
RÉPUBLIQUE ALGÉRIENNE DÉMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTÈRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE
ÉCOLE POLYTECHNIQUE D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME
LABORATOIRE ARCHITECTURE ET ENVIRONNEMENT



THESE DE DOCTORAT EN SCIENCES

Option : Architecture et Environnement

**Pour un développement durable des villes historiques côtières :
cas de la ville de Cherchell**

Présentée par : M. BEHIRI Abdelkader

Devant le jury composé de :

Pr. CHENNAOUI Youcef, Président, EPAU

Pr. BOUSSOUALIM Aicha, Examinatrice, EPAU

Pr. LARID Mohamed, Examineur, ENSSMAL

Pr. SAHRAOUI Badia, Examinatrice, Université de Constantine

Pr. BOUKHEMIS Kaddour, Examineur, Université d'Annaba

Pr. CHABBI-CHEMROUK Naima, Directrice de thèse, EPAU

**POUR UN DEVELOPPEMENT DURABLE DES VILLES HISTORIQUES
COTIERES : CAS DE LA VILLE DE CHERCHELL**



Crédits images :

Page de garde : vue à partir des thermes de l'Ouest à Charchell © BEHIRI A. 2016

Chapitre 1 : composition d'images -Charchell et Gênes- © BEHIRI A. 2013-2016

Chapitre 2 : vue des quartiers Est de Gênes © BEHIRI A. 2013

Chapitre 3 : Charchell vue du ciel © Arthus-Bertrand Y. 2005

Chapitre 4 : le port de Gênes vue du ciel © Merlo R. 2011

Chapitre 5 : vue panoramique d'el Kettar à Charchell © BEHIRI A. 2016

A la mémoire de ma mère

Remerciements :

Je remercie Dieu de m'avoir donné la foi, la force, la santé et la volonté de terminer ce travail.

Je tiens à exprimer ma profonde gratitude à tous ceux qui m'ont porté aide, assistance et encouragements dans l'élaboration de cette recherche.

Je tiens à exprimer mes plus vifs remerciements à ma directrice de thèse, Mme Chabbi-Chemrouk Naima, dont la compétence, la rigueur intellectuelle et l'esprit critique m'ont motivé et guidé tout au long de mon parcours de recherche. Mme Chabbi-Chemrouk restera une référence et une source d'inspiration intarissable dans ma carrière.

J'exprime tous mes remerciements à Mme Antida Gazzola, dont l'aide, les contacts et le support intellectuel se sont révélés décisifs pour accomplir mon étude de terrain à Gênes. En plus de son apport scientifique, elle a partagé avec moi un peu de "sa" *Gonova* en me conduisant à travers ses prestigieuses rues, ses *carrugi* et ses *creuze*. Je veux remercier aussi, les employés de la bibliothèque Nino Carboneri de la faculté d'architecture de l'université de Gênes. Ils m'ont orienté et facilité mes recherches bibliographiques en mettant à ma disposition leurs différentes ressources et moyens.

J'adresse mes remerciements, aussi, au président et membres du jury pour avoir accepté de prendre sur leur temps afin d'évaluer ce travail.

J'adresse ma gratitude aux membres du laboratoire architecture et environnement "LAE" et de l'école polytechnique d'architecture et d'urbanisme "EPAU". Aux enseignants qui ont contribué à ma formation, ainsi qu'à mes collègues et à tous ceux et celles avec qui j'ai eu le plaisir de travailler pendant le déroulement de tout mon parcours de recherche, en souhaitant courage et réussite dans les plus brefs délais pour ceux qui n'ont pas encore terminé. Mes remerciements vont aussi aux employés (actuels et anciens) de la bibliothèque de L'EPAU et de la PG.

Merci aux cherchellois qui m'ont apporté leur soutien et leurs appréciations de leur ville (qui est la mienne aussi), avec qui j'ai partagé mes visions et utopies et sur qui j'ai testé mes idées.

Je veux remercier aussi tous ceux qui ont contribué à l'élaboration de cette thèse : je pense notamment au personnel de la direction de la culture de la wilaya de Tipasa, en particulier Mme Alliche Samira (depuis, devenue collègue à l'université). Je pense aussi à tous ceux qui m'ont apporté une vision externe de mon travail lors des journées doctorales et conférences internationales avec leurs critiques et encouragements à développer le thème abordé.

Un remerciement particulier à toute ma famille. Mon père, mon frère et ma sœur ; mes premiers *reviewers* et relecteurs. Merci de m'avoir toujours soutenu et encouragé, et surtout d'avoir cru en moi et supporté tout au long de mon parcours.

A la mémoire de Pr. Larid Mohamed, membre de mon jury décédé peu de temps après la soutenance.

الملخص:

الهدف من هذا البحث هو اعادة الموارد الحضرية المتعددة لمدينة شرشال، المهمشة حاليا، في قلب عملية تنميتها لجعل هذه العملية أكثر استدامة، من خلال أخذ بعين الاعتبار هذه الموارد الغير متجددة.

شرشال كمدينة تاريخية وساحلية تحتوي على فئتين من الموارد الحضرية: التراث المعماري والحضري والموارد الساحلية. بعض من هذه الموارد، التي تخضع لضغوط قوية ومتعددة، مهددة بالزوال في نهاية المطاف وتتطلب اهتماما خاصا عند صياغة مشاريع التنمية الحضرية للمدينة. استرجاع وإنعاش هذه الموارد من أجل إدماجها في مثل هذه العمليات يتطلب معرفة جيدة للمدينة وتطورها الحضري عبر التاريخ. تقييم لإمكانات هذه الموارد الموجودة يستطيع أن يساعد على جعلها محركات التنمية الحضرية لمثل هذه المدن التاريخية الساحلية؛ ولهذا، يجب اخذها بعين الاعتبار منذ المراحل الأولى من استراتيجية هذا التطور الحضري المستدام.

بهدف تحديد استراتيجية ناجحة لاستعادة الموارد الحضرية لمدينة تاريخية ساحلية، أجرينا دراسة لمدينة جنوة (بإيطاليا)، كأفضل حالة ممارسة. هذه الدراسة سمحت لنا ان نشخص ابتكارين من الناحية الاستراتيجية:

- التخطيط القطبي لاسترداد الموارد الحضرية لتمثيل الاستثمارات العامة وتركيز عمل فرق التخطيط على مساحة صغيرة، لجر تطوير المنطقة المحيطة بالقطب.
- سند هذا التطور على تنظيم الأحداث الكبرى لتعبئة التمويل، تركيز الموارد البشرية والمالية على المنطقة المعنية، والاشهار الدولي حول المدينة وثرواتها لتحسين صورتها.

أعطت الاستراتيجية المستوحاة من تلك التي تم تشخيصها في جنوة، مع سياقها مع دراسة حالتنا، نهج محدد لدمج الموارد المتعددة لشرشال في عملية تنميتها. في الواقع، بدأنا من خلال تحديد وتعريف ما يمكن أن يشكل قطبا للتنمية واسترجاع الموارد. لهذا، قمنا بوضع مختلف الموارد التي سبق تحديدها، وهي: التراث، الموارد الساحلية والمناظر الحضرية، فوق بعضها. ثم استخدمنا نقاط تركيز هذه الموارد لجعلها أقطاب التنمية. حددنا بهذه الطريقة خمسة اقطاب في مدينة شرشال. لتحديد الأولويات برمجة مشاريع الإنعاش لكل قطب، قمنا بتصنيفها وفقا لقدرتها على إنشاء ديناميكية لاسترداد الموارد والتنمية في مناطق نفوذها، واعتمادا على حالة مكوناتها.

وأدت هذه الاستراتيجية إلى إنشاء مخطط لعملية وضع خطة للتنمية المستدامة التي تدمج الموارد المختلفة في المدينة، وتحديد أصحاب المصالح المختلفة المعنيين بها: الجهات الفاعلة المؤسسية، المجتمع المدني، اللجنة العلمية الاستشارية للموقع "CS2" والمهنيين المصممين لهذه الخطة مع تشخيص واجبات كل واحد منهم.

تابعنا هذه الخطوات الاستراتيجية من خلال محاكاة تطبيقها على مدينة شرشال بإنشاء مشروع للتنمية المستدامة في قطب التنمية الأولي المحدد سابقا. سمحت لنا هذه المحاكاة أن نسترجع التراث المعماري والعمراني الذي نقترح استعماله لأنشطة القطاع الثلاثي، للسياحة وللثقافة. ستسمح هذه المساحات الموجودة على كلا الجانبين من السطح البيئي بين المدينة والبحر بتعزيز العلاقة "مدينة / واجهة البحر" والحفاظ على المناظر الحضرية الخاصة بهذه المنطقة من المدينة.

الكلمات الرئيسية: المدن التاريخية الساحلية – شرشال- التراث -التنمية المستدامة –المنظر الحضري.

Résumé :

L'objectif de cette recherche est de remettre les ressources multiples de la ville de Cherchell, aujourd'hui marginalisées, au cœur de son processus de développement afin de le rendre plus durable en prenant en charge les ressources non renouvelables.

Cherchell en tant que ville historique côtière renferme en son territoire deux catégories de ressources -littorales et patrimoniales-. Certaines de ces ressources qui sont soumises à de fortes pressions risquent à terme de disparaître et nécessitent une attention particulière lors de l'élaboration des projets de développement. La récupération et valorisation de ces ressources pour leur intégration dans un tel processus nécessite une bonne connaissance de la ville et de son évolution. Une évaluation des potentialités existantes pourrait aider à en faire des moteurs pour le développement des villes historiques côtières ; ces ressources doivent cependant, être intégrées dans une stratégie spécifique dès les premières étapes de son implémentation.

Dans l'objectif d'identifier une stratégie de reconquête des ressources d'une ville historique côtière réussie, l'étude de la ville de Gênes (en Italie) en tant que best practice case fut menée. Elle a permis d'identifier deux innovations sur le plan stratégique :

- Une planification par pôle de récupération de ressources permettant d'optimiser les investissements publics et de concentrer le travail des équipes sur une aire restreinte, afin d'entraîner le développement de la zone environnante ;
- Un appui sur l'organisation des grands événements (événementiel) pour mobiliser les financements, concentrer les efforts financiers et humains sur la zone concernée, et une communication au niveau international sur la ville et ses richesses améliorant ainsi son image (Urban Branding).

Une stratégie inspirée de celle identifiée à Gênes avec une contextualisation et une adaptation à notre cas d'étude a donné une approche spécifique pour intégrer les ressources multiples de Cherchell dans son processus de développement. En effet, nous avons commencé par identifier et définir ce qui peut constituer un pôle de développement et de récupération des ressources. Pour cela, nous avons superposé les différentes ressources identifiées précédemment à savoir : ressources patrimoniales, ressources littorales et ressources paysagères. Ensuite, nous avons retenu les points de concentration de ces ressources pour en faire des pôles de développement. Cinq zones ont été identifiées à Cherchell. Afin de hiérarchiser et de prioriser la programmation des projets de récupération pour chaque pôle, nous les avons classés en fonction de leur capacité à créer une dynamique de récupération des ressources et de développement sur leurs zones d'influences, et en fonction de l'état de leurs composants.

Cette stratégie a abouti sur la mise en place d'un logigramme du processus d'élaboration d'un plan de développement durable intégrant les différentes ressources de la ville, en y définissant les différents intervenants : Les acteurs institutionnels, la société civile, un comité scientifique consultatif de site « CS² » et les professionnels concepteurs du plan, avec identification des missions de chacun d'eux.

Nous avons suivi ces étapes stratégiques par la simulation de leur application à la ville de Cherchell à travers l'élaboration d'un projet de développement durable au niveau du pôle de développement prioritaire préalablement identifié. La simulation nous a permis de prévoir la récupération du patrimoine architectural et urbain que nous proposons de reconverter pour des activités tertiaires de tourisme et de culture. Ces espaces situés sur les deux côtés de l'interface entre la ville et la mer permettront de dynamiser l'interface ville-mer et de préserver le paysage spécifique de ce secteur de la ville.

Mots clés : villes historiques côtières - Cherchell - patrimoine - développement durable - paysage urbain.

Abstract:

The objective of this research is to get the multiple resources of Cherchell, now marginalized, in the heart of the development process to make it more sustainable by supporting these non-renewable resources.

Cherchell as historic coastal city contains in its territory two categories of resources: coastal and heritage resources. Some of these resources, which are subject to strong pressures, may eventually disappear, and require special attention when preparing development projects. The recovery and exploitation of these resources for their integration in such a process require a good knowledge of the city and its evolution. An assessment of their existing potential could help to make them as engines for the development of coastal historic cities. These resources must, however, be integrated in the early steps of the implementation of a specific urban development strategy.

With the objective of identification of a successful reconquest strategy of the resources in a historic coastal city, the study of the city of Genoa (Italy) as a best practice case was conducted. It identified two innovations in the strategic point of view:

- Planning using resource recovery poles to optimize public investment and focus the work of the working teams on a small area. This pole based planning has the aim to lead the development of the surrounding area.
- The use of the major events organization to mobilize funding, concentrate human and financial efforts on the event area, and to have an international communication on the city and its richness improving its image (Branding).

A strategy based on the one identified in Genoa, with contextualization and adaptation to our case study, gave a specific approach to the integration Cherchell's multiple resources in its development process. Indeed, we began by identifying and defining what might constitute a pole of development and resource recovery. For this, we superimposed the various resources previously identified: heritage resources, coastal resources and landscape resources. Then we used the points of concentration of the resources to make them development poles. Five areas have been identified in Cherchell. To prioritize programming recovery projects for each pole, we have classified them according to their ability to create a dynamic resource recovery and development in their influence ranges, and depending on their components state.

This strategy led us to establish a flowchart of the process of preparing a sustainable development plan that integrate the various resources of the city. We also define the different stakeholders: Institutional actors, civil society, a site Advisory scientific committee "CS²" and the professionals (plan's designers) with the identification of each one's missions.

We followed these strategic steps by simulating their application to Cherchell through the establishment of a sustainable development project in the priority development pole, previously identified. The simulation allowed us to provide the recovery of architectural and urban heritage that we propose to reconvert to the tertiary sector of tourism and culture. These spaces on both sides of the interface between the city and the sea will improve the city/sea interface and preserve the specific landscape of this city's area.

Key words: historic Coastal cities - Cherchell - heritage - sustainable development - urban landscape.

Sommaire

CHAPITRE I : Chapitre introductif	9
1.1 Introduction.....	9
1.2 Contexte international du sujet de recherche	11
1.3 La problématique	13
1.4 Les hypothèses de travail	14
1.5 Les principaux objectifs de la recherche	15
1.6 Présentation du cas d'étude	16
1.7 Aspects méthodologiques	16
1.8 Plan de travail et structuration des chapitres	19
CHAPITRE II : Positionnement épistémologique	22
2.1 Définition des concepts.....	22
2.1.1 Villes historiques côtières.....	22
2.1.2 Interface ville-mer	23
2.1.3 Patrimoine architectural et urbain.....	24
2.1.4 Développement durable.....	26
2.1.5 Paysage urbain	29
2.2 Outils législatifs et approches méthodologiques de gestion du développement des VHC	31
2.2.1 La gestion des zones urbaines littorales.....	31
2.2.2 La gestion du patrimoine urbain et architectural	36
2.2.3 Méthode « Imagine » : Analyse Systémique et Prospective de Durabilité	38
2.2.4 “Best Practice Case study” comme outil de théorisation de pratiques réussies	42
2.2.5 Synthèse	43
2.3 Etat de la recherche sur le développement durable des VHC	44
2.3.1 Reconquête des ressources littorales et développement durable des villes côtières..	44
2.3.2 Villes historiques, patrimoine et développement durable	48
2.3.3 Synthèse	53
2.4 Conclusion	53
CHAPITRE III : CHERCHELL - Cas d'étude	55
3.1 Portrait géographique	55
3.2 Evolution historique	56
3.2.1 Cherchell durant la période phénicienne	56
3.2.2 Cherchell durant la période maurétanienne/romaine.....	57
3.2.3 Cherchell durant la période Vandale et Byzantine.....	60
3.2.4 Cherchell durant la période andalouse – ottomane	60

3.2.5	Cherchell durant la colonisation française	63
3.2.6	Cherchell postindépendance.....	66
3.2.7	Synthèse	67
3.3	Richesses et fragilités de la ville de Cherchell	71
3.3.1	Ressources patrimoniales "architecturales et urbaines"	71
3.3.1.1	Le patrimoine datant de l'époque antique.....	72
3.3.1.2	Le patrimoine datant de l'époque arabo-musulmane.....	75
3.3.1.3	Le patrimoine colonial	76
3.3.1.4	Synthèse	78
3.3.2	Relation ville /mer	79
3.3.2.1	Identification des composantes de l'interface ville-mer	79
3.3.2.2	Evaluation qualitative des composantes de l'interface ville-mer	83
3.3.2.2	Synthèse	90
3.3.3	Paysage de la ville de Cherchell.....	91
3.3.3.1	Les aires paysagères.....	93
3.3.3.2	Axes paysagers.....	103
3.3.3.3	Synthèse	108
3.4	Conclusion	109
CHAPITRE IV : Etude de cas « Best Practice Case » dans un pays méditerranéen : Cas de la ville de Gênes en Italie.....		
4.1	Justification du choix du cas d'étude	111
4.2	Le développement de la ville de Gênes à travers l'histoire	112
4.2.1	Portrait géographique	112
4.2.2	Portrait historique	113
4.2.2.1	Gênes romaine : l'aube de la ville.....	113
4.2.2.2	Gênes médiévale : Genova la superba	114
4.2.2.3	Gênes à la renaissance : le siècle des génois.....	123
4.2.2.4	Gênes, la ville ouverte.....	125
4.2.2.5	Synthèse	126
4.3	Stratégies de gestion et d'intégration des ressources de la ville de Gênes	129
4.3.1	Ressources patrimoniales "architecturales et urbaines"	130
4.3.1.1	Au niveau stratégique : Stratégie de gestion du patrimoine Génois	133
4.3.1.2	Au niveau de la planification	136
4.3.2	Relation ville – mer.....	143
4.3.2.1	Au niveau stratégique : Stratégie de récupération de l'interface ville-mer	145
4.3.2.2	Au niveau de planification	147

4.3.3	Synthèse	151
4.4	Identification et impact des projets de développement sur la vocation de la ville et le paysage nouveau qui y découle	153
4.4.1	La reconquête de la mer : Le projet <i>Porto Antico</i>	154
4.4.2	Reconquête des espaces publics : sommet du G8	156
4.4.3	La récupération du centre historique et le classement par l'UNESCO : 2004 Gênes capitale de la culture européenne	158
4.4.4	Synthèse	159
4.5	Conclusion	160
CHAPITRE V : Ressources et développement de la ville de Cherchell.....		164
5.1	Définition de la particularité de la ville de Cherchell	164
5.2	Détermination de la vocation de la ville de Cherchell (valeurs et potentialités).....	165
5.3	Stratégie de développement durable urbain pour une ville historique côtière	166
5.3.1	Proposition d'une méthodologie de projet de développement durable urbain pour une ville historique côtière.....	166
5.3.1.1	Identification et évaluation des ressources (richesses potentielles) à l'échelle de la ville	168
5.3.1.2	Identification des pôles urbains de richesses	171
5.3.1.3	Mise au point de la stratégie inclusive de Développement Durable Urbain pour une ville historique côtière.....	172
5.4	Simulation de la stratégie de DDU à Cherchell	174
5.4.1	Identification des pôles de richesses à Cherchell.....	174
5.4.2	Simulation d'un projet urbain durable prenant en charge les ressources multiples de la ville de Cherchell	183
5.4.2.1	Etat des lieux et évaluation des ressources	184
5.4.2.2	Elaboration du projet de développement durable	190
6	CONCLUSION	199
7	Bibliographie	205
8	Annexes	214
8.1	Annexe 1 : étapes de la méthode « Imagine »	215
8.2	Annexe 2 : évolution de la pensée de reconquête des friches portuaires par les villes	223
8.3	Annexe 3 : Le patrimoine bâti dans la législation algérienne en vigueur	226
8.4	Annexe 4 : Histoire de la ville de Gênes en Italie	231
8.5	Annexe 5 : La gestion de la zone côtière d'après le droit italien	234
8.6	Annexe 6 : Les projets structurants de l'opération <i>Porto Antico</i>	239

Table des figures :

Figure 1 : Les objectifs de développement durable en tant que réseau de cibles (Le Blanc, 2015)	39
Figure 2: L'approche « Imagine » (Bell & Coudert, 2006)	40
Figure 3: Méthodologie des systèmes souples (Checkland, 1981)	41
Figure 4: Situation de la ville de Cherchell (Auteur sur fond de carte Google maps)	55
Figure 5: Cherchell à l'époque romaine (Leveau, 1984)	57
Figure 6: Les thermes de l'est (Carte postale col. Bernard Venis)	59
Figure 7 : Les grands thermes de l'Ouest (Leveau, 1984)	59
Figure 8 : Mausolée de Sidi Braham El Ghobrini (Carte postale ancienne, source : http://www.algeriepyrenees.com/album-1800907.html)	61
Figure 9 : Cherchell à l'époque andalouse (16e S) (Chennaoui, 1993)	62
Figure 10 : Plan de la ville de Cherchell aux premières années de la colonisation (Ravoisier, 1846)	64
Figure 11 : Composition du tissu urbain de la ville de Cherchell (Behiri, 2009)	68
Figure 12 : Ressources archéologiques de la ville de Cherchell d'après Leveau (Leveau, 1984) –actualisée (Auteur)	74
Figure 13 : ruelle du quartier Ain Ksiba avec, à gauche une maison traditionnelle, et à droite une nouvelle construction et un chantier en lieu et place d'anciennes maisons démolies (Auteur)	76
Figure 14 : Quartier de la mosquée avec de nouvelles bâtisses anonyme architecturalement (Auteur)	76
Figure 15 : le siège de l'APC de Cherchell, un bâti colonial monumental à valeur patrimoniale (Auteur)	77
Figure 16 : bâtiment résidentiel en mauvais état, maintenu par la présence de commerces au RDC (Auteur)	77
Figure 17 : Distribution du patrimoine architectural et urbain au niveau du centre historique de Cherchell (Auteur)	77
Figure 18 : Typologie de propriété de la frange littorale (Auteur)	80
Figure 19 : Fonctions et activités de l'occupation de la frange littorale (Auteur)	81
Figure 20 : Les entités de l'interface ville-mer (Auteur)	82
Figure 21 : Localisation des aires et axes paysagers à Cherchell (Auteur)	92
Figure 22 : Le monticule de sidi Boulahrouz vue à partir du quartier Tizerine (Auteur)	93
Figure 23 : Vue dominant la mer à partir du jardin de la plage Tizerine (Auteur)	93
Figure 24 : Le jardin de la plage Tizerine laissé à l'abandon (Auteur)	93
Figure 25 : Jardin gauche de l'entrée de l'AMIA (Auteur)	94
Figure 26: Ruelle du quartier Ain Ksiba (Auteur)	95
Figure 27: Rue principale du quartier Ain Ksiba (Auteur)	95
Figure 28 : le square Sari Mustapha avec la poste en arrière-plan (Auteur)	96
Figure 29 : Vue panoramique de la montagne Sidi Yahia à partir du port (Auteur)	96
Figure 30 : La montagne Sidi Yahia vue à partir de l'avenue 1er novembre (entrée de l'AMIA) (Auteur)	97
Figure 31 : La montagne Sidi Yahia vue à partir de la place (Auteur)	97
Figure 32 : Présence d'arbres et de végétation dense à l'aboutissement de l'oued (Auteur)	103
Figure 33 : La présence de végétations souligne le tracé de l'oued (Auteur)	103
Figure 34 : L'avenue de l'ALN avec, à droite, la nouvelle partie ouverte (Auteur)	104
Figure 35 : Situation de la ville de Gênes (http://reflectim.fr/tag/genes-carte-italie/)	112
Figure 36 : La formation de la Grande Genova (Jacquot, 2007)	113

Figure 37 : Zone protégée au niveau de la ligne de côte génoise à l'époque romaine (Restitution: autorités portuaires de Gênes)	114
Figure 38 : La ville de Gênes au 11e Siècle (Grossi Bianchi & Poleggi, 1979)	115
Figure 39 : La ville de Gênes au 12e Siècle (Grossi Bianchi & Poleggi, 1979)	117
Figure 40 : La ville de Gênes au 15e Siècle (Grossi Bianchi & Poleggi, 1979)	122
Figure 41 : Reconstruction de la façade de la Ripa au 17ème siècle avec l'insertion de panneaux ornés de fresques (Grossi Bianchi & Poleggi, 1979)	123
Figure 42 : Localisation des quartiers de la noblesse à Gênes au 16e Siècle (Grossi Bianchi & Poleggi, 1979)	124
Figure 43 : Pan de la ville de Gênes à la fin du 19e Siècle (gallica.bnf.fr, bibliothèque nationale de France)	126
Figure 44 : Caruggi au centre historique de Gênes avec des bâtiments à hauteur moyenne (r+3) (Auteur)	130
Figure 45 : Creuze au niveau du quartier de Boccadasse à Gênes (https://it.wikipedia.org/wiki/Caruggi_di_Genova#Caroggi_e_creuze)	130
Figure 46 : Via Balbi (Auteur)	131
Figure 47 : Via Garibaldi (Auteur)	131
Figure 48 : Maquette du Palazzo Doria-Tursi, le siège actuel de la municipalité de Gênes (Auteur)	132
Figure 49 : Cours intérieure du Palazzo Doria-Tursi (Auteur)	132
Figure 50 : Une placette génoise avec un bâti en état de dégradation avancée durant les années 90 (IRITECNA, 1992)	133
Figure 51 : Vue sur une ruelle du centre-ville au début des années 90 (IRITECNA, 1992) .	133
Figure 52 : Schéma du plan de gestion du patrimoine à Gênes (UNESCO, 2006)	141
Figure 53 : Schéma du processus d'élaboration du projet urbain portuaire de Gênes (Auteur)	150
Figure 54 : Vue de la « Sopraelevata » entre le port et la ripa, à partir du Bigo (Genova Today, http://www.genovatoday.it/cronaca/congresso-eucaristico-viabilita-traffico.html)	151
Figure 55: Composition du projet Porto Antico (Masbouni, 2004)	155
Figure 56 : Aménagement de la piazza De Ferrari durant les années 80 (Ancienne carte postale)	157
Figure 57 : La piazza De Ferrari après son réaménagement pour le G8 en 2001 (Auteur) ...	157
Figure 58 : La rue Garibaldi durant les travaux de sa réhabilitation pour Gênes capitale de la culture européenne en 2004 (Alcozer, et al., 2004)	158
Figure 59 : La rue Garibaldi une fois les travaux de réhabilitation terminés, photo prise en 2013 (Auteur)	158
Figure 60 : Logigramme proposé du processus d'élaboration du plan de développement d'une ville historique côtière (Auteur)	170
Figure 61 : Carte de superposition des trois ressources de la ville de Cherchell (Auteur)	175
Figure 62 : Localisation et délimitation des pôles de développement identifiés à Cherchell (Auteur)	176
Figure 63 : Vue panoramique résumant les potentialités et contraintes du pôle d'El Kettar (Auteur)	181
Figure 64: Potentialités et influence des pôles sur leur environnement urbain (Auteur)	182
Figure 65 : Limites et composition du pôle Place-port (Auteur)	184
Figure 66 : Les restes de la batterie du fort turc avant l'aménagement de la place (19e S.) (Ancienne carte postale)	185
Figure 67: L'emplacement de la batterie du fort turc transformé en parking aujourd'hui (Auteur)	185

Figure 68 : Façade principale de l'ancien siège de la banque d'Algérie à Cherchell (Auteur)	186
Figure 69 : Périmètre de sécurité installé autour de l'ancien siège de la BA qui menace ruine (Auteur)	186
Figure 70 : Ancien siège des douanes, état de dégradation avancée due à l'absence d'entretien (Auteur)	186
Figure 71 : Vue générale sur l'ancien siège de la douane au niveau du port (Auteur)	186
Figure 72 : Cases de pêcheurs et hangar de réparation de petits bateaux en contrebas de la place (Auteur)	188
Figure 73 : Hangar de réparation de bateaux séparé du quai du port par une clôture en cour de construction (Auteur)	188
Figure 74 : L'axe d'observation nord-sud reliant le port à la place (Auteur)	189
Figure 75 : L'axe d'observation sud-nord reliant la place à la mer (Auteur)	189
Figure 76 : Divion du pôle place-port en 4 entités (Auteur)	190
Figure 77 : Lampadaire avec crosse d'autoroute à remplacer (Auteur)	192
Figure 78 : Antenne de téléphone mobile déguisée en lampadaire en plein axe visuel mosquée-vasque-colonne romaine et mer au fond (Auteur)	192
Figure 79 : Vue panoramique à partir de l'esplanade Est de la place (Auteur)	193
Figure 80 : La toiture du hangar de réparation de petits bateaux, vu de la place (Auteur)	194
Figure 81 : L'emplacement d'un ancien café, transformé en point de lavage de voiture (à cause de la présence d'une source d'eau naturelle) (Auteur)	194
Figure 82 : Escaliers reliant la ville au port (Auteur)	195
Figure 83 : Vue de l'aboutissement de la liaison place-port à partir du site supposé des bains de la reine avec la station-service entre les deux (Auteur)	196
Figure 84 : Aboutissement de la liaison place-port sur une station-service à délocaliser (Auteur)	196

Table des planches :

Planche 1 : Evolution historique de la relation ville-mer à Cherchell (Auteur).....	69
Planche 2 : Evolution historique de la relation ville-mer à Cherchell (suite) (Auteur)	70
Planche 3 : Composition et état de l'Aire paysagère du nouveau musée (A3) (Auteur).....	98
Planche 4 : Composition et état de l'Aire paysagère du caravansérail (A4) (Auteur).....	99
Planche 5 : Composition de l'Aire paysagère de la place (A6) (Auteur)	100
Planche 6 : Composition de l'Aire paysagère du quartier de la mosquée (A8) (Auteur)	101
Planche 7 : Composition de l'Aire paysagère du port (A10) (Auteur)	102
Planche 8 : Composition de l'axe paysager de la RN 11 : portion du stade militaire (a1) (Auteur)	105
Planche 9 : Composition de l'axe paysager de la rue des figuiers (a5) (Auteur).....	106
Planche 10 : Composition de l'axe paysager El Kettar (a6) (Auteur)	107
Planche 11 : Evolution historique de la relation ville-mer à Gênes (Auteur)	127
Planche 12 : Evolution historique de la relation ville-mer à Gênes (suite) (Auteur)	128
Planche 13 : Composants majeurs du pôle de développement place-port (Auteur).....	187
Planche 14 : Simulation d'un projet de développement "durable" du pôle place-port (Auteur)	198

Liste des abréviations :

AMIA : Académie Militaire Inter-Armes.

BA : Banque d'Algérie.

BPC : Best Practice Case.

CAR/PAP : Centre d'activité régionale/programme d'actions prioritaires.

DD : Développement durable.

DDU : développement durable urbain.

DPM : Domaine Public Maritime.

ECOREP : Entreprise de construction et Réparation de bateaux.

GIZC : Gestion intégrée des zones côtières.

HUL : Historic Urban Landscape

ICOMOS : International Council on Monuments and Sites.

IRITECNA spa : Società per l'Impiantistica Industriale e l'Assetto del Territorio S.p.A.

ISDIS : Integrated Sustainable Development Indicators System.

ODD : Objectifs du Développement Durable

PAC : Plan d'aménagement côtier.

PAM : Plan d'action pour la méditerranée.

PMH : Patrimoine Mondial de l'Humanité.

PNUE : Programme des Nations Unies pour l'environnement.

PPMVSA : plan de protection et de mise en valeur des sites archéologiques.

RPBW : Renzo Piano Building Workshop.

SUDEN : Sustainable Urban Development European Network.

UNESCO : United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization.

VHC : Ville historique côtière.

CHAPITRE INTRODUCTIF



CHAPITRE I : Chapitre introductif	9
1.1 Introduction :	9
1.2 Contexte international du sujet de recherche	11
1.3 La problématique	13
1.4 Les hypothèses de travail.....	14
1.5 Les principaux objectifs de la recherche	15
1.6 Présentation du cas d'étude	16
1.7 Aspects méthodologiques	16
1.8 Plan de travail et structuration des chapitres :	19

CHAPITRE I : Chapitre introductif

1.1 Introduction

Les villes historiques côtières résultent d'une longue évolution à travers l'histoire et sont le résultat de l'attrait ancestral des humains pour les zones côtières. Issues de différents entre-deux (entre terre et mer, entre la nature et l'homme) ces villes recèlent de grandes variétés paysagères et écologiques. La grande pression démographique à laquelle elles sont soumises expose leurs richesses à de grandes menaces de dégradation, voire de disparition. Elles présentent de ce fait, de grandes ressources et d'immenses fragilités (MOST, 2002).

Les Cités Maritimes Historiques renferment en leur territoire deux types de ressources (littorales et patrimoniales) en danger de disparition, dû à la pression qu'elles subissent continuellement. Ces ressources nécessitent une attention particulière lors de l'élaboration des projets de développement de ces villes afin de renforcer leur identité qui découle de leur position géographique mais aussi de leur évolution à travers l'histoire et des activités traditionnelles qu'elles abritent (Behiri, 2011).

Ces richesses, regroupées au sein d'un même site, donnent naissance à un paysage unique octroyant à chaque ville historique côtière une identité forte, ancrée dans une réalité géographique et historique.

Le patrimoine architectural et urbain est devenu aujourd'hui, au cœur d'enjeux culturels et politiques, un outil d'affirmation de la singularité d'un territoire et de marketing urbain pour attirer aussi bien les investisseurs, les habitants que les touristes. L'héritage culturel urbain raconte l'histoire de la ville, de ses habitants et de ses religions, ainsi que ses transformations sociales et culturelles. Cet héritage est ancré dans les structures spatiales et économiques des villes, leurs bâtiments et leurs monuments. Les habitants qui y vivent et y travaillent en portent aussi l'empreinte. Les centres historiques symbolisent l'image de ces villes : en plus de leur valeur culturelle intrinsèque, ils remplissent une fonction importante dans le développement urbain moderne : ils forgent l'identité, créent l'image de la ville et sont les facteurs géographiques clés pour l'économie locale et régionale (Veirier, 2007).

Le développement durable, slogan tendance aujourd'hui, est une notion valorisante que tous les décideurs et politiques veulent utiliser afin d'améliorer leur image et de se donner un cachet plus responsable et plus humain dans leurs différentes entreprises (qu'elles soient économique, politique, industrielle, urbaine ...). Nous passerons rapidement sur la célèbre définition du développement durable donnée dans le non moins célèbre rapport Brundtland (alors premier ministre de Norvège) de 1987 : « un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre les capacités des générations futures à répondre aux leurs ». Appliqué à la ville, ce concept implique une démarche intégrée qui optimise l'utilisation des différentes ressources que peut receler une ville sans les dégrader (ou les gaspiller), dans l'objectif d'améliorer la qualité de vie de la génération actuelle, tout en laissant la possibilité à nos descendants de se les approprier dans le même objectif.

Les actions entreprises par la plupart des villes dans les pays « développés » semblent aujourd'hui intégrer ce nouveau paradigme, que ce soit en termes de transport, de gestion des déchets, d'urbanisme....

Patrimoine et développement durable sont deux notions qui présentent de fait certaines analogies, qui expriment la même volonté de mieux intégrer la dimension temporelle, de mieux

articuler le passé, le présent et le futur des sociétés, dans une logique de transmission et de solidarité intergénérationnelle. La durabilité nécessite elle-même de trouver le juste équilibre entre le bénéfice actuel du patrimoine culturel (en termes économiques et sociaux) et sa préservation en tant que « richesse fragile » pour les générations futures (UNESCO, 2014). Le patrimoine peut être considéré comme une ressource non renouvelable, qu'il s'agirait de sauvegarder et de valoriser. La référence au patrimoine et sa nécessaire préservation et transmission serait même devenue l'un des modes de légitimation privilégiés de la durabilité à l'échelle planétaire¹. Le patrimoine est une ressource symbolique, étroitement liée à la question de la mémoire et de l'identité. Mais également une ressource économique, sous l'angle, notamment, touristique. La patrimonialisation représentant un mode de valorisation d'un espace « désaffecté » (Garat, et al., 2008).

Aujourd'hui, plus que jamais auparavant, le patrimoine en général, y compris architectural et urbain est irrémédiablement relié à la notion de développement durable. Les différents acteurs de ce domaine en sont convaincus et l'UNESCO a mis en place une nouvelle politique pour l'intégration d'une perspective de développement durable dans les processus de la convention du patrimoine mondial qui fut adoptée par la 20e assemblée générale des états parties en Novembre 2015.

Ville historique côtière par excellence, Cherchell constitue pour nous le point de départ de cette thèse. En effet, l'antique *Caesarea* de Maurétanie, est le fruit de plus de 2500 ans d'occupation continue (et donc d'évolution urbaine) de son site. Cette stratification urbaine nous a laissé un tissu urbain foisonnant de patrimoine bâti remontant à différentes périodes de l'histoire de la ville. Elle nous pose, aussi, la question de l'attitude à avoir envers lui, dans une tentative continue de revitalisation de ce territoire afin de ne pas tomber dans le piège de la muséification de la ville (Behiri, 2011).

En introduisant la notion de littoral, cette recherche doctorale restitue à la ville de Cherchell une de ses caractéristiques les plus fondamentales - sa relation à la mer-.

En effet, cette dernière a été à l'origine de la création de cette ville au riche passé architectural et urbain. Le développement de la ville de Cherchell lui-même, a toujours été lié à sa qualité de ville côtière.

Aujourd'hui, la situation géographique de la ville de Cherchell, conjuguée à son riche passé millénaire, lui confère une position stratégique dans l'attribution des projets de développement d'intérêt national (centres touristiques balnéaires, ports de pêche et de commerce, installations militaires, barrages ...). Ces projets, par leur importance, impliquent une forte pression sur les services (localisés principalement au niveau du centre historique) et sur la production architecturale dans cette ville².

Afin de répondre à la préoccupation de la préservation des ressources qui ont fait (et font toujours) la ville de Cherchell, certains outils de contrôle et d'encadrement des interventions dans ce genre de site ont été mis en place par le législateur. Nous retrouvons, ainsi, les différents plans de protection et de mise en valeur des sites patrimoniaux, instaurés par la loi 98-04 du 15 juin 1998 relative à la protection du patrimoine culturel. Le PPMVSA spécifique à la protection des sites archéologiques de la ville de Cherchell et leur environnement a été mis en place durant

¹ Lazzarotti O., « patrimoine », dans Lévy J., Lussault M. (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003, p. 692-693. (Garat, et al., 2008)

² Aussi bien en termes d'habitat et d'hébergement que d'équipements d'accompagnement.

l'année 2013 spécifiant les actions à entreprendre au niveau des sites archéologiques et leurs abords afin de les préserver et les mettre en valeur. La protection du littoral quant à elle est régie par la loi 02-02 du 05 février 2002 qui a instauré les plans d'aménagement côtier. Les modalités de sa mise en œuvre sont contenues dans le décret d'application N° 09-114 du 07 avril 2009. Il se traduit par :

- La délimitation et la matérialisation physique du littoral, des zones naturelles d'intérêt écologique et des limites d'extension des agglomérations ;
- Le cadastre du littoral (état de fait environnemental et foncier) ;
- L'établissement du bilan écologique et l'identification des occupations et des atteintes au milieu (Kacemi, 2011).

Le plan d'aménagement côtier de la wilaya de Tipaza n'a pas encore été établi³.

La vision de ces instruments législatifs reste partielle et ne considère pas les multiples richesses des villes historiques côtières d'une manière globale et intégrée. Chaque instrument ayant son angle de vision et ses points d'intérêt sur ces villes. Une approche plus globale, prenant en considération toutes les ressources de ces tissus urbains particuliers, leur rôle dans le développement de ces villes et leur interaction s'imposent afin d'étudier ces villes dans leurs dimensions multiples.

1.2 Contexte international du sujet de recherche

Les villes côtières ont fait l'objet de plusieurs études, aussi bien au niveau national qu'international, principalement orientées sur la relation (le plus souvent sur la rupture) entre leurs deux principaux composants : la ville et le port. En effet, la relation entre les villes côtières et leurs ports sont souvent problématique et peuvent créer une rupture profonde entre le tissu urbain et son interface maritime quand le port a une dimension commerciale et/ou industrielle internationale.

Ces recherches se sont principalement intéressées aux phénomènes de désaffectation des espaces portuaires à caractère commercial et/ou industriel et à leur réhabilitation et réintroduction dans le tissu urbain de leurs villes. Ces caractéristiques impliquent des villes côtières de taille importantes (ayant été capables d'accueillir de grands port internationaux) et ont peu d'intérêt envers les espaces patrimoniaux et les interfaces ville-mer (en dehors des ports) de ces villes. L'exemple de l'ouvrage dirigé par Claude Chaline (Chaline & Rodrigues Malta, 1994) résume les travaux qui ont été mené sur cette thématique, retraçant l'évolution des projets de reconquête des friches portuaires à partir du projet du *waterfront* de Baltimore durant les années 50 et Boston durant les années 60 qu'il considère comme fondateur de ces opérations (pour plus de détail sur la reconquête des friches portuaires voir la présentation de quelques études qui ont développés cet aspect en annexe). Nous entendons par ville historique côtière, dans notre recherche, des villes à interface maritime comprenant aussi bien des ports, que des villes qui en sont dépourvu, notre intérêt se résumant à la relation qu'entretiennent leurs différentes ressources entre elles et le rôle qu'elles peuvent (et doivent) avoir dans leurs processus de développement afin de le rendre plus durable.

³ Un appel d'offre pour son étude, dans le cadre de cette loi, fut lancé en 2011 mais faute de soumissionnaires (un seul bureau d'étude -CNERU- a soumis une offre) il fut déclaré infructueux et, à notre connaissance, non relancé.

Différents outils et méthodes de protection et de mise en valeur du patrimoine architectural et urbain ont été mis au point à travers le monde. Cependant, même si les villes historiques partagent des problématiques communes, chaque cas est particulier en termes de contexte socio-culturel, environnemental, économique et politique (Veirier, 2007). Il n'y a donc pas de solution type à appliquer pour toutes les villes historiques. Cependant les leçons tirées des expériences précédentes (les réussites mais aussi les échecs) sont les éléments les plus enrichissants pour avancer dans la résolution de ces problématiques. Vouloir reproduire ce qui a marché dans d'autres villes ou essayer de l'adapter sera autant de tentatives vouées à l'échec (Veirier, 2007). La meilleure solution est de comprendre le processus et la méthodologie appliquée pour pouvoir s'en inspirer en évitant les erreurs qui ont été faites. C'est dans ce cadre que l'UNESCO édite régulièrement des guides de bonnes pratiques pour les différents intervenants sur les villes abritant un patrimoine architectural et urbain.

Depuis que l'homme sait naviguer, la mer a représenté un vecteur pour les échanges (commerciaux, culturels, scientifiques) entre les peuples. Ces échanges ont donné naissance à des villes au riche patrimoine résultant d'une installation humaine précoce sur ces lieux et leur occupation continue depuis plusieurs siècles (ou millénaires, la méditerranée étant le berceau des civilisations) (Voiron-Canicio, 1999). Ce patrimoine, conjugué à un site littoral, a engendré une occupation particulière de l'interface ville-mer au fil du temps, en fonction des relations entretenues par chaque ville (ou Etat) avec ses voisines d'outre-mer (tantôt relation de commerce et d'échange engendrant une grande ouverture et tantôt une relation de guerre engendrant une fermeture et un repli).

C'est dans cette optique que l'UNESCO a mis en place un réseau regroupant les petites villes côtières historiques. Ce réseau qui regroupe plusieurs villes (à l'image de Saida au Liban, Essaouira au Maroc, Mahdia en Tunisie, Omisalj en Croatie, Jableh en Syrie ...) a été inauguré au Maroc en 1997 à Essaouira. En 2001, au cours d'un séminaire international organisé à Saida pour l'évaluation de ce réseau les membres partenaires ont incité les universités et les laboratoires de recherches dans le domaine à participer à développer une méthodologie de recherche afin que le développement de ces villes ne se fasse pas en rupture avec leur patrimoine. C'est ainsi qu'après ce séminaire, l'université de Venise, en collaboration avec l'UNESCO a mis en place les bases pour l'élaboration de la méthodologie générale du projet avec la ville d'Omisalj en Croatie (MOST, 2002).

Ce réseau permet aux villes qui lui sont affiliées de bénéficier de l'expérience des unes et des autres dans la mise en place de projets de développement en adéquation avec leur patrimoine. Même s'il n'y a pas de solution miracle, car le succès d'une méthode enregistrée dans un contexte géographique et social ne se retrouve pas forcément si l'on change les circonstances. Il y a des principes d'action ou de précaution pour l'action qui peuvent être échangés avec un profit mutuel car il s'avère, par exemple, que certains choix ou comportements produisent presque toujours des effets négatifs dont les conséquences peuvent être diminuées si l'on s'applique à en analyser les causes.

La culture, et le patrimoine architectural et urbain en tant que composant majeur, comme élément moteur d'un développement durable des villes historiques est aujourd'hui une réalité prise en charge par les organisations internationales (ONU, UNESCO) à travers son intégration en tant qu'objectif dans l'agenda 2030 pour le développement durable. Du patrimoine culturel aux industries culturelles et créatives, la culture est à la fois un catalyseur et un vecteur de dimensions économiques, sociales et environnementales du développement durable.

Les zones côtières méditerranéennes quant à elles, sont prises en charge à travers le plan d'action pour la méditerranée PAM qui a mis en place une stratégie de développement durable de ces territoires à travers la Stratégie Méditerranéenne de Développement Durable (SMDD) et des outils méthodologiques de leur gestion à travers la Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC). Ces actions sont intégrées au sein d'un outil de planification qu'est le plan d'aménagement côtier, avec pour objectifs (PAM, 2008) :

- Assurer une réduction massive de la pollution venant de sources situées à terre ;
- Protéger les habitats marins et côtiers ainsi que les espèces menacées ;
- Rendre les activités maritimes plus sûres et plus respectueuses du milieu marin méditerranéen ;
- Intensifier la planification intégrée des zones côtières ;
- Surveiller de façon continue la propagation des espèces envahissantes ;
- Limiter et intervenir sans retard en cas de pollution par les hydrocarbures ;
- Encourager plus en avant le développement durable dans la région méditerranéenne.

L'Algérie étant un état partie du PAM, le plan d'aménagement côtier fut intégré au sein de son arsenal juridique et un projet pilote de PAC fut réalisé pour la ville d'Alger et sa région en collaboration avec les institutions internationales PNUE et PAM.

1.3 La problématique

Plus de la moitié de l'humanité vit aujourd'hui dans les villes et c'est une tendance lourde des mouvements démographiques ; d'autre part il est également visible qu'une proportion croissante des établissements humains s'installe à proximité du littoral, endroit riche de multiples opportunités tant biologiques qu'immatérielles, en termes de rencontres et d'échanges par exemple (Bersani , 2002).

“La conjonction de ces phénomènes fait qu'aujourd'hui on peut craindre que, bientôt, le littoral soit dans le monde entier un patrimoine en péril !” (Bersani , 2002).

Les villes historiques littorales renferment en leur territoire deux types de ressources -littorales et patrimoniales- qui nécessitent une attention particulière lors de l'élaboration des projets de leur développement.

A l'instar des littoraux du bassin méditerranéen, le littoral algérien, qui s'étend sur environ 1600Km, se caractérise par la diversité et la richesse de ses milieux naturels, de ses ressources biologiques et des agglomérations qui le ponctuent.

Ces richesses sont protégées en Algérie par la loi n°02-02 du 5 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral. Cependant cette loi prévoit une protection pour le littoral en dehors des zones urbanisées, en imposant le respect d'une certaine distance du bord de mer dans l'implantation de constructions nouvelles en dehors des agglomérations déjà existantes protégeant ainsi le littoral du danger que peuvent représenter les conurbations. Cependant au niveau des villes déjà existantes, ce même littoral est en péril (aussi bien du point de vue écologique que paysager) avec des villes déjà étalées qui n'utilisent la mer que comme un déversoir pour les eaux usées, lui tournant le dos et gaspillant un capital écologique et paysager certain.

Les villes historiques côtières représentent un grand enjeu dans une politique de développement durable. Regroupant en leur sein, différents types de ressources, elles représentent un territoire

d'interface entre terre et mer, recelant une multitude de richesses : Naturelle, Historique et Urbaine.

Le développement de ces villes représente des enjeux à la hauteur de leurs richesses, et peut engendrer des sources de vulnérabilité aussi bien pour les ressources naturelles que pour les ressources historiques et urbaines qu'il faudrait protéger. Pour être durable, leur développement doit respecter un équilibre fragile entre la volonté de transformer la ville et le paysage pour faciliter la vie des personnes, et l'inquiétude de perdre dans cette transformation la trace du monde naturel et culturel. Dès lors, **comment concilier développement humain durable et préservation du patrimoine historique et littoral dans les villes historiques côtières ?**

Cependant, protéger un nombre croissant d'éléments patrimoniaux va à l'encontre de l'un des objectifs majeurs du développement durable, à savoir la préservation de la ressource sol. Promouvoir la compacité, augmenter l'offre de logements dans les centres des agglomérations, implanter des équipements attractifs et des emplois peut se heurter à la volonté, par ailleurs affichée, de préserver des tissus urbains. La notion de « ville durable » ne renvoyant pas forcément à l'idée de « pérennité des formes urbaines » mais à celle de maintien des villes dans la durée. C'est bien le processus de reconstruction permanent, qui est au cœur de la problématique de la durabilité. Et ce principe de « reconstruire la ville sur la ville » peut entrer en contradiction avec le souci de conserver notre héritage urbain dans ses dimensions naturelles et culturelles.

Cependant, le développement durable est aussi synonyme d'amélioration de la qualité de vie des hommes et, à travers cela, leur environnement de vie : la ville, avec toutes ses composantes naturelles et anthropiques. Par ailleurs, ces ressources sont considérées comme non renouvelables car une fois perdues, nous n'aurons aucun moyen de les rétablir (que ce soit des ressources patrimoniales qui résultent de l'évolution historique du lieu ou des ressources littorales qui nous viennent des éléments naturels composant le site). Cela implique la prise en charge des différentes catégories de ressources que peut abriter une ville historique côtière. Dès lors, **quel processus suivre pour les identifier dans un premier temps et ensuite les prendre en charge et les protéger ?**

Protéger signifie agir pour atteindre un objectif, et non pas figer le territoire à protéger. Il s'agit de trouver une synergie entre les besoins des hommes, la protection de l'environnement et la sauvegarde du passé. Il faudra apprendre à agir en prenant des précautions, et apprendre à comprendre un territoire et donc à mieux tirer parti de son potentiel, à l'utiliser avec plus d'efficacité. Dans ce sens, **quelle stratégie adopter pour récupérer et intégrer efficacement ces ressources dans un processus de développement durable ? Et comment les faire participer à la préservation de l'identité spécifique de chaque ville historique côtière, tout en impulsant une dynamique de développement dans l'ensemble de la ville ?**

1.4 Les hypothèses de travail

Pour répondre aux questionnements formulés dans notre problématique en amont, un certain nombre d'hypothèses peuvent d'ores et déjà être émises :

Le développement humain est une nécessité, et l'attrait de la population envers les sites littoraux est une donnée aussi vieille que la présence de l'homme sur terre. C'est cet attrait qui est à l'origine de la valeur qu'a pris aujourd'hui le littoral mais aussi de sa vulnérabilité. C'est ce vieil attrait qui nous a laissé des vestiges historiques sur ce même territoire. Devant la dynamique de développement humain qui s'est enclenchée, l'inertie de la protection du

patrimoine bâti et des espaces côtiers des VHC ne pèse pas lourd, c'est pourquoi la conciliation de ces deux facteurs est une obligation pour éviter la perte de ces ressources.

La protection et la mise en valeur des ressources d'une VHC peuvent être le résultat de leur intégration comme moteur d'une politique de développement durable urbain. Cette intégration peut se faire, en en faisant une source de revenu à travers le tourisme, mais aussi en améliorant les conditions de vie pour les générations actuelles et futures.

Les villes historiques côtières recèlent d'une multitude de ressources aux valeurs importantes et multiples. Issues de deux catégories complémentaires, ces ressources peuvent être aussi bien le résultat d'une configuration naturelle particulière et du passage de plusieurs générations d'habitants qui ont façonné ce site. Avant de pouvoir préserver et mettre en valeur ces ressources, il faut d'abord les identifier. **L'identification et la mise en valeur de ces ressources peut être le résultat d'un processus inclusif faisant participer les différents occupants de la ville.**

L'identité d'une ville est le résultat de sa situation géographique et de son évolution historique. Ce constat fait des ressources littorales (en tant que partie du site de la ville) et patrimoniales (en tant que témoins de son évolution historique) deux éléments déterminants de l'identité d'une VHC. **La réappropriation du patrimoine architectural et urbain de la ville et de son interface avec la mer dans les projets de développement de la ville permettra de lui redonner son caractère littoral et son identité spécifique tout en rendant son développement plus durable.**

L'intégration des ressources multiples des villes historiques côtières dans leur processus de développement durable passe par une prise en charge en amont de ces ressources dans chaque projet ou plan de développement de ces villes, ceci afin de les mettre au cœur de la dynamique de développement urbain. **Une stratégie de DDU qui intègre efficacement les ressources d'une VHC doit en faire le centre de ces objectifs. Une stratégie réussie doit tourner autour de la protection du patrimoine de la VHC et de ses espaces littoraux.** Cette position garantira leur protection et leur mise en valeur.

1.5 Les principaux objectifs de la recherche

Dans cette recherche nous démontrerons la nécessité de l'intégration des ressources multiples des villes historiques côtières (patrimoine architectural et urbain, interface ville-mer, paysage urbain...) dans les projets de développement urbain afin de créer une continuité logique dans leur architecture urbaine et afin que ce développement soit durable. Cette continuité permettrait de sensibiliser les habitants à la valeur de leur patrimoine et de renforcer la vocation littorale de la ville.

Dans ce cadre, nous souhaiterions atteindre les objectifs suivants :

- Identifier et mettre en évidence les ressources des villes côtières historiques ;
- Démontrer la nécessité de l'intégration de ces ressources dans les projets de développement urbain d'une ville et définir une stratégie de développement les prenant en charge pour Cherchell d'abord et les villes historiques côtières en Algérie en général.
- Déterminer l'apport potentiel de ces ressources afin d'optimiser leur utilisation sans pour autant les détériorer, et ainsi concilier développement humain et préservation des ressources de la ville.
- Définir les priorités dans les projets de développement de la ville, afin de lui rendre sa vocation littorale en prenant en charge le patrimoine bâti historique.

1.6 Présentation du cas d'étude

Notre cas d'étude constitue au même temps le point de départ de notre recherche en nous fixant les difficultés et les contraintes auxquelles fait face l'intégration de ses ressources dans son processus de développement urbain afin de le rendre durable. Comme site d'étude et d'application des recommandations que nous ferons au terme de cette recherche, nous avons choisi la ville de Cherchell.

La ville de Cherchell se situe en Algérie à 100 Km environ, à l'Ouest d'Alger sur la côte méditerranéenne.

Plus de deux fois millénaire, l'antique *Caesarea* de Maurétanie est une ville historique côtière riche en ressources patrimoniales. En effet, son territoire est le résultat d'une stratification urbaine et architecturale qui remonte au 5^e S avant J.C avec l'installation d'un premier noyau urbain sur un comptoir phénicien, suit alors une succession de dynasties (Romains, Berbères, Andalous-Ottomans, Français), chacune apportant sa contribution dans la stratification de l'espace urbain. Cette stratification représente la superposition des interventions de chaque civilisation lointaine ou proche. Malgré la richesse de ce patrimoine unique, aucune politique de prise en charge n'est appliquée, et au lieu de jouer le rôle de moteur pour un développement plus durable de la ville, il est perçu en tant que frein et obstacle à un renouvellement urbain même si ce dernier implique une perte en termes de qualité structurelle et paysagère.

Ainsi Cherchell est une ville historique côtière type qui regroupe à elle seule la somme de ressources multiples (patrimoine architectural, urbain, naturel) et qui sont en péril à bien des égards, car en plus des dégradations qu'elle a déjà subies, elle fait l'objet de projets de stations littorales touristiques et un plan de développement urbain, ne prenant pas en charge sa spécificité de ville historique côtière.

1.7 Aspects méthodologiques

L'objectif principal de cette partie est de décrire et justifier l'approche méthodologique adoptée lors de cette recherche. Nous commencerons par présenter les méthodes de recherche choisies et les techniques de recherche employées en expliquant les raisons des différents choix.

Notre recherche ayant pour objectif de répondre à une problématique identifiée in situ, notre cas d'étude constitue notre point de départ, pour aboutir à la fin à une conceptualisation générale. Cependant, nous adopterons à un moment une construction théorique classique, dans la mesure où nous devons comprendre la construction du sous-bassement théorique et méthodologies existantes inhérentes au thème "développement durable, patrimoine historique et interfaces ville-mer".

Dans cette optique, notre recherche se déroulera conformément au schéma suivant :

Dans un premier temps, notre démarche consistera en un approfondissement et une assimilation des notions, des concepts et des termes techniques propres aux thèmes récurrents de notre recherche (villes historiques côtières, patrimoine architectural et urbain, développement durable et paysage urbain) tout en essayant de comprendre les interrelations qui peuvent exister entre eux. Ceci nous permettra de cerner quelques notions dans une définition bien déterminée (à l'image de villes historiques côtières) afin de cibler notre recherche sur des sites partageant (ou ayant partagé) la même problématique, et de comprendre le rôle de chaque notion

(développement durable, patrimoine architectural, paysage urbain) dans le processus de développement des villes et la protection de leurs ressources.

Ensuite, nous nous intéresserons au cas d'étude, qu'est Cherchell, à travers sa situation géographique et son évolution historique. Cette lecture vise à faire ressortir le processus de formation de la ville et de sa transformation dans le temps, le contrôle de son expansion et les interventions sur le tissu urbain et le cadre bâti, dans le but d'identifier l'attitude de chaque civilisation envers l'interface de la ville avec la mer ainsi qu'envers le patrimoine urbain légué par ses prédécesseurs.

Pour cela nous utiliserons la méthode historique avec une analyse philologique critique des différentes sources, qui repose essentiellement sur l'examen de documents (ouvrages, manuscrits, cartes, ...) et de récits traitant du thème. Ces documents devront ensuite faire l'objet :

- D'une critique externe ; qui consiste à retrouver l'origine du document (auteur, lieu, date, ...) et évaluer son état physique (s'il est entier, altéré, ...) ;
- D'une critique interne, qui passe par l'examen du contenu, des raisons et du contexte de production du document, ainsi que la confrontation entre les contenus de différentes sources afin de déceler d'éventuelles contradictions, pour évaluer la crédibilité et l'authenticité des documents.

Puis nous procéderons à l'étude, en parallèle, de la ville de Cherchell avec ses différentes composantes sur le terrain, ainsi que l'exemple d'une ville historique côtière méditerranéenne en tant que best practice case. Cet exemple est choisi en fonction des similarités avec notre cas d'étude en termes de contexte (composants et morphologie du site), et des problèmes auxquels il faisait face au moment de l'implémentation de son projet de développement, intégrant ses ressources multiples dans un processus de développement urbain durable, ce projet doit être réussi et reconnu comme cas d'école afin de nous servir comme étalon pour notre recherche.

L'étude du best practice case de ville historique côtière méditerranéenne se fera en nous focalisant sur les aspects suivants :

- Son développement et l'évolution de la relation entre le centre historique et la mer, à travers l'histoire.
- Le rôle que joue chaque catégorie de ressource dans les projets de développement de la ville.
- L'impact de ces projets sur le développement de la ville et le paysage nouveau qui y découle.

Pour cela nous utiliserons une approche systémique qui considère un système comme un tout dont les parties (sous-systèmes) sont indépendantes. Cependant les sous-systèmes ne sont pas des cellules isolées les unes des autres. Chacun d'entre eux, outre ses propres organisations et fonctionnement, n'a d'existence complète que par son appartenance au système global et ses articulations avec les autres sous-systèmes qui participent à la dynamique générale du système.

Dans cette approche, l'analyste doit toujours avoir une vision globale du système.

Cette approche va nous permettre de traduire les actions et les faits réels sous une forme théorique facilitant ainsi la compréhension du système complexe de ville historique littorale et de son évolution à travers le temps. “La nécessaire théorisation qui a conduit à l'analyse systémique se fonde sur l'élaboration de modèles susceptibles de mieux faire ressortir les processus du fonctionnement et de l'imbrication des phénomènes urbains.” (Wackermann, 2004).

Dans notre étude nous allons considérer le système global de ville historique côtière que nous décomposerons en sous-systèmes suivants :

- Sous système patrimoine et morphologie urbaine : qui prend en considération la relation entre le patrimoine construit et la forme de la ville, ainsi que son évolution à travers l'histoire et au moment présent. Nous utiliserons pour cela la technique du relevé sur terrain.
- Sous système littoral, qui prend en charge la relation entre la ville et son littoral en nous focalisant sur les contraintes imposées au développement urbain pour sa protection.
- Sous système paysager, qui représente l'image de la ville avec ses composants pris dans sa globalité. À travers l'utilisation combinée du relevé sur terrain et du questionnaire.

Cette division nous permettra d'étudier chaque partie indépendamment des autres, tout en les rapportant aux interrelations qui peuvent exister entre elles ; cette étude nous facilitera la compréhension des détails de chaque sous-système tout en ramenant l'étude à son aspect global, ce qui nous donnera la possibilité d'optimiser la compréhension du système global.

Dans ce cadre, et après plusieurs explorations préliminaires à travers une recherche bibliographique de cas de villes historiques côtières⁴, notre choix s'est arrêté sur le cas de la ville de Gênes en Italie. Gênes est une ville historique côtière type, tout comme Cherchell, ayant été fondée il y a plus de 2500 ans sur un site similaire à celui de notre cas d'étude (un replat entre montagnes et mer). Elle a fait l'objet de projets réussis et reconnus de récupération de ses ressources urbaines après une période où ils étaient menacés de disparition durant les années 80. Nous avons ensuite pu vérifier ces données lors d'un séjour d'un mois sur site, suite à l'invitation du Pr. Gazzola Antida⁵.

Cette invitation nous a permis de faire des investigations in situ, d'échanger avec des acteurs que nous a présentés Pr. Gazzola (il s'agit en particulier du Pr. Ghersi Adriana et autres architectes du cabinet 5+1 AA ...) qui ont pris part à la transformation de la ville de Gênes, à travers la récupération de ses ressources. Ces investigations nous ont permis aussi de révéler la stratégie suivie pour la reconquête des ressources de la ville jusqu'alors marginalisées, de constater sa réussite sur site et d'analyser in situ les résultats des projets dont Gênes a fait l'objet. Nous avons pu aussi à travers cette visite avoir accès à des documents qu'on ne pouvait trouver qu'au niveau de bibliothèques génoises.

⁴ Les villes explorées ont fait l'objet de projet de développement plus ou moins réussi et se situait principalement sur la rive nord de la méditerranée (les pays européens ayant pris une longueur d'avance dans le domaine du développement urbain durable et de la prise en charge des ressources multiples de leur villes).

⁵ Pr. Gazzola Antida est Professeure au niveau du département POLIS de la faculté d'architecture de l'université de Gênes. Elle nous a accueilli et orienté en ville et à la faculté d'architecture.

Après cette étude nous arriverons à une conclusion dans laquelle nous déterminerons le rôle et la manière de mettre en valeur les ressources multiples d'une ville historique côtière dans les stratégies de développement adoptées dans le best practice case en les mettant en relation avec les particularités de cet exemple.

Ensuite, après avoir déterminé la particularité de la ville de Cherchell, à travers son histoire, en utilisant la méthode historique, nous proposerons des solutions pour les stratégies de développement à adopter à la ville de Cherchell afin de renforcer sa vocation et de protéger son patrimoine en l'intégrant dans la vie de la ville et aux besoins nouveaux de la société. Ceci nous permettra de dégager une méthodologie pour appliquer, aux villes historiques côtières algériennes, un processus de développement durable que nous avons identifié précédemment dans le cas étudié et que nous avons mis en relation avec les particularités de son contexte.

1.8 Plan de travail et structuration des chapitres

Notre recherche ne s'effectuera pas de manière linéaire, mais suivant une approche systémique appliquée. Elle fera l'objet de nombreux feed-back pour apporter les modifications impliquées par l'interdépendance des sous-systèmes étudiés et leurs interrelations. Mais pour des raisons de présentation académique nous les présenterons de manières successives.

La thèse est structurée autour de cinq chapitres, avec un plan de travail organisé comme suit :

CHAPITRE I : C'est le chapitre introductif. Il contient l'introduction générale où nous avons présenté le contexte général de notre sujet de recherche, la problématique sur laquelle porte cette étude ainsi que nos hypothèses de travail et principaux objectifs que nous voulons atteindre. Il contient aussi une brève présentation de notre cas d'étude et enfin les aspects méthodologiques du déroulement de notre recherche.

CHAPITRE II : Il contient un retour sur certains éléments prégnants relatifs à la préservation du patrimoine et des ressources connexes des villes historiques côtières. Nous y avons développé les définitions des notions et concepts que nous aurons à manipuler dans le cadre de cette recherche et ce qu'ils représentent pour nous, à savoir : Villes historiques côtières, patrimoine architectural et urbain, développement durable et paysage urbain.

Dans un deuxième temps, nous nous sommes intéressés aux instruments législatifs majeurs qui prennent en charge les deux catégories auxquelles appartiennent les ressources des villes historiques côtières qui sont la loi 98-04 sur la protection du patrimoine culturel national (avec l'introduction des plans de sauvegarde) et la loi 02-02 sur la protection du littoral (avec l'introduction du plan d'aménagement côtier). Nous avons abordé aussi, deux approches qui nous serviront dans le développement de notre recherche. La première, la méthode "*imagine*", fut développée dans le cadre du plan d'action pour la méditerranée et est spécifique au développement durable des sites littoraux, dont nous tirerons certains aspects pour notre recherche. La seconde, "*the best practice case study*", est une approche qui permet d'apprendre et d'améliorer les stratégies de gestion à partir d'un exemple dont la stratégie a prouvé sa réussite et qui est reconnue en tant que telle par les spécialistes. Cette approche permettra de définir une étude de cas qui nous servira d'étalon et de référence pour répondre à notre problématique.

CHAPITRE III : Ce chapitre s'intéresse à notre cas d'étude, la ville de Cherchell. Pour cela, il sera organisé principalement autour de trois points :

- Un portrait géographique de la ville où nous présenterons la situation et la configuration du site de Cherchell.
- Un portrait historique où nous comprendrons les conditions d'installation de la ville sur son site et son évolution à travers le temps. Cette étude nous permettra, aussi, de comprendre l'évolution du rapport de la ville de Cherchell avec la mer ainsi que le rapport entretenu par ses occupants envers les constructions léguées par leurs prédécesseurs.
- Une étude des richesses et fragilités de la ville de Cherchell. Dans ce point nous nous intéresserons aux différentes ressources urbaines de la ville de Cherchell, à savoir : les ressources patrimoniales (s'intéressant au patrimoine architectural et urbain de la ville), les ressources littorales (s'intéressant à la relation entre la ville et son littoral) et le paysage urbain qui découle aussi bien des données géomorphologiques du site, que de l'apport des différentes occupations humaines qu'il a connues.

Nous évaluerons l'état de ces ressources aujourd'hui en mettant en avant leurs potentielles richesses et les fragilités qui les menacent.

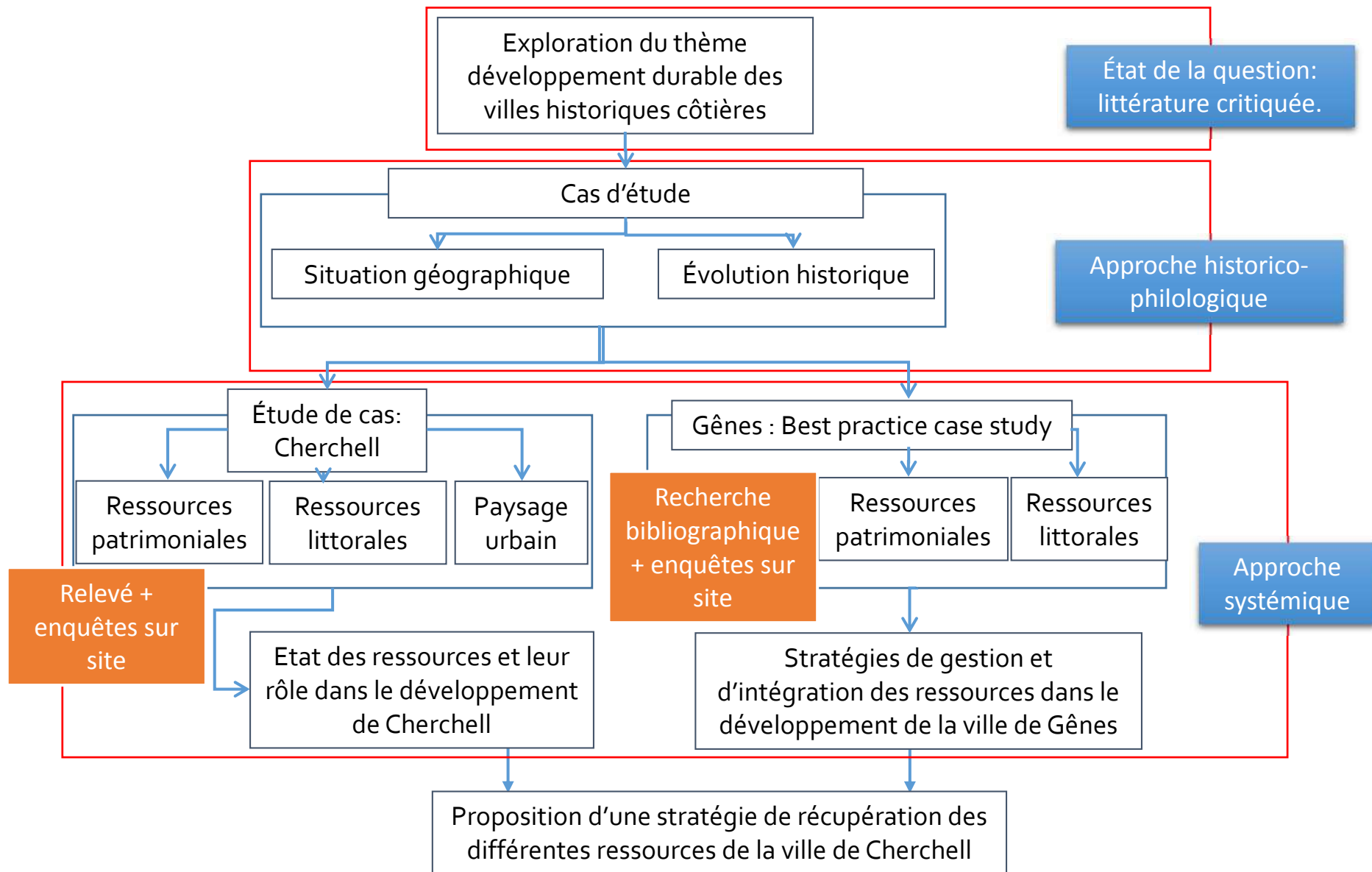
CHAPITRE IV : Etude de cas « Best Practice Case » dans un pays méditerranéen. Nous avons retenu en tant que best practice case de la récupération des ressources multiples d'une ville historique côtière et de leur intégration dans un processus de développement durable, le cas de la ville de Gênes en Italie. L'étude de ce best practice case se déroulera en deux temps.

Une première phase suivra le même protocole que celui de la ville de Cherchell, à savoir : portrait géographique, portrait historique, identification et évaluation des ressources multiples de la ville.

La deuxième phase, quant à elle, sera consacrée à l'identification et l'étude de la stratégie suivie au niveau de la ville de Gênes, pour mettre en place le processus d'un développement remettant en son cœur les ressources multiples de la ville qui furent marginalisées auparavant. Une fois cette stratégie identifiée, nous passerons à l'étude des projets mis en place afin de comprendre leurs mécanismes et leurs impacts sur la récupération des ressources multiples afin de les intégrer comme moteur d'un développement plus durable de la ville de Gênes.

CHAPITRE V : Ressources et développement de la ville de Cherchell. C'est dans ce chapitre que nous allons mettre en œuvre les solutions apportées à notre problématique. Pour cela, nous commencerons par la définition des spécificités de la ville de Cherchell. Ceci nous permettra de mettre en avant les différentes valeurs et potentialités de la ville et la détermination de sa vocation. Ceci nous permettra de mettre en place une stratégie pour le développement durable de la ville de Cherchell en prenant en charge ses ressources multiples : patrimoine (architectural et urbain), son interface avec la mer et le paysage unique qui en découle. Cette stratégie sera suivie d'une simulation de son application sur le site à travers la proposition de projets qui s'y inscrivent et dans l'objectif de démontrer sa faisabilité et son efficacité.

CONCLUSION : Pour conclure ce travail, nous comptons mettre en avant les innovations que nous avons apportées en terme de stratégie de développement durable d'une ville historique côtière qui permet de remettre ses principales ressources (découlant de ses caractères historique et littoral) au cœur de ce processus et en terme de mise en place de plan d'un tel développement qui s'intègre dans cette stratégie.



Protocole de la recherche

CHAPITRE II : POSITIONNEMENT EPISTEMOLOGIQUE



2	CHAPITRE II : Positionnement épistémologique	22
2.1	Définition des concepts	22
2.1.1	Villes historiques côtières	22
2.1.2	Interface ville-mer	23
2.1.3	Patrimoine architectural et urbain	24
2.1.4	Développement durable.....	26
2.1.5	Paysage urbain.....	29
2.2	Outils législatifs et approches méthodologiques de gestion du développement des VHC	31
2.2.1	La gestion des zones urbaines littorales	31
2.2.2	La gestion du patrimoine urbain et architectural.....	36
2.2.3	Méthode « Imagine » : Analyse Systémique et Prospective de Durabilité	38
2.2.4	Best Practice Case study	42
2.2.5	Synthèse	43
2.3	Etat de la recherche sur le développement durable des VHC.....	44
2.3.1	Reconquête des ressources littorales et développement durable des villes côtières	44
2.3.2	Villes historiques, patrimoine et développement durable	48
2.3.3	Synthèse	53
2.4	Conclusion	53

CHAPITRE II : Positionnement épistémologique

Avant de commencer notre recherche, nous procèderons à la délimitation du champ théorique de la recherche à travers la définition des concepts et notions qui constituent ses mots clefs, et que nous allons manipuler tout au long de ce travail. Ensuite, nous passerons à l'identification d'outils législatifs et approches méthodologiques s'intéressant aux thèmes de la recherche. Enfin, un point sera fait sur l'état de la recherche sur le sujet de la récupération et l'intégration des ressources urbaines multiples dans un processus de développement urbain durable des villes historiques côtières. Etant composées de deux grandes catégories de ressources (littorales et patrimoniales) nous auront à aborder les recherches sur la reconquête des ressources urbaines littorales d'une part et celle des ressources patrimoniales d'autre part.

2.1 Définition des concepts

Dans ce cadre, nous commencerons par définir ce qui constituera le théâtre de notre recherche, à savoir les villes historiques côtières. Ensuite nous passerons à ses composants, à savoir : le patrimoine architectural et urbain, l'interface ville-mer puis l'ensemble qui les englobe -le paysage urbain-. Enfin, nous finirons par le cadre global dans lequel se situera cette étude : le développement durable urbain.

2.1.1 Villes historiques côtières

La notion de villes historiques côtières est une appellation qui nous permet de regrouper, au sein d'un groupe, des villes qui ont en commun :

- Une origine historique qui leur a légué un patrimoine bâti riche et varié,
- Une situation sur la côte maritime qui leur confère des particularités géographiques et paysagères.

Par historique nous entendons des villes dont la fondation remonte à une époque reculée dans l'histoire, et ayant connu et évolué sous plusieurs dynasties (ou civilisations). Ces villes portent toujours dans leur site les traces physiques du passage de ces cultures bâties qu'elles ont connues.

Nous avons qualifié ces villes de côtières dans le sens où ce sont des villes qui se trouvent sur la bande littorale de leur territoire et qui sont nées et ont prospéré grâce à cette situation particulière et en relation étroite avec la mer.

L'accroissement d'intérêt que suscitent les villes en général⁶ et les villes côtières en particulier a engendré des effets qui se sont répercutés sur trois des paramètres majeurs qui permettent de pérenniser l'identité d'une ville :

- Sur le plan socio-économique : la sur-densification des centres historiques due aux vagues de migrations rurales, le chômage et la fuite des habitants originaux et des jeunes les plus éduqués vers les capitales régionales, voire nationales, exacerbent les tensions, et vide ces villes de leur élite ;
- Sur les ressources multiples de la ville : les effets sur ces ressources caractéristiques des villes historiques côtières se ressentent à travers :

⁶ Depuis 2007, plus de personnes vivent dans les villes que dans les zones rurales. En 2050, ce taux s'élèvera à 65 %. In rapport 2006-2007 sur l'état des villes dans le monde publié par ONU HABITAT.

- o La dégradation suivie de la marginalisation de leur patrimoine architectural et urbain qui ne remplit plus ses fonctions d'origine (car non prévues pour accueillir autant de population),
- o La rupture entre la ville et son interface marine, le nombre croissant de la population et de la nouvelle production du bâti (souvent réalisé en urgence) génèrent un problème de gestion des espaces interfaces entre la ville et la mer. Cette dernière devient un déversoir d'eaux usées non traitées rendant ces espaces insalubres,
- o La disparition du paysage urbain spécifique à travers l'implantation de nouvelles typologies de bâtis (souvent avec une architecture anonyme), plus dense et avec de nouvelles typologies en rupture avec leur environnement (aussi bien ancien bâti que l'environnement naturel).
- Et le paramètre environnemental et culturel : les problèmes d'intrusion d'eau marine, de stabilité du littoral, de maintien de la biodiversité marine, de la gestion des déchets liquides et solides et enfin de la consommation effrénée du territoire côtier et des zones naturelles par l'urbanisation entraînent souvent la pétrification ou la destruction du patrimoine urbain ou archéologique et la perte des repères de l'identité socioculturelle de la ville.

Le choix d'une ville historique côtière pour son étude en tant que best practice case se fait en fonction de critères permettant d'avoir un minimum de points communs avec notre cas d'étude. Ces critères concernent :

- Les données historiques et géographiques de ce site, cette ville doit avoir une morphologie de site comparable à celle de Cherchell (installée sur un replat entre montagne et mer) avec une première installation urbaine d'origine portuaire (ou comptoir) remontant à une période aussi lointaine que notre cas d'étude (ayant environ 2500 ans d'histoire). Ceci garantira une relation forte avec la mer et un patrimoine architectural et urbain important et varié.
- Une situation de rupture entre la ville et son interface littorale et de marginalisation de ses ressources dans le processus de développement avant l'implémentation d'une stratégie de leur reconquête.
- Une stratégie de leur conquête ayant prouvée sa réussite, celle-ci doit être durable dans le temps et reconnue à l'échelle internationale.

