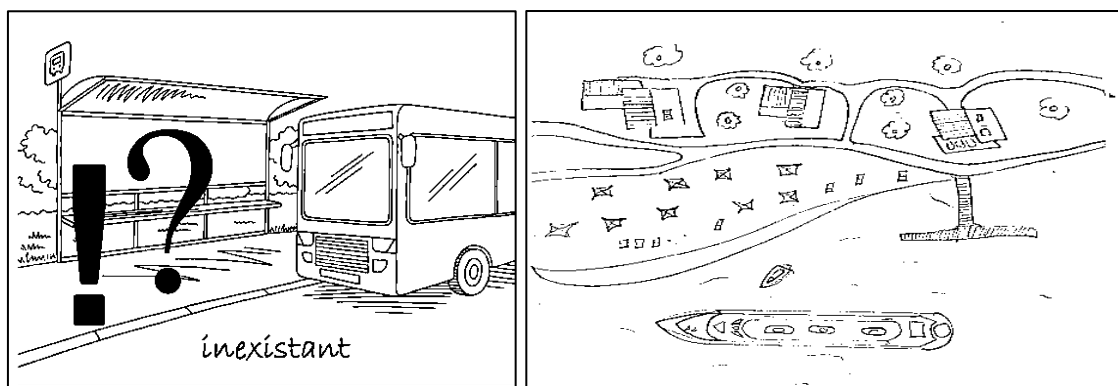


Figure 84 : Images mentales.

(Source : Interviewés âgés de 26 ans et 38 ans.)

II.2.9. Aménagements de loisir

Constat : un nombre important de visiteurs viennent fréquemment à ces espaces afin de profiter des aires de jeux et des manèges récemment installés, notamment des familles qui amènent leurs enfants jouer en toute sécurité surtout après l'installation de la barrière comme nous avons cité précédemment, qui sépare les aires de jeux qui sont situées au port.



Figure 85 : Aménagements de loisirs.
(Source : Auteurs.2019.)

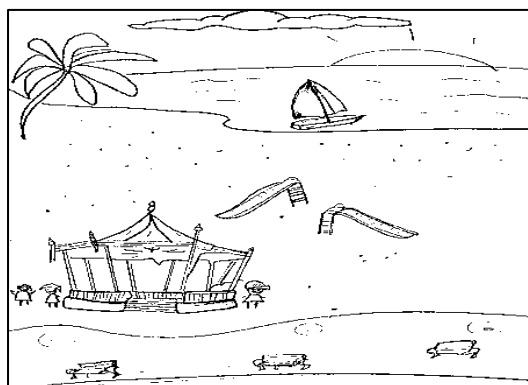


Figure 86 : Image mentale
(Source : Interviewés âgés de 26 ans.)

Proposition : l'appréciation des aménagements de loisir est liée donc à la présence de la barrière pour la sécurité des enfants, cette même barrière qui n'est pas du tout appréciée par la majorité des citoyens qui trouvent qu'elle cause une rupture entre le port et la mer. Nous devons donc réfléchir sur comment assurer la sécurité des enfants sans clôture, en aménageant une place bien sécurisée et spécialisée pour enfants.

II.2.10. Activités et animation

Constat : un nombre considérable (20% du total interrogé) explique leur rare fréquentation pour le port Boudis par le manque d'attractivité et de confort. Les gens considèrent que l'endroit n'est pas suffisamment ou pas du tout animé surtout hors saison estivale.



Figure 87 : Concert de musique et soirée de monologue en période estivale au port Boudis.
(Source: Article de Jijel news.)

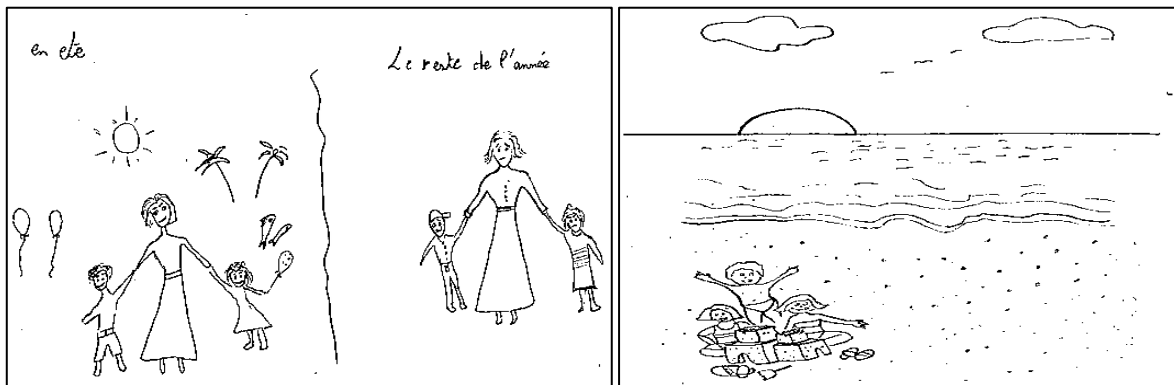


Figure 88 : Images mentales.
(Source : Interviewés âgés de 26 ans et 38 ans.)

Proposition : le fait d'organiser des activités culturelles uniquement durant la période estivale, laisse à comprendre que le but est la satisfaction des touristes plus que celle des citoyens de la ville. Nous proposons donc d'injecter des activités culturelles attractives pour les citoyens aussi bien en été qu'en hiver, telles que des expositions d'art de tous genres, des bibliothèques mobiles pour que les visiteurs puissent se cultiver tout en contemplant la mer.

II.2.11. Patrimoine architectural

Constat : ce qui attire notre attention lors de notre enquête est l'ignorance de la quasi-totalité des personnes interrogées de la présence d'un patrimoine architectural. Il est malheureusement abandonné et n'est pas mis en valeur : l'Hôtel Kotama ex Casino plage de Djidjelli qui existe depuis l'époque coloniale. Seulement huit personnes ont mentionné ce patrimoine en regrettant son état actuel.

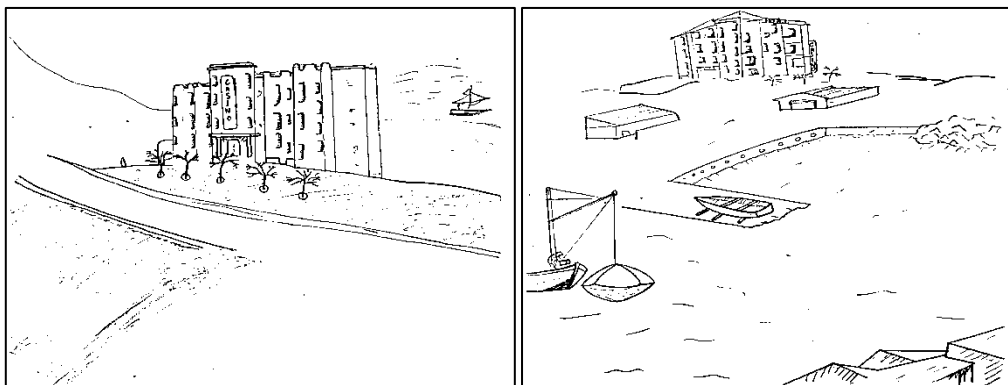


Figure 89 : Images mentales.
(Source : Interviewés âgés de 25 ans et 49 ans.)

Proposition : nous avons ressenti le manque d'un héritage historique de la ville, à croire qu'on essaye de le dissimuler par tous les moyens possibles. Une opération de

CHAPITRE V : METHODES D'INVESTIGATION INTERPRETATION DES RESULTATS ET RECOMMANDATIONS

revalorisation du patrimoine architectural est plus que nécessaire, ceci va certainement conférer une image positive au lieu mais aussi lui redonner son caractère historique jusqu'à aujourd'hui dissimilé et oublié. L'une des personnes interrogées a proposé une bande dessinée qui explique tous les points négatifs qui ont donné naissance à une rupture entre la ville et la mer.

