

-REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR
ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE
UNIVERSITE -SALAH BOUBNIDER-. CONSTANTINE 3



FACULTE D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME
DEPARTEMENT D'ARCHITECTURE

N° D'ORDRE

N° DE SERIE

MEMOIRE DE MASTER

*La durabilité comme moyen d'ouverture
du centre-ville de Skikda sur la mer*

FILIERE: ARCHITECTURE

SPECIALITE : Architecture urbaine

DIRIGE PAR :

✓ **Dr : Khenoucha Taieb**

PRESENTE PAR :

-Mouhoubi karim

ANNEE UNIVERSITAIRE 2019-2020

Résumé

Skikda est une ville portuaire qui a énormément d'atouts naturels qui peuvent la qualifier de pôle touristique. Comme toute ville portuaire son avenir est lié à celui de son port, tout d'abord pour permettre de s'ouvrir sur la mer, d'être un lieu d'échange de culture avec le monde, et d'être une porte d'entrées des touristes qui viennent de la mer. Malheureusement son port est jugé caduc et il prive le centre-ville de la possession d'un front de mer.

L'objectif dans laquelle s'inscrit notre étude est de recherche sur d'une façon pour ouvrir ce centre-ville sur la mer et de faire une réhabilitation du port on utilise des techniques durables. En vue de créer de nouvelles ambiances, nouvelles activités, relier le centre-ville directement avec la mer et rendre les espaces sécurisés et durable afin de rapprocher les utilisateurs « habitants et touristes » au port ainsi renforcer l'axe touristique de la ville.

Donc on a cerné notre problématique à la manière d'ouvrir le centre-ville de Skikda sur la mer à l'aide de la durabilité, et pour répondre à cette dernière, on a fait appel à des méthodes et outils de recherches appropriées à notre cas d'étude.

De cela on a conclu que l'ouverture des villes portuaire sur la mer et la reconquête de la façade maritime on utilisent la durabilité (matériaux, énergies) avec respect des concepts du design urbain, est devenue nécessaires pour assurer la relation ville-port.

Mots clés :

Ville portuaire, port, un front de mer, réhabilitation, la durabilité, ouvrir sur la mer.

المخلص

سكيكدة هي مدينة ساحلية بها الكثير من الأصول الطبيعية التي يمكن أن تؤهلها كمركز سياحي. مثل أي مدينة ساحلية، يرتبط مستقبلها بمستقبل مينائها، أولاً وقبل كل شيء للانفتاح على البحر، لتكون مكاناً للتبادل الثقافي مع العالم، ولكي تكون بوابة إلى دخل السياح القادمون من البحر، ولسوء الحظ، يعتبر ميناءها عفا عليه الزمن ويحرم مركز المدينة من امتلاك واجهة بحرية

الهدف من دراستنا هو البحث عن طريقة لفتح مركز المدينة هذا على البحر وإعادة تأهيل الميناء باستخدام تقنيات مستدامة. من أجل خلق أجواء جديدة وأنشطة جديدة وربط وسط المدينة مباشرة بالبحر وجعل المساحات آمنة ومستدامة من أجل تقريب المستخدمين "السكان والسياح" من الميناء وبالتالي تعزيز المحور السياحي للمدينة

لذلك حددنا مشكلتنا في كيفية فتح وسط مدينة سكيكدة على البحر بمساعدة الاستدامة، وللرد على هذا الأخير، قمنا بدعوة طرق وأدوات البحث المناسبة لعملائنا. دراسة الحالة

واستنتج من هذا أن فتح مدن الموانئ على البحر واستعادة الواجهة البحرية، باستخدام الاستدامة (المواد والطاقات) مع احترام مفاهيم التصميم الحضري، أصبح ضروريًا لضمان العلاقة بين المدينة والميناء.

الكلمات المفتاحية

مدينة مينائية، الميناء، الواجهة البحرية، إعادة التأهيل، الاستدامة، فتح على البحر

Abstract :

Skikda is a port city that has a lot of natural assets that can qualify it as a tourist hub. Like any port city, its future is linked to that of its port, first of all to open up to the sea, to be a place of cultural exchange with the world, and to be a gateway to tourists who come from the sea have entered. Unfortunately, its port is considered obsolete and it deprives the city center of the possession of a seafront.

The objective of our study is to research on a way to open this city center to the sea and to rehabilitate the port using sustainable techniques. In order to create new atmospheres, new activities, link the city center directly with the sea and make the spaces secure and sustainable in order to bring users "inhabitants and tourists" closer to the port and thus strengthen the tourist axis of the city.

So we identified our problem of how to open the city center of Skikda to the sea with the help of sustainability, and to respond to the latter, we called on research methods and tools appropriate to our case study.

From this it was concluded that the opening of port cities to the sea and the reconquest of the maritime façade, using sustainability (materials, energies) with respect for the concepts of urban design, has become necessary to ensure the city-port relation.

Keywords:

Port city, port, a waterfront, rehabilitation, sustainability, open to the sea.