2.1.2 Interface ville-mer

L'interface ville-mer (urban seafront en anglais) est définie comme la zone d'interaction entre le tissu urbain (et son développement) et la mer. C'est ici que se rejoignent les exigences maritimes, de la ville et de ses habitants. Par front d'eau urbain, (Breen & Rigby, 1994) considèrent le bord de l'eau dans les villes de toutes tailles. L'eau peut être une rivière, un lac, un océan, une baie, un ruisseau ou un canal. Un front d'eau englobe tout, de la réserve faunique au port à conteneurs et toute la gamme des utilisations pouvant être planifiées sur ce territoire. Les projets qui l'occupent peuvent inclure des bâtiments qui ne sont pas directement situés sur la ligne d'eau mais qui y sont liés visuellement ou historiquement ou qui y sont liés dans le cadre d'un projet plus vaste. Ces parties de la ville sont définies comme un lieu intégrant la terre à l'eau et ayant une attraction naturelle pour les gens. En effet, le rivage et le bord de la rivière étaient les éléments d'eau les plus attrayants pour les établissements humains à travers l'histoire. Dans la plupart des pays, les terres ayant une interface avec un plan d'eau ont été aménagées plus tôt que les arrières pays (Binti Md. Yassin, et al., 2010). Hoyle (Hoyle, 1994) a souligné aussi que le développement des interfaces ville-mer ne se limite évidemment pas aux seules

villes portuaires, mais se trouve dans la plupart des endroits où les agglomérations et les rivages sont juxtaposés, qu'il existe ou non des activités portuaires commerciales.

Les interfaces ville-mer sont des territoires urbains spécifiques ayant pour caractéristiques écologiques (Binti Md. Yassin, et al., 2010):

- Une zone dynamique avec des caractéristiques biologiques, chimiques et géologiques en évolution constante dû à son caractère naturel,
- Des écosystèmes très productifs et biologiquement diversifiés qui offrent des habitats uniques pour de nombreuses espèces marines,
- Les écosystèmes maritimes peuvent agir pour réduire les impacts de la pollution provenant de la terre tels que l'absorption des sédiments et engrais agricoles en excès, les déchets humains (dans certaines limites).

L'interface ville-mer inclut aussi le domaine public maritime DPM qui est délimité selon les articles 99 et 100 du décret 91-454 du 23 novembre 1991 fixant les modalités d'administration et de gestion du domaine privé et du domaine public de l'état en Algérie comme suit : « *La délimitation côté terre du domaine public maritime est appréciée et constatée par la limite du rivage, atteinte par les flots, à leur plus haut niveau de l'année, dans des conditions météorologiques normales. La surface du littoral ainsi couvert par les flots fait partie intégrante du domaine public maritime naturel [...]. La procédure de constat est réalisée par les services techniques compétents, au moment où les flots ont atteint le niveau le plus élevé. Elle donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal de constat* ». Cette délimitation reste très approximative et devrait faire l'objet d'une étude plus scientifique se basant sur la topographie et la nature des espaces en relation directe avec le rivage (plage de sable, criques ...). Le DPM définit une bande de terre qui est propriété indéniable de l'état et où il est interdit de construire des bâtisses en dur et/ou à caractère pérenne⁷.

L'interface ville-mer telle que considérée dans cette recherche inclut le domaine public maritime ainsi que les espaces urbains ayant une relation directe (physique) ou indirecte (visuelle) avec la mer. Elle englobe les espaces portuaires, urbanisés ou naturels rentrant dans le territoire d'une ville historique côtière.

2.1.3 Patrimoine architectural et urbain

Depuis son introduction dans le jargon, la notion "patrimoine"⁸ n'a cessé d'évoluer. On peut même dire qu'elle est encore en voie de formation. En effet, le mot "patrimoine" s'est vite avéré

⁷ Pour plus de détail sur la législation concernant la protection du littoral, voir la loi 02-02 présentée ci-après.

⁸ L'origine remonte à la révolution française, André Desvallées, distingue cinq périodes dans l'évolution du terme patrimoine : 1790-1791, 1930-1945, 1959, 1968-1969 et 1978-1980, à la fin de laquelle émerge une nouvelle signification du terme (Desvallées, 1995 a) :

1. Dans le sens moderne du terme, le patrimoine a été utilisé pour la première fois le 4 octobre 1790 dans une pétition adressée à l'Assemblée constituante française par François Puthod de Maisonrouge, qui tentait de convaincre les migrants de la nécessité de transformer leur patrimoine familial en patrimoine national (Desvallées, 1995 a). Cette utilisation est particulièrement étrange si l'on considère que jusqu'à la fin du milieu du XXe siècle, le terme

d'un usage commode : désignant les productions humaines les plus variées, il possède un caractère englobant qui permet une compréhension pluridisciplinaire et plaçant sous un même regard les beaux-arts et toutes sortes d'artefacts. Il a permis d'éviter l'écueil d'une vision hiérarchisante qui se limiterait aux seuls chefs-d'œuvre de l'art (Leniaud, 2009).

Progressivement cette vision s'est élargie jusqu'à inclure l'idée que l'environnement, considéré sous l'angle de la géographie physique, de la flore et de la faune constitue lui aussi un patrimoine, passible d'évolutions, de modifications, voire de destruction, et qui influe sur les structures des sociétés et sur les comportements collectifs.

Sur le plan international, la notion de patrimoine culturel est codifiée à travers différents documents internationaux (chartes, conventions, résolutions ...). Ces textes ont été élaborés pour définir les critères généraux, dans le but de codifier dans tous les documents des expressions tangibles ou intangibles de l'action humaine qui, après avoir acquis une valeur, doivent être protégées. Ils sont l'œuvre d'organismes internationaux tel que l'ICOMOS (International Council on Monuments and Sites) qui est à l'origine de la 1^{ère} charte internationale à Venise en 1964 (Vecco, 2010), présentant le concept de patrimoine, dans son introduction, comme suit : "Chargées d'un message spirituel du passé, les œuvres monumentales des peuples demeurent dans la vie présente le témoignage vivant de leurs traditions séculaires. L'humanité, qui prend chaque jour conscience de l'unité des valeurs humaines, les considère comme un patrimoine commun et, vis-à-vis des générations futures, se reconnaît solidairement responsable de leur sauvegarde. Elle se doit de les leur transmettre dans toute la richesse de leur authenticité."

« monument » était couramment utilisé pour indiquer des témoignages du passé qui valaient la peine d'être conservé (Vecco, 2010).

2. C'est au cours de la deuxième période, 1930-1945, dans le contexte des institutions internationales, que le concept de patrimoine est devenu une partie intégrale de la dimension culturelle. L'expression du « patrimoine artistique », utilisée pour la première fois par M. Foundoukidis (Organisation internationale des musées) à la Conférence d'Athènes (1931), était couramment utilisée dans les documents des organisations internationales.
3. La troisième période est marquée par l'adoption de l'expression « patrimoine culturel » par André Malraux dans le décret 59-889 du 24 juillet 1959. A partir de cette époque, le terme « patrimoine », déjà utilisé par les organisations internationales pendant quelques années, a également été utilisé dans les milieux politiques et administratifs. Dans certains cas, il a été utilisé avec une médiation qui le limitait à la propriété nationale, ou à la propriété artistique, englobant tout ce qui appartenait traditionnellement aux beaux-arts.
4. En 1968, l'assemblée générale des conservateurs des musées en France en donne la définition suivante : Le patrimoine est l'ensemble de tous les biens naturels ou créés par l'homme sans limite de temps ni de lieu (Desvallées, 1995 b). Durant cette période le mot « patrimoine » a été utilisé pour désigner les productions humaines à caractère artistique que le passé a laissées en héritage.
5. La dernière étape a eu lieu en 1978-1980 lorsque le terme patrimoine a été consacré aussi bien par l'administration en France que par le public. Il était entendu, alors, qu'en adoptant le mot « patrimoine », on insistait sur la dimension collective de l'héritage : on parla progressivement de « patrimoine européen », puis de « patrimoine mondial » pour désigner des monuments, des objets et des lieux.

Cependant, c'est l'UNESCO qui établit, dans la convention concernant la protection du patrimoine mondial culturel et naturel de 1972, la définition du "patrimoine culturel matériel" qui est admise par une majorité de pays à travers le monde et est utilisée comme base pour la reconnaissance du patrimoine culturel à valeur universelle. Les définitions de ses composants sont données comme suit :

- Les monuments : œuvres architecturales, de sculpture ou de peinture monumentales, éléments ou structures de caractère archéologique, inscriptions, grottes et groupes d'éléments, qui ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue de l'histoire, de l'art ou de la science.
- Les ensembles : groupes de constructions isolées ou réunies, qui, en raison de leur architecture, de leur unité, ou de leur intégration dans le paysage, ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue de l'histoire, de l'art ou de la science.
- Les sites : œuvres de l'homme ou œuvres conjuguées de l'homme et de la nature, ainsi que les zones, y compris les sites archéologiques, qui ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue historique, esthétique, ethnologique ou anthropologique.

On admettra par hypothèse, que le concept de patrimoine peut s'articuler sous trois rubriques. La première constate ce qui, du passé, mérite d'être conservé ; la seconde touche aux motivations qui conduisent à accepter le passé ou à le rejeter ; la troisième, d'ordre pratique, concerne les modalités par lesquelles le patrimoine a été progressivement apprécié, conservé et transmis (Leniaud, 2009).

Cette hypothèse établie par Leniaud, permet de retrouver la conscience du patrimoine dans des attitudes et actions qui remontent au-delà de la révolution française de 1789. Il avance, ainsi, que cette révolution n'est pas l'origine de la naissance d'une conscience du patrimoine mais elle a donné à l'état un rôle central dans le processus de "fabrication" du patrimoine.

Dans le cadre de cette recherche nous considérons que le patrimoine architectural et urbain peut remonter à différentes périodes de l'histoire d'une ville et représenter une valeur aux yeux de la communauté qui occupe ce lieu. Cette reconnaissance implique des actions de préservation dans un souci de transmission de ces témoins de notre passé mais aussi une mise en valeur dans le but de le rendre compréhensible par l'ensemble de la population (et ainsi augmenter cette reconnaissance) et de lui donner un rôle positif dans la vie quotidienne (économique et sociale) de son lieu d'implantation.

2.1.4 Développement durable

La Commission mondiale sur l'environnement a défini en 1987 le développement durable comme « un processus de changement par lequel l'exploitation des ressources, l'orientation des investissements, des changements techniques et institutionnels se trouvent en harmonie et renforcent le potentiel actuel et futur de satisfaction des besoins des hommes ». Au vu de la malnutrition et de l'explosion démographique dans les pays du Tiers Monde, les perspectives ouvertes par le rapport Brundtland semblent relever plutôt du vœu pieux que du projet. Un développement qui valorise les ressources humaines et renforce le capital naturel est aujourd'hui une utopie. Mais certaines utopies peuvent être fécondes⁹, et des indices montrent que les pays

⁹ Comme le dit Mitterrand Danielle : *"Les utopies ne sont souvent que des vérités prématurées"* (La soif du monde, 2012)

industrialisés essaient d'intégrer la préoccupation du développement durable dans leurs politiques économiques.

Au-delà de la théorie, le développement durable est une démarche stratégique basée sur une double solidarité (Berezowska-Azzag, 2011) :

- Solidarité dans l'espace : entre les pays et les territoires riches et ceux qui sont pauvres en ressources, entre l'échelle globale et locale où chaque action à une échelle a des répercussions sur l'autre,
- Solidarité dans le temps : entre le passé, le présent et le futur ; dans le sens où chaque décision (politique ou économique) doit prendre en considération les spécificités historiques et socioculturelles locales tout en intégrant la notion du long terme.

Le développement durable est, aujourd'hui, une notion qui est tellement utilisée dans tous les contextes qu'elle finit par ne plus signifier grand-chose.

Objet de stratégies de l'échelle gouvernementale à l'échelle communale voire celle du quartier, objet de nombreux rapports d'entreprises et pierre angulaire des politiques de communication de nombreuses multinationales, le développement durable peut apparaître comme une façon d'améliorer son image ou même comme une manière de camoufler les véritables maux sociaux et environnementaux. Cependant, le progrès social et l'amélioration de la qualité de vie de la génération actuelle dans le respect des générations futures et des contraintes économiques restent au cœur de la démarche de DD (Charlot-Valdieu & Outrequin, 2011).

En effet le DD a pour principale attention la durabilité du phénomène dans le temps, ce qui implique une évaluation qualitative des activités induisant le développement et leur impact sur leur milieu (naturel, économique et social).

C'est dans ce cadre que les Etats de l'union européenne ont mis en place une équipe de recherche, composée de 10 centres de recherches et 13 villes de 7 pays avec comme objectif d'aider les collectivités locales et leurs partenaires à transformer durablement leurs quartiers en prenant en charge les questions liées à leurs composantes et leurs occupants. Cette recherche a abouti à la mise en place de la démarche HQE²R (Charlot-Valdieu & Outrequin, 2011).

Cette démarche croise les objectifs ou finalités de développement durable avec des principes ou moyens d'actions en vue de la transformation durable des quartiers. Ces objectifs de développement durable sont décomposés en cibles, sous cibles (ou questions) et indicateurs et constituent le système d'analyse ISDIS (Integrated Sustainable Development Indicators System) qui structure la démarche HQE²R et ses principaux outils (Charlot-Valdieu & Outrequin, 2009).

Les 5 objectifs et 21 cibles de développement durable constituant le système ISDIS (Charlot-Valdieu & Outrequin, 2009) :

A - Préserver et valoriser l'héritage et les ressources

1. Réduire les consommations d'énergie et améliorer la gestion de l'énergie
2. Améliorer la gestion de la ressource et sa qualité
3. Eviter l'étalement urbain et améliorer la gestion de l'espace

4. Optimiser la consommation des matériaux (matières premières) et leur gestion
5. Préserver et valoriser le patrimoine bâti et naturel

B - Améliorer la qualité de l'environnement local

6. Préserver et valoriser le paysage et la qualité visuelle
7. Améliorer la qualité des logements et des bâtiments
8. Améliorer la propreté, l'hygiène et la santé
9. Améliorer la sécurité et la gestion des risques (dans les logements et le quartier)
10. Améliorer la qualité de l'air (intérieur et extérieur)
11. Réduire les nuisances sonores
12. Minimiser les déchets et améliorer leur gestion

C – Améliorer la diversité

13. S'assurer de la diversité de la population
14. S'assurer de la diversité des fonctions (économiques et sociales)
15. S'assurer de la diversité de l'offre de logements

D – Améliorer l'intégration

16. Augmenter les niveaux d'éducation et la qualification professionnelle
17. Favoriser l'accès de la population à l'emploi, aux services et aux équipements de la ville
18. Améliorer l'attractivité du quartier en créant des espaces de vie et de rencontres pour tous les habitants de la ville
19. Eviter les déplacements contraints et améliorer les infrastructures pour les modes de déplacement à faible impact environnemental (transport en commun, 2 roues et marche à pied)

E – Renforcer le lien social

20. Renforcer la cohésion sociale et la participation
21. Améliorer les réseaux de solidarité et le capital social

Appliqué au développement urbain des villes, cette notion prend en charge trois dimensions donnant naissance à un caléidoscope triptyque qu'on peut définir par : un développement qui procure des services économiques, sociaux et environnementaux fondamentaux à tous les habitants sans compromis. Donc le développement durable urbain est un développement qui se veut équitable et viable économiquement socialement et écologiquement.

Cependant, quelle est la relation entre le développement durable et la protection du patrimoine (qui est à l'origine de notre recherche) ?

Le développement durable, en général, et le développement durable urbain en particulier a pour principale mission une solidarité intergénérationnelle, et comme nous l'avons vu plus haut, cette solidarité implique trois dimensions complémentaires :

- La solidarité sociale,
- L'efficacité économique,
- Et la responsabilité écologique.

Or la protection du patrimoine architectural et urbain porte en elle des possibilités pour élargir le marché du travail local aux métiers du patrimoine ; tout en prenant en compte les spécificités culturelles et architecturales locales.

Le développement durable urbain (tel que nous l'entendons dans ce travail de recherche) implique des actions de préservation de ressources urbaines qui sont considérées comme étant des ressources non renouvelables. Ces ressources peuvent se présenter sous différentes formes telles que : un patrimoine bâti, légué par nos prédécesseurs, qui constitue un témoignage des savoir-faire ancestraux et qui fait le lien entre le passé, le présent et le futur ; ce patrimoine est considéré comme non renouvelable car les tenants de ce savoir-faire ne sont plus de ce monde pour nous le restituer. Des composantes naturelles, aussi bien végétales qu'animales ou minérales, qui permettent de respecter l'environnement dans lequel les villes se sont établies. Ou encore le terrain sur lequel est bâti l'établissement humain ainsi que les matériaux de construction utilisés pour le construire.

2.1.5 Paysage urbain

La définition des mots, donnée par un dictionnaire, vient figer leur sens. Cependant, certains mots évoluent et change dans le temps, c'est le cas du mot "paysage". En effet, la notion de paysage ne cesse de conquérir une audience de plus en plus large à l'échelle mondiale et au sein de chaque idiome et de démultiplier ses usages (Paquot, 2016). Afin de comprendre la notion de paysage que nous entendons dans cette recherche, nous verrons les différentes définitions de dictionnaires (généraux et spécialisés) conventions et chartes internationales sur le thème. Ils nous permettront d'arrêter le sens que nous entendons par cette notion.

« Le paysage urbain c'est l'aspect d'ensemble d'une ville »¹⁰

La Convention européenne du paysage, adoptée en 2000, définit le paysage comme « une partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations ».

Les paysages participent à la qualité du cadre de vie et à l'identité de la ville. Ils sont aujourd'hui un enjeu important des villes, au carrefour d'autres thématiques de la vie de la cité : la protection des milieux, les infrastructures de transport, les espaces verts, l'urbanisme, le patrimoine, la propreté urbaine...

Paul Robert, dans une première définition donnée au sein de son dictionnaire de langue, présente le paysage comme la « partie d'un pays que la nature présente à l'œil qui le regarde ».

¹⁰ Paysage in « Grand dictionnaire encyclopédique Larousse » P.7905.

D'après Leveau, Cette définition permet de mettre en relation trois éléments dans le mot paysage (Leveau, 2004) :

- Le pays, c'est un terme qui désigne une étendue géographique plus ou moins nettement limitée, considérée principalement sous son angle physique.
- La nature, indique l'écosystème qui est composé de deux ensembles régis, indépendamment de l'homme, par des lois qui sont les conditions proposées aux sociétés humaines par le milieu : les éléments physiques que sont le relief, les sols, le climat, les eaux, l'air ; ils constituent l'environnement abiotique. Les organismes vivants – qui constituent la communauté biotique – sont les animaux qui y vivent et les plantes qui y croissent.
- Le regard de l'homme c'est le terme qui fait que la notion de paysage existe comme tel.

Dans ce cadre, Philippe Leveau dans sa présentation de l'histoire du paysage (Leveau, 2004) affirme que l'homme n'est pas seulement le spectateur passif d'un spectacle beau ou laid ; l'homme est aussi un puissant agent modificateur du paysage. Ceci complète la définition de Paul Robert en rajoutant la dimension anthropique comme élément majeur du paysage à travers les réalisations laissées par l'homme sur le support naturel.

L'édition de 1974 du Dictionnaire de la géographie de Pierre George (P.U.F.) (George, 1974) indique : « Employé par certaines écoles géographiques étrangères pour désigner le milieu naturel synthétique, objet d'une géographie physique globale. Biogéographie : portion d'espace analysée visuellement. Le paysage est le résultat de la combinaison dynamique d'éléments physico-chimiques, biologiques et anthropiques qui, en réagissant les uns sur les autres, en font un ensemble unique et indissociable en perpétuelle évolution ». On le voit, la place de l'homme est discrète. En revanche, dans son édition de 1984, ce même dictionnaire supprime tout le long développement biogéographique et indique simplement : « Le mot s'applique, suivant les auteurs, à un ensemble de signes caractérisant une unité géographique sur le plan physique ou humain. D'acception originellement descriptive – mais déjà globale –, il a pris récemment une signification synthétique rassemblant l'ensemble des traits issus de la géographie naturelle et des apports des civilisations qui ont façonné successivement le cadre initial et sont entrés dans la conscience de groupe des occupants... ».

Le paysage est une notion très complexe. En effet, son champ sémantique se trouve à la croisée d'un grand nombre de disciplines différentes et étanches entre elles, même lorsque les champs disciplinaires semblent très rapprochés, à l'instar de l'architecture et de l'urbanisme. En recherchant les traces d'origine des différentes études menées sur le sujet du paysage, nous nous heurtons aux difficultés d'y trouver des points communs. Biologistes, géologues, écologistes, environnementalistes et autres agronomes proposent chacun une idée du paysage, et même à l'intérieur de toutes ces disciplines, on distingue non seulement des nuances mais aussi d'importantes différences de conceptions (Gabrielli, 2010).

Le paysage peut être un concept totalement mental, abstrait, culturel, sociologique, ou être appelé à témoigner de l'histoire de l'humanité, en revenant continuellement sur ses éléments naturels ou anthropologiques. Comme nous n'abordons pas le paysage en général dans cette recherche, mais le paysage urbain avec son caractère historique en particulier, nous pouvons retenir une restriction de son champ d'application tel que faite par Bruno Gabrielli dans son article sur le paysage urbain historique (Gabrielli, 2010) autour de trois (3) idées qui, bien qu'incomplètes, nous serviront de référence pour notre recherche :

- La première concerne le paysage comme « objet d'expérience esthétique et sujet de jugement esthétique », selon la définition empruntée à l'universitaire italien Rosario Assunto (Assunto, 1973).
- La deuxième renvoie au paysage en tant que « miroir de la civilisation et domaine de recherche pour l'étude de la civilisation proprement dite » : d'après la synthèse de Carl Sauer (Sauer, 1925).
- La troisième considère le paysage comme un objet d'observation matériel/morphologique, d'espace expérimenté, de relations. Selon Corajoud (Corajoud, 2010), « le paysage est le lieu du relationnel où toutes les localités ne sont compréhensibles que par référence à un ensemble qui s'intègre, à son tour, en un ensemble plus vaste ». Cette troisième idée du paysage inclut une connotation « urbaine » à laquelle nous faisons référence dans cette recherche.

2.2 Outils législatifs et approches méthodologiques de gestion du développement des VHC

Notre sujet de thèse se trouve à cheval entre deux thématiques : les villes « littorales » et les villes « patrimoines », avec, comme angle de vue, un processus de développement durable intégrant leurs dimensions multiples. Dans ce qui suit, nous allons nous intéresser à la prise en charge et l'intégration de ces deux thématiques dans le cadre d'une vision de développement durable à une échelle internationale et nationale. Ceci nous permettra d'établir la situation de leur prise en charge sur le plan institutionnel.

Le développement des villes historiques côtières en Algérie est partiellement pris en charge par deux instruments de gestion distincts : le plan de sauvegarde et de mise en valeur pour sa partie patrimoniale et le plan d'aménagement côtier pour sa partie littorale. Ces instruments ont une vision partielle des ressources multiples de ces villes et ne prennent en charge que leur objectif sans se soucier de la coordination entre la prise en charge de chaque ressource.

Afin de mieux cerner ces outils de gestion, nous commencerons d'abord par identifier le contexte international dans lequel ils s'intègrent. Ceci nous permettra de comprendre la stratégie et les orientations proposées dans le cadre législatif national.

Nous nous intéresserons ensuite aux approches et méthodes scientifiques permettant leur prise en charge dans un cadre de développement durable que nous avons pu identifier et qui nous servira comme support lors de l'élaboration de notre recherche. Dans ce cadre, nous aborderons la méthode "*imagine*". C'est une méthode d'analyse systémique de la durabilité applicable aux sites urbains et particulièrement aux villes côtières. Elle fut élaborée par le plan bleu sous la coupe du programme des nations unies pour l'environnement (PNUE). Ensuite nous passerons à la présentation de la méthode du "*best practice case study*", que nous utilisons dans le cadre de cette recherche.

2.2.1 La gestion des zones urbaines littorales

La gestion des zones côtières est au cœur des stratégies de développement durable depuis plusieurs décennies. En effet, le concept fondateur de la gestion intégrée des zones côtières remonte au milieu des années 60. La gestion intégrée des zones côtières (GIZC) en méditerranée fait partie des protocoles de la convention de Barcelone pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution qui intègre déjà lors de sa révision de 1995 la notion de gestion intégrée du littoral. Cette notion fut développée afin de devenir un protocole à part entière de

cette convention en 2008¹¹. Etant partie contractante de la convention de Barcelone, l'Algérie a entrepris la mise en place d'une législation protégeant le littoral depuis la promulgation de la loi 02-02 dite « loi littorale » le 05 février 2002. Cette loi a permis la signature du protocole GIZC dès son adoption par la convention de Barcelone et la mise en œuvre d'une stratégie nationale de gestion intégrée des zones côtières SN-GIZC à partir de 2012.

Notre best practice case étant situé en Italie, nous avons relevé que ce pays n'a pas de loi traitant spécialement de la gestion des zones littorales (Scovazzi, 2009), cependant, les dispositions le concernant sont dispersées sur plusieurs lois. (Voir l'étude de Scovazzi en annexe3).

2.2.1.1 GIZC

La gestion intégrée des zones côtières est l'un des protocoles composant la convention de Barcelone pour la protection de la méditerranée. Entré en vigueur en 2011, le protocole relatif à la GIZC est un instrument juridique permettant de mettre en place un processus de développement durable protégeant les ressources naturelles de la mer méditerranée et de contrôler son application au niveau des parties contractantes ayant adopté le protocole. Il permet aussi de coordonner les actions et les projets prévus dans ce cadre entre les différents pays méditerranéens et de les mener en concertation avec les différentes parties prenantes.

Le processus de GIZC vise à guider – c'est le “comment faire” de la GIZC – mais il s'adapte aux circonstances locales qui imposeront leurs modifications au sein du cadre général. Le processus est structuré en 5 étapes : initialisation, analyse des trajectoires, co-construction d'une vision, planification stratégique et enfin mise en œuvre. (CAR/PAP, 2014)

Initialisation du processus

C'est la première phase du processus, elle consiste principalement à avoir une visibilité du projet de GIZC et à mettre en place ses fondements opérationnels. Le but est d'apporter une vue globale des forces anthropiques et naturelles en jeu dans la zone, des politiques sectorielles actuelles et de leurs interrelations potentielles. Cette vue globale doit servir de déclencheur au processus et de référence aux discussions, aux analyses plus complètes et à l'émergence des priorités lors des étapes ultérieures (CAR/PAP, 2014).

A ce stade précoce, l'objectif est de faire apparaître le processus comme un outil de large mobilisation des acteurs grâce à sa conception attrayante, à son langage peu technique et aux moyens choisis pour sa visualisation.

Analyse des trajectoires

La deuxième étape de ce processus consiste en une analyse du contexte de la zone côtière concernée en établissant une rétrospective sur son histoire, un état des lieux actuel et enfin en échauffant les différents scénarios possibles (futur probable et futur souhaitable) afin de répondre à la problématique et objectifs définis lors de la première phase.

Cette étape permet aussi de donner du contenu aux différentes aspirations et objectifs des acteurs impliqués dans ce processus afin de les impliquer dans l'élaboration des scénarios souhaitables pour la zone côtière.

¹¹ Après une étude de faisabilité en 2002-2003 et plusieurs rounds de consultation avec les parties contractantes

Co-construction d'une vision

Cette troisième phase a pour objectif l'unification de la vision des différents acteurs et, de ce fait, l'unification des objectifs et scénarios futurs. Cette étape peut être résumée en trois points (CAR/PAP, 2014) :

- Construire un consensus : à travers l'élaboration d'un accord sur les problématiques et priorités majeures pour la région entre les acteurs concernés et, plus largement, la population de la zone.
- Donner une direction : s'accorder sur une vision commune pour la région, sur les priorités et sur le contenu des objectifs de la stratégie, du plan ou du programme.
- Et enfin mesurer la réussite : en mettant en place des indicateurs qui permettront de mesurer et, ainsi, d'évaluer la réussite à la fois du processus et des résultats de la GIZC.

Cette concertation et unification des objectifs et de vision pour le plan de gestion permettra d'y impliquer tous les protagonistes dans la zone côtière afin d'œuvrer pour sa réussite.

Planification stratégique

La stratégie, le plan ou le programme est une liste des résultats souhaités et intégrés (le « quoi »), accompagnée d'un plan d'action pour y parvenir (le « comment ») (CAR/PAP, 2014). La GIZC complète et comble les lacunes de la planification territoriale et d'autres stratégies ou plans sectoriels déjà élaborés pour des zones littorales. En plus, elle propose un plan d'action et une structure de gouvernance pour y parvenir (CAR/PAP, 2014).

C'est au cours de cette quatrième phase que la mise en place des instruments nécessaires à la matérialisation de la vision commune élaborée précédemment s'effectue. Ces instruments comprennent : des actions concrètes matérialisées par un portefeuille d'investissements, de la sensibilisation, des dispositions institutionnelles et des évolutions dans les politiques (CAR/PAP, 2014).

Cette planification stratégique doit avoir différentes échéances (court, moyen ou long terme) en fonction des priorités des objectifs communs précédemment identifiés et des financements disponibles, et être assez flexible pour pouvoir s'adapter aux changements pouvant arriver durant sa mise en œuvre.

Mise en œuvre

C'est l'étape finale du processus GIZC, elle est critique dans la mesure où elle consiste en le passage de la conception stratégique vers la facilitation du changement (CAR/PAP, 2014). C'est à cette phase que va se matérialiser le plan de gestion à travers la mise en place d'instruments juridique et politique, de procédure de gestion et d'action.

Elle consiste en trois principales tâches :

- La mise en œuvre proprement dite durant laquelle il faut mettre en œuvre les instruments juridiques, économiques et territoriaux, et les procédures de gestion.
- Les actions inhérentes à cette phase, tels que : la sensibilisation des populations de la zone, les partenariats, les investissements et le financement des actions prévues.
- Et enfin, le suivi et l'évaluation afin de pouvoir adapter et améliorer la stratégie prévue au cours de sa mise en œuvre.

Pour que le processus de GIZC réussisse et continue sur le long terme, les éléments suivants pourront être produits (CAR/PAP, 2014) :

- Une évaluation selon un calendrier convenu. Ceci peut prendre la forme d'une proposition pour un retour d'information dans le processus sous la forme d'une révision, si c'est jugé nécessaire.
- Un groupe de pilotage ou de gestion qui soit intersectoriel, avec des termes de référence et une répartition claire des responsabilités et des missions de compte-rendu.
- Des résultats conformes à ceux définis dans le programme de mise en œuvre ou dans sa version révisée.

2.2.1.2 La loi 02-02 « loi littorale »

La loi 02-02 du 05 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral dite loi « littorale » est la loi qui régit la gestion et l'aménagement de la bande littorale en Algérie. Elle prend en charge aussi bien sa partie marine que sa partie terrestre. Cependant, ses articles ne concernent pas la gestion et l'aménagement des tissus urbains littoraux déjà existants. D'autres textes législatifs aussi s'occupent de la gestion de la zone littorale en Algérie. Dans ce qui suit, nous dressons un aperçu de ces textes et leurs principaux éléments.

Les principaux éléments de la loi n° 02-02

L'article 1^{er} de la loi 02-02 précise et, par voie de conséquence, délimite l'objet de loi en disposant que la réglementation ne concerne que deux aspects du littoral : sa protection et sa valorisation. Les principaux points réglementés dans la loi :

Les définitions formulées dans la loi.	L'article 3 de la loi 02-02 retient quelques définitions dont certains de leurs termes, nécessitent à leur tour des définitions ; exemple, le terme « lagune » utilisé pour définir le terme « lido » ou le terme « alluvionnement » pour définir le terme « remblaiement ».
Les principes de la loi.	Les articles 3 à 6 de la loi renferment un certain nombre de principes généraux : (i) l'inscription des actions de développement dans la démarche nationale d'aménagement de territoire et de l'environnement ; (ii) une action coordonnée entre l'Etat, les collectivités territoriales les organisations et les associations ; (iii) la prise en compte des principes de développement durable, de prévention et de précaution ; (iv) la protection des sites présentant un caractère écologique, paysage culturel et touristique ; (v) la protection de l'état naturel du littoral.
Détermination, protection et valorisation du littoral.	L'article 7 de la loi 02-02 détermine le littoral sur la base d'un critère géographique et naturel alors que l'article 8 de cette loi fait mention de la zone côtière comme étant une zone spécifique du littoral. Les articles 9 à 16 de la même loi renferment un ensemble de dispositions générales relatives au littoral, à sa mise en valeur, à l'occupation et à l'utilisation des sols, au tourisme, à la politique de l'urbanisme et à l'activité industrielle.
Les zones côtières.	Les art.17 à 23 de la loi 02-02 contiennent un certain nombre de dispositions qui, même si elles sont contenues dans la section réservée aux « dispositions particulières aux zones côtières », s'appliquent d'une manière générale au littoral.
	La loi 02-02 a prévu trois catégories de moyens de gestion du littoral (art. 24 à 32) ; des moyens d'intervention sur le littoral (art. 33 à 36) et des moyens financiers.

Moyens de mise en œuvre de la loi 02-02.	- Les moyens de gestion sont : (i) un organisme public dénommé « commissariat national du littoral » ; (ii) un inventaire des zones côtières ; (iii) les plans d'aménagement et de gestion ; (iv) un classement des zones critiques. - Les moyens d'intervention sont déterminés dans les articles 33 à 36 de la loi ; il s'agit : (i) d'une institution dénommée « conseil de coordination côtière » ; (ii) des plans d'intervention.
Dispositions pénales	La loi a déterminé dans ses articles 37 à 45 un certain nombre d'infractions ainsi que les peines et amendes qui leurs sont applicables. Ces peines et amendes semblent assez dissuasives dans l'ensemble mais pas pour toutes les situations.
Conseil de coordination côtière.	Prévu par l'article 34 de la loi 02-02, le conseil de coordination côtière a été institué par le décret exécutif n° 06-424 du 22/11/2006 (J.O. n° 75 de l'année 2006). Il est situé au niveau des wilayas. Présidé par le wali, il regroupe les représentants des directions de wilaya, du commandement de la gendarmerie nationale et des présidents d'assemblées populaires communales. Lorsque la zone d'intervention couvre plusieurs wilayas, le conseil est présidé par le ministre chargé de l'environnement et regroupe des représentants d'un certain nombre de ministères. Sa principale mission est fixée par l'article 2 du décret exécutif n° 06-424, qui dispose que le conseil de coordination côtière « a pour objet » de « mobiliser l'ensemble des moyens requis pour la protection des zones littorales ou côtières sensibles ou exposées à des risques environnementaux particuliers ».

Autres dispositions réglementaires relatives au littoral :

Outil/Loi/Instrument de planification spatiale	Dispositions particulières par rapport au littoral
Haut conseil de la mer (HCM).	Le haut conseil de la mer a été institué par le décret présidentiel n° 98-232 du 18/07/1998 (J.O. n° 52 de l'année 1998). Il est présidé par le Chef du Gouvernement (le Premier ministre).
L. n° 01-20 du 12/12/2001 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire.	Cette loi consacre les articles suivants au littoral : (I) l'art. 4 qui mentionne que la politique nationale d'aménagement et du développement durable du territoire a pour finalité l'allègement des pressions sur le littoral ; (II) l'art. 7 prévoit le SDAL comme instrument du SNAT ; (III) l'art. 22 prévoit le schéma directeur de la pêche et des produits halieutiques ; (IV) l'art. 44 souligne que les espaces littoraux font l'objet d'un schéma directeur basé sur les orientations du SNAT.

Le schéma directeur d'aménagement du littoral (SDAL). La loi n° 10-02 de la 29/06/2010 portant approbation du SNAT prévoit des dispositions au DAL.	Ces dispositions rédigées sous formes d'orientations mentionnent que le contenu du SDAL renferme : la délimitation de la zone littorale ; la cartographie et la mise en place d'un système d'information géographique (SIG) de la zone littorale ; la déclinaison de la dimension stratégique du SDAL ; les mesures et les modalités de mise en œuvre ; les modalités de suivi et évaluation de la mise en œuvre du SDAL.
Loi n° 03-10 du 17/09/2003 relative à la protection de l'environnement dans le cadre du DD.	La loi n° 03-10 ne vise pas la loi n° 02-02 sur le littoral, ne cite ni le mot « littoral » ni celui de « zones côtières ». Cependant, en application de son article 1 ^{er} , toute action sur le littoral ou sur les zones côtières doit respecter notamment ses prescriptions sur l'étude d'impact.
La loi n° 90-29 du 01/12/1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme.	Consacre deux articles au littoral dans le chapitre IV intitulé dispositions particulières à certaines parties du territoire et plus particulièrement dans la section intitulée « le littoral » : (I) l'article 44 qui détermine le littoral sur la base de critères géographique et naturel. Cette disposition a été intégralement reprise dans l'article 07 de la loi 02-02 sur le littoral ; (II) l'art. 45 qui mentionne d'une manière générale que l'extension de l'urbanisation doit préserver le littoral.

2.2.2 La gestion du patrimoine urbain et architectural

Le patrimoine architectural et urbain était considéré comme antagoniste avec le développement durable, et de ce fait, n'était pas intégré dans les débats généraux sur le développement durable. Cependant, la protection des biens exceptionnels du patrimoine, préservés par des peuples partout dans le monde, tels que les grands paysages naturels et les monuments historiques, peut être considérée comme une contribution intrinsèque au bien-être de l'humanité. Il serait difficile d'imaginer nos pays, villes et paysages sans les traces connues de notre passé, témoins de la continuité à travers le temps qui passe et de la présence de la nature, pour nous inspirer un profond sentiment d'émerveillement et de joie¹².

Mais en plus de sa valeur intrinsèque pour les générations présentes et futures, le patrimoine mondial et le patrimoine en général peuvent aussi contribuer de façon importante au développement durable dans ses différentes dimensions.

Grâce à une variété de biens et de services et en tant que source de connaissances, un bien du patrimoine mondial bien protégé peut contribuer directement à réduire la pauvreté et les inégalités en fournissant des biens et services de base, tels que la sécurité et la santé, par le

¹² Voir la nouvelle politique -fin Novembre 2015- pour l'intégration d'une perspective de développement durable dans les processus de la Convention du patrimoine mondial sur le site de l'UNESCO : <http://whc.unesco.org/fr/developpementdurable/>

logement, l'accès à l'assainissement de l'air, l'eau, la nourriture et d'autres ressources importantes.

La gestion du patrimoine architectural et urbain est régie en Algérie par la loi 98-04 spécifique à la protection et la mise en valeur du patrimoine en général et dont fait partie le patrimoine architectural et urbain. C'est cette même loi qui définit les différents plans de sauvegarde et de mise en valeur des sites abritant un patrimoine architectural et urbain. Les plans de sauvegarde ont pour objectif (comme leurs noms l'indiquent) la sauvegarde et la mise en valeur des sites patrimoniaux.

Elle commence par : définir les éléments susceptibles de faire partie du patrimoine national en les classant en 3 catégories : bien culturel immobilier, bien culturel mobilier et bien culturel immatériel. Elle définit dans son titre 2, consacré à la protection des biens culturels immobiliers, les modalités de leur inscription sur l'inventaire supplémentaire, leur classement en tant que monuments ou leur constitution en tant que secteur sauvegardé.

En élargissant la notion de biens culturels au patrimoine immatériel ignoré jusque-là, la nouvelle loi 98-04 du 15 juin 1998 constitue une réelle avancée. Elle définit la notion du patrimoine culturel, comme « l'ensemble des biens culturels immobiliers, mobiliers et immatériels ».

Les biens culturels immobiliers comprennent les monuments historiques, les sites archéologiques et les ensembles urbains ou ruraux. Les biens culturels mobiliers quant à eux concernent le produit des explorations archéologiques, les objets d'antiquité, les éléments résultant du morcellement des sites historiques, le matériel anthropologique et ethnologique, les biens culturels liés à la religion, l'histoire de l'évolution sociale, économique et politique, les biens d'intérêt artistique, les manuscrits et incunables, livres, documents ou publications d'intérêt spécial, les objets numismatiques ou philatéliques et les documents d'archives.

La notion de biens culturels immatériels, introduite par la nouvelle loi est définie « comme une somme de connaissances de représentations sociales, de savoir, de savoir-faire, de compétences, de techniques, fondés sur la tradition dans différents domaines du patrimoine culturel représentant les véritables significations de rattachement à l'identité culturelle détenue par une personne ou un groupe de personnes. »

La volonté d'affirmer l'identité culturelle en la mettant en étroite relation avec la dimension patrimoniale apparaît comme un fait nouveau, révélateur d'une nouvelle approche face à la question identitaire qui s'affirme aujourd'hui comme un véritable fait de société.

Alors que la précédente ordonnance concernait essentiellement les fouilles, les sites et les monuments historiques, les dispositions de la loi de 1998, font référence au patrimoine culturel dans un sens plus large. Dans un contexte mondial favorable à l'évolution du concept de patrimoine, le glissement sémantique, en faveur de l'introduction de la notion de biens culturels, dans la loi 98-04, pourrait être assimilé à une volonté d'ouverture vers des horizons plus larges de la dimension patrimoniale.

Sur le plan de la gestion des sites et monuments historiques, cette loi a introduit les différents types de plans permanents de sauvegardes et/ou mises en valeur, adaptés à chaque catégorie de sites classés (sites archéologiques, secteurs sauvegardés ...)¹³.

2.2.3 Méthode « Imagine » : Analyse Systémique et Prospective de Durabilité

La méthode d'analyse systémique et prospective de la durabilité « Imagine » a été développée par le Plan Bleu (le Plan Bleu est un centre d'observation, d'analyse et de prospective, qui a été mis en place à la fin des années 70 dans le cadre du Plan d'Action pour la Méditerranée PAM du Programme des Nations Unies pour l'Environnement et de la Convention pour la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée -Convention de Barcelone-) en 2006. Cette méthode est « un ensemble d'outils et de méthodes (un corpus méthodologique) pour décrire, évaluer et explorer le niveau de durabilité d'un socio-système dans le passé, le présent et l'avenir, au moyen d'indicateurs et dans une démarche participative considérant les acteurs locaux comme experts à leur niveau » (Bell & Coudert, 2006).

« L'approche Imagine a été développée spécifiquement pour que la contribution du Plan Bleu à la gestion durable des zones côtières méditerranéennes dans le cadre du PAC soit optimale tant en termes de résultats (explorer les relations à long terme entre environnement et développement) qu'en termes de production de ces résultats (c'est à dire en menant un travail transversal impliquant tous les acteurs et toutes les activités à l'œuvre sur un territoire), le tout dans un contexte institutionnel et financier contraignant » (Coudert & Larid, 2006).

La clé de la mise en œuvre de cette méthode est l'approche systémique. Cette approche est rendue nécessaire par le nombre et la diversité des cibles du développement durable. En 2015, Le Blanc (Le Blanc, 2015) a regroupé ces cibles, qui sont au nombre de 107, sous la forme d'un réseau (figure 1). Les liaisons entre les différentes cibles permettent d'identifier des (sous)systèmes homogènes à étudier, tout en préservant l'impact des interrelations entre ces systèmes.

Ainsi, les interrelations à l'intérieur de chaque système étant étudiées en amont, l'approche systémique permet d'analyser l'ensemble d'une manière plus simple. De plus, l'optimisation de l'ensemble devient plus simple à mettre en œuvre.

¹³ Pour plus de détails sur le contenu de cette loi, voir en annexe 3 la présentation de ses principales composantes.

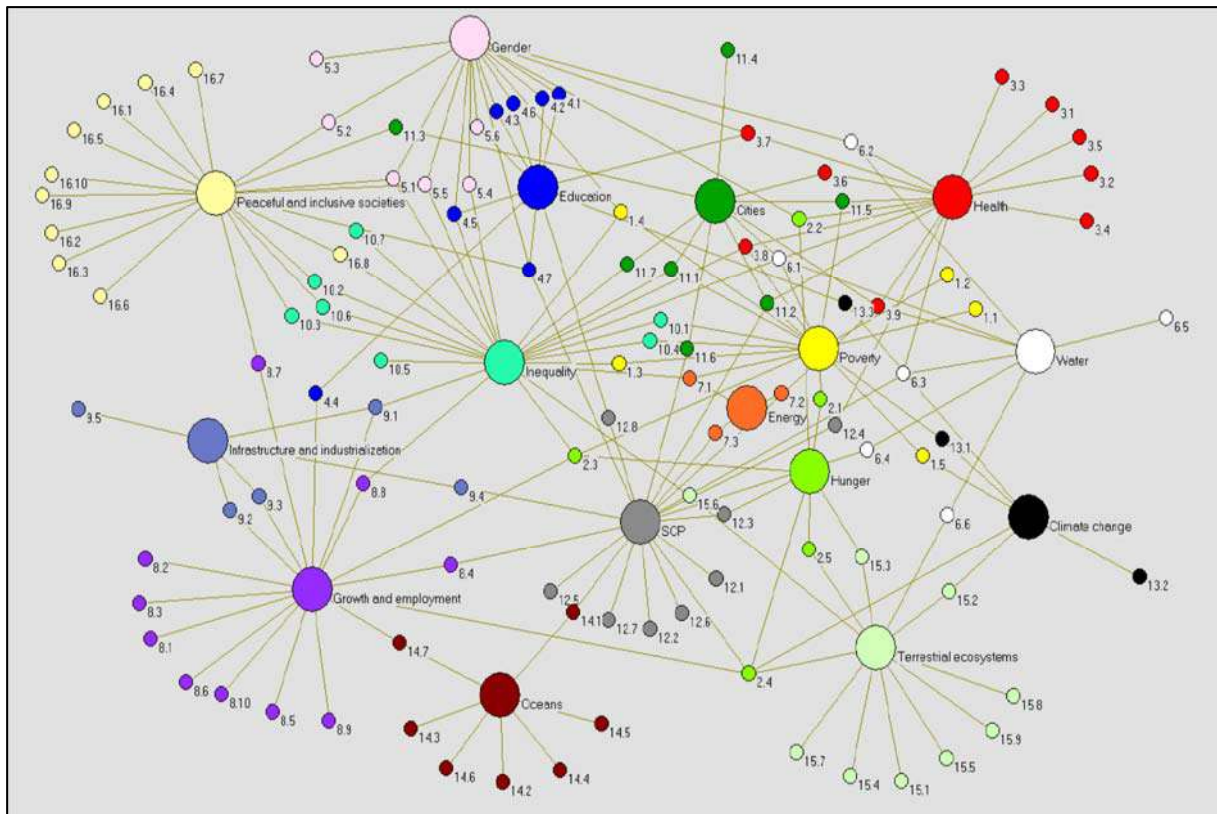


Figure 1 : Les objectifs de développement durable en tant que réseau de cibles (Le Blanc, 2015)

Suite à l'application de l'approche systémique, la méthode « Imagine » est alimentée lors de son déploiement par ce qui est appelé « la prospective et la méthode des scénarios ». L'un des fondateurs de la méthode des scénarios est Peter Schwartz. De sa vision, Matzdorf et Ramage nous rapportent : « *Les scénarios sont des images alternatives : des possibilités, pas des prévisions. Les scénarios ne sont pas uniquement des conjectures aléatoires ni des histoires de science-fiction. Cependant, aussi vitale que soit l'imagination dans le processus, il existe certaines règles qu'il convient de suivre si les scénarios doivent aider à la planification stratégique. Nous croyons en particulier qu'il n'est pas utile de ne développer qu'un ou deux scénarios. Certaines approches de la planification par scénarios reposent sur un scénario optimiste, un scénario pessimiste et un statu quo ou sur deux scénarios opposés. Au contraire d'une démarche opposant 'le noir et le blanc', Schwartz argumente qu'une gamme de scénarios différents aide plus les gens à réfléchir hors des sentiers battus, ce qui permet aux planificateurs de développer des stratégies pour de nombreux futurs différents plutôt que pour une ou deux options seulement. Les scénarios devraient aider les gestionnaires à devenir plus conscients des modèles mentaux et des cadres de références selon lesquels ils fonctionnent, et ne pas les laisser prisonniers de leur "routine mentale" » (Matzdorf & Ramage, 1999). En effet, l'avenir est multiple, plusieurs futurs sont possibles (les futuribles) et le chemin qui mène à tel ou tel avenir n'est pas forcément unique. La description d'un futurible et du cheminement correspondant constitue un scénario (Godet, 1983).*

L'approche « Imagine » est constituée de quatre phases et s'articule autour de cinq ateliers, comme on peut le voir sur la figure 2.

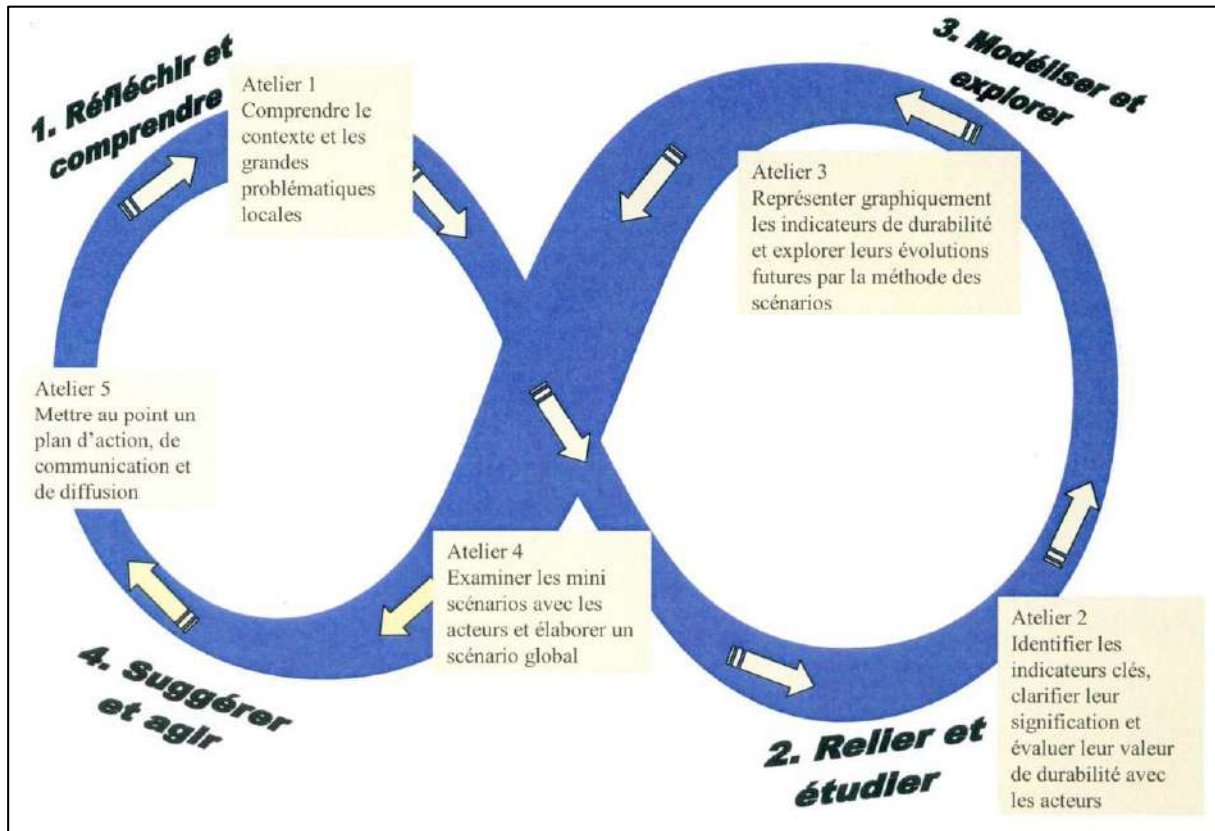


Figure 2: L'approche « Imagine » (Bell & Coudert, 2006)

Les quatre phases de « Imagine » se concentrent sur (Bell & Coudert, 2006):

- Réfléchir sur le système et le comprendre en parvenant à estimer et à connaître la zone et les acteurs concernés ;
- Relier la réflexion et la compréhension aux ID, existants et nouveaux, les étudier et en établir les bandes d'équilibre ;
- Modéliser et explorer par la méthode des scénarios ; cette phase aborde également la réalisation d'un schéma de présentation graphique ;
- Suggérer et agir en mettant au point un plan d'action pour le développement local durable, comprenant l'utilisation en continu de « Imagine » et le suivi des progrès de la zone du projet vers le développement durable. Cette phase comprend également l'établissement d'un processus d'évaluation et de révision des indicateurs.

La méthode « imagine » est une démarche participative. Cela signifie qu'il y a plusieurs niveaux d'intervenants qui participent aux différents ateliers. Une classification de ces intervenants est donnée par le Plan Bleu (Bell & Coudert, 2006) comme suit :

- L'équipe centrale : constituée par les responsables gestionnaires du projet, les consultants principaux, ainsi que le référent local principal.
- L'équipe élargie : qui comprend des représentants de tous les aspects du projet.

- L'équipe d'experts : constituée de personnes sélectionnées par les deux équipes précédentes pour leurs connaissances particulières et leur expertise pouvant contribuer au projet.
- Les parties prenantes : qui sont les personnes concernées / intéressées par le processus du projet.
- Le grand public : constitué par toutes les personnes intéressées par le processus du projet.

Quant aux outils auxquels fait appel cette méthode (Bell & Coudert, 2006), on peut citer quelques-uns (ceux qui ont une relation "indirecte" avec les outils développés dans le cadre de ce projet de recherche) :

- Méthodologie des systèmes souples (MSS) : cette méthode a été développée par Peter Checkland. C'est une méthodologie de recherche-action ayant comme fondement théorique la systémique. Elle comprend l'analyse du monde réel qui entoure un projet, ainsi que celle de son monde subjectif. Une comparaison entre ces deux mondes est ensuite réalisée. Elle est décrite comme un processus de sept étapes d'analyse (figure 3), qui emploient le concept de système d'activité humaine comme un moyen d'obtenir soit la « recherche » de la situation, soit le « procédé » pour l'améliorer.
- Écoute active et thérapie de la durabilité : outil utilisé lors de l'animation des groupes de travail. Ce qui ne requiert que quelques compétences pour une analyse rudimentaire.
- Méthode des scénarios : explorer plusieurs scénarios possibles (en général, un scénario optimiste et un autre pessimiste, en plus du scénario probable). Aussi, on peut avoir un scénario principal, auquel on fera subir quelques variations de ses paramètres.
- Promotion et diffusion : c'est une approche rudimentaire, qui a pour objectif de réfléchir à « *qui a besoin de connaître quoi* ».

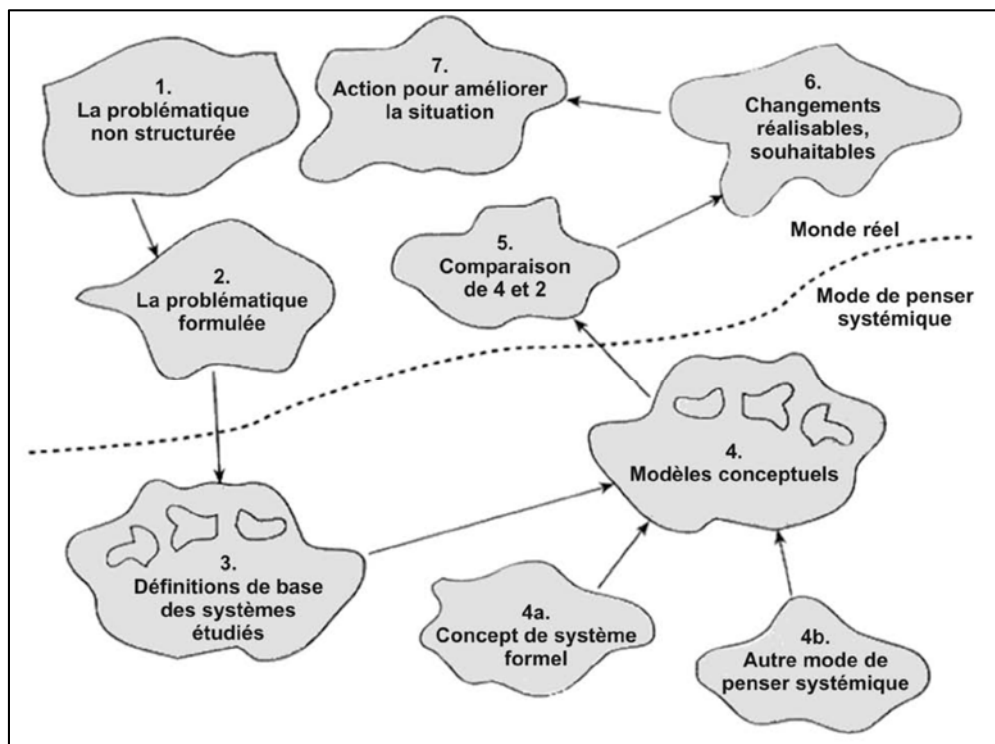


Figure 3: Méthodologie des systèmes souples (Checkland, 1981)

Enfin, l'évaluation du déploiement de la méthode « Imagine », se fait au moyen d'indicateurs. Une fois les indicateurs de durabilité définis, l'équipe a besoin de connaître (Bell & Coudert, 2006) :

- Les limites supérieures et inférieures de l'indicateur (la bande d'équilibre),
- Si l'indicateur a un lien avec tout autre indicateur existant,
- L'unité de mesure,
- Quand les indicateurs doivent être mesurés,
- Comment l'indicateur sera mis en œuvre,
- Qui se chargera de la vérification de l'indicateur,
- Qui renseignera l'indicateur à l'avenir,
- La confiance de l'équipe pour obtenir une estimation fiable de l'indicateur (1 à 10, où 1 = niveau faible et 10 = niveau élevé).

La mise en œuvre de cette méthode s'articule autour de 5 ateliers, qui doivent être échelonnés sur une période de 12 mois. La structuration de cette méthode participative, pourrait être un exemple pour la méthodologie que l'on développera dans le cadre de ce travail de recherche (les étapes et ateliers de cette méthode, ainsi que les outils qu'elle utilise sont présentés en détail en annexe 1).

Cette approche fut utilisée dans le cadre de la mise en place du PAC de la zone d'Alger¹⁴. Elle a permis de réunir plusieurs acteurs d'horizons divers pour la première fois dans l'objectif de traiter d'une problématique de gestion territoriale qui les concerne. Cela a mené au décloisonnement entre les spécialités et/ ou secteurs. Elle a offert, ainsi, la possibilité de débattre en commun des préoccupations de chaque discipline et d'arriver à une compréhension mutuelle des finalités de chacun (Coudert & Larid, 2006).

La méthodologie développée dans le cadre de ce travail de recherche, tire certains de ses aspects de la méthode « Imagine ». Le rapprochement du champ d'application de ces deux méthodes (sur les villes littorales), et de certains de leurs objectifs (l'intégration de la durabilité dans le cadre du développement de ces villes), confère la pertinence de ce rapprochement.

2.2.4 “Best Practice Case study” comme outil de théorisation de pratiques réussies

L'un des moyens d'améliorer le fonctionnement des organisations publiques, est d'identifier les pratiques qui ont réussi ailleurs et de faciliter leur transfert vers l'organisation en question. Cette démarche ou méthodologie a été définie en premier lieu par Bardach en 1994 (Bardach, 1994).

Plus généralement, selon (Gale, 2009) le terme « Best Practice » renvoie à la manière la plus efficace de faire quelque chose. La méthode la plus rapide qui utilise le moins de ressources (y compris ressources matérielles et humaines) et qui conduit à un résultat de la meilleure qualité est dite la méthode du « Best Practice ». Presque tous les secteurs ont adopté la méthode du « Best Practice » dans tout, ou partie de leurs processus.

¹⁴ Le PAC de la zone algéroise fut l'un des premiers à être mis en place au niveau méditerranéen et de ce fait ce fut l'une des premières applications de l'approche « *imagine* » en 2003/2004 après Malte en 2000/2002 et le Liban en 2002.

La recherche du « Best Practice » implique au moins deux problèmes cruciaux (Bretschneider, et al., 2005) :

- L'identification des cas qui contiennent la « Best Practice » ; et
- L'extrapolation de la pratique, à savoir le chemin par lequel l'expérience acquise ailleurs peut être utilisée dans le site cible.

Les caractéristiques de la méthode « Best Practice » sont données par Overman et Boyd (Overman & Boyd, 1994) :

- Elle est pragmatique. Elle identifie ce qui fonctionne, et ce qui fonctionne le mieux.
- Elle est pratique et axée sur la pratique. Overman et Boyd identifient cela comme étant la caractéristique la plus importante.
- Elle est innovante. Partant du principe que, si c'est « meilleur » alors elle doit être innovante.
- Elle est positive et prescriptive, en évitant les expériences négatives (ce que l'on pourrait appeler « Worst Practice »).
- Elle est commerciale et conviviale. Elle tire son inspiration de la littérature en management privé (qui tend à se fonder sur des études de cas en désordre, plutôt que la méthode scientifique traditionnelle), et en favorisant l'application des connaissances.

Dans le but de reproduire une « Best Practice », Ongaro dans (Ongaro, 2009), propose un protocole en cinq étapes :

- Identifier la fonction cible de la « Best Practice » : quelle est la fonction que la pratique a permis d'atteindre ?
- Définir ce que sont exactement les contours de la pratique.
- Décrire la pratique, en répondant aux deux questions suivantes : Comment fonctionne le système ? Comment la pratique essaye de tirer parti de la façon dont le système fonctionne (conception et innovation dynamique) ?
- Identifier tous les effets de la pratique.
- Définir les « facteurs de contexte du processus » clés : dans quelles conditions la pratique fonctionne ?

2.2.5 Synthèse

Situées entre deux thématiques majeures de notre époque, les villes historiques côtières sont soumises à une double législation et une double méthodologie d'approche. Cette dualité dans la prise en charge aussi bien de l'étude que du mode de développement urbain durable de ces villes ne permet pas de considérer leurs ressources multiples dans les différentes lois, conventions et approches présentées précédemment ainsi que l'interaction entre ces ressources. En effet, les outils (aussi bien législatifs que méthodologiques) régissant le patrimoine architectural et urbain, appliqués au niveau d'une ville historique côtière ne prendront pas en considération le potentiel apport impliqué par la présence de ressources littorales dans le cadre de la préservation et la mise en valeur des biens patrimoniaux. Également, les outils de gestion et de protection des ressources littorales, lorsqu'appliqués au niveau des villes historiques côtières, ne prennent pas en considération le rôle que peuvent jouer les ressources patrimoniales de ces villes. Cette étude nous a permis de confirmer la nécessité de mettre en place une approche méthodologique spécifique pour prendre en compte les ressources multiples des VHC et de leur interaction dans le cadre de projets de développement durable urbain.

Le sujet du DDU des VHC n'étant pas abordé au niveau des outils existants, une étude de pratiques de politiques urbaines innovantes et réussies est nécessaire afin de théoriser une telle approche. Dans ce cadre, l'étude de « best practice case », qui fut mise en place dans cet objectif, se trouve tout indiquée pour pouvoir tirer les leçons de bonnes pratiques afin de les combiner avec les connaissances théoriques dans le domaine et mettre en place une nouvelle approche méthodologique qui a plus de chances de réussite sur le terrain (les éléments qui y seront intégrés ayant déjà prouvé leur réussite).

2.3 Etat de la recherche sur le développement durable des VHC

Les villes historiques côtières ne sont pas traitées en tant qu'objet de recherche scientifique dans leurs dimensions multiples (littorale, patrimoniale, naturelle et anthropique). Lorsqu'on évoque la VHC on se heurte à sa diversité, et on tombe rapidement soit dans l'ornière des villes historiques et les études patrimoniales soit dans celle des villes littorales et les études des villes portuaires, perdant de vue ce qui fait la spécificité de l'objet même par rapport à ceux dont il se distingue : la présence d'une multiplicité de catégories de ressources urbaines et leur interaction.

Nous retrouvons ainsi, des recherches dont l'objet est les villes littorales et la problématique du rôle de leurs ressources côtières dans leur développement urbain d'un côté, et de l'autre côté celles qui s'intéressent aux villes historiques avec des problématiques liées à la préservation de leur patrimoine architectural et urbain et son rôle au niveau du tissu urbain dans un cadre d'une stratégie de développement durable. Dans ce qui suit, nous allons faire un état de la recherche sur ces sujets qu'abordera notre thèse. Pour cela, nous commencerons par les études qui concernent les villes côtières, ensuite celles concernant les villes historiques et enfin nous ferons une synthèse qui nous donnera une vue globale sur le sujet.

2.3.1 Reconquête des ressources littorales et développement durable des villes côtières

La situation littorale des villes côtières, en général, est synonyme d'avantages et d'opportunités de développement urbain qualitatif. En effet, les fronts de mer offrent une opportunité naturelle de faire un lieu urbain mémorable, mais beaucoup d'entre eux restent obsolètes ou sous-utilisés (Krieger, 2004). Ces lieux fournissent des images indélébiles et deviennent périodiquement des catalyseurs de changements et de renouvellements urbains spectaculaires.

Le front de mer urbain agit comme une frontière entre la structure urbaine contrôlée et la nature incontrôlée. Sur le front de mer urbain, les habitants de la ville ont la possibilité de découvrir la nature sauvage en nageant dans l'eau ou en flânant le long de la rive sur des sentiers ou des rues (Karvinen, 1997). Karvinen dans (Karvinen, 1997) déclare que dans les projets de construction de ces dernières années, le front de mer a été ritualisé en mettant l'accent sur la présence de la nature et la vue sur la mer. Cela a changé la nature des zones riveraines en les rendant un objet d'esthétique visuelle (Sairinen & Kumpulainen, 2006).

D'après Alex Krieger dans (Krieger, 2004), tirer parti des opportunités offertes par le bord urbain de l'eau, et y réussir des projets de développement urbain reconnectant la ville avec son interface marine, nécessite la prise en compte des points suivants :

- Les transformations le long des fronts de mer urbains sont des situations récurrentes de l'évolution des villes côtières et tendent à se produire lorsqu'il y a des changements économiques ou culturels majeurs menant à des visions contradictoires sur le cours de l'urbanité contemporaine.
- L'aura d'une ville réside et perdure le long de son interface avec la mer, ce qui permet des changements substantiels sans nuire à ses qualités de lieu durables.

- Malgré des changements périodiques et parfois assez rapides, l'interface ville mer maintient pour sa ville une stabilité intrinsèque et inaltérable, en étant une permanence physique et paysagère.
- Le front de mer d'une ville est son cordon ombilical à la nature, aux effets salutaires de la beauté naturelle, et exige donc une gestion intelligente de l'environnement.
- En tant que territoire riche en ressources urbaines et souvent contestées, les interfaces ville mer engendrent deux attitudes opposées, quoique réconciliables : préserver ou réinventer ces espaces.
- Même si l'interface ville mer sert de frontière naturelle entre la terre et l'eau, elle ne doit pas être considérée ou planifiée comme une ligne mince de séparation.
- Les réaménagements de ces espaces sont des projets à long terme susceptibles de produire de la valeur ajoutée à leur territoire sur le long terme. Les exploiter pour en tirer un profit à court terme les mettrait en danger et produit rarement les résultats les plus souhaitables.
- Pour revitaliser les interfaces ville mer sous-exploitées ou obsolètes, elles doivent devenir des endroits attrayants pour vivre et non seulement pour le tourisme et la recreation.
- Le public désire et attend de plus en plus l'accès au bord de mer. Cela nécessite généralement de surmonter les obstacles (historiques, physiques et psychologiques) tout en persuadant les autorités qu'il est utile de conserver cet avantage précieux dans le domaine public.
- Le succès et l'attrait du développement des villes côtières sont intrinsèquement liés au succès et à l'attrait des utilisations du front de mer et, bien sûr, à la qualité environnementale de l'eau et du littoral.
- Des environnements physiques distinctifs (caractéristiques du bord de l'eau) peuvent servir de remède aux tendances homogénéisatrices du développement urbain contemporain, offrant un avantage concurrentiel à une ville côtière par rapport à sa région ou à des villes rivales dans un contexte de compétitivité interurbaine de plus en plus présente.

Les ressources littorales varient en fonction du type de ville littorale et dans la même ville en fonction de leur situation et des espaces interfaces entre le tissu urbain et la mer (représentée par le domaine public maritime).

Cette variété d'interfaces génère plusieurs approches de la ville littorale en tant qu'objet de recherche. En effet, en fonction des espaces qui occupent l'interface ville-mer, cette catégorie de ville connaît des problématiques différentes : interface portuaire, plages, criques, espace urbain aménagé, espace privé ...

Cependant, et vue les problématiques importantes auxquelles elles font face, les villes littorales portuaires ont constitué le principal objet de recherche scientifique, à travers la récupération des friches industrialo-portuaires laissées par le déménagement des ports en dehors des zones urbaines. En effet l'intégration de ces espaces interfaces entre la ville et la mer constituent un problème et un challenge aussi bien sur le plan urbain que sur le plan de la gestion de la ville et de son image.

A partir des années 60-70, l'évolution des grands ports de commerce met fin au système interdépendant Ville-Port. Cette rupture fut entamée au début du 19^e Siècle, avec l'évolution technique des bateaux (navigation à vapeur, accélération de la vitesse, augmentation du tonnage ...) et la massification des échanges commerciaux par voie maritime (résultat de

l'industrialisation) (Roncayolo, 2011). Ce découplage est provoqué par les nouveaux besoins des ports impliqués par la mondialisation des échanges¹⁵ (qui demandent des surfaces de traitement de marchandises plus grandes non disponibles en milieu urbain) (AUCAME, 2008). Les villes-ports prennent de plus en plus conscience de la nécessité de réfléchir sur l'avenir de leurs relations (Chaline, 1999). En effet, les espaces interfaces entre ville et port ont évolué au fil de l'histoire avec comme moteur, des dynamiques diverses qui les caractérisent (Chaline & Rodrigues Malta, 1994) à l'image des :

- Usages des sols, destinés à accueillir des bâtiments construits pour offrir une réponse optimale à des besoins d'une époque donnée. Ces éléments sont généralement dotés d'une forte inertie spatiale.
- Besoins économiques et pratiques sociales, qui sont des dynamiques beaucoup plus mouvantes et qui impliquent, à partir d'un certain degré d'inadaptation entre contenu et contenant, l'enclenchement d'un processus de transformation.

Dans ce cadre, les études menées par Rodriguez-Malta et Chaline dès 1994 (Cattedra, 2011) constituent les premiers jalons de la recherche sur le sujet (voir annexe 2).

Il est possible de distinguer plusieurs générations d'interfaces ville-port (Chaline & Rodrigues Malta, 1994) :

- 1- Dans les villes préindustrielles, avant le 19^e siècle, villes et ports sont imbriqués avec une relation organique et sans spécialisation fonctionnelle du territoire ;
- 2- Dans les villes industrielles, entre la fin du 19^e et la première moitié du 20^e siècle, l'espace portuaire devient plus spécialisé et la relation entre les deux entités se limite à une juxtaposition spatiale. Ce sont les prémices de la coupure entre la ville et son front de mer portuaire ;
- 3- Dans les villes post-industrielles, durant les années 1960 à 1980, les premiers ports quittent leur espace au centre des villes pour s'établir sur des surfaces plus grandes et des eaux plus profondes en dehors des zones urbaines, c'est la désurbanisation des premières emprises portuaires en ville laissant ainsi des friches à reconquérir ;
- 4- Dans les villes post-industrielles, entre les années 1990 et 2000, la reconquête des espaces (friches) laissés libres par les ports. C'est une réurbanisation de ces secteurs de la ville portuaire à travers des mutations fonctionnelles généralisées des interfaces ville-mer.

Même si la ville portuaire est un cas particulier des villes côtières, l'étude de l'évolution de son interface ville-mer permet de déceler les mécanismes de conquête de cette interface tout en identifiant les tendances actuelles de cette reconquête urbaine.

La relation actuelle entre la ville portuaire et son front de mer urbain ne peut être interprétée comme un simple espace physique ordonné auquel attribuer un sens unique; au contraire, elle se caractérise par une multiplicité d'images possibles et des représentations, par une pluralité de signes et de symboles, par l'interaction des différentes disciplines, les différents acteurs et les intérêts souvent contradictoires, impliqués dans un processus continu de transformation (Giovinazzi, 2008).

¹⁵ Pour plus de détails sur l'évolution de la pensée de reconquête des friches portuaires par les villes, voir annexe 2.

La relation entre la ville et le port ne peut pas être conçue comme un problème d'uniformité, mais de diversité plutôt, où les projets, les plans et les infrastructures ne prennent pas nécessairement le même rôle dans des contextes différents, en interaction dans certains cas et complètement indépendant dans les autres (Giovinazzi, 2008).

Les opérations de la reconquête des interfaces ville-mer sont, de par leur nature des opérations urbaines durables. En effet, la reconquête de ces espaces interfaces s'inscrit dans le triptyque du développement durable à travers :

- Sa dimension sociale : en ouvrant ces espaces aux différentes franges de la société, leur permettant ainsi de bénéficier de ces atouts tout en favorisant une mixité sociale entre les différents intervenants sur cette partie de la ville (travailleur de la mer, habitants, touristes ...)
- Sa dimension écologique : à travers l'assainissement de ces espaces souvent pollués par les activités qui s'y déroulaient (souvent industrielles) et le déversement d'égouts. Le retour de la ville sur ses espaces centraux permet aussi de préserver le foncier agricole entourant ces villes, préservant ainsi une ressource non renouvelable précieuse ;
- Sa dimension économique : dans la mesure où ces opérations de reconquête permettent de relancer l'activité économique dans des secteurs en friches ou désaffectés par les anciennes activités industrialo-portuaires (qui ne peuvent plus avoir lieu en ces espaces). Cette relance est le résultat du changement d'image de ces espaces donnant lieu à une nouvelle dynamique urbaine et l'implantation de nouvelles fonctions (principalement dans le tertiaire).

En Algérie aussi, la problématique des villes côtières est abordée principalement à travers la dialectique qu'elles entretiennent avec leurs ports et les possibilités de reconquête de ces interfaces entre la ville et la mer. Cependant, ces villes algériennes sont encore à la deuxième génération des villes portuaires¹⁶, en effet, les ports de commerce n'ont pas encore quitté leur emprise au niveau des centres urbains.

C'est dans ce contexte que certaines recherches menées (sur des villes telles qu'Alger, Skikda, Oran ...) durant la dernière décennie, se sont intéressées à des problématiques de rupture entre la ville et son interface maritime portuaire. Dans ce cadre, le clivage ville/port au niveau de la capitale Alger a permis de mettre en avant (Aouissi, 2013) :

- Les causes de la rupture entre la ville et son port,
- Les désagréments que cela génère aussi bien du côté portuaire (accessibilité difficile, congestion de l'infrastructure urbaine, absence d'espaces d'extension ...) que du côté urbain (nuisances multiples, pollutions, détérioration de l'espace urbain ...)
- Et enfin, les solutions probables, à travers la recomposition urbaine ville-port en tant qu'opportunité pour résoudre les problèmes liés à cette situation de rupture. Cette recomposition devrait permettre une montée en gamme du tissu urbain à travers la métropolisation de la ville et son évolution vers une ville durable.

Cependant, une recomposition urbaine entre la ville et le port peut générer des conflits entre les différents intervenants sur le territoire interface entre ville et port. L'étude de ces conflits, résultat de la multiplicité des intervenants et l'antagonisme de leurs intérêts, au niveau de la

¹⁶ Voir les différentes générations des villes portuaires telles que classées par Chaline et Rodrigues Malta (Chaline & Rodrigues Malta, 1994) citées précédemment.

zone côtière de Skikda (Hadeef & Labii, 2013) a mis en évidence la difficulté de gestion et de projection au niveau de ce territoire. En définissant chacun sa stratégie en fonction uniquement de ses besoins, ces multiples acteurs n'ont aucune emprise sur le territoire qu'ils convoitent à cause de l'ignorance des interactions avec les intérêts des autres. En effet, ces conflits se répercutent aussi bien sur le plan de la prise de décision que sur le plan de la gestion de ces espaces (Hadeef & Labii, 2013) :

- Au niveau de la prise de décision : l'anticipation du résultat de l'action seulement, sans prendre en considération les choix effectués par les autres acteurs, leur interaction et leurs réactions.
- Au niveau de la gestion de l'espace littoral : l'implémentation de stratégies individuelles et leur mise en œuvre avec une forte incohérence sur la réalité du terrain à cause de l'absence d'une coordination et d'une régulation collective des actions entreprises.

La multiplicité des intervenants est mise en exergue au niveau du chapitre 1 de la loi 02-02¹⁷ (Kacemi, 2009) qui porte sur les principes fondamentaux de ladite loi, en précisant clairement que la coordination des différents acteurs sur les espaces interfaces entre ville et mer est nécessaire. Cependant, il semble qu'à l'heure actuelle elle ne fait qu'accentuer le constat d'échec et de décalage entre la gestion intentionnelle publique et la gestion effective ou souhaitée (Hadeef & Labii, 2013). En effet, cet instrument législatif ne fournit pas d'outils de régulation et de coordination des décisions et des actions et il ne définit pas de lieux de concertation et de négociation entre les différents acteurs (Hadeef & Labii, 2013). Sur le terrain, une bonne partie des dispositions de cette loi a besoin d'être développée et précisée. Dans ce cadre, il est nécessaire de promulguer des textes juridiques d'application pour pas moins de 11 articles de cette loi afin que leur mise en œuvre soit effective (Kacemi, 2009).

A l'échelle internationale, plusieurs exemples de reconquête des espaces interfaces entre ville et mer ont démontré l'efficacité de la mise en place d'un organisme de coordination entre les différents acteurs intervenant sur ces territoires. Ainsi, à Barcelone, Bilbao, Gênes ou Marseille nous retrouvons cette logique qui a permis de faire de leurs projets des exemples à suivre dans le domaine des projets urbains d'interfaces ville-mer réussis (Rodriguez Malta, 2004).

En effet, les opérations de reconversion des friches portuaires ou de renouvellement urbain des interfaces ville-mer ont pour objectif principal : le changement d'image de la ville. Au-delà des solutions apportées aux problèmes que soulèvent ces secteurs d'interventions, c'est la construction de l'image d'une ville plus attractive et internationale qui est visée (Rodriguez Malta, 2004). Cet objectif est atteint à travers une tertiariisation de ces secteurs et l'introduction d'activités culturelles et en relation avec la culture.

2.3.2 Villes historiques, patrimoine et développement durable

« Le patrimoine a longtemps été absent des débats généraux sur le développement durable malgré son importance primordiale pour les sociétés et la large reconnaissance de son grand potentiel à contribuer aux objectifs sociaux, économiques et environnementaux »¹⁸

¹⁷ Pour plus de détails sur la loi 02-02, voir ses différents éléments cités précédemment.