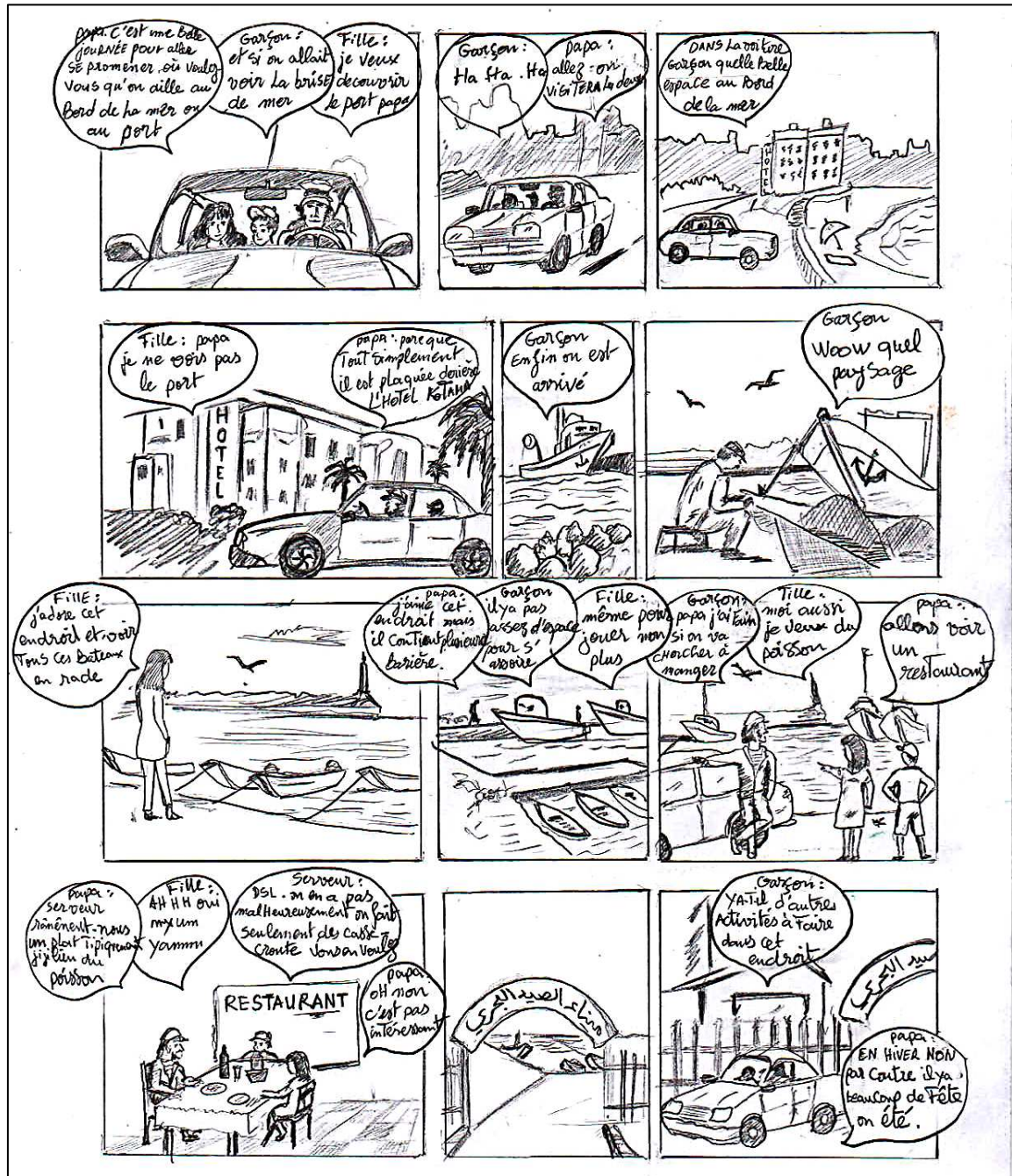
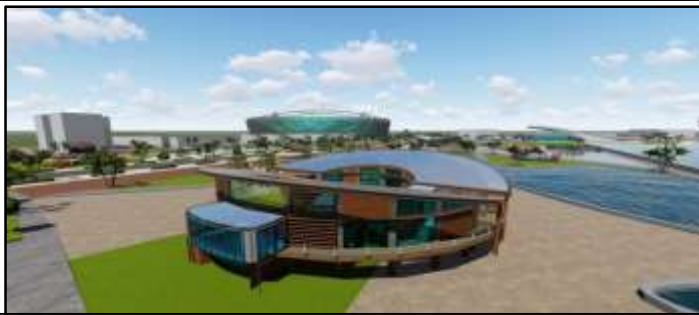


Figure 90: Bande dessinée.
(Source : CHABOUNIA. R.2019)

I. Nos recommandations concernent le volet urbain, paysager, fonctionnel et architectural et elles couvrent aussi le court, le moyen et le long terme :

<p>Absence d'articulation : Entre la partie du Boulevard et les limites extérieures avec le port.</p>	<p>1-)Créer une articulation entre les éléments importants qui composent la baie de Jijel avec la mer, et ceci par la réalisation de 3 axes. Le premier sera une liaison linéaire qui reliera la route nationale 43 directement avec le boulevard. Le deuxième démarrera du carrefour (route N43) par une passerelle ; longeant la mer en forme de demi-cercle. Le boulevard qui la suit sera relié avec un accès direct au port Boudis. Le troisième renforcera la liaison ville-mer par le biais de L'Oued El Kantara, qui sera largement planté et constituera une coulée verte et donc le poumon, vert, sa position centrale. En plus le prolongement de la pinède des pins maritimes vers le sud afin de ponctuer notre aire d'intervention et combler le besoin des citoyens en espace vert.</p>
<p>Entre la ville et la mer.</p>	<p>2-)Améliorer et dynamiser le quartier plage avec une intervention d'ensemble qui renforcera la liaison avec la mer. Ouvrir le port sur le quartier pour enclencher une dynamique de développement fondé sur l'identité maritime de quartier, sans supprimer la notion de limite ou de territoire qui enrichit la perception de l'espace, bâtir sur le port un lieu de vie, sans négliger les contraintes de sécurité, le public aime avoir accès au port, à ses berges et à son paysage atypique. Aménager (Oued El Kantra), avec la création d'une navette de transport fluvial le long d'oued qui consolidera l'articulation du site.</p>

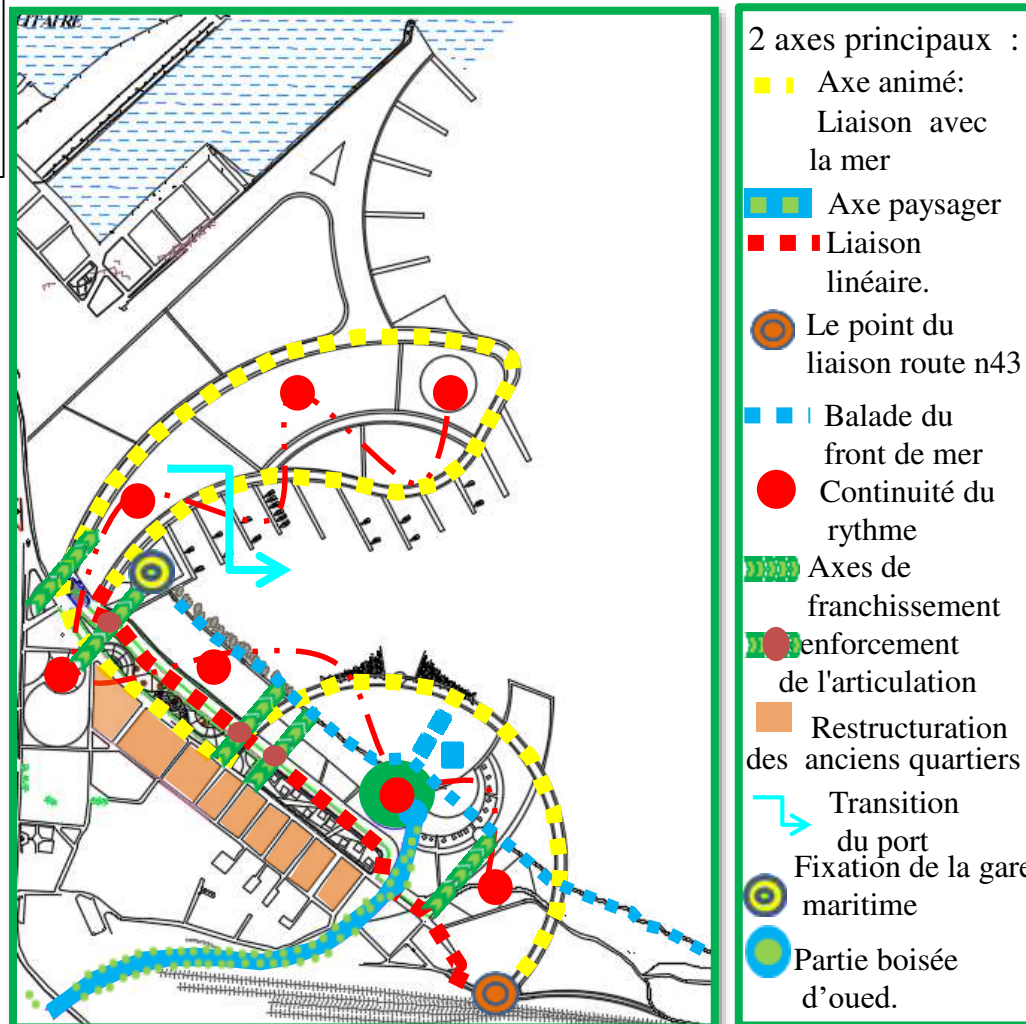
a)Le **parcours front de mer** : permettra de découvrir le littoral selon des ambiances et des scénographies différentes a chaque fois. Des voies piétonnes sont propices aux promenades et aux activités commerciales qui permettre aux visiteurs d'avoir le sentiment de toucher la mer.