TABLE DES MATIERES :

| | |
|---|-----------|
| 1. Introduction générale..... | 1 |
| 2.Problématique | 2 |
| 3. Objectifs et intentions | 3 |
| 4. Méthodologie | 4 |
| Chapitre I : durabilité et concept ville-port | 5 |
| I.1. Ville portuaire dans le monde | 6 |
| I.2. Ville portuaire en Algérie | 7 |
| I.3. L'architecture portuaire : définition et concepts | 8 |
| I.3.1. Les villes-port vue par la littérature | 8 |
| I.3.1.1. Les villes portuaires, définition | 8 |
| I.3.2. Du point de vue terminologique | 9 |
| I.3.2.1. La ville | 9 |
| I.3.2.2. Le Port | 9 |
| I.3.3. La relation entre la ville et le port | 10 |
| I.3.3.1 L'évolution des relations villes ports | 10 |
| I.3.3.2. La relation entre le centre-ville, la mer | 11 |
| I.3.4. Clivage ville/Port | 12 |
| I.3.4.1. La ville nuit au port | 12 |
| I.3.4.2. Le port dégrade la qualité de vie en ville | 12 |
| I.3.5. La recomposition ville-port | 13 |
| I.3.6. La réconciliation entre la ville et le port | 14 |
| I.3.7. La reconquête urbaine de waterfront | 14 |
| I.3.7.1. Principes suivit pour les aménagements de waterfronts revitalisation | 15 |
| I.3.7.2. Le principe de réversibilité | 16 |
| I.4. Le développement durable | 17 |
| I.4.1. Introduction | 17 |
| I.4.2. La durabilité | 18 |
| I.4.2.1. Définition : Que signifie exactement le terme durabilité | 19 |

| | |
|--|-----------|
| I.4.3. L'écologie urbaine | 19 |
| I.4.4. Les défis du développement durable | 20 |
| I.4.5. Les caractéristiques du développement durable | 20 |
| I.4.6. Meilleures pratiques pour la gestion portuaire durable | 20 |
| I.4.6.1. L'efficacité énergétique et l'énergie durable | 21 |
| I.4.6.2. La production d'énergie renouvelable dans les ports | 22 |
| I.4.6.2.1. L'éolien et le solaire sur les bateaux et dans les ports | 22 |
| I.4.6.2.2. Énergie houlomotrice (ou énergie des vagues) | 22 |
| I.4.6.2.3. Energie marémotrice | 24 |
| I.4.6.3. L'adaptation au changement climatique | 25 |
| Conclusion | 26 |
| Chapitre II : Analyse des modèles | 27 |
| II.1. Critères d'analyse | 28 |
| II.2. La marina de Casablanca : port de Casablanca | 29 |
| II.2.1. Critères du choix | 29 |
| II.2.2. Organisation..... | 29 |
| II.2.2.1. Présentation de la ville de Casablanca | 29 |
| II.2.2.2. Présentation du projet..... | 30 |
| II.2.2.3. L'objectif du projet de la marina | 30 |
| II.2.2.4. Historique | 31 |
| II.2.2.5. La situation géographique de la marina | 31 |
| II.2.3. Etude morphologique..... | 32 |
| II.2.3.1. La forme | 32 |
| II.2.3.2. Topographie du site | 33 |
| II.2.4. Structure urbaine | 33 |
| II.2.4.1. Limites | 33 |
| II.2.4.2. Les nœuds | 34 |
| II.2.4.3. Les accès | 34 |

| | |
|--|-----------|
| II.2.4.4. Infrastructure | 35 |
| II.2.5. Etude de confort et image..... | 35 |
| II.2.5.1. L'intégration au site..... | 35 |
| II.2.5.2. Utilisation des espaces verts publics | 36 |
| II.2.6. Architecture..... | 37 |
| II.2.6.1. L'étude volumétrique | 37 |
| II.2.6.2. Silhouette | 38 |
| II.2.6.3. Etude architectural | 38 |
| II.2.6.4. Programme et fonctions du projet | 38 |
| II.2.6.5. La technologie durable | 39 |
| II.2.7. Les intentions qu'on a tiré de cet exemple..... | 39 |
| Synthèse..... | 40 |
| II.3. Port de Tanger Maroc | 40 |
| II.3.1. Critères de choix des modèles..... | 41 |
| II.3.2. Organisation | 41 |
| II.3.2.1. Lieu | 41 |
| II.3.2.2. Situation du projet | 41 |
| II.3.2.3. Historique | 42 |
| II.3.2.4. Objectifs du projet | 43 |
| II.3.2.5. Etude morphologique | 43 |
| II.3.2.6. Topographie | 43 |
| II.3.2.7. Forme | 45 |
| II.3.3. Structure urbaine..... | 45 |
| II.3.3.1. Limite | 45 |
| II.3.3.2. Les nœuds | 46 |
| II.3.3.3. Les accès | 46 |
| II.3.3.4. Infrastructure | 46 |
| II.3.4. Etude confort et image | 47 |
| II.3.4.1. Intégration du projet | 47 |
| II.3.4.2. Utilisation des espaces verts publics | 48 |
| II.3.5. Architecture | 50 |
| II.3.5.1. Silhouette | 50 |