¹⁸ Introduction de la "Politique sur l'intégration de la dimension du développement durable dans les processus de la Convention du patrimoine mondial" adoptée par les États Parties de la Convention du patrimoine mondial lors de leur 20^e assemblée générale le 19 Novembre 2015 (<http://whc.unesco.org/fr/developpementdurable>)

Les débats actuels sur le développement durable urbain tendent à se concentrer sur des questions techniques, telles que les émissions de carbone, la consommation d'énergie et la gestion des déchets, ou sur les aspects économiques de la régénération urbaine et de la croissance. Cependant, de plus en plus, les autorités reconnaissent la contribution du patrimoine culturel au bien-être social de différents groupes vivant dans des villes de plus en plus cosmopolites (Tweed & Sutherland, 2007). Le patrimoine a des dimensions plus larges que le domaine culturel : il est un atout économique et un bien social et un produit et un processus dynamique qui subit un changement continu (Guzman Molina, 2017).

Le patrimoine est considéré comme une composante majeure de la qualité de la vie urbaine d'une ville donnée (Tweed & Sutherland, 2007). C'est souvent la présence de ce patrimoine qui confère à la ville son caractère unique et génère le sentiment d'appartenance à ses habitants qui est au cœur de l'identité culturelle.

La durabilité, avec ses trois dimensions (environnementale, économique et sociale), a évolué au fil du temps vers un concept plus complexe et holistique grâce à la contribution des débats et des conférences internationales. Dans ce cadre, la culture a été présentée comme le quatrième pilier du développement durable lors du Sommet de la Terre de Johannesburg en 2002 et reconnue en tant que tel lors du Sommet mondial des dirigeants locaux et régionaux de 2010 (Appendino, 2017). Cependant, les aspects patrimoniaux demeurent marginalisés dans les objectifs de développement durable et leur mise en œuvre.

Cependant, en 2015, lors de l'adoption des 17 objectifs pour le développement durable ODD des nations unies pour 2030, la culture en tant que facteur facilitant la réalisation de ces ODD fut mis en avant. Fait important, la culture est directement mentionnée dans l'Objectif 11, visant à « faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables ». Le patrimoine, comme manifestation majeure des faits culturels, est, quant à lui, cité dans la sous cible 11.4 qui incite les états parties à « renforcer les efforts de protection et de préservation du patrimoine culturel et naturel mondial » (UNESCO, 2017).

Cette mise en avant de la composante patrimoniale et culturelle des sociétés comme facteur important du développement durable, vient traduire les efforts de plaidoyers et de programmes de l'UNESCO conduits sur le terrain pendant plusieurs décennies. Elle s'appuie aussi sur des recherches académiques mettant l'accent sur la relation étroite qui existe entre la préservation du patrimoine et le développement durable.

En effet, dans plusieurs articles, la durabilité culturelle est associée au patrimoine culturel (aussi bien tangible qu'intangible) et son histoire. L'hypothèse de base de ces études étant que le patrimoine historique est un réservoir du capital culturel qui nous est parvenu des générations passées, et qui doit être transmis aux générations futures (Throsby, 2008). Dans plusieurs cas, les patrimoines matériel et immatériel sont interconnectés. Dans le contexte du paysage historique par exemple, le patrimoine bâti est considéré comme composante principale sur le plan physique et visuel mais aussi aux niveaux social, culturel, identité locale, et sens du lieu (Vileniske, 2008). Le patrimoine constitue la composante spatio-temporelle de la culture, sur la base de laquelle il faut construire la culture contemporaine et future. C'est la base sur laquelle les valeurs d'une société sont transmises aux générations futures (Farsani, et al., 2012).

Compte tenu des besoins et des moyens d'action, la préservation du patrimoine fait face à des défis spécifiques. Tout ne peut pas être préservé pour l'avenir, les éléments à préserver doivent être sélectionnés d'une manière ou d'une autre (Wang & Zeng, 2010). C'est une question économique autant que culturelle. Un autre défi consiste à trouver un équilibre entre les formes

dites traditionnelles et modernes de la culture matérielle, comme dans le développement urbain, lorsqu'une nouvelle architecture se développe à proximité de bâtiments anciens (Tavernor, 2007), apportant des modifications esthétiques et visuelles à son environnement et à l'évolution de la vision de son contexte urbain. La technologie peut fournir des moyens efficaces pour la préservation du patrimoine culturel, tels que des travaux de conservation concrets, mais elle comporte également des risques en termes de destruction des strates historiques des sites.

Soini et Birkeland (Soini & Birkeland, 2014) suggèrent qu'il y a trois approches d'intégration de la durabilité culturelle et, à travers elle, du patrimoine dans le débat du développement durable :

- Comme quatrième pilier du développement durable : parallèle aux trois dimensions existantes. Dans cette approche, la dimension culturelle met l'accent sur la nécessité de conserver et de préserver les ressources culturelles pour les générations futures, à travers la protection du capital culturel existant. Dans ce cadre, en ce qui concerne le patrimoine, les aspects culturels devraient être pris en compte en plus des trois autres dimensions de la durabilité.
- Comme dimension transversale du développement durable : dans cette approche, la dimension culturelle est considérée comme un moteur du développement durable. Dans ce contexte, la culture est vue essentiellement comme une ressource pour le développement économique local et régional, elle est aussi considérée comme support pour un développement social équitable et juste. Le patrimoine architectural et urbain, comme manifestation matérielle de la culture est considéré comme support aux trois dimensions du développement durable.
- Comme dimension fondamentale du développement durable : les tenants de cette approche considèrent la culture comme une base (ou un fondement) nécessaire pour atteindre les objectifs généraux du développement durable. Dans cette approche, la culture est considérée comme une préoccupation nouvelle et globale ou même comme un nouveau paradigme de la pensée du développement durable.

Les principes de durabilité dans le domaine de la conservation du patrimoine culturel, sont déjà inclus à travers la Convention du patrimoine mondial de l'UNESCO de 1972 (Rodgers & Van Oers, 2014) (UNESCO, 2015). Plus récemment, les Recommandations de l'UNESCO de 2011 sur le paysage urbain historique (Historic Urban Landscape -HUL-) ont appelé à « respecter et développer l'effort accumulé et la sagesse des générations précédentes, exprimées dans nos villes, tout en offrant une vision claire et moins conflictuelle pour un investissement dans le renouvellement urbain » (van Oers & Pereira Rodgers, 2012).

Traditionnellement, la conservation du patrimoine bâti urbain est centrée sur ce qu'il faut protéger. Cette vision a écarté l'attribution de valeurs urbaine résultant du processus d'évolution de son environnement à plus grande échelle. Elle engendra une opposition fondamentale au processus de développement (Veldpaus, et al., 2013). Cette posture a été réduite à la conservation fondée sur l'objet, principalement le patrimoine bâti matériel, comme les monuments, les façades et les structures (Tweed & Sutherland, 2007). À cet égard, Folke dans (Folke, et al., 2005) mentionne que les théories et les approches de gestion de l'environnement et des ressources patrimoniales se sont concentrées sur des questions ou des ressources ponctuelles et reposaient sur une vision stable, interprétant le changement comme graduel et incrémental. Ce qui écarta les interactions entre les différents composants à plus grande échelle. Une telle approche sectorielle des ressources culturelles dans le contexte urbain crée des tensions fondamentales entre le désir de préserver le sens du passé et la reconnaissance que le patrimoine urbain est le produit de plusieurs strates de développement (Pendlebury, et al.,

2009). En particulier, le manque d'intégration entre la gestion du patrimoine mondial et le développement urbain était lié soit à la stagnation économique, lorsque la protection du patrimoine mondial l'emportait sur le développement urbain ; ou au contraire, à la perte des valeurs du patrimoine culturel et, ainsi, à la perte de son identité lorsque le développement urbain l'emportait sur la protection du patrimoine mondial (Ripp, et al., 2011).

Afin d'élargir le rayon d'impact de la conservation du patrimoine architectural et urbain, et de l'intégrer dans une dynamique de développement global de son environnement urbain, l'UNESCO a émis des recommandations pour son intégration dans un ensemble qui l'englobe : le paysage urbain historique HUL à partir de 2005. Ces recommandations ont donné naissance à une approche de gestion du patrimoine bâti nouvelle en 2011.

L'approche HUL est un outil de gestion du patrimoine fournissant des lignes directrices pour le développement urbain pour toutes les villes ayant un patrimoine, et pas nécessairement celles qui ont des biens du patrimoine mondial. Elle a été établie en tant qu'approche de gestion dans le Mémoire de Vienne (UNESCO, 2005) et a été officiellement adoptée à la 36^e Conférence générale de l'UNESCO en novembre 2011. Un paysage urbain historique est une zone urbaine comprise comme le résultat d'une stratification historique des valeurs et attributs culturels et naturels, allant au-delà de la notion de « centre historique » ou « d'ensemble » pour inclure le contexte urbain plus large et son cadre géographique (UNESCO, 2011). Il repose sur l'hypothèse que, lorsqu'un établissement urbain est correctement géré, les initiatives, les opportunités et le développement peuvent contribuer à la fois à la qualité de la vie et à la conservation du patrimoine culturel, tout en assurant une diversité et une équité sociales.

L'approche HUL favorise l'intégration des ressources culturelles dans les objectifs de développement urbain, ce qui est fondamental pour la durabilité. Selon Veldpaus (Veldpaus, 2015), l'approche HUL facilite l'intégration de la gestion du patrimoine dans les objectifs de développement durable. Cependant, en raison de sa nouveauté, la théorisation et le développement méthodologique sur la meilleure façon de mettre en œuvre cette intégration sont limités (Pereira Roders, 2013).

Afin d'implémenter cette approche, il est recommandé d'identifier, dans chaque contexte spécifique, les étapes critiques de sa mise en œuvre, qui peuvent inclure les éléments suivants (UNESCO, 2015) :

- Entreprendre des enquêtes exhaustives et cartographier les ressources naturelles, culturelles et humaines de la ville ;
- Parvenir à un consensus en utilisant la planification participative et les consultations des parties prenantes sur les valeurs à protéger pour la transmission aux générations futures et pour déterminer les attributs qui portent ces valeurs ;
- Évaluer la vulnérabilité de ces attributs aux stress socio-économiques et aux impacts du changement climatique ;
- Intégrer les valeurs du patrimoine urbain et leur statut de vulnérabilité dans un cadre plus large de développement urbain, qui doit fournir des indications sur les zones sensibles du patrimoine qui nécessitent une attention particulière à la planification, la conception et la mise en œuvre des projets de développement ;
- Hiérarchiser les actions pour la conservation et le développement ;
- Établir les partenariats appropriés et les cadres de gestion locaux pour chacun des projets identifiés pour la conservation et le développement, ainsi que pour développer des mécanismes pour la coordination des différentes activités entre les différents acteurs, publics et privés.

Ressources patrimoniales, importance et mise en valeur

Les démarches de préservation du patrimoine architectural et urbain ont pour objectif sa mise en valeur. En effet, la préservation de ces ressources met à la disposition des territoires qui les abritent une ressource urbaine importante. Dans la littérature, cette ressource est considérée sous deux angles distincts : le premier considère plutôt la valeur symbolique et culturelle du patrimoine alors que le second met l'accent sur la production du patrimoine dans une logique de valorisation marchande (Bonard & Felli, 2008).

Le premier angle s'appuie sur la relation de l'individu occupant les lieux avec les ressources patrimoniales, la façon dont elles ont façonné son identité, ainsi que la relation entre la collectivité et son environnement en général et son patrimoine en particulier. Ces deux dimensions du terme impliquent une certaine conception de l'histoire, une relation particulière au passé, au présent et au futur qui n'est pas partagée par les acteurs d'une société (Bonard & Felli, 2008).

La mise en valeur des ressources patrimoniales, de ce point de vue, a pour objectif de donner un sens à un objet ou paysage, en passant par une étude scientifique, afin de le sortir de l'oubli ou de la banalité. Dans cet objectif, il est nécessaire de replacer l'objet dans son contexte historique et géographique, d'indiquer les qualités qui lui sont inhérentes, tant du point de vue des cohérences formelles et fonctionnelles que du point de vue de l'architecture, de pointer les vulnérabilités à la rénovation et finalement de rendre compte des significations sociales et historiques revêtues par l'objet pour les habitants (Billen, et al., 2002).

Le second angle de réflexion sur cette ressource considère le patrimoine non comme un concept scientifique, mais comme un concept politique, qui vise à intervenir dans le social et non à fournir une description de celui-ci (Hertz & Gonseth, 2008). Dans ce contexte, le patrimoine prend une valeur proprement économique. Selon (Veschambre, 2007) « *Pour qu'il y ait patrimonialisation, il ne suffit généralement pas que l'héritage ciblé ait acquis du sens pour un groupe, une collectivité et qu'il y ait une légitimation "scientifique" par les spécialistes du patrimoine : il faut également que l'objet patrimonial puisse acquérir une valeur économique* ». Dans cette acception de la mise en valeur du patrimoine architectural et urbain, les besoins de la population locale passent au second plan, le premier objectif étant le tourisme et les besoins des touristes sur le plan ludique et récréatif. Afin d'atteindre cet objectif, il devient nécessaire de rendre le territoire l'englobant attractif aussi bien pour les investisseurs que pour les touristes. Cela implique un renforcement de la valeur du territoire qui passe, entre autres, par la production et le réaménagement d'équipements susceptibles d'accroître (Billen, et al., 2002) :

- La capacité d'un territoire à polariser des flux (de personnes, de biens ou d'informations...),
- L'amélioration de la qualité du cadre de vie,
- Et finalement l'organisation de manifestations permettant d'attirer des visiteurs et de promouvoir une meilleure image.

Cette augmentation de la valeur du territoire urbain rentre pleinement dans la compétition territoriale à deux échelles : entre villes, et à l'échelle intra-urbaine (entre centre-ville et banlieues).

Cependant, le problème qui se pose est celui du rapport entre ce patrimoine-marchandise et l'expérience phénoménale du touriste. Cette approche, en transformant la ressource patrimoniale en marchandise, risque de le déraciner de son environnement social et de le transformer en composante folklorique dénuée d'authenticité.

2.3.3 Synthèse

L'exposé de l'état des lieux de la recherche sur les thèmes abordés par le sujet de cette thèse permet de confirmer son intérêt et son actualité. Il confirme aussi, tout comme pour le volet des outils législatifs et méthodologiques, la séparation entre les deux thèmes abordés dans le domaine scientifique.

En effet, la reconquête des ressources urbaines littorales des villes côtières est aujourd'hui, plus que jamais, un des thèmes les plus critiques dans la recherche scientifique urbaine. L'apport positif de ces ressources est aujourd'hui reconnu aussi bien par les autorités à travers le monde, mais aussi et surtout par la communauté scientifique, à travers les diverses recherches et publications traitant du sujet (vues précédemment). D'abord focalisées sur les villes portuaires (de grandes tailles en général), les recherches sur le sujet doivent s'élargir vers toutes les villes littorales (portuaires ou non et de petites et moyennes tailles) afin de prendre en charge la problématique de l'optimisation de l'exploitation des ressources urbaines littorales de ces villes à travers leur intégration dans une politique de DDU. En effet, La reconquête de ces ressources porte en elle les principes du développement durable dans la mesure où elle a comme effet la préservation d'une des composantes de l'écosystème côtier (les composants naturels de l'interface ville-mer), l'amélioration des conditions de vie des habitants ainsi que la dynamisation de l'économie locale.

La problématique du développement durable dans le domaine de la préservation et de la mise en valeur du patrimoine architectural et urbain est au cœur de l'intérêt des institutions internationales (à l'image de l'UNESCO). Cet intérêt s'est traduit par plusieurs recherches sur le sujet (présentées plus haut). Résultat de cet intérêt, le 19 novembre 2015, la 20e Assemblée générale des États Parties de la Convention du patrimoine mondial a adopté une Politique sur l'intégration de la dimension du développement durable dans les processus de la Convention du patrimoine mondial.

2.4 Conclusion

La délimitation du champ théorique de cette recherche nous a permis de la situer aussi bien dans le domaine scientifique que pratique. En effet, la définition des mots clés inhérents à la problématique traitée a permis de bien comprendre les notions à manipuler.

Ce chapitre a permis de constater que les recherches menées jusque-là sur les villes côtières se sont intéressées aux villes de grandes tailles (Boston, Barcelone, Gênes, Skikda, Alger, Oran ...) abritant un port commercial de taille internationale, à travers la reconquête des espaces et friches laissés par ce port, lors de son évolution, au niveau du tissu urbain. Elles se sont intéressées aussi à la rupture entre les villes portuaires et leurs interfaces maritimes occupées par leur port de commerce et d'industrie. Ce constat vient conforter l'originalité de cette recherche, dans la mesure où elle s'intéresse aux villes côtières en général (et non celles ayant uniquement un grand port) et de petite et moyenne taille à travers notre cas d'étude de taille moyenne (la ville de Cherchell). De ce fait, elle intègre une nouvelle échelle dans le domaine de la recherche sur le sujet.

Cet état de fait a permis aussi d'établir que les recherches sur le thème du développement durable dans le domaine de la préservation du patrimoine architectural et urbain ont démontré le lien étroit qui existe entre les deux notions, dans la mesure où la protection et la mise en valeur du patrimoine porte en elle la notion de solidarité intergénérationnelle inhérente au DD. Inversement, le DD à travers ses dimensions sociale, économique et même écologique se doit d'intégrer la préservation de cette ressource urbaine en tant que ressource non renouvelable

pour atteindre ses objectifs. Nous avons constaté aussi que cette problématique est, plus que jamais, d'actualité à travers notamment l'intégration récente (en Novembre 2015) de la dimension du DD dans la convention du patrimoine mondial. Notre recherche se propose de contextualiser cette problématique dans le cas des villes historiques côtières en méditerranée afin de conjuguer leurs ressources patrimoniales avec les autres ressources urbaines qu'elles abritent.

Ce chapitre a permis aussi d'établir un état des lieux de la pratique du développement durable urbain des villes historiques côtières au niveau national et international à travers :

- Le volet législatif
- Le volet méthodologique
- Le volet de la recherche scientifique

C'est cet état des lieux qui vient conforter aussi l'originalité de cette recherche, à travers la restitution au cœur des stratégies de DDU de la multiplicité des ressources au sein d'une même ville et même d'un même secteur urbain. En effet, nous avons pu constater qu'aussi bien dans le domaine de la pratique que dans celui de la recherche scientifique, les VHC sont considérées sous deux angles distincts : la relation ville-mer et la problématique des ressources urbaines littorales d'un côté, et la récupération des ressources patrimoniales dans le cadre de politiques de DDU de l'autre côté. Avec la combinaison des deux, cette recherche permettra d'avoir une vision holistique des VHC et viendra compléter les recherches et les approches partielles existantes.

CHERCHELL : CAS D'ETUDE

CHAPITRE III : CHERCHELL : Cas d'étude	55
3.1 Portrait géographique	55
3.2 Evolution historique	56
3.2.1 Cherchell durant la période phénicienne	56
3.2.2 Cherchell durant la période maurétanienne/romaine.....	57
3.2.3 Cherchell durant la période Vandale et Byzantine.....	60
3.2.4 Cherchell durant la période andalouse – ottomane	60
3.2.5 Cherchell durant la colonisation française	63
3.2.6 Cherchell postindépendance :.....	66
3.2.7 Synthèse	67
3.3 Richesses et fragilités de la ville de Cherchell	71
3.3.1 Ressources patrimoniales "architecturales et urbaines"	71
3.3.2 Relation ville /mer	79
3.3.3 Paysage de la ville de Cherchell.....	91
3.4 Conclusion	109

CHAPITRE III : CHERCHELL - Cas d'étude

3.1 Portrait géographique

La situation de la ville de Cherchell et son accessibilité

La ville de Cherchell se situe à 100 Km environ, à l'Ouest d'Alger, sur le littoral entre Tipaza et Ténès (figure 4). Elle est limitée au nord par la mer Méditerranée. La ville est dominée au sud par une suite de collines et plus loin par des montagnes. Elle se caractérise par un climat doux, salubre et rafraîchi en été par la brise marine.

Accessibilité :

Cherchell est traversée d'Est en Ouest par la RN 11 qui relie toute la frange côtière de la Wilaya, ce qui lui a donné une configuration linéaire le long de cet axe de communication, vu les deux barrières qui gênaient son extension : au Nord la mer (barrière naturelle), et au Sud l'académie militaire (barrière artificielle).



Figure 4: Situation de la ville de Cherchell (Auteur sur fond de carte Google maps)

Des données géomorphologiques :

La ville de CHERCHELL est implantée sur un replat légèrement accidenté, compris entre la mer et les pentes de la montagne. Elle est séparée de la cote par une falaise d'une vingtaine de mètres. Le reste du Territoire Communal est en grande majorité très accidenté faisant partie du complexe montagneux de l'Atlas Tellien. Ce relief se prolonge à une échelle régionale du Mont de Chenoua à l'Est jusqu'à Ténès à l'Ouest.

Ce site montagneux engendre quelques replats allongés telle que la Vallée de l'OUED-El-Hachem.

Les pentes :

Nous enregistrons 80% du territoire présentant une configuration physique abrupte, dont les pentes dépassent les 20%.

L'hydrographie :

L'agglomération de la ville de Cherchell est traversée par une multitude de petits cours d'eaux qui ont tous une orientation sud - nord. La quasi –majorité de ces derniers prennent naissance dans les montagnes environnantes : mont Chenoua à l'est et mont Bou-Maad au sud.

Cette multitude de réseaux hydrographiques descend vers l'aval pour rejoindre les cours de plus grande importance. Ces derniers s'élargissent à leur tour à l'embouchure de la mer.

Ces oueds ont un régime intermittent, parfois très prononcé lors de la saison des pluies.

Les principaux oueds sont d'est en ouest : L'oued El-Hachem, l'oued Aizer, l'oued Bellah, l'oued El-Kantara, l'oued Ghassoul, et l'oued El- Hammam.

3.2 Evolution historique

Comme la majorité des villes méditerranéennes, CHERCHELL fut traversée par plusieurs civilisations. Chacune apportant sa contribution dans la stratification de l'espace urbain. Cette stratification représente la superposition des interventions de chaque civilisation lointaine ou proche.

Cette lecture vise à faire ressortir le processus de formation de la ville et de sa transformation dans le temps, le contrôle de son expansion et les interventions sur le tissu urbain et le cadre bâti.

Ce processus doit non seulement permettre de retracer ou de reconstituer aussi loin que possible, l'évolution du tissu urbain et du cadre bâti, mais la lecture de la ville dans la profondeur de son histoire pour découvrir la manière dont elle s'est constituée, la façon dont ses composantes se sont formées, le lien qu'elles entretiennent les unes avec les autres et avec leur milieu naturel et leur organisation dans une structure d'ensemble.

3.2.1 Cherchell durant la période phénicienne

En 860 avant J.C, les phéniciens, immigrants d'Asie (les mèdes, les perses et les arméniens) vers l'Afrique du nord fondent Carthage en Tunisie : un grand port maritime, base de puissance et de commerce. L'influence des phéniciens s'étendait sur toute la côte où ils établirent des escales tous les 30 à 50 km sur des lieux de refuge et des points d'eau à l'abri des tempêtes. Ces derniers jonchèrent leur quête à travers la Méditerranée, devenus par la suite des comptoirs de commerce et d'échange pour les potentialités du site qui sont comme suit :

- proximité du littoral.
- défendu par une île avancée ou un promontoire.
- A l'abri des vents du rivage.

*“Ni les textes littéraires ou épigraphiques, ni les fouilles ne nous renseignent encore suffisamment sur les origines et les premiers temps de Iol, la ville Maure”*²⁰

Cependant, nous savons que dès le 5^e siècle av. J.C la ville d'Iol ne se cantonna plus à l'îlot du phare, ce qui atteste d'une installation urbaine sur le site de Cherchell dès cette époque (Leveau, 1984).

3.2.2 Cherchell durant la période maurétanienne/romaine

Le site fut pour les romains un lieu de convoitise pour :

- L'aménagement portuaire -port et bord de mer- avec l'île qui la protège des vents et d'éventuelles invasions.
- Une frange côtière exploitable et bien irriguée par les oueds avec des replats en pente douce pour l'urbanisation.
- Une barrière montagneuse de protection, dont les versants sont exploitables pour la culture de la vigne, l'olivier et autres cultures.
- Les richesses réexportées vers la métropole Romaine et utilisées pour l'urbanisation : Carrières de marbre de Hadjeret-Ennous, hydrographie (Mer, Oueds et sources), ressources forestières, naturelles de consommation et autres.

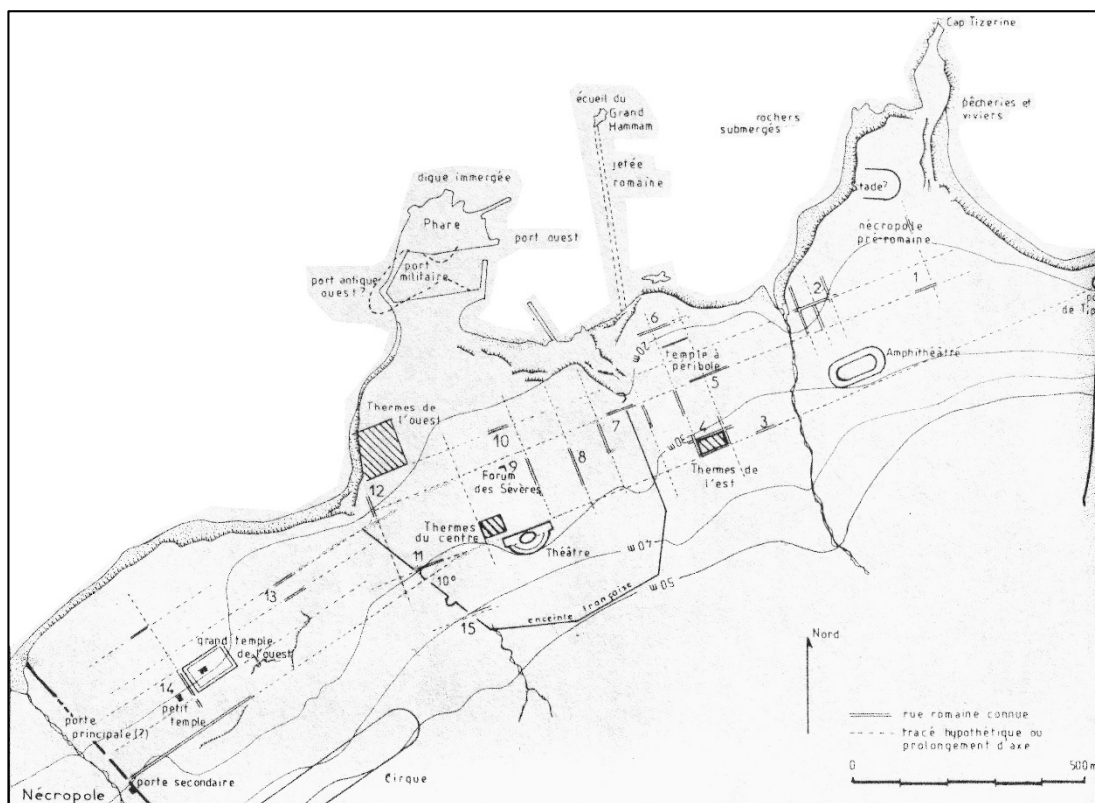


Figure 5: Cherchell à l'époque romaine (Leveau, 1984)

²⁰ Extrait de la thèse de Ph. Leveau, énoncée en note n°4. Cité par Y. Chennaoui dans sa thèse de magistère : "La stratification comme valeur de la ville". P. 151.

Histoire de *Caesarea*

JUBA II, fils de Numidie fut nommé Roi de Maurétanie par Auguste son protecteur. Il établit à IOL la Capitale de son gouvernement et la nomma *Caesarea* de la Maurétanie Césarienne en l'honneur d'Auguste. Il l'édifia à l'image des grandes cités romaines et la dota d'un programme édilitaire et urbanistique grandiose par son :

- Enceinte de 4460 m enveloppant 370 Hectares dont seuls les versants Est, Ouest et sud furent construits.

- Centre du pouvoir qui était dans les replats Nord. Il avait une fonction locale, car c'est le centre d'une administration, et une fonction régionale, car il était au cœur d'une région prospère depuis l'antiquité.

Il avait embelli la cité avec de riches et grandioses édifices aux décorations et éléments architectoniques de style gréco-romains.

L'empereur Claude fit de la ville une grande colonie qui a connu deux siècles de paix, avant d'être secouée par la crise économique et sociale qu'a connue l'Empire en IIIème et IVème siècle. Ainsi Ptolémée (fils et successeur de Juba 2) fut tué par Caligula à cause de ses richesses. En 371, le prince maure Firmus détruisit la ville et ainsi commença la période obscure (Vème siècle) et de décadence de la ville.

L'urbanisme de *Caesarea*

Le modèle de la ville de Juba II, correspondant au plan des cités romaines, a été influencé par son éducation romaine et les origines de son épouse Egyptienne. Il voulait une cité indépendante et grandiose, et il a œuvré pour un programme urbanistique attestant de la culture romaine, avec des schémas constructifs et décoratifs et des goûts pour l'art des objets gréco-romains élaborés pour le classicisme Augustéen (Leveau, 1984).

Extra muros, Juba II a entrepris des travaux gigantesques pour doter sa Capitale d'une eau excellente venant de trois cotés différents : il s'agissait de plusieurs canalisations et grands aqueducs ; le plus imposant est long de 137m et dont la hauteur avoisine les 34m.

Les citernes et les puits constituent la base de l'équipement hydraulique de la ville et des maisons.

La ville était entourée par une des plus grandes enceintes du monde romain, elle s'élevait à 240 m et avait une longueur totale, y compris l'hypothétique muraille de mer, de 7000 m dont les trois remparts de terre construits. Ce qui fait 4640 m renfermant une superficie de 370 hectares représentant le centre urbain de plaine (Meunier, 1942). Cette ampleur est une caractéristique d'un certain type de ville à l'époque d'Auguste²¹, deux enceintes de Rome la dépassaient, celle de « Servius Tullius » 11 Km sur 385 ha et celle de « Aurélien » 18 Km sur 837 ha Elle fut détruite en partie par le rebelle Firmus en 379 avant J.C (Duval, 1946).

Intra-muros, la ville était constituée de deux parties distinctes : le versant sud et la plaine urbanisée.

²¹Leveau affirme que ce type d'enceintes, très étendues, étaient d'usage dans le monde romain sous le règne d'Auguste à l'image de l'enceinte augustéenne de Nîmes, Vienne ou Autun (Leveau, 1984)P.32.

Le versant sud contenait essentiellement des ouvrages hydrauliques pour alimenter la ville (les grandes citernes aériennes et souterraines), des Domus²¹, et les restes d'un temple qui, d'après P.M. Duval, sont les sanctuaires occupant les éperons dominant la ville en bas (Duval, 1946). Celle-ci était l'espace de campement militaire car, à l'époque, la province romaine Cæsarea était la principale place militaire de la Maurétanie Césarienne.

La Plaine urbanisée abritait la ville proprement dite composée de :

- Les édifices du spectacle : Le Théâtre, l'amphithéâtre, et le Cirque.
- Les édifices des Eaux composés essentiellement des thermes :

Les Thermes de l'Ouest : Leur importance les nomma « Palais du Sultan » à l'époque arabo-musulmane. L'ensemble fait 115m sur 70m, ils sont construits en blocage ou appareil grossier (figure 6).



Figure 6 : Les grands thermes de l'Ouest (Leveau, 1984)



Figure 7: Les thermes de l'est (Carte postale col. Bernard Venis)

Les Thermes du centre : Ils sont au Nord-Ouest du théâtre faisant 60m d'Est en Ouest et 40m du Sud au Nord avec une hauteur de 6m et une superficie de 2400 m². Actuellement ils ont complètement disparu.

Les Petits Thermes : Ils sont situés près de la porte de Miliana. L'ensemble fait 30/20 m. Plus au Sud près d'Ennabod, on trouve des thermes de 16,50/9,40 m. A 2km à l'Est on trouve d'autres thermes de 16/7 m.

Et enfin les Thermes de l'Est : Ils sont à l'Est du forum sur la courbe de niveau entre le Théâtre et l'Amphithéâtre avec une surface de 2400m². Sa salle à abside est d'Est en Ouest s'inscrivant dans le tracé où on y trouve un amas d'éléments architectoniques : Statues, mosaïques. Sa porte à arcs architectoniques, le marbre et la brique. Ils se trouvent actuellement à l'intérieur d'une propriété militaire (figure 7).

- Les Temples : D'après une documentation littéraire et une numismatique riche, on signale l'existence d'un nombre important de temples à *Caesarea*.

Les fouilles archéologiques au centre-ville ont montré que sous l'actuel centre urbain, il existe toute une ville romaine dont les témoignages sont ensevelis sous les propriétés. On peut citer :

²¹ Grandes villas

- Un grand édifice de style corinthien s'étendant sur l'emplacement actuel de la mairie et des maisons voisines jusqu'au square de la mosquée (ex-église).

- Le Forum : Au Nord du Théâtre, on a fouillé une salle rectangulaire dont les murs étaient en pierres taillées revêtues de marbre et le sol est revêtu de mosaïques. On y trouve une base dédiée à la victoire d'Auguste. Elle est supposée s'ouvrir sur le portique oriental du forum. A l'Est, on y trouve une autre salle au sol revêtu de mosaïques. Il s'agit de la basilique judiciaire. L'ensemble appartenait au Forum Sévérien.

Par contre sous la mosquée des 100 colonnes, on trouve des fragments architectoniques à 3 m de profondeur, en plus d'un dallage régulier et un égout où est supposé être l'emplacement du Forum de Juba II (Leveau, 1984).

Au niveau de l'interface avec la mer, la fondation de la ville remonte au comptoir punique d'Iol (comme vu précédemment), elle naquit ainsi de sa relation avec la mer. Le premier noyau urbain se développa par la suite à partir de l'emplacement de ce comptoir (l'ilot Joinville) pour occuper toute la pleine disponible sur le site à son apogée (Leveau, 1984) (*Caesarea* de Maurétanie de Juba 2). C'est à cette époque que la ville de Cherchell eu la frange littorale la plus longue jusqu'en 1995. Cette partie de la ville fut exploitée en tant que port de pêche, port militaire et port commercial qui servait de base pour les échanges avec Rome (2016, خلاف).

3.2.3 Cherchell durant la période Vandale et Byzantine

Lors du passage des Vandales venant d'Espagne, Cherchell fut une seconde fois saccagée. En effet, après avoir traversé la Gaule et l'Espagne, les tribus vandales ont atteint les rivages du Maghreb en 429 en effectuant la traversée du détroit de Gibraltar, passant par la traversée de Taza puis longeant la côte d'Ouest en Est (Ageron, 2004). Les troupes évaluées à 15.000 hommes, suivies d'une population nomade de 50.000 personnes occupant la Maurétanie Tingitane puis Césarienne (la Numidie). Ils se sont fixés le 19 octobre 439 à Carthage en pré consulaire (Périn, 2004). Par le traité de 439, confirmé en 442, les provinces furent rendues à l'Empereur Valentinien. En 455, Genséric reprit les deux Maurétanie (Périn, 2004). Toute l'Afrique septentrionale leur fut alors soumise. Ils se montrèrent cependant incapables de protéger la Maurétanie contre les dévastations des indigènes alors qu'ils ont détruit le rempart protégeant la cité pour reconstruire avec ses pierres un autre territoire à eux.

Bélisaire mit fin à ce qui restait de la domination vandale en Afrique et y établit celle de l'Empereur de Constantinople qui envoya en 534 un de ses lieutenants « Jean » pour reprendre *Caesarea*. Elle redevint alors chef-lieu d'une province et le siège d'un Commandement Militaire. Ce statut ne lui a pas épargné des destructions causées par les assauts des maures qui la menacèrent plusieurs fois, surtout en 570 et 580 au temps du roi Gasmul tué par le Général romain Gennadius.

A part les destructions causées par les guerres et les différentes invasions ainsi que les tremblements de terre, *Caesarea* n'a connu aucun phénomène de réédification. C'était la période des abandons compte tenu de l'insécurité qui régna au sein de la cité.

3.2.4 Cherchell durant la période andalouse – ottomane

Durant cette période, Cherchell passera successivement entre plusieurs pouvoirs représentés par les différentes dynasties qui se disputèrent le Maghreb Central. A la suite du démembrement de la dynastie des Almohades, elle revient aux Abd-El-Wadides de Tlemcen. Elle leur fut enlevée par les Mérinides en 1300 après J.C. et fait partie des royaumes éphémères fondés vers

1350 par Oueld-Mendil et connu enfin l'autorité des Ziyanides sous le règne d'Abou Thabit et fut nommée Cherchell.

Caesarea était saccagée non seulement par les tremblements de terre mais surtout par les différentes dynasties qui se l'arrachaient et qui utilisaient ses grands édifices comme carrières de pierres de construction.

En 1300, la ville tomba sous le pouvoir d'Abou Yacoub Youcef. Sultan de Fez et ennemi acharné des souverains de Tlemcen dont elle dépendait auparavant. A la fin du 15^{ème} siècle, des familles de maures chassées d'Andalousie vinrent s'y établir avec un tribut annuel et un désengagement maritime. Tout aussi habiles en Industrie qu'en Agriculture, la ville prospéra à l'époque et se développa jusqu'à atteindre 1200 habitations selon Léon l'Africain (J. L. L'Africain & Trad. Epaulard, 1981).

Un Turc Hassan le noir se la disputait avec Barberousse Arroudj qui le tua et s'empara de tout le Nord-Africain après être appelé par les habitants sans défense contre les Espagnols.

A Cherchell, il maintient une garnison et construisit une forteresse dominant le port. Une inscription qui était placée au-dessus de l'entrée se trouve au musée « Au nom d'Allah le Clément le Miséricordieux ! Où Allah répand sa bénédiction sur sa famille. Le fort de Cherchell qu'a élevé le Kaid Ben Fares Ezzaki, sous le gouvernement et par l'ordre de l'Emir qui exécute les ordres d'Allah. »

Le second Barberousse Kheir-Eddine, frère d'Arroudj devenu lieutenant du Sultan de Constantinople réprima les Cherchellois après une révolte et la confia à un gouverneur Turc avec la mission de surveiller les Béni-Menacer du pays voisin.

L'ordre de Sidi Abdelkader El-Djilani a envoyé dans les contrées de l'Algérie, des missionnaires fervents pour raviver la foi religieuse. Il y a près de 4 siècles qu'un de ses groupes quitta Es-Segouia El-Hamra, parmi eux Sidi Mohammed El-Ghobrini viendra à Cherchell.

Cette famille maraboutique, dont le premier chef était un fervent musulman venu du Maroc pour raviver les valeurs et les grands enseignements de la Culture Musulmane, jouissait d'une grande autorité morale. Son mausolée est encore présent à Cherchell (figure 8).



Figure 8 : Mausolée de Sidi Braham El Ghobrini (Carte postale ancienne, source : <http://www.algeriepyrenees.com/album-1800907.html>)

La ville a prospéré par son port qui a été la raison principale de l'établissement des ottomans et des andalous, vu qu'ils étaient des navigateurs à la recherche d'une terre promise. Ainsi son site leur a préparé une assiette déjà structurée par les Romains, dont les fondations ont resservi pour de nouvelles constructions, avec une reformulation de l'image globale, en l'adaptant à leur culture et tradition dans l'édification des villes arabes. Enfin, viennent les richesses naturelles dans l'agriculture et la matière première ainsi que des potentialités d'industrialisation. Les

Maures y fabriquaient de la vaisselle en terre, des fers à cheval, des objets en acier, de la cordonnerie ainsi que la production des figues, vignes, des coings et autres.

Sous le règne de Louis XIV, Charles Quint envoya Andréa Doria avec vingt vaisseaux et 1500 hommes, en 1531 pour établir un lieu de débarquement mais échoua.



Figure 9 : Cherchell à l'époque andalouse (16e S) (Chennaoui, 1993)

En 1665 le Duc de Beaufort parut devant Cherchell, y coula deux navires de corsaires et en pris trois. Dix-sept ans après, l'Amiral Duquesne procéda à un bombardement qui fit de grands dégâts.

En 1830, la Ville était toujours gouvernée par les musulmans jusqu'en 1840 où les Béni Menacer s'avouaient vaincus devant Bugeaud et Changarnier et Cherchell passa alors dans les mains des colons français.

De la ville médiévale, ne nous est parvenu que le quartier d'Ain Ksiba avec ses demeures plus ou moins authentiques, et une partie du quartier de la mosquée aux 100 colonnes. C'est l'édifice culturel le plus important de la ville médiévale. Il fut construit au XVI^{ème} siècle au temps des andalous, d'un type Andalous-maghrébin.

Sa superficie est de 1734 m², d'un type hypostyle Hispano-mauresque. Les nefs formées, correspondant aux 13 toits, reposent sur des arcs brisés supportés par des colonnes de pierres granitiques, extraites de la carrière de Hadjeret-Ennous, et certainement récupérées d'un temple romain qui s'élevait à cet emplacement à l'époque antique. Ces colonnes sont au nombre de 100, d'où la mosquée tire son nom. Ses nefs présentent la particularité d'être perpendiculaires au mur de la Qibla. On retrouve également cette disposition dans la mosquée de Ténès.

La mosquée possède une cour intérieure décorée d'une vasque aux ablutions traditionnelle. Les Directions de la mosquée ne correspondent pas aux directrices de la trame de l'îlot. En 1841 des travaux entrepris de 3-4 m de fond, ont mis au jour une quantité de colonnes, de chapiteaux et de corniches en marbre blanc attestant d'un emplacement d'un Forum Romain et même aussi d'un temple païen antérieur à Juba II (Chennaoui, 1996).

La ville andalous-ottomane a repris certains tracés urbains de la ville romaine et le cadre bâti de cette période a réutilisé parfois des fondations antiques et plus souvent des matériaux récupérés de sites de l'époque romaine (notamment pierres de taille et briques) (Chennaoui, 1993). Même si la notion de préservation du patrimoine n'était pas présente, nous assistons aussi à la réutilisation de certains sites antiques à l'image des restes du théâtre qui fut transformé en place de marché extra muros, et les thermes de l'ouest qui furent convertis en dépôt pour différentes productions en terre cuite.

3.2.5 Cherchell durant la colonisation française

Les Béni-Ménaceur menacèrent les colons sans relâche jusqu'à la soumission de la ville en 1840, aux Généraux : Bugeaud et Changarnier. Le 20 Septembre 1840 une colonie Européenne s'est installée puis s'est développée. Sept ans après des villages rattachés à Cherchell furent attribués à Novi, à l'Ouest sur le littoral. En 1854 elle fut réorganisée en commune après qu'on ait aménagé un port afin de développer les relations régionales.

La colonisation française a appliqué la méthode de la razzia qui est la dévastation et la ségrégation pour briser les insurrections des Béni Menacer et ruiner ainsi leur économie. Ceci a conduit les paysans appauvris à délaisser leurs terres et on assista alors à un déclin de l'agriculture. Ces paysans sont partis chercher du travail dans les fermes coloniales à bon marché. Cette ségrégation a brisé la complémentarité entre la plaine urbaine et la montagne. Ce phénomène s'est traduit aussi au niveau de la ville par l'application d'un plan d'urbanisme visant à effacer toutes traces de la civilisation musulmane.



Figure 10 : Plan de la ville de Cherchell aux premières années de la colonisation (Ravoisier, 1846)

Les Ingénieurs du Génie Militaire adoptèrent deux attitudes dans la réalisation du projet de remise en ordre du territoire et de la ville de Cherchell. En premier lieu, ils avaient transformé la structure de la ville médiévale en ménageant l'existant selon des règles de régularité et d'hygiène. Ils profitèrent ensuite des assiettes libres intra-muros et extra-muros pour projeter leur plan de ville idéal et rationnel et leur système défensif tout en limitant les expropriations et démolitions au profit de leur culture, leur développement économique et social.

Le chef du Génie Militaire décrit le projet de régularisation de la ville médiévale de CHERCHELL en 1847 : « (...) les bases arrêtées par le Gouvernement Général étaient de tracer deux rues carrossables de 8 m de large allant de la porte d'Alger à celle de Ténès et de la place à la porte de Miliana, et de fixer les alignements des rues tout en démolissant le moins possible de maisons. Sinon les maisons les plus vétustes d'un côté de la rue plus que l'autre. On traça la place à l'endroit le plus convenable et on établit la Mairie, la Justice de Paix et d'autres Services Publics. » (Archives militaires de Vincennes, France).

La première intervention sur le tissu organique de Cherchell fut la régulation du plan afin de renforcer le système défensif suivant les règles du Génie Militaire.

Dans la carte de 1840, on remarque la superposition du premier plan de restructuration sur la ville intra-muros et la régularisation de son enceinte conformément au modèle des villes coloniales.

Une muraille crénelée ceinturant la ville de 3 à 4 m de hauteur avec une épaisseur moyenne de 0,6m. Elle reprenait les contours de la ville médiévale mais avec des sections droites conformes aux modèles d'enceinte du Génie Militaire. Elle était complétée au Nord avec des postes avancés s'orientant à la mer sur les premières lignes de crêtes. Elle était renforcée aux points stratégiques au niveau des Oueds et au Sud par des tours et fortins. Elle était percée par 3 portes : Est / Alger, Ouest/Ténès, Sud /Miliana, en reprenant les mêmes parcours antérieurs.

En plus de cette enceinte de ville, ils adoptèrent un système défensif d'avant-poste reprenant les fortins et les casernements militaires antiques afin de protéger l'arrière ville.

Une structure de bâtiment militaire s'est adossée contre le pourtour de l'enceinte renforçant la défense de la ville.

Les alignements de façades reprennent le réseau de voies de la ville médiévale par les élargissements et les ouvertures des impasses pour arriver à un plan régulier et facile à contrôler. Au Nord, il y a eu création d'un plan régulier par la projection des voies dans une continuité et complémentarité de la ville médiévale régularisée. La ville haute et la ville basse sont séparées par l'axe territorial Est-Ouest qui est tangent au Nord, au dégagement non aménagé du jardin du fort Royal. Il y a eu la création d'une place carrée traversée par un important axe Nord Sud reprenant l'axe de Miliana dans la ville médiévale à l'emplacement du marché Arabe.

Le système viaire, après structuration et régularisation, a repris les directions de ces deux voies structurantes Est-Ouest et Nord-Sud tout en étant perpendiculaire à l'axe périphérique longeant l'enceinte de la ville (figure 10).

La récupération des édifices importants existants s'est effectuée par la reconversion au profit de leurs besoins et culture comme le cas pour la mosquée des 100 colonnes devenue hôpital militaire, ainsi que d'autres édifices au centre et pourtours de la ville pour l'installation militaire et son administration ainsi que pour les civils avant l'édification de leur quartier. Cela illustre

le processus de transformation exprimé dans l'installation d'un nouveau contenu dans un contenant existant.

Le plan de 1870 montre très bien cette situation de dominant-dominé dans la récupération des structures préexistantes au profit de leur culture, visant en premier lieu l'ordre symbolique et social. On remarque aussi les changements apportés au plan de planification du génie militaire qui s'est trouvé confronté aux réalités des découvertes de vestiges archéologiques au cours de sa réalisation. Sous la place du marché du Sud, le théâtre antique a été mis à jour. Les voies d'alignements reprenaient d'anciennes voies antiques. Sous des îlots, on y trouvait les soubassements de constructions antiques. Ces importantes découvertes les menèrent à adopter de nouvelles solutions afin de sauvegarder les vestiges romains considérés comme un patrimoine de leur culture renforçant leur présence.

Le quartier Nord était devenu le nouveau centre européen structuré le long de la RN 11 reliant le territoire littoral d'Est en Ouest faisant son articulation avec le tissu médiéval. Le centre était organisé à l'emplacement de la place médiévale devenue marché, reprenant une régularité dont les directrices reprennent celles des thermes de l'Ouest. Une esplanade au Nord de la ville médiévale sur l'emplacement du jardin du Fort Royal fut détruite. Cette place plantée d'arbres, kiosque et de fontaine surplombent une splendide vue d'ensemble sur la cote d'Est en Ouest : Le phare, son port ainsi que la jetée romaine.

Le plan de 1898 vient finaliser le plan de structuration et de régularisation de la ville médiévale. Avec l'édification d'une église et son square au Nord de l'esplanade sur l'emplacement de la mosquée du marché, ils marquent encore une fois leur dominance, en récupérant les significations du lieu qu'est le Forum romain et le centre médiéval au profit de leur culture, pour en faire le centre symbolique colonial. Dans cet ensemble square et place, ils ont édifié la Mairie, le Musée, la Gendarmerie, et la Justice en structurant un environnement vaste et symbolique, occupant les façades Est et Sud. Par contre la façade Ouest est exprimée par un passage sous arcade support d'activités et services. La façade Nord est un balcon sur la mer et le port est renforcé par un talus qui fait la transition.

3.2.6 Cherchell postindépendance

Après l'indépendance de l'Algérie en 1962, la ville de Cherchell, à l'instar des autres villes algériennes, a connu un développement très rapide donnant naissance à un urbanisme nouveau (souvent non maîtrisé) comme résultat des politiques d'urgences. Le développement de la ville postindépendance s'est fait suivant plusieurs étapes (figure 11) : (Behiri, 2011)

1. Dans un premier temps on s'est contenté de réaliser les projets de la période coloniale (ou terminer les projets qui étaient en cours), ils se composent principalement de bâtiments collectifs construits à l'extérieur des enceintes de la ville.
2. Durant les années 70, la ville a connu la création de lotissements et la construction de villas comblant ainsi le vide qui séparait les cités construite à l'Ouest et le centre historique.
3. Au début des années 80, on a commencé à construire les 1^{er} grandes cités à l'Est et à l'Ouest de la ville suivant un plan d'organisation obéissant plus aux facilités de l'organisation de chantiers qu'aux règles de l'urbanisme, créant ainsi un paysage urbain illisible et anarchique. Le début de la décennie a connu aussi un des séismes majeurs qu'a enduré l'Algérie à El-Asnam (100 Km à l'Ouest de Cherchell) Oct. 1980, ce séisme a engendré plusieurs dégâts sur la ville historique et la création d'un nouveau quartier

constitué de baraques préfabriquées censé être provisoire mais qui existe jusqu'à aujourd'hui.

4. Durant les années 90, et suite à un deuxième séisme majeur ayant frappé la région, la ville de Cherchell a connu une vague de constructions sans précédent avec la réalisation de deux grands ensembles de cité afin (entre autres) de reloger les sinistrés, ce deuxième séisme a fini de vider la partie médiévale de la ville de ses habitants.

En 1992 la partie sud-est de la ville historique fut inscrite sur la liste du patrimoine national.

3.2.7 Synthèse

L'étude du portrait historique de la ville de Cherchell nous a permis de comprendre les conditions d'installation de la ville sur son site ainsi que son grand potentiel naturel (rivages protégés, présence d'eau potable, terrain relativement plat et protégé par un relief difficile vers l'intérieur des terres). Elle nous a permis aussi de constater que la ville s'est construite sur elle-même tout au long de son histoire (les terrains facilement constructibles n'étant pas très nombreux et localisés sur le replat dominant la mer). Ce processus de stratification²³ nous a permis de retrouver des éléments de permanence à différentes échelles :

- au niveau du tracé urbain (rues, ilots ...)
- au niveau de l'espace public et de l'espace bâti,
- et au niveau des matériaux de construction.

Ces permanences donnent de la valeur à tous les éléments composants le centre historique de la ville de Cherchell (aussi minimes soient-ils) dans la mesure où ils sont témoins de cette longue et riche histoire.

Ce portrait historique a fait ressortir aussi, la forte et ancienne relation qui existe entre la ville et la mer (voir planches 1 et 2). En effet, c'est la présence de la mer qui a impliqué le premier établissement urbain sur le site il y a plus de 2500 ans. Iol, la ville punique, fut fondée suite à l'établissement d'un comptoir phénicien (comptoir qui servait d'arrêt abrité à la flotte phénicienne sur son chemin de traversée des côtes nord-africaines, il offrait aussi l'occasion d'effectuer des échanges marchands avec la population locale). Choisi par Juba II comme capitale pour le royaume de Maurétanie, l'antique *Caesarea* fut tournée vers la mer et entretenait des échanges sur différents plans avec Rome (d'après Philippe Leveau (Leveau, 1984), la ville avait trois ports : un port militaire, un port marchand et un port de pêche). *Caesarea* eut l'interface maritime la plus étendue de Cherchell jusqu'au début des années 90.

A l'époque andalouse, la ville connut des attaques de la flotte espagnole. La mer devenant une source de risque, Cherchell (revenue à une dimension urbaine plus modeste) dut se retirer de son interface maritime afin de s'éloigner et se protéger contre les bombardements ennemis. Ce n'est qu'avec l'arrivée de la colonisation française que la ville s'ouvrit à nouveau sur la mer à travers des échanges marchands d'abord (le port de la ville fut réaménagé et utilisé pour l'envoi de différents produits locaux de consommation –fruits, vins, ...- vers Alger et vers la France), et surtout à travers une ouverture urbaine sur la mer symbolisée par l'implantation d'une grande place ouverte sur elle en la dominant. Après l'indépendance, l'extension de la ville continua en parallèle avec la mer, mais en lui tournant le dos, les projets de développement urbain de Cherchell n'ont pas pris en charge l'interface avec la mer de telle sorte qu'ils auraient pu être implantés dans une ville intérieure.

²³ La stratification de la ville de Cherchell fut identifiée et étudiée par Dr. Chennaoui dans son mémoire de magister (Chennaoui, 1993) où il a retrouvé les éléments de permanence de la ville romaine au niveau de la ville contemporaine (notamment dans sa partie médiévale).

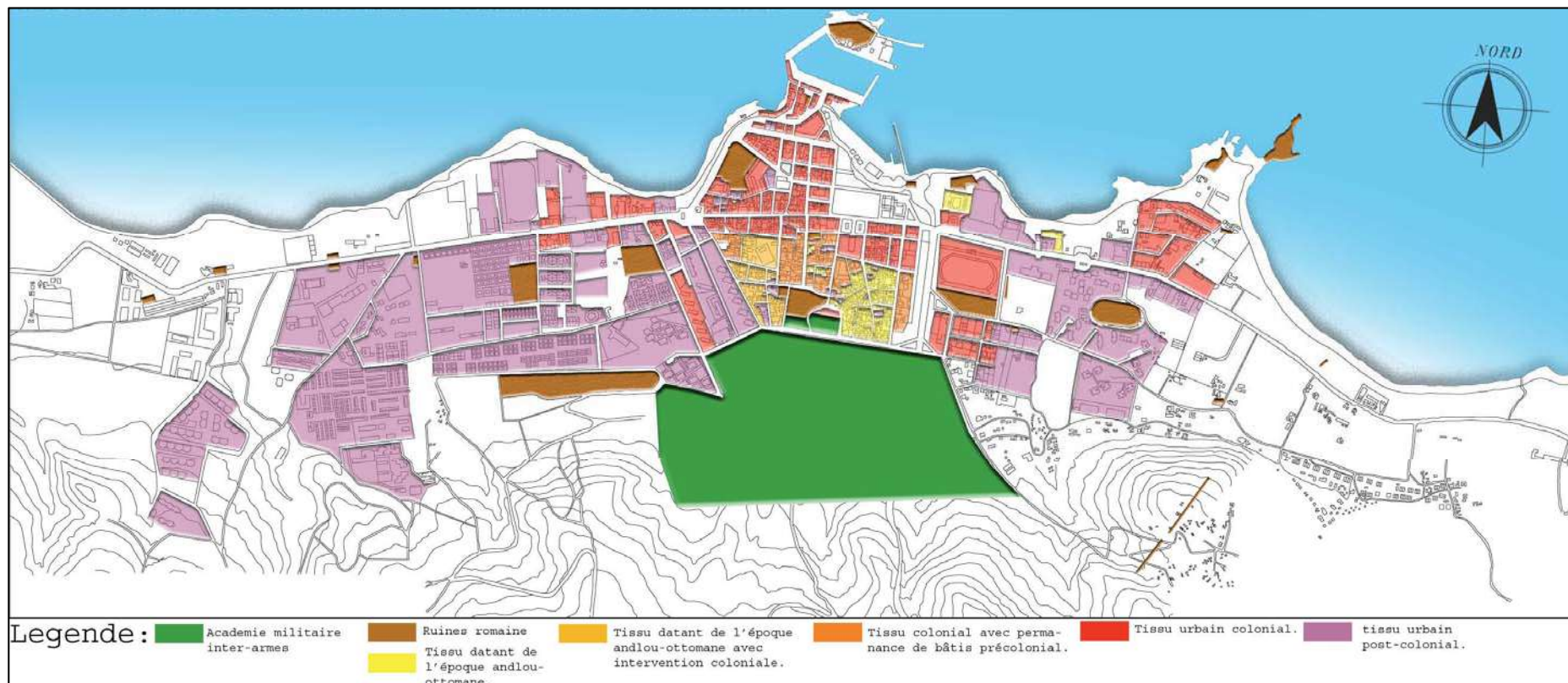
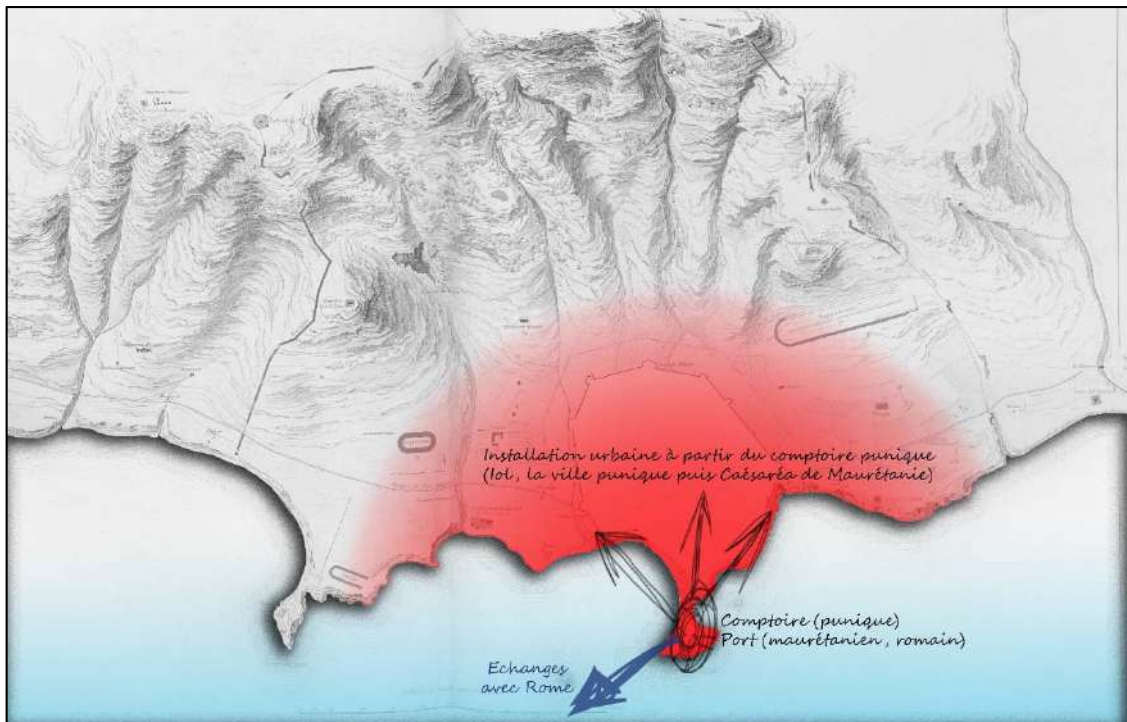
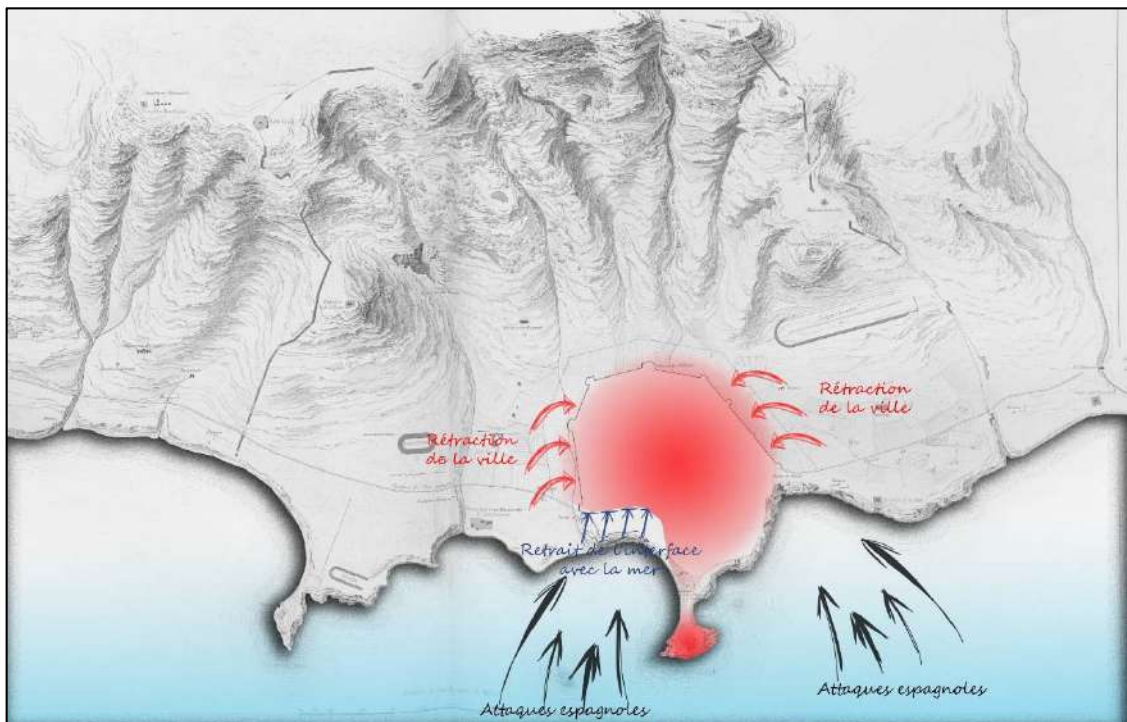


Figure 11 : Composition du tissu urbain de la ville de Cherchell (Behiri, 2009)

Planche 1 : Evolution historique de la relation ville-mer à Cherchell (Auteur)

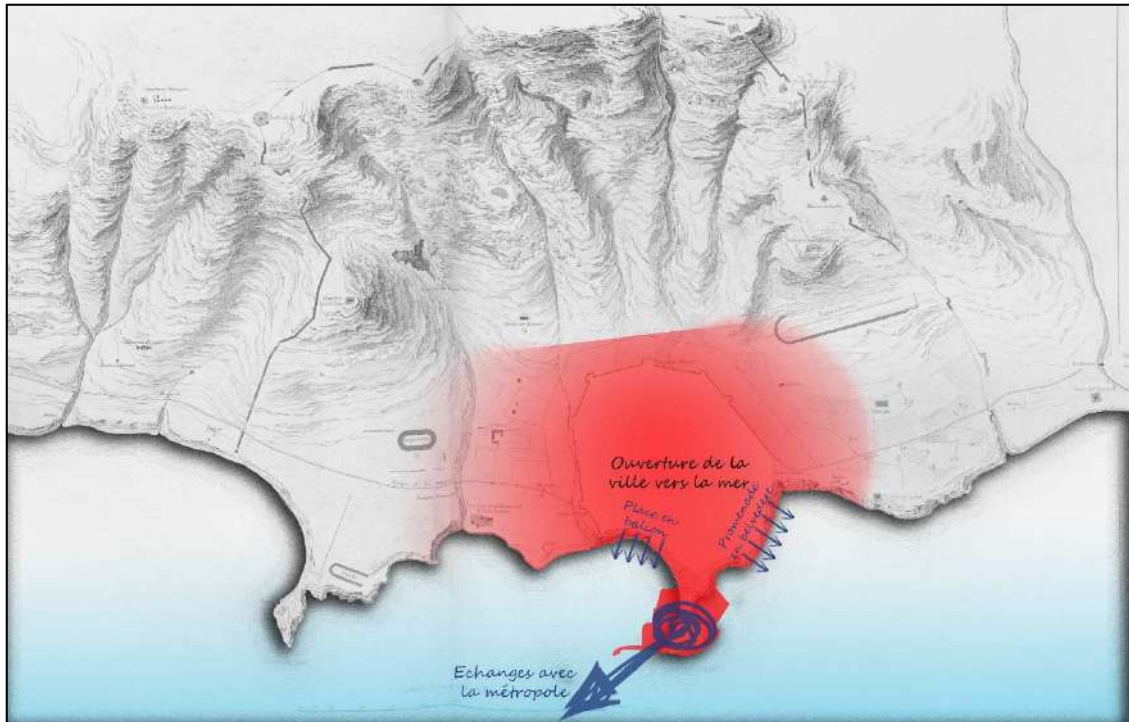


1. Fondation et Evolution de la relation ville-mer à Cherchell à l'époque punique et romaine (Auteur sur fond de carte (Ravoisier, 1846))

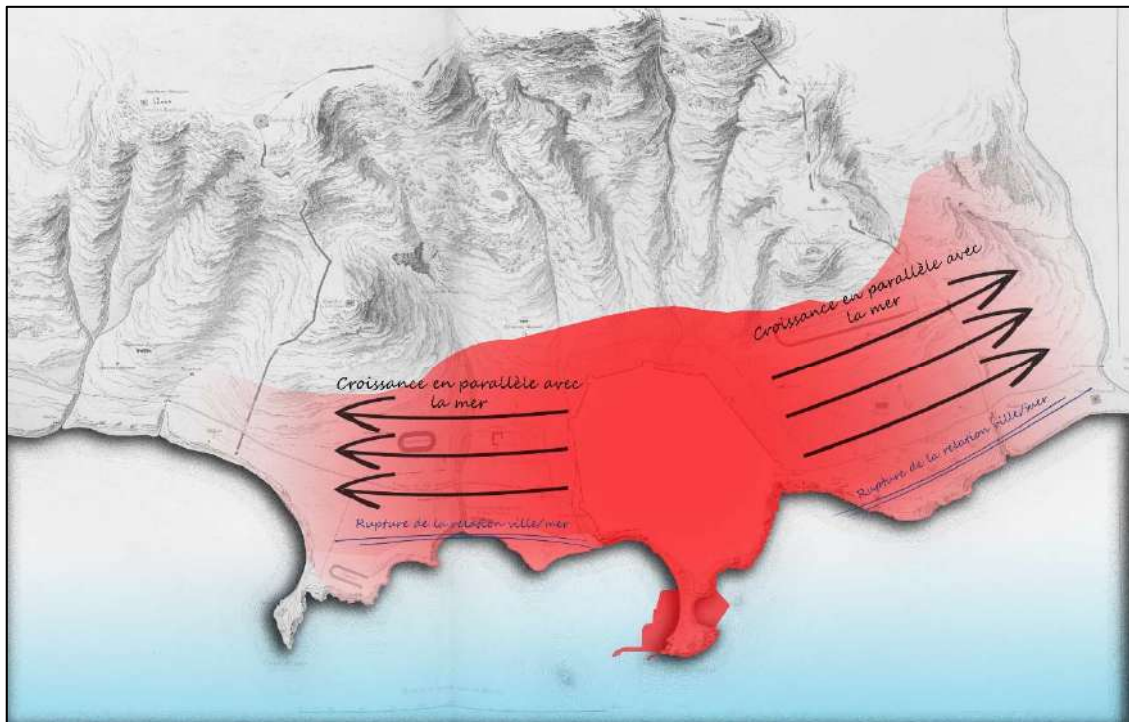


2. Evolution de la relation ville-mer à Cherchell à l'époque andalous-ottomane (Auteur sur fond de carte (Ravoisier, 1846))

Planche 2 : Evolution historique de la relation ville-mer à Cherchell (suite)
(Auteur)



3. Evolution de la relation ville-mer à Cherchell à l'époque coloniale (Auteur sur fond de carte (Ravoisier, 1846))



4. Evolution de la relation ville-mer à Cherchell à l'époque postindépendance (Auteur sur fond de carte (Ravoisier, 1846))

3.3 Richesses et fragilités de la ville de Cherchell

De par sa riche histoire urbaine et architecturale, ainsi que sa situation géographique, la ville de Cherchell abrite beaucoup de richesses qui représentent autant de potentialités de développement (dit durable) et qui sont aussi des sources de fragilité pour son identité et son histoire.

Nous pouvons ainsi classer les richesses de la ville en trois grandes catégories :

- Patrimoine architectural et urbain ;
- Interface entre terre et mer ;
- Singularités paysagères.

Ce classement nous permet de regrouper les richesses de la ville dans des catégories afin d'évaluer l'importance de chacune d'elles et le rôle qu'elles jouent dans la composition de l'identité de la ville.

3.3.1 Ressources patrimoniales "architecturales et urbaines"

La longue et grande histoire ainsi que le rôle que la ville de Cherchell a eu (capitale de la Mauritanie Césarienne entre autres), ont fait que son territoire regorge de ressources patrimoniales aussi bien archéologiques, architecturales qu'urbaines de différentes périodes. En effet l'urbanisme de la ville de Cherchell est le résultat d'une superposition de tissus, lui donnant ainsi une grande richesse et faisant de lui une des ressources les plus importantes de la ville.

Dans cette partie, nous allons identifier les différentes composantes du patrimoine architectural et urbain de la ville de Cherchell, évaluer son état, ses vulnérabilités, les risques auxquels il est sujet et le rôle qu'il joue dans la vie quotidienne et le développement de la ville.

Hormis le patrimoine archéologique qui nous est légué de l'antique *Caesarea*, dont la taille est équivalente à celle de Cherchell jusqu'aux années 90, le patrimoine architectural et urbain de la ville de Cherchell se concentre au niveau du centre historique et est composé par trois types de bâtis appartenant à trois périodes distinctes de l'histoire : le patrimoine datant de l'époque antique, le patrimoine datant de l'époque arabo-musulmane, et enfin le patrimoine colonial. Cependant, il ne se résume pas à une addition de monuments et bâtiments individuels de grand intérêt. Il porte aussi l'empreinte des époques passées sous forme de tracés de rues, de paysages, de constructions d'éléments naturels, de vestiges archéologiques ou de vues exceptionnelles. Le patrimoine urbain forme l'environnement dans lequel nous vivons aujourd'hui et chacune de ses composantes entretient des relations complexes avec les autres. Ainsi, un bâtiment contribue à la qualité et à l'identité d'un lieu, et inversement, certaines qualités qui lui sont extérieures rehaussent son attrait. Par exemple, une mosquée et une école donnant sur la place ajoutent à son intérêt ; une habitation plutôt modeste peut se trouver dans un secteur qui présente de belles qualités d'ensemble (homogénéité, couvert végétal, etc.) ; et des rues peuvent offrir des vues exceptionnelles sur un élément naturel ou construit. La nature multidimensionnelle du patrimoine urbain fait qu'on ne peut considérer ses composantes isolément. Ainsi, l'ancienneté, le potentiel d'évocation historique, la qualité architecturale, l'harmonie et les qualités visuelles, la présence d'éléments naturels, le tracé des rues, le potentiel ou l'intérêt archéologique sont autant de facteurs que nous avons pris en compte afin de mieux identifier le patrimoine pour ensuite mieux l'intégrer aux problématiques urbaines.

3.3.1.1 *Le patrimoine datant de l'époque antique*

Le patrimoine datant de l'époque antique est constitué de vestiges archéologiques disséminés sur tout le tissu urbain²⁴. Ce sont principalement de grandes structures, entièrement ou partiellement à découvert, qui ont été mis au jour lors des fouilles de chantiers de construction qui ont eu lieu sur le site.

Le patrimoine archéologique est «... la partie de notre patrimoine matériel pour laquelle les méthodes de l'archéologie fournissent les connaissances de base. Le patrimoine archéologique englobe toutes les traces de l'existence humaine et concerne les lieux où se sont exercées les activités humaines, quelles qu'elles soient, les structures et les vestiges abandonnés de toutes sortes, en surface, en sous-sol ou sous les eaux, ainsi que le matériel qui leur est associé. Le patrimoine archéologique est une richesse culturelle fragile et non renouvelable»²⁵.

Protégé en tant que patrimoine archéologique depuis l'époque coloniale, les sites archéologiques urbains de Cherchell sont toujours en place. Cependant l'action du temps (vieillesse et intempéries vu que les sites sont en plein air) ; et l'action de l'homme (les sites archéologiques font office soit de dépotoir- à l'image de la villa Kaid Youcef - soit d'aire de jeux -à l'image de l'amphithéâtre- quand ils ne sont pas à l'abandon ou complètement détruit au profit de nouvelles constructions) les dégradent et menacent même leur existence.

Un plan de protection et de mise en valeur des sites archéologiques (ppmvsa) fut élaboré pour prendre en charge les sites archéologiques de Cherchell, il fut promulgué en 2014 à travers un arrêté ministériel publié au journal officiel de la république algérienne N°34 du 16 juin 2014. Ce PPMVSA est articulé autour de trois phases²⁶ :

- Diagnostic et projet des mesures d'urgence : cette phase a permis, au niveau de la ville de Cherchell, d'identifier les sites archéologiques et de lister les ressources patrimoniales ayant une relation directe avec le patrimoine archéologique (que sont le patrimoine architectural et urbain). Pour cela, les concepteurs de ce plan se sont basés sur la liste des sites archéologiques classés par le ministère de la culture en tant que patrimoine national ainsi que les sites en instance de classement (ce sont des sites qui datent majoritairement de la période romaine, nous retrouvons cependant deux sites préhistoriques et quatre sites d'époque coloniale).
- Relevés topographiques et archéologiques et avant-projet du PPMVSA : les relevés ont permis de mettre à jour les données archéologiques relatives à certains sites (principalement les sites majeurs de la ville) dont les derniers relevés remontaient à l'époque coloniale pour certains (dans l'ensemble, les derniers relevés remontaient aux années 80). Bien que bénéfiques pour l'élaboration d'un état des lieux, ces relevés partiels ne permettent pas d'avoir une vision exhaustive de l'état de conservation de l'ensemble de cette ressource en laissant de côté les sites les moins visibles et les plus petits (ou ceux qui sont inaccessibles) qui sont en même temps les plus vulnérables de par leur taille et situation en retrait.

Ce plan propose aussi des aménagements au niveau des sites les plus importants de la ville (tels que : les thermes romains de l'ouest, le théâtre romain). L'aménagement proposé permettra de sécuriser ces sites aussi bien pour les visiteurs que pour ces

²⁴ La ville de *Caesarea* ayant une surface aussi grande que la ville de Cherchell jusqu'aux années 90.

²⁵ Extrait de la Charte pour la protection et la gestion du patrimoine archéologique, ICAHM, ICOMOS International, 1990.

²⁶ Voir la structure du ppmvsa tel que définie par la loi 98-04 et le décret exécutif n°03-323 en annexe.

ressources archéologiques en prévoyant des circuits de visite sécurisés et des installations nécessaires pour l'accueil de visiteurs (tel que les espaces d'attente, les vestiaires, les sanitaires ...). Il permettra aussi de les insérer dans la vie sociale et culturelle urbaine de la ville à travers la préparation de certains sites pour l'accueil d'activités culturelles et/ou sportives (au niveau du théâtre ou de l'amphithéâtre par exemple)²⁷.

- Rédaction finale du PPMVSA, qui met en forme le plan de sauvegarde à travers la production des différents plans nécessaires à sa mise en œuvre ainsi que les documents écrits comprenant -entre autre- le nouveau règlement urbain à respecter au niveau des abords des sites archéologiques ainsi que la zone de servitude qu'ils engendrent.

Ce plan de sauvegarde nous a permis de confirmer que les sites archéologiques de Cherchell sont dans un état de délabrement plus ou moins avancé, en abandon pour un certain nombre de sites (tel que le rempart romain, ou l'aqueduc de Oued el Belaa) ou totalement disparus (tel que les vestiges de la propriété Boufarik). Une enquête sur le terrain nous a permis de classer ces sites en trois catégories. En effet, en fonction de leurs configurations, états de conservation et rôles, nous les avons regroupés en plusieurs catégories : sites non protégés et non mis en valeur, sites clôturés fermés au public, sites clôturés ouverts au public (voir figure 12).

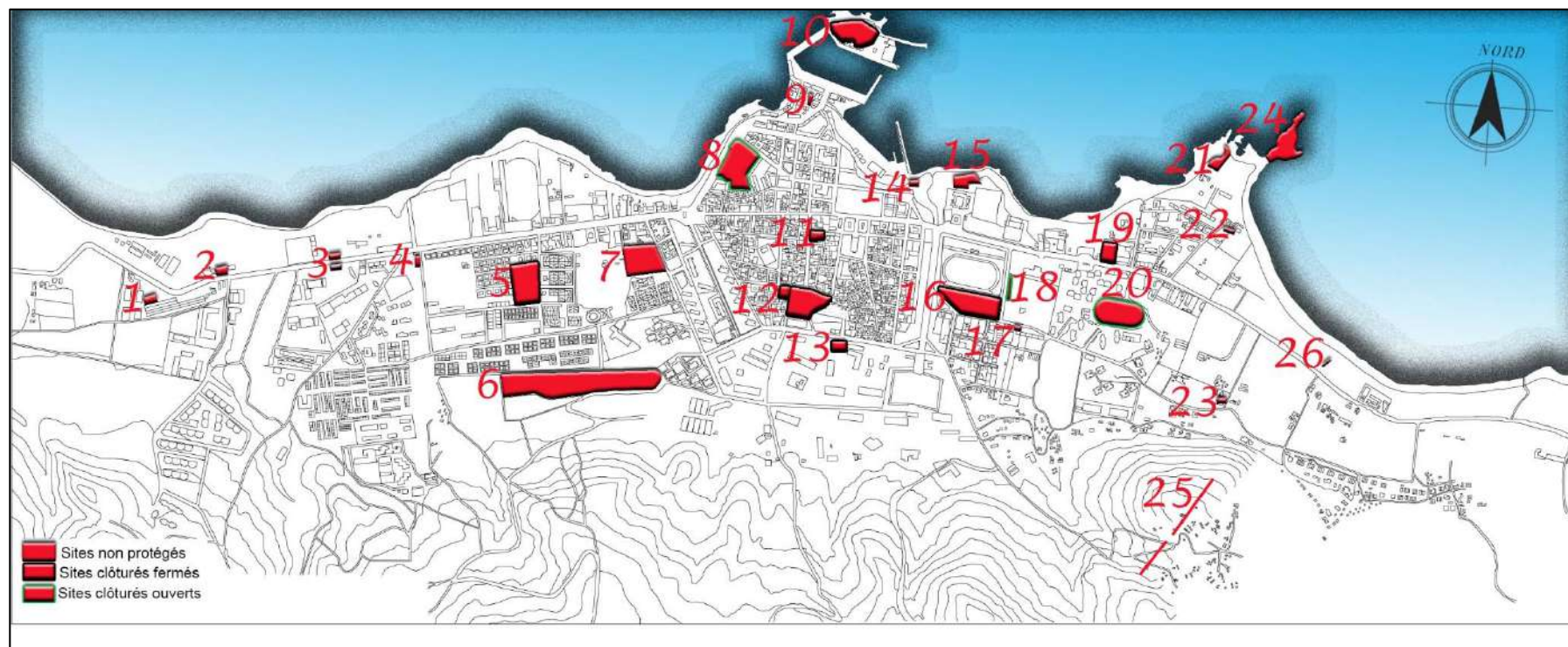
Sites non protégés non mis en valeur : cette catégorie de sites archéologiques se situe principalement en périphérie du tissu urbain ou au niveau des nouvelles extensions. Ce sont des vestiges archéologiques peu monumentaux tels que le cirque, un pont ou certains tombeaux romains. Cette catégorie regroupe la majorité des sites de la ville. Ces sites ne sont pas mis en valeur et sont soumis à des dégradations humaines et naturelles.