La hauteur, la volumétrie et l'orientation des bâtiments, sont autant d'éléments sur lesquels intervenir pour optimiser l'intégration des sites d'interface ville-port avec le contexte urbain immédiat.



Le paysage : Créer des parcours séquentiels sur le front de mer qui constitueront une liaison douce et une balade tout le long du prolongement.



b) **Le parcours paysager** : est agrémenté avec la plantation d'arbres et de plantes afin d'augmenter le confort visuel et physique, et contribue aussi à une diversité des éléments paysagers, mise en scène de l'eau pour l'agrément du cadre de vie, création d'une fusion entre la ville et la mer.



Privilégier des terminaux passagers mixtes, associant fonctions urbaines et portuaires.



Figure 91 : Schéma de principe d'aménagement (Source: Auteurs.2019).

<p>Le port de pêche entre rupture fonctionnelle et enclavement avec des Barrières</p>	<p>Animer l'espace portuaire pour renforcer la conciliation ville-mer par l'implantation d'un port de plaisance, et l'extension du port de pêche en proposant une gare maritime comme espace de transition permettra d'envisager la mise en place des parcours maritimes se qui créera une transition progressive entre le port et le front de mer et constituera une continuité de la ville vers la me qui permettra également le renforcement de l'attractivité de la région et la découverte de ses paysages et ses cultures.</p>
<p>L'absence d'activité touristique</p>	<p>Créer une zone de services liée à l'activité portuaire et valoriser et renforcer la vocation commerciale, touristique et maritime du front de mer ,afin de créer un ensemble urbain adéquat dans le but d'améliorer l'image et le paysage urbain . Jijel doit pouvoir prétendre à la réalisation de projets phares qui deviendront des lieux de repères dans une ville qui en manque cruellement , en plus ces projets favoriseront la renaissance de la ville sur le plan touristique.</p>
<p>Accessibilité et perméabilité</p>	<p>Favoriser la circulation piétonne et cycliste en dégagant la circulation automobile, afin de réduire la circulation mécanique et encourager celle douce et durable et intégrer un parking à étage, qui sera réservé aux personnes qui souhaitent laisser leurs véhicules afin de poursuivre leur route en vélo ou à pied .</p>

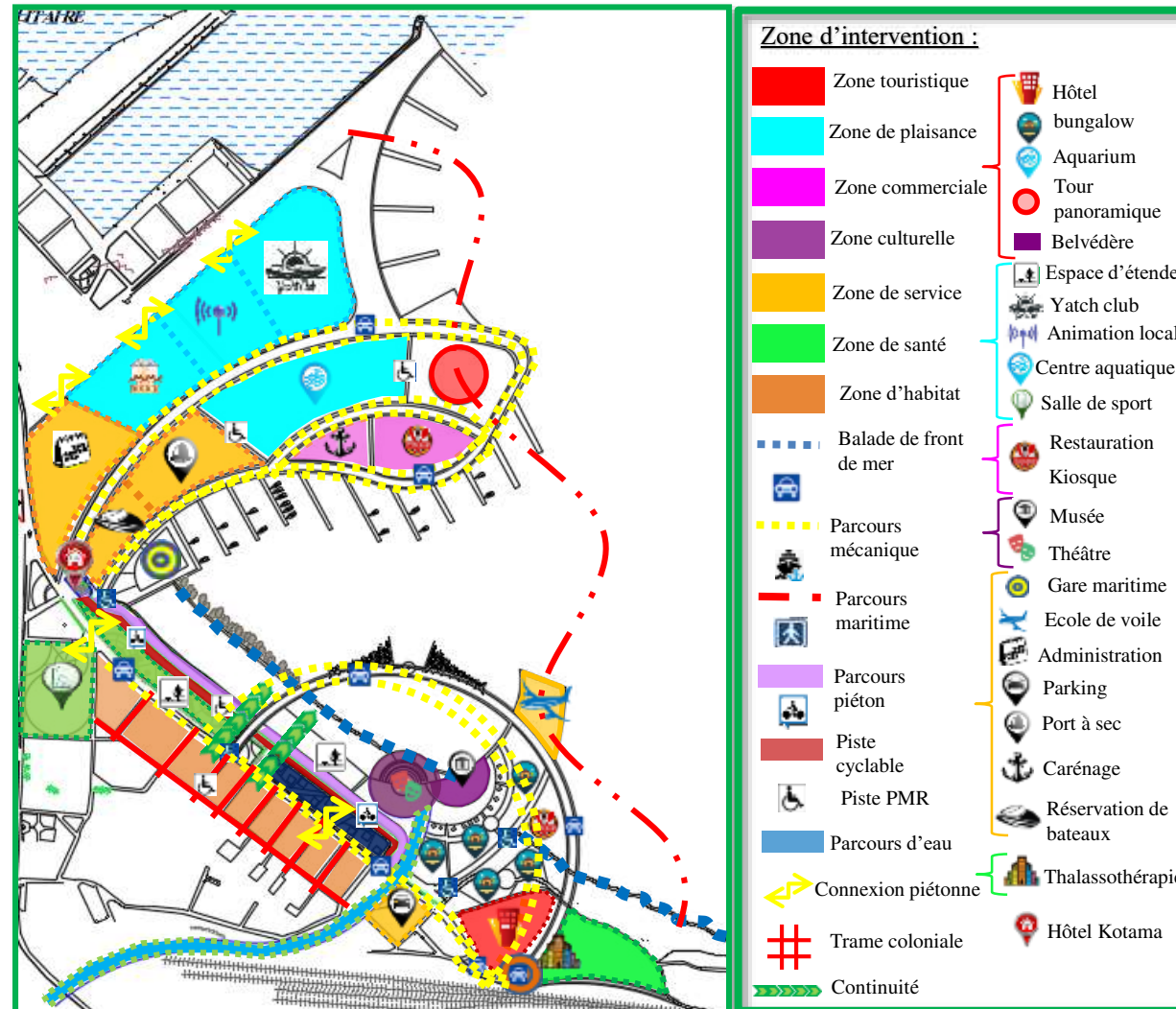
Prolonger le boulevard de front de mer, Avec une balade, plantés d'arbres et longés de pistes cyclables



Rafraichir la ville à travers des lieux de détente paysager aux trajets des passants tout en assurant la visibilité du projet. Le tout offre un lieu exclusif qui donne une expérience urbaine marquante.



Sur le plan fonctionnel



Aménager des placettes en belvédère, sur le port et la mer, qui seront placées de façon à donner l'impression d'être dans le port sans qu'on n'y est .



Aménager et doter le projet des aménagements accessibles aux PMR afin de leur permettre de profiter pleinement des services et de de l'animation des espaces urbains du front de mer.



Figure 92 : La distribution des fonctions (Source : Auteurs 2019)

Revalorisation de la ville en programmant des équipements plus représentatifs aux caractéristiques du site.