| | |
|---|-----------|
| II.3.5.2. Programme et fonctions du projet | 50 |
| II.3.5.2.1. Master plan du projet | 50 |
| II.3.5.2.2. Composante du projet | 51 |
| II.3.5.3. Stationnement | 53 |
| II.3.5.4. Utilisation de la technologie durable..... | 53 |
| Synthèse..... | 54 |
| II.4. : vieux port de Marseille | 55 |
| II.4.1. Critères de choix demodèle | 55 |
| II.4.2. Organisation | 55 |
| II.4.2.1. Situation de la ville de Marseille | 55 |
| II.4.2.2. Situation du projet | 56 |
| II.4.2.3. Histoire | 56 |
| II.4.2.4. Les objectifs du projet port de Marseille | 57 |
| II.4.2.5. Etude morphologique | 57 |
| II.4.2.5.1. La forme | 57 |
| II.4.2.5.2. La topographie | 58 |
| II.4.3. Structure urbaine..... | 58 |
| II.4.3.1. Limite | 58 |
| II.4.3.2. Les nœuds | 59 |
| II.4.3.3. Les accès | 59 |
| II.4.3.4. Infrastructure | 60 |
| II.4.3.4.1. Voies et circulation | 60 |
| II.4.3.4.2. Circulation des voitures | 60 |
| II.4.3.4.3. Transport en commun | 61 |
| II.4.4. Etude confort et image | 61 |
| II.4.4.1. L'intégration du plan d'eau dans la ville | 61 |
| II.4.4.2. Utilisation des espaces publics | 61 |
| II.4.4.3. L'utilisation de la lumière artificielle | 62 |
| II.4.5. Architecture | 62 |
| II.4.5.1. Silhouette | 62 |

| | |
|---|----|
| II.4.5.2. Programme et fonctions du projet | 63 |
| II.4.5.3. Utilisation de la technologie durable | 64 |
| Synthèse | 64 |
| II.5. Tableau récapitulatif | 64 |
| Conclusion | 66 |
| Chapitre III :Etat des lieux de l’air d’étude | 67 |
| III.1. Situation de la wilaya de Skikda | 68 |
| III.1.1. Présentation de la commune de Skikda | 68 |
| III.2. Analyse historique | 68 |
| III.2.1. L’histoire du port | 69 |
| III.3. Structure urbaine | 71 |
| III.3.1. L’accessibilité | 71 |
| III.3.2. Les nœuds | 71 |
| III.3.3. Données climatiques | 71 |
| III.4. Analyse morphologique | 72 |
| III.4.1. Infrastructure | 72 |
| III.4.1.1. Site d’intervention | 72 |
| III.4.1.2. La topographie | 72 |
| III.4.1.3. Dimensions | 73 |
| III.4.2. Superstructure | 73 |
| III.4.2.1. Trame viaire | 73 |
| III.4.2.2. Trame parcellaire | 74 |
| III.4.2.3. Le bâtis et le non bâtis | 75 |
| III.4.2.4. L’espace libre | 76 |
| III.5. Analyse pittoresque | 77 |
| III.5.1. L’analyse séquentielle : selon Gordon Cullen | 77 |
| III.6. Selon Kevin Lynch | 87 |
| III.6.1 Les voies | 87 |
| III.6.2. Les limites | 87 |
| III.6.3. Les quartiers | 87 |
| III.6.4. Les nœuds | 87 |
| III.6.5. Les points de repères | 87 |
| III.7.Silhouette..... | 88 |
| III.8. La façade urbaine | 89 |

| | |
|---|------------|
| III.9. Tableau AFOM de la ville | 89 |
| III.10. Synthèse de l'analyse de site | 90 |
| III.10.1. - De l'analyse fonctionnelle | 90 |
| III.10.2. - De l'analyse formelle | 90 |
| III.10.3. - De la durabilité | 90 |
| Conclusion | 90 |
| Conclusion générale | 91 |
| Chapitre IV : Programmation | 92 |
| IV.1. Introduction | 93 |
| IV.2. Objectifs et intentions | 93 |
| IV.3. programmation et genèse du schéma de principe..... | 93 |
| IV.3.1. Le contenu du programme | 93 |
| IV.3.2. Actions et techniques proposés dans notre projet | 94 |
| IV.3.3. Autres techniques utiliser dans le projet | 94 |
| IV.3.4. Tableau du programme | 95 |
| IV.4. Schéma de principe..... | 97 |
| IV.4.1. Les premières réflexions | 97 |
| IV.4.2. Les premières idées proposer | 97 |
| IV.4.3. Etapes du schéma de principe | 98 |
| IV.4.4. Schéma de principe à la main | 100 |
| IV.4.5. Schéma de principe développer | 101 |
| Conclusion générale | 102 |