Sites clôturés fermés au public : ces sites se situent au niveau du tissu urbain de la ville de Cherchell. Ils sont protégés des intrusions humaines par une clôture surmontée d'une grille, cette même clôture (conjuguée à d'autres facteurs tels que la fermeture au public et la non intégration dans une stratégie de mise en valeur globale de ces ressources) met ces sites en marge de la vie urbaine de la ville. Ils se retrouvent ainsi soustraits de leur environnement et perçu plus comme contraintes que comme potentiels. Leur fermeture au public est due à deux facteurs : l'absence de moyens humains et matériels pour prendre en charge et encadrer les visites publiques ; et la proximité de sites sensibles tel que des installations militaires.

Sites clôturés ouverts au public : c'est la seule catégorie de sites archéologiques qui contribue à la vie quotidienne de la ville et qui permet de perpétuer l'image de Cherchell comme ville antique. Cependant, dénués de tout aménagement pour accueillir les visiteurs, ces sites ne sont pas prêts pour cette ouverture qui peut leur engendrer des dégradations parfois intentionnelles.

Cependant, aucun site n'a fait l'objet d'une opération de mise en valeur (les seules interventions que connaissent ces sites consistent en des opérations de désherbage sporadiques sur quelques sites ouverts au public).

²⁷ Sous réserve que ces aménagements soient réalisés (plus de deux ans après sa promulgation, aucune action pour sa concrétisation sur le terrain n'est entreprise au moment où nous rédigeons notre document).



1. Pont Romain ; 2. Nécropole Romaine ; 3. Tombeaux Romains ; 4. Enceinte Romaine 5. Villa Kaid Youcef ; 6. Le cirque Romain ; 7. Le temple Romain de la propriété Boufarik ; 8. Les thermes de l'Ouest Romain ; 9. Les piscines de la reine ; 10. Les ruines de l'îlot Joinville 11. Le forum Romain ; 12. Le Théâtre Romain ; 13. Les citernes romaines ; 14. Reste d'habitat punique ; 15. Rempart punique ; 16. Les thermes de l'Est ; 17. Reste d'une villa Romaine ; 18. Rempart punique ; 19. Les ruines de la gendarmerie ; 20. L'amphithéâtre Romain ; 21. Stade Romain ; 22. Reste d'une villa Romaine ; 23. Ruines d'un mur de l'époque romaine ; 24. Nécropole punique ; 25. Une partie du rempart Romain ; 26. La porte de Tipaza romaine.

Figure 12 : Ressources archéologiques de la ville de Cherchell d'après Leveau (Leveau, 1984) –actualisée (Auteur)

3.3.1.2 *Le patrimoine datant de l'époque arabo-musulmane*

Le patrimoine de cette époque est concentré dans la partie sud du centre historique de la ville, il est composé d'un quartier d'habitat classé sur la liste du patrimoine national en 1999 ainsi que du quartier de la grande mosquée en partie modifié à l'époque coloniale (figure 17).

Ces deux quartiers sont typiques des médinas de l'époque arabo-musulmane. Ils présentent les éléments caractéristiques suivants :

- Une densité élevée d'emprise au sol du bâti, avec des gabarits peu élevés (RDC à R+1).
- Dés ruelles étroites et tortueuses avec, parfois, des impasses.
- Un bâti résidentiel introverti vers la cours intérieure (patio) avec des façades extérieures quasi aveugles.

Le bâti composant cette catégorie du patrimoine cherchellois est plus au moins authentique de l'époque andalous-ottomane. En effet, il est le témoin de l'évolution historique de la ville en portant en son sein les traces de sa stratification à travers :

- L'utilisation de matériaux de construction, de tracé et même de fondations qui datent de l'époque antique, constituant ainsi un témoignage de l'époque romaine de la ville (Chennaoui, 1993).
- L'utilisation de matériaux et techniques de construction de l'époque andalouse à travers la construction en terre (selon le procédé Tabiya –pisé-), héritage de la population andalouse qui occupa le site à partir de la fin du XVe siècle (Alliche & Chennaoui, 2012).
- L'utilisation d'éléments stylistiques spécifiques de la période (arcades, chapiteaux, colonnades ...) avec des éléments spécifiques à la ville tel que l'arc cherchellois (Behiri & Chabbi-Chemrouk, 2015).
- La présence de matériaux de la période de la colonisation française tel que des poutres en IPN, preuve d'une modification à cette époque.

La partie sud de la ville a subi beaucoup de dégâts lors des derniers séismes majeurs qu'a connu la région²⁸ vidant ses quartiers de leurs habitants et aussi de leurs fonctions. Le problème de propriété multiple pour un grand nombre de bâtisses dû à des problèmes d'héritage a eu raison des quelques demeures qui restaient encore en l'état et suite à leur abandon elles sont restées sujettes aux aléas et dégradations du temps.

Malgré le classement d'une partie de ce patrimoine (le quartier Ain Ksiba en 1999²⁹), beaucoup de maisons sont détruites et remplacées par de nouvelles bâtisses anonymes architecturalement et ne respectant pas le règlement urbain de ces quartiers notamment en terme de 'Non Altius Tollendi' (figures 13 et 14). A ce rythme, la disparition pure et simple de la partie médiévale arrivera dans les 10 ans à venir, en emmenant dans son sillage une partie de la ressource non renouvelable qu'est le patrimoine bâti de la ville.

²⁸ En octobre 1980 et 1989.

²⁹ JORA N°87 du 08 décembre 1999



Figure 13 : ruelle du quartier Ain Ksiba avec, à gauche une maison traditionnelle, et à droite une nouvelle construction et un chantier en lieu et place d'anciennes maisons démolies (Auteur)



Figure 14 : Quartier de la mosquée avec de nouvelles bâtisses anonyme architecturalement (Auteur)

3.3.1.3 Le patrimoine colonial

Bien que sujet à débat, le statut du bâti de cette époque continue à diviser l'avis des gestionnaires du site. En effet, bien qu'il soit le centre où se déroulent les activités de la vie quotidienne, le rapport de la population et des autorités locales envers ce patrimoine reste conflictuel³⁰.

Faisant face à la mer, le patrimoine bâti colonial se situe principalement au nord de la ville (Figure 17). Il est constitué de bâtis à vocation résidentielle, administrative, commerciale... ce qui lui permet de remplir sa fonction de centre d'activité et de vie de la ville.

Se considérant comme les héritiers de l'empire romain en Afrique du nord, les colonisateurs français ont repris leur modèle urbain en damier et un style architectural néo-classique. Le patrimoine architectural et urbain de cette période se caractérise par :

- De larges voies (comparativement aux voies de la période andalous-ottomane) en damier, rectilignes et perpendiculaires.
- Une large place publique dominant la mer entourée d'équipements publics à architecture monumentale (Figure 15) (mairie, tribunal, église, hôtel ...), reprenant la logique de d'un forum romain.
- Une architecture néo-classique inscrite dans l'identité historique de la ville romaine et la logique des colonisateurs français.
- Un bâti d'une hauteur moyenne supérieure à celui de la période précédente (avec une hauteur maximale de R+2).

Depuis le séisme de 1989 une partie du bâti colonial est endommagé et a été évacué par ses habitants. Cependant l'activité commerciale qui se déroule au niveau du RDC maintient encore ces bâtiments debout mais empêche en même temps toute opération de confortement ou de restauration (Figure 16).

³⁰ Le débat sur le statut de ce bâti est long et ne fait pas l'objet de ce travail.



Figure 15 : le siège de l'APC de Cherchell, un bâti colonial monumental à valeur patrimoniale (Auteur)



Figure 16 : bâtiment résidentiel en mauvais état, maintenu par la présence de commerces au RDC (Auteur)

Ce statu quo imposé par certains propriétaires sur le non entretien de bâtis de cette époque accélère sa dégradation et le mène à sa perte dans un avenir proche³¹.



Figure 17 : Distribution du patrimoine architectural et urbain au niveau du centre historique de Cherchell (Auteur)

³¹ En effet, une partie de ce patrimoine bâti est déjà perdu et démoli par mesure de sécurité.

3.3.1.4 Synthèse

Le patrimoine architectural et urbain de la ville de Cherchell est hétérogène en termes de composantes, de tailles, d'origines et d'états de conservation. Cette hétérogénéité constitue sa richesse à travers sa variété mais le rend en même temps complexe à protéger (car nécessitant divers instruments législatifs et types d'interventions) et à intégrer dans le processus de développement urbain de la ville.

Si la protection des sites archéologiques monumentaux et les monuments classés datant de l'époque arabo-musulmane est respectée (ces sites étant clôturés et leurs accès contrôlés), les composants des sites moins visibles à l'image du quartier Ain Ksiba (même classés sur la liste du patrimoine national) subissent des dégradations et font l'objet de destructions, volontaires dans certains cas (ces composantes sont souvent des propriétés privées difficiles à contrôler).

En effet, la non intégration des ressources patrimoniales dans une stratégie de développement urbain d'ensemble a fait que la population ne sente plus son intérêt et considère le patrimoine de la ville plus comme une contrainte que comme une ressource. La population habitant la ville de Cherchell ne se sent, de ce fait, pas ou peu concernée par la préservation de son patrimoine.

Cette absence de stratégie d'ensemble aboutit à des situations incohérentes, où ce sont les autorités locales (sensées protéger le patrimoine de la ville) qui demandent aux propriétaires de démolir leurs biens en état de dégradation avancée (même situés au sein d'ensembles urbains protégés) pour raisons de sécurité publique car menaçant ruine.

Dans cette situation, il est nécessaire de démontrer aux occupants du site (aussi bien les autorités locales que les habitants de la ville) l'intérêt de la préservation de cette ressource importante et unique qui donne à la ville sa particularité à travers :

- La présentation de potentialités similaires, dans d'autres sites, transformées en richesses ;
- L'implémentation de projets pilotes au sein de Cherchell et une communication à large échelle sur ses retombées.

A travers cet aperçu de l'état du patrimoine architectural et urbain du centre historique de la ville de Cherchell, nous remarquons que malgré sa richesse, aucune politique de prise en charge n'est appliquée, et, qu'au lieu de jouer le rôle de moteur pour un développement plus durable de la ville, il est perçu en tant que frein et obstacle à un renouvellement urbain même si ce dernier implique une perte en terme de qualité structurelle et paysagère.

3.3.2 Relation ville /mer

3.3.2.1 *Identification des composantes de l'interface ville-mer*

Dans cette partie nous nous intéresserons à deux aspects du mode d'occupation de l'interface terre-mer de la ville : le type de propriété et la destination de cette occupation.

Le type de propriété : l'étude du type de propriété des espaces occupés nous permettra d'évaluer par la suite son impact sur leur exploitation, leur vulnérabilité, leur intégration au sein de la vie quotidienne de la ville et enfin son impact sur le paysage urbain de la ville.

Nous constatons que la frange littorale de la ville de Cherchell est divisée en deux parties distinctes : (Figure 18)

La partie coloniale, qui se situe au centre-ville et qui est constituée principalement de propriétés publiques (place, port et boulevard dominant la mer)

La partie post coloniale à l'Est et l'Ouest de la ville. Cette partie est occupée majoritairement par des propriétés privées avec comme principales typologies :

- L'habitat individuel.
- Une zone industrielle.

Le reste étant composé soit de propriétés militaires (installations sportives, casernes et terrains d'entraînement) soit de propriétés publiques (terrains de sports, exploitations agricoles communes ou individuelles). (Figure 19).

Nous allons étudier, afin d'évaluer le degré d'intégration de la richesse littorale dans la vie quotidienne de la ville et les vulnérabilités auxquelles elle est soumise, les différentes entités que nous avons identifiées précédemment (Figure 20) en commençant de l'Est vers l'Ouest. Cette évaluation est présentée dans le tableau suivant :

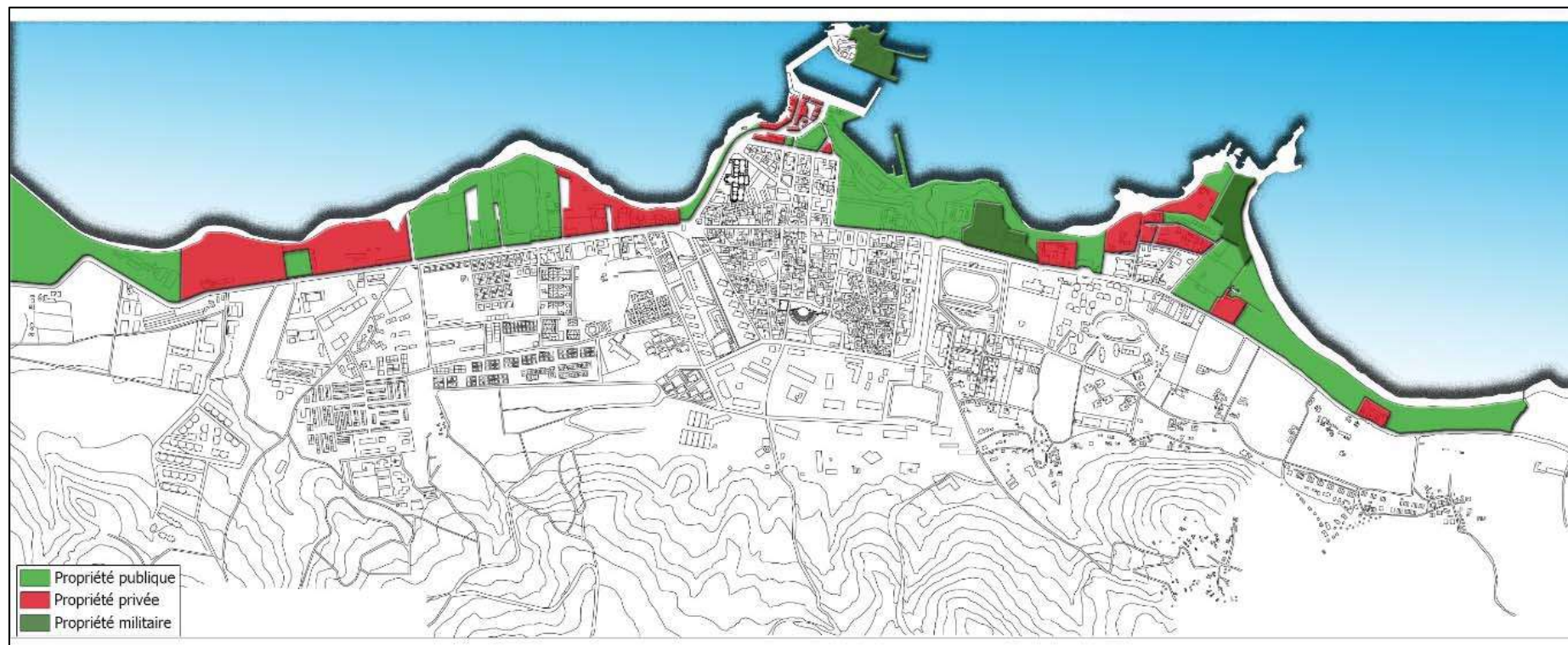


Figure 18 : Typologie de propriété de la frange littorale (Auteur)

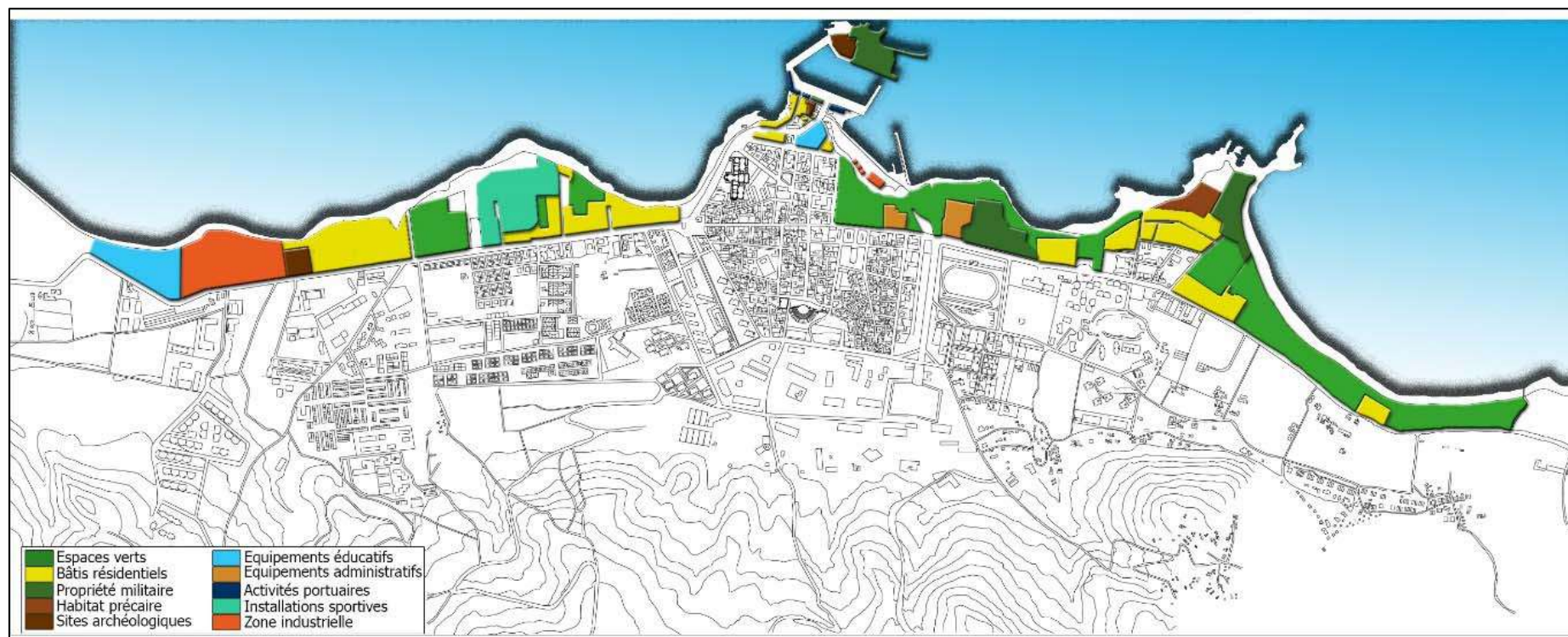
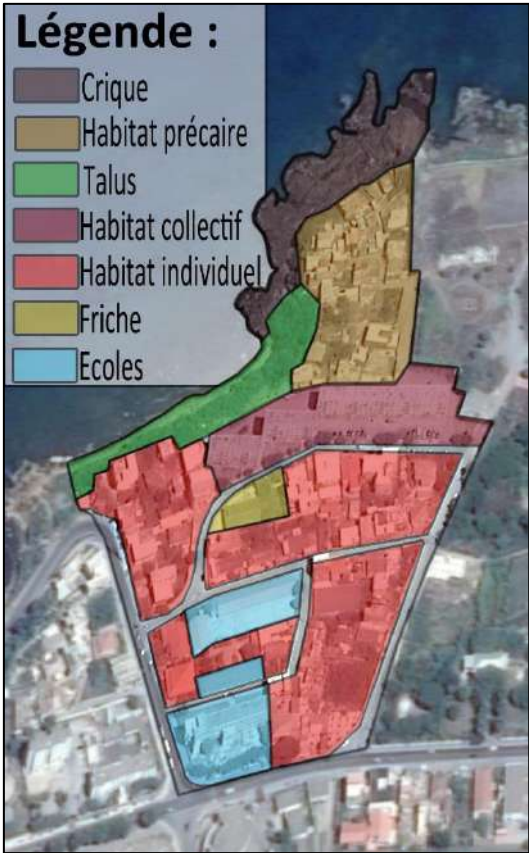


Figure 19 : Fonctions et activités de l'occupation de la frange littorale (Auteur)



Figure 20 : Les entités de l'interface ville-mer (Auteur)

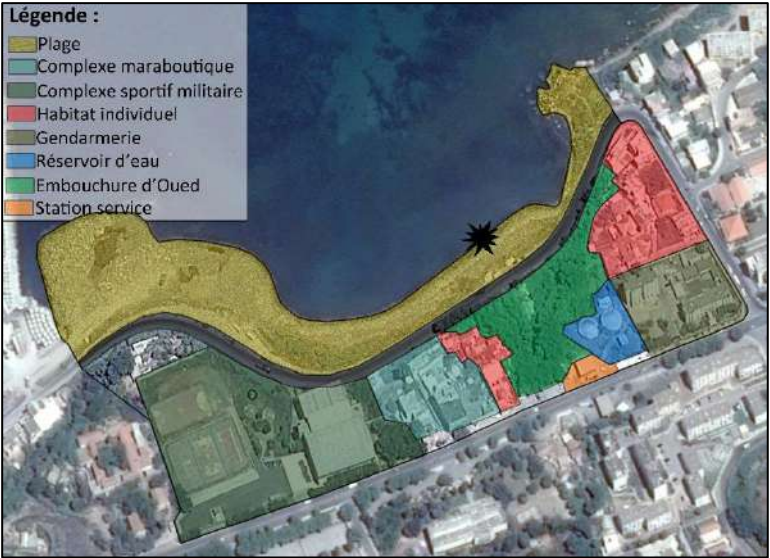
3.3.2.2 Evaluation qualitative des composantes de l'interface ville / mer

Entité / illustration	Composantes	Potentialités	Vulnérabilités / contraintes
Entité 1 	• Une plage de sable dorée bornée d'une crique de chaque côté ; • Terrains agricoles destinés par les autorités locales à accueillir une esplanade avec une promenade dominant la mer et un projet de théâtre ; • Un groupe d'habitations privées individuelles de faible qualité architecturale donnant sur la route nationale ; • La résidence du chef de Daïra (ancienne villa coloniale avec son jardin) ; • Ancienne propriété militaire en voie d'être cédée aux autorités civiles locales, comprenant un poste de garde, une résidence et une esplanade qui servait d'héliport.	• Cette entité présente une multitude de potentialités pour le développement (urbain, social économique, paysager et écologique) de la ville portées principalement par la permanence de l'usage de cet espace depuis l'époque romaine. En effet, en plus de l'usage balnéaire de la plage, la présence de viviers d'époque romaine a été confirmée par les archéologues¹ ; • Aujourd'hui la plage de Tizerine représente le principal atout balnéaire de la ville en étant la seule plage autorisée à la baignade sur le territoire urbain de la ville de Cherchell. A travers cette situation elle constitue le point d'attrait des estivants de la ville mais aussi des touristes venants des autres wilayas limitrophes durant l'été. Cette plage constitue aussi un spot de surf intéressant pour les jeunes de la région durant les jours de vagues.	• soumise à l'extraction illégale de sable durant les années 90, la plage souffre d'un grand déficit en cordon dunaire, ce qui accroît les risques d'érosion de sa ligne de côte les jours de grands mauvais temps tout en réduisant sa capacité d'accueil ; • Le statut encore ambigu de l'ex-propriété militaire empêche toute intervention sur cette zone la laissant sujette aux dégradations naturelles et anthropologiques.
Entité 2 	• Une crique non autorisée à la baignade pour des raisons de sécurité et de pollution ; • Un ensemble d'habitations privées individuelles de faible qualité architecturale formant un fragment urbain spontané et constituant l'interface avec la mer ; • Un talus végétalisé (principalement des roseaux) ; • Habitat collectif constitué de trois barres d'une hauteur de r+5 implantée parallèlement à la ligne de côte ; • Ancien hangar (souk el fellah) désaffecté ; • Anciens terrains agricoles lotis et constitués de résidences individuelles de périodes variées (de l'époque coloniale jusqu'à nos jours, de qualité architecturale allant de bonne à moyenne ; • Deux écoles primaires et une cantine communale. Hormis l'école qui se trouve en bordure de la route nationale, qui présente une certaine qualité architecturale, les deux autres équipements scolaires sont sans intérêt architectural particulier.	• De par sa situation dominant une ligne de côte, composée d'une crique, cette entité offre une potentialité naturelle sur deux plans : le premier visuel à travers la vue panoramique sur la baie de Cherchell, et le second touristique en exploitant la partie maritime à des fins de baignade et de promenade ; • De plus, cette partie de la frange littorale de la ville abrite des vestiges archéologiques composés de : un stade Romain, les restes d'une villa Romaine et une nécropole punique². Présentant ainsi une ressource patrimoniale certaine confirmant (si besoin est) la stratification urbaine et la continuité historique de l'occupation de cette partie de la ville, offrant aux habitants la fierté d'être les héritiers d'une histoire plus de deux fois millénaire constituant ainsi un attrait touristique supplémentaire pour cette entité.	• Présence d'habitations précaires comme interface directe avec la mer ; • Accès difficile et non aménagé à la crique ; • Les bâtiments d'habitat collectif constituent un écran entre la partie haute de la ville et la mer.

¹ Leveau P. : « Caesarea de Maurétanie... »

² Idem supra.

Entité 3	• Une ancienne plage de galets, recouverte aujourd'hui de rochers afin de protéger le rivage de l'érosion marine. C'est aussi le lieu de déversement des eaux usées de cette partie de la ville ; • Une voie mécanique contournant la partie centre-ouest de la ville par le nord, servant principalement au passage de véhicules poids lourds ; • Un ensemble d'habitats individuels privés avec commerces sur la voie principale. Ce sont des constructions d'un gabarit variant entre rdc et r+2 en retrait de la route, sans qualité stylistique particulière ; • Le siège local de la gendarmerie, avec une partie professionnelle (bureaux, espaces de travail ...) et une partie résidentielle (logements de fonction). Cet ensemble ne présente pas de qualité architecturale ou visuelle particulière ; • Deux réservoirs d'eau (châteaux d'eau) ; • Une station-service ; • L'embouchure d'un ancien oued, servant aujourd'hui de cheminement pour les eaux usées de ce secteur de la ville. Cet espace est recouvert d'une végétation assez dense et d'arbres ; • Complexe maraboutique de Sidi Braham El Ghobrini, constitué de deux mausolées, un cimetière privé ainsi que la résidence de la famille maraboutique. Les mausolées présentent un type architectural arabo-musulman avec une cour à arcade et une couverture en coupole sur pendentifs ; • Complexe sportif militaire comprenant une salle omnisport ainsi que des terrains de sports collectifs (basketball et handball) et un parking.	• Avec plus de 500 mètres de frange marine directe, cette entité présente un potentiel non négligeable aussi bien sur le plan fonctionnel (baignade, promenade) que paysager avec la présence de l'embouchure boisée et végétalisée de l'oued ; • Cette partie de la ville peut servir à reconnecter cette partie du tissu urbain avec la mer sous réserve de l'élimination ou du traitement des eaux usées déversées en mer ; • La présence du complexe maraboutique de Sidi Braham el Ghobrini constitue un pôle d'attraction religieux pour les adeptes de l'homme saint mais aussi un centre d'intérêt pour le tourisme culturel en étant un témoignage vivant de pratiques cultuelles et culturelles ancestrales ; • La connexion de ce complexe avec le front de mer et sa proximité avec l'embouchure de l'oued constituent un atout de plus pour établir et renforcer la relation ville/mer dans cette partie de la ville.	• L'érosion du cordon dunaire de la plage due à l'extraction illégale de sable des plages avoisinantes a conduit à la mise en péril de la pérennité de la cote ; • Le remblai de terre et l'enrochement de protection de la côte rend son exploitation balnéaire impossible dans son état actuel ; • L'égout total de l'Est de la ville qui se déverse dans cette partie de la côte crée des nuisances olfactives et pollue l'environnement marin le rendant inexploitable ; • La voie de contournement de la ville par le nord est principalement empruntée par les véhicules poids lourd qui la traversent accentuant la pollution de l'air et créant une rupture physique entre la partie haute de la ville et la mer ; • L'hétérogénéité des constructions individuelles privées constitue un ensemble visuel sans qualité paysagère ; • La présence de la station-service constitue un danger potentiel pour la sécurité physique et environnementale (risques de pollution) ; • La pollution du lit de l'oued avec les eaux usées le rend inexploitable à des fins paysagères et/ou fonctionnelles ; • Imperméabilité physique et visuelle entre la ville et la mer dans la zone du complexe sportif militaire.
----------	--	---	--



Entité 4

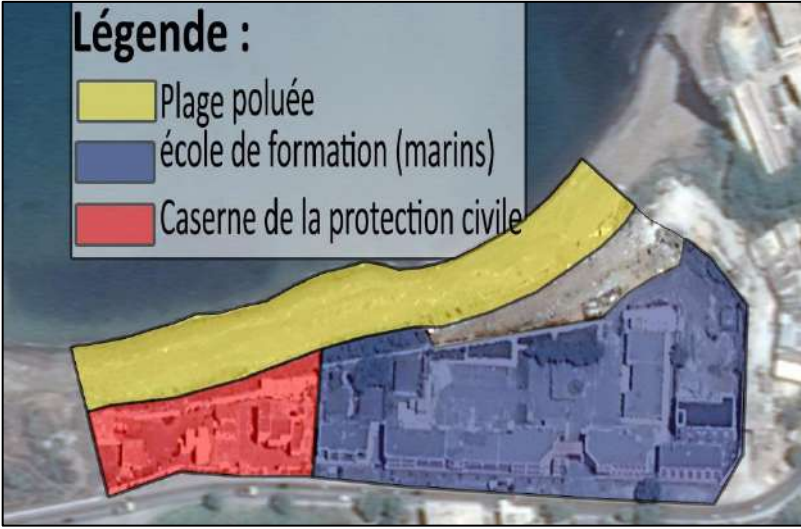


- Nouveau bassin du port de pêche et de la marine de la ville, cette nouvelle partie du port est construite sur l'emplacement du port de l'antique Césarée ;
 - Une voie mécanique contournant la partie centre-ouest de la ville par le nord, servant principalement au passage de véhicules poids lourds ;
 - Le siège d'une unité de protection civile spécialisée dans les interventions marines ;
 - Le siège de l'autorité de gestion du port de Cherchell ;
 - Des habitations précaires et des baraques de pêcheurs dans un niveau de dégradation assez avancé ;
 - Un hangar désaffecté qui servait de local pour la construction et réparation de petites embarcations de pêche (ECOREP) ;
 - Le Caravansérail, et l'ancien siège de la Daira, utilisés aujourd'hui par le croissant rouge et des associations locales ;
 - Crèche communale ;
 - La mairie et son annexe ;
 - Le musée national de Cherchell ;
 - La place principale de la ville dite place romaine ou place des martyrs ;
 - Talus boisé séparant la place de la mer et du port.
- Le nouveau bassin du port constitue un pôle d'activité économique, il présentera aussi un potentiel paysager intéressant une fois le chantier terminé ;
 - Les quais du nouveau bassin du port constitue un support intéressant pour une promenade piétonne au bord de mer ;
 - La structure servant pour l'entreprise de réparation de petites embarcations de pêche présente un volume bâti intéressant exploitable pour des activités culturelles (expositions, atelier d'artistes...) et/ou touristiques (restaurant, cafeteria ...) ;
 - Le talus boisé (appelé jungle, pour la densité et la variété de sa végétation, par la population locale) constitue un atout paysager majeur de cette zone de la ville ;
 - L'embouchure de oued "M'sila" dans le prolongement de l'avenue de l'ALN, bien que partiellement comblée aujourd'hui par un remblai, est un point de convergence de courants d'air frais durant l'été tout en présentant un atout paysager végétalisé important ;
 - Le caravansérail est une construction patrimoniale pouvant être valorisée et servir de support à des activités touristiques renforçant en même temps la relation ville/mer ;
 - La mairie et le musée de la ville constitue un exemple de l'architecture néoclassique coloniale présentant un atout paysager dans la composition urbaine de l'ensemble de la place ;
 - La place de la ville de Cherchell présente certainement une des potentialités les plus importantes de l'interface ville-mer, elle a des valeurs paysagères, naturelles, d'usage, et de composition urbaine. Elle constitue un balcon dominant le port et la mer ;
 - L'emplacement du fort ottoman, aujourd'hui démolis, peut servir à un usage plus approprié en relation avec son emplacement dominant la mer et sa valeur historique.
- Rejet d'eaux usées dans la mer au lieu-dit Ain Mahmoud à la limite extérieure du bassin du port ;
 - Les baraques de pêcheurs et les constructions d'habitat précaire illicite dégrade la qualité paysagère de l'entité et constitue un frein à son exploitation ;
 - L'érosion du talus supportant le balcon de la place. Cette érosion a conduit à la perte d'une partie de cette promenade ;
 - Emplacement d'un parking sur l'emplacement de l'ancien fort ottoman.

Entité 5  Légende : - Port - Ilot du phare et vestiges archéologiques - Baraques - Siège douanes - Habitat individuel - Ecole - ex. siège banque	• Ilot Joinville avec phare, résidences pour gardiens du phare, caserne de la marine, crique et quais pour les bateaux de pêche ; • Baraques pour les marins ; • Ancien siège local des douanes algériennes désaffecté aujourd'hui ; • Vestiges archéologiques (vestiges puniques et romains sur l'îlot Joinville, et bains de la reine romains à côté des quais du port) ; • Habitations individuelles ; • Pêcherie de la ville ; • Ecole primaire avec des locaux d'activités mécaniques au niveau inférieur le long de la route du port ; • Ancien siège de la banque d'Algérie à l'époque coloniale et hôtel des impôts après l'indépendance.	• L'îlot Joinville est un lieu où nous avons la stratification du bâti des différentes périodes historiques de la ville. Ce site est occupé aujourd'hui par le phare et deux résidences pour les gardiens du phare ; • Crique derrière l'îlot est utilisée pour la natation et la pêche ; • Les quais du port présentent un potentiel pour une balade au bord du port et la découverte du métier de marin pêcheur et de l'activité maritime ; • L'ancien siège des douanes algériennes est un bâtiment qui constitue un témoin de l'histoire du port de Cherchell tout en présentant une certaine qualité architecturale ; • Vestiges archéologiques « les bains de la reine » peuvent constituer un attrait pour les habitants et les visiteurs de la ville ; • L'ancien siège de la banque d'Algérie est un bâtiment présentant une qualité architecturale intéressante tout en constituant un témoignage de l'architecture coloniale institutionnelle (néo-classique) de la fin du 19^e s début du 20^e s.	• Les principales composantes de l'îlot Joinville sont fermées au public principalement à cause de la proximité avec la caserne de la marine nationale ; • Le chantier de l'aménagement du port est en cours depuis plus de 15 ans empêchant toute exploitation rationnelle de ce site ; • Dégradation avancée des quais et du bâti au niveau du port ; • Absence d'entretien et pollution du bassin du port dégageant ainsi des nuisances visuelles et olfactives ; • Les baraques de pêcheurs, les habitations et l'ancien siège des douanes dans un état de vétusté avancée dégrade la qualité paysagère de l'entité et constitue un frein à son exploitation ; • Le site archéologique se trouve au cœur de l'îlot le rendant ainsi invisible et difficilement accessible ; • Présence d'activité à faible valeur ajoutée pour la vocation de cette entité (principalement de la mécanique auto) au niveau du principal axe la reliant avec la ville ; • Non entretenu depuis plusieurs années, l'ancien siège de la banque d'Algérie est en état de dégradation avancée, menaçant même son existence.
Entité 6  Légende : - Crique polluée - Promenade - Site archéologique - Habitat individuel ★ Déversoir d'égout	• Crique polluée ; • Collecteur des eaux usées du centre-ville ; • Promenade avec terrasse de restaurant et cafeteria ; • Voie principale contournant la ville par sa frange maritime ; • Site archéologique « les grands thermes de l'Ouest » de l'époque romaine ; • Habitations individuelles de différentes époques, présentant des qualités architecturales et paysagères variables.	• Promenade en balcon dominant la mer avec vue dégagée sur l'ouest de la ville ; • Un des sites archéologiques les plus importants de la ville de Cherchell « les thermes de l'ouest » constitue un attrait certain pour les visiteurs et offre un paysage historique résumant le caractère historique côtier de la ville de Cherchell ; • Présence d'une partie de l'enceinte stratifiée de la ville (enceinte coloniale superposée à celle de l'époque ottomane) offrant un témoignage de plus sur l'histoire de la ville.	• Le collecteur d'eaux usées du centre-ville se déverse en mer au niveau du « Kettar » ; • La présence d'une station de bus génère une pollution atmosphérique et visuelle dans cette partie au paysage composite intéressant ; • Voie principale contournant la ville par sa frange maritime crée une rupture entre le site archéologique et la promenade en balcon sur la mer ;

Entité 7			
Légende : - Protection côte - Talus - Décharge sauvage - Bab El Gharb - Habitat individuel - Ecole - Centre de formation - Complexe sportif - Parking - Terrain agricole - Habitat collectif - Maison de jeunes - Marché couvert 	• Protection rocheuse de la ligne de côte ; • Bande végétalisée (végétation non entretenue constituée de roseaux et arbres - Bellombra- protégeant le talus contre l'érosion) ; • Décharge sauvage de déchets inertes de construction ; • Maisons individuelles privées d'époques différentes et présentant des qualités architecturales et paysagères de qualités variables ; • « Bab el gharb » ancienne porte de la ville ; • Ecole primaire ; • Centre de formation professionnel ; • Complexe sportif constitué d'un terrain de football avec piste d'athlétisme, terrain de tennis, terrain de basketball et terrain de volleyball avec leurs dépendances (magasins, vestiaires, tribunes) ; • Terrain non constructible exploité en tant que parking ou marché hebdomadaire ; • Petits terrains agricoles ; • Trois bâtiments d'habitat collectif ; • Maison de jeunes et auberge de jeunesse ; • Marché couvert.	• Une longue ligne de côte avec sa bande végétalisée pouvant offrir un paysage littoral intéressant ; • L'ancienne porte ouest de la ville devenue aujourd'hui un de ses emblèmes ; • Parking pouvant servir comme point de départ d'une promenade au bord de mer ; • Une auberge de jeunesse proposant la possibilité d'hébergement dans cette frange marine de la ville de Cherchell.	• Rejet d'eaux usées polluant le littoral et empêchant son exploitation balnéaire ou pour promenade ; • Remblais et enrochement non aménagés pour la protection de la côte contre l'érosion marine créant une barrière physique entre cette partie de la ville et la mer ; • Accès à la frange marine complètement obstrué par des propriétés privées (maisons individuelles) ; • La décharge sauvage, principalement de déchets de chantiers, dégrade le site naturel sur le plan paysager et physique avec la présence de détritux sur cette frange littoral.

Entité 8 Légende : - Plage polluée - Abattoir communal - Cimetière chrétien - Habitat individuel - Déversoir d'égout	- Petite plage de graviers et de gros sable interdit à la baignade pour cause de pollution ; - Rejet d'un collecteur d'eaux usées ; - L'abattoir communal de la ville de Cherchell ; - Cimetière chrétien avec des constructions privées résidentielles sur ses abords.	Le cimetière chrétien constitue un espace vert urbain pouvant servir à améliorer la qualité paysagère de cette entité.	- L'égout total qui se déverse dans cette partie de la côte crée des nuisances olfactives et pollue l'environnement marin le rendant inexploitable ; - Les déchets organiques (principalement liquides) de l'abattoir communal génère une nuisance et une pollution aussi bien olfactive que biologique ; - Le cimetière chrétien fige cette partie du tissu urbain ; - Construction de très basse qualité architecturale et paysagère sur les abords du cimetière chrétien.
Entité 9 Légende : - Plage - Habitat individuel - Terrains agricoles - Nécropole romaine	- Plage de sable non accessible ; - Maisons individuelles privées ; - Terrains agricoles entre les constructions privées non construits pour le moment ; - Nécropole romaine.	- La plage de sable peut être exploitée pour des activités balnéaires ; - Présence de terrains, bordant la mer, encore libre pouvant servir pour des aménagements de mise en valeur de cette frange littorale ; - Vestiges archéologiques « nécropole romaine » peuvent constituer un attrait pour les habitants et les visiteurs de la ville.	- Accès à la frange marine complètement obstrué par des propriétés privées (maisons individuelles) ; - Présence d'un mur de clôture obstruant tout contact visuel avec la mer à partir de la ville.

Entité 10 	• Zone d'activité composée de : ○ Dépôts et vente de matériaux de constructions ○ Garages de mécanique et de tôlerie automobile ; ○ Aires de stockage et chambre froide pour des produits alimentaires. • Embouchure de oued « Garami » qui sert de support à l'évacuation d'eaux usées ; • Maisons individuelles privées sur le bord de la route nationale n°11.	• Potentialité paysagère avec lit de l'oued et sa végétation variée ; • Présence d'un accès vers une plage de sable fin.	• Activité industrielle non compatible et ne profitant pas des potentialités de la frange marine ; • Rejet d'eaux usées au niveau de l'embouchure de l'oued « Garami » polluant le lit de l'oued et le littoral et empêchant son exploitation balnéaire ou pour promenade ; • Cadre bâti de qualité architecturale et paysagère médiocre.
Entité 11 	• Plage de sable fin ; • Ecole de formation de marins pêcheurs ; • Caserne de la protection civile.	• Plage de sable fin avec un cordon dunaire d'une largeur intéressante pouvant servir à la promenade la natation ou le surf.	• Absence d'accès direct vers la plage ; • Pollution de la plage par deux rejets d'eaux usées à ses extrémités.
Entité 12 	• Plage de sable fin et crique ; • Embouchure d'Oued et déversoir d'eaux usées ; • Un ensemble d'habitat collectif ; • Un groupement d'habitat individuel ; • Un centre de repos familial et de regroupement pour les employés de la protection civile (en cour de construction) ; • Terrains et friches agricoles.	• La plage de sable fin et la crique naturelle de couleur rouge (donnant son nom au cap « rouge ») peuvent constituer un pôle d'attrait périurbain dynamisant ainsi un nouveau quartier en devenir ; • Disponibilité foncière intéressante pour l'implantation d'aménagement mettant en valeur le site ; • Le centre de regroupement familiale des employés de la protection civile peut constituer un pôle autour duquel vont s'agglomérer des activités de loisir.	• Rejet d'eaux usées polluant le littoral et empêchant son exploitation balnéaire ; • Nouvelle construction sans qualité architecturale ou urbaine.

3.3.2.2 Synthèse

Avec une longueur de plus de 6,5 km, le littoral Cherchellois représente une richesse importante pour la ville. En effet, la ville se situe sur un plateau de 20 mètres de hauteur moyenne dominant la mer lui conférant ainsi une vue plongeante sur elle. L'étude de l'interface ville-mer a fait ressortir une variété de composants, aussi bien du côté mer (plages de sable fin, criques, côte enrochée, port) que du côté de l'occupation urbaine (espace public, maisons individuelles, zone industrielle ...). Cette étude nous a permis d'arriver aux conclusions suivantes :

- La relation ville-mer connaît deux attitudes différentes : une interface occupée par des espaces publics ouverts vers la mer et une autre occupée par des espaces privés tournant le dos à la mer.
- La ville de Cherchell, en dehors du centre historique, tourne le dos à son interface avec la mer.
- Absence d'espaces exploitant la plus-value apportée par la proximité de la mer (la rupture entre ville et mer est accentuée au moment où nous rédigeons notre travail par la construction d'une clôture autour du port coupant ainsi le seul accès aménagé à la mer au niveau de la ville).
- L'enrochement de la côte a permis de freiner l'érosion de la ligne de côte de la ville et de préserver ainsi une surface foncière à l'interface ville-mer à forte valeur ajoutée.
- L'absence de contrôle par les autorités de cette interface a conduit à une occupation informelle, des constructions privées illicites et une exploitation sauvage et illicite de sable réduisant ainsi le cordant dunaire des plages de la ville et la qualité que peuvent avoir celles-ci.
- La présence de déversoirs d'égouts à intervalles réguliers tout au long de l'interface ville-mer présente un problème aussi bien sur le plan sanitaire que sur le plan de l'exploitation de ces espaces.
- La voie de poids lourds de contournement de la ville crée une rupture physique entre le tissu urbain et le littoral de la ville sur plus de 1,5 Km.
- La localisation d'activités non compatibles au niveau de l'interface ville-mer (petite zone industrielle, abattoir ...), conduit à la perte de ces parties de la ville pour une utilisation par le grand public.

Cette synthèse nous permet de conclure que la ville de Cherchell n'exploite pas son interface avec la mer dans son occupation du site et son aménagement urbain ce qui la prive d'un de ses éléments identitaires qui est à l'origine de son établissement et du patrimoine qui nous est parvenu. Cet état de fait démontre, aussi, l'importance du potentiel qui, une fois pris en charge et intégré au sein d'un projet de développement urbain durable, peut améliorer la qualité de l'espace urbain et son interface avec la mer.

3.3.3 Paysage de la ville de Cherchell

La situation géographique de la ville de Cherchell, la configuration de son site ainsi que les modifications apportées par ses occupants depuis la première installation humaine sur le site ont donné naissance à un paysage naturel anthropisé spécifique. Ce paysage spécifique constitue une des richesses de la ville, lui donnant un caractère particulier et un cadre de vie agréable.

Dans cette partie nous nous intéressons au paysage de la ville de Cherchell dans sa dimension physique³². Pour cela nous allons identifier les parties de la ville qui présentent des qualités paysagères, nous définirons leurs composants (aussi bien naturels qu'anthropiques) et enfin nous identifierons leurs caractéristiques et leurs qualités. Ceci nous permettra d'évaluer leur potentiel et leurs vulnérabilités ainsi que les risques auxquels ils sont soumis.

Après enquête sur le terrain, nous avons identifié deux catégories de paysage urbain au niveau de la ville de Cherchell : aires paysagères et axes paysagers.

Les aires paysagères sont des unités urbaines surfaciques ayant des qualités paysagères (places, quartiers, jardins, forêts ...). Nous avons identifié deux types dans cette catégorie de paysages : les aires situées au sein du tissu urbain et celles situées aux abords de ce dernier tout en y apportant une valeur ajoutée :

- Les aires paysagères situées au sein du tissu urbain cherchelloy : cette catégorie est principalement constituée de jardins et de places situés au cœur de la ville, ils sont composés aussi bien d'aménagement de mobilier urbain que d'éléments végétaux et arboricole, ainsi que de quartiers constitués de constructions et d'aménagements aux caractéristiques paysagères homogènes qui participe à la qualité visuelle de la ville.
- Les aires paysagères situées aux abords de la ville : ce sont des entités naturelles composées principalement de maquis et de végétations. Elles contribuent à la composition du paysage urbain grâce à leur situation sur les hauteurs dominant la ville.

Les axes paysagers sont des entités paysagères urbaines se développant le long d'un axe (une voie piétonne ou mécanique, un cours d'eau, un cheminement ...). Elles sont situées au sein du tissu urbain de la ville. Ils sont répartis en deux catégories, les axes paysager à tracés naturels lits ou tracés d'oueds), et les axes paysagers à tracés artificiels (voies et allées) :

- Les axes paysagers à tracés naturels ont une forme sinueuse et sont composés principalement d'éléments végétaux spontanés qui bénéficient de la présence de l'eau sur une période de l'année. Ces axes sont généralement non bâtis et contribuent à l'amélioration de la qualité paysagère de leurs environs par leurs composantes végétales.
- Les axes paysagers à tracés artificiels sont essentiellement des voies ou rues avec des parois qui ont une composition homogène entre leurs composants bâtis et présentant aussi des éléments végétaux et arbres qui y apportent l'élément de composition végétale.

Dans ce qui suit, nous avons entrepris une identification systématique et une étude de tous les composants de la ressource paysagère de Cherchell, en partant de l'est vers l'ouest du tissu urbain, et en les classant en deux catégories précédemment citées (Aires et axes paysagers) (Figure 21).

³² Nous n'aborderons pas ici l'aspect cognitif de la perception du paysage et son interprétation par ses occupants.



Figure 21 : Localisation des aires et axes paysagers à Cherchell (Auteur)

3.3.3.1 Les aires paysagères

1) Sidi Boulahrouz

Le monticule de sidi Boulahrouz est situé au sud-est de la ville, c'est une aire paysagère naturelle. En dehors du tissu urbain à l'origine, cette aire est entourée de construction illicite aujourd'hui, elle est composée principalement d'arbres (pins) qui, grâce à la morphologie de son site et sa hauteur, constitue un repère visuel naturel (Figure 22).



Figure 22 : Le monticule de sidi Boulahrouz vue à partir du quartier Tizerine (Auteur)

2) Jardin plage Tizerine

Le jardin de la plage de Tizerine est un héritage d'un ancien complexe balnéaire d'époque coloniale qui fut récupéré par l'armée algérienne après l'indépendance et enfin cédé en 2013 aux autorités civiles de la ville. Ce jardin est constitué de *Bellombras* et palmiers. Il est dans une situation d'abandon le rendant non exploitable (Figure 24) (une étude pour l'aménagement d'une esplanade englobant ce jardin et dominant la plage est en cours).



Figure 24 : Le jardin de la plage Tizerine laissé à l'abandon (Auteur)



Figure 23 : Vue dominant la mer à partir du jardin de la plage Tizerine (Auteur)

3) Nouveau musée

Le nouveau musée est construit au-devant d'un jardin qui abrite des fresques mosaïques d'époque romaine. Clôturé, c'est un ensemble constitué d'un bâtiment d'une architecture moderne donnant sur la route nationale n°11 et occupant une bonne partie de l'interface jardin ville, d'une maison d'époque coloniale en r+1 en arrière de cette aire majoritairement couverte par les arbres. Nous y retrouvons un espace végétalisé constitué d'une multitude de typologies végétales composées d'arbres, d'arbustes et de végétation herbacée. Les espèces présentes sont principalement représentées par : le cyprès pyramidal, le Cyprès Fastigiata, les *Bellombras*, le platane commun, le figuier de barbarie, le laurier rose, le pin pignon, le palmier, le cactus, le rosier ... Cette végétation dense abrite en son sein des vestiges archéologiques composés par

des fresques mosaïques, des fragments de colonnes et chapiteaux romains ainsi que les fondations de l'enceinte orientale de la ville punique.

Ce jardin apporte une qualité paysagère certaine à travers la présence d'éléments végétaux ainsi que la qualité architecturale de l'édifice du musée. La clôture opaque du côté de l'accès principal (route nationale n°11) de cet ensemble réduit la visibilité du jardin. Non entretenu, ce jardin est dans un état sauvage recouvrant même certains vestiges archéologiques qui y sont exposés. (Voir planche 3)

4) Ensemble paysager du Caravansérail

Situé entre la route nationale 11 et la mer, l'ensemble paysager du caravansérail est composé d'éléments naturels (principalement des arbres) tel que les *Bellombras*, caoutchoucs, palmiers ..., et de constructions d'époque coloniale constituées de 2 maisons individuelles en R+1 couvertes par une toiture à 4 pentes en tuiles et la bâtisse du caravansérail (d'époque non définie, même si des éléments constructifs de la période coloniale sont clairement identifiables) qui est composée d'une construction en RDC autour d'un patio et couverte par une toiture à double pentes en tuiles. A cet ensemble est venu se greffer en 2014 un jardin public occupant l'ancienne embouchure d'un oued comblée par un remblai de terre.

Les constructions et le jardin de cet ensemble, bien qu'ayant un potentiel paysager intéressant, sont à l'abandon et dans un état de dégradation moyen. Le nouveau jardin public ne s'insère pas dans la typologie existante au niveau de cet ensemble (typologie mauresque et néo mauresque) en faisant référence à l'architecture romaine à travers l'utilisation pastiche de colonnes brisées et chapiteaux au niveau de sa fontaine. La présence d'un arrêt de bus au niveau de son entrée vient obstruer et dégrader (polluer) la vue à partir de la route. Une partie de cette aire paysagère est occupée par de l'habitat précaire (voir planche 4) qui vient dégrader ses qualités, et générer une pollution aussi bien visuelles que biologique (déchet solides et liquides). (Voir planche 4)

5) Jardin entrée caserne

C'est un jardin ornemental qui marque l'entrée de l'académie militaire interarmes de Cherchell, il constitue l'aboutissement de l'avenue du 1^{er} Novembre (qui est un axe paysager).



Figure 25 : Jardin gauche de l'entrée de l'AMIA (Auteur)

Constitué de deux butes artificielles qui encadrent l'entrée de l'AMIA, ce jardin est composé principalement d'arbustes taillés, de pelouse et de massifs floraux. La composition végétale est

représentée par : Le cyprès, les *Bellombras*, platane, le figuier de barbarie, le laurier rose, le pin pignon, le palmier, le palmier nain, le rosier ... (Figure 25)

6) Ensemble place

La place de Cherchell occupe une position contiguë aux voies principales qui la contournent. Cette configuration permet aussi bien la limitation par les voies que la continuité entre elle et la ville dans la mesure où aucune barrière physique ne vient s'interposer entre les différentes composantes de ce tissu urbain. Nous notons aussi un prolongement des axes de voies dans son aménagement : ils participent à la délimitation géométrique de la place et à la confirmation de son élément exceptionnel, tout en renforçant l'inscription de cette dernière dans son environnement immédiat. Ces axes nous donnent des cheminements piétons et des alignements d'arbres qui renforcent les vues perspectives à partir des voies y menant (voir planche 5).

Pour la position des liaisons avec la ville, la place offre maintes possibilités pour l'accès ; mais il existe un accès privilégié, celui qui mène de la mosquée (ex-église), dominant par sa perspective sur son centre et son élément exceptionnel qu'est la vasque ; il constitue ainsi un seuil principal. En plus de sa libération de l'alignement des éléments végétaux qui marquent la limite de la place, il a été marqué par deux lampadaires (éléments verticaux) et une colonne romaine en perspective. Ce seuil principal dégage une relation visuelle directe entre la partie la plus symbolique de la place qu'est la vasque et le bâtiment le plus expressif des abords qu'est la mosquée (ex-église) et qui se veut être une réplique du temple de saturne de Rome ; renforçant ainsi la filiation romaine de ce lieu public et sa référence au forum. (Voir planche 5)

7) Ain Ksiba

Surplombant la place de Cherchell, sur un terrain en pente, on retrouve l'ensemble paysager composé d'Ain Ksiba. C'est un quartier de l'ancienne médina de Cherchell composé principalement de maisons introverties à toiture en tuile généralement en RDC ou R+1 datant de l'époque de l'arrivée des émigrés andalous à la fin du 15^e siècle. L'originalité et la richesse de cette aire paysagère réside dans ses ruelles étroites bordées de maisons médiévales (Figure 26 et Figure 27), cette aire s'ouvre aussi directement vers la place et la mer.



Figure 27: Rue principale du quartier Ain Ksiba (Auteur)



Figure 26: Ruelle du quartier Ain Ksiba (Auteur)

8) Quartier mosquée + théâtre romain

Juxtaposée à l'aire précédente, cette entité paysagère s'articule autour de deux éléments : le théâtre romain et la mosquée aux cent colonnes, le reste étant composé principalement de maisons individuelles avec toiture en tuiles ne dépassant pas le R+1 (même si aujourd'hui plusieurs anciennes maisons médiévales ont été détruites et remplacées par de nouvelles à toiture terrasse et en R+2 ne s'intégrant pas dans le paysage urbain de cette aire). En effet, le théâtre

romain occupe une grande étendue dégagée vers laquelle convergent les voies principales de cette partie de la ville, la rue du théâtre étant dans son axe en fait l'aboutissement de sa perspective. La mosquée aux cent colonnes quant à elle se trouve au milieu d'un tissu médiéval modifié à l'époque coloniale composé de petites ruelles étroites, cette configuration urbaine donne un effet de surprise lors de la découverte d'un bâtiment aussi monumental sur lequel s'ouvrent les ruelles y menant. (Voir planche 6)

9) La place de la poste (square Sari Mustapha)

Entourée de *Bellombra*, cette aire paysagère se veut un rappel de la place à travers l'utilisation d'éléments végétaux similaires. Cependant, composée de deux parties (le bâti représenté par la poste et le non bâti à travers le jardin de la poste) qui s'équilibrent elle a un tout autre rôle : mettre en valeur le bâtiment de la poste de Cherchell en l'entourant d'un écrin végétal et accentuer sa monumentalité en précédant sa façade d'un retrait occupé par un jardin planté de différentes espèces d'arbres (palmier, *Bellombra*, ...) et de plantes (massifs fleuries et rosiers) autour d'une fontaine.



Figure 28 : le square Sari Mustapha avec la poste en arrière-plan (Auteur)

10) Port

Le port de la ville de Cherchell est le point focal de différentes perspectives au niveau de la ville. Nous y retrouvons l'îlot du phare qui est composé du phare ainsi que deux constructions situées symétriquement de part et d'autre de ce dernier, c'est le point le plus élevé et donc le plus visible de cette aire paysagère ; nous y retrouvons aussi le bassin du port et ses quais avec, comme élément paysager architectural dominant, le bâtiment de la douane aujourd'hui désaffecté et occupé par quelques familles de douaniers. L'élément paysager composant l'image de fond de cette aire paysagère : la mer, est son élément le plus important, il renforce son originalité sur le plan paysager. (Voir planche 7)

11) Sidi Yahia et la montagne sud de la ville

Le plateau sud de Cherchell est une petite montagne surplombant le centre de la ville (Figure 29), elle est composée d'un petit maquis de type méditerranéen composé principalement



Figure 29 : Vue panoramique de la montagne Sidi Yahia à partir du port (Auteur)

d'arbres de pins et d'arbustes. C'est une réserve militaire protégée dont l'accès est interdit au grand public mais qui contribue grandement à la richesse paysagère de la ville car c'est une aire visible de tous les points de vue vers le sud (Figure 30 et Figure 31). Le statut de réserve a grandement contribué à la préservation des éléments naturels composant cette aire.



Figure 30 : La montagne Sidi Yahia vue à partir de l'avenue 1er novembre (entrée de l'AMIA) (Auteur)



Figure 31 : La montagne Sidi Yahia vue à partir de la place (Auteur)

12) Cimetière musulman

De par son étendue et sa situation sur une colline à faible pente ainsi que sa proximité avec un site dégagé (le site du cirque romain), l'aire du cimetière musulman de la ville de Cherchell constitue une aire paysagère à valeur ajoutée intéressante. En effet, elle est composée sur le plan paysager de plantation d'arbres de différentes natures : palmiers, oliviers, amandiers, pins Cette composition végétale, bien que non étudiée, apporte un agrément visuel paysager intéressant dans un ensemble de quartiers dénué d'espaces verts.

13) Cimetière chrétien

Tout comme le cimetière musulman de la ville de Cherchell, le cimetière chrétien constitue une aire paysagère par la présence en son sein de plantations d'arbres de pin essentiellement. Bien que partiellement cachés par une clôture de deux mètres de hauteur, ces arbres centenaires restent un élément paysager important et perceptible depuis la voie principale de la ville (RN 11) en y agrémentant un paysage principalement composé de bâtiments de faibles qualités paysagères.

Planche 3 : Composition et état de l'Aire paysagère du nouveau musée (A3) (Auteur)



La présence de plusieurs variétés d'arbres au niveau du jardin du parc Bocquet contribue à améliorer la qualité paysagère de l'ensemble



L'entrée principale du parc Bocquet avec en arrière-plan le bâtiment du musée d'une architecture moderne. Nous relevons la présence de cyprès marquant l'entrée et agrémentant le paysage. Cependant, la présence d'une clôture opaque obstrue la visibilité, réduisant ainsi l'apport paysager de cette aire



Une clôture en dur quasi-opaque ceinture l'ensemble du musée et son jardin le coupant de son environnement aussi bien visuellement que physiquement.

Planche 4 : Composition et état de l'Aire paysagère du caravansérail (A4) (Auteur)



Constructions illicites
incrustées à proximité
du nouveau jardin.

L'aménagement
du nouveau jardin.



La bâtisse du
caravansérail
en état de
dégradation
avancée.



Une mini-
décharge située
juste à l'entrée
de l'ensemble
vient le polluer
visuellement et
olfactivement.



Une partie du jardin du caravansérail fait office
de parking pour les travailleurs des
administrations voisines.

L'accès principal de cette aire marqué par un
alignement de palmiers, à gauche l'entrée du
nouveau jardin.



Planche 5 : Composition de l'Aire paysagère de la place (A6) (Auteur)

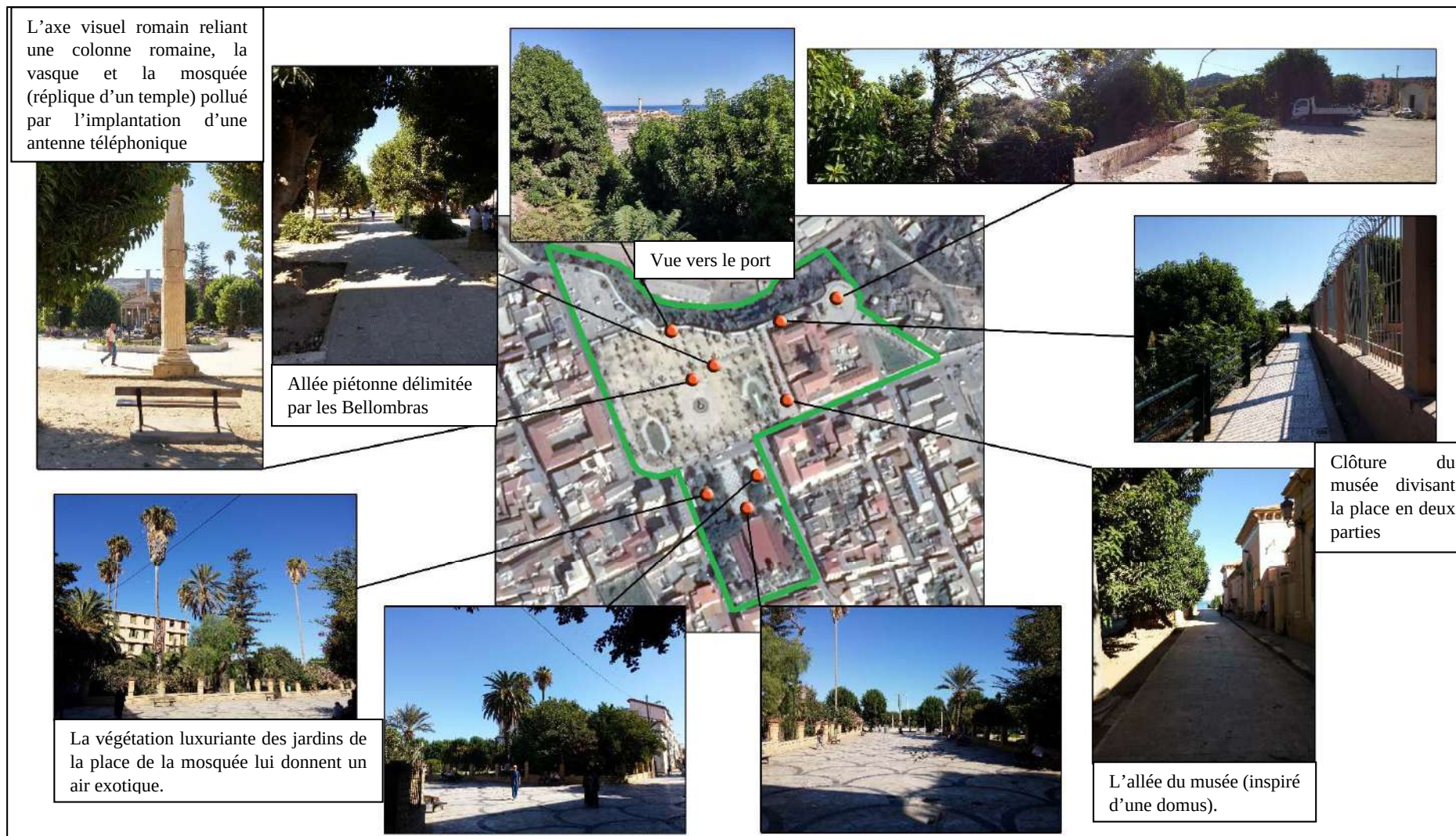


Planche 6 : Composition de l'Aire paysagère du quartier de la mosquée (A8) (Auteur)



Les vestiges du théâtre romain, composant paysager majeur de l'aire paysagère de la mosquée

Ruelles étroites typiques du tissu médiéval de la ville. Cette étroitesse génère un problème de circulation automobile et de stationnement.



Rue de la mosquée avec une construction en cours, sur l'emplacement d'un ancien bain maure



Limite de l'aire, ressortant une dualité entre le bâti nouveau clôturé (résidence militaire) et les maisons individuelles traditionnelles



Mosquée aux 100 colonnes



Planche 7 : Composition de l'Aire paysagère du port (A10) (Auteur)



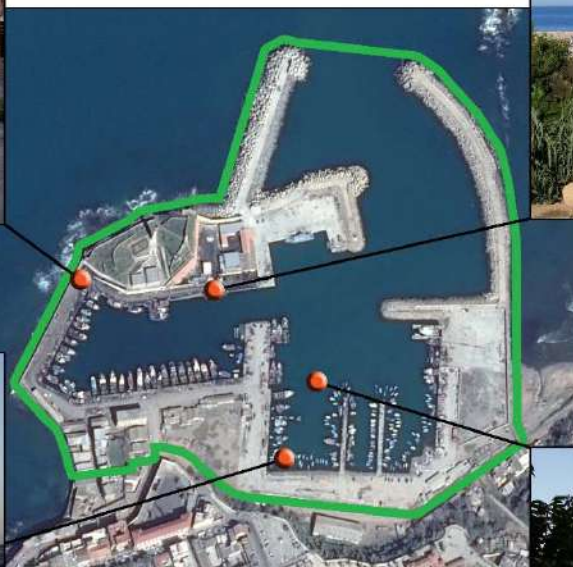
Quais et ancien bassin du port, avec en arrière-plan, l'ancien bâtiment des douanes



Vue générale sur le port, avec une clôture le coupant de son environnement en cours de construction



Nouveaux quais et nouveau bassin du port



Nouveau bassin du port et hangar de réparation d'embarcations de pêche.



3.3.3.2 Axes paysagers

1) RN 11 : portion du Musée et stade militaire

L'axe de la route nationale N°11 dans sa portion qui passe par le nouveau musée de la ville et le complexe sportif militaire constitue un élément paysager linéaire qui est composé d'un alignement de platanes et un terreplein gazonné séparant la voie en deux parties (dans le passé toutes deux mécaniques mais aujourd'hui la partie sud est réservée aux piétons), et un alignement de pins sur le côté nord de la voie tout au long du complexe sportif militaire. La largeur de cet axe et sa linéarité, combinées aux alignements d'arbres contribuent à l'accentuation de l'effet de perspective qu'on retrouve sur cet axe. L'ombrage produit par les arbres facilite l'appréciation de ce paysage et rend la marche le long de cet axe agréable les journées chaudes de plein soleil. (Voir planche 8)

2) Oued sidi Braham

Bien qu'aujourd'hui ce chemin d'eau soit asséché et partiellement comblé sur sa partie haute, son tracé demeure visible sur sa partie basse et surtout sur son aboutissement en mer sous forme d'une présence végétale et d'arbres (Figure 32). Même sans mise en valeur, cet axe paysager représente une richesse potentielle pour cette partie de la ville. Cependant, la présence du déversoir d'un égout sur son aval et quelques indu-occupants qui commencent à ériger des constructions illicites sur son aboutissement constituent une véritable menace pour sa pérennité.



Figure 33 : La présence de végétations souligne le tracé de l'oued (Auteur)



Figure 32 : Présence d'arbres et de végétation dense à l'aboutissement de l'oued (Auteur)

3) Avenue 1er novembre

Caractérisée par l'alignement des palmiers sur ses deux côtés, cette avenue mène à l'entrée officielle de l'académie militaire interarmes de Cherchell. Cet alignement contribue à une mise en scène monumentale de cet équipement militaire dans la mesure où il accentue l'effet de perspective avec comme point de fuite, le portique de l'entrée dans le sens nord sud et la mer dans les sens sud nord. Il est agrémenté par un terreplein engazonné sur ses bords et un alignement de rosiers multi couleurs entre les palmiers, le tout ayant comme image de fond un espace végétalisé et planté d'arbres de différentes essences devant l'ancienne enceinte de l'époque coloniale sur le côté Ouest. Cet axe a fait l'objet d'un dédoublement durant l'année 2015 ; au-delà de l'intérêt discutable de ce dédoublement (reliant la route nationale simple route à double sens et une voie secondaire aux abords du tissu urbain traditionnel) c'est toute la conception de cet axe et son effet paysager qui ont été dénaturé malgré une tentative de reproduire un aménagement similaire à l'original (Figure 34). En effet, la destruction de l'espace végétalisé qui constituait l'arrière-plan du paysage de cet axe lui a enlevé son ancrage naturel et le dédoublement unilatéral de la voie a changé l'effet de perspective vers l'entrée de l'AMIA.



Figure 34 : L'avenue de l'ALN avec, à droite, la nouvelle partie ouverte (Auteur)

4) Voie marine

Bénéficiant d'un paysage composite entre un talus verdoyant et la mer, la voie contournant la ville par la mer constitue un axe paysager varié et riche. Cet axe paysager est le fruit de la dualité terre/mer et est représentatif du caractère côtier (par sa situation) et historique de la ville (en passant ou en ayant une vue sur certains des sites patrimoniaux de la ville). Il est composé de deux portions (d'Est en Ouest), une première ayant une protection rocheuse côté mer et l'aboutissement d'un ancien oued abondamment végétalisé ainsi qu'un mur de clôture d'un complexe sportif militaire côté ville ; la deuxième portion ayant pour interface côté mer la nouvelle darse du port avec ses quais et esplanade, et l'aboutissement d'un autre ancien oued ainsi que le talus de la place tout deux végétalisé avec différentes espèces végétales et arboricoles côté ville.

5) Rue des figuiers

La rue des figuiers est une rue typique des médinas présentant un paysage urbain constitué de bâti de l'époque andalous-ottomane en RDC ou R+1 introverti dans leur majorité (hormis quelques maisons modifiées à l'époque coloniale) et avec une largeur réduite, elle débouche sur le théâtre romain, un espace ouvert qui contraste avec son étroitesse. (Voir planche 9)

6) El Kettar

Représentatif de l'image de la ville de Cherchell, cet axe se trouve entre la mer qu'il domine en balcon (au-delà de l'enceinte coloniale superposée à celle de l'époque andalous-ottomane) et le site archéologique le plus important de la ville que sont les thermes de l'Ouest ainsi qu'une portion de la ville abritant des constructions médiévales, coloniales et contemporaines. Cet axe bénéficie d'un paysage unique dans la ville avec une vue du coucher de soleil sur l'horizon marin et une perspective allant jusqu'au cap Ténès à une centaine de Km de Cherchell les journées de temps clair. La présence d'une station de bus³³ sur les deux côtés de cet axe pollue l'air et le paysage de cet axe en créant une barrière visuelle du côté du site archéologique et du côté de la mer. (Voir planche 10)

³³ Ce n'est à l'origine qu'un arrêt (ce qui amoindrie son effet négatif) qui, faute de respect de la loi, a été transformé par les chauffeurs de bus en station occupée tout le temps.

Planche 8 : Composition de l'axe paysager de la RN 11 : portion du stade militaire (a1) (Auteur)

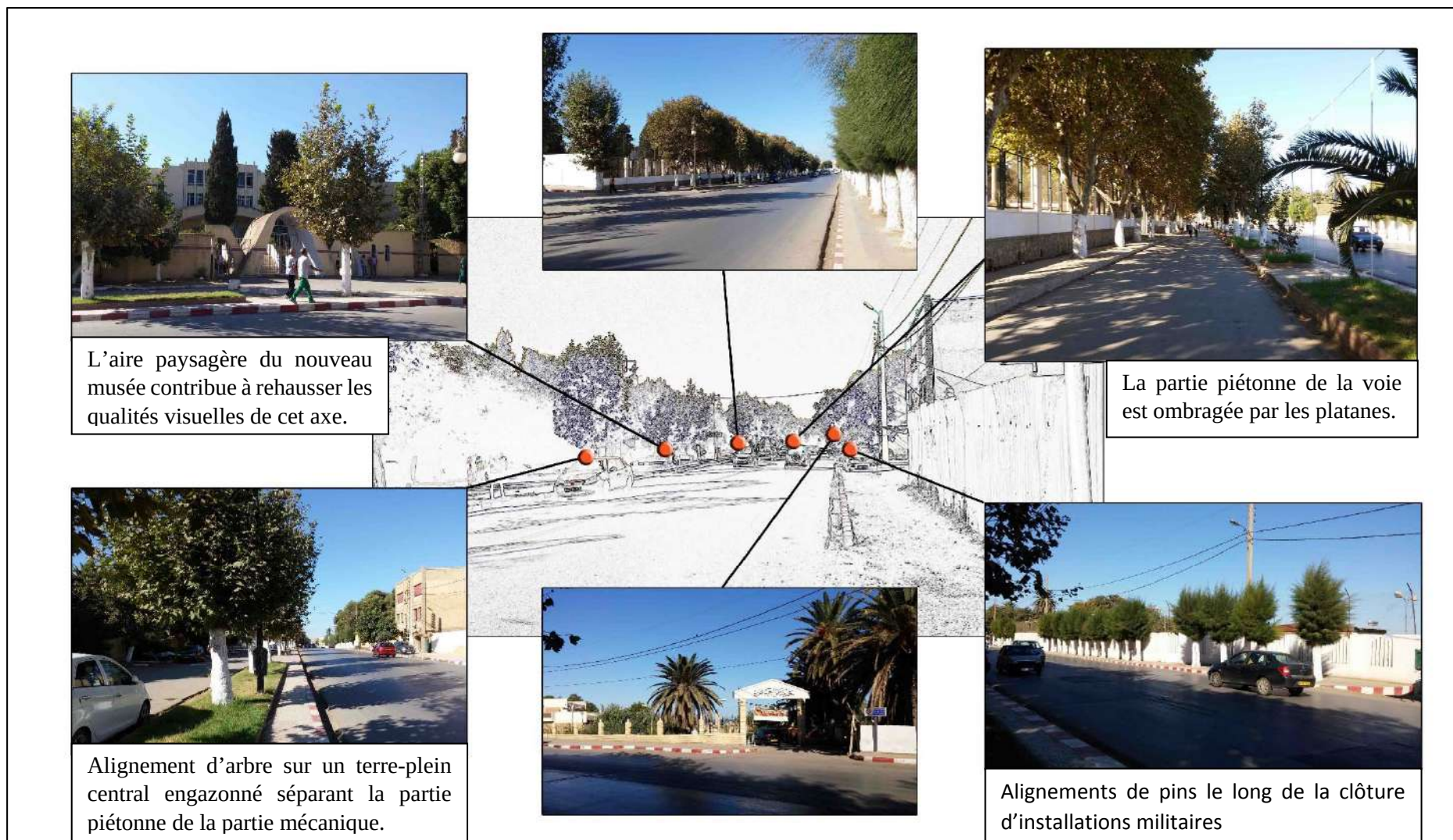


Planche 9 : Composition de l'axe paysager de la rue des figuiers (a5) (Auteur)

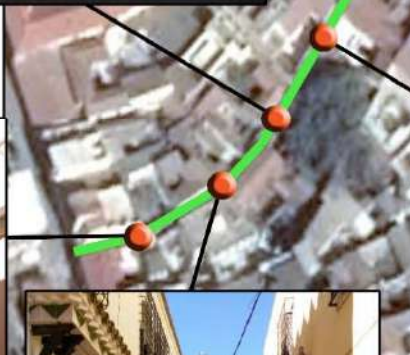
Changement de direction de la rue, empêchant ainsi une vue en perspective entre son début et sa fin.



Début de la rue avec une largeur réduite et des parois aveugles dans leur majorité (hormis une maison, à gauche, modifiée à l'époque coloniale).

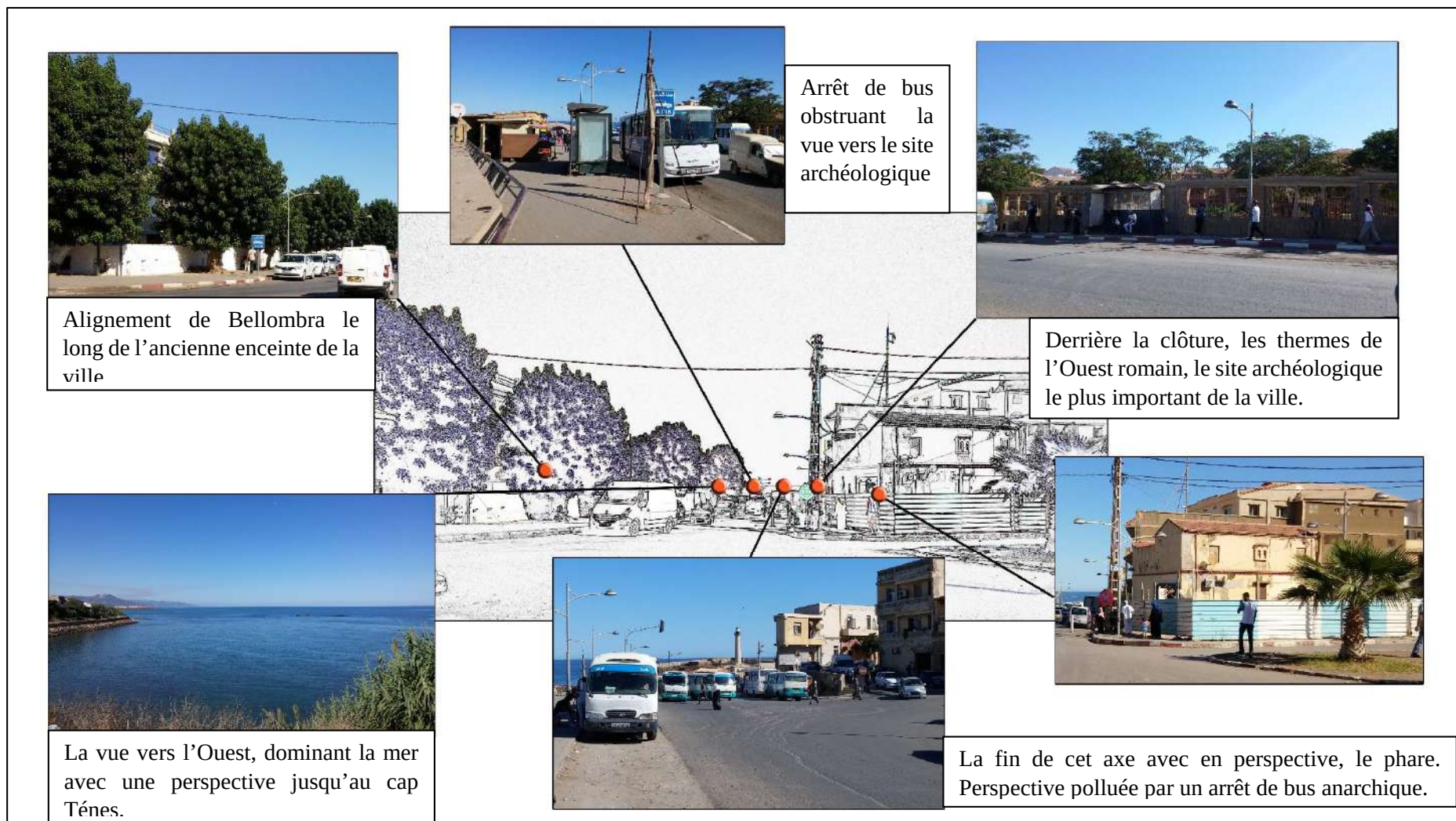


Fin de l'axe débouchant sur le théâtre romain



Bain maure (à gauche) de construction récente (années 70), reprenant un modèle architectural traditionnel qui s'inscrit dans le paysage d'ensemble.