<p>Le caractère maritime</p>	<p>En mettant en scène l'eau urbaine avec la création des activités maritimes. Il faudrait faire preuve de créativité et d'innovation quant à l'aménagement de front de mer, afin d'attirer les gens et leurs permettre de s'approprier facilement le site, on devrait favoriser un mobilier urbain qui nait du site et adapté un son caractère maritime et ses condition microclimatique.</p>
<p>Le caractère culturel</p>	<p>- Créer un jeu de séquences visuelles le long du parcours de la promenade, et l'enrichir avec l'organisation des activités culturelles diverses tel que des expositions d'art, des hommages à la mémoire du lieu, un musée de la mer (aquatique), espaces d'expression libre, afin d'attirer et de sensibiliser les citadins et les visiteurs.</p> <p>- Développer le potentiel culturel du lieu, en effet l'insertion du port entre l'ancienne ville et la mer a fait de ce site, un véritable musée en plein air chargé d'un patrimoine architectural portuaire mémorable.</p>
<p>Le caractère historique</p>	<p>-Garder l'identité de la ville et encourager le tourisme culturel par la préservation du patrimoine existant (hôtel Kotama et le phare du port) et lui faire jouer un rôle important dans la ville</p> <p>-Concernant l'identité du site, il doit prendre en considération l'aspect patrimonial, culturel ,social dont la mesure ou le port en lui -même est l'identité et aussi l'emblème d'une ville portuaire , ça veut dire on ne peut pas effacé tout une histoire , tout une culture ,tout une pratique portuaire relative à cette ville.</p>
<p>Façade maritime aveugle</p>	<p>-Concevoir la façade maritime comme étant la vitrine de ville qui symbolisera à la fois l'histoire de la ville face à la mer et la touche de modernité de notre époque.</p> <p>-Découper la façade pour créer une porosité par rapport au paysage, et la transformation de la silhouette de la ville par la création d'un skyline dégradé</p> <p>-Symboliser l'importance et l'omniprésence du paysage naturel méditerranéen dans la ville par des points verts .</p> <p>-Maitriser le monumental, la vision lointaine et la vision domestique (échelle humaine, échelle de la ville).</p>

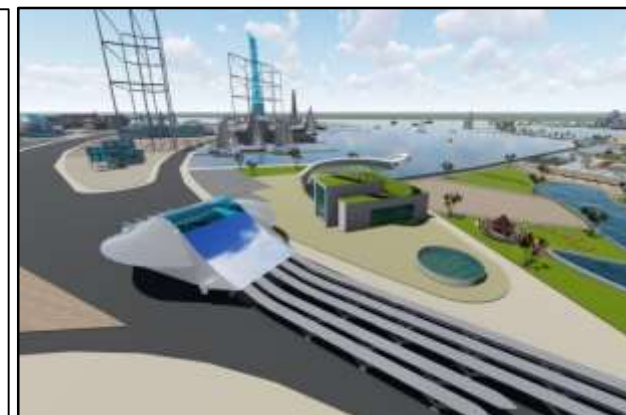
Jouer la carte de la symbolique architecturale Le recours à une architecture emblématique pour les nouveaux bâtiments se multiplie à l'interface ville/port, en osant les formes dynamiques, en faisant le choix de l'originalité, les villes portuaires peuvent susciter la curiosité des visiteurs et dynamiser leurs espaces d'interface.



Garder la trame régulière de l'îlot colonial existant au quartier, qui sera aménager de façon à privilégier les vues et les percés vers la mer tout en aménageant l'espace public.

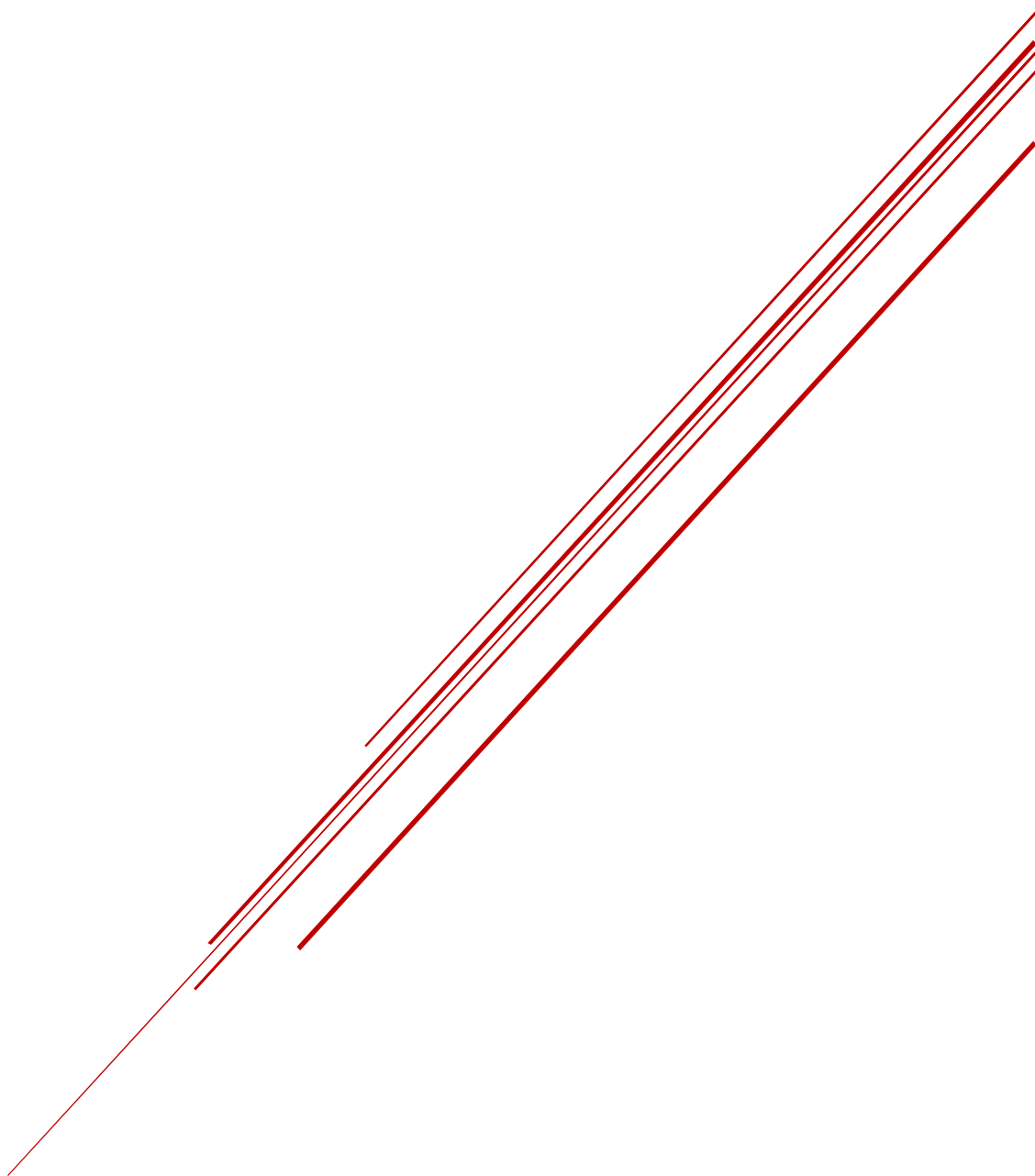


Le projet veut exploiter le potentiel spatial, urbain et programmatique de l'esplanade afin de lui donner une identité exclusive au sein de la ville alors Implantation d'un équipement constituant un véritable élément de repère : l'Hôtel et la tour panoramique sera une réense à cette optique .



Imposer un maillage et une organisation du bâti cohérente et homogène avec son environnement pour marquer l'identité du lieu appropriée à l'activité portuaire et confirmer son caractère le long de la rue.

CONCLUSION GÉNÉRALE



Conclusion générale

Le retour de la ville vers la mer signifie qu'il y a eu ruptures ou plutôt conflits, qui se sont traduits spatialement et socialement et qui se sont manifestés d'une manière très poussée. À travers ce travail, nous avons donc essayé de définir des pistes et des axes de mise en valeur d'un site, d'un environnement, d'un littoral, pour concilier les habitants avec leur ville et concilier l'ensemble avec la mer, dans le cadre du projet urbain et du mouvement mondial d'ouverture des villes sur la mer.

En ce qui concerne cette problématique spécifique, la mer sera dans les années à venir le nerf d'un développement économique, social et environnemental. La ville et la mer doivent inventer une nouvelle économie basée sur le tourisme, le loisir et la plaisance. Un objectif qui sera confronté, toutefois, à des contraintes majeures à savoir : l'activité portuaire, véritable vitrine sur la mer.

À travers le cas d'étude de Jijel, l'analyse nous a permis de déterrer ses atouts notamment ses richesses paysagères et son étendue façade maritime qui constituent des éventuels moteurs d'une nouvelle recomposition urbaine et économique pouvant assurer un sursaut dans différents domaines.

