

**REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE**  
**MINISTRE 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**

**Effet du mobilier urbain durable et de la  
variété des ambiances des espaces de détente  
et de loisirs sur l'aménagement et la  
restructuration**

**Cas port de Skikda**

**FILIERE : ARCHITECTURE**

**SPECIALITE : DESIGN URBAIN**

**DIRIGE PAR :**

**Dr. HACHOUF MOURAD**

**PRESENTE PAR :**

**DJABRI HOUSSEM**

**ANNEE UNIVERSITAIRE 2018-2019**  
**Septembre 2019**

## Table des matières

### Résumé

<b>1- Chapitre introductif</b> .....	01
1.1-Introduction .....	02
1.2-Problématique .....	03
1.3-Méthodologie .....	04
1.4-Structure du mémoire .....	04
<b>2- Chapitre 01 : Approche conceptuel</b> .....	06
Introduction.....	07
1.1-Design Urbain.....	07
1.2-Urbain Design, City Design, Design Urbain, Projet Urbain Et Composition Urbaine	
1.3-Les sept qualités de design urbain.....	08
1.4-La Ville.....	09
1.5-Le port.....	09
1.6-Type de ports.....	09
1.7-Villes côtières et villes portuaires.....	10
1.8-Le centre-ville.....	10
1.9-La relation entre la ville et le port .....	11
1.10-Le clivage ville–port.....	11
2.11-Une rupture spatiale.....	11
1.12-La recomposition ville-port.....	11
1.13-La réconciliation entre la ville et le port.....	12
1.14-Les mouvements de ‘waterfronts revitalizations’ .....	12
1.15-La réhabilitation.....	13
1.16-La reconstruction-démolition .....	13
1.17-La rénovation.....	14
1.18-La restauration.....	14
1.19-La restructuration.....	14
1.20-La requalification.....	14
1.22-La perméabilité .....	15
1.23-La robustesse.....	15
1.24-La lisibilité.....	15
1.25-La variété.....	15



2.5.7- L'appropriation.....	33
<b>2.6-Selon Kevin Lynch .....</b>	<b>33</b>
2.6.1- Les voies .....	33
2.6.2- Les limites .....	33
2.6.3- Les quartiers .....	33
2.6.4- Les nœuds .....	34
2.6.5- Les points de repères .....	34
<b>2.7-L'analyse séquentielle .....</b>	<b>35</b>
2.7.1- L'effet d'ouverture.....	36
2.7.2- L'effet de coulisse .....	36
2.7.3- L'effet de visée.....	36
2.8.4- L'effet de choix.....	36
2.8.5- La façade urbaine .....	37
<b>2.8-Tableau AFOM de la ville .....</b>	<b>37</b>
<b>2.9-Synthèse.....</b>	<b>39</b>
<b>Conclusion.....</b>	<b>40</b>
<b>4- Chapitre 3 : analyse des exemples.....</b>	<b>41</b>
<b>Introduction.....</b>	<b>42</b>
<b>3.1- Le vieux port de Marseille.....</b>	<b>43</b>
3.1.1- Localisation du vieux port.....	44
3.1.2- Les objectifs du projet port de Marseille.....	45
3.1.3- Projet d'aménagement .....	46
3.1.4- Les nouveaux projets injectés au vieux port.....	46
<b>3.2- La marina de Casablanca au Maroc .....</b>	<b>47</b>
3.2.1- L'intégration de la marina dans le contexte environnementale.....	48
3.2.2- La situation .....	48
3.2.3- L'organisation des fonctions.....	48
3.2.4- Etude de plan de masse.....	49
3.2.5- Les composants de lmarina de Casablanca.....	50
<b>Conclusion .....</b>	<b>51</b>
<b>5- Chapitre 4 : Le mobilier urbain durable et l'ambiance des espaces.....</b>	<b>52</b>
<b>4.1- Les mobiliers urbains.....</b>	<b>53</b>

Introduction.....	53
4.1.1- Mobilier de propriété .....	53
4.1.2- Mobilier de confort.....	54
4.1.3- Mobilier d'agrémenter .....	57
4.1.4- Mobilier lie aux transports .....	59
4.1.5- Les mobiliers d'éclairage.....	60
Conclusion .....	63
<b>4.2- les espaces de détente et loisir .....</b>	<b>64</b>
4.2.1- espace public.....	64
4.2.2- Les espaces publics urbains.....	65
4.2.3- L'aire de jeux.....	65
4.2.4- Les espaces verts aux pieds des immeubles.....	66
4.2.5- Les jardins publics de quartier ou Squares.....	66
4.2.6- Le parc d'attraction.....	66
Conclusion .....	67
<b>6- Conclusion générale.....</b>	<b>68</b>
<b>7- Bibliographie.....</b>	<b>72</b>
<b>8- Liste des figures.....</b>	<b>73</b>



## **RESUME :**

Depuis les années 50, les villes portuaires ont connu un mouvement de réaménagement de leurs fronts d'eau et qui s'est propagé à partir des villes nord-américaines sous l'intitulé de ; 'water fronts revitalisations'. Ce mouvement est venu à la suite de la délocalisation des anciens sites portuaires jugés inaptes et insuffisant par les tirants d'eau et les surfaces limitées qu'ils offrent face aux nouvelles exigences du 'gigantisme naval' qui repose principalement sur la conteneurisation, le transport en vrac (solide et notamment liquide pour le gaz et le pétrole) et le volume d'échange en expansion sous l'ère de la 'mondialisation'.