Planche 10 : Composition de l'axe paysager El Kettar (a6) (Auteur)



7) Oued El Kantara

Tirant son nom de la présence d'un pont de l'époque romaine le traversant, cet Oued constitue un axe paysager marqué par une présence de végétation sauvage (arbres, arbustes, roseaux ...). Il passe par un des plus grands ensembles d'habitat collectif de la ville (plus de 400 logements) avant d'aboutir au niveau d'une zone industrielle (qui n'abrite que quelques dépôts de marchandises et de matériaux de construction ainsi qu'une salle des fêtes), nous retrouvons sur ses abords aussi de l'habitat spontané. Cet oued est aujourd'hui un déversoir d'égout pour certaines constructions illicites, ses eaux usées sont rejointes par celles de l'égout de cette partie de la ville le polluant ainsi en amont et en aval.

8) Oued Ghassoul

Bien qu'aujourd'hui ce chemin d'eau soit asséché et partiellement comblé, son tracé demeure visible sur sa partie basse et surtout sur son aboutissement en mer qui recueille aujourd'hui les eaux usées des cités l'avoisinant. Même sans mise en valeur, cet axe paysager représente une richesse potentielle pour cette partie de la ville. Cependant, la présence du déversoir d'un égout sur son aval constitue une véritable menace pour sa pérennité.

3.3.3.3 Synthèse

Située sur un plateau en contrebas d'une petite montagne, en interface entre terre et mer, la ville de Cherchell bénéficie de la présence d'éléments paysagers endogènes (situés au sein de son tissu urbain) et exogènes (en perspective sur les hauteurs ou en contrebas du tissu urbain). Ces ressources paysagères sont, soit naturelles, soit entropiques et sont disséminées sur tout le territoire de la ville, elles peuvent apporter un plus à tout projet architectural et urbain à son niveau.

L'étude des éléments constituant la ressource paysagère de Cherchell a démontré que son potentiel est important et qu'il peut contribuer à un développement durable de la ville s'il est intégré dans une stratégie globale. En effet, l'intégration de ses composants naturels permettra de protéger et développer des entités paysagères qui abriteront la faune et la flore locale protégeant ainsi la biodiversité. Les composants entropiques, quant à eux, représentent la mémoire du lieu et de ce fait l'histoire et la culture de ses habitants. Leur préservation (avec une communication sur cette action) permettra de sensibiliser les habitants et de les impliquer dans ce processus. Cette étude a mis en avant les pressions auxquelles font face ces ressources, elles sont dues principalement à l'absence de prise en charge du paysage comme composant lors de l'élaboration de projet de développement urbain (composants paysagers, champs de visibilité ...). Ces pressions peuvent être résumées comme suit :

- Les constructions illicites qui occupent les aires paysagères aussi bien à l'intérieur du tissu urbain qu'à ses abords,
- La pollution générée par la présence d'égout en plein air au niveau des lits d'oueds et chemins d'eau,
- La pollution générée par le dépôt sauvage d'ordures ménagères et de chantiers au niveau de certains axes et aires paysagers,
- La marginalisation et l'abandon de certains espaces paysagers,
- Nouveaux projets de construction et d'aménagement urbain ne respectant pas leur environnement (notamment en termes de skyline au niveau du centre historique) modifiant l'aspect paysager des aires les abritant (ex. Ain Ksiba) et obstruant le champ visuel vers celles qui les juxtaposent.

3.4 Conclusion

L'étude des ressources de la ville de Cherchell a fait ressortir une variété et une richesse importantes qui constituent un potentiel à mettre en valeur et à utiliser pour implémenter un processus de développement durable et améliorer ainsi la qualité de vie des citoyens.

Ce potentiel est représenté à travers la présence de ressources uniques spécifiques à la ville de Cherchell (tel que le port qui abrite à lui seul une multitude de ressources de toutes catégories et toutes périodes, les vestiges monumentaux remontant à l'époque de la *Caesarea* romaine ou le paysage urbain résultant de la situation et de l'histoire de la ville). Ces ressources proviennent de la situation géographique particulière sur un plateau entre montagne et mer ainsi qu'une occupation urbaine remontant à plus de 2500 ans avec des périodes de rayonnement à différentes échelles (locale, régionale et méditerranéenne).

Ces ressources constituent autant de richesses potentielles pour la ville si elles sont intégrées au sein du processus d'aménagement et de développement urbain dans leur environnement immédiat et la ville toute entière. En effet, cette prise en charge peut apporter beaucoup d'avantages notamment en terme de développement durable tel que :

- Mise en valeur de l'image de la ville.
- Amélioration de la qualité de vie des habitants.
- Préservation du vieux bâti et des aires naturelles de la ville (considérés comme des ressources non renouvelables).
- Dépollution de la frange marine.
- Intégration de l'interface ville-mer dans la vie urbaine quotidienne.
- Réanimation de plusieurs secteurs urbains non exploités.
- Relance du secteur touristique en améliorant l'attrait de la ville.

La concentration de ces ressources au niveau du centre historique de la ville vient renforcer son caractère central et peut en faire un point de départ pour un processus de développement durable les prenant en charge en y développant des projets pilotes. La dispersion du reste de ces ressources sur tout le territoire de la ville permet d'en faire profiter ses différents quartiers et de rééquilibrer la qualité des espaces urbains et de ce fait la qualité de vie de leurs habitants dans une perspective d'équité entre le centre (qui concentre les services et loisirs) et les extensions de la ville.

En effet, ces ressources représentent un potentiel important pour un développement durable et qualitatif de la ville de Cherchell. Les ressources naturelles, tirant profit de la situation géographique de la ville entre terre et mer, peuvent servir comme espaces de détente et de loisir aussi bien pour les habitants permanents que les visiteurs et potentiels touristes, ce qui créerait une dynamique économique (à travers les métiers de services entre autres) et sociale (à travers un brassage social et un accès équitable à ces ressources). Dans ce contexte, les ressources patrimoniales peuvent aider à ancrer la population de la ville dans son territoire en la rendant fière de son histoire et en l'impliquant dans sa préservation. Ainsi préservées, ces ressources serviront de support de communication et d'éléments d'appel pour attirer les éventuels touristes.

Transformer ce potentiel en richesse effective requiert la levée de certaines contraintes auxquelles il fait face. Cette étude nous a permis de faire sortir les différentes menaces (destructions, absence d'entretien ...) et pressions (pollutions, mauvaises utilisations ...) que subissent les composantes de ces ressources les empêchant ainsi de remplir leurs missions et même d'être considérées par les autorités locales et les habitants comme un élément positif

susceptible d'améliorer la qualité de l'espace urbain de la ville. Cette situation peut mener à leur disparition et avec elle la disparition de ressources uniques non renouvelables composant l'identité même du lieu.

ETUDE DE CAS « BEST PRACTICE CASE » DANS UN PAYS MEDITERRANEEN : CAS DE LA VILLE DE GENES EN ITALIE



CHAPITRE IV : Etude de cas « Best Practice Case » dans un pays méditerranéen : Cas de la ville de Gênes en Italie	111
4.1 Justification du choix du cas d'étude	111
4.2 Le développement de la ville de Gênes à travers l'histoire	112
4.2.1 Portrait géographique :	112
4.2.2 Portrait historique	113
4.3 Stratégies de gestion et d'intégration des ressources de la ville de Gênes	129
4.3.1 Ressources patrimoniales "architecturales et urbaines"	130
4.3.2 Relation ville – mer	143
4.3.3 Synthèse	151
4.4 Identification et impact des projets de développement sur la vocation de la ville et le paysage nouveau qui y découle	153
4.4.1 La reconquête de la mer : Le projet <i>Porto Antico</i>	154
4.4.2 Reconquête des espaces publics : sommet du G8	156
4.4.3 La récupération du centre historique et le classement par l'UNESCO : 2004 Gênes capitale de la culture européenne :	158
4.4.4 Synthèse	159
4.5 Conclusion	160

CHAPITRE IV : Etude de cas « Best Practice Case » dans un pays méditerranéen : Cas de la ville de Gênes en Italie

4.1 Justification du choix du cas d'étude

Dans cette partie il ne s'agit pas de faire une étude comparative entre deux villes mais d'effectuer un « Best Case Study » afin d'avoir une référence dans le domaine du développement durable des villes historiques côtières. Pour cela nous avons choisi d'analyser un exemple qui a réussi et qui constitue un cas d'école dans la réappropriation des espaces intercalaires entre ville et port et entre ville et mer, mais aussi dans le domaine de la gestion et la mise en valeur de son patrimoine architectural et urbain. C'est dans ce cadre que notre choix s'est porté sur la ville historique côtière de Gênes en Italie.

Pourquoi Gênes ?

La fondation de la ville de Gênes, tout comme Cherrhell, remonte au 5^e siècle av. notre ère, s'ensuivit alors une succession d'occupations : les Romains (218 avant J.-C.), les Ostrogoths (Ve s. après J.-C.), les Byzantins (VI^e s.) et les Lombards (641). Dotée à partir du XI^e s. d'une flotte puissante, elle repousse les Sarrasins, puis participe à la première croisade (1097) au cours de laquelle elle jette les bases de son empire maritime. Cette succession d'occupations lui donne un tissu urbain stratifié et riche en ressources patrimoniales, tout en étant sur un emplacement littoral stratégique qui est certainement à l'origine de sa création en tant qu'établissement humain.

Sur le plan géographique, comme Cherrhell, Gênes occupe un terrain composé d'un replat en contact direct avec la mer délimité par deux rivières (le Bisagno et le Polcevera) et limité par les monts de l'Appenin qui la bordent du côté nord (et sur lesquels elle s'est développée par la suite).

Aujourd'hui, Gênes est une ville historique côtière qui a l'un des plus importants ports de la méditerranée ainsi que l'un des centres historiques les plus importants en Europe. Ce tissu urbain qui a été longtemps confronté à différents problèmes similaires à ceux que connaît la ville de Cherrhell aujourd'hui (rupture entre la ville et son port, dégradation de son patrimoine bâti), a fait l'objet de projets urbains qui ont permis d'y remédier, ces projets ont bénéficiés de l'expérience de projets européens similaires³⁴ rendant la nouvelle connexion ville-mer un exemple de reconquête de la zone portuaire par un tissu urbain au niveau européen. Ce processus a permis au centre historique de la ville d'être inscrit sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO.

L'étude d'un tel exemple (en dépit des problèmes auxquels il fait encore face) nous permettra certainement d'en dégager un processus ainsi qu'une méthodologie d'intégration du patrimoine architectural et urbain ainsi que des ressources littorales dans un projet de développement urbain aux objectifs d'amélioration de la qualité urbaine de la ville à court terme et à une vision durable d'intégration et de préservation des ressources de la ville.

³⁴ Avant les études et l'implémentation de tels projets, les équipes de Bruno Gabrielli –adjoint du maire de Gênes à l'époque chargé de l'urbanisme- ont fait l'étude des projets de récupération de l'interface ville-mer de Barcelone et Liverpool.

4.2 Le développement de la ville de Gênes à travers l'histoire

4.2.1 Portrait géographique

La ville de Gênes est située dans la région de Ligurie au nord-ouest de l'Italie sur la côte de la mer Méditerranée à 145 km de Milan et 170 km de Turin (Figure 35). La ville au fond du golfe de Gênes est caractérisée par le contraste entre un site défavorable et une situation excellente. Le site primitif est composé d'un amphithéâtre de collines s'élevant jusqu'à 500 m, limité à l'est par la rivière Bisagno et à l'ouest, 5 km plus loin, par la rivière Polcevera. Ces collines enserrent une baie semi-circulaire, large de 2 km, profonde d'un peu plus de 1 km, largement ouverte vers le sud et, de ce fait, exposée aux vents d'ouest et de sud-ouest. Le grand Gênes s'étend sur 25 km d'est en ouest, de Nervi à Voltri (Larousse).



Figure 35 : Situation de la ville de Gênes (<http://reflectim.fr/tag/genes-carte-italie/>)

Résultat de deux vagues d'annexions de communes (5 en 1874 et 19 en 1926), le grand Gênes se développe sur 34 km le long du littoral (Figure 36).

L'environnement naturel de Gênes est très distinctif, comme à Cherchell il est sous forme d'un amphithéâtre autour du port. Cette configuration médiocre du site urbain, à cause de l'absence de vastes terrains plats, limite les extensions. Tout cela est compensé par l'avantage de la position. La ville est placée au point de la côte ligure le plus proche de la plaine du Pô, là où, la traversée de l'Apennin ligure est la plus facile.

Gênes est à la fois industrielle et commerciale. La ville est le premier port de voyageurs de la Méditerranée et surtout le deuxième port de commerce italien et de l'ensemble de la Méditerranée, après Marseille (Larousse). Le port est à l'origine de toute une série d'activités tertiaires (import-export, assurances, commerce). Celles-ci englobent aussi des fonctions indépendantes du port (administration, université, édition). Les industries forment le deuxième volet de l'économie. Ce sont la métallurgie et les aciéries (à Cornigliano), la mécanique, les chantiers navals (à Sestri Ponente) qui dominent ; la pétrochimie se développe (raffineries), tout comme les produits pharmaceutiques et l'agroalimentaire (conserveries, brasseries), et les industries traditionnelles se maintiennent (savonnerie, huileries, conserveries, etc.).

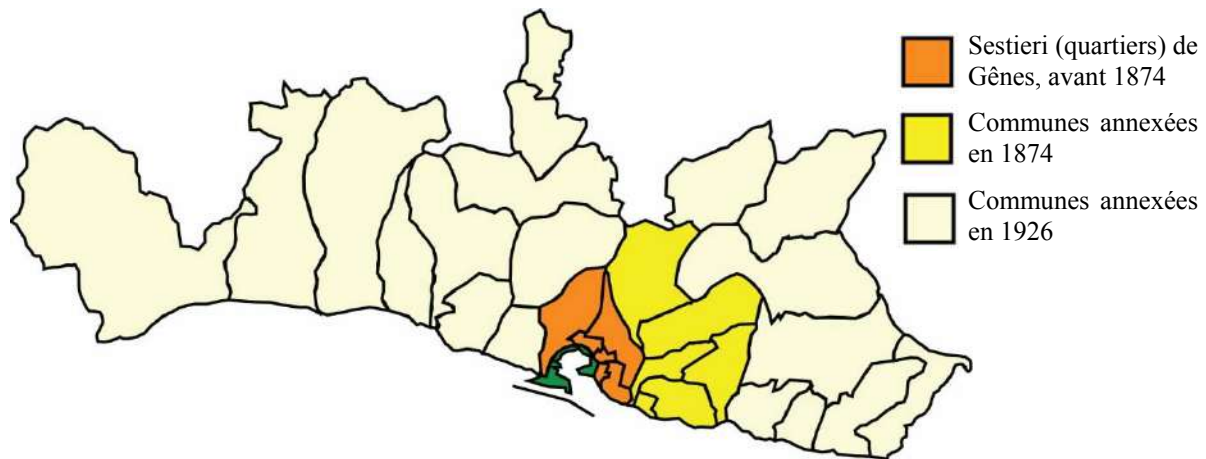


Figure 36 : La formation de la Grande Genova (Jacquot, 2007)

La ville s'organise à partir du Vieux Port, autour duquel se déploie le centre tertiaire, entre la gare principale et la piazza de la Vittoria, avec comme point principal la piazza De Ferrari. Ce quartier présente de forts contrastes entre les grandes artères et les pittoresques. Sur les collines se trouvent les résidences aisées. À l'Est les quartiers d'habitation dominant (tantôt récent, tantôt conservant un ancien centre villageois). À l'extrémité orientale, Nervi tient une place à part à cause de sa fonction touristique. À l'Ouest l'industrie et les quartiers ouvriers l'emportent, à *Sampierdarena*, dans la vallée du Polcevera jusqu'à Pontedecimo, puis Cornigliano, Sestri Ponente, enfin Pegli, Pra, Voltri.

4.2.2 Portrait historique

Il s'agit de comprendre, comme pour le cas de la ville de Cherchell, l'évolution de la ville de Gênes depuis sa fondation jusqu'à nos jours afin d'appréhender son évolution à travers l'histoire et la stratification de son tissu urbain. Ceci nous permettra de situer les parties de la ville à fort potentiel en termes de ressources (aussi bien patrimoniales -patrimoine architectural et urbain- que littorales) ainsi que les éléments de permanence de son tissu urbain. (Pour plus d'informations sur l'histoire de Gênes, voir annexe 2).

4.2.2.1 Gênes romaine : l'aube de la ville

« Pour ce qui est de la ville et du port aux débuts, il est évident que nous ne pouvons nous arrêter qu'à quelques considérations qui ressortent de l'étude de l'orographie et de la géologie de la zone environnante » (Poleggi, 1971). L'établissement du port de Gênes, comme souvent dans les villes côtières, a précédé la fondation de la ville. En effet, au début les habitants des montagnes ligures de l'Apennin se réunirent sur la rade génoise, en forme de croissant, pour assurer leurs échanges avec les navigateurs des côtes tyrrhéniennes, par la suite ces habitants s'établirent sur le pied de la colline de Castello (la plus proche du rivage) (Poleggi, 1971). La présence d'objets grecs et étrusques datant du 5^e S. av. J.C témoigne d'une fréquentation ancienne et continue de la rade de Gênes qui bénéficiait d'une situation stratégique sur l'extrémité du bassin tyrrhénien sur la route de la riche colonie phocéenne de Massalia (Marseille). Le site fut choisi, certainement, pour sa proximité de routes terrestres qui mènent vers l'arrière-pays et la commodité du voisinage plus que pour la protection qu'offrait la forme naturelle du port³⁵, même si la restitution de la ligne de côte de l'époque romaine par les autorités portuaires de Gênes fait ressortir la présence d'une zone naturellement protégée qui servait certainement d'abri pour les embarcations (Figure 37). Mis à part les traces de la

³⁵ De Negri, « Storia di Genova », Milan, 1968. Cité par : Poleggi E. « il porto di Genova »... P.7.

première installation remontant à l'époque romaine (au niveau d'une maison se situant au bord du port), la caractéristique la plus importante du centre historique de Gênes est la persistance de la structure urbaine de l'époque médiévale. Bien qu'au fil des siècles, elle ait subi un processus partiel de reconstruction\densification, le tracé original est encore reconnaissable au niveau du parcellaire et du caractère architectural des bâtiments (UNESCO, 2006).



Figure 37 : Zone protégée au niveau de la ligne de côte génoise à l'époque romaine (Restitution: autorités portuaires de Gênes)

La colline fortifiée de *Castello* protégeait la première installation urbaine, qui s'est développée à son pied, au sein d'un territoire urbain qui s'étendait, en conformité avec la règle romaine classique de la *mille passus* ou mille pas qui séparent l'aire urbaine des propriétés rurales, du fossé S. Michele aux rives de la rivière Bisagno (voir Figure 38 -Gênes au 11° S.-). Le réseau routier n'a pas traversé le tissu urbain mais est situé à l'extérieur (Grossi Bianchi & Poleggi, 1979).

4.2.2.2 Gênes médiévale : *Genova la superba*

La zone urbaine de Gênes reste très réduite jusqu'au 11° S. en effet, celle-ci, dans l'enceinte des murs du 9° S., se terminait à *Banchi* et ne contenait que l'anse du *Mandraccio* qui gisait sous la protection de la colline de Castello. La zone située au sud de la Via S. Lorenzo est la partie la plus ancienne de la ville historique entourée par la première enceinte du 9ème siècle, construite dans le cadre de la stratégie de défense du royaume carolingien contre les incursions sarrasines (Delumeau & Heullant-Donat, 2000).

Gênes a connu une autonomie ancienne vis-à-vis des centres de pouvoir institutionnel. Protégé par cette autonomie, la ville s'est développée au pied de la colline dominée par la résidence épiscopale, avec un tracé urbain quasi-orthogonal, dû plus à la conformation géographique particulière (voies parallèles aux ruisseaux, perpendiculaires à la côte) qu'à ses origines romaines (UNESCO, 2006). Les rues *Via Canneto il Lungo*, *Via Giustiniani* et *Via S. Bernardo* connectaient deux endroits stratégiques de la ville : Piazza S. Giorgio, le site du marché et la première cour, et la *Porta Soprana*, la sortie de la ville vers la route nationale (la *Via Aurelia* romaine).

Entre la construction de la première enceinte (IXe siècle) et la construction de la deuxième (XIIème siècle), et en relation avec les nouveaux besoins d'une nouvelle classe sociale émergente, le schéma du tissu urbain a changé d'une ville bastion autour du château fort avec son axe principal perpendiculaire à la mer, à une ville se déployant le long du littoral face à la mer, intégrée avec la première infrastructure portuaire rudimentaire en bois (Airal di, 1986).

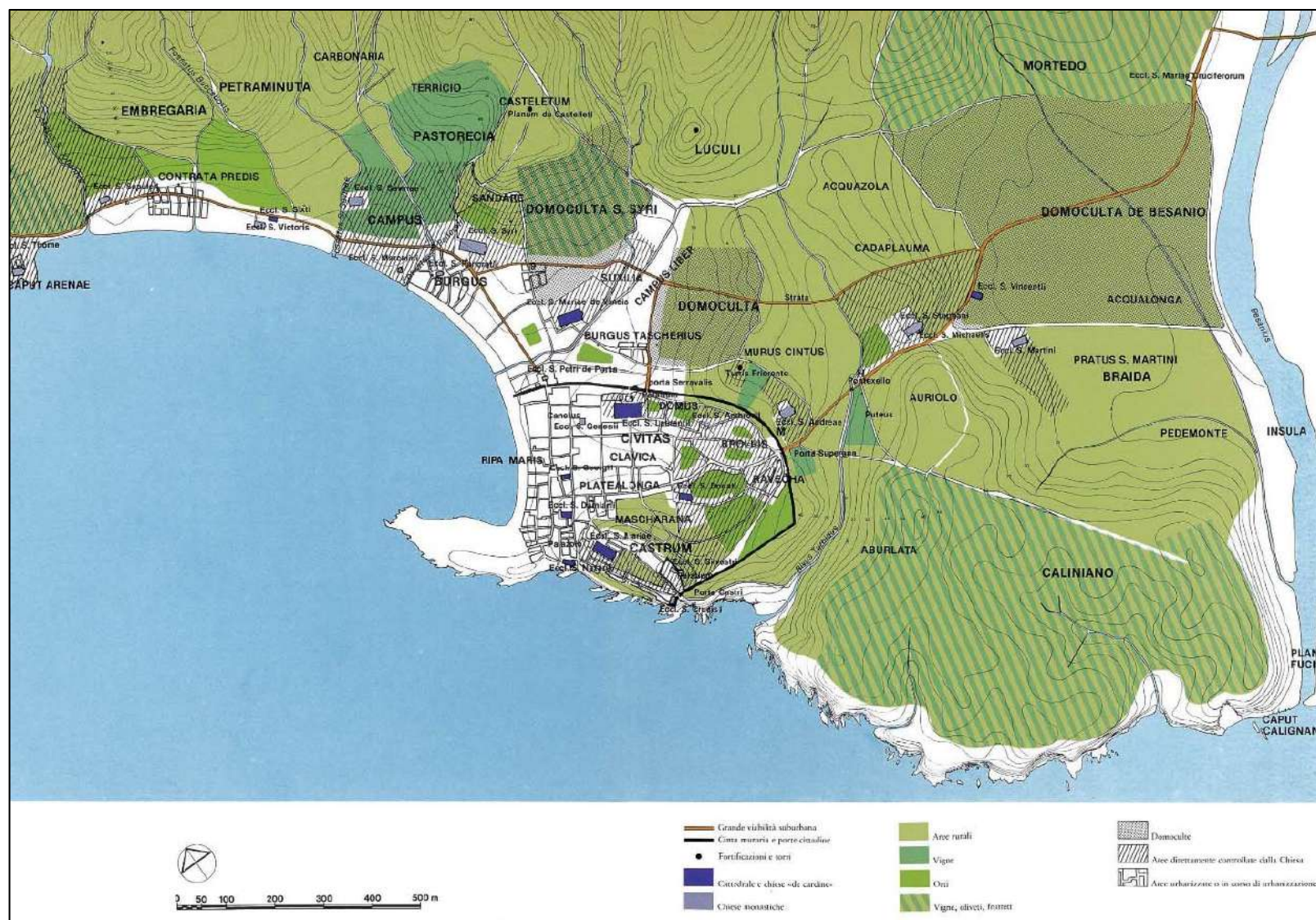


Figure 28 : La ville de Gênes au 11e Siècle (Grossi Bianchi & Poleggi, 1979)

Sur le plan institutionnel au cours de cette période, on a la formation de la commune (1099), tandis que Gênes a acquis une grande influence commerciale sur le bassin Méditerranéen. Les nouvelles magistratures de la Commune ont exercé une action de contrôle sur les changements dans le modèle urbain et la structure des bâtiments, pour sauvegarder le système de routes publiques et assurer le bon fonctionnement des bassins du port, en élaborant des règles de gestion collective qui peut être considéré comme les prémisses d'une nouvelle culture urbaine avant-gardiste. L'une des premières expressions de ce contrôle urbain est la construction de la Ripa, la façade entre la ville et la mer, pour laquelle les ordonnances consulaires (1133-1134) ont spécifié les mesures, les méthodes de construction et les usages, afin de maintenir le contrôle sur l'ensemble de l'infrastructure qui était indispensable pour la circulation des marchandises. La construction a été faite en autofinancement par des concessions à des particuliers en les autorisant à construire au-dessus de la colonnade, la commune est ainsi assurée d'un revenu constant provenant de la location des espaces commerciaux au niveau des colonnades au RDC.

Ce n'est pas juste une simple colonnade comme celles construites au cours de cette période dans d'autres villes régies par les *Comuni* (communes) mais une infrastructure publique, qui, en même temps fournit des services commerciaux et agit comme une place d'amarrage pour les embarcations et les marins en cours de transfert à partir de navires ancrés au large la côte.

Le Ripa est rapidement devenu l'un des endroits les plus animés de la ville, où avait lieu le commerce quotidien en rapport avec les activités portuaires. Elle fut aussi un lieu important pour la vie collective et sociale dans une ville qui ne possédait pas de grandes places publiques (à cause de la morphologie de son site). Ce fut une façade urbaine qui ne pouvait être vu dans sa totalité que de la mer, et qui marquait l'esprit des voyageurs par son uniformité. Elle devait ressembler au *skyline* new-yorkais d'après une description de Jacques Heers, avec un effet similaire pour l'époque : une impression de monumentalité, liée aux nombreux étages, symbole de la puissance économique et financière de la ville aux yeux du voyageur (Heers, 1971).

Du Xe au XIIIe siècle, Gênes est une ville très dense avec des rues extrêmement étroites et de hauts bâtiments. La construction au XIIème siècle de la nouvelle enceinte de la ville, avec un périmètre plus grand de quatre fois que l'existant, qui avait pour objectif la défense contre la menace des attaques de Barberousse sur la ville, est l'aboutissement d'une période intensive de travaux publics. La relation organique entre le port et la ville est visible dans la trame urbaine. Contrairement aux autres villes italiennes : à partir du XIIe siècle, la structure de la ville en compagnies ne se fait pas en rapport avec son enceinte (à partir des portes vers le centre), mais le long du front de mer, passant de la ville-place-forte à la ville portuaire (Poleggi & Cevini, 2003). Le front de mer devenant l'élément générateur et organisateur de la trame viaire (Figure 39).

Ainsi, les voies carrossables relient les portes de la ville au port, permettant l'acheminement des marchandises du port vers l'espace régional, à dos de mulets. Ces voies sont ponctuées par des *fondachi*, cours autour desquelles sont localisés les entrepôts des familles génoises, lieux de stockage et de redistribution des marchandises. « Le *fondaco* génois était un espace clos, cour de forme irrégulière souvent, intimement serti entre les immeubles et toujours de petites dimensions : de dix à vingt mètres de long sur trois ou quatre de large au plus. Autour de cette cour se pressaient les magasins pour les marchandises au rez-de-chaussée et les logements à l'étage. L'on y entrait par un ou deux passages étroits. » (Heers, 1990). Ces passages étroits sont les *vicoli* (appelés en patois *caruggi*). Ces ruelles, constituant la structure viaire de la ville, marquent encore aujourd'hui la trame urbaine du centre historique. Depuis le port, les marchandises sont acheminées dans les entrepôts des *fondachi*, entrepôts privés appartenant à des familles génoises, puis sont redistribuées par voie terrestre, suivant les voies principales jusqu'aux portes de la ville, puis à dos d'âne par-delà les Apennins.



Figure 39 : La ville de Gênes au 12e Siècle (Grossi Bianchi & Poleggi, 1979)

Au XIII^{ème} siècle, des ouvrages très importants ont été réalisés dans les zones portuaires, afin de répondre aux besoins croissants d'un port commercial florissant. Ces travaux comprenaient l'extension de la jetée *Molo*, la *Darsena* (nouveau quai au niveau du port), et l'Arsenal (chantier naval). Ces travaux furent conclus symboliquement avec la construction du premier palais de la Commune (*Palazzo S. Giorgio*), au centre de gravité de la ville (Poleggi, 1971). Le *Palazzo S. Giorgio* était devenu après le site de la Banco di S. Giorgio, la structure de la République de Gênes qui s'occupait de la gestion financière des biens des familles nobles qui, s'étant enrichies grâce à un commerce maritime florissant, possédaient des compétences exceptionnelles mercantiles et des connaissances technologiques. Durant cette même période, le premier noyau du palais de la Commune (*Palazzo Ducale*) a été construit près de la cathédrale (UNESCO, 2006).

La structure commerciale et artisanale était diffusée dans toute la ville. La majorité des constructions, même les bâtiments nobles, avaient des chambres au rez-de-chaussée consacrées à l'activité marchande. Il y avait aussi des dispositions législatives régissant les activités particulières qui, en raison de la disponibilité des sources d'énergie et pour permettre le contrôle par les guildes étaient situés dans les zones périphériques (par exemple les activités liées à la mer, et les fonderies, à *Molo*, et des métiers sales tels que les teintureries et tanneries dans les zones plus éloignées).

L'architecture génoise médiévale a certains éléments particuliers qui sont reconnaissables, dus à des référents culturels communs des habitants et des architectes\artisans, tels que la séparation entre les espaces commerciaux au RDC et les espaces de vie sur les étages supérieurs. La classe noble résidait dans les bâtiments comportant une colonnade au rez-de-chaussée ; au premier étage on retrouvait le *piano nobile*, avec la grande salle dans laquelle vivait la famille (*caminata*), avec au-dessus au moins deux niveaux de chambres et la cuisine, pour réduire le risque d'incendies, qui étaient assez fréquents au début du Moyen Age période où la majorité des maisons étaient faites de bois.

Sur le plan technique, il était commun pour la structure porteuse dans les fondations et au niveau de la colonnade d'être en pierre. Une pierre locale était utilisée, une marne calcaire gris foncé, avec des moellons équarris posés en rangées, avec des joints à la chaux. Sur les étages supérieurs de la pierre a été remplacée par la brique.

Parmi les éléments décoratifs caractéristiques les plus notables il y avait l'utilisation de pierres dichrome, fenêtres à meneaux et les arcs suspendus. Cela était dû à des compétences de la *Maestri Antelami*, une guilda de Lombard maîtres artisans qui pendant des siècles avaient conservé leur savoir-faire et avaient vécu comme une colonie étrangère, avec une spécialisation particulière dans la menuiserie.

Bien que la ville médiévale n'ait pas de séparation rigide par classe sociale, différentes zones étaient distinctes sur un niveau morphologique :

- La zone périphérique de colonies monastiques qui occupaient de vastes zones, au milieu des terres cultivées et des résidences secondaires à l'extérieur de la ville ;
- Les logements des classes sociales inférieures occupaient de longues bandes étroites de terrain en allant vers le centre-ville, dans lesquels les petites unités de construction se bousculaient dans les modules réguliers ;
- Les résidences de nobles, quant à elles, étaient dans les zones centrales, où les groupes sociaux des *Alberghi* correspondaient aux groupes de bâtiments avec une indépendance

morphologique résultant d'un long et complexe processus d'appropriation du territoire entre les différentes familles nobles qui s'est fait comme un jeu d'échecs.

Derrière la façade urbaine immédiate de la Ripa, les routes de banlieue sont greffées sur un système aménagé en dents de peigne avec son axe long (*carrubeus rectus*) le long de la côte, et les routes principales sortent à angle droit par rapport à la mer, sauf dans les zones de la Maddalena (l'ancienne «*strada*» ou la route pavée romaine), *Luccoli* et *S. Bernardo* où se situaient les voies principales de sortie de la ville.

Intégrés dans cette structure urbaine, les bâtiments sont regroupés en unités dont chacune était une curie ou *contrada* occupée par un *Albergo* qui constitue ainsi un « bloc topographique » (Heers, 1990), reproduisant ainsi sur le terrain une organisation sociale d'alliances familiales (*Alberghi*), dont les membres assumaient le même nom de famille.

Cette structure démo-topographique particulière, caractérisée par la cohabitation des membres de l'*Albergo* autour de la *domus magna* de la tête du clan, donne lieu à un système de colonies de peuplement dans les quartiers fermés dans lesquels les services communs sont également situés (fontaines, bains, four, église patricienne). En cas de troubles, chaque clan se replie sur son quartier, aisément défendable du fait de l'étroitesse des passages (*vicoli*) qui y conduisent. Comme beaucoup d'autres villes européennes, Gênes est donc organisée en espaces semi-privés, dont le centre est la cour ou *curia* (Jacquot, 2007).

De cette façon, un contrôle serré a été maintenu sur l'urbanisation, selon la logique interne à chaque clan, logique qui est parfaitement illustrée à travers les structures construites pour le stockage et la distribution des biens, les *fondaci*, qui sont les véritables centres de ces systèmes résidentiels et composants de la forme urbaine.

Les maisons les plus importantes sont reliées aux rues publiques au moyen d'arcades, interface entre la rue (partie publique), où se trouve l'activité commerciale et économique, et les parties privées de l'habitation : l'arcade principale de l'*Albergo*, le siège du clan, est appelée la *loggia*, porte les insignes de la famille noble, et c'est là que les cérémonies officielles de l'*Albergo* sont effectuées.

Ces quartiers organisés en système fermé génèrent un tissu urbain dense avec un espace public réduit, et une gestion des modifications de ce plan qui est soumise au contrôle de chaque famille noble. Nous retrouvons cette configuration urbaine dans différentes villes méditerranéennes dont l'économie est basée sur les échanges commerciaux, une configuration très proche de celle des villes islamiques basée sur un tracé avec des ruelles tortueuses et impasses.

A cette même période, eurent lieu les premiers essais de transformation du tissu urbain compact médiéval dans l'objectif de l'adapter aux nouveaux besoins spatiaux et architecturaux. C'est ainsi que les premiers palais ont été construits à travers la fusion de plusieurs bâtiments existants et avec de nouvelles articulations spatiales, en introduisant des espaces intérieurs ouverts, comme des cours à colonnades, et en développant le système des escaliers, qui jusque-là avait été seulement fonctionnel, avec de plus grandes dimensions, engendrant des structures architecturales plus monumentales et une mise en scène plus attrayante.

Tout comme à Cherrhell, les modèles architecturaux génois lui sont parvenus à travers les échanges migratoires et commerciaux (maritimes et terrestres) avec la Lombardie et la Toscane, mais avec des solutions adaptées à la situation particulière de Gênes :

- La cour dans une position d'angle qui ouvre l'espace, prenant souvent dans les sections de rues adjacentes ;
- La cour centrale avec des colonnes, que les spécialistes de l'architecture de la Renaissance classent comme étant de provenance Vitruvienne, pour former une suite d'espaces sur le même axe que la rue ;
- La continuité des systèmes de distribution avec les jardins à l'arrière, en exploitant la différence de niveau dans le terrain.

En général, l'escalier, qui, au Moyen Age était fait de bois et conduisait directement dans le logement, est maintenant construit en pierre et des murs de séparation sont introduits dans les pièces de vie, tandis que la porte d'entrée devient le filtre d'accès à la résidence.

De nouveaux espaces sont obtenus en fusionnant plusieurs maisons, annexant des espaces publics en fermant les colonnades qui donnaient sur la rue : un renouveau qui n'a pas été cependant accompagné d'une refonte des espaces urbains, qui étaient souvent en effet réduits sous prétexte du transfert en chambres fermées de fonction sociale des loggias.

Le *Padri del Comune* (autorité de la ville à l'époque), a essayé de s'opposer à ce processus de fusion, en agissant comme arbitre entre les différentes familles lors de différends immobiliers. Cependant, les magistrats eux-mêmes étant issus de ces familles, aucun jugement ne fut exprimé sur la question de l'aménagement urbain.

Les autres habitants relèvent du peuple « *popolo* », mais avec des disparités fortes : des riches commerçants ou banquiers au menu peuple. Parmi les familles les plus riches se constituent aussi des *Alberghi*, par exemple les *Giustiniani* ou les *Franchi*, liés à un quartier organisé autour d'une *curia* (Heers, 1971).

Au XIV^{ème} siècle, les processus de croissance semblent s'arrêter : un nouveau mur de la ville a été construit, en particulier pour répondre aux besoins politiques découlant de la lutte entre les différentes factions (Guelfes et Gibelins), tandis que le vieux mur n'a pas été démoli immédiatement, mais est devenu une partie du système défensif des clans.

Les nouveaux murs enfermaient la banlieue Est de San Stefano et la banlieue Ouest de San Tommaso, et ont établi un périmètre pour la ville qui restera définitif jusqu'à la formation de la ville de la période industrielle (voir Figure 40 Gênes au 15^e S).

À la fin de la période médiévale, par conséquent, bien que la ville s'éveille à de nouvelles expériences architecturales, qui impliquaient plusieurs districts urbains, elle est toujours restée verrouillée avec les espaces fermés des clans nobles (UNESCO, 2006).

Au XV^{ème} siècle, tous les nobles ont été associés dans des *Alberghi*, qui étaient en nombre variable (soixante-quatorze en 1414, dont 10 possédaient plus de 30 maisons). L'expansion économique dans la période de la commune médiévale avait exigé l'engagement à former les entreprises et les concentrations de forces mercantiles communes, et cela à son tour a rendu nécessaire la consolidation des alliances qui avaient commencé avec la solidarité familiale et étaient développés à partir de là dans l'institution de l'*Albergo*. Cette dynamique socio-économique correspond à une dynamique urbanistique visant à délimiter les parties de la ville pour la vie des alliés du clan, structurés de manière à répondre avec un design autonome aux besoins particuliers de la vie sociale, les activités économiques et de la défense. La propriété est dans les mains des membres de la famille : l'accès et les emplacements sont contrôlés par

l'Albergo avec les règles visant à empêcher la pénétration de l'extérieur (Grossi Bianchi & Poleggi, 1979).

L'étude des sources cadastrales de cette époque dégage l'image d'une ville très compacte marquée par le système de regroupement des *Alberghi*, qui possédaient de grandes parties dans les zones stratégiques de la ville (la zone du port et de la *Ripa*). Les structures commerciales au bas des bâtiments sont souvent indépendants des bâtiments au-dessus, et l'accès des maisons amalgamées est souvent résolu avec des vides internes, à travers des entrées en cul-de-sac, ces vides sont traversés avec des archivoltas (Poleggi & Cevini, 2003).

La fusion entre organisation sociale et politique des familles nobles, et l'organisation du tissu urbain peut être illustrée à travers l'évolution des relations entre les familles Grimaldi et Spinola (deux des familles les plus puissantes de la noblesse de Gênes). Installées autour de l'église San Luca (construite par une faction des Spinola vers la fin du XIIe Siècle) les deux familles avaient des propriétés situées en opposé de part et d'autre de sa petite place à arcades, place pouvant être fermée par de lourdes portes en fermant les archivoltas qui y donnent accès.

La place est limitée à l'espace qui existe aujourd'hui comme Vico San Luca : tout autour, les propriétés des Spinola et des Grimaldi sont mises en évidence, superposées sur une structure de voûtes et colonnades. Le contrôle des Spinola, quant à lui, s'étend jusqu'à la mer, où se trouve le quai de la famille (au niveau du port), gardé par une tour qui leur assurait sa sécurité (voir Figure 40 -Gênes au 15^e S-) (Grossi Bianchi & Poleggi, 1979).

A San Luca, par conséquent, deux puissantes familles nobles s'affrontaient : le résultat urbanistique est une répartition égale des maisons et des tours d'un côté et de l'autre de la place, répartition qui n'est certainement pas due au hasard, mais mesurée sur la base du partage des valeurs de propriété. Les Grimaldi et Spinola se sont battus pour les côtés opposés dans la lutte entre Guelfes et des Gibelins, et la coexistence était probablement le résultat d'une période de trêve. Lorsque les factions gibelines : Doria et Spinola sont arrivées au pouvoir, les Grimaldi ont été expulsés de la ville et les Spinola ont pris possession de leurs maisons, en vertu d'une réquisition faite par la commune.

Cependant, le traité de paix signé entre les deux factions à Naples comportait des clauses relatives à cette zone de la ville, qui prévoient la création d'une place en face de l'église (l'actuelle *Piazza S. Luca*), pour une utilisation commune entre les familles, ouverte vers la voie publique. Les ateliers en dessous des palais ont été convertis en arcades, tandis que l'ancienne colonnade Grimaldi a été supprimée avec la construction d'un nouveau palais, et une route publique a été ouverte à *Pellicceria* (*Vico S. Luca*), donnant lieu à une configuration urbaine différente.

En 1414, la répartition de l'immobilier dans la ville historique atteint un stade extraordinaire d'exhaustivité et d'équilibre : c'était cependant un équilibre instable en raison des guerres civiles et des alliances mutables qu'allait connaître la ville. En effet, à la fin du siècle il y avait déjà d'autres mécanismes en mouvement qui menèrent à la prochaine phase de la ville seigneuriale entre la Renaissance et le Baroque, et qui a conduit à l'assouplissement de la réglementation mise en place par les groupes au pouvoir, réglementation qui a trait au contrôle physique et à la défense de l'ancien *Albergo*.



Figure 40 : La ville de Gênes au 15e Siècle (Grossi Bianchi & Poggi, 1979)

A l'origine de ce processus, les changements dans les structures du pouvoir économique, avec le développement d'une économie capitaliste qui conduisit à favoriser la richesse plutôt que la force (les anciennes tours devenaient inutiles), favorisant l'argent par opposition à la marchandise (les *fondaci* et les entrepôts n'avaient plus d'intérêt), et le commerce devenait un soutien aux activités industrielles, par opposition au transport et le simple échange de marchandises.

4.2.2.3 Gênes à la renaissance : le siècle des génois

Au XVI^e siècle, les gens devenaient plus ouverts aux nouvelles théories et traités de la culture maniériste, qui a abordé le thème du développement de la ville avec des théories de renouvellement basées sur l'architecture monumentale unitaire, prenant la forme d'axes rectilignes donnant naissance à un nouveau type d'espace urbain.

Les interventions sur le tissu médiéval étaient encore basées sur l'agglomération de plusieurs maisons mitoyennes ensemble (tout en gardant l'irrégularité de leurs périmètres). La réflexion était restée coincée dans une architecture d'addition plutôt que d'une architecture de synthèse (UNESCO, 2006). Alors que les premières expériences dans la création de palais avec de nouvelles caractéristiques architecturales se déroulaient dans les villas de banlieue, le classicisme est resté confiné à la décoration, qui a parfois donné lieu à un renouvellement de l'image pour des environnements urbains entiers, comme dans la rénovation, avec de nouveaux motifs décoratifs, de la façade de la *Ripa* (Figure 41).

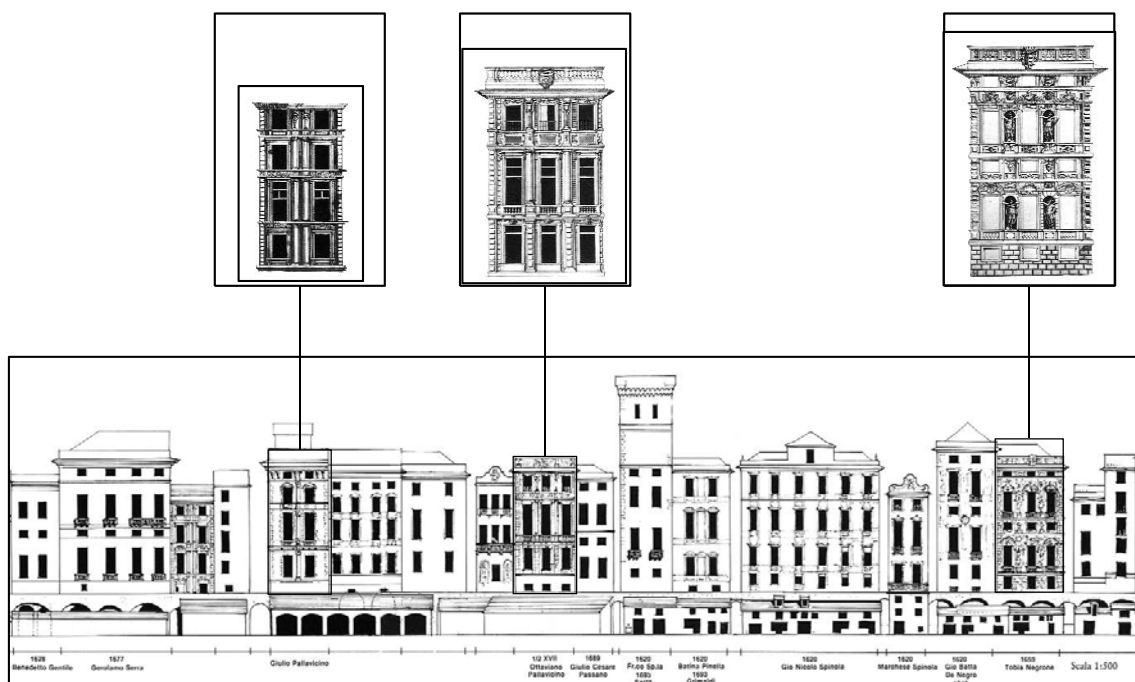


Figure 41 : Reconstruction de la façade de la Ripa au 17^{ème} siècle avec l'insertion de panneaux ornés de fresques (Grossi Bianchi & Poggi, 1979)

Au milieu du XVI^e siècle, alors que la ville connaît une forte croissance de son influence financière et commerciale, les riches familles aristocratiques qui formaient l'oligarchie de la République de Gênes décidèrent de construire un quartier de représentation dans la partie supérieure de la ville (Figure 42). Ce quartier se matérialisa avec la *Strada Nuova*, ouverte en 1551-1583 (aujourd'hui *Via Garibaldi*), qui fut construite à la suite d'une attribution des parcelles aux enchères sous les collines dans la partie nord de la vieille ville. Cette « rue neuve » faisait 250 m de long et 7 m de large (plus de deux fois la largeur des rues médiévales) et elle



devint un quartier luxueux où furent érigés des palais de représentation manifestant le pouvoir des puissantes familles dirigeantes de la République (*Pallavicini, Spinola, Doria, Lomellino, Grimaldi*) (Grossi Bianchi & Poleggi, 1979).

Les palais résidentiels érigés sur la *Strada Nuova* (Via Garibaldi) à la fin du XVI^e siècle formaient le quartier de la noblesse qui, sous la constitution de 1528, assumait le gouvernement de la République et ressentait la nécessité d'investir dans le renouvellement de leurs résidences. La conception de cette nouvelle rue est attribuée à l'architecte *Galeazzo Alessi* (1512-1572) qui a aussi conçu plusieurs grands palais de la ville (Poleggi & Cevini, 2003).

Le quartier voisin de la *Via Lomellini* forma un deuxième groupe de palais prestigieux, cette fois par la rénovation de structures existantes. À la suite de cet exemple, une seconde *Strada Nuova* (1601-1618) fut ouverte plus à l'ouest par les membres de la famille *Balbi*, aujourd'hui Via Balbi. Enfin, en 1778-1786, une dernière nouvelle rue, *Strada Nuovissima* (aujourd'hui Via Cairoli), fut ouverte pour relier des deux premières *Strade Nuove* (Via Garibaldi et Via Balbi), formant la troisième phase de construction.

Sur l'interface avec la mer, depuis le milieu du XVI^e siècle, l'enceinte du port a été achevée, ayant été commencée en 1533. Les « remparts » de la mer en face de la Ripa, même s'il était possible de marcher le long des murs et au-dessus comme droit de passage public, ont été construits comme barrière entre la ville et le port pour des raisons de contrôle douanier dans le cadre de la mise en œuvre des politiques d'exemption douanière (Gênes étant constituée en Port franc en 1608). Ce fut le premier acte du long processus de rupture avec la mer qu'allait connaître la ville de Gênes.

4.2.2.4 Gênes, la ville ouverte

Le XIX^e siècle marque pour Gênes le passage de la ville fermée à la ville ouverte, selon les notions introduites par M. Roncayolo (Jacquot, 2007). C'est à cette période que de grandes opérations urbanistiques sont menées hors des murs du XVI^e siècle, avec une morphologie urbaine tranchant avec celle de la ville médiévale et moderne. Ces opérations sont caractérisées par l'ouverture vers deux directions principalement (Figure 43) :

- Vers le nord à l'assaut des collines, reliant la *porta San Bartolomeo* avec la *piazza de Ferrari* (place créée à la même période en contigu avec le *Palazzo Ducale*), selon un plan dessiné par Carlo Barabino.
- Vers l'est avec la projection de la rue monumentale *via XX Settembre*, c'est un axe qui vient relier l'ancienne porte *Pila* de la ville au *Palazzo Ducale* et la *piazza de Ferrari*, se superposant avec une ancienne voie médiévale (la *via della consolazione*).

Ces nouvelles ouvertures de voies font de la *piazza de Ferrari* et du *Palazzo Ducale* le nouveau centre de gravité d'une ville avare en places.

La différenciation socio-spatiale de l'agglomération de Gênes s'établit à cette période, entre la partie résidentielle à l'est et le développement industrio-portuaire à l'ouest, tandis que les limites communales sont étendues en 1874 et 1926. Le XIX^e siècle marque également le début de la marginalisation des espaces historiques, désormais traités comme problème urbanistique (Jacquot, 2007). Gênes connaît un développement industriel conséquent à partir de la deuxième moitié du XIX^e siècle. *Sampierdarena*, alors commune autonome avant l'annexion de 1926, est appelée la « Manchester italienne » en référence à la fumée que dégageaient les cheminées de ses usines et l'emblématique entreprise génoise "Ansaldo" s'y développe.



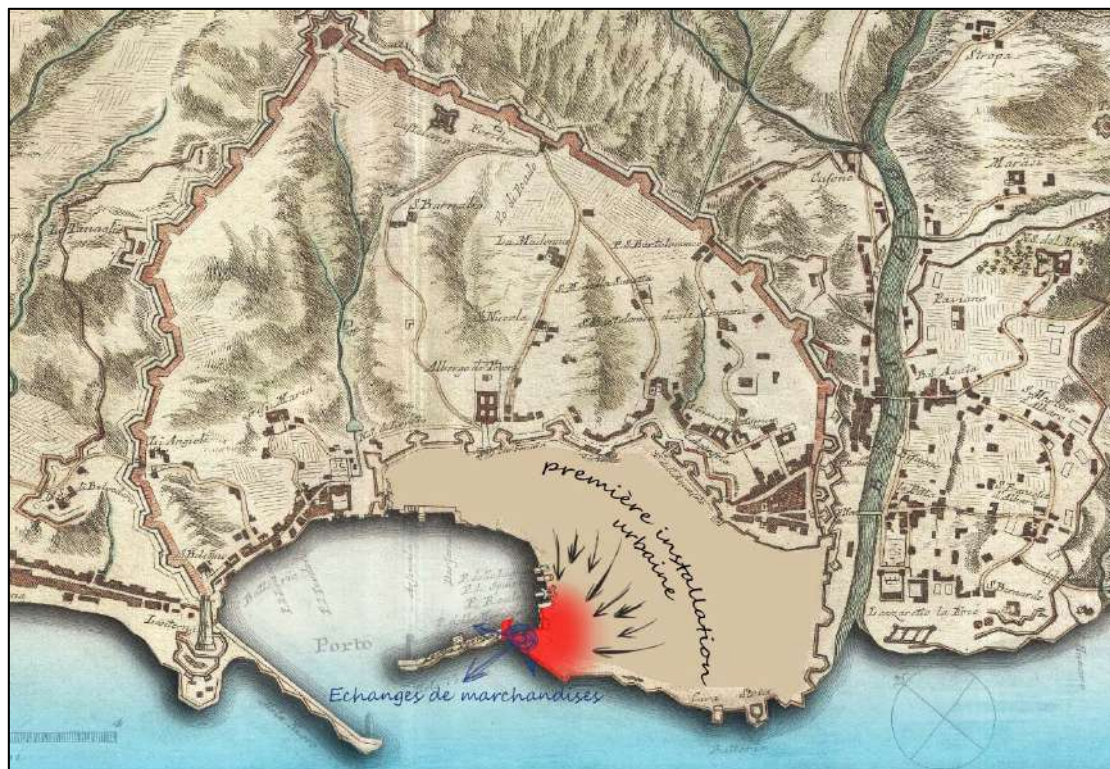
Figure 43 : Pan de la ville de Gênes à la fin du 19e Siècle (gallica.bnf.fr, bibliothèque nationale de France)

4.2.2.5 Synthèse

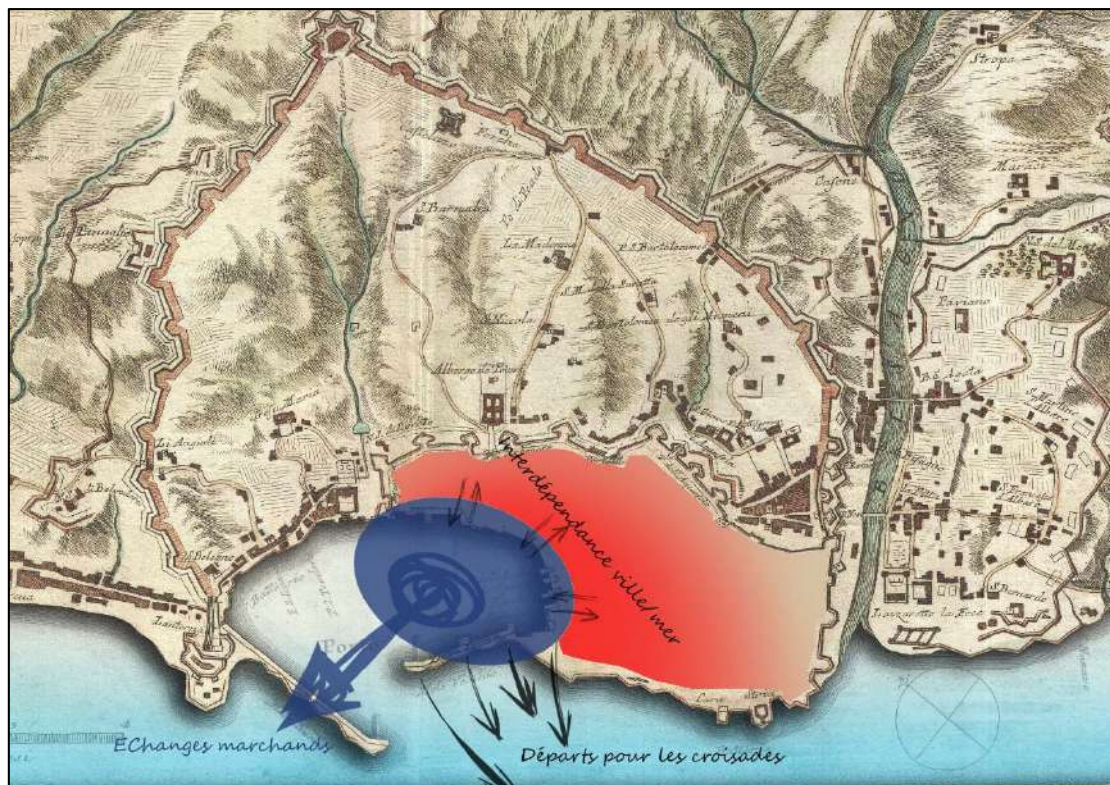
L'étude de l'évolution de la ville de Gênes à travers l'histoire nous a permis de distinguer quatre périodes successives qui ont marqué plus ou moins son tissu urbain : (voir planches 11 et 12)

- **Epoque romaine** : c'est la période du premier établissement urbain de la ville, sur un emplacement choisi pour sa situation maritime favorable à l'accostage de bateaux pour les échanges de marchandises. Du fait de la stratification urbaine continue et de la taille réduite de ce tissu, il ne nous est parvenu que peu de traces.
- **Epoque médiévale** : c'est l'époque du développement de la ville et de son émergence. C'est à cette période que nous devons une bonne partie du tracé du tissu urbain du centre historique. En effet, le terrain étant réduit (la mer d'un côté et les montagnes de l'Apennin de l'autre) la ville s'est densifiée et a acquis les principales caractéristiques du centre actuel (rues étroites, bâtis en hauteurs, système d'organisation urbaine des *Alberghi*). C'est à cette époque que la ville a développé une interdépendance avec l'espace d'interface maritime (à travers la *ripa* -façade maritime de la ville- et les placettes et quais au bord de mer) devenant ainsi l'espace public urbain numéro un, en l'absence de grandes places publiques, où se déroulaient toutes les activités économiques et sociales.

Planche 11 : Evolution historique de la relation ville-mer à Gênes (Auteur)

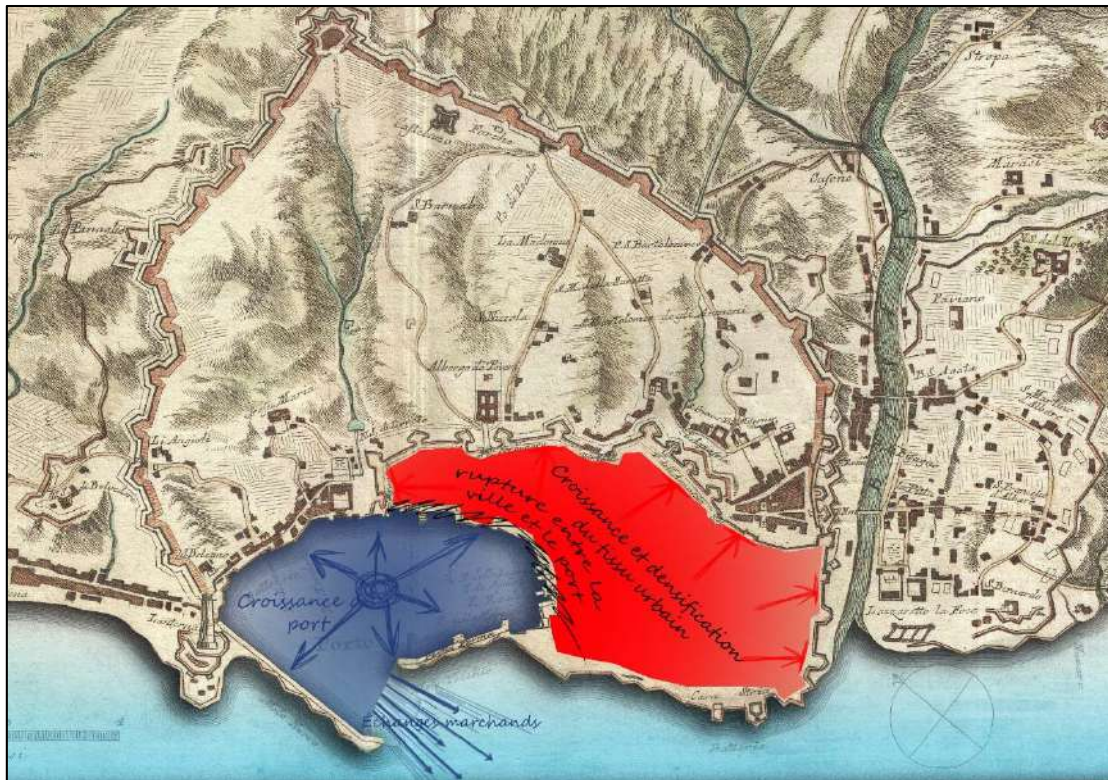


1. Fondation et Evolution de la relation ville-mer à Gênes à l'époque romaine (auteur)



2. Evolution de la ville et de la relation ville-mer à Gênes à l'époque médiévale (auteur)

Planche 12 : Evolution historique de la relation ville-mer à Gênes (suite)
(Auteur)



3. Evolution de la ville et de la relation ville-mer à Gênes à la renaissance (auteur)



4. Evolution de la ville et de la relation ville-mer à Gênes à l'époque moderne (auteur)

- Epoque de la renaissance (siècle des génois) : C'est au XVI^e siècle que la ville connut le sommet de sa gloire avec la réalisation de l'ouverture de nouvelles rues plus larges et plus monumentales, destinées à l'exposition des richesses de ses habitants. Ces nouvelles opérations immobilières constituaient une première en Europe, et la ville de Gênes était devenue un modèle pour les grandes villes médiévales voulant se moderniser. L'exploit étant autant sur le plan urbain (nouvelles rues de grande largeur pour l'époque) que sur le plan architectural (avec une nouvelle architecture innovante combinant une longue expérience avec l'intelligence de l'innovation pour adapter le tracé géométrique de la renaissance aux terrains accidentés de la ville). C'est à cette époque que remontent les premiers signes de rupture entre la ville et son interface avec la mer.
- Epoque moderne : cette époque est marquée par la sortie de la ville de ses remparts. Elle est marquée aussi par un nouveau modèle urbain à la mode de l'urbanisme Haussmannien à Paris avec l'ouverture de grands boulevards et une architecture urbaine monumentale. Durant cette période, Gênes a tourné le dos complètement à ses deux ressources originales : sa relation avec la mer (perdue au profit d'un port fermé) et son patrimoine architectural et urbain (délaisse pour les nouveaux quartiers considérés comme plus salubres et plus surs).

Cette étude nous a permis de confirmer que la ville de Gênes abrite des ressources multiples, aussi bien patrimoniales (patrimoine architectural et urbain) que littorales (avec une interface maritime qui a été à l'origine de l'établissement de la ville et de sa réputation). Ces deux ressources ont constitué les deux faces d'une seule médaille où le patrimoine et la relation avec la mer ont participé en harmonie au développement de la ville jusqu'à la fin du XVII^e siècle où la logique économique et financière l'a emporté sur la logique spatiale en créant une première rupture entre la ville et la mer.

Tout l'enjeu aujourd'hui consiste à remettre en place la relation d'interdépendance entre ville et mer qui a permis à la ville de se développer des siècles durant jusqu'à devenir un modèle pour les autres villes européennes au sommet de sa gloire.

4.3 Stratégies de gestion et d'intégration des ressources de la ville de Gênes

Afin de pouvoir comprendre le processus de prise en charge des ressources urbaines de la ville de Gênes dans le cadre de sa stratégie de développement, nous nous sommes concentrés sur la partie du centre historique. En effet, l'étude de l'évolution historique de la ville nous a permis de constater que Gênes est restée confinée dans son enceinte du XVI^e siècle jusqu'au XIX^e s. ce qui a engendré une concentration des ressources patrimoniales à ce niveau.

C'est aussi au niveau du centre historique que l'interface avec la mer est la plus importante car en dehors de cette zone le front de mer est occupé principalement par un des ports commerciaux les plus importants de la méditerranée coupant ainsi l'interface avec la mer de la périphérie de la ville. La relation avec la mer en partie centrale a aussi bénéficiée d'une attention particulière de la part des autorités locales afin de rendre à la ville sa relation ombilicale avec la mer à travers une stratégie et des projets innovants qui furent initiés il y a un quart de siècle. Le centre historique de la ville de Gênes étant densément bâti, les ressources paysagères se confondent avec les composants bâtis des ressources patrimoniales. Récupérer et intégrer les ressources patrimoniales dans une stratégie de développement urbain durable reviendrait à le faire pour le paysage urbain qui en découle. La stratégie de gestion et d'intégration de la ressource paysagère est ainsi sous-jacente à celle des ressources patrimoniales et littorales.

4.3.1 Ressources patrimoniales "architecturales et urbaines"

Le patrimoine architectural et urbain de la ville de Gênes, comme pour la plupart des villes historiques, se concentre aujourd'hui au niveau de son centre historique et est principalement composé du tissu urbain de l'époque médiévale caractérisé par ses ruelles étroites « *Caruggi* » avec des bâtiments d'une hauteur variant entre R+5 et R+7 ainsi que par ses petites places. Ce centre historique s'organise autour du port (qui est à l'origine de la fondation de la ville). Tout comme Chêrchell, la ville de Gênes connut, durant sa longue et riche histoire, différentes occupations urbaines superposées engendrant un tissu urbain stratifié d'une importante richesse patrimoniale³⁶. Cette richesse lui a valu une inscription sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO en 2006.

Dans cette partie, nous allons identifier les principales composantes du patrimoine architectural et urbain de la ville de Gênes, évaluer leurs valeurs ainsi que la manière dont elles ont été intégrées et prises en charge dans la vie contemporaine de la ville.

Le patrimoine architectural et urbain de la ville de Gênes se situe au niveau de son centre historique. Il résulte d'une stratification continue sur plusieurs siècles (voir historique de la ville) causée par l'étroitesse de son site d'un côté et son intérêt de l'autre.

Sur le plan urbain, il se compose principalement d'un tracé remontant à la période médiévale présentant les éléments caractéristiques suivants :

- Une adaptation au site accidenté dans sa partie nord et une densité élevée de l'espace bâti ;
- Les *Caruggi*, Ruelles étroites et tortueuses se terminant parfois en cul de sac (Figure 44)
- Les *Creuze*, ruelles très pentues creusées à même le terrain et en forme de rampes-escaliers (Figure 45) ;
- Les passages couverts passant sous des résidences qui surplombent les ruelles ;
- Places publiques de petites tailles, héritières des *cura* (espaces centraux autour desquels s'organisait les *Alberghi*) de l'époque médiévale ;
- Bâtiments élevés (entre r+5 et r+7) bordant des ruelles étroites (3,5m en moyenne) donnant une atmosphère de pénombre.



Figure 44 : Caruggi au centre historique de Gênes avec des bâtiments à hauteur moyenne (r+3) (Auteur)



Figure 45 : Creuze au niveau du quartier de Bocca delle Lanterne à Gênes (https://it.wikipedia.org/wiki/Caruggi_di_Genova#Caruggi_e_creuze)

³⁶ La ville de Gênes revendique le plus grand centre historique conservé au niveau européen.

Ce tracé médiéval ayant connu des modifications plus ou moins importantes durant son évolution, notamment à l'époque de la renaissance où il a subi les changements suivants :

- L'ouverture de 3 nouvelles grandes rues de 7 m de largeur (via Garibaldi, Balbi et Cairoli). Ces rues abritent les nouveaux palais de la noblesse génoise. Ces nouvelles avenues viennent aérer un peu le tissu urbain et constituent une originalité dans les centres historiques denses des villes européennes (Figure 46 et Figure 47) ;
- Le jumelage de certaines maisons et propriétés pour y constituer des palais dans les parties n'ayant pas connu de modification dans leur tracé urbain.



Figure 47 : Via Garibaldi (Auteur)



Figure 46 : Via Balbi (Auteur)

Sur le plan architectural, le centre historique génois est composé de quatre catégories de bâti (IRITECNA, 1992) :

- Maisons sur de petits lots de terrains remontants à l'époque médiévale : Cette catégorie comprend 520 bâtiments représentant 33,5% du nombre total de bâtiments dans le centre historique, mais seulement 20,4% des bâtiments utilisés à des fins résidentielles (IRITECNA, 1992). Ceci est donc une part importante de l'actif total, qui a de gros problèmes d'utilisation liés à une surface de plancher par étage réduite et la présence d'escaliers accentue la réduction de la surface habitable. Ces bâtiments ont un grand intérêt documentaire historique, puisque dans de nombreux cas, ils conservent à la fois leurs structures physiques originales et leurs éléments décoratifs. Cependant, ce sont ceux qui sont dans un état de dégradation le plus avancé, en raison d'une utilisation non adaptée à leur usage de destination résidentiel (espaces utilisés pour le commerce et/ou dépôts). Cette catégorie de bâti constitue la substance de base du centre historique. C'est cette catégorie de bâti qui faisait office «ghetto» en accueillant les catégories défavorisées de la population et les immigrés clandestins. Cependant, un projet de réhabilitation initié par les autorités durant la fin des années 1990 et début 2000 a pris en charge une partie de ce bâti en améliorant ses conditions et en lui gardant un caractère de logement social afin de garantir une mixité sociale au niveau du centre historique.
- Les bâtiments résidentiels sur des lots de terrain de grande taille : ce sont des constructions résultantes de la fusion de bâtiments médiévaux, qui en conservent souvent des traces (espaces d'accès, murs de façades, etc....), ces modifications datent dans la majorité des cas du XVIII^e ou XIX^e siècle. Cette catégorie représente plus de 48% du nombre total de bâtiments dans le centre historique et est donc la catégorie la plus nombreuse (IRITECNA, 1992). Ils sont principalement utilisés comme résidence, ayant une surface habitable appropriée pour une telle utilisation. Cette catégorie est assez hétérogène car elle comprend des unités bâties différentes, elle oscille entre la 1^{ère} catégorie et la 3^{ème}. Les autorités locales ont favorisé le maintien de l'occupation de ces

bâtiments résidentiels, notamment par le biais d'aides aux propriétaires (les aides sont proportionnelles à la valeur patrimoniale du bâtiment et à sa localisation) pour la restauration de leur bien. Ils ont aussi favorisé l'installation des services et des espaces techniques (installation d'ascenseurs, de chauffage et d'approvisionnement en eau, etc.) l'intervention au niveau de ces bâtiments privés s'était faite par les propriétaires.

- Les palais : Cette catégorie représente 12% du nombre total de bâtiments dans le centre historique, ce sont les éléments forts et caractéristiques de la vieille ville de Gênes (IRITECNA, 1992). Dans les siècles passés l'image de Gênes a été souvent liée à la présence très répandue dans le tissu urbain de palais, ce qui valait à la ville le surnom de «Superba». Mais depuis le milieu du XVIIIe siècle, la plupart des maisons souffrent d'une dégradation progressive, qui se manifeste à travers l'altération des éléments spatiaux caractéristiques de la structure du bâtiment (murs de séparation au niveau des atriums, la fermeture de cours) et une mauvaise utilisation (des entrepôts, des espaces de production artisanal, etc...), en particulier au niveau des étages principaux. Ces palais sont une grande ressource potentielle pour la ville, ces édifices qui lui ont valu son inscription sur la liste du patrimoine mondial de l'humanité de l'UNESCO. Pour cela, ils ont subi, des opérations de restauration minutieuses (Figure 48 et Figure 49) et une protection législative restreignant la jouissance du droit de propriété avec un droit de regard de la part des autorités chargées de la protection du patrimoine sur tout projet touchant cette catégorie de bâti.



Figure 48 : Maquette du Palazzo Doria-Tursi, le siège actuel de la municipalité de Gênes (Auteur)



Figure 49 : Cours intérieure du Palazzo Doria-Tursi (Auteur)

- Bâtiments construits après 1918 : Représentant 6% du nombre total des bâtiments du centre-ville (IRITECNA, 1992). Ils ont une utilisation essentiellement résidentielle. Cette catégorie comprend des bâtiments qui ne font pas partie du « patrimoine historique » et de ce fait, ne présente pas de valeurs patrimoniales particulières.

Dans la majorité des villes historiques, habiter le centre est considéré comme un privilège au vu de la proximité des services, du travail, des moyens de transports ainsi que la qualité de vie qu'il offre. Cependant, au niveau de la ville de Gênes, la dégradation du bâti, de l'environnement urbain et social, l'inefficacité des services et l'obsolescence de l'infrastructure ainsi que le manque d'espace et le problème d'accessibilité mécanique propre aux tissus urbains historiques (tel que Cherchell) du centre-ville avant les années 90, a fini par ghettoïser cette partie de la ville et peser ainsi sur son attractivité et la qualité de vie qu'il pouvait offrir (Figure 50 et Figure 51).



Figure 51 : Vue sur une ruelle du centre-ville au début des années 90 (IRITECNA, 1992)



Figure 50 : Une placette génoise avec un bâti en état de dégradation avancée durant les années 90 (IRITECNA, 1992)

Le centre historique de la ville de Gênes fut vidé de ses résidents au fil du temps, le quittant pour chercher une qualité de vie meilleure dans de nouveaux bâtiments plus salubre et ayant tout le confort de la vie moderne. Cet espace fut alors occupé par une nouvelle population constituée de personnes défavorisées et d'émigrés (principalement de nouveaux arrivants avec peu de moyens de subsistance). Ces nouveaux occupants, aux revenus modestes (ou sans revenu), ne pouvaient pas entretenir le bâti, et dès qu'ils avaient les moyens, le quittaient. Le centre-ville était ainsi entré durant les années 80 et 90 dans un cercle vicieux de dégradation aussi bien sur le plan physique que social et économique. Ce n'est qu'avec la mise en place d'une nouvelle stratégie de reconquête des ressources de la ville avec à leur tête le patrimoine architectural et urbain que ce cercle a pu être brisé.

4.3.1.1 Au niveau stratégique : Stratégie de gestion du patrimoine Génois

La stratégie de reconquête des ressources patrimoniales de la ville de Gênes a commencé durant les années 90, et avait pour objectif de lui faire parvenir, dans un court laps de temps (une dizaine d'années), le point au-delà duquel la récupération de ces ressources se déroule spontanément (IRITECNA, 1992).

Pour atteindre cet objectif, deux facteurs importants ont été pris en considération dans cette stratégie : la méthode de gestion et le financement des opérations planifiées.

Ces deux facteurs ont été pris en charge en coordination l'un avec l'autre : il s'est agi de planifier les différentes opérations de récupération au moment où les autorités pouvaient mobiliser le plus de financements pour les concentrer dans le temps et l'espace, l'objectif étant de rentabiliser les ressources au maximum. Ce qui réduit leurs coûts et améliore leurs impacts sur la qualité de vie et l'image des secteurs urbains dans lesquels ces opérations ont été réalisées.

- Sur le plan de la gestion :

Les autorités locales et l'administration publique ont joué un rôle décisif dans le cadre de la stratégie de récupération du centre historique en termes de coordination et de planification des opérations par :

- Le suivi de l'évolution de la population, du nombre de logements occupés, de l'activité économique dans les différentes parties de la vieille ville. Ceci a permis d'avoir à tout moment une image complète de l'évolution des zones où un processus de récupération a été enclenché et celles qui continuent de subir le processus de dégradation.
- La garantie du bon fonctionnement des services et de la sécurité, en mobilisant les ressources nécessaires (en moyenne supérieures à celles nécessaires pour les autres parties de la ville), jusqu'à ce que la situation de la vieille ville soit rétablie à la normale.
- L'adoption de mesures et politiques visant à faciliter le commerce, l'artisanat et l'exploitation professionnelle de services existants dans le centre historique et à stimuler de nouvelles installations.
- La favorisation de la fréquentation de la vieille ville le soir et les jours fériés, avec l'organisation de spectacles et événements et la libération, dans certaines zones bien identifiées, les horaires d'ouverture des activités commerciales.
- Une meilleure utilisation du parc immobilier public et l'établissement d'un dialogue avec les propriétaires privés (grands et petits), pour orienter l'utilisation de leurs biens et leurs investissements dans le sens de la récupération et la revitalisation du centre historique.
- La stimulation de l'installation dans la vieille ville, en particulier dans les secteurs les plus reculés, de bureaux des institutions des autorités locales, des associations et des services à caractère urbain.
- La poursuite de la requalification urbaine, soit par intervention directe, soit en exigeant et en facilitant l'intervention des privés.

- Sur le plan du financement :

Les objectifs prioritaires sur lesquels les ressources, publiques et privées, sont orientées dès leur disponibilité, sont :

- La restauration des édifices à forte valeur patrimoniale en particulier :
 - La restauration des bâtiments qui ont la capacité de changer l'image de la vieille ville et la rendre à nouveau attractive.
 - La réhabilitation des bâtiments endommagés et l'adaptation des bâtiments résidentiels aux normes modernes.
 - La correction des erreurs commises dans la reconstruction d'après-guerre.
- L'adaptation de l'infrastructure technologique, à mettre en œuvre grâce à la coordination entre les acteurs et les interventions au niveau du site à travers, notamment, la mise en place d'une plateforme de coordination en ligne.
- L'amélioration de l'accessibilité au centre historique à travers la mise en disponibilité des moyens de transport en commun, notamment la promotion du métro et la construction de parkings pour les résidents.
- la création de structures et d'initiatives orientées vers la consolidation des activités commerciales et le développement d'un artisanat de qualité.
- la promotion de Gênes comme ville touristique.

Le choix des secteurs du centre historique où localiser les interventions peut être un facteur décisif de l'efficacité et de réussite de la stratégie mise en place.

Dans la stratégie mise au point par les autorités locales de Gênes durant les années 90 (au moment du lancement de l'opération de récupération des ressources patrimoniales), l'appui sur la zone portuaire (qui avait déjà connu une opération de réhabilitation à travers le projet de

Renzo Piano) fut arrêté comme point de départ de cette opération. La ceinture portuaire (les parties du centre historique en contact avec le port) était désignée comme zone prioritaire.

Ce choix vise à financer, essentiellement la récupération des espaces et des bâtiments publics et de la sécurité. Il vise aussi l'encouragement des investissements privés sur leurs propriétés, investissement qui apparaît ici assez assuré.

Cette stratégie comporte aussi la création de trois pôles de récupération de ressources patrimoniales avec des thématiques dominantes. La première est organisée autour de l'université à *via Balbi* avec une thématique universitaire, la seconde autour de la *piazza del Vigne* et la troisième le long de *via dei Giustiniani* sous le thème de l'artisanat (IRITECNA, 1992). Ces trois pôles sont situés au cœur de la vieille ville et n'étaient pas affectés par les projets de récupération du *Porto Antico* (projet de récupération du front de mer lancé à l'occasion de l'expo de 1992) ou de *Sarzano* (projet de récupération de la zone orientale du centre historique à travers l'implantation de la faculté d'architecture sur l'emplacement d'un ancien couvent).

Sur le terrain, l'équipe chargée de l'élaboration de cette stratégie (composée de professionnels et d'universitaires) voulait renouveler l'expérience réussie de l'implantation de la faculté d'architecture dans le centre historique qui a redynamisé toute la zone de Sarzano (IRITECNA, 1992). Cette intervention, qui permettrait une consolidation de la faculté d'arts à *via Balbi*, à travers l'encouragement de la mixité sociale en favorisant l'installation de résidences étudiantes.