Face à l'interrogation majeure de cette recherche, **comment revitaliser la relation ville-mer par le biais du front de mer et du port en s'appuyant sur le projet urbain et en prenant en considération le paysage urbain de la ville de Jijel ?** Qui sous-entend : une réconciliation, une harmonisation ou du moins une homogénéisation et une cohabitation sereine entre les différents espaces ville-mer-port, nous avons opté pour la démarche du projet urbain. Un processus qui s'impose partout comme étant la meilleure démarche pour aller vers des objectifs stratégiques définis en commun par négociation entre de multiples acteurs possédant une bonne connaissance des besoins . Dans notre cas, l'objectif primordial était de parvenir à l'émergence d'une nouvelle logique de fonctionnement et l'effacement des frontières et barrières entre la ville et la mer.

Bien évidemment, il n'y a pas de modèles pré- établis, mais des modèles existants à travers le monde qu'il faut combiner et adapter à la singularité de chaque cas. L'essentiel reste que l'intégration des populations est nécessaire pour pallier à sa faible mobilisation dans la fabrication de la ville.

Ainsi, la volonté de procurer une nouvelle image à la ville par une articulation bien déterminée qui permet de rétablir le lien ombilical entre la ville et son prolongement maritime

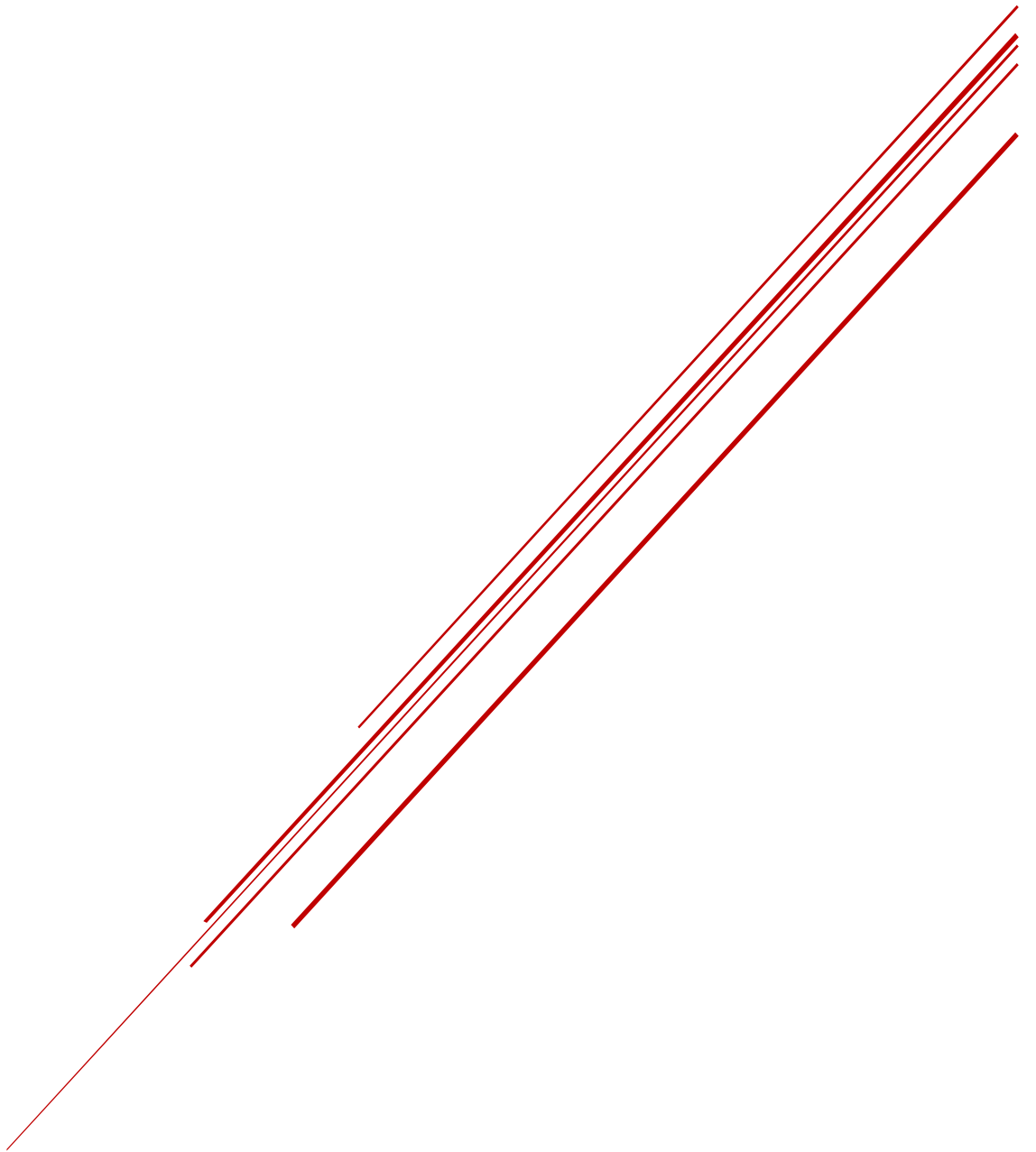
CONCLUSION GÉNÉRALE

doit se baser sur ses opportunités paysagères riches et variées : facteurs essentiels pour rendre Jijel une ville phare et compétitive à plusieurs échelles.

Chaque projet qu'il soit de reconversion portuaire, d'aménagement de la façade maritime, doit mettre en place une stratégie savante basée sur des systèmes d'alliances et de coopération entre tous les acteurs, dont l'objectif est l'ouverture de la vie urbaine par des espaces publics où se rencontrent souvent activités liées à la mer qui fonctionnent en harmonie, en complémentarité et sans exclusion dépassant les blocages spatiaux et ouvrant les perspectives.

Pour en conclure, il faut noter que la ville trouvera sa continuité dans l'aire portuaire en intégrant des fonctions urbaines qui se conjugueront et généreront des pratiques et des animations effaçant toutes limites entre ces espaces. Donc, il s'agit de créer un équilibre savant, voire une osmose entre ces deux entités fort différentes, mais complémentaires, la ville et la mer.

BIBLIOGRAPHIE GÉNÉRALE



Ouvrage généraux :

- ALEMANY.J, (1984), « Les ports espagnols», Ed : L'Harmattan, Paris.
- BAILLY. A, S, (1974), « L'espace géographique », Ed : Doin, Paris.
- COLLOT. M, (2005), « Paysage et Poésies francophones», Ed : Presses Sorbonne Nouvelle, Paris.
- DE GROOT. R,S, WILSON, M,A, BOUMANS. R.M.J, (2002), « A typology for the classification, description and valuation of ecosystem functions, goods and services »,Ed :*EcologicalEconomics*, Chicago.
- DEVILLERS. C, (1994), « Le Projet Urbain», Ed : Pavillon de l'Arsenal, Paris.
- INGALLINA. P, (2001), «Le projet urbain, presses universitaires », Ed : PUF, Coll, QSJ, Paris.
- LYNCH. k, (1960), « L'image de la cite », Ed : Dunod, Paris.
- MASSIMO. S, (2013),« Urban landscapes: Environmental networks and the quality of life », Ed: Springer, Milan.
- MICHELET. R, (1968), « Princesse de nuit », Ed : Harmattan, Paris.
- MITCHELL. W, J, T, (2013),« Iconology: Image, Text, Ideology », Ed: University of Chicago Press, Chicago.
- ROGER. A, (1997), «Court Traité du paysage», Ed : Gallimard, Paris.
- SHIRMAN-DUCLOS .D, LAFORGE .F. (1999), « La France et la mer », Ed : Les trois colonnes, Le Havre.
- VILATTE. J, C, (2007), « Méthodologie de l'enquête par questionnaire », Laboratoire Culture & Communication, Université d'Avignon.
- VERMEERSCH, L,(1998), «La villeaméricaine et sespaysagesportuaires: entre fonction et symbole», Ed :L'Harmattan, Paris.
- WREN.D,(1983),«Urban waterfront development»,Urban Land Institute Washington.
- GAY.F, (1986),«La réutilisation des espacesportuaires en voied'abandon; ports et mers: mélange maritimiste»,Ed :Paradigme, Paris.
- DAVODEAU. H, TOUBLANC. M, (2010), « *les outils du paysage* », Ed : Montpellier, France.