Ce mouvement de réaménagement des fronts d'eau est également appelé 'la recomposition ville-port', car il vient après une période de distanciation entre ville et port, 'un clivage' enclenché par la révolution industrielle. Certaines villes notamment les villes portuaires du tiers monde et à cause de leur retard accumulé dans le passé, continuent à vivre ce clivage ville/port comme c'est le cas pour Skikda. Le clivage ville/port est considéré comme un effet pervers qui dégrade la ville portuaire.

Dans cette recherche, l'objectif est de mettre la lumière sur la problématique du clivage ville/port dans le cas de Skikda. Antonyme de nature dans les temps modernes, l'activité portuaire et l'activité urbaine ne cohabitent plus en juxtaposition sur le même territoire, le port est considéré comme une source de nuisances, de risques majeurs et de pollution qui nuit à la qualité de vie de la ville. En contrepartie, la ville par son partage des infrastructures routières et sa juxtaposition spatiale, est considérée comme étouffante pour le port et nuit à ses performances économiques. À vrai dire, Skikda actuellement est le terrain de bataille entre la ville et le port, la préférence de l'un se faisant toujours au détriment de l'autre. Mais d'un autre côté, il faut admettre que le port de Skikda est caduc face aux nouvelles exigences du gigantisme naval car il est resté inchangé depuis plus de 50ans et son remplacement est devenu plus que nécessaire à la vue des pertes économiques qu'il cause au pays.

Face à cette délocalisation envisagée du port de Skikda, et ce clivage que vivent ville et port, la recomposition ville/port sera-t-elle le destin de Skikda à l'image des autres villes portuaires qui lui ont précédé ? Aujourd'hui et plus que jamais « Skikda rêve », face aux ambitions de cette 'métropole inachevée' et les problèmes qu'elle vit, la recomposition ville-port demeure comme l'opportunité ultime pour 'sa montée en gamme', pour réaliser ses rêves et dépasser ses problèmes, comme en témoignent plusieurs exemples aînés de réaménagement 'water front'.

Pour cela ce port nécessite un restructuration et une réaménagement utilisant des variétés des ambiances, des espaces et des équipement a fin de introduire la durabilité dans la mobilité, mobilier, Matériaux et énergie et respect les concepts du design urbain.

## **ABSTRACT :**

Since the 1950s, Harbor cities have experienced a redevelopment of their water fronts that has spread from North American cities under the title of 'Water fronts revitalization'. This movement came as a result of the relocation of the old Harbor sites considered unfit and insufficient by the drafts and the limited surfaces they offer against the new requirements of the 'gigantism naval' which is based mainly on containerization, transHarbor in bulk (solid and especially liquid for gas and oil) and the volume of exchange expanding under the era of 'globalization'.

This movement of redevelopment of the water fronts is also called 'the city-Harbor recomposition', because it comes after a period of distance between city and Harbor, 'a cleavage' triggered by the industrial revolution. Some cities, in particular third world Harbor cities and because of their accumulated backwardness, continue to experience this city / Harbor divide as is the case for Skikda. The cleavage city / Harbor is considered a perverse effect that degrades the Harbor city. In this research, the objective is to shed light on the problem of the cleavage city / Harbor in the case of Skikda. Antonymy of nature in modern times, Harbor activity and urban activity no longer coexist in juxtaposition on the same territory, the Harbor is considered a source of nuisance, major risks and pollution that affects the quality of life from the city. In return, the city's shared road infrastructure and its spatial juxtaposition is considered as suffocating for the Harbor and harms its economic performance. Indeed, Skikda is currently the battleground between the city and the Harbor, the preference of one always being at the expense of the other. But on the other hand, it must be admitted that the Harbor of Skikda is obsolete with the new requirements of naval gigantism because it has remained unchanged for more than 50 years and its replacement has become more than necessary in view of the economic losses it cause to the country.

Faced with this planned relocation of the Harbor of Skikda, and this split that live city and Harbor, the city / Harbor recomposition will it be the fate of Skikda in the image of the other Harbor cities that preceded it? Today and more than ever "Skikda dreams", faced with the ambitions of this 'unfinished metropolis' and the problems it is experiencing, the city-Harbor recomposition remains as the ultimate opportunity for 'its upmarket', to achieve his dreams and overcome his problems, as evidenced by several examples of redevelopment 'water front'.

For this Harbor requires a restructuring and redevelopment using varieties of environments, spaces and equipment to introduce sustainability in mobility, furniture, Materials and energy and respect the concepts of urban design.