Les zones "*Vigne*" et "*Giustiniani*" sont celles dans lesquelles se concentrent les efforts pour la restauration, en particulier, mais pas exclusivement, des palais, de sorte qu'ils offrent les conditions les plus favorables pour le développement de l'artisanat de luxe. Ce sont les zones les plus «typiques» du tissu médiéval du centre historique, mais aussi qui présentent le plus de risque de dégradation de son bâti.

Une fois ces pôles de récupération des ressources établis, la ville s'est lancée durant les années 2000 à la conquête de la reconnaissance internationale à travers le classement de son centre historique sur la liste du patrimoine mondial de l'humanité de l'UNESCO. Pour cela, fidèle à son schéma stratégique, la ville s'est appuyée sur la partie de son patrimoine historique la plus originale en faisant d'elle son pôle d'appui pour le classement : les Palais des Rolli. Ces palais sont aux mains de deux catégories de propriétaires :

- Propriétaires privés : ils représentent une bonne partie des propriétaires, il s'est agi alors de les encourager de remettre en état leurs édifices (en les incitant et en les aidant financièrement) et de créer un environnement favorable à une rentabilité d'un tel investissement.
- Propriétaires publics : les palais propriétés des autorités ont fait l'objet de projets de restauration et de réhabilitation pour être réutilisés en édifices publics (siège de certaines agences publiques et de la commune) et musées améliorant l'environnement global et attirant de nouveau la population et les visiteurs dans cette zone de la ville et faisant bénéficier les propriétaires privés de cet élan.

Ces propriétaires (privés et publics) se sont organisés en association (l'association des propriétaires des *Palazzi Dei Rolli*) en 2000 afin d'avoir un organisme d'intermédiation entre les propriétaires et les autorités lors de consultations et d'élaboration de programmes de gestion et d'amélioration du cadre de ces palais (ce fut le cas notamment pour la mise en place d'une

opération intégrée de mise en valeur de l'ensemble des palais en 2002 en perspective du classement). Cette association se charge aussi de la communication et de la promotion des palais à travers l'organisation d'événements et de manifestations, coordonnées entre les différents palais, régulièrement. Cette promotion se fait, entre autres, en utilisant les nouvelles technologies de l'information et de la communication à travers une plateforme internet et une application pour smartphones assurant une large diffusion des informations concernant ces palais³⁷.

Cette stratégie a encore une fois prouvé son efficacité, et le centre historique récupéré et mis en valeur, fut classé sur la liste PMH en 2006.

4.3.1.2 *Au niveau de la planification*

Cette stratégie fut suivie d'un plan de gestion du secteur du centre historique afin de veiller à la durabilité des résultats auxquels elle a abouti et d'assurer le suivi de la récupération du reste des espaces à valeur patrimoniale qui ont et/ou vont bénéficier de l'impact de la dynamique de revitalisation enclenché par la mise en valeur des pôles de développement des ressources patrimoniales et le classement du centre historique sur la liste du PMH.

Le centre historique de la ville de Gênes étant classé sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO, la gestion des biens patrimoniaux de la ville de Gênes est régie par la loi italienne de gestion des biens culturels. Ces biens sont soumis à des restrictions de jouissances du droit de propriété.

L'application des restrictions signifie que les demandes de permis de construire doivent être soumis à l'approbation préalable de la Commission pour le patrimoine architectural et des autorités de la région ligure, qui ont le pouvoir de vérifier la pertinence des plans et pour empêcher des modifications inappropriées effectuées, en utilisant des procédures juridiquement contraignantes.

Au niveau de la gestion, étant donné que les *Palazzi* (raison principale du classement de la ville de Gênes sur la liste du PMH) se caractérisent par différentes catégories de propriété, un système multilatéral de négociation entre les différents propriétaires a été créé, de manière à garantir l'uniformité de traitement concernant les exigences pour la surveillance, l'entretien, la conservation et la restauration, la mise en valeur et l'exploitation de chaque élément de ce complexe.

1) Les mesures de protection et leur mise en œuvre

Les mesures adoptées pour sauvegarder les palais individuels et les moyens de mise en œuvre de ces mesures sont fondées sur la législation italienne concernant les restrictions régissant le patrimoine historique, artistique et architectural³⁸.

Tous les palais du centre historique classés sont soumis à des restrictions édictées par la loi de protection des monuments historiques comprise dans le plan directeur de la ville. L'application des conditions édictées par cette loi assure la conservation du patrimoine au moyen d'un programme coordonné de recherche, prévention, entretien et restauration. La Commission pour

³⁷ <http://www.palazzideirolli.it/>

³⁸ Aux termes du décret législatif de la république italienne n. 42 du 22 Janvier de 2004.

le patrimoine architectural et les autorités de la région ligure sont chargés de la gestion de ce programme.

Les bureaux du Conseil municipal étudient minutieusement, lors de l'examen et de l'approbation, les plans d'entretien et de restauration des palais soumis à des restrictions, ainsi que les projets qui, même s'ils ne touchent pas les palais ou leurs aspects extérieurs, ont le potentiel de modifier le contexte des palais eux-mêmes. Ces projets vont des voies d'accès à la structure du quartier, de la signalisation urbaine aux activités commerciales adjacentes.

Cette prise en charge du bâti patrimonial est régie par l'application de dispositions spécifiques du plan directeur de la Ville, ainsi que la planification, les règlements opérationnels et dimensionnels relatifs aux bâtiments existants qui sont contenus dans le plan lui-même, dont l'objectif est de veiller à ce que les caractéristiques architecturales des bâtiments et les espaces ouverts autour d'eux soient maintenus et améliorés. En particulier, il est obligatoire pour chaque opération entreprise, d'utiliser les matériaux et techniques traditionnels, ou au moins des matériaux qui sont compatibles avec les bâtiments concernés et le caractère de leur environnement, notamment en ce qui concerne la restauration d'éléments en plâtre et décorations des façades, l'entretien des toits, l'installation de systèmes technologiques et la conservation des activités commerciales traditionnelles.

Les règles de construction établies par le Conseil municipal ont été entièrement révisées et elles intègrent une section spécifique consacrée aux travaux réalisés sur les bâtiments historiques. Ces règles sont faites sur la base non seulement du règlement prescriptif mais aussi des directives opérationnelles formulées sur la base d'un catalogue d'éléments de construction traditionnels utilisés dans les bâtiments historiques, une sorte de manuel.

2) Les organismes responsables de la gestion du site

Les organismes responsables de la gestion sont les institutions locales qui ont délégué leurs pouvoirs de contrôle sur les altérations des constructions dans la localité à différentes entités :

- En premier lieu nous retrouvons l'administration communale, qui a la responsabilité d'autoriser les modifications de construction, sur la base des règlements détaillés, très contraignants sur les bâtiments à valeur historique, prévus dans le plan directeur. Il a également la responsabilité de l'exécution des travaux de planification pour la ville et de la conception et l'exécution des programmes de planification urbaine. Elle a une mission d'orientation et monitoring.
- La Commission pour le patrimoine architectural de la région de Ligurie est l'organisme responsable légalement pour la sauvegarde des monuments historiques de valeur. Étant donné que les palais des Rolli, dans leur intégralité, sont soumis à des restrictions dans le plan de la ville, chaque modification exige une décision de la Commission, qui est à la fois obligatoire et contraignante, ce qui implique des contrôles sur la pertinence des travaux du point de vue des méthodes précises de restauration. Sa mission se résume à l'approbation et le contrôle pré-projet.
- Enfin, l'Observatoire « Civis » pour le Centre historique qui opère au sein de l'administration municipale, et qui a des responsabilités de suivi des politiques en vigueur et de contrôle sur toutes les opérations en cours, avec des possibilités de feedback et d'ajustements au cours de l'avancement des travaux. Il a un rôle de suivis, évaluation et contrôle en cours du projet et post-projet.

Actuellement, différents aspects de la gestion du patrimoine culturel des *Palazzi* impliquent les pouvoirs et les capacités opérationnelles d'un éventail d'institutions locales, telles que la région

de Ligurie, et des institutions socioculturelles, telles que l'Université de Gênes, la Chambre de commerce de l'Industrie et de l'Artisanat, et le *Palazzo Ducale Spa*.

3) Structure et mise en œuvre du plan de gestion

Suite à l'identification des parties compétentes et des instruments juridiques qui peuvent être mis à disposition pour la conservation et la mise en valeur du patrimoine génois, le Conseil municipal initia, en tant que promoteur, un accord élargi pour inclure toutes les parties intéressées d'identifier des stratégies communes sur la base du plan de gestion et les grands objectifs à atteindre par les actions de chacun d'eux.

L'accord, a été officialisé par un protocole d'entente élargie, signé par le Ministère du patrimoine culturel, la Commission pour le patrimoine architectural de la Région de Ligurie, la municipalité de Gênes, la région de Ligurie, la Province de Gênes, *Palazzo Ducale Spa*, l'Université de Gênes, et la Chambre de Commerce, de l'Industrie et de l'Artisanat.

Le protocole prévoit que ces organismes coordonnent leurs activités tant pour le développement du plan de gestion que pour l'identification d'une structure opérationnelle plus appropriée pour la mise en valeur du patrimoine.

Le plan constitue une déclaration de principe dans la mesure où les différents organismes s'engagent à appliquer des politiques actives qui sont compatibles avec le caractère du site.

La structure du plan est définie comme l'identification d'approches correctes pour la connaissance, la conservation et mise en valeur du site. Le plan tient compte des caractéristiques particulières de la ville de Gênes et des parties et instruments juridiques en vigueur dans la configuration administrative actuelle.

La mise en œuvre du plan de gestion est confiée à une structure technique divisée en trois groupes de travail, qui concernent les trois plans sectoriels :

- Plan A. connaissances, protection et conservation ;
- Plan B. promotion culturelle ;
- Plan C. développement social et économique.

Le personnel technique des organismes concernés par le plan participe aux groupes de travail de leurs compétences. Chaque groupe est coordonné par un responsable (senior manager) issu du département du Conseil municipal en rapport avec la thématique de ce groupe. C'est le comité de direction du plan, en accord avec les représentants des organismes intervenants dans le plan, qui définit les modalités de réalisation des activités de chaque groupe de travail, la fréquence à laquelle ils sont effectués, ainsi que la fréquence à laquelle la coordination entre les différentes équipes doit se faire. Ceci permet de mieux suivre son évolution et, si c'est nécessaire, d'apporter des réajustements et/ou une réorganisation du plan en cours de préparation.

La coordination des groupes de travail est confiée à la Direction du *Palazzo Ducale Spa*. C'est cette entreprise qui assure également la fonction de secrétariat et est chargée du travail d'organisation et de contacts avec le monde extérieur³⁹.

³⁹ Palazzo Ducale Spa est une société privée en droit, mais qui est la propriété exclusive de la municipalité. Sa mission est l'organisation et la gestion des expositions et des événements culturels, et

En raison de son savoir-faire en termes de gestion, sa souplesse et le professionnalisme qu'elle a construit, *Palazzo Ducale Spa* a été identifiée comme l'organisation la plus apte à effectuer le travail de coordination entre les parties impliquées dans la gestion du site. Confier les fonctions de coordination à une société anonyme propriété publique constitue la véritable innovation de gestion proposée par ce plan (voir le schéma du plan -Figure 52- P.132).

Le Plan identifie parmi ses objectifs stratégiques fondamentaux la restauration et le renforcement du rôle central de la vieille ville, au moyen d'une série d'actions visant à améliorer les qualités résidentielles et de consolider le rôle dans le domaine du tourisme et de la culture que Gênes a acquis. Pour cette fin, le plan prévoit le déplacement du centre de gravité de la ville vers la mer avec la mise en place d'activités spécialisées dans le vieux port (*Porto Antico*), la création d'un système approprié pour l'accès et le stationnement, l'amélioration de la fourniture de services publics et le soutien d'un vaste programme de réhabilitation.

Le plan de gestion comporte aussi la révision du plan de circulation de la ville, en tenant compte de l'ensemble des systèmes de mobilité dans la région métropolitaine, complété par les systèmes régionaux : chemins de fer, le métro, les autoroutes et les rues de la ville, y compris les zones piétonnes dans le centre historique, avec une attention particulière à l'amélioration des transports en commun sur la base de l'impact environnemental. Le schéma global pour l'accessibilité est renforcé par un système de stationnement qui, en dépit de limitations dans le nombre de places disponibles, peut constituer une réponse équilibrée à la demande de tourisme, des résidents et découlant de l'utilisation du port. Les parkings sont situés principalement le long du rivage.

4) Plan de gestion du site et ses objectifs

Comme décrit dans les paragraphes précédents, Gênes a un système organisé de gestion du patrimoine classé du centre historique sous les rubriques suivantes :

- La connaissance : les données de la cartographie urbaine constituent une base de données systématique sur tous les bâtiments dans le centre historique, qui peut être mis à jour régulièrement par l'Observatoire « Civis » ;
- Conservation : Gênes a mis en place un plan directeur extrêmement détaillé, à la réglementation de protection orientée vers la conservation des éléments architecturaux traditionnels, et presque tous les bâtiments ont été soumis à des restrictions sur la base des lignes directrices nationales sur la conservation des biens faisant partie du patrimoine monumental ;
- Restauration : Des subventions spéciales ont été allouées par le conseil municipal et la Commission qui ont permis la restauration des façades de nombreux palais ;
- la mise en valeur : un système de circuits pour visiteurs des palais des Rolli et de la promotion des musées de la ville a été mis en place, pour rehausser l'image de Gênes comme une ville d'art et de culture.

L'Administration a mis en place également un engagement à l'investissement public dans la régénération de l'environnement urbain, des mesures d'incitation de rénovation pour les

la fourniture de services à des tiers dans le domaine culturel. Au cours de ses treize années d'activité, elle a organisée plus d'une centaine d'expositions et géré de grands événements internationaux comme le G8 et Gênes 2004.

propriétaires privés, la promotion de la vieille ville dans les domaines du tourisme et de la culture, comme indiqué dans le Plan opérationnel pour le centre historique et le Plan directeur.

La tâche du plan de gestion est d'identifier les voies les plus appropriées pour la connaissance, la promotion et la mise en valeur du site qui permettent le maintien de l'intégrité de ses valeurs patrimoniales.

Les objectifs du plan de gestion dans son ensemble sont inscrits dans la perspective de permettre au patrimoine de Gênes de jouer le rôle qui lui sied en tant que partie des ressources culturelles génoises et italiennes. Ils peuvent être résumés comme suit :

1. Renforcer et amplifier la sauvegarde et la conservation appropriée et intégrée du patrimoine génois et de la structure urbaine dont il fait partie.
2. Promouvoir tous les aspects importants (historiques, artistiques, architecturaux, culturels, etc.) de ce patrimoine avec le double but d'exprimer et de faire émerger le sentiment d'appartenance et l'identité des résidents, et d'améliorer la compréhension critique du patrimoine culturel de Gênes par les visiteurs.
3. Améliorer le secteur culturel en permettant l'accès aux sites patrimoniaux à la fois pour les citoyens de Gênes et pour les touristes. Ces objectifs peuvent être poursuivis efficacement grâce au plan de gestion, qui est basé sur une série de solutions institutionnelles, organisationnelles et financières spécifiques, combinant la garantie de la protection du public avec les avantages d'un pouvoir de prise de décision souple et opérationnel.

Ce nouveau plan prend en compte toutes les activités et les programmes qui sont en place, afin de compléter leur mise en œuvre avec des instruments qui garantissent une efficacité maximale et une synergie.

Le plan de gestion est divisé en trois plans sectoriels :

A. connaissance, protection et conservation ; B. Promotion de la culture ; C. développement social et économique.

Ces plans sectoriels mettent en avant une série d'objectifs, et une série d'actions est envisagée pour les atteindre (voir le schéma du plan de gestion du patrimoine à Gênes Figure 52).

Plan A : Connaissance, protection et conservation

Le plan est organisé en utilisant un certain nombre d'objectifs stratégiques prioritaires qui sont :

- 1) La mise à niveau du système d'information intégré du centre historique : la municipalité de Gênes possède une base de données géo-référencées complète de tous les bâtiments dans le centre historique : la cartographie culturelle de la vieille ville, une archive multimédias que le public peut consulter sur l'Internet.
- 2) Une meilleure connaissance de la propriété : basé sur l'archive systématique mentionné dans le point précédent, il est prévu à la fois pour la systématisation de bases de données qui sont répertoriées mais pas encore disponibles pour consultation, et l'acquisition d'informations plus détaillées avec de nouvelles enquêtes.
- 3) La coordination de la planification urbaine et de la protection des biens patrimoniaux : l'objectif est de poursuivre l'activité de planification systématique, conçue pour régénérer le centre historique, menée par la municipalité de Gênes au cours des dernières années.

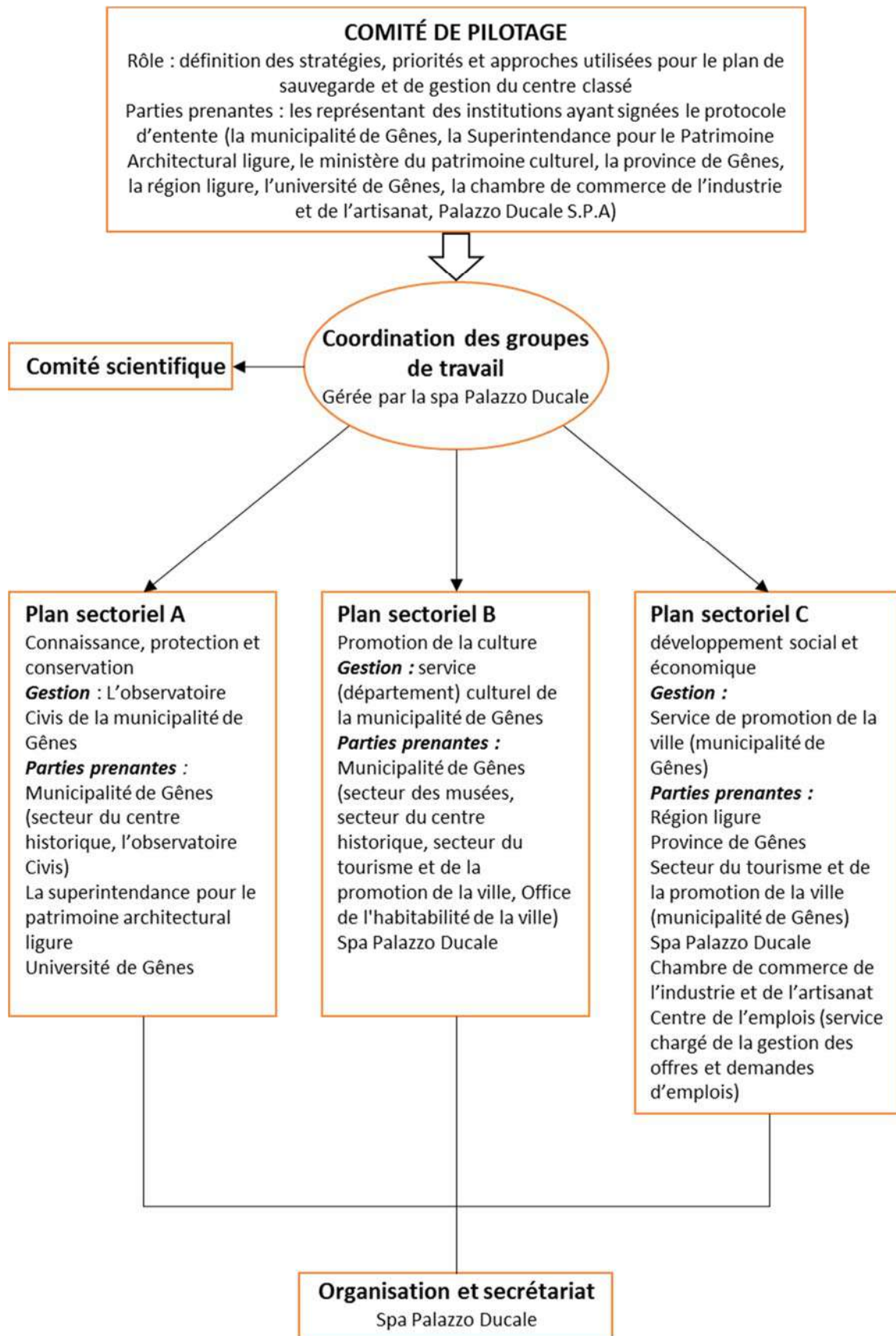


Figure 52 : Schéma du plan de gestion du patrimoine à Gênes (UNESCO, 2006)

4) L'encouragement des activités relatives à la conservation et à l'entretien des biens patrimoniaux : l'objectif est de fournir une systématisation des programmes de protection de ces biens, qui inclut la définition des mesures de sauvegarde et l'adaptation des outils d'exploitation, ainsi que la mise en place d'un corpus répertoriant la plupart des méthodes correctes à utiliser pour les opérations de restauration et de conservation.

5) L'amélioration et la modernisation des activités de suivi : l'objectif est de vérifier les travaux de transformation du bâtiment mais aussi de les réguler par un programme systématique d'évaluation des actions, sur la base de la définition des indicateurs les plus appropriés.

Plan B : Promotion de la culture

Les actions de ce plan sectoriel visent à augmenter le sentiment d'identité de la population résidente en augmentant et en améliorant la connaissance des aspects artistiques et culturels du site. Cela oblige l'organisme de gestion à améliorer la communication et intégrer la promotion du site mis à la disposition du tourisme global pour la région.

Les objectifs peuvent être résumés comme suit :

1) La sensibilisation de la population locale et l'implication des propriétaires et résidents : L'objectif est d'augmenter le sentiment d'identité et d'appartenance envers son patrimoine culturel et historique, à travers la participation du secteur associatif et des citoyens.

2) la promotion des activités culturelles compatibles avec l'importance du site : l'objectif est de lier la promotion culturelle avec la protection et le respect pour l'interprétation d'une importance historique, artistique et culturelle du site par la promotion de l'utilisation du système de musée à organiser des expositions et des événements à thèmes.

3) La diffusion de la connaissance du site et de son patrimoine : cet objectif vise à augmenter les occasions de diffusion d'informations et de connaissance sur le site tant au niveau national (par la presse et outils multimédia) et à l'étranger (la conclusion d'accords de coopération et de jumelage avec d'autres sites de l'UNESCO).

4) L'amélioration des outils de communication sur le site : cet objectif vise à harmoniser et organiser régulièrement le matériel d'information et de publicité pour le site, à la fois en format publiés et des systèmes d'informations touristiques (panneaux et plaques), pour assurer l'uniformité dans la communication des valeurs du site.

5) L'intégration du site avec le système local, provincial et régional : potentiel économique et social du site est le mieux exprimée et appréciée lorsque l'activité de promotion est intégrée à différents niveaux géographiques, ce qui permet au site de jouer un rôle clé dans le développement du tourisme local.

6) L'innovation des systèmes pour l'exploitation du site : une attention particulière doit être accordée à l'amélioration des possibilités pour bénéficier du site, en utilisant les nouvelles technologies et en mettant à la disposition de la population résidente et non résidente un système de transport efficace fournissant un accès simple et intégré au site et sa zone tampon.

Plan C. développement social et économique

Ce plan sectoriel comprend tous les objectifs et les stratégies capables de stimuler le développement socio-économique au sein de la zone, et d'améliorer les perspectives d'emploi

des secteurs concernés, du tourisme culturel à la promotion de la recherche et le développement d'activités complémentaires (édition, médias, artisanat, etc.).

Tous les objectifs inclus dans le troisième plan d'action se réfèrent plus ou moins à ces objectifs :

- 1) La régénération du contexte urbain de la zone tampon : la protection, la promotion et la valorisation économique du site ne peuvent être atteintes si le contexte territorial et urbain dans lequel il se trouve abrite des quartiers délabrés.
- 2) l'intégration entre la culture et le développement économique de la zone touchée par le site : cet objectif vise à soutenir directement les initiatives économiques et de production typiquement associés avec le contexte urbain et des activités complémentaires, comme la régénération et la restauration du bâti avec un accent particulier sur la formation.
- 3) la promotion du tourisme et l'amélioration de l'utilisation du site et son accès : le but de cet objectif est d'améliorer l'utilisation du site, par la création d'une carte intégrée de visiteur, et la mise en place de circuits touristiques thématiques.
- 4) l'optimisation du flux du tourisme culturel : souvent l'inscription d'un site sur la Liste de l'UNESCO est la cause d'une augmentation considérable des flux touristiques, qui doivent être optimisés et gérés efficacement, en particulier sur la base des installations d'hébergement disponibles au niveau local.
- 5) La gestion du tourisme généré par le site : l'objectif est de gérer les flux touristiques en créant un certain nombre d'installations pour les visiteurs, comme la création de points d'information, la mise en place de visites guidées à l'intérieur des palais des Rolli et en instituant une marque "Palais des Rolli".
- 6) La coordination des activités de gestion : le développement social et économique du site nécessite également l'adoption d'un certain nombre de mesures visant à assurer la transparence des activités de gestion. Ceci doit être atteint grâce à la coordination des actions contenues dans le plan, l'utilisation d'outils de suivi et d'information, ainsi que la certification de la qualité de l'activité exercée.

4.3.2 Relation ville – mer

Renzo Piano a déclaré à propos du port de Gênes : *"Il y a deux natures de Gênes. La ville, elle est née du repos, de la durée, et le port, c'est le lieu de l'aventure. Le port de Gênes, comme tous les ports d'ailleurs, est comme une ville imaginaire, un paysage qui change tout le temps. Vous avez un paquebot qui arrive de Shanghai et l'autre qui part pour Lisbonne. Chaque 2 heures, ça change, le paysage change. Vous avez des grues, vous avez des charges suspendues sur votre tête en permanence. Quand j'étais enfant, j'ai passé des dimanches entiers avec mon père dans le port de Gênes. Et il y avait cette notion de lutte contre la force de gravité, cette sorte de défi à la force de gravité. Et mon imaginaire d'architecte, cette idée, cette obsession de légèreté, ce désir de défier la force de gravité, vient de ces charges suspendues du port de Gênes."* (Piano, 2009).

La relation entre la ville et la mer à Gênes est, comme pour beaucoup de villes historiques portuaires méditerranéennes, une relation organique d'interdépendance car souvent, la ville est née de la présence de la mer et d'un port et le port à prospéré grâce la présence de la ville. Cependant, au fil de l'évolution de la ville (voir portrait historique de Gênes), cette relation s'est affaibli au point où durant le XXe Siècle il y avait une rupture totale entre eux. Le port

évoluait tout seul avec ses propres objectifs, économiques principalement, et la ville s'est développée, non sans difficultés, vers les pentes escarpées de l'Apennin au nord. Tout comme Charchell, Gênes vivait durant les années 1980 et au début des années 1990 sans tirer parti, sur le plan urbain, de sa raison d'être et sans doute sa plus grande ressource sa relation avec la mer. Devant une telle situation, les autorités locales décidèrent de mettre comme objectif principal de leur stratégie de développement de la ville, la reconquête de la mer. C'est à ce moment, suite à une crise à dimensions multiples : économique, sociale et urbaine, que le port se retirait de la partie centrale de l'interface ville-mer, qui était la plus ancienne et la moins rentable. Ce fut l'opportunité de développer cette stratégie en récupérant un territoire, autrefois part de la ville, qui allait lui permettre de renouer avec son histoire et son littoral.

Dans cette partie, nous allons identifier les principales composantes de la frange littorale au niveau du centre historique de la ville de Gênes, évaluer leurs valeurs ainsi que la manière dont elles ont été intégrées et prises en charge dans la vie contemporaine de la ville. En effet, c'est au niveau du centre historique qu'il y a une interface avec la mer, les autres parties du littoral étant occupées par le port de commerce.

L'interface littorale du centre historique de la ville de Gênes s'étend du *molo vecchio* (où se trouvent les magasins de coton) à la *Darsena* et Ponte Parodi sur une longueur de quai de presque 5 km. Cette interface est principalement composée de :

- *Porto Antico* (le port antique) : *Porto Antico* est l'emplacement le plus ancien du port de Gênes et la plus vieille interface entre la ville et la mer, il faisait partie du port commercial de la ville jusqu'à la fin des années 1980 où il fut désaffecté. Il occupe la plus grande partie de l'interface entre ville et mer. Il était occupé par des quais et des bâtiments destinés aux activités portuaires (dépôts et entrepôt de stockage de différentes marchandises, bâtiments de la douane ...). Depuis l'exposition thématique qui y fut organisée en 1992, il abrite un pôle touristique de détente et loisir.
- La marina de Gênes : attenante au *Porto Antico*, la marina du vieux port de Gênes est un espace qui est composé de quais d'amarrage pour 65 embarcations, ces quais abritent plusieurs bâtiments de services dédiés à cette activité, ce sont des bâtiments construits avec un style architectural adapté à l'architecture du port avec des gabarits compris entre r+2 et r+3. Nous y retrouvons un supermarché et plusieurs espaces de commerces, un hôtel 4* ainsi que des restaurants, bars et pizzerias.
- La *Darsena* : c'est la seule partie de l'interface ville-mer appartenant à la ville de Gênes (les autres étant la propriété du port). Il s'agit de l'ancienne darse (chantier naval) et de l'ancien arsenal du port de Gênes. Récupérée pour des activités urbaines au début du XXI^e siècle, elle abrite aujourd'hui des espaces dédiés à la vie quotidienne (résidences, facultés et bibliothèque universitaire, restaurants, bars ...) et d'autres dédiés à l'activité touristique (musée de la mer et de la navigation, espaces d'exposition, magasin d'artisanat ...).
- *Ponte Parodi* : dans le prolongement de la *Darsena* se trouve le môle de *Ponté Parodi* qui devait être le nouveau pôle destiné aux sports, loisirs, détente et commerce. Ce pôle se voulait comme complémentaire aux autres activités du port. Cependant, prévu pour 2008, le projet de ce môle n'est pas encore entamé faute de moyens financiers.

La zone portuaire est organisée par un plan régulateur qui gère aussi bien son activité que sa relation avec la ville. Le plan régulateur portuaire précédant datait de 1964. Comme prévu dans la législation d'alors c'était un plan de gestion des opérations portuaires essentiellement tourné vers les activités et opérations maritimes (sans compétence, ou peut-être sans intérêt, à la relation avec la ville). Le plan a appelé à une expansion continue du port envers la ville.

Les faits marquants de ce plan ont été la réalisation du bassin *Sampierdarena*, le développement de l'aéroport et le démantèlement progressif du vieux port. Les limites physiques du développement du port (foire maritime à l'est, aéroport à l'ouest et la ville au nord) rendent obligatoire l'extrapolation de la zone d'extension en dehors de l'arc portuaire historique en sacrifiant au passage la frange littorale des périphéries de la ville (quartiers de *Prà* et *Voltri*). Ainsi le port de Gênes prit de l'importance (avec entre autres la construction en 1969 du premier terminal de conteneurs en méditerranée) et devint le premier port en méditerranée. La position stratégique de la ville devint peu à peu un facteur négatif avec un attrait trop important de navires, et l'engorgement du port et les couts élevés engendrés par les temps d'attente des navires diminuent sa fréquentation et installent ainsi la ville, au début des années 1980, dans une période de crise aussi bien économique qu'urbaine, laissant à la ville un territoire portuaire vétuste comme front de mer d'un centre historique dégradé par le temps.

4.3.2.1 Au niveau stratégique : Stratégie de récupération de l'interface ville-mer

Dans l'objectif de la reconquête de son interface avec la mer, la ville de Gênes a mis en place une stratégie s'appuyant sur l'organisation d'évènements internationaux majeurs et les financements qu'ils drainent.

Stratégiquement, l'interface de la vieille ville avec la mer fut divisée en trois pôles correspondant à trois entités récupérées du vieux port (IRITECNA, 1992) : le port antique à vocation ludique, de loisir, culturelle et touristique, la zone située entre le pont Spinola et l'ancienne darse avec une vocation touristique (marina et hôtels), et enfin la *Darsena* avec une vocation universitaire et culturelle.

- Le premier pôle, est le premier à avoir été aménagé, dans le cadre de l'exposition colombienne. Il comprend la partie occidentale de l'ancienne jetée avec les entrepôts de coton, la zone de Mandraccio et les ancien Entrepôt franc, *ponte Embriaco* et *Spinola* et a la *calata Rotonda*. Dans ce cadre, le *Porto Antico* a été redessiné par l'architecte génois Renzo Piano. Les anciens entrepôts ont été réutilisés, de nouveaux équipements ont été construits, notamment un aquarium, qui attire chaque année presque deux millions de visiteurs. Plusieurs événements politiques et culturels, dans les années 1990 et 2000, ont permis à la ville d'évoluer : le 500e anniversaire de la découverte de l'Amérique, en 1992, le sommet du G8, en 2002, Gênes capitale européenne de la culture en 2004 (Masbounji, 2004).
- Le deuxième pôle englobe les jetées *Calvi* et *Morosini* et la *calata Salumi*. Ici, l'intervention fut exclusivement privée et portait sur la réalisation d'un port de plaisance, un hôtel quatre étoiles, un restaurant, une piscine publique, des magasins, des bureaux, des résidences et un parking souterrain pour 400 voitures.
- Le troisième pôle comprend la *Darsena* ainsi que le quai des silos. La *Darsena*, seule partie du port à appartenir à la ville, accueille une Bibliothèque, un musée de la mer et de la navigation, un institut nautique, la Faculté d'Economie et de Commerce et des résidences pour étudiants. Le projet comprend également des installations sportives, les activités commerciales liées à l'artisanat et un restaurant. Il avait une thématique qui tournait autour du "culturel". En ce qui concerne les silos de pont Parodi, ils furent démolis, améliorant grandement le paysage et l'image de la ville, pour laisser place à un projet complexe à vocation commerciale, sportive, récréative et culturelle. Ce projet, dont l'étude fut réalisée par l'agence d'architecture UN studio, n'est pas encore réalisé faute de financement.

La renaissance de la ville passe par une modernisation des structures portuaires : le déplacement de l'activité à l'ouest de la ville au début des années 1980 libère une zone centrale, au cœur du

centre historique, et un accès à la mer qui, auparavant, n'était ouvert qu'aux travailleurs du port. En transformant cette zone pour le tourisme et les loisirs, l'objectif est à la fois de redonner un nouveau souffle à la vieille ville (en ouvrant de nouveaux espaces dans un tissu urbain très dense) et de revaloriser l'image de la ville. Dans ce sens, plusieurs grands événements ont rythmé le processus. La Coupe du monde de football de 1990 a permis de préparer l'arrivée de nombreux nouveaux visiteurs. Deux ans après, la ville a organisé les «*Colombiades*», une exposition internationale célébrant le cinq-centenaire de la découverte de l'Amérique par Christophe Colomb. Le cadre est celui du cœur ancien du port : l'équipe de Renzo Piano travaillait à la reconversion de cette zone depuis 1987. Les pavillons d'exposition sont aménagés dans les anciens entrepôts (et transformés plus tard en centre de congrès) (Masbouni, 2004).

Un aquarium est également créé, avec une structure de recherche bio-marine : l'ensemble constitue un nouveau pôle d'attraction pour la ville. Depuis la fin de l'exposition internationale, les activités implantées dans la zone communément rebaptisée Expo tardent à décoller, le lien avec la vieille ville peine à se nouer.

Pour faire face à cette situation, la Ville a impulsé, en 1995, la création d'une société anonyme à capital mixte public-privé (ville 51 %, chambre de commerce 39 %, port 10 %) : *Porto Antico*. Spa reçoit treize ha de domaine public en concession jusqu'en 2090 avec la mission de donner vie au front de mer. La société devient également gestionnaire des équipements présents sur le site : le succès des uns permet d'impulser une dynamique dans les parties en difficulté. Avec le temps, l'aquarium devient de plus en plus attractif et la zone est complétée par un cinéma multiplexe, la Cité des enfants, un musée installé dans la *Porta Siberia*, un Music store, un port de plaisance, une place des fêtes qui se transforme en patinoire l'hiver et une piscine qui devient un théâtre le soir. 700 places de parking sont également disponibles.

Le succès de l'opération *Porto Antico* s'inscrit dans un mouvement plus général, rythmé par de nouvelles occasions de découverte du capital patrimonial et culturel de la ville. L'année jubilaire de 2000 a été marquante pour l'ensemble des villes italiennes, avec l'arrivée de milliers de visiteurs en route pour Rome. En 2001, Gênes a accueilli le sommet du G8 et utilisé les fonds alloués par l'État pour un vaste travail sur les espaces publics (Gravari-Barbas & Jacquot, 2007). En 2004, la ville était capitale européenne de la culture (avec Lille) : le calendrier des expositions a été l'occasion de valoriser une série de bâtiments, constituer le «pôle des musées» et, en inaugurant le Musée de la mer, attirer l'attention sur la zone de l'ancienne darse, l'étape suivante de l'opération *Porto Antico*.

Le Musée de la mer n'était que le début d'un processus plus vaste, sur la zone de l'ancienne darse comme sur l'ensemble de la ville.

En effet, la réflexion sur le front de mer s'est étendue à partir de 2000 au secteur situé entre *Porto Antico* et la gare maritime, pôle d'autant plus important que le secteur des croisières est en pleine croissance. Autour de l'ancienne darse (la *Darsena*) trouvent place le nouveau siège de la faculté d'économie et le Musée de la mer.

En réalité, cette opération fonde ses racines dans une réflexion de longue haleine qui concerne la relation ville/port et la délicate question des infrastructures de transport, à la fois enjeu stratégique et fracture dans le tissu urbain. Les études et plans urbanistiques qui se sont succédé dans les dernières décennies ont abordé cette question : à plusieurs reprises, des urbanistes connus ont été sollicités pour réfléchir sur des zones spécifiques (commission *Astengo* en 1965,

«Plan des cinq doigts» à la fin des années 1970, études préalables au plan régulateur général en 1981 avec Renzo Piano et d'autres architectes-urbanistes génois) (Basile, 2007).

La ville de Gênes peut aussi compter sur l'apport stratégique des études sur l'évolution de la relation ville/port offertes à la ville par Renzo Piano : d'abord sa vision pour le port de Gênes en 2004 et ensuite en septembre 2015 avec son « Blueprint » qui se veut une stratégie pour permettre à la ville de mieux profiter de son interface avec la mer en reconquérant une partie de son littoral oriental du côté de la foire de Gênes.

La revitalisation de la relation entre la ville et la mer à Gênes ne pouvait se faire sans une reconnexion physique entre la vieille ville et le port antique. Pour construire cette relation, une conception commune des espaces du vieux port et du centre historique fut établie, en s'appuyant sur des espaces et de conceptions établis déjà au moment de l'élaboration de la stratégie durant les années 90 (en particulier les espaces de l'exposition Colombienne de 1992, et l'aménagement des quais).

Les autorités en charge de l'élaboration de cette stratégie de reconnexion de la ville et du port se sont appuyées sur les critères suivants :

- Eviter de placer au niveau du port antique des activités qui ont déjà leur place (ou peuvent la trouver) dans le centre historique, afin d'éviter de créer une concurrence ou une dualité entre ville et port.
- Intégrer dans les anciennes installations du port antique des activités et espaces permettant de le revitaliser en le transformant en destination populaire à Gênes notamment le soir, en profitant de la proximité du bord de mer tels que : restaurants, bars, salles de concert, lieux de divertissement et de loisir à l'intérieur et en plein air ;
- utiliser l'espace de l'ancien port pour y mettre des services à la «vieille ville», qui ne peuvent pas être placés en son sein, tels que les espaces de stationnement pour les résidents, les installations sportives, le centre de contrôle des réseaux de services, etc.;
- restaurer et animer la « ceinture maritime » du centre historique, ce qui en a fait un lieu visitable de jour comme de nuit. Cette opération s'est accompagnée d'une décision d'autorisation d'ouverture commerciale totale (jours et nuits, et les jours fériés).
- Améliorer l'image architecturale de la façade maritime de la ville (l'ancienne ripa) à travers des opérations de restauration et de réhabilitation.

La stratégie mise au point par les autorités de la ville et du port a permis de recréer la relation forte d'interpénétration des deux entités : tissu urbain et port, et de ce fait la relation entre la ville et la mer. Ce succès est reconnu comme référence dans le domaine de reconquête des interfaces ville-mer principalement à travers son caractère innovant : impulser une dynamique globale à travers l'impulsion de projets ponctuels (devenant des pôles de développement ensuite) qui entraînent un mouvement global dans le cadre d'une vision préalablement établie de ce que deviendra la ville (Secchi, 2004).

4.3.2.2 Au niveau de planification

Inscrit dans la stratégie préalablement établie et avec une vision globale du devenir de la ville basée sur le retour de la ville à son origine maritime et sa splendeur passée, la ville a mis en place un premier plan d'urbanisme portuaire novateur pendant les années 90. En effet, les autorités du port et celles de la ville se sont retrouvées, tout à fait fortuitement, à préparer leurs plans d'urbanisme en même temps durant la fin des années 1990, avec chacune ses propres priorités et intérêts particuliers en ce qui concerne leurs relations réciproques (Artuso, 2001).

La loi de 1994, prônant un meilleur dialogue entre les villes et les autorités portuaires, a permis d'élaborer le plan du port dans une réelle concertation.

Reconstruire sur de nouvelles bases une relation ville-port complexe n'est pas une tâche facile ; un tel projet n'aurait pas une chance de succès sans une vaste convergence d'intérêts entre les institutions parties prenantes, mais aussi une grande ouverture et une participation du citoyen, soit dans un sens plus large, sans un processus «culturel». La relation avec l'Université, formalisée par des accords de collaboration complexes concernant les secteurs énumérés ci-dessous est apparu immédiatement d'une importance vitale pour le travail sur le plan (Autorità Portuale di Genova, 1999).

L'agence du port avait été créée pour initier une réflexion conjointe entre ville, autorité portuaire et université. Cette même approche a été adoptée lors de l'élaboration du plan stratégique (*Piano della città*) en 1999-2001 : une conférence stratégique regroupait les acteurs économiques et sociaux, dans le but de mettre en cohérence et hiérarchiser les actions prévues dans différents domaines et devant contribuer à la relance avec la ville. Cette succession de plans et d'opérations a permis de souder les relations entre les acteurs, également en dehors des instances officielles (Autorità Portuale di Genova, 1999).

En effet, cette loi de 1994 a favorisé le démarrage d'une nouvelle planification portuaire en Italie ; elle permet aux plans portuaires de servir de projets pour une planification urbaine concertée. Le nouveau plan, contrairement aux précédents, est plus ambitieux. Il propose de reconstruire sur de nouvelles bases une relation portuaire urbanistique afin de clarifier des relations complexes et parfois compromises. Donc, il ne s'agit pas seulement d'un projet de développement d'un système logistique d'ensemble, mais de réponses techniquement adaptées aux besoins de qualification urbaine ; ce qui demande une coordination politique de la ville et du port. D'autre part, le plan d'urbanisme municipal aborde de façon différente la planification du domaine portuaire. En effet, tandis que le plan précédent, qui date de 1980, traitait le territoire du port comme « autre » vis-à-vis de la ville et n'exprimait aucune sorte d'intérêt de programme pour le port, le nouveau projet d'urbanisme considère presque la totalité des zones portuaires comme faisant partie de ses compétences en termes de planification, et leur assigne des lignes précises de développement tout en leur ménageant un degré de flexibilité élevé.

Cette loi qui a jeté les bases pour les nouveaux plans directeurs des ports dans une réforme plus générale de ces espaces, implique l'examen de ces instruments comme ayant une signification plus large en termes de planification de la ville plutôt que d'être centrée sur plusieurs intérêts sectoriels comme dans le passé.

Pour cette raison aussi, le plan ne peut pas être considéré comme un document fermé, contenant un arrangement final qui doit être mis en œuvre, mais plutôt comme un instrument au sein d'une activité de planification continue, impliquant des révisions annuelles du *Piani operativi Triennali* (plans opérationnels portuaires de trois ans), avec pour objectif de gérer et ajuster la mise en œuvre effective des travaux.

Donc, tandis que dans le passé, on pouvait relever un défaut essentiel de planification urbaine, aujourd'hui, nous sommes confrontés à un surplus d'indications, dû à la superposition de plusieurs projets de réglementation. Une telle dichotomie doit trouver sa synthèse dans le texte de loi 84 à l'article « procédé d'entente » entre autorité portuaire et administration municipale. Le plan d'urbanisme portuaire en effet doit obtenir l'approbation de la municipalité qui ensuite doit donner son accord de facto sur les lignes de développement proposées (voir le schéma Figure 53 page 141). Naturellement, cela entraîne une nouvelle approche des projets de

planification de la ville et du port qui doivent être dorénavant conformes aux lignes directrices respectives et ainsi partager les mêmes schémas de développement (Artuso, 2001).

Le plan d'urbanisme portuaire a présenté un caractère fortement novateur : les travaux de rédaction, d'une durée d'environ deux ans, ont demandé des compétences en dehors de celles essentiellement techniques de l'autorité portuaire, impliquant le monde universitaire et celui de la conception architecturale et urbanistique (Rem Koolhaas, OMA Rotterdam ; Manuel de Solà Morales, Barcelone ; Marcel Smet, Louvain ; Bernardo Secchi, Milan) (Autorità Portuale di Genova, 1999).

En outre, originalité de la procédure urbanistique, on a choisi d'en appeler à deux artistes photographes, Gabriele Basilico et Jean-Louis Schoellkopf, tous deux de renommée internationale, et à un écrivain de renom, Maurizio Maggiani, non pas pour couronner le travail urbanistique mais pour fournir, en amont de la réflexion urbanistique et architecturale, une contribution à la lecture des espaces en proposant un regard neuf et différent. Les images (en couleur et noir et blanc) extraites du travail systématique de description du territoire portuaire et les propositions dures et suggestives de Maurizio Maggiani ont restitué des images inédites des espaces de la cité et du port.

Cette forme nouvelle de planification portuaire, forte de telles contributions et plus attentive que dans le passé aux relations entre le port et la ville, a stimulé la confrontation entre les deux administrations. Les réflexions effectuées à tous les niveaux sur cette forme étrange de territoire meuble, artificiel, instable, ont montré une extrême complexité d'usages, paysages et attitudes, et ont conduit à l'apparition de différents modèles d'espace à l'intérieur de l'enceinte portuaire (Autorità Portuale di Genova, 1999).

Certaines zones sont à gouvernance exclusivement portuaire (tel que le port commercial de *Sampierdarena*) et où la concertation entre les deux entités (autorités portuaire et communale) est absente (et en réalité, sans intérêt pour les deux). Cependant, d'autres zones, bien qu'intégrées au sein de l'enceinte domaniale portuaire, ont une vocation urbaine. Ceci est dû à différentes raisons :

- Ils ont été conçus à l'origine comme espace à vocation sociale tel que la foire ou la piazza Kennedy qui lui est attenante,
- Ils ont subi des transformations les intégrant dans l'espace urbain tel que le *Porto Antico*,
- Ils présentent les caractéristiques influencées par la proximité du tissu urbain bien que leurs fonctions soient purement portuaires à l'image des chantiers navals et de la *Darsena*.

L'agence du port, notamment, existe toujours du point de vue formel, mais les acteurs s'en servent peu, pouvant désormais compter sur des relations directes (Artuso, 2001). De ce fait, de nombreux autres dossiers, en cours d'élaboration et de négociation depuis plusieurs décennies, se débloquent progressivement. La question des infrastructures de transport, par exemple, est particulièrement imbriquée : Gênes a besoin de disposer de connexions fluides à la fois dans l'axe Est-Ouest (parallèle à la côte) et vers le nord (lien avec l'arrière-pays, Turin et Milan), à la fois pour le développement des activités portuaires et pour la valorisation du tissu urbain. Notamment, le projet de tunnel sous le port pour remplacer la voie rapide construite dans les années 1960 « la *sopraelevata* » est lié au projet de déclassement de l'autoroute en voie urbaine,

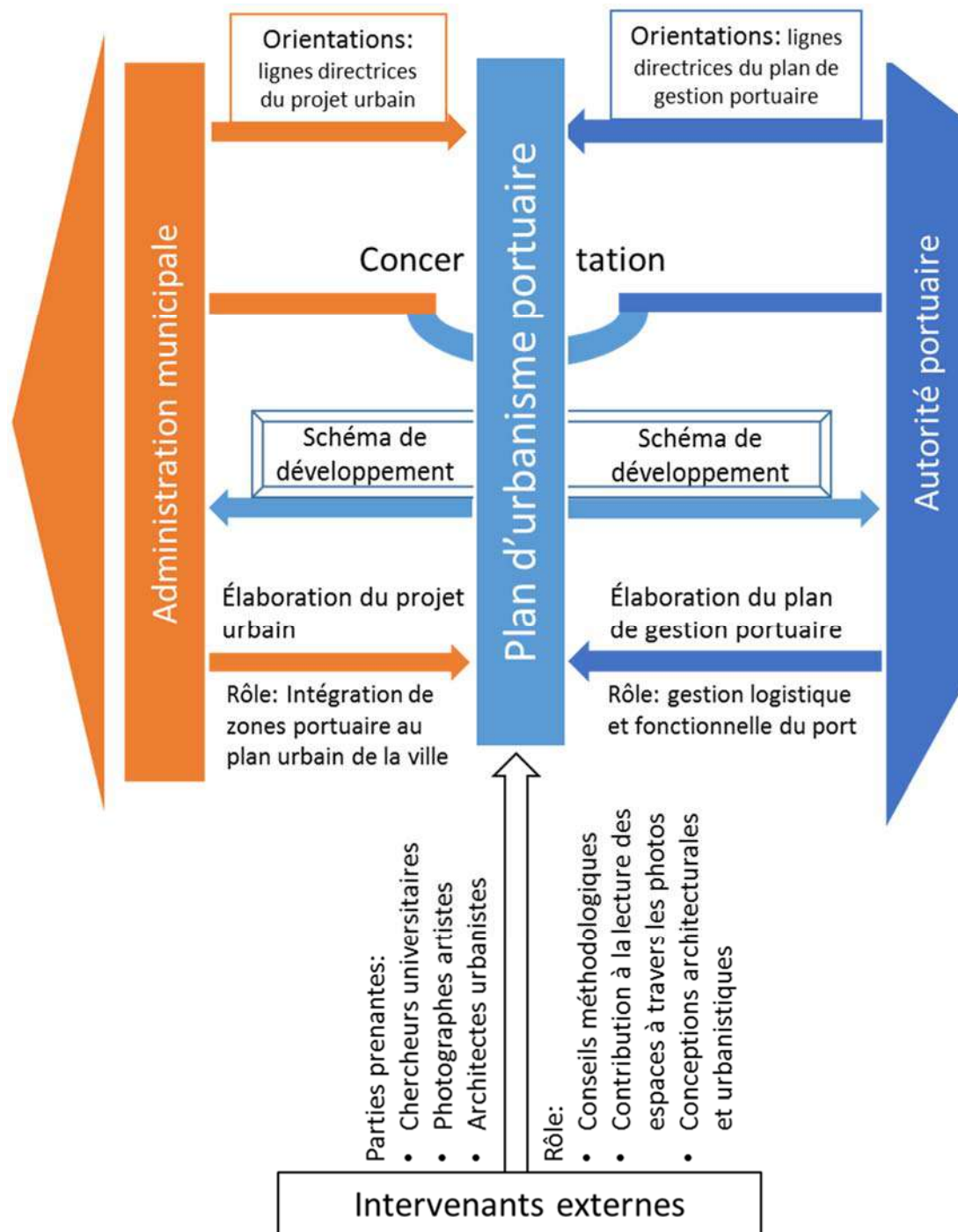


Figure 53 : Schéma du processus d'élaboration du projet urbain portuaire de Gênes (Auteur)

l'adaptation des différents modes de transport (route, voie ferrée, métro) et à la nécessité de décongestionner le cœur ancien (Figure 54).



Figure 54 : Vue de la « Sopraelevata » entre le port et la ripa, à partir du Bigo (Genova Today, <http://www.genovatoday.it/cronaca/congresso-eucaristico-viabilita-traffico.html>)

L'opération du front de port peut paraître d'une portée limitée au regard de ces grands enjeux d'infrastructures – projet à échelle modeste autour du thème loisirs – culture, mais *Porto Antico* doit être considéré comme le «premier fil tiré» dans un processus en accélération : alors que la ville souffrait d'une inertie liée à la difficulté d'agir dans un site très contraint, des accords et des actions ont pu s'enchaîner progressivement à partir de ce premier pas (Basile, 2007).

Le projet *Porto Antico*, représente la partie la plus importante de la reconquête de l'interface de la ville avec la mer, aussi bien en terme de surface et de longueur de l'interface qu'en terme de retombées du projet sur cette même relation et la dynamique qu'il y a enclenché. Ce projet fut constitué de différentes opérations structurantes qui en ont fait la substance : des opérations de restauration, la construction du Bigo et d'un aquarium, et enfin la biosphère. (Pour plus de détails sur ces opérations, voir annexe 4)

4.3.3 Synthèse

Les ressources patrimoniales et littorales de la ville de Gênes constituent ses richesses principales. Tout comme Cherchell aujourd'hui, Gênes souffrait, jusque durant les années 90, d'une marginalisation de ses ressources menant à leur dégradation et leur déperdition. Cette marginalisation a fait perdre à la ville ses caractéristiques fondamentales à savoir : sa relation avec la mer qui lui a permis de se développer et de prospérer à travers le temps et son centre historique qui lui a valu par le passé le titre de la « *Superba* ». Cette marginalisation est due principalement à l'appui exclusif de la ville sur son port commercial et son industrie pour se développer.

Faisant face à une crise multidimensionnelle à partir des années 60, les autorités de la ville n'avaient d'autre choix que de se retourner vers le potentiel dont recèle Gênes en mettant en place des stratégies innovantes, permettant d'aller au-delà de son problème financier, pour reconquérir ses ressources.

Les stratégies développées avaient pour points communs un processus polarisant de récupération des ressources (patrimoniales ou littorales). Ces pôles de développement (ou de récupération des ressources) avaient pour objectif d'enclencher une dynamique globale à

travers des projets ponctuels qui avaient la capacité de changer l'image de leur environnement. Cette dynamique s'inscrivait dans une vision globale de la ville qui fut construite par les autorités en concertation avec les différents intervenants dans le processus de sa gestion et les différents utilisateurs. Cette vision était aussi le fruit d'échanges avec des universitaires et des chercheurs dans les différents domaines intervenant sur la ville. Dans le cas de la ville de Gênes, l'objectif général était de reconquérir l'interface maritime de la ville et son centre historique tout en recréant la relation forte de « percolation » entre ces deux entités qui s'est nouée à travers les siècles, relation qui fut perdue par étape jusqu'à une rupture totale au 20^e siècle.

Cette notion de développement par projets ponctuels constitués en pôles catalyseurs est "LA" leçon de Gênes selon Bernardo Secchi (Secchi, 2004), car elle a permis de récupérer différentes entités de la ville dans les domaines patrimonial et littoral à travers l'identification de pôles aux ressources et au potentiel reconnus et qui présente le rapport investissement impact le plus favorable.

Cette stratégie s'est appuyée aussi sur l'organisation de grands événements à portée internationale qui peuvent drainer des financements pour la mise en œuvre des projets au niveau de ces pôles tout en braquant les projecteurs sur la ville, ce qui lui a permis d'acquérir une notoriété dans le secteur des villes touristiques à l'échelle internationale. Les grands événements permettent aussi de mobiliser les équipes qui travaillent sur ces projets sur une durée déterminée et avec des échéances arrêtées. Ils sont ainsi utilisés comme un accélérateur du processus de reconquête des ressources et du développement de la ville. Développement qui se veut durable à travers le retour vers des espaces centraux désaffectés et leur réhabilitation, ainsi que l'encouragement aux mobilités douces et transports en communs.

Au niveau de l'étude et de la mise en place des plans d'urbanisme des zones riches en ressources de la ville (centre historique et port), l'accent est mis sur la multidisciplinarité et la coordination entre les différents intervenants dans l'élaboration de ces plans. La coordination se faisait aussi à travers le partage des informations collectées ou archivées au niveau de chaque intervenant. L'originalité génoise se situe dans le caractère insolite des intervenants impliqués dans ce processus (photographes ou écrivains) mais aussi et surtout, un appui et une référence permanente à la connaissance scientifique et universitaire à travers des protocoles d'accords complexes signés entre la ville et l'université de Gênes ; ces protocoles permettent un travail en coordination entre les deux entités dans les différents domaines d'intervention sur la ville (architecture, urbanisme, sociologie, ingénierie des travaux maritime, économie, transport...).

L'autre originalité dans la mise en place de ces plans est la création par les autorités locales de sociétés de droit privé, ayant plus de facilité pour prendre des décisions et souffrant moins de la bureaucratie, pour gérer et développer les espaces stratégiques (*Porto Antico* spa, *Palazzo Ducale* spa) au niveau de la ville. Ces organes sont généralement des aires d'échanges et de coordination entre les différents intervenants sur le secteur dont elles sont chargées (nous retrouvons les intervenants majeurs comme actionnaires de ses sociétés).

Dernier élément dont s'est servi la ville de Gênes pour se réapproprier ses ressources, la communication sur la nouvelle image de la ville et sa vocation afin de transmettre une connaissance nouvelle de ses richesses et ainsi susciter un intérêt touristique et culturel tout en permettant à ses habitants de se la réapproprier et d'en être fiers. En effet, Gênes avant le processus de reconquête de ses ressources était connue comme une ville industrielle et ouvrière, loin de l'image touristique, culturelle et universitaire qu'elle a aujourd'hui. Pour cela, des supports de communication différents furent (et sont encore) utilisés : la publicité dans les revues et magazines mais aussi un appui particulier sur les TIC à travers la mise en place de

sites internet et d'applications mobiles pour les touristes et aussi un site internet pour les habitants leur permettant de connaître leur ville et les projets qui s'y déroulent.

Le processus de mise en œuvre des projets inscrits dans ces plans passe par différentes étapes :

- Collecte des connaissances concernant la zone concernée par le plan ;
- Orientations et recommandations pour l'intégration des connaissances collectées ;
- Élaboration d'un projet inscrit dans la logique et les recommandations du plan ;
- Obtention des autorisations nécessaires pour la mise en œuvre du projet en fonction de la zone d'implantation ;
- Et enfin, le suivi du projet avec de possibles réajustements au cours de l'opération de réalisation du projet.

4.4 Identification et impact des projets de développement sur la vocation de la ville et le paysage nouveau qui y découle

La reconquête des ressources de la ville de Gênes s'est faite en trois étapes majeures, en s'appuyant sur trois grands événements internationaux qu'a abrités la ville :

- La *Colombiade* en 1992 servit pour la première opération de reconquête de la mer,
- Le sommet du G8 en 2001 était le support pour la remise à niveau des espaces publics et une partie du patrimoine bâti du centre-ville,
- La manifestation Gênes capitale de la culture européenne en 2004 fut un alibi afin de continuer la reconquête de la mer et la récupération de l'autre composante de l'identité de la ville : le patrimoine architectural et urbain du centre historique.

L'organisation de ces grands événements a permis de mobiliser les financements et les équipes de travail en charge des projets de développement urbain de la ville.

Cependant, l'évènement sans une vision préalable de ce que sera la ville ne servira à rien dans l'intégration des ressources de la ville dans un processus de développement à long terme et restera un acte éphémère. La politique urbaine génoise est, ainsi, régie par une série d'interventions ponctuelles où chaque projet (petit ou grand) contribue à l'amélioration de l'image et du fonctionnement de son quartier et donne un sens différent dans l'imaginaire collectif de la ville entière (Secchi, 2004).

Afin de bénéficier de ses ressources multiples et de les transformer en richesse pour la ville, au service de son développement, les autorités locales de Gênes ont d'abord fixé une ligne directrice et une vision pour le devenir de la ville. Reconquérir la mer, voilà un objectif que la ville de Gênes poursuivait depuis les années 70 et la recommandation faite par l'urbaniste français Robert Auzelle qui étudiait le schéma directeur de la ville (Masbouni, 2004). En effet, cette recommandation venait suite au constat que le port antique de Gênes était de moins en moins rentable face à ses extensions et qu'il serait plus intéressant pour la ville de récupérer ce territoire qui lui rendrait sa raison d'être : son interface avec la mer. Cet objectif va constituer le fil rouge des différents projets que connaîtra la ville depuis.

Cependant, c'est à Renzo Piano (architecte génois) en 1985 que la ville doit l'idée de réutiliser le vieux port pour les festivités de la célébration du cinquième centenaire de la découverte des Amériques de 1992 (Christophe Colomb étant natif de la ville de Gênes). Ce projet reçu l'approbation et l'adhésion des autorités de la ville et du port qui s'emparent de l'idée et la développent afin de la transformer en projet urbain (Masbouni, 2004).

Le projet de récupération du port antique se situe au cœur du centre de la ville de Gênes, espace qui n'a pas connu, à l'époque, de rénovation importante depuis des décennies. En effet, ce lieu représente le point d'origine de la ville, là où sont nés le port et la ville et où ils se sont entremêlés pendant des siècles, par « un processus capillaire de percolation » selon la formule de Bernardo Secchi (Masboungi, 2004). Le port s'étant refermé sur lui avec l'implantation de réseaux de voirie (chemin de fer, autoroute surélevée) entre lui et la ville tout au long du 20^e siècle, la rupture entre ces deux composantes de la ville fut totale privant ainsi Gênes de deux richesses majeures : son interface avec la mer et une partie importante de son patrimoine bâti.

Le projet *Porto Antico*, réalisé par les équipes de Renzo Piano, avait pour objectif la reconnexion de ces deux entités à travers une opération de « couture » qui permettrait à la ville d'accepter de reprendre son organe majeur : le port.

4.4.1 La reconquête de la mer : Le projet *Porto Antico*

Le projet *Porto Antico* fut le point de départ de la concrétisation de la nouvelle vision de la ville de Gênes. Il consistait en la récupération du territoire laissé à la ville par les autorités portuaires et qui allait servir pour l'exposition de la *Colombiade* en 1992.

La reconnexion ville-port ne pouvait être réalisée que si une grande porosité entre leurs espaces était assurée. C'est dans ce sens que l'un des partenaires dans l'agence Piano, Donald Hart, affirmait que « pour que la ville puisse s'approprier le site, il fallait le mettre à disposition, c'est-à-dire en faciliter l'accès et assurer la meilleure connexion physique entre le centre historique et la partie nouvellement aménagée. Mais compte tenu du développement linéaire de Gênes, le trafic automobile n'est possible que sur l'axe qui longe la mer, contrainte incontournable. » (Masboungi, 2004). La réalisation d'une station de métro, l'enfouissement d'une partie de la route (en tunnel), et le détournement de la voie ferrée contribuent à retisser le lien entre les deux entités, ainsi, *Porto Antico* est « effectivement devenu en quelques années un morceau de la ville, en continuité avec le centre ancien à qui il offre un grand espace public, unique à Gênes » (Masboungi, 2004).

Le projet *Porto Antico* est un équilibre entre bâtiments neufs et reconversions, les projets et réalisations avaient différentes formes et objectifs. Autour de la *piazza Caricamento*, plusieurs projets prenaient place : pour commencer, le patrimoine portuaire est réhabilité ou reconverti pour de nouveaux usages. L'un des premiers projets fut la restauration du palais San Giorgio (excroissance de la partie basse de la ville vers le port, c'est un palais construit au XIII^e siècle par le Capitaine du Peuple en avant du front de ville), constituant un symbole fort du retour de la ville vers son port (Jacquot, 2007). Ensuite, les magasins de stockage du coton (les plus importants au niveau du port antique) sont réhabilités pour accueillir des expositions et conférences. D'autres bâtiments portuaires (principalement des entrepôts de stockage) étaient réhabilités et réutilisés en tant qu'espaces culturels et de restauration. Enfin les grues sont laissées en quelques endroits, comme rappel de la mémoire du lieu (Figure 55).

D'un autre côté, de nouveaux projets ont vu le jour sur l'espace portuaire avec comme cahier des charges, un gabarit ne dépassant pas les 3 niveaux afin de s'intégrer dans le paysage nouveau du port et ne pas obstruer la vue vers la ville. Le projet le plus important est certainement l'aquarium (le plus important en Europe avec une fréquentation annuelle de près de 2 millions de visiteurs) qui constitue un pôle d'attraction pour tout le secteur du port, conçu par l'architecte Chermayeff (architecte américain spécialisé dans la conception d'aquarium) sous forme de bateau amarré au quai *Ponte Spinola*. Le plus emblématique est le *Bigo* (grue en italien) : c'est une structure métallique inspirée des grues du port à laquelle est suspendue une cabine d'ascenseur panoramique avec une vue 360° sur la ville et le port ; le *Bigo* conçu comme

élément architectural rappelant la mémoire du lieu est devenu l'emblème du projet *Porto Antico* (présent sur le logo de tous les activités et événements s'y déroulant).

Le projet *Porto Antico* est le résultat d'un équilibre entre la capitalisation du patrimoine légué par l'aire portuaire (ingrédient légitimant la présence du projet) et l'apport architectural et fonctionnel contemporain qui vient l'ancrer dans son époque et le connecter avec le centre urbain de Gênes.

Cependant *Porto Antico* connut des débuts difficiles. L'Exposition thématique de 1992 est un échec, les autorités municipales de la ville avaient pour objectif 3 millions de visiteurs durant l'évènement alors que le maire annonçait 1,5 millions à la fin, chiffre qui s'est révélé surévalué et en réalité il n'y a eu que 750 000 billets vendus⁴⁰. Cette révélation entraîna la démission du maire remplacé par une personnalité qui s'est vue arrêtée (puis innocentée en 1997) pour commissions lors des travaux de réalisation du projet (Jacquot, 2009). Cette succession de scandales conduit à la dissolution de l'entité administrative qui gérait l'expo entraînant le gel de toute la zone avec des espaces restés sans affectation après l'expo (même l'aquarium était menacé de fermeture).

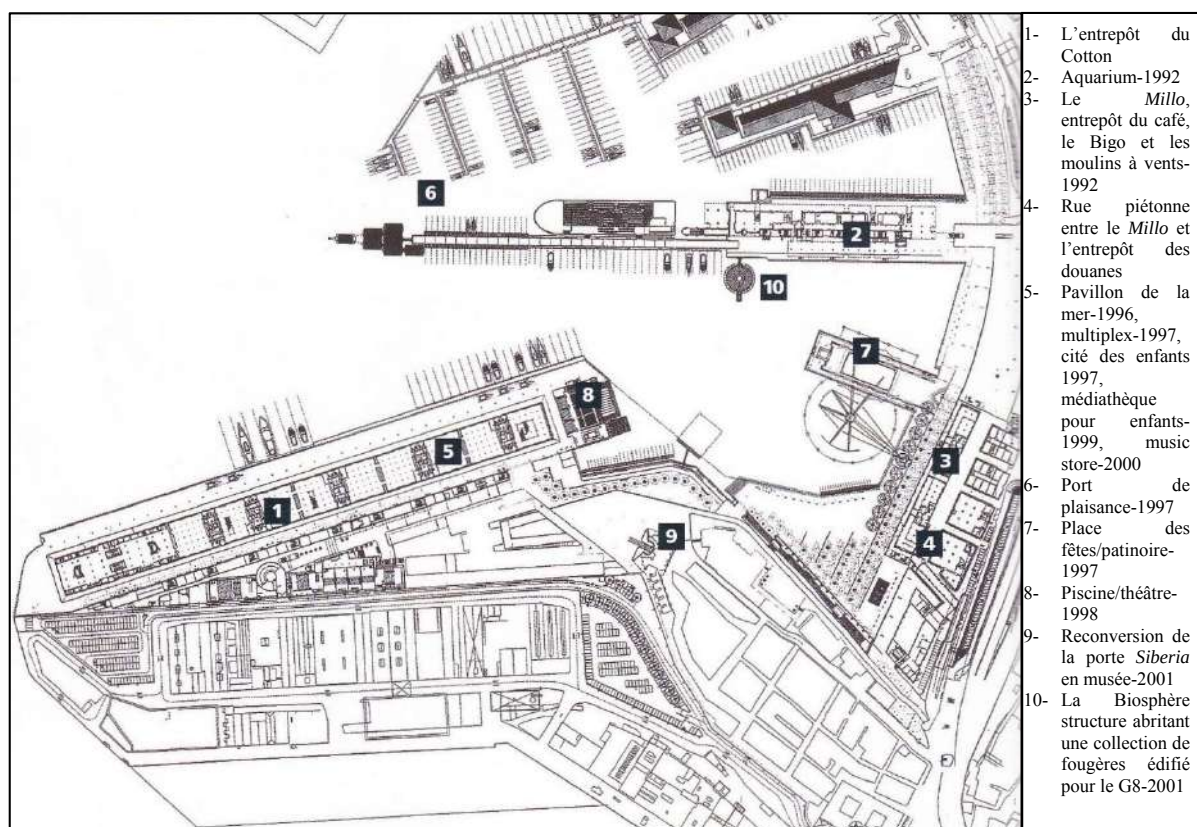


Figure 55: Composition du projet Porto Antico (Masbouni, 2004)

C'est en 1995, avec la création de la spa *Porto Antico*⁴¹ (entité chargée de la gestion de toute l'aire du projet), que le fonctionnement du projet allait reprendre avec, à la clé, le succès que nous lui connaissons aujourd'hui. Cette relance a commencée par la mise en concession de

⁴⁰ Cet évènement avait deux entraves à surmonter : la ville de Gênes était connue pour être une ville industrielle en déclin et non touristique ; et la concurrence de deux évènements majeurs à l'échelle internationale que sont l'exposition universelle de Séville et les jeux olympique de Barcelone.

⁴¹ Voir page 129.

l'aquarium⁴¹ la même année (ce qui rapporta des fonds pour le reste des espaces), s'ensuivit un enchaînement de reconversions et de réouvertures d'espaces : les magasins de Coton reçurent le pavillon de la mer et le centre des congrès à partir de 1996. En 1997, un multiplex de cinéma y est ouvert avec la cité des enfants et une place des fêtes transformable en patinoire l'hiver. 1998 a vu l'agrandissement de l'aquarium et le musée national de l'Antarctique (Figure 55).

Sur le plan de la gestion, le succès du projet est venu d'une idée simple : créer une société mixte - publique/privée - entre la ville et la chambre de commerce (en l'occurrence *Porto Antico* spa) qui pouvait s'affranchir de l'absence de moyens financiers de la municipalité tout en restant sous son contrôle. Cette société fut confiée à un ancien dirigeant industriel qui leur fixa deux conditions : l'entreprise ne devait pas être publique (pour ne pas subir les entraves bureaucratiques) et un conseil d'administration restreint (pour une prise de décision rapide).

Renato Pico, le président de *Porto Antico* spa, voit dans la solution adoptée « un bon équilibre entre garanties publiques et exigences opérationnelles du privé : le pouvoir d'orientation et de contrôle reste aux mains du public, qui confie au privé l'initiative des propositions, la planification, la gestion opérationnelle et la responsabilité des résultats de l'entreprise ». Alors que la partie publique apportait sa vision d'ensemble et ses orientations, il voyait que le privé est « plus apte à les mettre en œuvre avec une rapidité de prise de décision, une vision réaliste des prises du marché, les prises de risques raisonnables et la capacité de changer de cap quand les circonstances l'exigent » (Masboungi, 2004).

Le projet *Porto Antico*, donne ainsi une nouvelle image à cette partie (autrefois exclue de la ville). Il a permis d'impulser une nouvelle dynamique dans les espaces intermédiaires entre la ville et la mer en offrant au tissu urbain un nouveau grand espace public (absent jusque-là dans cette partie de la ville) à vocation tertiaire. Ce projet a permis aussi de changer le paysage de cette entité en l'assainissant de ses composants inutiles pour sa nouvelle vocation (tourisme, loisir, espaces culturels ...), tels que les grandes grues ou les hangars pour entrepôts, mais aussi, en libérant la vue vers le centre historique à partir de la mer en limitant le gabarit des bâtiments s'y trouvant à r+3 (réduisant même la hauteur des bâtiments déjà existants -tels que les entrepôts sous douanes- pour les ramener à cette limite).

4.4.2 Reconquête des espaces publics : sommet du G8

Profitant d'un financement de 52 million € de la part de l'état Italien pour préparer le sommet du G8 qu'allait abriter Gênes en 2001, la ville met en place un projet de récupération de ses espaces publics au centre historique tout en gardant en perspective sa relation avec la mer et l'aménagement de *Porto Antico*.

Bruno Gabrielli estime qu'une « logique globale préside à la conception de l'espace public, peu visible dans le dessin du mobilier car plus préoccupée de gestion urbaine que d'architecture : chaque espace a ses caractéristiques, même si le style Renzo Piano les influence plus ou moins directement » (Masboungi, 2004). L'esprit des interventions répond à la stratégie affirmée pour la rénovation du centre historique : raviver, restaurer, apporter le confort et la sécurité mais sans muséifier.

Dans ce cadre, l'agence Piano conservait la direction artistique de l'ensemble des travaux afin de garantir une cohérence de l'ensemble et avec le projet d'aménagement du port dont elle était chargée avant. L'agence et la ville voient là « l'occasion de réaliser les espaces publics et quelques éléments restés inachevés en 1992, faute de temps et d'argent » (Masboungi, 2004).

⁴¹ Concession remportée par le croisiériste génois Costa spa.

Parmi les éléments complétant *Porto Antico*, l'île des *Chiatte* (péniches qui transbordaient les marchandises) qui fut aménagée en promenade sur le port en aboutissement du quai ponté Spinola (où se trouve l'aquarium) ; ou encore la Biosphère, dont l'étude fut offerte par Renzo Piano à la ville à l'occasion du G8 en 2001, une sphère abritant une collection de fougères réputée chez les spécialistes mais inconnue chez les génois.

Le projet de réappropriation des espaces publics a permis de créer une continuité entre le centre ancien et le port antique : *Porto Antico* et les rues y descendant sont pensés dans une réflexion d'ensemble, à travers, notamment, la piétonisation de la rue San Lorenzo qui relie le *Palazzo Ducale* et la *piazza de Ferrari* place principale de la ville à la place du port en traversant le centre historique.

Cette étape était l'occasion de repenser l'espace public à Gênes à travers différents aspects, notamment :

- Son aménagement à l'image de la *piazza de Ferrari* qui fut réaménagée et piétonnisée devenant le point de départ et d'arrivée des promenades de/vers le port antique (Figure 56 et Figure 57).
- Son éclairage qui était qualifié par l'équipe d'architectes chargée du projet comme « insuffisant et sans relation avec les bâtiments – il faudrait l'améliorer pour un meilleur usage de l'espace public et pour plus de sécurité » (Masbouni, 2004).

Ce fut aussi l'occasion de conduire des restaurations importantes au sein du centre historique : les places et façades peintes des principales rues du centre historique où passaient les convois du G8 furent restaurées (les façades discordantes non restaurées furent camouflées sous une toile en trompe-l'œil).



Figure 56 : Aménagement de la piazza De Ferrari durant les années 80 (Ancienne carte postale)



Figure 57 : La piazza De Ferrari après son réaménagement pour le G8 en 2001 (Auteur)

Cette prise en charge de l'espace public génois fut une révolution, car la ville étant restée enserrée dans son territoire et étant construite par les grandes familles, l'espace public était une résultante des palais⁴³ et de ce fait il était peu exploité. Les génois s'invitaient chez eux de temps à autres mais avaient peu d'activités collectives (théâtre, concert...), *Porto Antico* et l'apport de nouveaux espaces publics a été une révolution : pour la première fois les génois se rencontrent dehors (Masbouni, 2004).

⁴³ D'après une analyse d'Enrico Bona, Professeur à la faculté d'architecture de Gênes.

Sur le plan paysager, ce projet a remis en état une partie des façades peintes qui ont fait la renommée de la ville par le passé en y enlevant la pollution qui s'y était incrustée et qui donnait une image d'une ville industrielle, il a permis aussi de changer un peu plus l'image de la ville vers une ville de culture et de tourisme sur laquelle il faut compter à l'échelle européenne.

4.4.3 La récupération du centre historique et le classement par l'UNESCO : 2004 Gênes capitale de la culture européenne

La troisième étape de projets avait pour objectif la reconquête culturelle du centre historique et de la *Darsena* (vieille darse du port, seule partie du port propriété de la commune), et avait pour support l'organisation de Gênes capitale de la culture européenne en 2004.

Le maire de l'époque Giuseppe Pericu décrit l'évènement de 2004 comme l'occasion « de cultiver l'identité de la ville : c'est pourquoi nous intervenons parallèlement sur le port, la relation à la mer et sur le centre historique, affirmé comme centre culturel et touristique » selon lui « retrouver et développer l'identité de la ville est une nécessité économique » dans la mesure où cela permettra de la distinguer des autres et d'accroître son attractivité. « Les génois découvrent enfin la beauté de leur ville », c'est ainsi que l'architecte génoise (d'adoption) Emanuela Brignone Cattaneo voit le bilan des projets entrepris : au-delà de la séduction nouvelle que la cité peut espérer exercer à l'extérieur, elle se révèle à elle-même en renouant avec les temps où elle a mérité le titre de « *Superba* » (Masbouni, 2004).

Dans ce cadre, un premier ensemble de projets a pris lieu au centre historique de la ville sous forme de continuité de la reconquête des espaces publics dans la zone des palais des Rolli à l'image de la rue Garibaldi (la rue la plus large de la période médiévale qui abrite la majorité des palais) (Figure 59 et Figure 58) et la petite place *Piazza Della Meridiana* jouxtant le palais Grimaldi qui ont subi une opération de réhabilitation des pavements et parois et une mise en scène lumineuse.



Figure 58 : La rue Garibaldi durant les travaux de sa réhabilitation pour Gênes capitale de la culture européenne en 2004 (Alcozer, et al., 2004)



Figure 59 : La rue Garibaldi une fois les travaux de réhabilitation terminés, photo prise en 2013 (Auteur)

Elle fut accompagnée par la restauration de plusieurs palais appartenant aux autorités et transformés en musée, créant ainsi un réseau de petits musées adossés à d'autres plus prestigieux (tel que le palais royal et les palais rouge et blanc) profitant de leurs réputations. Cette initiative de réhabilitation/restauration publique s'est accompagnée de la restauration des palais privés

(avec une aide financière de l'état pouvant aller jusqu'à 45%) qui a révélé les façades peintes qui font la renommée de la ville de Gênes. Opérations qui allaient aboutir au classement d'une grande partie du centre historique de Gênes sur la liste du patrimoine mondial de l'humanité de l'UNESCO. Ces rues réhabilitées avec leur chapelet de palais et de musées aboutissent au niveau de la *Darsena* qui allait recevoir le musée de la mer complétant ainsi la relation entre la ville et la mer.