Thèses et mémoires :

- AISSAT.R, HAREB.N, SADOUDI.L,(2017), « Evaluation des projets waterfront au prisme de la relation ville/mer», Mémoire de master en architecture, Université deBejaia.
- AOUISSI. K, B,(2013), « Le clivage ville-mer, cas d’Alger », Mémoire de Magister en architecture, EPAU, Alger.
- BERRAHAL.I, BOUALI.A, (2014), «Un réaménagement urbain pour une meilleure articulation urbaine et touristique ville mer», Mémoire pour l’obtention du diplôme de master II en Urbanisme et environnement, Université Tlemcen.
- BOUCHERIET.S, (2010),« L’utilisation du Projet Urbain dans la requalification des grands ensembles»,Mémoire de Magister, Université de Constantine.
- BOURAS. I, BELKHELFA. R, (2015), «La requalification d’un front de mer pour le renforcement de la qualité paysagère», Mémoire de Master académique en architecture, Université de Jijel.
- FANIT. S, MEDJOUEL .M, BOUDCHICHA .R, (2010), «La reconquête du waterfrontjijilien», Mémoire de licence, Université de Jijel.
- GUERBOUZ.N, DOUDOU.K, (2016), « Réconciliation de l’interface ville/port. Cas du vieux port d’Oran », Mémoire de fin d’étude de master académique, Université de Mostaganem.
- HADEF.R, (2007),«Quel projet urbain pour un retour de la ville a la mer », Mémoire de Magistere, Université de Constantine.
- HENRY.M, (2006), «Villes portuaires en mutation les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euro-méditerranéen», Mémoire de Licence, Université de Lausanne, France.
- KERAI.I, (2017), «Mise en Valeur de la basse Casbah d’Alger par la revitalisation urbaine du Quartier de la Marine », Mémoire pour l’obtention du diplôme de Master II en Architecture et Patrimoine, Université Tlemcen.
- LAHLOUH. M, (2011), « Le Projet Urbain comme stratégie de modernisation pour la métropolisation de Constantine », Mémoire de Magister, Université de Constantine.
- MAGALI .H, (2006), «Villes portuaires en mutation Les nouvelles relations ville-port à Marseille», Mémoire de Licence, Université de Lausanne.

- MEDJDOUB. S, (2017), « Vers une reconquête urbaine de l'interface ville/port Cas de la ville de Bejaia », Mémoire de Master académique en architecture, Université de Bejaïa.
- MEFLAH .F, (2017), « Projection du quartier de port, Intervention au niveau de l'interface portuaire Cas de port de Mostaganem », Mémoire de Master académique en architecture, Université de Mostaganem.
- MEGHRAOUILABBADI.F, (2017), « Pour une entrée maritime à Ghazaouet : réconcilier la ville avec son port », Mémoire d'architecte d'état, Université de Tlemcen.
- MESLI.I, KLOUCHE.D, (2016), « Réappropriation du cœur d'îlot, cas d'étude : quartier de la Marine, Casbah d'Alger », Mémoire pour l'obtention du diplôme de Master II en Architecture et Patrimoine, Université Tlemcen.
- OUROUA. M, FARAHTA. L, ZEROUAL. L, (2018), « Négocier le littoral pour un surf hub sur la cote de Ain benian », Mémoire de Magister en architecture, EPAU, Alger.
- RABHI.R, SAIDI.A, SACI.W, (2016), « Composition urbaine au niveau d'une interface ville-mer. Cas de l'arrière port de Bejaia », Mémoire pour l'obtention du diplôme de Master II en Architecture, Université de Bejaia.
- SAFRI. S, (2008), « Renouvellement urbain d'un centre ancien en déclin : cas du centre-ville de Jijel », Mémoire de Magister en urbanisme, Université de Constantine.
- SAHAR DEDOUANAI. R, (2004), « Mutations urbaines et stratégies de renouvellement dans deux ville-ports méditerranéennes : cas d'Alger -Marseille », Thèse de doctorat en architecture, Université d'Alger.

Articles et communications :

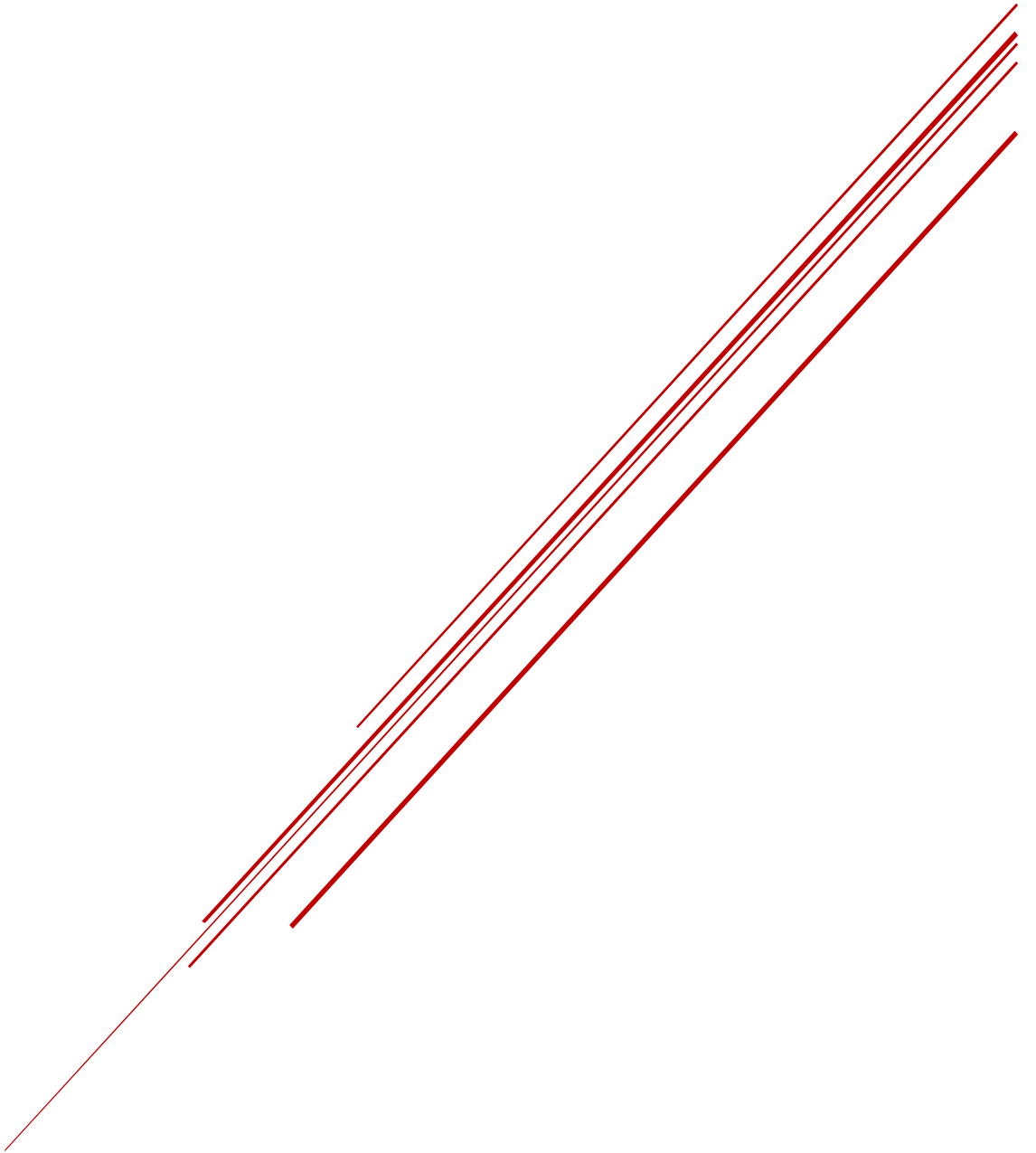
- SELLALI. A, (2002), « Apprendre à projeter la ville, le territoire, le paysage », Transcription de la conférence du 19 mars 2002 organisée à l'IFA, Paris.
- BERTRAND. K, (2010), « Façade », [En ligne] Disponible sur <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/facade>, Consulté le 15/04/2019.
- CLAUDE. M, NOUVAL. T, (2010), « Développement urbain durable des villes côtières, risques et gestion intégrée des zones côtières (GIZC) », [En ligne] Disponible sur <https://journals.openedition.org/vertigo/10244?lang=en>, Consulté le 14/04/2019.

- LEDUCK. H, (2008), « Le paysage dans les documents d’urbanisme », [En ligne] Disponible sur : <http://docplayer.fr/23043890-Le-paysage-dans-les-documents-d-urbanisme.htm> ; Consulté le : 29/05/2019.
- MORIN. A, (2016), « Une charte pour un littoral sous pression », [En ligne] Disponible sur https://mer-littoral.bretagne.bzh/jcms/tcsr_239466/fr/charte-espace-cotiers , Consulté le 01/03/2019.
- ROSSETTI. G, (2014), « Approfondissement théorique: la perception du paysage urbain selon Kevin Lynch », [En ligne] Disponible sur <http://unt.unice.fr/uoh/espaces-publics-places/approfondissement-theorique-la-perception-du-paysage-urbain-selon-kevin-lynch/>, Consulté le 16/05/2019.
- SERVAIN. S, Nathalie CARCAUD. N, BOUCHEBOUCHE, (2017), « Etude des thématiques et des temporalités d’un paysage de l’eau en milieu contraignant », [En ligne] Disponible sur : https://www.projetsdepaysage.fr/le_paysage_urbain_durable_une_nouvelle_utopie_pour_l_am_nagement_devillees_ , Consulté le 05/05/2019.
- VERONIQUE. P, Loïc. P, (2010), « Le Paysage comme ressource dans les projets de développement territorial : *développement durable et territoires* », [En ligne] Disponible sur : <https://journals.openedition.org/developpementdurable/8556> , Consulté le 01/06/2019.

Site Webs :

- <http://www.aivp.com>.
- <http://www.euromediterranee.fr>.
- <http://www.calameo.com>.
- <https://www.equipeme.gouv.fr>.
- <http://bu.umc.edu.dz/theses>.

ANNEXES



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



Filière : ARCHITECTURE

Spécialité : ARCHITECTURE ET ENVIRONNEMENT URBAIN

Formulaire de question

La relation ville-mer : projet urbain et enjeux paysagers (cas du front de mer Kotama et le port Boudis)

Ce questionnaire est établi dans le cadre de préparation d'un mémoire de fin d'étude pour l'obtention du diplôme de Master 2 en architecture, option: architecture et environnement urbain.

Nous avons besoin de votre collaboration pour accomplir et réussir notre travail. Grâce à vos réponses, nous aurons accès à des informations importantes qui vont nous permettre d'adopter des solutions efficaces pour résoudre les problèmes liés à ce thème.

Nous vous prions de bien vouloir consacrer quelques minutes de votre temps pour répondre au mieux aux questions ci-après.

Soyez rassurés que le présent questionnaire est entièrement confidentiel.

A propos de vous

1/ Sexe

Homme

Femme

2/ Age

Moins de 20 ans

Entre 20 et 40 ans

Entre 40 et 60 ans

Plus de 60 ans

3/ Niveau d'instruction

Primaire

Moyen

Secondaire

Universitaire

Autres

Si autres, veuillez préciser.....

4/ Lieu de résidence

Commune de Jijel

Wilaya de Jijel

Autres

Si autres, veuillez préciser.....

A propos de la ville de Jijel

1/ Comment trouvez-vous la ville de Jijel ?

Propre

Bien entretenue

Dégradée

Polluée

Autres

Si autres, veuillez

préciser.....

2/ Où préférez-vous vous promener à Jijel?

Au bord de la mer

Au port

Autres

Si autres, veuillez

préciser.....

3/ Comment désignez-vous le cadre de vie dans la ville de Jijel en se référant à son potentiel naturel et maritime?

Bon

Acceptable

Mauvais

Autres

Si autres, veuillez

préciser.....

A propos du front de mer Kotama et du port Boudis

1/ Habitez-vous près du front de mer et du port boudis?

Oui

Non

Si non, l'avez-vous déjà visitée?

Oui

Non

2/ Comment désignez-vous l'accessibilité au front de mer Kotama et au port Boudis?

Facile

Moyenne

Difficile

3/ Quels sont les moyens de transport utilisés pour y accéder?

Transports en commun

Véhicule personnel

Autres

Si _____ autres, _____ veuillez

préciser.....

4/ Le front de mer Kotama et le port Boudis sont-ils fréquentés durant toute l'année?

Oui

Non

Si non, quelles sont les causes de leur abandon?

Inaccessibilité

Manque d'espace de plaisance

Insécurité

Autres

Si _____ autres, _____ veuillez

préciser.....

5/ Voyez-vous que l'abandon du front de mer et du port Boudis crée une rupture avec le reste de la ville?

Oui

Non

6 /Comment préférez-vous visiter le front de mer Kotama et le port Boudis? *

Régulièrement

Occasionnellement

Jamais

7/Quand préférez-vous visiter le front de mer Kotama et le port BOudis?

Matin

Après-midi

Soir

Nuit

8/Avec qui préférez-vous visiter le front de mer Kotama et le port Boudis?

Seul

En compagnie

9/ Dans le cadre des projets de réaménagement des villes côtières et de reconversion des friches urbaines, quels équipements souhaitez-vous avoir au front de mer Kotama et au port Boudis?

De plaisance

De sport

De santé

De culture

Autres

Si autres, veuillez

préciser.....

10/ Selon vous, quels sont les 3 critères essentiels sur lesquels doivent s'appuyer ce genre de projets?

Critères liés au développement durable: environnementaux et socio-économiques

Critères d'identité territoriale: préservation du patrimoine communal

Critères de l'amélioration de la qualité de vie

Critères d'acceptabilité sociale: réduction des oppositions par rapport aux projets

d'aménagement et de reconversions

A propos du paysage urbain

*Le paysage urbain est une vue d'ensemble qu'offre la nature d'une étendue d'un pays, d'une région.

1/ Comment trouvez-vous la silhouette du paysage urbain de l'entrée est de la ville de Jijel ?

Attractive

Répulsive

Autres

Si autres, veuillez

préciser.....

2/ Quel est le premier élément que vous repérez en parcourant la route de l'entrée est de la ville de Jijel ?

Phare du port Boudis

Hotel Kotama

Administrations

Habitations

Autres

Si autres, veuillez

préciser.....

3/ Comment percevez-vous le paysage urbain de la ville de Jijel?

Homogène

Hétérogène

Continue

Fragmenté

Autres

Si autres, veuillez préciser.....

4/ Pensez-vous que la qualité des constructions et leur intégration dans la ville de Jijel améliorent le paysage urbain?

Oui

Non

5/ Quelle est la couleur la plus dominante de l'ensemble de la ville de Jijel ?

Blue

Blanche

Autres

Si autres, veuillez préciser.....

6/ Le choix de couleurs des constructions est-il relatif à la nature côtière de la ville de Jijel?

Oui

Non

7/ Selon vous, quels sont les éléments qui contribuent à améliorer la qualité paysagère d'une ville côtière?

Préservation du patrimoine local et de l'identité urbaine de la ville

Animation du paysage urbain par la végétation, l'eau, les espaces publics et la lumière

Participation de la population locale aux débats concernant leur milieu

Autres

Si _____ autres, _____ veuillez
préciser.....

8/ Aimeriez-vous voir réaliser un projet qui remet en valeur la relation ville-mer?

Oui

Non

Si oui, quel type de projet pourrait-il assurer cette relation?

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

9/ Une image mentale de votre vision du front de mer et du port de pêche

BOUDIS Jijel :

Merci à vous

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة جيجل

كلية العلوم والتكنولوجيا

قسم الهندسة المعمارية



شعبة: هندسة معمارية

تخصص هندسة معمارية ومحيط عمراني

استبيان: "العلاقة بين المدينة والبحر: مشروع حضري وتحديات المناظر: حالة الواجهة البحرية كتامة
"-وميناء الصيد البحري بو الديس بجيجل"

هذا الاستبيان معد في إطار التحضير لمذكرة الماستر 2، شعبة الهندسة المعمارية، تخصص محيط عمراني. الهدف من هذا الاستبيان هو التأكد من صحة الفرضيات المقترحة في الجزء الأول من المذكرة. هذا الاستبيان سوف يستعمل فقط من أجل التحضير لمذكرة التخرج.

يرجى شطب الإجابة المختارة

نشكركم جزيل الشكر على مساهمتكم القيمة، نجاح الدراسة يعتمد على مساعدتكم وتعاونكم.

معلومات شخصية

1/ الجنس

ذكر

أنثى

2/ العمر

أقل من 20 سنة

بين 20 و 40 سنة

بين 40 و 60 سنة

أكثر من 60 سنة

3/ المستوى التعليمي

ابتدائي

متوسط

ثانوي

جامعي

4/ مكان الإقامة

بلدية جيجل

ولاية جيجل

إجابة أخرى

.....