Le second ensemble de projets prend place au niveau de la *Darsena*. Contrairement au projet *Porto Antico*, le projet de la *Darsena* n'est pas entièrement voué aux activités touristiques ; en effet, il abrite un regroupement d'espaces universitaires : la faculté d'économie, l'institut nautique de Gênes, une bibliothèque universitaire et des logements pour étudiants. Ces espaces sont en continuité avec le pôle universitaire de la rue Balbi (une des rues abritant les palais des Rolli dont certains sont occupés par l'université) et viennent renforcer la relation ville-mer. Afin d'affirmer cette relation et d'améliorer l'attractivité de cette partie de la ville, le Musée de la mer et de la navigation était affecté au niveau d'un des anciens dépôts du port transformés pour l'occasion, par un architecte espagnol, et habillés de verre, ce musée va dynamiser et animer la *Darsena* en favorisant l'installation d'espaces de consommation rentables (restaurants et bars) et l'inscrire dans le circuit des musées en continuité avec la logique suivie au niveau du centre historique.

Ces espaces nouveaux ont occupé les anciens dépôts du port qui portaient les noms de comptoirs génois du Moyen-Orient : *Galata*, *Cembalo*, *Metelino*, *Caffa*, *Tabarca*. Réhabilités et reconvertis afin de conserver le paysage urbain de cette partie de la ville et de préserver une partie de son patrimoine, ces entrepôts ont gardé leurs noms comme rappel de l'histoire du lieu et de la ville en général.

4.4.4 Synthèse

La relation entre la ville et la mer reste le fil rouge de tous les projets de récupération de richesses qu'a connues la ville dans le cadre de la reconquête de son histoire. En effet, la récupération du front de mer « *water-front* » est l'un des objectifs que l'administration s'est fixée pour assurer son développement (en plus de la requalification du centre historique et de la relance du tourisme) (Gazzola & Greco, 2003). Nous la retrouvons, ainsi, exprimée de deux manières différentes :

- De la mer vers la ville, lorsqu'il s'agit de projets situés sur le côté maritime de l'interface ville-mer. C'est le cas des projets localisés au niveau du *Porto Antico* ou de la *Darsena*. Ils offrent une connexion avec la ville au niveau physique à travers les voies y menant et les places qu'on considère comme point de connexion, et au niveau fonctionnel à travers l'injection de fonctions urbaines tels que les espaces récréatifs et ludiques (cinéma multiplex, piscine...) touristiques et culturels (musées, bibliothèques ...) et commerciaux au niveau du port. Ces niveaux de connexion permettent d'attirer le visiteur (qu'il soit touriste ou habitant de la ville) et de l'inciter à vivre les espaces d'interface et de les raviver.
- De la ville vers la mer, lorsqu'il s'agit de projets situés sur le côté urbain de l'interface ville-mer. C'est l'option retenue pour les projets de récupération des espaces publics de la ville et de requalification et restauration de son centre historique. Le même principe de connexion que le cas précédent est utilisé mais en miroir (en amenant les gens du centre-ville vers la mer) : sur le plan physique, des rues sont piétonnisées entre la place principale et les placettes de la ville et les places situées sur le port en passant par des ruelles spécifiques au centre-ville y créant une animation et de l'activité économique. Au niveau fonctionnel, des activités d'exposition temporaire -en relation avec l'activité

maritime historique et contemporaine de la ville- et muséales sont organisées au niveau des espaces publics et palais du centre (tel que le *Palazzo Ducale*), un circuit de visite intégrant un réseau de musées du centre-ville avec le musée Galata de la mer et de la navigation situé sur la *Darsena* du port est mis en place. Ces relations créées permettent d'intégrer le port comme un espace urbain et de redynamiser une relation avec la mer dont l'affaiblissement a commencé depuis 5 siècles ! (avec la construction d'un premier rempart protégeant la ville des envahisseurs venant de la mer).

Ce processus de reconnexion ville-mer permet de redonner à Gênes une dimension essentielle de son identité : sa relation avec la mer. En effet, comme vu précédemment, son histoire s'est faite à partir de la mer et sa richesse (aussi bien urbaine que financière) lui est toujours parvenue de celle-ci. Cette histoire entremêlée de ces composantes de la ville permet aussi de localiser une bonne partie des ressources patrimoniales sur cet espace et la reconquête de l'interface ville-mer implique aussi la reconquête du patrimoine historique architectural de la ville.

Nous avons aussi relevé une logique de polarisation qui permet de relancer la récupération des richesses de la ville (ou d'une partie), en optimisant l'investissement sur les projets, si ceux-ci sont bien choisis et localisés, à différents niveaux :

- Au niveau des opérations : l'opération *Porto Antico* reste le pôle de développement principal qui a permis la prise en charge des différentes ressources se trouvant à son niveau et entraîné la récupération de la Ripa et de toute la partie basse du centre historique regagnant et intégrant dans le projet de développement de Gênes une bonne partie des ressources littorales et patrimoniales de la zone portuaire de la ville et de ses abords. En effet, les différents projets qu'a connus la ville se positionnent toujours par rapport à *Porto Antico* en y garantissant un accès et profitant de son dynamisme et de son attrait.
- Au niveau des projets : à l'intérieur d'une seule opération et même entre opérations différentes, l'aquarium (et à un degré moindre, le centre des congrès) constitue un pôle de développement à l'intérieur de l'opération *Porto Antico* dans la mesure où c'est l'équipement alibi qui attire le plus de visiteurs dont les autres espaces bénéficient par la suite pour se développer et développer leurs offres. Nous avons relevé la même chose avec les musées majeurs du centre historique de la ville (tel que les palais royal, rouge et blanc) qui génèrent l'attrait nécessaire au développement de plusieurs petits musées et activités artisanales. Cette même logique fut réemployée à travers le musée de la mer et de la navigation avec son restaurant panoramique qui garantit d'abord l'intégration de la *Darsena* dans un schéma logique d'ensemble (aboutissement d'un circuit passant par les différents musées du centre-ville), et garantissant un attrait suffisant qui vient compléter la population estudiantine occupant le site afin de garantir une mixité sociale et fonctionnelle, mais aussi pour faire émerger une offre culturelle et de consommation viable.

4.5 Conclusion

L'étude de la ville de Gênes en tant que best practice case nous a permis d'établir le constat que, tout comme Chershell, l'origine de la ville de Gênes est son port, établi pour les échanges entre population locale et navigateurs venant du pourtour méditerranéen. Gênes est, ainsi, le fruit d'une longue évolution urbaine, en étroite relation avec la mer, à travers l'histoire depuis 2500 ans (en passant de petit comptoir d'échanges commerciaux à capitale d'une république dominant une grande partie du pourtour méditerranéen nord). Une évolution qui s'est faite en réécrivant la ville sur la ville, tout au long de ce processus ; son site étant exigü et coincé entre

la mer et les montagnes, elle n'a pas pu s'étaler librement vers les terres mais s'est densifiée et renouvelée en donnant naissance à un tissu urbain stratifié portant en son sein un cumul de savoir-faire et d'expériences qui y ont laissés des traces sur le plan urbain et architectural. Ce cumul lui confère aujourd'hui une valeur patrimoniale importante.

Au fil de son évolution, la ville a prospéré essentiellement grâce à la mer et son port commercial, ce qui a donné sur le plan urbain une relation d'interpénétration entre le tissu urbain et son interface maritime (le port) faisant de cette dernière un espace public important dans une ville où ce genre d'espace était devenu rare à cause de la densité de son tissu urbain. Sur le plan architectural, la façade maritime de la ville a évolué aussi au fil du temps donnant naissance à son apogée à une mise en scène de la richesse de la ville à travers la construction d'une façade compacte au-dessus d'une arcade continue au niveau du RDC créant ainsi une interface entre espace public maritime et le tissu urbain.

Cette même prospérité par le port (qui a créé une harmonie entre la ville et son interface marine) a mené à une rupture progressive entre eux à travers la création de zones franches clôturées au XVIIe siècle (pour le contrôle de marchandises), et enfin le port entièrement fut coupé de la ville et fermé (pour des raisons douanières) en coupant le tissu urbain de son interface avec la mer.

La relation avec le port étant coupée, la partie maritime du centre historique de Gênes (jadis centre de vie et de l'économie de la ville) perdait de son intérêt en perdant une partie de ses fonctions et missions. Ajouter à cela, la nouvelle extension de la ville en dehors des remparts au XIXe siècle avec les nouvelles règles de salubrité et de composition urbaine, a créé un nouveau centre de vie pour la ville et fini de vider la vieille ville de ses fonctions principales et de ses habitants originaux. Le centre historique était considéré alors comme insalubre et une bonne partie de ses espaces et habitations furent occupées par des catégories sociales défavorisées et des délinquants incapables de l'entretenir. Ainsi marginalisé, un patrimoine architectural et urbain d'une richesse potentielle importante se trouve en dehors du processus de développement de la ville le laissant au grès des dégradations du temps et des dégradations entropiques.

Durant cette période, le développement de la ville était bâti essentiellement sur l'activité de son port de commerce et son pôle industriel. La crise multidimensionnelle à laquelle a fait face la ville à partir des années 60 lui a fait perdre plus de 20% de ses habitants et une bonne partie de son activité économique dans les années 80. Cependant, elle a permis aux autorités locales de réfléchir à un nouveau mode de développement plus durable basé sur les atouts de la ville et ses principales ressources : son interface maritime et son patrimoine architectural et urbain à travers un des centres historiques les plus grands d'Europe. Cette réflexion a abouti à la première opération de réappropriation des ressources de la ville à travers le projet *Porto Antico* de récupération d'une partie de l'interface avec la mer et du patrimoine de la ville qui fut achevé en 1992.

Cependant, la réappropriation des ressources demande une synergie de plusieurs facteurs, entre autres : la disponibilité financière, la mobilisation des équipes chargées de ces opérations, l'amélioration de l'image des lieux C'est dans l'objectif de réunir toutes les conditions nécessaires à cette réappropriation qu'une stratégie de reconquête des ressources fut mise en place la fin des années 80. Cette stratégie est basée sur un développement polaire qui permet de concentrer un investissement public sur une aire réduite et dans une durée déterminée, cette aire est choisie en fonction de son :

- Potentiel en ressources disponibles ;
- Rapport investissement/retombées sur la qualité apportée à son environnement urbain immédiat ;
- Capacité de créer une dynamique d'ensemble ;
- Capacité de changer l'image de son environnement et de la ville en général.

Cette polarisation s'est faite à deux échelles imbriquées en poupées russes :

- à l'échelle des opérations de récupération des ressources où chaque opération est considérée comme un pôle en soi qui entrainera une dynamique d'investissement pour la récupération des ressources patrimoniales et littorales par l'amélioration de son environnement ;
- à l'intérieur de la même opération à travers l'intégration de projets et ressources à forte valeur ajoutée (tels que l'aquarium au *Porto Antico*, ou les palais musées dans la récupération des palais des Rolli au centre historique) qui permettent de mettre en valeur les autres entités de la même opération.

Afin de créer la synergie nécessaire à la mise en place de cette stratégie, les autorités de la commune de Gênes se sont appuyées sur des événements ponctuels internationaux suscités et accueillis au niveau des pôles préalablement identifiés pouvant remplir cette mission. Ces événements mobilisent les énergies sur une partie du territoire et permettent de poser un jalon susceptible d'enclencher une mise en mouvement de la ville. C'est un moteur pour la gestion du territoire et de la conquête d'une nouvelle image. Ils permettent de regrouper plusieurs conditions :

- Mobiliser des fonds importants sur une courte durée ;
- Mobiliser les équipes chargées de la mise en place de ces opérations sur une aire réduite avec des délais et dates butoirs ;
- Mobiliser tous les intervenants sur la ville dans un même objectif et une même dynamique ;
- La communication sur la ville à une échelle internationale, permettant de la faire connaître et ainsi de changer son image dans l'esprit des potentiels visiteurs.

Ces événements sont inscrits dans la logique préétablie au niveau du plan stratégique de la ville (*Piano Della Città*) ainsi que le plan régulateur du port. Ces plans ont été élaborés d'une manière originale à Gênes. En effet, en plus de la concertation entre les différents intervenants sur la ville (autorités communales, autorités portuaires, région de Ligurie) et ses utilisateurs (habitants, commerces, industriels ...), les autorités ont fait appel à des chercheurs universitaires apportant une vision théorique au projet de plan et à des intervenants insolites à l'image des photographes urbains, écrivains... qui permettent d'avoir un regard nouveau sur la vieille ville et son port.

Autre point insolite lors de l'élaboration de ces plans, la mise en place de sociétés anonymes, propriétés d'autorités locales et organismes étatiques avec un statut d'entreprise privée, chargées de la gestion des aires urbaines concernées par ces plans (*Porto Antico* spa pour le port et *Palazzo Ducale* spa pour le centre historique). Ces sociétés sont responsables de la coordination et du partage d'informations entre les différents intervenants lors de l'élaboration de ces plans.

Enfin, le choix de concevoir le Plan en interne, au sein de l'équipe municipale et non comme plan d'auteur signé par un professionnel extérieur, autre innovation aux yeux de Bruno

Gabrielli, a permis d'articuler de façon directe une connaissance fine des secteurs à faire muter avec les outils les plus adaptés. Document complet, le Plan liste de manière exhaustive l'ensemble des périmètres qui doivent muter. Sans entrer trop dans les détails, il rappelle les objectifs de requalification, les programmes, les infrastructures à prévoir ainsi que les modalités opérationnelles à suivre (Masboungi, 2004).

L'autre facteur de la réussite des opérations de récupération des ressources de la ville est leur inscription au sein d'un échéancier évolutif en fonction des disponibilités des finances et de l'impact attendu par l'opération planifiée. Les projets les plus catalyseurs sont les projets prioritaires, ils permettent de montrer la voie à suivre. Cette planification permet d'utiliser les ressources de la ville de manière optimale et au moment opportun pour leur meilleure mise en valeur possible.

Résultat, Gênes est devenue une ville touristique, culturelle et universitaire en un peu plus de 10 ans en inversant son image de ville peu touristique souvent considérée comme industrielle et ouvrière, prouvant ainsi le succès de sa stratégie de reconquête de ses ressources patrimoniales et littorales. Les Génois voient aujourd'hui le centre historique et leur port antique comme un immense atout pour le développement de leur ville. Gênes fait partie des plus grands centres historiques sauvegardés d'Europe et est inscrite comme étape de visite de la majorité des croisières au nord de la méditerranée.

Les mêmes actions ne donnent pas toujours les mêmes résultats. Cependant, si on contextualise l'approche globale de la stratégie génoise de récupération de ses ressources et leur intégration dans un processus de développement durable de la ville, on pourra s'en inspirer afin de mettre en place une stratégie de reconquête des ressources de la ville de Cherchell. Cherchell qui (bien qu'ayant aujourd'hui des dimensions plus modestes que Gênes) a une banque de richesses potentielles qui n'attendent qu'à être mis en valeur avant qu'il ne soit trop tard et que leur dégradation les emporte, est condamnée à réussir la récupération de ses ressources ou périr en tant que ville aux richesses multiples, en rejoignant les autres villes anonymes.

RESSOURCES ET DEVELOPPEMENT DE LA VILLE DE CHERCHELL



CHAPITRE V : Ressources et développement de la ville de Cherchell	164
5.1 Définition de la particularité de la ville de Cherchell	164
5.2 Détermination de la vocation de la ville de Cherchell (valeurs et potentialités)....	165
5.3 Stratégie de développement durable urbain pour une ville historique côtière	166
5.3.1 Proposition d'une méthodologie de projet de développement durable urbain pour une ville historique côtière	166
5.3.1.1 Identification et évaluation des ressources (richesses potentielles) à l'échelle de la ville :	168
5.3.1.2 Identification des pôles urbains de richesses	171
5.3.1.3 Mise au point de la stratégie inclusive de Développement Durable Urbain pour une ville historique côtière	172
5.4 Simulation de la stratégie de DDU à Cherchell	174
5.4.1 Identification des pôles de richesses à Cherchell	174
1) Le pôle Tizerine	175
2) Le pôle sidi Braham	177
3) Le pôle du Caravansérail	177
4) Le pôle Place-port	178
5) Le pôle d'El Kettar	180
6) Le pôle Oued el <i>Kantara</i> (pont)	181
5.4.2 Simulation d'un projet urbain durable prenant en charge les ressources multiples de la ville de Cherchell	183
5.4.2.1 Etat des lieux et évaluation des ressources	184
5.4.2.2 Elaboration du projet de développement durable	190
1) Hypothèses d'aménagement de la partie A	191
2) Hypothèses d'aménagement de la partie B	195

CHAPITRE V : Ressources et développement de la ville de Cherchell

Dans ce chapitre nous proposons la mise en œuvre d'une méthodologie pour la prise en charge des richesses multiples de la ville de Cherchell, en tant que ville historique côtière, dans le cadre d'un développement urbain durable.

Pour cela nous commençons par identifier les spécificités de la ville (à partir de l'étude que nous avons effectuée au niveau du chapitre 3) afin de contextualiser la méthodologie mise en place à partir de l'étude de l'état de l'art et du best practice case. Cette spécificité nous permet de définir la ou les vocations de la ville à mettre en valeur. Enfin nous passons à la définition puis la mise en application d'une méthodologie de projet prenant en charge les richesses multiples de la ville avec une simulation de son impact sur elles.

5.1 Définition de la particularité de la ville de Cherchell

Nonobstant les similitudes entre la ville de Cherchell (notre cas d'étude) et la ville de Gênes (notre best practice case), chaque site et chaque contexte à sa particularité et ses spécificités qui en font un cas particulier. Dans ce contexte, nous avons identifié les éléments distinctifs de la ville de Cherchell. Ces éléments peuvent être des avantages (ou atouts), pour un développement durable de la ville, ou des inconvénients (ou contraintes) :

1. C'est une petite ville qui fut à l'écart des grandes voies de communication et des grands projets de développement pendant une longue période. Cette mise à l'écart fut une arme à double tranchant :
 - Elle a permis de réduire la pression sur la production architecturale et urbaine durant cette période et, ainsi, d'épargner les sites des ressources naturelles et patrimoniales de la ville.
 - La ville a été délaissée durant cette période ce qui a causé une dégradation plus ou moins avancée (en fonctions des sites) des ressources de la ville allant jusqu'à la perte de certains sites (site archéologique de la propriété Boufarik, certaines maisons dans le secteur sauvegardé de Ain Ksiba ...).
2. Impact plutôt discret de l'activité portuaire sur le tissu urbain dû à la taille et vocation du port (petit port de pêche). La situation en contrebas du port, due à la morphologie du site de la ville de Cherchell, a favorisé une rupture physique entre l'activité portuaire et le tissu urbain. Les travaux de l'extension du port de pêche, toujours en cours, qui dure depuis plus de deux décennies (premiers travaux entamés en 1991) a accentuée cette rupture. Cette faible influence du territoire portuaire sur le tissu urbain a permis à la ville de se développer sans avoir à subir les désagréments d'une mauvaise gestion du port (insalubrité, dégradation du cadre bâti, chantier perpétuel ...). Cependant elle a aussi empêché la ville de bénéficier d'une importante ressource sur ses différents niveaux de richesses (aussi bien patrimoniale que littorale et paysagère voir chap. 3).
3. La présence de l'académie militaire interarmes est considérée par la population et l'administration municipale de la ville comme un frein au développement de Cherchell, d'abord par la grande surface qu'elle occupe au niveau du tissu urbain et par le statu quo qu'elle a imposé empêchant un développement urbain plus rapide et plus important en termes de surface. Cependant, cette présence a permis à la ville, aussi, de préserver la forêt et le paysage de la montagne au sud de la ville cette zone étant une réserve militaire).
4. Pression démographique et pression sur la production de nouveaux bâtis. En effet, contrairement à la ville de Gênes depuis quelques décennies, la ville de Cherchell est en

pleine phase d'extension sous l'effet de l'évolution démographique de la population de la ville mais surtout à cause d'une forte migration qui a connu son apogée durant la décennie d'insécurité qu'a connu le pays (la ville de Cherchell était considérée comme un îlot de sécurité du fait de la présence de l'académie militaire). Cette migration continue jusqu'à nos jours pour des raisons de réputation de qualité de vie ainsi que pour des raisons touristiques (résidences secondaires). Aujourd'hui, l'extension Ouest de Cherchell (qui est en cours) constitue pratiquement une nouvelle ville par sa surface et le nombre de logements qui y sont en cours de construction.

5. Le manque d'implication de la population dans la préservation des richesses de la ville dû principalement à la faiblesse du sentiment d'appartenance (par ex. la faible reconnaissance des vestiges de *Caesarea* comme patrimoine appartenant aux habitants de la ville ce qui implique sa destruction par ces derniers) et au manque d'appropriation des espaces communautaires naturels (ex. espace littoral, espace paysager tels que les espaces boisés) et historiques (ex. vestiges archéologiques, centre historique de la ville). Le manque de civisme et la non implication des habitants par les autorités locales accentuent cette fracture entre les habitants et leur espace de vie. La redynamisation de l'activité associative qu'a connue la ville ces dernières années, avec pour objectif la sensibilisation de la population à la valeur et aux richesses de leur cadre de vie, essaye de ré-impliquer le citoyen dans le processus de leur préservation.
6. Centre-ville vidé de sa population après les dégâts occasionnés sur le vieux cadre bâti par les deux séismes majeurs (octobre 1980 et octobre 1989) qu'a connus la ville. Au lieu de donner lieu à une opération de restauration et de réhabilitation d'une bonne partie de ce tissu urbain (celui qui avait une valeur architecturale et/ou historique et qui était récupérable), les constructions endommagées sont restées désaffectées jusqu'à nos jours (hormis quelques initiatives personnelles de remise en état par leurs propriétaires) livrées ainsi aux dégradations du temps.

5.2 Détermination de la vocation de la ville de Cherchell (valeurs et potentialités)

Avant de passer à une proposition de solutions pour la prise en charge des richesses de Cherchell, nous commencerons par identifier les éléments de ces ressources qui peuvent renforcer la vocation de la ville dans un délai court et avec un minimum d'investissement.

Sur le plan littoral : la situation maritime de la ville impliquant une double vocation : activité de pêche et tourisme balnéaire.

Cette double vocation peut être prise en charge à travers des infrastructures déjà présentes (ou en cours de construction) :

Le port de pêche : l'infrastructure portuaire est en cours de mise à niveau afin d'augmenter sa capacité d'accueil lui permettant ainsi d'abriter plus de bateaux de pêche, mais aussi de petits bateaux de plaisance. Ce projet prévoit aussi la construction d'un marché de gros de poissons frais (halle à marée) et d'autres équipements qui renforceraient à terme la vocation de la ville en tant que port de pêche et la transformeraient aussi en pôle régional d'activité de pêche maritime.

Sur le plan de l'histoire et du patrimoine : la ville de Cherchell recèle en son sein un patrimoine archéologique et architectural présentant une grande variété en termes de périodes d'appartenance, de qualités esthétiques et d'états de conservation. *Caesarea* étant mondialement connue comme la capitale du royaume de Maurétanie césarienne (capitale de

Juba 2), elle constituera un bon *flagship* pour le tourisme culturel au niveau de la ville. Elle permettra de mieux exploiter et mettre en valeur la non moins intéressante partie médiévale et coloniale de la ville (à l'image du quartier Ain Ksiba et de la place romaine de l'époque coloniale –tous deux classés sur la liste du patrimoine national-).

Sur le plan paysager : l'environnement agricole de la ville peut constituer un double atout dans une politique de développement durable. En effet, la pratique de l'agriculture de montagne (arboriculture) étant ancrée dans la tradition de l'arrière-pays de la ville (Cherchell était connue depuis le moyen Age -arrivée des andalous- par ses plantations, entre autres, d'arbres de coing, de figuiers et d'oliviers) elle pourrait constituer une ressource économique pour ses habitants mais aussi un facteur d'amélioration du paysage environnant de la ville ainsi que de la qualité de vie en son sein.

La ville dispose aussi d'aires paysagères emblématiques à l'image de la place des martyrs (romaine) avec ses arbres (*Bellombra*) atypiques et sa position dominant la mer. Tout en contribuant à l'enrichissement du paysage urbain cherchellois, elle vient renforcer le caractère patrimonial de la ville en s'appuyant sur son histoire romaine.

5.3 Stratégie de développement durable urbain pour une ville historique côtière

Dans les chapitres précédents, nous avons commencé par identifier les différentes ressources de la ville de Cherchell en utilisant une approche systémique. Ce qui nous a permis d'évaluer les potentialités dont elle recèle afin de nous en servir comme tremplin pour son développement durable. Nous avons, ensuite, eu recours à l'étude d'un best practice case dans le but d'avoir un étalon de mesure et une référence reconnue pour nos recommandations. Dans ce cadre nous avons abordé le cas de la ville de Gênes qui nous a permis de comprendre la méthodologie adoptée au niveau de cette ville pour mettre en valeur ses ressources à travers des projets de développement qu'on peut qualifier de durable, l'exemple de cette ville étant considéré comme un cas d'école au niveau de la zone euro-méditerranéenne. Dans ce chapitre il s'agira de mettre en place une méthodologie de gestion du tissu urbain (à travers une méthodologie de validation et de mise en œuvre de nouveaux projets ou de récupération de bâtis existants) qui utilise et met en valeur les richesses multiples de la ville.

D'abord, nous commencerons par mettre en place un organigramme qui ordonnancera les différentes étapes nécessaires pour mettre en place et évaluer le(s) projet(s) de développement urbain durable d'une ville historique côtière en général et la ville de Cherchell en particulier (il va nous permettre de définir les acteurs et les données à mobiliser avant l'étude ou l'évaluation du projet et le processus de son évaluation et sa mise en œuvre).

Ensuite nous simulerons cette méthodologie au niveau de la ville de Cherchell afin de mettre en place une architecture de projet avec les différentes données nécessaires à une prise en charge des ressources multiples de la ville afin de les préserver tout en les valorisant dans un processus de développement durable.

5.3.1 Proposition d'une méthodologie de projet de développement durable urbain pour une ville historique côtière

A partir de l'état de l'art et de l'étude du best practice case, nous allons établir une méthodologie pour élaborer une stratégie de développement durable et inclusif du tissu urbain pour une ville historique côtière avant de l'appliquer à Cherchell.

La définition du développement durable fait ressortir ses trois composantes principales (à savoir écologique, économique et sociale)⁴⁴. Pour être durable, tout projet de développement de ville historique côtière doit prendre en considération ces trois paramètres. Dans la méthodologie que nous proposons, chacun d'eux est intégré à travers différentes dispositions :

- Le volet écologique sera considéré à travers le souci de préservation des ressources naturelles composant le site de la ville. Dans ce cadre, ces ressources⁴⁵ sont prises en charge comme étant non renouvelables et leur préservation et valorisation est un des objectifs visés. La préservation du bâti et du tracé urbain local constitue aussi un des aspects de ce volet écologique dans la mesure où elle permet de faire une économie de nouveaux matériaux de construction et de déchets dû à la démolition du vieux bâti qui peut être conservé.
- Le volet économique est intégré dans cette méthodologie à travers la redynamisation recherchée d'un tissu urbain délaissé. Cette redynamisation relancera l'intérêt porté aux quartiers (ou villes) concernés par ce projet de développement ce qui (re)lancera des activités économiques, principalement dans les domaines du commerce et des services (comme vu au niveau de l'étude du BPC) en relation avec les secteurs relancés ou nouvellement intégrés dans cette entité urbaine. Ceci créera une nouvelle dynamique économique créatrice de richesses et d'emplois.
- Enfin, le volet social est pris en charge à travers la remise en état et la récupération du patrimoine architectural et urbain de la ville⁴⁶. La durabilité sociale sera aussi présente à travers l'amélioration des conditions de vie des différents occupants de l'entité urbaine concernée tout en permettant un échange social à travers les espaces publico-collectifs à intégrer. Enfin, cette durabilité sociale sera incluse dès le début de la mise en place du projet de développement de la ville en impliquant les différents utilisateurs et concepteurs de cette entité urbaine à différentes étapes du projet. Ceci leur permettra d'être une partie prenante de cette démarche et de s'approprier leur espace de vie. Cette approche permettra de coller au plus près des attentes de chaque catégorie tout en permettant des échanges entre elles et en facilitant les éventuels compromis à faire.

Dans la méthodologie que nous proposons, nous avons classé les intervenants dans le processus de développement d'une ville en trois catégories : les acteurs institutionnels, la société civile et les spécialistes (professionnels du bâtiment, professionnels du patrimoine, scientifiques ...).

Les trois catégories d'intervenants à intégrer dans ce processus sont définies comme suit :

- Les acteurs institutionnels : ce sont les autorités locales qui interviennent dans le cadre de l'élaboration des plans régissant le développement de la ville. Ils jouent un rôle déterminant dans le cadre du processus de développement. Afin de rendre ce développement durable, cette catégorie d'intervenants doit d'abord identifier et évaluer l'état des ressources multiples de la ville (chaque ressource sera étudiée par le service qui s'en charge, par ex. le service de la culture se charge de la partie ressources patrimoniales). Ces ressources identifiées et évaluées, ils doivent mettre à la disposition des autres intervenants les informations ainsi collectées et/ou produites. Les services de la commune doivent mettre en place une cellule d'organisation et de coordination entre les différents acteurs intervenants dans le processus.

⁴⁴ Voir la définition du développement durable au chapitre 2.

⁴⁵ Composées aussi bien de la flore locale (arbres et végétation) que de la faune qui y vit.

⁴⁶ Le patrimoine constitue une partie importante de l'histoire de l'identité et de la culture des habitants actuels et passés de la ville.

- Société civile : la société civile sera organisée en deux catégories :
 - Les citoyens de la ville en général : ils auront pour mission, avant l'élaboration du plan de proposer leurs visions sur l'avenir de la ville et leurs attentes de l'élaboration d'un tel plan de développement. Une fois une première mouture du plan proposée, leur rôle sera d'y apporter une vision critique qui pourra être intégrée dans les rectifications.
 - Les organisations citoyennes et/ou les associations : elles seront les intermédiaires entre les citoyens et les autres intervenants lors de consultations restreintes.
- Comité scientifique consultatif de site « CS² » : composé de personnalités scientifiques et universitaires de la ville, spécialisées dans les domaines concernés par les catégories des ressources étudiées (architecte-urbaniste, archéologue, historien, spécialiste en aménagement du littoral...) ⁴⁷. Il aura pour mission l'accompagnement, l'évaluation et la validation des choix stratégiques élaborés par les acteurs institutionnels, les arbitrages entre les intérêts et objectifs (parfois antagonistes) ainsi que les orientations pour les choix stratégiques à mettre en œuvre.

C'est ainsi qu'à travers l'approche proposée pour le processus d'élaboration d'un plan de développement durable d'une ville historique côtière, chaque catégorie d'acteurs a un rôle à jouer avec certaines actions qui se déroulent en parallèle pour les différents intervenants (voir tableau 1) . Cependant, ces acteurs doivent avoir des moments d'échanges et de connexion dans l'objectif de : récolter des informations, prendre en charge des demandes et/ou des besoins et valider des choix (Figure 60).

Cette approche se développe en trois phases :

- Identification et évaluation des ressources (richesses potentielles) à l'échelle de la ville ;
- Identification des pôles urbains de richesses (futures pôles de développement durable de la ville) avec un état des lieux des ressources disponibles et les perspectives de leur intégration dans un processus de DDU d'une ville historique côtière ;
- Et enfin, l'élaboration de la stratégie de DDU qui inclue les différentes ressources identifiées à travers une structure polaire où les pôles de richesses constituent le moteur qui va enclencher la dynamique de récupération des ressources et leur transformation en richesses.

5.3.1.1 Identification et évaluation des ressources (richesses potentielles) à l'échelle de la ville

Cette phase est enclenchée avec la décision d'initier un projet de DDU d'une ville historique côtière (décision prise par les autorités régionales -wilaya- sur proposition des autorités communales après constat d'absence de stratégie de développement urbain durable et de marginalisation des ressources de la VHC). Nous y retrouvons cinq (5) étapes principales

⁴⁷ Les membres de ce comité seront bénévoles dans un premier temps, car n'ayant pas de statut juridiquement, c'est pourquoi nous recommandons de les choisir parmi les personnalités de la ville ayant un engagement moral et affectif envers le lieu qui garantira leur motivation et leur engagement dans leur mission.

ponctuées par des ateliers de consultation et de participation citoyenne ainsi que des étapes d'évaluation et de validation scientifique :

1. **Définition du système global de la ville historique côtière et des sous-systèmes qui le composent (Patrimoine, Littoral, Paysage)** : elle est réalisée par le CS² afin d'avoir une définition du système sur une base scientifique solide. Elle a pour objectifs la définition du système « ville historique côtière » ainsi que les sous-systèmes qui le composent. Cette étape fera appel aussi aux données fournies par les autorités locales ainsi que la perception des habitants et usagers de la ville de leur espace et ses composants. Avoir un CS² composé de personnes connaissant la ville (ou y habitant) est ou atout important pour cette définition.
2. **Identification et classement des ressources de la ville par catégories en sous-systèmes** : c'est une étape technique qui consiste à "peupler" les sous-systèmes définis lors de l'étape précédente. Elle est réalisée par les techniciens, architectes et urbanistes qui travaillent au sein des services techniques de la ville à travers la collecte de données au niveau de leurs services et les enquêtes in situ ainsi que les informations récoltées auprès de la société civile lors d'ateliers de consultation.
3. **Évaluation de l'état des ressources de la VHC et leur rôle dans la ville** : cette évaluation permettra de faire sortir l'état de préservation de ces ressources afin d'évaluer leur potentiel, ainsi que la place qu'elles occupent aujourd'hui dans la vie urbaine et le processus de développement de la ville. C'est une étape technique réalisée par les services techniques de la ville.
4. **Reconstituer le système global VHC** : cette étape consiste à mettre ensemble les données récoltées précédemment pour chaque sous-système, dans l'objectif de reconstituer le système global "ville historique côtière", incluant ses différentes ressources et leurs interactions. Il s'agit faire sortir l'apport de chaque catégorie de ressources aux autres et au système global. Constituée par la compilation d'information et leur superposition, cette étape sera dévolue aux services techniques de la ville. la validation de cette reconstitution est soumise à l'approbation des membres du CS² qui ont défini préalablement le système global et ses composants (sous-systèmes).
5. **Identification des pôles de richesses potentielles**: dans le cas où le CS² valide l'étape 4, cette étape fera ressortir les points de concentration des ressources résultants de la reconstitution du système global (cette concentration peut être en termes de nombre, rôle urbain et\ou potentiel de valorisation). Ces points de concentration constituent les futurs pôles de développement durable urbain qui remettront les ressources au centre de ce processus. Ils constitueront aussi un moteur de développement en entraînant les entités urbaines adjacentes. Comportant un aspect technique à travers l'identification des points de concentration des ressources et un aspect scientifique à travers une vision globale du système et une capacité de synthèse, cette étape nécessite la participation des services techniques de la ville ainsi que les conseils du CS².

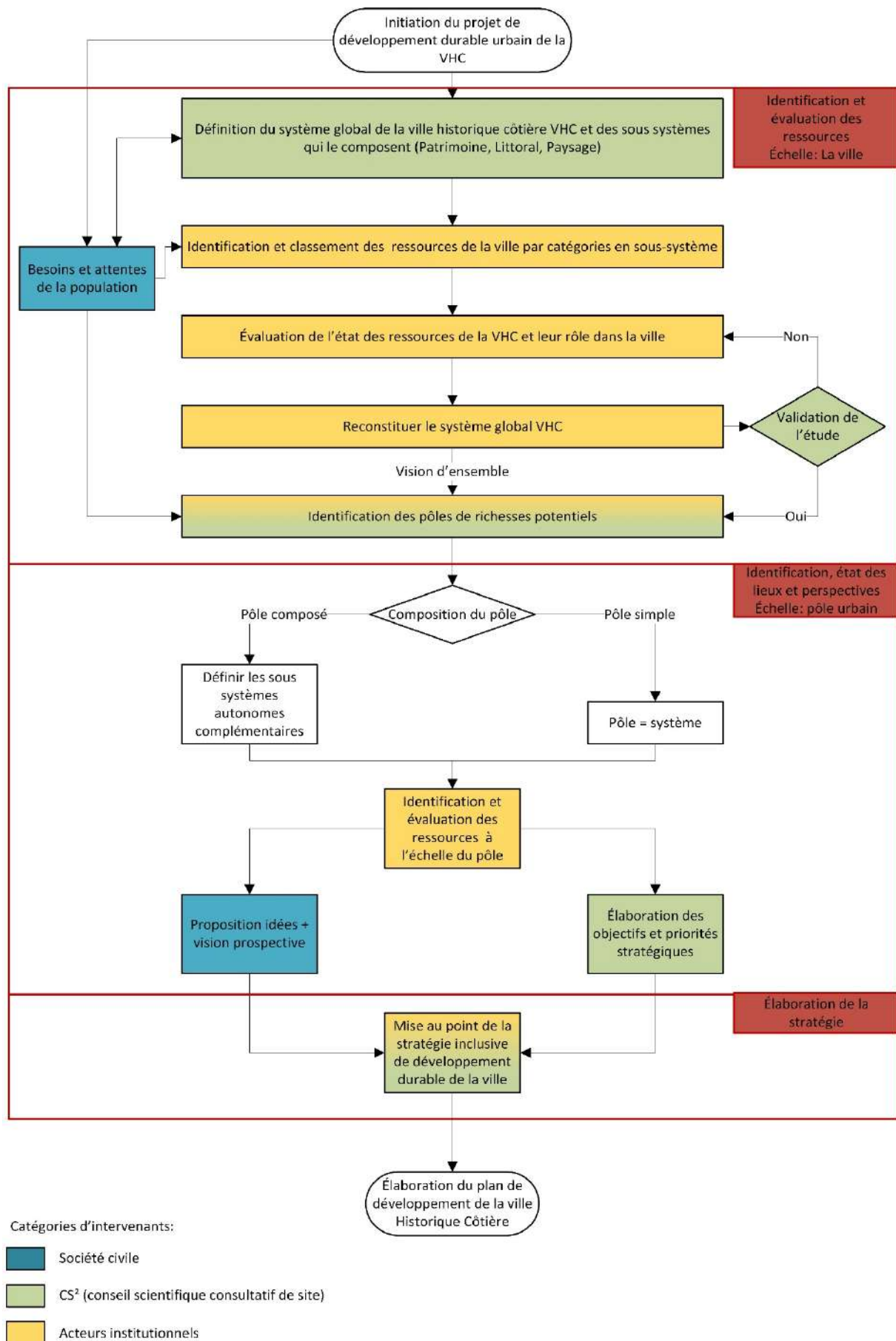


Figure 60 : Logigramme proposé du processus d'élaboration du plan de développement d'une ville historique côtière (Auteur)

5.3.1.2 Identification des pôles urbains de richesses

Cette phase a pour point de départ l'identification des différents pôles de richesses potentielles d'une ville historique côtière. Elle implique un changement d'échelle de l'approche en passant de celle de la ville à celle du pôle. Elle est articulée autour de quatre (4) étapes interdépendantes dont les services techniques des autorités locales constituent l'acteur charnière. Ils utilisent les données récoltées lors d'ateliers de consultations et les orientations issues du CS².

1. **Composition des pôles de richesses potentielles :** En fonction des critères de choix pour chaque pôle, nous retrouvons deux catégories de compositions qui devront être identifiées par les membres du CS² : pôle composé ou pôle simple.
 - a. Un pôle composé est considéré comme un système constitué de plusieurs sous-systèmes (issues des sous-systèmes identifiés à l'échelle de la ville) autonomes et complémentaires. Il peut abriter toutes les catégories des ressources de la ville ou uniquement certaines (en fonction de leur importance et de leur apport sur le plan urbain).
 - b. Un pôle simple où le système (pôle) est constitué d'un seul sous-système, donc d'une seule catégorie de ressources. Cette configuration implique un grand nombre d'éléments de cette catégorie ou des éléments de grandes valeur (site patrimoniale exceptionnel, paysage urbain unique ...).
2. **Identification et évaluation des éléments composant chaque catégorie de ressources présentes au niveau de chaque pôle de richesses potentielles :** Cette étape consiste à faire une étude détaillée spécifique à chaque élément composant une catégorie de ressources à travers : son identification par ses caractéristiques, l'évaluation de son état de conservation, son rôle actuel dans son environnement urbain ainsi que son potentiel s'il est mis en valeur est intégré dans une stratégie de DDU. Dans le cas où le pôle est simple, cette étape est terminée. Si le pôle est composé, il faut identifier les interactions potentielles entre les différentes catégories de ressources afin de créer une synergie dans le processus de leur mise en valeur et faire bénéficier ainsi les uns de la valeur des autres. Les services des autorités locales doivent aboutir à une identification des potentielles richesses du pôle ainsi que ses vulnérabilités pour les mettre à disposition des autres acteurs (société civile et CS²). Ceci, afin d'y apporter leurs visions et connaissances dans les deux étapes suivantes (étapes qui peuvent se dérouler en parallèle).
3. **Proposition d'idées, attentes et visions prospectives de la société civile :** cette étape prendra place suite à un exposé des résultats de la phase précédente par les services des autorités locales à travers une\des communication(s) faites au profit des représentants de la société civile. C'est sur la base de ces résultats que des ateliers thématiques⁴⁸ (à chaque catégorie de ressources correspond un thème) seront organisés à l'attention de la société civile sous la direction d'un animateur spécialiste du thème⁴⁹ (membre du CS² de préférence car connaissant bien le site et la démarche). Chaque atelier doit avoir pour objectif de dégager les attentes et la vision future (pour chaque catégorie de participants) dans le but de préserver et d'intégrer les ressources de chaque pôle dans le processus de DDU de la VHC. Le but ultime de ces ateliers est d'améliorer le cadre de vie de cette entité urbaine. Ces ateliers seront clôturés par une conférence publique où les différents résultats seront communiqués et croisés pour arriver à la vision prospective globale des différents utilisateurs de chaque pôle et à leurs attentes.

⁴⁸ Ces ateliers seront spécifiques pour chaque pôle et pourront être organisés dans son aire géographique.

⁴⁹ L'organisation d'ateliers thématiques pour faire participer la société civile a prouvé son efficacité dans l'approche "imagine" présentée au chapitre 2 et en annexe.

- 4. Elaboration des objectifs et priorités stratégiques du projet de DDU d'une VHC :** cette étape peut se dérouler en parallèle avec la précédente. Elle est confiée au CS² qui, sur la base des conclusions de l'étape 2, va identifier les pôles prioritaires du projet et les actions à entreprendre en priorité au niveau de chaque pôle. Il va définir aussi les principaux objectifs à atteindre à travers les projets en fonction des ressources et potentialités identifiées précédemment. Pour la conclusion de cette étape, les membres du CS² peuvent faire appel aux propositions de la société civile récoltées lors de l'étape 3. Cette conclusion doit servir de feuille de route pour la phase suivante.

5.3.1.3 Mise au point de la stratégie inclusive de Développement Durable Urbain pour une ville historique côtière

C'est la dernière phase de l'approche stratégique proposée. Elle consiste à élaborer une stratégie qui permet de préparer un plan contextualisé de DDU pour une VHC. Ce plan doit prendre en considération les ressources multiples de ces villes en les préservant et en les mettant en valeur à travers leur intégration en tant que moteur du processus de DDU. Cette stratégie doit définir les pôles prioritaires dans un tel plan, en fonction de leurs capacités à entraîner une dynamique de récupération de ressources et de développement de leur environnement, répondant aux attentes de la société civile. Elle doit aussi permettre de choisir le projet porte étendard (tel que le projet *Porto Antico* de notre BPC) emblématique du processus enclenché par la ville, ainsi que les actions à prévoir pour atteindre les objectifs préalablement définis. Cette stratégie doit permettre l'élaboration d'un plan de DDU pour chaque pôle ainsi que pour la ville entière.

Dans ce cadre-là, chaque acteur a des missions à remplir. Ces missions sont complémentaires et peuvent être successives ou parallèles afin d'être intégrées dans un processus méthodologique permettant la synergie entre eux (voir tableau 1).

Les projets de DDU des différents pôles identifiés au niveau d'une ville historique côtière doivent découler de cette stratégie, et les actions prévues doivent s'inscrire dans sa vision. Cependant, et afin d'atteindre ces objectifs, chaque projet doit respecter au moins les trois (3) recommandations suivantes :

1. Prévoir des actions intégrées et complémentaires sur les différents pôles ainsi qu'au sein du même pôle. Cette complémentarité doit aussi assurer une mixité fonctionnelle avec des fonctions tirant parti et mettant en valeur les ressources identifiées préalablement.
2. Prévoir une continuité dans le temps sur, le plan spatial à travers le maintien d'un maximum de bâti pouvant l'être, et sur le plan fonctionnel en maintenant les fonctions et activités préexistantes sur le site.
3. Intégrer une flexibilité spatiale : en prévoyant des espaces pouvant accueillir différentes activités publico-collectives afin d'encourager les échanges sociaux et d'avoir une animation au niveau du pôle durant toute l'année.

Le plan de développement durable proposé pour une ville historique côtière peut s'intégrer au schéma d'instruments d'urbanisme existant en Algérie au niveau du Plan d'Occupation du Sol, en y apportant des modifications dans le processus de son élaboration et sa mise en œuvre (voir le logigramme proposé -Figure 60- en page 161).

Tableau 1: rôle de chaque intervenant dans le processus d'élaboration d'une stratégie de DDU pour une VHC

	Identification et évaluation des ressources Échelle : La ville	Identification, état des lieux et perspectives Échelle : pôle urbain	Élaboration de la stratégie Échelle : ville + pôles urbains
Les acteurs institutionnels	- Mise à disposition des données statistiques et des données récoltées in situ. - Organiser des ateliers de consultation auprès de la société civile et recueillir sa vision et ses attentes. - Peupler les sous-systèmes définis par le CS². - Diagnostic des sous-systèmes et leur rôle dans leur environnement urbain. - Reconstitution du système global de la VHC. - Identification des pôles de richesses potentielles.	- Identification des richesses potentielles et vulnérabilités de chaque pôle. - Mise à disposition des informations récoltées et produites pour chaque pôle. - Exposer les résultats partiels et finaux de cette phase de l'étude aux autres acteurs.	- Développement de la stratégie de DDU de la VHC en respectant la structure, les objectifs et les priorités définis par le CS². - Présentation provisoire de la stratégie développée aux autres acteurs de ce processus pour avis dans un premier temps et présentation définitive après prise en considération des remarques et/ou réserves.
Société civile	- Soumission des attentes et de la vision actuelle et prospective de la ville.	- Participation aux ateliers thématiques. - Contribution à l'identification des ressources du pôle. - Proposition de visions prospectives et attentes.	- Participation à la présentation provisoire de la stratégie et soumission de remarques et réserves. - Participation à la présentation définitive de la stratégie.
Comité scientifique consultatif de site « CS ² »	- Définition du système global de la VHC avec ses différentes ressources qui constitueront ses sous-systèmes. - Validation de l'étude du système VHC et de ses sous-systèmes. - Identification et validation des pôles de richesses potentielles.	- Classification des pôles par types et identification de leurs composantes. - Animation des ateliers thématiques de consultation de la société civile. - Identification des pôles prioritaires. - Définition des principaux objectifs du projet de DDU.	- Elaboration de la structure de la stratégie de DDU pour la VHC. - Approbation du développement de la stratégie du DDU par les services des autorités locales.

5.4 Simulation de la stratégie de DDU à Cherchell

La stratégie proposée fut élaborée sur la base de la recherche théorique sur les approches s'intéressant aux thèmes que nous abordons, mais aussi et surtout sur la base de notre étude in situ et bibliographique sur notre BPC. En effet, l'étude de la stratégie de développement de la ville de Gênes nous a permis d'identifier l'approche de développement adoptée et d'évaluer son impact positif sur la prise en charge et la mise en valeur de ses ressources multiples.

Avec une stratégie basée sur l'attrait des grands événements et leur exploitation pour servir de levier pour l'action urbaine (Masboungi, 2004), les dirigeants de la ville de Gênes ont su mobiliser les énergies de leurs équipes et des intervenants sur une partie de la ville (la partie en lien direct avec un événement) tout en posant un jalon susceptible d'enclencher une mise en mouvement de l'ensemble de son territoire. Bien que ponctuels, les événements abrités par Gênes ont été exploités dans le cadre d'une action globale plus durable pour la ville. A titre d'exemple, comme vu dans le chapitre 3, l'organisation de la *Colombiade* (exposition Christophe Colomb) en 1992 a permis de renouer les liens entre la ville et la mer. Ensuite, l'organisation du G8 en 2001 a permis la mise en valeur du patrimoine du centre-ville et du port antique, et enfin l'organisation de Gênes capitale de la culture européenne a permis de réhabiliter et restaurer une partie du centre à travers, entre autres, son embellissement et l'aménagement de la deuxième darse du port. Ce fut l'occasion aussi d'amorcer le travail pour le classement d'une partie du centre historique de la ville sur la liste du patrimoine mondial de l'humanité en 2006, achevant ainsi la reconversion de l'image de Gênes ville industrielle en ville culturelle et touristique.

Cette stratégie fut précédée par un travail d'identification des potentialités de la ville dans le but d'élaborer une stratégie de développement globale se basant sur les éléments pouvant avoir le plus d'impact sur le développement de la ville avec le moins d'investissement possible et ayant l'impact le plus important. Pris en charge au sein d'un projet urbain ambitieux, ces éléments (ressources et richesses potentielles) ont constitué ensuite un porte étendard pour le reste de la ville. Ceci a conduit à la sélection de pôles (dont le financement du projet urbain était disponible grâce à l'organisation d'un événement) ayant agi comme tache d'huile en irradiant sur le tissu urbain alentour (voir chap. 3).

Cette approche identifiée, nous nous attelons à en tirer les enseignements afin de nous en servir comme étalon dans notre proposition pour Cherchell. Tout d'abord, nous allons identifier les entités de la ville pouvant servir de « pôle » pour la mise en valeur des ressources et le développement de la ville, pour cela nous nous baserons sur l'étude des richesses multiples de Cherchell que nous avons abordée au niveau du chapitre 2.

5.4.1 Identification des pôles de richesses à Cherchell

La ville de Cherchell abrite en son sein (comme nous l'avons vu plus haut) des richesses multiples, présentant une variété en termes de type (patrimoine architectural et urbain, interface ville-mer, paysage), de période d'appartenance, et d'état de conservation.

Nous commencerons par superposer les différentes cartes des ressources de la ville que nous avons réalisées précédemment dans l'objectif de faire ressortir les pôles d'interventions prioritaires que nous pourrions proposer comme point de départ d'un projet de développement durable, incluant toutes les ressources, pour la ville (Figure 61). Nous passerons en revue, ensuite, systématiquement les différentes entités de la ville qui englobent des ressources

multiples⁵⁰ afin d'évaluer les possibilités qu'elles offrent. Enfin nous retiendrons celles qui ont le plus grand potentiel et qui requièrent le moins d'intervention pour leur mise en valeur pour devenir les porte étandard, les modèles et les moteurs d'un développement durable de Cherchell. En fonction de cela nous proposerons un échéancier de mise en œuvre de ces projets.



Figure 61 : Carte de superposition des trois ressources de la ville de Cherchell (Auteur)

Nous avons ainsi identifié 6 pôles urbains aux ressources multiples (Figure 62), nous avons d'est en ouest respectivement : le pôle Tizerine, le pôle Sidi Braham, le pôle du caravansérail, le pôle place-port, le pôle d'el Kettar et enfin le pôle de oued El Kantara (Garami).

1) Le pôle Tizerine

Le pôle du cap Tizerine est la première concentration de ressources que l'on croise en arrivant à Cherchell depuis Alger. En effet, on y retrouve :

- Des ressources patrimoniales à travers la présence de nécropoles préromaine et romaine, de viviers de l'époque romaine au niveau de la plage, de traces de domus romaine et de ce qui pourrait être un stade romain⁵¹.
- Des ressources littorales importantes dans la mesure où cette partie de la ville abrite aujourd'hui la seule plage autorisée à la baignade à Cherchell, cette plage sert aussi à certaines activités sportives exercées par les jeunes de la ville (sports de plage : Beach volley, Beach soccer, courses à pied ... et sports aquatiques : principalement la natation mais aussi la pêche et à un degré moindre les sports de glisse).

⁵⁰ L'étude de chaque ressource au niveau de la ville étant déjà effectuée au niveau du chapitre 2.

⁵¹ S. Gsell a émis l'hypothèse de l'existence d'un stade qui se reconnaîtrait dans un espace rectangulaire de 110 m de long sur une cinquantaine de large terminé à l'est par un demi-cercle, sur le cap Tizerine. Aucune fouille n'a jamais tenté de vérifier cette éventualité fondée sur la seule observation de levées de terrain. Voir Leveau 1984, P.33



Figure 62 : Localisation et délimitation des pôles de développement identifiés à Cherchell (Auteur)

- Des ressources paysagères à travers la subsistance d'un jardin datant de l'époque coloniale⁵², et aussi la présence d'un talus couvert de roseaux. Ce pôle bénéficie aussi de l'apport de l'aire paysagère de Sidi Boulahrouz qui lui fait face du côté sud agrémentant ainsi la vue de ce côté.

Cette entité urbaine regroupe un ensemble de ressources de grande variété et qualité, elle pourrait constituer le premier pôle, en entrant en ville, pour un développement multidimensionnel (prenant en charge les richesses multiples) durable de la ville. Cependant, située à la périphérie Est, elle pâtit de son retrait du tissu urbain réduisant ainsi son impact sur son environnement immédiat. Combiné à une situation d'abandon relatif qui implique de grandes interventions de réaménagement et de mise en valeur, ce pôle sera inscrit en priorité secondaire.

2) Le pôle sidi Braham

Articulé autour du complexe maraboutique de Sidi Braham El Robrini, ce pôle puise sa richesse à travers les trois catégories de richesses que nous avons étudiées précédemment :

- Ressources patrimoniales, représentées par le complexe maraboutique dont la construction remonterait au XVI^e Siècle. En plus de la valeur architecturale, cet ensemble recèle aussi des valeurs culturelles et cultuelles ayant un rayonnement régional (Sidi Braham ayant des adeptes jusque dans la wilaya d'Ain Defla à une centaine de Km). A cela s'ajoute la présence du musée parc à mosaïques de Cherchell de l'autre côté de la route de cet ensemble, accentuant son ancrage dans l'histoire de la ville.
- Ressources littorales, cette catégorie de ressources est présente quantitativement (plus de 500 mètres linéaires d'interface ville-mer), cependant, sur le plan qualitatif nous retrouvons des lacunes à combler⁵³ (aménager la protection rocheuse du littoral, relier la partie haute de la ville avec la mer ...)
- Ressources paysagères représentées à travers la présence du lit d'un ancien oued, utilisé aujourd'hui pour l'acheminement des eaux usées de ce secteur de la ville. Cet espace est recouvert d'une végétation assez dense et d'arbres. Bien que pollué aujourd'hui, cet ensemble présente un apport certain sur le plan paysager pour ce pôle, cependant une intervention pour son aménagement et sa dépollution sont nécessaires.

Ce pôle est situé au niveau d'une zone à faible densité de bâtis et ayant un faible apport à la qualité et à la vie urbaine jusqu'à constituer une rupture dans le tissu urbain de cette partie de la ville. La réhabilitation et l'aménagement de ce pôle aura deux objectifs : le remettre en course pour jouer son rôle de pôle de développement à travers l'apport que peuvent apporter ses richesses multiples et aussi recoudre le tissu urbain à ce niveau en reconnectant le centre-ville avec sa partie Est au niveau de l'interface avec la mer.

3) Le pôle du Caravansérail

Le pôle du caravansérail s'articule principalement autour de ce dernier, entouré de jardins et dominant la mer, on y retrouve les ressources multiples précédemment citées, à savoir :

- Ressources patrimoniales : présentes à travers le caravansérail qui est occupé aujourd'hui par des associations de la ville, c'est un bâtiment rectangulaire organisé

⁵² Voir chapitre 2

⁵³ Voir les vulnérabilités et contraintes de cette entité au niveau de l'étude de l'interface ville/mer - Chap.2-

autour d'une cour centrale en état de conservation moyen (le manque de moyens des associations, conjugué à la non prise en charge par les autorités implique une absence d'entretien de l'édifice et, de ce fait, un état de dégradation en accélération). Nous y retrouvons aussi des traces de l'époque punique (restes supposés du rempart et d'une maison) qui ne sont malheureusement pas visible aujourd'hui.

- Ressources littorales : la position de ce pôle, dominant la mer, lui confère une relation visuelle privilégiée avec la frange littorale, complétée depuis peu par une relation physique à travers des escaliers lui donnant accès (et reliant cette partie de la ville) directement à l'extension du port en contrebas. Face à ce pôle côté mer, nous retrouvons aussi les traces de la jetée du port de commerce de *Caesarea*, renforçant ainsi la liaison littoral-patrimoine de cette entité.
- Ressources paysagères : l'intégration de ce caravansérail (la végétation cache presque la présence du bâti) au sein d'un jardin composé principalement d'arbres (*Bellombras*), palmiers et caoutchouc lui confère un paysage naturel anthropisé d'une qualité certaine, l'aboutissement d'un ancien oued (gage de présence d'eau) a renforcé la présence végétale à ce niveau. Cependant, dans une tentative d'aménager cette partie de la ville, les autorités locales ont entrepris des travaux d'aménagement d'une placette publique en comblant ce chemin d'eau ; entreprise plus ou moins réussie dans la mesure où elle a permis une liaison physique entre le port et la ville mais en coupant partiellement l'accès vers celle-ci avec une barrière physique (clôture).

Situé à l'entrée de la ville coloniale et précoloniale, ce pôle bénéficie de ressources et d'une situation unique au niveau de la ville de Cherchell qui lui permettront de devenir un nœud important dans la dynamisation du tissu urbain et de sa liaison avec le port. Ces avantages sont à pondérer par la juxtaposition du côté Est avec une propriété militaire limitant ainsi l'effet tache d'huile attendu du développement d'un tel pôle. La présence d'un ensemble de bidonville au sein de ce pôle implique des problèmes d'insalubrité et de sécurité. Il dégrade les apports potentiels de ce pôle et il posera problème pour son aménagement (dans la mesure où il faut reloger ses occupants).

4) Le pôle Place-port

Situé en plein centre-ville, ce pôle est considéré comme le plus important de Cherchell. En effet, cette position lui confère un avantage stratégique dans la mesure où il peut exercer un effet polarisant et entraînant une dynamique de développement durable prenant en charge les différentes dimensions de la ville. Nous y retrouvons les trois catégories de ressources citées précédemment, mais avec une richesse et une variété accrue :

- Ressources patrimoniales : nous retrouvons une multitude de richesses patrimoniales que nous présenterons d'est en ouest et par ordre chronologique de période d'appartenance, nous citons :
 - o D'abord, l'ensemble de la place, composé de plusieurs fragments de colonnes, frises et chapiteaux, la place de Cherchell se veut une restitution du forum romain⁵⁴ avec ses différentes parois rappelant les édifices de cette époque (église sous forme de temple, musée sous forme de domus ...). A côté d'édifices d'un style architectural de l'époque renaissance (siège de la mairie, hôtel *Césarée* ...). Nous retrouvons aussi dans cet ensemble le musée national de Cherchell qui représente une ressource patrimoniale importante aussi bien par sa forme et sa

⁵⁴ Le forum romain de la ville n'étant pas encore retrouvé à l'époque de sa conception.

- conception que par sa collection. L'ensemble de la place est classé par le ministère de la culture sur la liste du patrimoine national.
- o L'emplacement d'un fort de l'époque ottomane, détruit en grande partie à l'époque coloniale et transformé en soubassement de la place. Son emplacement est aujourd'hui en partie sous la place, l'autre partie (l'emplacement de la batterie), est partiellement bétonné et sert de parking public.
 - o Bien que non classé par le ministère de la culture sur la liste des monuments et sites du patrimoine national, nous retrouvons deux bâtiments caractéristiques de l'architecture néo-renaissance coloniale que sont :
 - l'ancien siège de la banque d'Algérie à Cherchell qui est devenu par la suite le siège des contributions diverses pour enfin rester à l'abandon après que celles-ci aient déménagé vers un nouveau siège,
 - le siège de la douane algérienne au niveau de l'entrée du port qui est aussi à l'abandon depuis sa désaffectation.
 - o Les bains de la reine est un site archéologique situé à l'entrée du port à proximité de l'ancien siège de la douane. On ignore la destination de ce bassin de forme rectangulaire, a 35 m de longueur de l'est à l'ouest, sur 10 m de largeur et 2 m de profondeur (Leveau, 1984), dont la construction remonte à l'époque romaine.
 - o L'îlot du phare est à lui seul un témoin de toute l'histoire de la ville. En effet, nous y retrouvons les vestiges d'Iol, la ville pré-Jubéenne à proximité du phare actuel, des vestiges de l'époque de *Caesarea* (fondation d'un phare antique, vestiges d'un temple...) (Leveau, 1984) nous y retrouvons aussi des traces de l'occupation post-romaine par la population musulmane locale et enfin les constructions actuelles qui datent de l'époque coloniale française (phare, maisons de gardien du phare ...).
 - Ressources littorales : ce pôle urbain englobe l'ensemble du port de pêche constitué de deux bassins (l'ancien datant de l'époque coloniale (milieu du 19^e siècle) et le nouveau aménagé durant les années 90) et de leurs quais où nous retrouvons les baraques des marins pêcheurs ainsi qu'un ancien atelier de construction et de réparation de petites embarcations de pêche. Nous retrouvons aussi une crique derrière l'îlot du phare qui reçoit les baigneurs durant l'été et les pêcheurs à la canne les journées de mer calme. La position de la place en balcon constitue le seul point de vue global dominant le port et son phare (inaccessible aujourd'hui) auxquels elle est reliée par un cheminement étroit et insalubre.
 - Ressources paysagères : nous pouvons identifier quatre ensembles paysagers cohabitant au niveau de ce pôle :
 - o L'ensemble de la place qui est constitué de deux composantes, l'une naturelle constituée d'une espèce d'arbres particulière le *Bellombra* qui donne deux visages distincts à la place en fonction des saisons, et l'autre anthropique à travers l'agencement de fragments architectoniques de l'époque romaine, une fontaine⁵⁵ ainsi que des parois d'une architecture variée de référence antique.
 - o Un talus végétalisé (appelé aussi boulevard ou jungle par les habitants), il s'agit d'un terrain à forte déclivité séparant la place de la mer (aujourd'hui nouveau bassin du port de pêche) planté d'arbres (*Bellombra*) et de végétations multiples spontanées.
 - o Le port de Cherchell constitue un ensemble paysager principalement anthropique composé de deux bassins et leurs quais (qui, hormis l'ex siège de la douane algérienne et un hangar de construction et réparation de petites barques

⁵⁵ Voir étude des ressources paysagères de la ville de Cherchell chapitre 2

de pêche, ne contiennent pas d'éléments paysagers particulièrement intéressants) mais c'est surtout le phare du port et son îlot qui constituent une composante paysagère digne d'intérêt avec la mer méditerranéenne en horizon.

- o En plus des trois ensembles précédemment cités, ce pôle tire bénéfice sur le plan paysager de la présence sur son côté sud de l'aire paysagère du mont Sidi Yahia et du plateau sud de la ville. En effet, en face de la place et du port, elle contribue à l'enrichissement paysager de ce pôle avec la présence de maquis méditerranéens avec, entre autres, des ensembles de pins de différentes espèces.

Ce pôle, bénéficiant d'une richesse et d'une situation urbaine exceptionnelle, peine à remplir son rôle et est perçu aujourd'hui comme une source de problèmes par les autorités locales et une partie des habitants de la ville. En cause, son état de vétusté et de dégradation plus ou moins avancée (dus à sa proximité et son exposition à la salinité marine et surtout à l'absence d'entretien et de remise en état) et les contraintes induites entre autres par la présence de l'ensemble de la place, site classé, limitant les possibilités d'interventions sur ses abords.

Nous classons ce pôle en première priorité de par son grand potentiel en ressources et sa position centrale qui lui permettra d'avoir un impact important sur la récupération des ressources multiples de la ville et sur son développement.

5) Le pôle d'El Kettar

Dans la continuité du pôle précédent, le pôle de richesse d'el Kettar est principalement porté par sa situation dans le tissu urbain et la présence du principal site archéologique de la ville (thermes de l'Ouest de l'époque romaine). Comme les pôles précédents, il englobe une variété de ressources que sont :

- Ressources patrimoniales, à travers la présence des thermes de l'Ouest romains de la ville de *Caesarea*. Considéré comme l'un des édifices des eaux les plus importants de l'Afrique romaine (et même au-delà) (Leveau, 1984), ce site a servi durant les premiers temps des découvertes archéologiques de la ville comme dépôt pour les éléments récupérés sur les fouilles archéologiques, il en conserve aujourd'hui encore une collection d'éléments architectoniques, stèles funéraires et sarcophages⁵⁶.
- Ressources littorales : de par sa situation dominant la mer, ce pôle jouit d'une relation visuelle particulière avec un littoral constitué par une côte de rochers (en partie renforcée par un enrochement artificiel ajouté pour protéger la côte de l'érosion marine). Ce point du littoral accueille aussi un des déversoirs des égouts de la ville.
- Ressources paysagères : la composition des deux ressources précédentes sur le même axe de perspective avec un point de fuite arrivant jusqu'à la pointe de Ténès les journées claires donnent à ce pôle un paysage composite unique. Donnant vers l'ouest, cette partie de la ville offre un des plus beaux couchers de soleil. Décrivant Cherchell, Louis Bertrand⁵⁷ prit ce pôle comme représentatif de la ville en l'encensant dans son livre "le jardin de la mort" : « Oh ! que la morte Pompéi paraît languissante, pour qui la compare à nos cités africaines !... Thermes de Cherchell, si beaux dans les soleils couchants avec vos terrasses et vos promenoirs, d'où on voit tout le golfe jusqu'à Ténès, et d'où on entend le murmure de la mer au pied de la falaise, piscines demi taries, mosaïques éclatantes, chapiteaux mutilés, peuples de statues étincelantes comme une neige sous la lumière du midi ! » (Bertrand, 1905).

⁵⁶ Voir les ressources archéologiques de la ville de Cherchell chap. 2.

⁵⁷ Essayiste et romancier français (1866-1941)

Submergé aujourd'hui par des pollutions multiples (de l'air et visuelle par la station de bus polluants, maritime et olfactive par le déversoir d'égout), le potentiel de ce pôle de richesses est des plus importants de la zone littorale de Cherchell, d'autant plus qu'il peut bénéficier des retombées du développement du pôle du port et de la place qui lui est adjacent. Une première étape intéressante fut réalisée par les autorités locales à travers l'aménagement de la promenade dominant la mer et la suppression de la grille la séparant d'elle (Figure 63)



Figure 63 : Vue panoramique résumant les potentialités et contraintes du pôle d'El Kettar (Auteur)

6) Le pôle Oued el Kantara (pont)

Situé à l'ouest de la ville, en dehors pendant longtemps et intégré dans le périmètre urbain depuis une vingtaine d'années, le pôle de Oued el Kantra conserve aujourd'hui quelques éléments paysagers de sa situation périphérique tout en étant en contact direct avec le littoral. Ces éléments lui permettent d'abriter encore de potentielles richesses à travers les ressources suivantes :

- Ressources patrimoniales : la ville de Cherchell n'ayant jamais atteint cette partie de la ville avant les années 90 (hormis une zone industrielle), nous y retrouvons quelques vestiges extra-muros de l'époque romaine à travers la présence d'un pont romain enjambant l'oued (d'où son appellation) quelques mètres au sud du pont actuel et une nécropole de même période clôturée et non aménagée.
- Ressources littorales : présentes à travers l'aboutissement de l'oued (pollué par les eaux usées) sur une plage de sable fin. Cependant, la zone industrielle (plus zone de stockage qu'industrielle) s'érige en barrière entre cette partie de la ville et la mer.
- Ressources paysagères : résultant principalement d'éléments naturels (végétation) présents en raison de la disponibilité de l'eau drainée à travers le lit de l'oued. La proximité de la mer pourrait servir à enrichir le paysage à travers la reconnexion visuelle de cette partie de la ville avec elle.

Cette partie de la ville n'ayant pas de concentration de richesses potentielles multiples, le pôle d'Oued el Kantara peut devenir l'élément patrimonial, littoral et paysager autour duquel vont se développer et prospérer des entités urbaines pérennes avec une qualité de vie intéressante pour ses habitants et utilisateurs. Afin de transformer ce potentiel en richesse effective, le caractère de cette partie, désormais intégrée dans le périmètre urbain, doit évoluer et se transformer d'industrielle et d'activité vers un caractère résidentiel et de loisirs (d'autant plus qu'il n'y a pas réellement d'activité industrielle dans cette zone), le nettoyage du cours d'eau permettra de l'exploiter en tant qu'élément paysager et de connexion (visuelle et physique) avec le littoral.

Le développement de ces pôles de reconquête de ressources et de développement durable de la ville se fera selon un échéancier prenant en considération le potentiel de chaque pôle et son impact sur son environnement immédiat et la ville en entier (Figure 64). Dans ce cadre, nous avons fixé un ordre de priorité dans l'élaboration des projets comme suit en commençant du plus prioritaire : le pôle place-port, le pôle d'El Kettar, le pôle de Oued el Kantra, le pôle de Sidi Braham, le pôle de Tizirine et enfin le pôle du caravansérail.



Figure 64 : Potentialités et influence des pôles sur leur environnement urbain

5.4.2 Simulation d'un projet urbain durable prenant en charge les ressources multiples de la ville de Cherchell

Notre étude des ressources urbaines multiples (patrimoine, littoral, paysage) de la ville de Cherchell nous a permis de voir l'importance de leur potentiel et le manque que subit le développement de la ville à travers leurs ignorance et leur marginalisation. Cette défaillance est d'autant plus mise en évidence à travers l'étude du best practice case (BPC) qui nous a permis d'évaluer l'apport potentiel de telles ressources, il nous a permis aussi d'apprendre d'un cas d'étude couronné de succès et reconnu à l'échelle internationale.

A partir de l'étude du BPC et de notre cas qu'est la ville de Cherchell, nous nous sommes fixés cinq (5) principes qui nous semblent primordiaux à respecter dans un projet urbain de développement durable prenant en charge les ressources multiples de la ville :

- 1- L'inclusion des ressources multiples, identifiées et évaluées lors des étapes précédentes, dans ledit projet, cette intégration doit se faire dans une dynamique de préservation et de mise en valeur qui les transformerait en moteur (ou pôle) de développement de leur environnement immédiat tout en permettant leur transmission aux générations futures sans altérations.
- 2- Le choix du thème porte-étendard qui deviendra la signature et l'alibi du projet. Ce choix devra se faire sur la base du potentiel le plus porteur des ressources identifiées, cela sera le thème sur lequel s'articulera la communication sur le projet.
- 3- La préservation des activités urbaines (économique, de loisir ...) qui se déroulaient au sein de l'entité concernée par le projet (dans la mesure du possible et si celle-ci n'est pas antagoniste avec une qualité de vie meilleure qu'actuellement). Ceci nous permettra de perpétuer dans la durée la mémoire du lieu intégrant ainsi le projet dans une perspective durable.
- 4- L'intégration d'activités tertiaires et de loisirs dans le but de valoriser les ressources identifiées dans le site (à travers le tourisme, la restauration, les activités culturelles et de loisirs ...) et aussi de permettre à la population qui y habite de ressentir son apport effectif à sa vie quotidienne économique et sociale.
- 5- L'intégration d'éléments naturels, végétaux et minéraux, originaires ou adaptés au site afin d'ancrer le projet dans son environnement naturel, d'améliorer et d'enrichir le paysage urbain et aussi donner une identité particulière au projet en utilisant ces éléments naturels comme éléments signalétiques au niveau de la ville.

Afin de valider l'approche que nous avons mise en place pour établir un projet de développement durable prenant en charge les richesses multiples de la ville, nous allons l'expérimenter sur un des pôles de richesses identifiées précédemment. Notre choix s'est porté sur le pôle de première priorité : place-port pour la pléthore de richesses potentielles et la situation stratégique dans le tissu urbain (accentuant l'impact attendu du développement de ce pôle sur son environnement).

Le pôle de richesses place-port est en réalité composé de deux entités urbaines (la place et le port) à fort impact sur la structure urbaine de la ville et constituant deux des éléments de permanence du site⁵⁸ (Figure 65). Nous les avons regroupés au sein d'un même pôle en raison de la relation physique, visuelle et fonctionnelle qu'elles entretiennent (en effet, nous ne pouvons pas considérer l'une sans la relier à l'autre).

⁵⁸ Voir l'évolution historique de la ville chapitre 2



Figure 65 : Limites et composition du pôle Place-port (Auteur)

5.4.2.1 Etat des lieux et évaluation des ressources

Comme nous l'avons vu plus haut, le pôle place-port abrite une multitude de ressources constituant autant de richesses potentielles. Nous commencerons par évaluer leur état et le rôle qu'elles ont aujourd'hui au sein du tissu urbain de la ville de Cherchell.

La ressource patrimoniale dans ce pôle peut être classée en trois catégories sur le plan de la période d'appartenance : le patrimoine datant de l'époque romaine, le patrimoine datant de l'époque ottomane et le patrimoine datant de l'époque coloniale.

Le patrimoine datant de l'époque romaine est présent dans les deux sous-ensembles de ce pôle. D'abord au niveau de la place à travers les fragments de colonnes, chapiteaux et autres frises installées à l'époque coloniale comme éléments d'ornementation de celle-ci. Ils permettent aussi, sur le plan stylistique, de donner à la dite place un caractère romain voulu par ses concepteurs à l'époque coloniale, alors que sur le plan fonctionnel ils délimitent la place et les espaces de circulation piétonne. Ces éléments font aussi partie de la vie quotidienne des habitants. Ils sont utilisés comme tables à jouer les cartes ou comme bancs. L'entité de la place accueille aussi le musée national de Cherchell qui abrite une collection de statues et sculptures ainsi que des mosaïques récupérées sur les différents sites archéologiques de la ville.

Au niveau du sous ensemble du port, nous retrouvons le site archéologique du bassin de la reine qui est aujourd'hui en état d'abandon (espace enclavé et non signalé faisant office de dépôt d'ordure). L'îlot du phare, véritable livre d'histoire de la ville de Cherchell (nous y retrouvons les vestiges de toutes les occupations successives du site de la ville), est aujourd'hui interdit d'accès au grand public. En effet, intégrées dans une zone militaire, les ressources patrimoniales sur le site de l'îlot du phare sont enfermées derrière une clôture opaque empêchant même leur visibilité.

Le patrimoine datant de l'époque ottomane n'est, quant à lui, présent que discrètement au niveau de ce pôle en raison de la configuration de la ville et sa relation avec la mer à cette époque (voir chap. 2). Cette présence est relevée au niveau de la partie basse de la place à travers l'emplacement d'un ancien fort (Figure 66) démolì à l'époque coloniale sur lequel la partie basse de la place fut aménagée, ce site est aujourd'hui bétonné et utilisé comme parking. Aucune signalisation ou aménagement ne vient marquer ce point historique de la ville (Figure 67).



Figure 67: L'emplacement de la batterie du fort turc transformé en parking aujourd'hui (Auteur)



Figure 66 : Les restes de la batterie du fort turc avant l'aménagement de la place (19e S.) (Ancienne carte postale)

L'îlot du phare, quant à lui, abrite les restes d'une mosquée et du *maqâm* du marabout Sid Ali El Ferki (nom donné encore aujourd'hui à cet endroit par les habitants de la ville). Tout comme les vestiges de l'époque romaine, ces témoignages bâtis de l'époque Andalous-ottomane restent inaccessibles car intégrés dans une zone militaire.

L'essentiel du bâti de ce pôle date de l'époque coloniale avec des constructions de qualités architecturales plus ou moins intéressantes. C'est ainsi que nous retrouvons autour de la place des bâtiments s'inscrivant dans le thème qui lui était voulu par ses concepteurs : l'architecture classique gréco-romaine ; quelques bâtiments emblématiques tels que le musée, la mosquée, ou encore l'hôtel Césarée s'inscrivent dans cette optique. La mosquée (ex-église) se veut une réplique d'un temple romain. C'est un édifice religieux monumental caractérisé par : l'utilisation de pierres taillées, la présence de colonnes à chapiteaux ioniques supportant une frise et un fronton, le tout est précédé par un square, séparé de la place par une voie mécanique mettant en valeur la monumentalité de l'édifice. Le musée se veut comme une référence à une domus romaine par son organisation autour d'un atrium à partir du péristylum, son décor (vasque au milieu de l'atrium) et par ses quatre pavillons plus haut disposés aux angles. L'hôtel quant à lui est d'un style néo-renaissance (tout comme d'autres bâtiments entourant la place – mairie et école-). Nous avons ainsi soulevé quelques éléments de composition des façades de la partie place du pôle place-port :

- Le traitement d'angle par le système d'hérissonnage (placage reprenant l'aspect d'une pierre de taille pour confirmer l'angle) ;
- La symétrie ;
- La présence d'un ordre architectural ;
- La présence des pilastres ;
- Le rythme horizontal suivant le rythme des arcades ;
- Le rythme vertical suivant la typologie des ouvertures en étage ;
- La présence de la façade composite ;
- L'encadrement des fenêtres par stucs, marbres, pierres, briques... ;

- La présence de balustrade pour cacher une terrasse ou une partie de toiture ou de terrasse.

Le sous-ensemble du port est, contrairement à celui de la place, constitué de bâtiments plus ou moins communs représentés par des maisons individuelles à différents degrés de conservation (les propriétés étant privées, cela dépend des moyens des propriétaires et de leur volonté de préserver leurs biens). Cependant, nous y avons retrouvé deux constructions qu'on peut qualifier d'exceptionnelles dans leur environnement, d'abord à travers leur fonction : l'ancien siège de la banque d'Algérie (Figure 68), ainsi que l'ex siège des douanes (Figure 71), et ensuite à travers leur architecture néo-renaissance.



Figure 68 : Façade principale de l'ancien siège de la banque d'Algérie à Cherchell (Auteur)



Figure 69 : Périmètre de sécurité installé autour de l'ancien siège de la BA qui menace ruine (Auteur)

Ces deux bâtiments monumentaux sont dans la logique de l'architecture institutionnelle coloniale, leur état de dégradation est, aujourd'hui, assez avancé menaçant même leur existence. En effet, désaffecté, l'ancien siège de la banque d'Algérie est aujourd'hui utilisé comme espace d'archives pour l'administration locale de la collecte d'impôts (qui l'occupait avant son installation dans de nouveaux locaux durant les années 90), combiné à l'absence de maintenance, il menace ruine avec des parties de ses éléments architectoniques qui tombent sur la voie publique obligeant les autorités locales à l'entourer avec une zone de sécurité (Figure 69).



Figure 71 : Vue générale sur l'ancien siège de la douane au niveau du port (Auteur)



Figure 70 : Ancien siège des douanes, état de dégradation avancée due à l'absence d'entretien (Auteur)

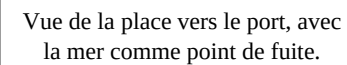
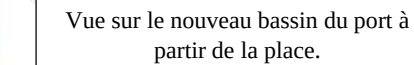
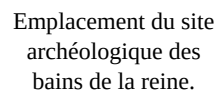
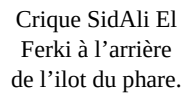


Planche 13 : composants majeurs du pôle de développement place-port. (Auteur)

Quant à l'ancien siège des douanes, ayant perdu sa raison d'être depuis plusieurs décennies (le port de Cherchell n'étant plus un port de commerce extérieur) sa fonction n'avait plus de raison d'y être implantée, cependant il reste occupé par des familles d'anciens douaniers qui y étaient logées et que les autorités essayent de déloger par voie juridique. Cette situation de conflit a mené à l'arrêt de toute opération d'entretien depuis deux décennies laissant le bâtiment sujet aux agressions extérieures et aux dégradations dues au vieillissement qui menacent même son existence (Figure 70).