أسئلة خاصة بمدينة جيجل

1/ كيف تجدون مدينة جيجل؟

نظيفة

في حالة جيدة

متردية

ملوثة

إجابة أخرى

2/ اين تفضلون التنزه؟

في الجبال

على شاطئ البحر

في الميناء

إجابة أخرى

3/ كيف ترون الإطار المعيشي في مدينة جيجل نظرا لما تزخر به من امكانات طبيعية وبحرية؟

جيدة

مقبولة

سيئة

إجابة أخرى

أسئلة خاصة بالواجهة البحرية كتامة وميناء بوالديس

1/ هل تسكنون بالقرب من الواجهة البحرية وميناء بوالديس؟

نعم

لا

في حالة الإجابة بلا، هل قمتم بزيارتها من قبل؟

نعم

لا

2/ كيف تجدون امكانية الوصول الى الواجهة البحرية كتامة وميناء بوالديس؟

سهلة

متوسطة

صعبة

3/ ما هي وسائل النقل المستعملة؟

النقل العام

مركبة شخصية

إجابة أخرى

4/ هل الواجهة البحرية كتامة وميناء بوالديس مستغلان طوال السنة؟

نعم

لا

في حالة الإجابة بلا، ما هي اسباب التهميش؟

تعذر الدخول

نقص فضاءات الترفيه

غياب الامن

5 / هل ترون ان تهميش الواجهة البحرية وميناء بوالديس يحدث انقطاع مع باقي المدينة؟

نعم

لا

6 / كيف تفضلون زيارة الواجهة البحرية كتامة وميناء بوالديس؟

دائما

من أن لآخر

لا أزورهما على الإطلاق

6 / في أي وقت تفضلون زيارة الواجهة البحرية كتامة وميناء بوالديس؟

صباحا

بعد الظهر

مساء

ليلا

7 / مع من تفضلون زيارتهما؟

وحيدا

مع رفقة

8/ في إطار مشاريع اعادة تهيئة المدن الساحلية واعادة تأهيل المساحات العمرانية غير المستغلة، ما نوع التجهيزات التي

تتمنى رؤيتها في الواجهة البحرية كتامة وميناء بوالديس؟

الترفيهية

الرياضية

الصحية

الثقافية

إجابة أخرى

9/ حسب رأيكم، ما هي المعايير الثلاثة الاساسية التي يجب ان تعتمد عليها مثل هكذا مشروعات؟

معايير متعلقة بالتنمية المستدامة: بيئية، الاجتماعية واقتصادية

معايير تحسين جودة المعيشة

معايير متعلقة بالهوية الاقليمية: الحفاظ على التراث المحلي

معايير القبول الاجتماعي: الحد من المعارضة بشأن مشاريع التخطيط واعادة الهيكلة

أسئلة خاصة بالمشهد العمراني

المشهد العمراني هو لمحة عامة عن طبيعة بلد، او منطقة ما.

يرجى تحديد الإجابة في حالة شطب إجابة أخرى.

1/ كيف تجدون مظهر المشهد العمراني للمدخل الشرقي لمدينة جيجل؟

جذاب

غير جذاب

إجابة أخرى

2/ ما هو المعلم الاول الذي تلاحظونه اثناء طريقكم نحو المدخل الشرقي لمدينة جيجل؟

- منارة ميناء بوالديس
- نزل كتامة
- إدارات
- سكنات
- إجابة أخرى
-

3/ كيف تقيمون المشهد العمراني لمدينة جيجل؟

- متجانس
- غير متجانس
- مترابط
- منفصل
- إجابة أخرى
-

4/ هل تعتقدون ان نوعية المنشآت وطريقة دمجها في مدينة جيجل تحسن المشهد العمراني؟

- نعم
- لا

5/ هل اختيار ألوان المنشآت له علاقة مع الطبيعة الساحلية لمدينة جيجل؟

- نعم
- لا

6/ حسب رأيكم، ما هي العناصر التي تساهم في تحسين منظر مدينة ساحلية؟

الحفاظ على التراث المحلي والهوية العمرانية

إحياء المنظر العمراني عن طريق: الغطاء النباتي، المياه، الساحات العامة، الضوء

مشاركة السكان المحليين في النقاشات المتعلقة ببيئتهم

إجابة أخرى

7/ هل توافقون على انشاء مشروع يعزز قيمة العلاقة بحر-مدينة؟

 نعم لا

في حالة الإجابة بنعم، أي نوع من المشاريع يمكن ان توفره هذه العلاقة؟

8/ كيف تتصورون الواجهة البحرية وميناء الصيد جيغل بوالديس؟ (رسم تمثيلي)

Abstract

Today, the city and the sea constitute a new complex reality. The city is still a source of people and tourists looking for the sea. Nevertheless, they are exposed to a rupture from different angles, manifested in a deterioration of the tourism potential, a disadvantaged seafront and a harbor, fruitful goal.

Jijel, object of this study, does not abstract from this phenomenon. She seems to abandon the sea and gradually she begins to lose her identity as a maritime city.

Faced with this situation, the aim of this work is to deal with these shortcomings and to propose a suitable redevelopment model to reconnect the city-sea link thanks to an urban project that will take charge of this relationship and which will focus on the enhancement of the landscape.

The work is, in particular, carried out using mixed investigation methods namely, the questionnaire and field survey whose tool is the mental map, in order to take into account the opinions and wishes of people for proposing a project of reconciliation city-sea in a spirit of participation and cooperation.

Key words: Reconciliation City-Sea, Urban project, Landscape, Maritime façade, Kotama waterfront, BOUDIS fishing port of Jijel.

المخلص

في وقتنا الحالي، تشكل المدينة و البحر حقيقة جديدة معقدة، لا تزال المدينة قطب جذب للأشخاص والسائحين الباحثين عن البحر. ولكن ، هؤلاء معرضون في مواجهة مع قطيعة متعددة الزوايا، والتي تتجلى في تدهور الإمكانيات السياحية ، واجهة بحرية محرومة و ميناء بدون هدف مثمر .

جيجل ، موضوع هذه الدراسة ، لا يستثني هذه الظاهرة حيث يبدو أن هذه المدينة تتخلى عن البحر وبدأت تدريجياً في فقدان هويتها كمدينة بحرية.

أمام هذا الوضع ، الغرض من هذا العمل هو التعامل مع هذه العيوب واقتراح نموذج لإعادة التطوير تم تكييفه لإعادة تجديد الرابطة مدينة - بحر , بفضل مشروع حضري من شأنه ان يدعم هذه العلاقة و يركز على تعزيز المناظر الطبيعية ، لذلك أجري هذا العمل بالاعتماد على طرق التحقيق المختلطة وهي: الاستبيان عبر الانترنت و فوق الميدان و الخريطة الذهنية ، من أجل ان نأخذ بعين الاعتبار آراء و رغبات الأشخاص، من أجل اقتراح مشروع مصالحة بين المدينة و البحر يسوده روح المشاركة و التعاون.

الكلمات المفتاحية : مصالحة مدينة-بحر، المشروع الحضري، المنظر الطبيعي،الواجهة الساحلية، الواجهة البحرية كتامة،ميناء الصيد البحري بوالديس جيجل.

Résumé

Aujourd'hui, la ville et la mer constituent une nouvelle réalité complexe. La ville reste encore un pôle émetteur de gens et de touristes recherchant la mer. Néanmoins, ces derniers sont exposés à faire face à une rupture sous différents angles qui se manifestent par une détérioration du potentiel touristique, un front de mer désavantagé et un port sans objectif fructueux.

Jijel, objet de cette étude, ne fait pas l'abstraction de ce phénomène. Elle semble abandonner la mer et petit à petit elle commence à perdre son identité de ville maritime.

Devant cette situation, l'objectif de ce travail est de faire face à ces carences et de proposer un modèle de réaménagement adapté pour renouer le lien ville- mer grâce à un projet urbain qui prendra en charge cette relation et qui mettra l'accent sur la mise en valeur du paysage.

Le travail est, notamment, effectué à l'aide de méthodes d'investigation mixtes à savoir, l'enquête par questionnaire en ligne et sur terrain dont l'outil est la carte mentale, afin de prendre en considération les avis et les souhaits des gens pour la proposition d'un projet de réconciliation ville- mer dans un esprit de participation et de coopération.

Mots clés : Réconciliation Ville/Mer, Projet urbain, Paysage, Façade maritime, Front de mer Kotama, Port de pêche Boudis - Jijel.