La ressource littorale se résume, au niveau de ce pôle, à une interface ville-mer complètement occupée par le port de pêche de la ville et ses installations. En chantier perpétuel depuis le lancement des travaux de son extension en 1991, l'un des plus anciens ports de l'Afrique du nord est aujourd'hui dans un état de délabrement avancé rendant son accessibilité difficile que cela soit à pieds ou en véhicules⁵⁹. Le port de Cherchell est composé de deux darses : la vieille darse datant du début de la période coloniale (milieu du 19^e S.) et la nouvelle qui fut construite dans le cadre du projet d'extension en cours (le bassin fut achevé durant les années 2000) et qui se situe en contrebas de la place.

C'est au niveau des quais de la vieille darse que nous retrouvons les principaux espaces d'accompagnement des activités portuaires composés de locaux pour les propriétaires de bateaux, phare et résidence du gardien du phare, siège local des gardes côtes de Cherchell, une petite unité de production de glace, l'ancien siège des douanes ainsi qu'un restaurant pour les pêcheurs. Ces constructions sont en état de dégradation assez avancée et nécessitent des opérations de maintenance dans les plus brefs délais. Les quais de la nouvelle darse (dont les équipements ne sont pas encore construits) devrait recevoir des équipements complémentaires pour le bon fonctionnement du port telle qu'une halle à marée, les administrations chargées de veiller au bon fonctionnement du port ainsi que le complément de locaux pour pêcheurs et propriétaires de bateaux. Nous avons noté aussi la présence d'un hangar servant de local pour la production et la réparation des petits bateaux de pêche en contrebas de la place, ainsi que des vieilles baraques pour pêcheurs (Figure 72 et Figure 73).



Figure 72 : Cases de pêcheurs et hangar de réparation de petits bateaux en contrebas de la place (Auteur)



Figure 73 : Hangar de réparation de bateaux séparé du quai du port par une clôture en cour de construction (Auteur)

Cet état de fait de l'interface ville-mer nous a permis de constater que les espaces localisés au niveau du port sont exclusivement consacrés aux activités de pêche et ne sont pas reliés aux

⁵⁹ Au moment où nous rédigeons notre recherche, un mur de clôture (prévu dans le projet de gestion du port) est en cours de réalisation par l'EGPP afin de maîtriser son accès mécanique. Cette barrière renforcera certainement la rupture entre la ville et la mer.

activités urbaines. Tout comme à Gênes avant la mise en place de la SPA *Porto Antico* qui est chargée de la coordination entre les autorités municipales et les autorités portuaires, cette rupture entre la ville de Cherchell et son port est certainement due à la non coopération entre les autorités locales chargées de la mise en place des plans de gestion et de développement de la ville et l'autorité chargée de la gestion du port de pêche EGPP qui s'occupe de la mise en place du plan de développement du port.

Qu'on se trouve au niveau haut de ce pôle (la place) ou au niveau bas (le port) nous avons un paysage urbain composite avec une combinaison d'éléments naturels (végétaux et minéraux) et bâtis. En effet, riche d'une aire paysagère importante au niveau de la ville de Cherchell qu'est la place, le paysage urbain de ce pôle s'articule autour de celle-ci devenant ainsi le cœur d'une composition à trois éléments suivant les deux axes d'observation :

- L'axe d'observation nord-sud (nous avons un paysage composé du port et talus de la place, la place et en point de fuite le maquis du mont Sidi Yahia) (Figure 74) ;
- L'axe sud-nord (avec, en perspective, les éléments composant la place -archéologiques et végétaux- le phare du port et la mer en point de fuite) (Figure 75).



Figure 74 : L'axe d'observation nord-sud reliant le port à la place (Auteur)



Figure 75 : L'axe d'observation sud-nord reliant la place à la mer (Auteur)

En plus de ces axes de perspectives paysagères, ce pôle abrite des éléments pouvant participer à l'enrichissement de son paysage urbain ainsi que celui de ses alentours et même la ville entière ; nous y retrouvons le port et son îlot du phare qui est visible à partir de toute la frange marine de la ville ainsi que certains édifices monumentaux tel que l'ancien siège de la banque d'Algérie. Les autres éléments constituant la maille paysagère de ce pôle sont tout aussi importants car c'est cette maille qui vient le structurer et supporter les éléments à forte valeur ajoutée qui s'y accroche. Elle est composée principalement de maisons privées et d'une école datant de l'époque coloniale, leurs gabarits varient entre le RDC et le R+2 pour les plus haut (la déclivité du terrain aide à avoir un skyline ascendant du port vers la ville et dégagant des vues perspectives entre les différentes parties de ce pôle). L'état des composants bâtis de ce paysage urbain varie de bon à menaçant ruine, cependant la majorité des constructions est dans un état de dégradation avancée dû à l'exposition à l'air marin gorgé d'humidité et salé et au manque d'entretien.

L'état des lieux des ressources de ce pôle nous a fait ressortir le potentiel élevé de richesses qu'il abrite. Il nous a permis aussi d'identifier les lacunes et le manque que subissent le pôle et la ville par la situation dans laquelle se trouvent ses différentes ressources. Nous avons ainsi pu établir un premier diagnostic de cet état de fait :

- Le manque d'entretien et la non implication des autorités locales dans les projets de développement urbain et la mise en valeur des richesses potentielles de ce pôle,

- L'exposition de ses composants à un environnement naturel agressif, nécessitant un entretien régulier, à cause de sa proximité avec la mer,
- La non adéquation d'une partie des activités implantées dans ce pôle avec son potentiel de développement, notamment l'intégration d'activités tertiaires.

5.4.2.2 *Elaboration du projet de développement durable*

Afin de mettre en place un projet de développement prenant en charge et valorisant les ressources multiples de la ville, nous allons proposer des solutions pour leur remise en état et leur intégration dans un processus de développement prenant en charge les différents volets d'un développement durable (social, écologique et économique) en suivant les principes énumérés précédemment.

Pour cela nous avons divisé le pôle de richesse place-Port en quatre sous-ensembles (Figure 76):

- Deux pour la partie A « la place » : le sous-ensemble de la place proprement dite A1 et le sous-ensemble de l'extension du port en contrebas de la place A2.
- Deux pour la partie B « le port » : le sous ensemble haut du port B1 et le sous ensemble du port bas B2.



Figure 76 : Divison du pôle place-port en 4 entités (Auteur)

Afin d'avoir un rapport positif et nécessaire entre la ville et la frange marine (occupée ici par le port) nous devons élaborer un projet coordonné entre les deux parties (A et B). Dans ce cadre, il faut veiller à :

- Relier les deux parties ainsi que les deux sous-ensembles à travers des connexions aussi bien physiques que fonctionnelles et permettre aux habitants de la ville (dans un premier

- temps) et aux visiteurs de les emprunter en y insufflant une activité continue à même d'assurer une fréquentation régulière et sécurisée (toute la journée et toutes les saisons).
- Intégrer au niveau du port (A2 et B2) des activités qui peuvent le transformer en lieu de vie et destination quotidienne pour les habitants de la ville en tirant partie de sa situation unique au bord de mer et de ses ressources multiples à forte valeur ajoutée tel que le paysage naturel qui s'offre à partir de ce lieu vers la montagne sud de la ville en passant par la place ou encore du site archéologique des bains de la reine méconnu aujourd'hui par beaucoup de personnes.
 - Intégrer au niveau haut de ce pôle (A1 et B1) des activités en relation avec la mer tels que des espaces d'expositions d'activités marines (ex. réparation de filets de pêche) ou encore un musée de la mer et/ou de la pêche. Ceci permettrait d'attirer les visiteurs de ces lieux en ville vers la frange maritime et le port, renforçant ainsi la relation entre ces deux parties.
 - Mettre en avant les ressources à même d'attirer les gens vers ce pôle par leur réputation ou encore renommée locale, régionale et même mondiale dans l'objectif de le rendre un centre de développement rayonnant sur les autres entités de la ville. Au vu des ressources identifiées au niveau de la ville en général et de ce pôle en particulier, il nous paraît opportun de mettre en avant (dans le cadre de la communication sur le projet de développement) les ressources patrimoniales de la période de *Caesarea* de Maurétanie. En effet, c'est à cette période que la ville a connu son apogée (voir historique de la ville) en matière de développement à travers l'histoire, mais aussi et surtout, c'est cette période de la ville qui est la plus renommée au niveau mondial (*Caesarea* de Maurétanie étant mythique avant même sa localisation à Cherchell durant les années 1840).
 - Remettre en état et améliorer l'image architecturale de ce pôle en restaurant les constructions qui le nécessitent et en remettant en état celles qui sont dégradées. Cette remise en état implique aussi la construction de nouveaux projets à même d'améliorer cette image en remplacement de certaines bâtisses dénuées de valeurs architecturales et/ou historiques qui sont en plus en état de dégradation avancée.

Nous allons proposer une hypothèse d'aménagement pour ce pôle de richesse en commençant par des propositions pour chaque ensemble et sous ensemble pour finir en mettant le tout ensemble afin d'avoir une vision complète de ce projet de développement urbain.

1) Hypothèses d'aménagement de la partie A

Cette partie qui se compose du sous ensemble de la place A1 et dans son prolongement le sous ensemble de la nouvelle darse du port A2, constitue le cœur de la ville de Cherchell aussi bien sur le plan géométrique que fonctionnel.

Bénéficiant d'une position stratégique dans le tissu urbain de la ville, le sous-ensemble de la place est le fruit d'une évolution historique d'un espace non bâti depuis plus de cinq siècles (sous différentes formes) et depuis plus d'un siècle et demi sous la forme que nous lui connaissons aujourd'hui (avec des modifications mineures touchant principalement son aménagement). Cette continuité historique lui donne le caractère de permanence dans son environnement urbain, avec toutes les caractéristiques d'un espace public réussi selon Bertrand Levy (Levy, 2008) en étant un :

- Etre historique, l'utilisation d'éléments historiques de la ville pour la composition de cet espace public a permis de l'ancrer dans son contexte historique lui donnant ainsi un sens en la rendant historique dès sa conception ;

- Etre identitaire, c'est un lieu qui a forgé et qui forge l'identité urbaine et l'identité personnelle des citoyens ;
- Etre relationnel, à travers sa capacité de favoriser des relations émotionnelles liées à la mémoire personnelle de chaque citoyen, mais aussi à la mémoire sociétale de la pratique du lieu et de l'histoire de la ville (aujourd'hui encore plusieurs de ses usagers pensent qu'elle date réellement de l'époque romaine) ;
- Etre chargé de sens symbolique, à la symbolique originelle de forum romain, vient s'ajouter une symbolique reliée directement à l'histoire de la population algérienne à travers la nouvelle appellation « place des Martyrs » et l'implantation d'un monument aux morts de la guerre de libération.

L'utilisation continue et quotidienne de cet espace en tant qu'espace public vient confirmer que ces caractéristiques atteignent bien leurs objectifs et doivent être maintenues (sinon renforcées) dans toute tentative d'amélioration ou de transformation de ce sous-ensemble.

Prenant en considération ces données, l'intervention que nous proposons dans l'objectif d'établir un projet de développement urbain durable de ce pôle se focalisera sur les éléments d'aménagement et de mobilier urbain qui ne correspondent pas au standing et au rôle que peut remplir cette entité (Figure 77). En effet, en plus de lampadaires dignes d'une autoroute, les autorités locales viennent d'approuver l'installation d'une antenne de téléphonie mobile (déguisée en lampadaire) (Figure 78) en plein milieu de l'axe mosquée fontaine colonne romaine dégradant l'effet visuel de l'alignement de ces éléments.



Figure 78 : Antenne de téléphone mobile déguisée en lampadaire en plein axe visuel mosquée-vasque-colonne romaine et mer au fond (Auteur)



Figure 77 : Lampadaire avec crose d'autoroute à remplacer (Auteur)

Nous commençons d'abord avec le sous-ensemble A1 (de la place) pour lequel nous proposons :

- Le remplacement des luminaires implantés par d'autres plus adaptés à un espace public historique.
- Le déplacement de l'antenne de téléphonie mobile (à défaut de son enlèvement) dans une partie excentrée de la place où elle n'interférera pas dans le paysage urbain de cette entité.
- Remise en eau de la fontaine et rectification de la restauration des têtes colossales la composant tout en uniformisant le revêtement de sol l'entourant dans l'objectif de lui redonner une image cohérente et unifiée.
- Réhabiliter les deux jardins inclus dans la composition de la place en y implantant des espèces végétales adaptées au climat et à l'environnement local.
- Remplacement des arbres (*Bellombra*) morts qui structurent l'espace public de la place et veiller à l'entretien des autres.

- Remplacer les gardes corps de la partie donnant en balcon sur le port, d'abord pour des raisons de sécurité car les éléments actuels sont affaiblis par l'oxydation et ne remplissent plus leur fonction de maintien de personnes ; ensuite pour des raisons esthétiques et de cohérence avec l'aménagement de la place et son environnement.
- Signaler l'emplacement de l'ancien fort turc (au niveau du boulevard de la place) et de sa batterie (à l'emplacement de l'actuel parking) par une signalisation ou un aménagement ou traitement de sol particulier afin de redonner à cette partie son ancrage dans une période ignorée de son passé (période andalous ottomane).
- Prévoir un parking en dehors de cette partie afin de dégager ses abords et récupérer la partie basse de la place (actuellement parking) pour des activités d'exposition et de promotion de produits artisanaux.
- Prévoir des activités temporaires en relation avec le patrimoine et la culture de la ville au niveau de la place et veiller à ce que ces activités soient en adéquation avec son aménagement. Dans ce cadre, il faut délocaliser (ou bannir) l'organisation de fêtes foraines dont la surface des équipements excède les espaces libres et détruit la flore de la place (tel que l'installation d'équipement au-dessus de jeunes arbres).
- Prévoir une activité culturelle avec un point d'observation au niveau de l'esplanade Est de la place (Figure 79) afin de la relier avec le reste de la place (après qu'une partie de celle-ci ait été intégrée en tant que cour arrière du musée créant ainsi une rupture entre les deux parties de la place). Cette partie de la place s'inscrit dans le tracé de l'enceinte de l'époque andalous-ottomane de la ville. Intégrer une signalétique et un aménagement particulier permettrait de renforcer sa référence à l'histoire de la ville.



Figure 79 : Vue panoramique à partir de l'esplanade Est de la place (Auteur)

- Prévoir un entretien régulier et continu des différents espaces de la place afin de le maintenir dans un état d'hygiène et de fonctionnement acceptable.
- Entretenir et nettoyer le talus en contrebas du boulevard de la place (appelé par les habitants de la ville la jungle en raison de sa densité végétale) et replanter les arbres morts. Ceci permettra de renforcer l'implantation de la flore et de la faune locale (surtout les oiseaux et insectes).
- Réhabiliter et sécuriser les escaliers reliant la place à la nouvelle darse du port, à travers son réaménagement, éclairage, élargissement et mise en scène de percées visuelles vers la place d'un côté et la mer de l'autre. Nous pourrions aussi avoir l'aménagement d'activité tertiaire (espace de consommation -restaurant ou café- ou artisanat) sur une plateforme intermédiaire entre la place et le port.

Dans le même cadre, en respectant les principes et la démarche présentés précédemment, et afin d'intégrer les ressources que nous avons identifiées au niveau du sous ensemble A2 dans une dynamique de développement durable nous proposons la mise en place des mesures suivantes :

- Réhabiliter le hangar de l'entreprise de construction et de réparation d'embarcations de pêche (ECOREP) dans l'objectif de maintenir et renforcer son activité. Ce maintien

permettra de consolider la vocation de cette partie de la ville et de se référer à la mémoire du lieu en préservant une activité patrimoniale (la ville de Cherchell fut connue pour ses chantiers navals déjà au moyen âge !). il faut prévoir aussi son ouverture au public à travers une relation visuelle renforcée avec la place d'abord (en prévoyant une partie de la toiture en matériaux transparents) (Figure 80) et avec les quais et les abords du port, afin de la faire participer à la redynamisation de l'activité tertiaire de ce pôle et de renforcer son attrait.



Figure 80 : La toiture du hangar de réparation de petits bateaux, vu de la place (Auteur)

- Prévoir une relation piétonne directe avec le nouveau port à travers l'implantation de passerelle enjambant la voie mécanique (passerelle qui pourra être accessible à partir de la liaison entre la place et le port).
- Aménager l'esplanade du quai sud du nouveau port pour accueillir terrasses et espace de ballades (prévoir entre autres la plantation d'essences d'arbres adaptées agrémentant le paysage et aussi ombrageant l'espace de balade durant les journées ensoleillées et chaudes d'été).
- Prévoir la construction d'un espace de consommation (café-restaurant) au niveau de l'aboutissement de la liaison place-port afin d'offrir au visiteur un temps de repos agrémenté par une vue et un climat adouci par la brise marine (nous pourrions reprendre l'emplacement d'un ancien café détruit car construit illicitement et sans respect des normes) (Figure 81). Nous proposons aussi l'aménagement de la source d'eau qui coule à longueur d'année dans cette partie du port afin de la protéger contre l'érosion induite par l'écoulement de l'eau tout en la récupérant pour agrémenter son environnement sur le plan paysager et climatique.



Figure 81 : L'emplacement d'un ancien café, transformé en point de lavage de voiture (à cause de la présence d'une source d'eau naturelle) (Auteur)

- Prévoir des locaux pour pêcheurs en contrebas du talus, avec un gabarit ne dépassant pas R+1 pour ne pas entraver la vue à partir de la place, en remplacement et en

complément des locaux démolis lors du projet de réaménagement du port (dans le projet initial de réaménagement du port ces locaux sont prévus au niveau de l'esplanade sud de l'extension du port). Ceci nous permettra de conserver l'activité de pêche tout en l'ouvrant sur la ville et en y introduisant des activités tertiaires.

- Fermer les parties donnant accès direct aux petites embarcations au niveau du nouveau port avec des portes au niveau des quais flottants de cette darse et une clôture grillagée permettant une relation visuelle avec la partie du nouveau chantier naval projetée dans le cadre du nouveau port. Ces séparations permettront de sécuriser les visiteurs et les professionnels tout en laissant la possibilité d'une proximité physique et d'une relation visuelle directe à même d'ouvrir l'activité de pêche au grand public.

2) Hypothèses d'aménagement de la partie B

Cette partie qui se compose du sous ensemble du port haut B1 et dans son prolongement le sous ensemble de l'ancienne darse du port B2 avec l'îlot du phare, est la partie la plus rentrante en mer de la ville de Cherchell bénéficiant ainsi du contact avec la mer sur sa partie Ouest et Nord.

Dans cette partie, comme vu précédemment, nous retrouvons une stratification unique du patrimoine historique dans la ville de Cherchell qui implique une intervention la moins radicale possible et qui permet de conserver le plus de bâtiments témoins de cette occupation continue. C'est ainsi que nous proposons de réhabiliter et d'adapter les anciennes constructions ayant une valeur architecturale et/ou historique aux nouveaux besoins de ce pôle et à la nouvelle image que nous voulons lui donner et de projeter de nouvelles activités et constructions en lieu et place des constructions délabrées dénuées de toute valeur architecturale.

C'est ainsi que, dans ce cadre, pour le sous-ensemble B1, notre intervention se focalisera sur les actions suivantes :

- Réhabiliter et animer la liaison en balcon entre la ville et le port en y prévoyant des activités mettant en valeur les activités artisanales traditionnelles à Cherchell, ces activités encourageront la production artisanale locale et accompagneront le visiteur des lieux vers la partie basse du port.
- Réhabiliter l'ancien siège de la banque d'Algérie et le transformer en musée de la mer et de pêche. Sa situation contiguë aux escaliers menant vers le port (Figure 82) en fait un élément d'appel pour la visite du port et un échantillon de l'évolution de cette activité au niveau de la ville à travers l'histoire. La disponibilité d'un garage au niveau bas de l'édifice peut accueillir quelques modèles de bateaux de pêche traditionnels. L'implantation de ce bâtiment dans son site peut aussi lui permettre de devenir un lieu



Figure 82 : Escaliers reliant la ville au port (Auteur)

de passage entre la ville (partie haute) et le port (partie basse) avec sa dénivelée de plus de 10 mètres.

- Maintenir les maisons privées en encourageant les propriétaires de celles en mauvais état à les réhabiliter.
- Prévoir le projet de construction d'une annexe de l'école de pêche en lieu et place d'un ancien centre de formation de la police nationale à l'abandon aujourd'hui et qui menace de s'effondrer. Cette annexe permettra de rapprocher certaines activités de cette école, située en banlieue ouest de la ville, de son public cible -les marins pêcheurs- pour des formations de mise à niveau et de recyclage.
- Prévoir des fouilles archéologiques sur le site des bains de la reine afin de les dégager et de les ouvrir aux visites du grand public.
- Délocaliser la station-service adjacente au site des bains de la reine (Figure 83 et Figure 84) (la livraison de carburant pour les bateaux étant assurée par une pompe sur les quais du port) et y projeter un espace public pouvant accueillir une terrasse de café dégagant ainsi un champ visuel vers le site archéologique (nous tirerons ainsi bénéfice de présence d'un tel site au niveau de ce pôle).



Figure 84 : Aboutissement de la liaison place-port sur une station-service à délocaliser (Auteur)



Figure 83 : Vue de l'aboutissement de la liaison place-port à partir du site supposé des bains de la reine avec la station-service entre les deux (Auteur)

Ces propositions au niveau du sous-ensemble B1 auront leur continuité au niveau du sous ensemble B2 pour renforcer la liaison entre les deux. C'est ainsi que nous enchaînerons avec l'intégration d'espaces pouvant transformer le port de Cherchell en lieu de vie non seulement pour les pêcheurs mais aussi pour tous les habitants et les visiteurs de la ville et durant toute la journée. Dans cette optique nous proposons de :

- Prévoir un centre de gestion et sécurité au niveau de l'entrée du port (nouvelle et ancienne darse) composé de l'administration du port et d'un bureau annexe de la police nationale (voir planche 14) afin de veiller au bon fonctionnement de l'entité et sa sécurité.
- Réhabiliter l'ancien siège des douanes algériennes au niveau du port et le transformer en hôtel pour accueillir les différents visiteurs que peut recevoir la ville dans un cadre représentatif de ses ressources dans une situation unique au bord de mer et de sites archéologiques.
- Réhabiliter et réutiliser le hangar de la fabrique de glace (à déplacer) juxtaposé au siège des douanes (future hôtel) en tant que salle de conférence et/ou réunions. Elle sera complémentaire avec les activités des nouvelles installations du port -hôtel, annexe de l'école de pêche, administration du port- et pourra servir aussi pour les différentes

opérations de communication, sensibilisation et formations destinées aux marins pêcheurs et armateurs au niveau du port.

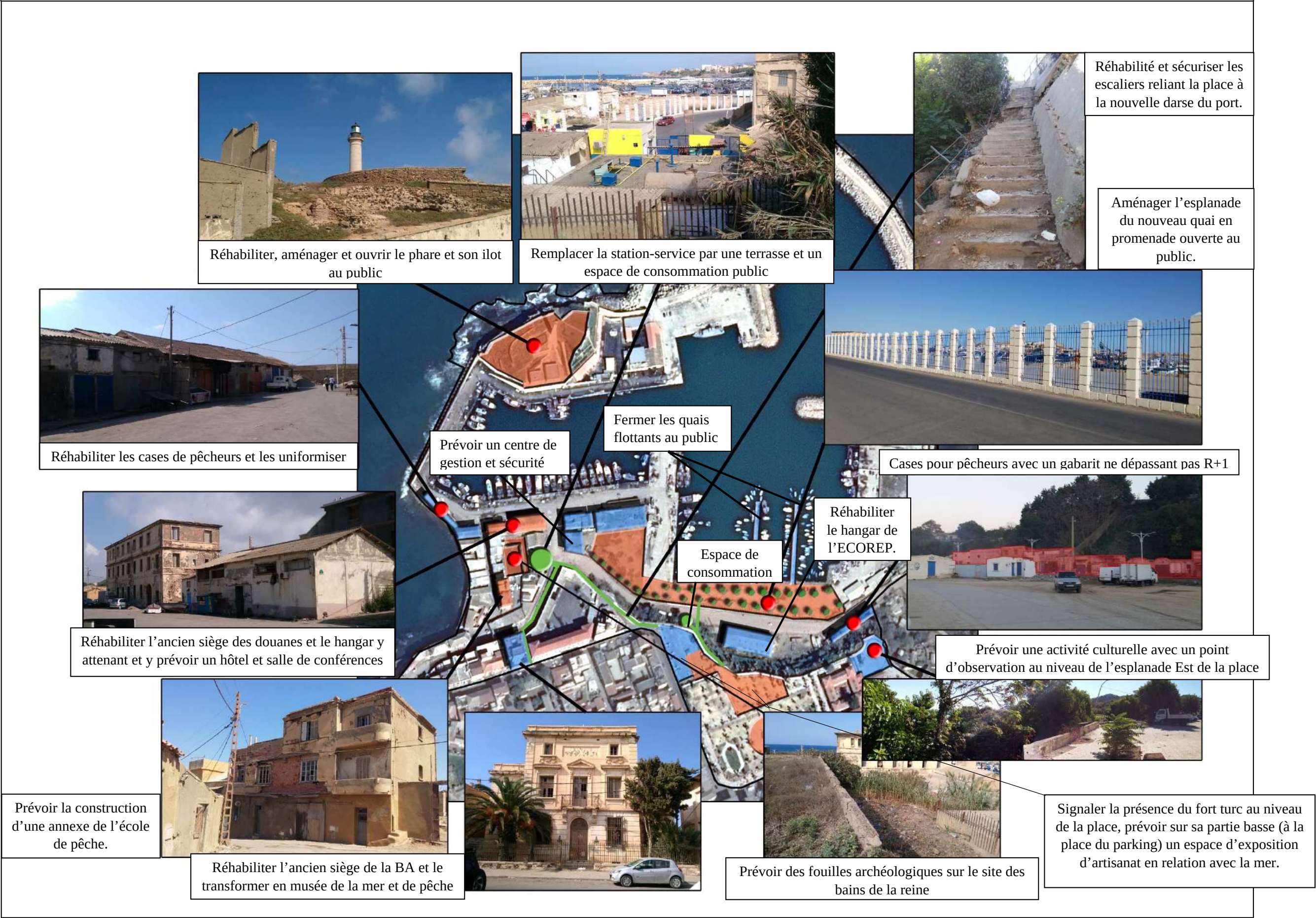
- Prévoir un espace couvert ouvert, une sorte de place de la criée (au lieu d'une halle à marée, car traditionnellement la criée au port de Cherchell est silencieuse et ne nécessite qu'un espace abrité qui lui manque aujourd'hui) qui pourrait servir occasionnellement comme abri pour des manifestations temporaires.
- Juxtaposée à la place de la criée, projeter la nouvelle fabrique de glace avec les espaces d'accompagnement nécessaires à ladite place (chambres froides, points d'eau ...).
- Sur le quai sud-ouest du port, réhabiliter les cases de pêcheurs et les uniformiser afin de transformer l'image actuelle délabrée de cette partie du port en image unie et valorisante pour ce sous-ensemble.

En mettant ensemble les propositions pour les différents sous-ensembles, nous aurons une image globale de la proposition du projet de développement durable qui découle de l'approche proposée pour ce genre d'espace urbain (pôle ayant une multitude de ressources de grandes valeurs). Elle nous permettra aussi de mettre en avant la coordination entre eux et leur complémentarité à travers l'intégration d'activités de la vie quotidienne au niveau de la frange marine (composée ici du port) et l'intégration, de l'autre côté, des fonctions se rapportant à la mer et au monde de la pêche au niveau haut (ville) de ce pôle. Cette méthodologie de projeter permet d'avoir une coordination entre le plan de développement de la ville et celui du port à travers une bonne négociation des interfaces ville-mer et une intégration concertée et valorisée des différentes ressources de ces interfaces.

C'est ainsi que nous avons identifié un point de convergence des circulations (voir planche 14) reliant la partie haute de la ville (tissu urbain) et la partie basse (port) qui se trouve être un point de concentration de ressources non mises en valeur (bâtiment ayant une valeur historique et architecturale –l'ancien siège des douanes- site archéologique enclavé et non visitable (à l'abandon, il est devenu un lieu insalubre de regroupement de drogués). Sa position unique entre la ville et la mer donne lieu à un point d'observation d'un paysage urbain composé d'éléments naturels et anthropiques). Ce point de rencontre deviendra un centre de convergence non seulement pour ce pôle mais aussi pour l'ensemble du centre-ville tout en étant un élément générateur d'une nouvelle image de cette partie de la ville impliquant ainsi un processus nouveau de développement inclusif prenant en considération les dimensions multiples qu'implique un projet de développement durable (sociale, écologique et économique).

Ces propositions sont le fruit de l'état de fait que nous avons établi sur le terrain et des différentes observations et échanges avec les utilisateurs du lieu. Elles devront être discutées par la suite au niveau du CS² selon le logigramme que nous avons établi auparavant afin de définir les caractéristiques des différentes interventions sur le site en conformité avec la spécialité de chaque membre de ce conseil.

Planche 14 : Simulation d'un projet de développement "durable" du pôle place-port. (Auteur)



CONCLUSION

CONCLUSION

L'objectif principal de cette recherche était de remettre les ressources multiples de la ville de Cherchell (en tant que ville historique côtière) au cœur de son processus de développement afin de le rendre plus durable en prenant en charge ces ressources non renouvelables.

En effet, la problématique concernant la récupération et l'intégration de ces ressources urbaines multiples d'une ville historique côtière dans une stratégie de développement urbain durable, touche plusieurs dimensions :

- Préservation et renforcement de l'identité de la ville,
- Amélioration de son image,
- Amélioration de la qualité de vie de ses habitants,
- Renforcement de sa vocation en tant que ville côtière et en tant que ville patrimoniale,
- Relance du secteur d'activité économique touristique,
- Et la préservation de la biodiversité de son milieu marin et terrestre.

Ces différentes dimensions inscrivent cette problématique dans une perspective de développement durable à travers ses trois piliers : écologique, économique, et social.

Les ressources multiples des villes historiques côtières sont articulées principalement sur deux catégories : les ressources patrimoniales et les ressources littorales. Regroupées en un seul territoire, elles donnent naissance à un paysage urbain unique composite devenant à son tour une ressource spécifique et un trait de leur identité.

La récupération de ces ressources nécessite une méthodologie spécifique et une stratégie à mettre en place avant de pouvoir définir les orientations nécessaires à implémenter dans les plans et projets de développement de ces villes. Dans le cadre de notre recherche, nous avons posé cette problématique de la mise en place d'une stratégie pour l'intégration de ces ressources dans le processus de développement de la ville de Cherchell afin de le rendre plus durable. Cette problématique soulève aussi la question de l'apport qu'elles doivent avoir dans un tel processus.

Pour répondre à ce questionnement, il nous est paru opportun de mettre en place, en amont, les hypothèses suivantes :

- La protection et mise en valeur des ressources d'une VHC peut être le résultat de leur intégration comme moteur d'une politique de développement durable urbain en en faisant une source de revenu à travers le tourisme, mais aussi en améliorant les conditions de vie pour les générations actuelles et futures.
- L'identification et la mise en valeur de ces ressources peut être le résultat d'un processus inclusif faisant participer les différents occupants de la ville.
- La réappropriation du patrimoine architectural et urbain de la ville et de son interface avec la mer dans les projets de développement de la ville permettra de lui redonner son caractère littoral et son identité spécifique tout en rendant son développement plus durable.
- Une stratégie de DDU qui intègre efficacement les ressources d'une VHC doit en faire le centre de ces objectifs. Une stratégie réussie doit tourner autour de la protection du patrimoine de la VHC et de ses espaces littoraux.

Dans la perspective de répondre à ces questionnements, nous avons commencé par confirmer l'absence d'approche prenant en charge les ressources multiples de cette catégorie de villes

dans le cadre de leurs stratégies de développement à l'échelle nationale et internationale. Ceci nous permet d'entamer la prospection de notre cas d'étude.

Nous avons commencé par situer la ville de Cherchell dans son cadre géographique et historique, afin d'y déceler les conditions d'établissement de la ville sur son site et les principaux facteurs de son développement à travers l'histoire avec, en perspective, l'identification de la relation qu'avait la ville avec la mer à chaque période de son histoire ainsi que l'identification des éléments patrimoniaux qui nous sont parvenus en décelant l'attitude des habitants de chaque période envers eux. Ceci nous permet de faire sortir une relation ville-mer qui a évolué au fil du temps en fonction des relations entretenues par la ville avec ses voisins d'outremer, tantôt ouverte vers elle et tantôt fermée et protégée d'elle.

La notion de patrimoine telle que nous l'entendons aujourd'hui n'existant pas à l'époque, l'étroitesse du site favorable à un établissement humain en continuité avec le port aidant, les différentes dynasties occupant le site ont réutilisé les matériaux, les sites et même les tracés des constructions préalables. Ceci nous a fait parvenir un patrimoine bâti stratifié regroupant en son sein les traces des différentes périodes de l'histoire de la ville augmentant ainsi sa valeur.

Cette étude diachronique de la ville nous a servi de support pour entamer une étape cruciale de notre recherche : l'étude des différentes ressources de la ville de Cherchell. Pour cela, nous avons commencé par identifier les catégories des ressources qu'elle abrite. Nous les avons classées en trois catégories :

- Ressources patrimoniales, regroupant le patrimoine architectural et urbain remontant aux différentes périodes de la ville ;
- Ressources littorales, s'intéressant à l'étude de l'occupation de l'interface ville-mer ;
- Ressources paysagères, qui s'intéressent au paysage urbain de la ville de Cherchell dans son caractère physique avec ses composantes aussi bien naturelles qu'antropisées, à travers la prospection des différents points d'intérêt paysager dans la ville.

Afin de mener à bien cette étape, nous avons fait une étude systématique sur site de tous les composants de chacune des trois catégories de ressources à travers leur identification, localisation, description et évaluation de leur état, de leur intégration et de leur rôle dans le tissu urbain et la vie quotidienne de la ville. Ceci nous a permis d'évaluer leur importance aussi bien en termes de quantités et de variétés qu'en termes de valeurs. Soumise à un processus de développement anarchique, n'ayant aucune vision d'ensemble ou de stratégie préalable d'une part (avec la prolifération de constructions illicites dans ses extensions est et ouest), et un projet de développement à travers la construction d'un nouveau pôle urbain à l'ouest en rupture avec les ressources multiples préalablement identifiées, Cherchell ne tire pas profit de ses potentielles richesses.

Cette étude nous a mené à constater l'absence de stratégie d'intégration de ses ressources dans la mesure où elles sont marginalisées et non mises en valeur. Cette marginalisation fait que la ville de Cherchell se développe comme n'importe quelle autre ville anonyme et sans identité particulière et forte ; ses ressources ne jouent aucun rôle dans le déroulement de la vie quotidienne.

Nous avons ensuite entamé l'étude de la ville de Gênes en Italie en tant que *best practice case* d'une ville historique côtière. Nous avons relié la ville de Gênes à Cherchell (notre cas d'étude) à travers leurs caractères communs de ville historique côtière et la similitude de la situation de rupture entre le développement de la ville et ses ressources aussi bien littorales que patrimoniales (avant une stratégie réussie de leur prise en charge).

La ville de Gênes a fait l'objet d'une stratégie de reconquête de ses ressources qui s'est soldée par la mise en place et la réalisation de plans et projets remettant au centre des préoccupations ses ressources uniques en les transformant en richesses effectives. La réussite de cette stratégie est reconnue à l'échelle internationale et a fait l'objet de plusieurs études confirmant cette réussite qui dure depuis plus de vingt ans aujourd'hui.

En effet, cette ville, faisant face à une crise à dimensions multiples, n'avait d'autre choix que de se tourner vers ses origines de ville historique côtière et ses principales ressources (patrimoniales et littorales). Pour cela une stratégie fut mise en place, basée sur une vision objective du futur de la ville et un objectif clair : remettre les ressources de la ville (son patrimoine à travers son centre historique et son interface avec la mer à travers son port antique) au cœur de son projet de développement, afin de redonner à la ville son image valorisante de ville de culture et de tourisme. Nous avons pu confirmer cette mutation de l'image de Gênes lors de nos recherches bibliographiques mais surtout lors nos investigations et constats in situ.

La stratégie mise en place à Gênes s'est appuyée sur la définition de pôles de richesses potentielles qui, une fois récupérées, entraîneraient dans leur sillage la récupération des autres ressources de moindre importance et les intégreraient dans une dynamique de développement durable de leur territoire. Cette polarisation a pour objectif d'optimiser la rentabilité des investissements publics en choisissant les pôles avec le plus grand potentiel en termes de valeurs de ses ressources et sa capacité à générer une dynamique irréversible dans le processus de récupération des ressources et de développement durable. Comme second critère de choix des pôles prioritaires nous retrouvons le caractère financier de ces opérations à travers le choix de ceux nécessitant le moins d'investissements et le moins d'interventions possible.

Cette partie de la recherche nous a permis de confirmer notre hypothèse qui supposait que la protection et mise en valeur des ressources d'une VHC peut être le résultat de leur intégration comme moteur d'une politique de développement durable urbain en en faisant une source de revenu à travers le tourisme, mais aussi en améliorant les conditions de vie pour les générations actuelles et futures.

La deuxième étape de cette stratégie est l'appui du développement de la ville sur des événements internationaux. Ces événements ont la capacité de mobiliser plusieurs critères nécessaires pour la reconquête des ressources de la ville, à savoir : les financements, la mobilisation des équipes d'intervenants dans une durée limitée et une aire limitée, la concentration des efforts (financiers et humains) sur la zone concernée, l'implication et la mobilisation des citoyens autour d'un projet valorisant, et une communication au niveau international sur la ville et ses richesses améliorant ainsi son image.

Afin de profiter de l'organisation de ces événements, leur localisation était dirigée vers les pôles préalablement identifiés comme prioritaires, et leurs réalisations intégrées dans les objectifs de développement et la vision de la ville. Ceci permet d'en tirer profit à long terme et de maintenir la dynamique ainsi impulsée. Comme l'a affirmé M. Giuseppe Pericu (Maire de Gênes entre 1997 et 2007) : « De tels rendez-vous s'avèrent décisifs pour allumer le feu, bien qu'alimenter la flamme mette en jeu d'autres énergies. Car il ne suffit pas d'impulser des projets, il faut les mettre en œuvre et les gérer durablement : c'est à ce développement continu que répond notre méthode de travail » (Masbouni, 2004).

Ceci nous a permis de constater qu'un développement durable urbain, se basant sur la récupération des ressources multiples de telles villes, ne peut être pérenne que s'il implique les différents occupants de la ville à travers un processus inclusif.

La mise en place des plans de gestion de la ville (*piano regolatore della città*) et de gestion du port, qui viennent concrétiser cette stratégie s'est faite en intégrant plusieurs innovations :

- L'association de plusieurs types d'intervenants (photographes, écrivains ... en plus des intervenants traditionnels) permettant d'avoir des visions différentes de l'espace urbain et un regard nouveau sur la vieille ville et son port.
- Mise en place de sociétés à caractère privé (tout en appartenant à des organismes publics : commune, autorités portuaire, chambre de commerce ...) de gestion de ces espaces afin de les libérer de la lourdeur bureaucratique de l'administration, ces sociétés sont chargées de la coordination entre différents intervenants lors de l'élaboration des plans.
- La conception en interne de ces plans, au sein de l'équipe municipale et non par des professionnels extérieurs.
- Et enfin, l'inscription des différentes opérations de récupération des ressources de la ville dans un échéancier évolutif en fonction des disponibilités financières et impacts attendus de l'opération planifiée.

L'étude de la stratégie de récupération des différentes ressources de la ville de Gênes et leur intégration au sein du processus de son développement afin de le rendre plus durable, nous a permis d'évaluer la richesse potentielle que peut représenter ces ressources pour la ville de Cherchell (et même au-delà) si elles étaient mises en valeur et intégrées dans une stratégie de développement de la ville.

C'est dans ce cadre que nous avons proposé de mettre en place une stratégie de récupération et de mise en valeur des ressources de Cherchell à travers leur intégration dans un processus de développement durable de la ville. Pour cela, nous avons commencé cette étape par l'identification des spécificités de la ville de Cherchell afin de nous permettre de contextualiser et relativiser les conclusions et les leçons que nous avons tirées de l'étude du best practice case, car les mêmes actions ne sont pas toujours reproductibles si on change de contexte et même si elles le sont, les résultats ne sont pas toujours les mêmes.

Cette stratégie s'est appuyée sur l'étude préalable des ressources de la ville, en l'utilisant afin d'identifier les pôles de concentration des ressources. Ces pôles de concentration de ressources nous serviront en tant que pôles de récupération de richesses et de développement durable de ces secteurs urbains. Pour cela, nous avons évalué la situation dans laquelle se trouve chaque composante de chaque pôle afin d'en déduire les difficultés auxquelles pourrait être confrontée leur récupération et les possibles impacts d'une telle opération.

Nous avons proposé aussi d'appuyer la récupération de chaque pôle sur un projet "*flagship*" « porte étendard » qui servira comme alibi pour la mobilisation des financements et des équipes qui travailleront dessus, ainsi que la communication sur son pôle.

Cette stratégie a abouti sur la mise en place d'un logigramme du processus d'élaboration d'un plan de développement durable intégrant les différentes ressources de la ville, en y définissant les différents intervenants : Les acteurs institutionnels, la société civile et un comité scientifique consultatif de site « CS² » ; et la mission de chacun d'eux.

Afin d'évaluer la faisabilité d'une telle stratégie, nous avons réalisé une simulation de son application au niveau de la ville de Cherchell à travers l'élaboration d'un projet de développement durable au niveau d'un pôle de développement. Ce pôle fut retenu après une étude systématique des différents pôles de concentration de ressources à récupérer (nous en

avons identifié cinq à Cherchell) et leur hiérarchisation en fonction de leurs potentiels et de leur capacité à entraîner une dynamique de développement sur le territoire qui les entoure. Ceci nous a permis de retenir le pôle place-port comme entité pilote de simulation de notre stratégie.

La simulation nous a permis de prévoir la récupération de plusieurs édifices à forte valeur architecturale que nous proposons de reconverter pour des activités tertiaires de tourisme et de culture, ces espaces situés sur les deux côtés de l'interface entre la ville et la mer permettront de renouer le contact entre eux.

Afin de renforcer la relation ville-mer, nous proposons aussi d'intégrer des activités urbaines au niveau du port qui permettront de l'ouvrir sur la ville et de le rendre fréquentable de jour comme de nuit et tous les jours, tout en y maintenant l'activité portuaire de pêche qui deviendra un argument de plus pour attirer les gens venant découvrir les métiers de cette activité. En contrepartie, nous proposons de localiser des activités en rapport avec le caractère marin de la ville au niveau de son tissu urbain (un musée de la mer et de la pêche par exemple) afin d'inciter aussi bien les habitants de la ville que les visiteurs à visiter et occuper l'interface avec la mer.

Nous avons proposé aussi de réhabiliter les liaisons physiques entre la ville et le port en réhabilitant les chemins piétonniers entre eux, en les sécurisant et en les agrémentant d'activités (restaurations, artisanat ...). Notre objectif n'étant pas de transformer le port en musée, nous voulons garder l'ensemble des activités de pêche s'y déroulant en les organisant et en en faisant un atout et un argument pour faire de ce pôle une entité viable.

Cette simulation permet d'affirmer que la réappropriation du patrimoine architectural et urbain de la ville et de son interface avec la mer dans ses projets de développement, constituent les leviers principaux pour lui redonner son caractère littoral et son identité spécifique. Ce qui confirme une de nos hypothèses de départ.

Cherchell en tant que ville historique côtière riche de ressources multiples et nombreuses, n'en tirant (presque) aucun bénéfice jusqu'à nos jours, pourra ainsi récupérer une partie de ses ressources. Cette récupération se fera à travers la réhabilitation de son bâti patrimonial et sa mise en valeur ainsi que la reconnexion avec son interface marine (qu'est le port au niveau de ce pôle) et la préservation de son paysage spécifique à travers la préservation de la morphologie de son bâti et de ses espaces paysagers (que sont la place et le talus végétalisé au niveau de ce pôle). Une fois ce pôle redynamisé, c'est tout le centre-ville qui y est connecté qui bénéficiera des retombées du développement de ce pôle à travers l'activité touristique qu'il générera et l'amélioration du cadre de vie qu'il y insufflera.

Notre étude a démontré que les ressources multiples des villes historiques côtières peuvent (et doivent) jouer un rôle dans leur processus de développement afin que ce dernier soit plus durable et tire profit de tous les atouts dont il dispose. D'un autre côté, l'intégration de ces ressources dans ce processus leur garantira une remise en état et une pérennité et ainsi la possibilité d'être transmis aux générations futures.

A travers cette étude, nous avons pu démontrer qu'une stratégie de développement durable urbain réussie, doit intégrer efficacement les ressources d'une ville historique côtière, dans l'objectif d'améliorer le cadre de vie global de la ville (aussi bien social qu'économique et écologique). Une stratégie réussie ne doit pas faire de la protection des ressources de la ville le centre de ces objectifs, elle doit faire sentir l'intérêt de ces ressources aux différents utilisateurs du tissu urbain, afin que cette protection devienne une action spontanée pour chacun.

Dans le cas de Cherchell, une telle stratégie lui permettra de récupérer ses ressources en en faisant des richesses améliorant leur environnement, ce qui lui rendra sa renommée au niveau international en lui assurant une place parmi les villes à vocation de tourisme culturel. Le but final en serait le classement de son centre historique comme site inscrit sur la liste du patrimoine national dans un premier temps et ensuite sur la liste du patrimoine mondial de l'humanité de l'UNESCO en sa qualité d'héritière de la mythique *Caesarea* de Maurétanie.

Cette stratégie pourra être généralisée sur les autres cas de villes historiques côtières avec une contextualisation de ses étapes et une enquête sur le terrain de chaque cas. Ceci permettra d'identifier les différentes catégories de ressources qui y sont présentes et les différentes logiques de leurs associations. La contextualisation devra se faire aussi en fonction des ressources humaines disponibles pour l'intervention dans le processus de récupération des ressources et de leur intégration dans un processus de développement durable.

A travers notre recherche, nous avons mis en place une stratégie de développement qui permettra de récupérer les ressources multiples marginalisées d'une ville historique côtière, en en faisant un moteur pour que son développement soit durable et intégré, transformant ainsi ces sources de problèmes en richesses pour ces villes. Le passage à l'application de cette stratégie sur terrain à travers l'implémentation de notre simulation, son suivi et son évaluation pourra la confirmer et la valider.

Comme tout projet de recherche, ce travail de thèse ouvre de nouvelles perspectives de recherches dans le domaine de la prise en charge des ressources multiples d'une ville historique côtière en les transformant en moteur pour un développement durable.

En effet, une étude permettant l'implémentation de cette stratégie au niveau de plusieurs autres cas de villes historiques côtières permettra de la généraliser et d'en faire une approche ordinaire pour cette catégorie de villes. Une fois cette approche généralisée, la question de sa place dans le cadre de l'arsenal national d'instruments d'urbanisme devra être posée : doit-elle s'intégrer au schéma préexistant en tant que méthode d'implémentation de PDAU et POS ou devons-nous l'intégrer en tant que plan spécifique à l'image des PPSMV des sites patrimoniaux ?

Nous pouvons aussi nous intéresser, ensuite, à l'étude des différents acteurs intervenants dans le cadre d'une telle stratégie à la lumière de la législation dans l'objectif de mieux définir les responsabilités de chacun dans le cadre de sa mission, rendant ainsi plus efficace l'implémentation d'une telle stratégie.

Bibliographie

Ageron, C. R., 2004. l'invasion vandales de l'Algérie. Dans: *Encyclopédie multimédia Universalis*. s.l.:Universalis.

Airaldi, G., 1986. *Genova e la Liguria nel medioevo*. 1ere éd. Turin: UTET.

Alcozer, F., Gabrielli, S. & Gastaldi, F., 2004. + *Città*. Florence: Alinea editrice.

Alliche, S. & Chennaoui, Y., 2012. The formalization as an identification process of a constructive way: The rammed earth of Cherchell (Algeria). *Rammed Earth Conservation*, Issue proceedings of the first international conference on rammed earth conservation, RESTAPIA 2012., pp. 47-52.

Anon., 2016. *Plan d'action pour la méditerranée*. [En ligne] Available at: <http://www.unepmap.org/index.php?lang=fr>

Aouissi, K. B., 2013. *Le Clivage ville/port: le cas d'Alger*. Alger: Memoire de Magister, EPAU.

Appendino, F., 2017. *Balancing Heritage Conservation and Sustainable Development – The Case of Bordeaux*. Prague, IOP Conference Series: Materials Science and Engineering.

Artuso, N., 2001. Gênes, une cité portuaire en mouvement. Dans: *Les nouvelles conditions du projet urbain, critiques et méthodes*. Sprimont: Mardaga, pp. 145-149.

Assunto, R., 1973. *Il paesaggio e l'estetica*. Naples: Giannini Editore.

AUCAME, 2008. *A l'interface Ville-Mer, quelles reconversions pour les anciens sites portuaires ?*, Caen: AUCAME.

Autorità Portuale di Genova, 1999. *piano, porto, città. L'esperienza di Genova*. Gênes(Ligurie): SKIRA.

Bardach, E., 1994. Comment: The problem of "best practice" research. *Journal of Policy Analysis and Management*, 13(2), pp. 260-268.

Basile, M., 2007. Porto Antico à Gênes : un projet en accélération. *Cahiers de l'IAURIF*, mars, Issue 146, pp. 85-90.

Behiri, A., 2007. *La formalisation comme processus révélant le système constructif d'un élément architectural : cas de l'arc Cherchellois*. Alger: EPAU.

Behiri, A., 2009. Développement et protection du patrimoine dans les villes historiques côtières : cas de la ville de Cherchell en Algérie.. Dans: APERAU & EAMAU, édés. *Urbanisation en Afrique : Permanences et Ruptures. Actes de séminaire international*. Lomé: EAMAU, pp. 37-46.

Behiri, A., 2011. Heritage rehabilitation in sustainable development policy for a better environment quality in small historical coastal cities : the case of Cherchell in Algeria. *Procedia engineering*, 13 décembre, Volume 21, pp. 753-759, ISSN 1877-7058.

- Behiri, A. & Chabbi-Chemrouk, N., 2015. Cherchell: an algerian mediterranean historical city with a rich islamic heritage housing. *Journal of Islamic Architecture*, 3(3), pp. 127-134.
- Bell, S. & Coudert, E., 2006. Guide d'utilisation de "Imagine" - Analyse systémique et prospective de la durabilité. *Les Cahiers du Plan Bleu*, Issue 3.
- Bemporad, A. et al., 1992. *Colombo '92: la città, il porto, l'esposizione*. Milan: Libra immagine.
- Berezowska-Azzag, E., 2011. *Projet Urbain. Connaitre le contexte du développement durable*. 1ere éd. Alger: Synergie.
- Bersani, C., 2002. la mise en valeur des zones littorales protégée : esquisse d'une problématique. Dans: *Actes du séminaire international : Petites villes côtière historique : développement urbain équilibré entre terre, mer et société. Saida, Liban, Mai 2001*. Paris: UNESCO, pp. 35-42.
- Bertelli, C. & Nicoletti, A., 1988. *una gentile città moderna, l'espansione urbana tra otto e novecento : il caso di Albaro a Genova*. Milan: Franco Angeli libri .
- Bertrand, L., 1905. *Le jardin de la mort*. Paris: Ollendorff.
- Billen, C., Decroly, J.-M. & Van Criecken, M., 2002. Les mutations contemporaines de la Valorisation des territoires. Dans: C. Vandermotten, éd. *Le développement durable des territoires*. Bruxelles: Editions de l'Université de Bruxelles, pp. 113-130.
- Binti Md. Yassin, A., Eves, C. & McDonagh, J., 2010. *An Evolution of Waterfront Development in Malaysia*. Wellington, Pacific Rim Real Estate Society Conference.
- Bonard, Y. & Felli, R., 2008. Patrimoine et tourisme urbain. La valorisation de l'authenticité à Lyon et Pékin. *Articulo - Journal of Urban Research [Online]*, Volume 4.
- Boubacha, E., 1997. *Ville et port : mutation et recomposition, note de synthèse*, s.l.: Centre de documentation de l'urbanisme français.
- Braudel, F., 1994. *Le modèle italien*. Paris: Flammarion.
- Breen, A. & Rigby, D., 1994. *Waterfronts: cities reclaim their edge*. 1e éd. New York: McGraw-Hill Professional Publishing.
- Bretschneider, S., Frederick J., M.-A. J. & Jiannan, W., 2005. "Best Practices" Research: A Methodological Guide for the Perplexed. *Journal of Public Administration Research and Theory*, 15(2), pp. 305-323.
- Calcagno Maniglio, A., 2009. *Paesaggio costiero, sviluppo turistico sostenibile*. 1ere éd. Rome: Gangemi editore.
- CAR/PAP, 2014. *Le Processus GIZC – Un itinéraire vers la durabilité des côtes*. [En ligne] Available at: http://www.pegasoproject.eu/wiki/Le_Processus_GIZC_%E2%80%93_Un_itin%C3%A9raire_vers_la_durabilit%C3%A9_des_c%C3%B4tes_-_Introduction#La_structure_du_processus_de_GIZC [Accès le 3 Janvier 2016].

- Cattedra, R., 2011. Projet urbain et interface ville-port en Méditerranée. *Rives méditerranéennes (en ligne)*, 30 Juin, pp. 81-102.
- Chaline, C., 1999. *La régénération urbaine*. Paris: PUF, Que-Sais-Je.
- Chaline, C. & Rodrigues Malta, R., 1994. *Ces ports qui créèrent des villes*. 1ere éd. Paris: L'Harmattan.
- Charlot-Valdieu, C. & Outrequin, P., 2009. *Pour une transformation durable de nos quartiers*, Paris: Ministère français de l'environnement.
- Charlot-Valdieu, C. & Outrequin, P., 2011. *L'urbanisme durable : concevoir un écoquartier*. 2e éd. Paris: Le Moniteur.
- Charre, A. & All, 2001. *Les nouvelles conditions du projet urbain : Critique et méthodes*. s.l.:Mardaga.
- Checkland, P., 1981. *Systems thinking, Systems Practise*. Chichester: Wiley.
- Checkland, P. & Scholes, J., 1990. *Soft Systems Methodology in Action*. Chichester: Wiley.
- Chennaoui, Y., 1993. *La stratification urbaine comme valeur de la ville*. Alger: EPAU.
- Chennaoui, Y., 1996. La grande mosquée de cherchell, dite : la mosquée aux cent colonnes. *Les cahiers de l'EPAU*, Issue 5/6, pp. 50-53.
- Chennaoui, Y., 1997. la construction ancienne à Cherchell : Un autre type d'architecture de terre. *bulletin d'information du Craterre N°20*.
- Chennaoui, Y., 1998. le rempart andalou de la ville de Cherchell au 16 e siècle. *bulletin d'information du Craterre N°21-22*.
- Chennaoui, Y., 2004. *the form of urban transformation of the roman medina of Cherchell, Algeria*. Pescara, s.n.
- Choay, F., 1996. *L'allégorie du patrimoine*. Paris, Editions du Seuil.
- Cogorno, L., Mazzucchelli, M. & Ruggiero, M., 2004. *Genova e l'aqua, un viaggio ideale fra paesaggio, arte e architettura*. Gênes: San Giorgio editrice.
- Consorzio autonomo del porto di Genova, 1971. *1128-2000 il porto di Genova*. Gênes: Sagep Editrice.
- Corajoud, M., 2010. *Le paysage, c'est l'endroit où le ciel et la terre se touchent*. Arles: Actes Sud.
- Coudert, E. & Larid, M., 2006. IMAGINE: un ensemble de méthodes et d'outils pour contribuer à la gestion intégrée des zones côtières en Méditerranée. *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement*, 07(03).
- De Negri, E., 1977. *Ottocento e rinnovamento urbano*. Gênes: Sagep.

- Delumeau, J.-P. & Heullant-Donat, I., 2000. *L'Italie au Moyen Âge Ve - XVe siècle*. Paris: Hachette.
- Desvallées, A., 1995 a. Emergence et cheminements du mot patrimoine. *Musées & collections publiques de France*, Issue 208, pp. 6-24.
- Desvallées, A., 1995 b. Termes muséologiques de base. *Publics et Musées*, Issue 7, pp. 134-158.
- Di Meo, G., 2007. Identités et territoires : des rapports accentués en milieu urbain?. *Métropoles*, Issue 1.
- Dumortier, B. (l. d.), 1998. *les littoraux maritimes : milieux, aménagement, sociétés*. Paris: Edition du temps.
- Duval, P. M., 1946. *Cherchell et Tipaza, recherche sur deux villes fortes de l'Afrique romaine*. Paris: Geuthner.
- El Bekri, A. O. & Guckin de Slane, T., 1965. *description de l'Afrique septentrionale*. Paris: librairie d'Amérique et d'Orient.
- Farsani, N. T., Coelho, C. & Costa, C., 2012. Geotourism and Geoparks as Gateways to Socio-cultural Sustainability in Qeshm Rural Areas, Iran. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 17(1), pp. 30-48.
- Folke, C., Hahn, T., Olsson, P. & Norberg, J., 2005. Adaptive governance of social-ecological systems. *Annual Review of Environment and Resources*, Volume 30, pp. 441-473.
- Gabrielli, B., 1992. *La città nel porto*. 1ere éd. Turin: Nuova ERI edizioni RAI.
- Gabrielli, B., 2010. L'urbanisme mis en cause par le paysage urbain historique. *world heritage papers*, septembre, pp. 147-153.
- Gabrielli, S. & all, 2005. *Genoa, architecture, city, landscape*. 1ere éd. Rome: Mancosu editore.
- Galdini, R., 2005. Urban regeneration process: the case of genoa, an example of integrated urban development approach. *45th Congress of the European Regional Science Association "Land Use and Water Management in a Sustainable Network Society"* Vrije Universiteit Amsterdam, 23-27 August.
- Gale, 2009. *Encyclopedia of Management*. 6e éd. Detroit: Gale.
- Garat, I., Gravari-Barbas, M. & Veschambre, V., 2008. Préservation du patrimoine bâti et développement durable : une tautologie ? Les cas de Nantes et Angers. *Développement durable et territoires [En ligne]*, 03 Mars, Volume Dossier 4 | 2005.
- Gazzola, A., 2003. *Trasformazioni urbane, Società e spazi di Genova*. Napoli: Liguore editore.
- Gazzola, A. & Greco, A., 2003. Le waterfront de Gènes: représentations, usages et politiques d'aménagement urbain. Dans: *Les qualifications juridiques de l'espace : structure de confiance de l'habitat*. Tours: s.n., pp. 89-112.

- George, P., 1974. *Dictionnaire de la géographie*. 2e éd. Paris: PUF.
- Giovinazzi, O., 2008. Citta' portuali e waterfront urbani: costruire scenari di trasformazione in contesti di conflitto. *Méditerranée*, Issue 111, pp. 69-74.
- Godet, M., 1983. Méthode des scénarios. *futurible*, Novembre, pp. 110-120.
- Gravari-Barbas, M. & Jacquot, S., 2007. L'événement, outil de légitimation de projets urbains : l'instrumentalisation des espaces et des temporalités événementiels à Lille et Gênes. *Géocarrefour [Online]*, 82(3).
- Grefe, X., 2004. Is heritage an asset or a liability?. *Journal of Cultural Heritage*, pp. 301-309.
- Grimes, S., 2013. *Stratégie nationale de gestion intégrée des zones côtières en Algérie : Phase 1 bilan et diagnostic*, Alger: PAP-CAR, MATEV.
- Grossi Bianchi, L. & Poleggi, E., 1979. *Una città portuale del Medioevo : Genova nei secoli X-XVI*. Gênes: SAGEP.
- Guzman Molina, P. C., 2017. *world heritage cities and sustainable urban development*. thèse de doctorat éd. Eindhoven: Technische Universiteit Eindhoven.
- Hadef, R. & Labii, B., 2013. LES CONFLITS D'USAGE ET LES PROCEDURES DE GESTION DE LA ZONE COTIERE DE SIKDA. *Sciences & Technologie D*, Issue 38, pp. 25-38.
- Hall, P., 1993. Waterfronts: A New Urban Frontier. Dans: R. Bruttomesso, éd. *Waterfronts : a new frontier for cities on water*. Venise: Città d'Acqua, pp. 12-19.
- Harvey, D. C., 2010. Heritage Pasts and Heritage Presents: temporality, meaning and the scope of heritage studies,. *International Journal of Heritage Studies*, décembre, pp. 319-338.
- Heers, J., 1971. *Gênes au XVe siècle: civilisation méditerranéenne, grand capitalisme, et capitalisme populaire*. Paris: Flammarion.
- Heers, J., 1990. *La ville au Moyen Âge en Occident : paysages, pouvoirs et conflits*. Paris: Hachette.
- Hertz, E. & Gonseth, M.-O., 2008. Quelques réflexions anthropologiques sur un territoire émergent. *Bulletin ASSH*, Issue 2, pp. 38-41.
- Hoyle, B., 1994. A rediscovered resource: Comparative canadian perceptions of. *Journal of transport geography*, 2(1), pp. 19-29.
- IRITECNA, 1992. *Il centro storico di Genova : da problema per la città a risorsa della città*. Gênes: IRITECNA.
- J. L. L'africain & Trad. Epaulard, A., 1981. *Description de l'Afrique*. Paris: Maisonneuve.
- Jacquot, S., 2007. *Enjeux publics et privés du réinvestissement des espaces historiques centraux, une étude comparée de Gênes, Valparaíso et Liverpool*. Géographie, Université d'Angers: s.n.

- Jacquot, S., 2009. Événements urbains et mutations à Gênes et Liverpool. *Bulletin de l'Association de géographes français*, 86e année(2009-3 (septembre)), pp. 334-344.
- Kacemi, M., 2009. Protection du littoral en Algérie entre gestion et législation. Le cas du pôle industriel d'Arzew (Oran, Algérie). *Droit et société*, 3(73), pp. 687-701.
- Kacemi, M., 2011. Protection et valorisation du littoral en Algérie : législation et instruments : Le cas des communes littorales d'Oran. *Etudes caribéennes*, 20 Décembre.
- Karvinen, M., 1997. Kaupungin ranta kulttuurisena rajana (interface ville-mer en tant que frontière culturelle). Dans: T. Haarni , . M. Karvinen, . H. Koskela & S. Tani, eds. *Tila, paikka ja maisema Tutkimusretkiä uuteen maantieteeseen (Espace, emplacement et paysage Explorez un voyage vers une nouvelle géographie)*. Tampere, Finlande: Vastapaino, pp. 143-162.
- Krieger, A., 2004. The Unique Characteristics of Urban Waterfront Development. Dans: B. Fisher, et al. eds. *Remaking the Urban Waterfront*. Washington: Urban Land Institute, pp. 22-38.
- La soif du monde*. 2012. [Film] Réalisé par Thierry Piantanida, Baptiste Rouget-Luchaire. France: Hope.
- Larid, M., 2003. *Rapport : Analyse de durabilité dans le cadre du PAC « Zone côtière algéroise » (Algérie)*, Sofia-Antipolis: Plan Bleu.
- Le Blanc, D., 2015. Towards Integration at Last? The Sustainable Development Goals as a Network of Targets. *Sustainable Development*, mai-juin, 23(3), pp. 176-187.
- Leniaud, J.-M., 2009. Patrimoine. Dans: *Encyclopaedia Universalis*. s.l.:Universalis.
- Leveau, P., 1984. *Caesarea de Maurétanie. Une ville romaine et ses campagnes*. Rome: École Française de Rome.
- Leveau, P., 2004. Histoire du paysage. Dans: *Encyclopaedia Universalis*. Paris: Universalis.
- Levy , B., 2008. La place urbaine en Europe comme lieu idéal. Dans: *Lieux d'Europe*. Paris: Maison des sciences de l'homme, pp. 65-85.
- Lopez, R., 1933. *genova marinara nel duecento, Benedetto Zaccaria, ammiraglio e mercante*. Messina-Milano: s.n.
- Masbouni, A., 2004. *Gênes, penser la ville par les grands évènements*. Paris: Editions de la vilette.
- Matzdorf, . F. & Ramage, M., 1999. Out of the box - into the future. *Organisations and People*, 6(3), pp. 24-34.
- Mazzino, F. & Ghersi, A., 2002. *Per un'analisi del paesaggio*. 1ere éd. Rome: Gangemi editore.
- Merlo, C., 1961. *Liguria, le regioni d'Italia*. Turin: Unione Tipografico Editrice Torinese.
- Meunier, J., 1942. Les fortification de Césarée et la porte de Zucchabar. *Revue africaine*, Issue 86.

MOST, 2002. *Actes du séminaire international : Petites villes côtière historique : développement urbain équilibré entre terre, mer et société*. Saida, Liban, Mai 2001, Paris: UNESCO.

Ongaro, E., 2009. A protocol for the extrapolation of "Best" Practices: How to draw lessons from one experience to improve public management in another situation. *Paper presented at the European Public Sector Award 2009, Final Symposium and Ceremony, Maastricht*.

Overman, E. S. & Boyd, K. J., 1994. Best practice research and postbureaucratic reform. *Journal of Public Administration Research and Theory*, 4(1), pp. 67-84.

PAM, 2008. *Plan d'action pour la méditerranée*. [En ligne] Available at: <http://www.unepmap.org/index.php?module=content2&catid=001001002>

Paquot, T., 2016. *Le paysage*. 1^{re} éd. Paris: La Découverte.

Pendlebury, J., Short, M. & While, A., 2009. Urban World Heritage Sites and the problem of authenticity. *Cities*, 26(6), pp. 349-358.

Pereira Roders, A., 2013. How can urbanization be sustainable? a reflection on the role of city resources in global sustainable development. *BDC. Bollettino Del Centro Calza Bini*, 13(1), pp. 79-90.

Périn, P., 2004. Les vandales. Dans: *encyclopédie multimédia Universalis*. s.l.:Universalis.

Piano, R., 2009. *La désobéissance de l'architecte*. 1^{re} éd. Paris: arléa.

Pinder, D., 2003. Seaport decline and cultural heritage sustainability issues in the UK coastal zone. *Journal of Cultural Heritage*, pp. 35-47.

Poleggi, E., 1971. *Il porto di Genova*. Gênes: Sagep.

Poleggi, E., 1982. *Paesaggio e immagine di Genova*. Gênes: Sagep editrice.

Poleggi, E. & Cevini, P., 2003. *Genova : la citta nella storia d'italia*. Bari: Laterza.

Ravoisier, A., 1846. *exploration scientifique de l'Algérie dans les années 1840 1841 1842*. Paris: Beaux-arts, architecture, et sculpture.

Renzo Piano Building Workshop, 2004. *Genova : Città & porto*. 1^{re} éd. Gênes: Tormena editore.

Ripp, M., Bühler, B. & Shakhm, K., 2011. *The Road to Success : Integrated Management of Historic Towns Guidebook*. Regensburg: Rotaplan.

Roders, A. P. & Van Oers, R., 2014. Wedding cultural heritage and sustainable development : three years after. *Journal of Cultural Heritage Management and Sustainable Development*, 4(1), pp. 2-15.

Rodriguez Malta, R., 1997. Une vitrine métropolitaine sur les quais. Villes portuaires au sud de l'Europe. *Les Annales de la recherche urbaine*, Issue 97, pp. 93-101.

Rodriguez Malta, R., 2004. Une vitrine métropolitaine sur les quais. Villes portuaires au sud de l'Europe. *Les Annales de la recherche urbaine*, 97(01), pp. 92-101.

Roncayolo, M., 2011. Ville et port. Marseille, division fonctionnelle, division sociale. Dans: M. Roncayolo, éd. *Lecture de villes, formes et temps*. Marseille: Parenthèse, pp. 199-207.

Sairinen, R. & Kumpulainen, S., 2006. Assessing social impacts in urban waterfront regeneration. *Environmental Impact Assessment Review*, Issue 26, pp. 120-135.

Sauer, C., 1925. The Morphology of Landscape. *University of California Publications in Geography*, Issue 22, pp. 19-54.

Scovazzi, T., 2009. La gestion de la zone cotière d'après le droit italien. *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement [En ligne]*, mai, Hors-série(5).

Secchi, B., 2004. La leçon de Gênes. Dans: *Gênes, penser la ville par les grands événements*. Paris: édition de la vilette, pp. 110-113.

Soini, K. & Birkeland, I., 2014. Exploring the scientific discourse on cultural sustainability. *Geoforum*, Volume 51, pp. 213-223.

Tabar-Nouval, M.-C., 2010. *Développement urbain durable des villes côtières, risques et gestion intégrée des zones côtières (GIZC)*, s.l.: s.n.

Tavernor, R., 2007. Visual and cultural sustainability: The impact of tall buildings on London. *Landscape and Urban Planning*, 83(01), pp. 2-12.

Throsby, D., 2008. Linking cultural and ecological sustainability. *International journal of diversity in organizations, communities and nations*, 8(1), pp. 15-20.

Tweed, C. & Sutherland, M., 2007. Built cultural heritage and sustainable urban development. *Landscape and Urban Planning*, Issue 83, pp. 62-69.

UNESCO, 2005. *Vienna Memorandum on World Heritage and Contemporary Architecture*. [En ligne]
Available at: <http://whc.unesco.org/fr/documents/5965>
[Accès le 06 Septembre 2015].

UNESCO, 2006. *Genoa Le Strade Nuove and the System of the Palazzi dei Rolli*. Paris: s.n.

UNESCO, 2011. *Recommandation concernant le paysage urbain historique, y compris un glossaire de définitions*. [En ligne]
Available at: http://portal.unesco.org/fr/ev.php-URL_ID=48857&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html
[Accès le 06 Septembre 2015].

UNESCO, 2014. *Indicateurs UNESCO de la culture pour le développement, Guide de mise en oeuvre*. Paris: UNESCO.

UNESCO, 2015. *Centre du patrimoine mondial : Recommandation concernant le paysage urbain historique*. [En ligne]

Available at: <http://whc.unesco.org/fr/280/?id=638&>
[Accès le 9 Septembre 2015].

UNESCO, 2015. *Politique pour l'intégration d'une perspective de développement durable dans les processus de la Convention du patrimoine mondial*, Paris: UNESCO.

UNESCO, 2017. *Rapport mondial sur la culture pour le développement urbain durable*, Paris: UNESCO.

van Oers, R. & Pereira Roders, A., 2012. Historic cities as model of sustainability. *Journal of Cultural Heritage Management and Sustainable Development*, 2(1), pp. 4-14.

Vecco, M., 2010. A definition of cultural heritage: From the tangible to the intangible. *Journal of Cultural Heritage*, 11(3), p. 321–324.

Veirier, L., 2007. *Des quartiers historiques pour tous, une approche sociale et humaine pour une revitalisation durable*, Paris: UNESCO.

Veldpaus, L., 2015. *Historic urban landscapes framing the integration of urban and heritage Planning In Multilevel Governance*. Eindhoven: Eindhoven University of Technology. Thèse de doctorat.

Veldpaus, L., Pereira Roders, A. . R. & Colenbrander, B. J. F., 2013. Urban Heritage: Putting the Past into the future. *the historic environment*, 4(1), pp. 3-18.

Vernieres, M. et al., 2012. *Méthodologies d'évaluation économique du patrimoine urbain : une approche par la soutenabilité*. Paris: AFD.

Veschambre , V., 2007. Le processus de patrimonialisation: revalorisation, appropriation et marquage de l'espace. *Vox geographica*, 02 Novembre.

Vileniske, I. G., 2008. Influence of Built Heritage on Sustainable Development of Landscape. *Landscape Research*, 33(4), pp. 425-437.

Voiron-Canicio, C., 1999. *Urbanisation et littoralisation sur les rives de la Méditerranée. Les Méditerranées dans le Monde*. ARRAS: Artois Presse Université.

Wackermann, G., 1998. *façade maritime en mutation : une géographie socio-économique des littoraux*. Paris: Ellipse.

Wackermann, G., 2004. la modélisation géographique. Dans: *Encyclopaedia Universalis*. Paris: Universalis.

Wang, H.-J. & Zeng, Z.-T., 2010. A multi-objective decision-making process for reuse selection of historic buildings. *Expert Systems with Applications*, 37(02), pp. 1241-1249.

خلاف، ر.، 2016. *حماية الممتلكات الثقافية التحت بحرية في الجزائر - دراسة حالة منطقة شرشال - أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه: جامعة الجزائر 2 - معهد الآثار*.

Annexes

Annexe 1 : étapes de la méthode « Imagine » (bell, 2006)

1^{er} Atelier : Réfléchir sur le contexte et le comprendre

Atelier n°	Calendrier	Qui est impliqué et quels outils sont utilisés ?	Objectifs de l'atelier ou de la période intermédiaire entre les ateliers	Apprentissages que les participants auront suivis à la fin de l'atelier ou de la période intermédiaire
AT-1	L'idéal est que cette manifestation soit l'une des premières activités sous l'égide du projet. Connu nominalement comme mois 0.	<u>Participants</u> Les équipes « Imagine » des niveaux 1 à 3 représentant toutes les équipes thématiques et les municipalités impliquées dans l'ensemble du projet. <u>Outils</u> Image fertile, écoute active, thérapie de la durabilité, tâches et problèmes, définitions de base, plans d'activité. Une présentation des enjeux du développement durables (DD) et des indicateurs qui pourraient être utile.	• Familiariser les représentants avec tous les aspects du contexte • Convenir des principaux thèmes relatifs au DD • Examiner les indicateurs susceptibles de mesurer la vision actuelle du DD • Développer des visions ou des définitions de base pour l'élaboration ultérieure des scénarios. Il ne s'agit pas d'une vision détaillée, juste d'un moyen de « penser les futurs possibles » de la zone de projet • Établir des plans d'action pour « Imagine » quant à la manière d'atteindre ces visions.	• Compréhension des points de vue individuels et collectifs du DD, comprenant la connaissance des acteurs, des conflits, des forces de changement, des parties prenantes, etc. • Cohésion de groupe • Compréhension des principaux thèmes du DD dans le contexte • Définition(s) de base d'un avenir durable • Plans d'action sur la manière dont les projets/sous-projets peuvent contribuer à la réalisation de cet avenir • Liste préliminaire des indicateurs liés au plan d'action • Engagement de l'équipe centrale dans le processus de mise en œuvre de « Imagine » • Compréhension des éléments nécessaires pour atteindre les objectifs de l'atelier 2.
Activité entre AT-1 et AT-2	Entre les mois 0 et 2.	<u>Participants</u> Les équipes des niveaux 1 et 2 sont impliquées dans la recherche d'experts techniques et la réévaluation des indicateurs déjà en place.	• Participer au travail du plan d'action • Commencer à collecter les indicateurs • Discuter les indicateurs plausibles avec les experts techniques • Reconsidérer les indicateurs déjà existants avec les agences nationales et régionales.	• Travail initial sur le plan d'action • Première liste cohérente d'indicateurs • Opinions et compréhensions des experts techniques quant aux indicateurs recueillis • Évaluation des ID déjà disponibles aux niveaux local, national et régional.

Thèmes principaux, outils-clés et techniques de cet atelier :

Le thème de l'atelier est « Réfléchir et Comprendre ». Pour ce faire, l'atelier utilise la méthodologie des systèmes souples (MSS). La MSS est adaptée aux objectifs de l'atelier ; elle recourt essentiellement à trois outils principaux :

- Les images fertiles. Il s'agit d'un style de schématisation informelle qui fonctionne comme un moyen à la fois pour briser la glace de la réunion et pour « balayer » conflits, problèmes, intérêts, idées, émotions et angoisses et pour les partager avec l'ensemble de l'équipe. En général, à ce stade, les équipes thématiques et/ou municipales sont engagées dans l'examen de chacun des principaux domaines thématiques. Les images développées par les équipes permettent aux participants de partager leurs idées et de les consigner ensemble par écrit. L'image a souvent la faculté presque magique de permettre à un groupe hétérogène de transcrire toutes ses idées sur une feuille et de s'écouter mutuellement.
- On déduit de l'image fertile une série de tâches (à faire) et de questions (problématiques) que les participants sont ensuite invités à hiérarchiser, d'abord sous la forme d'une courte déclaration d'intention (le « système-clé » étudié), puis sous la forme d'une définition de base plus approfondie. Celle-ci constitue la vision de base sous-tendant les différentes thématiques abordées dans le projet. La définition de base doit comporter six éléments-clés qui doivent être préalablement explicités par les participants : les **B**énéficiaires, les **O**érateurs, la **T**ransformation, les **H**ypothèses, les **P**ropriétaires et les **C**ontraintes

(**BOTHyProC**). La définition de base donne une vision du projet et de ce qu'il essaie d'atteindre.

- Ceci est ensuite complété par un schéma ou « **modèle d'activité** » qui organise les tâches à entreprendre.

En utilisant ces outils, l'équipe identifie des questions et des problématiques majeures. Les équipes thématiques se familiarisent aussi avec l'utilisation et le développement des indicateurs de durabilité et commencent à réfléchir aux indicateurs susceptibles d'être utilisés dans l'observation et la compréhension de leurs propres domaines thématiques.

Pendant la période de transition entre AT-1 et AT-2, il est prévu que l'équipe de niveau 2 contacte des experts techniques pour nourrir la réflexion de l'atelier 2.

Le processus MSS donne à l'ensemble du groupe une occasion de réfléchir non seulement sur la situation présente mais aussi sur ce que pourrait être le futur. Une fois la première image fertile réalisée, une option intéressante pour l'animateur consiste à faire établir une deuxième image de ce que pourrait être le système dans trois ans, par exemple, lorsque le projet sera terminé. C'est une occasion de réfléchir d'une manière positive sur les valeurs et les problèmes potentiels concernant le projet.

Les ateliers peuvent aussi utiliser l'écoute active si le partage des idées s'avère problématique.

2^{ème} Atelier : Relier et étudier les indicateurs existants et nouveaux, en établir les bandes d'équilibre

Atelier n°	Calendrier	Qui est impliqué et quels outils sont utilisés ?	Objectifs de l'atelier ou de la période intermédiaire entre les ateliers	Apprentissages que les participants auront suivis à la fin de l'atelier ou de la période intermédiaire
AT-2	Mois 2 du projet.	<u>Participants</u> Niveaux 1 à 3 pour le jour 1 et le matin du jour 2 ; un groupe élargi de parties prenantes (niveaux 4 et 5) dans l'après-midi du jour 2. <u>Outils</u> Remue-méninges, dynamique de groupe, classement et hiérarchisation des indicateurs.	• Passer en revue l'ensemble des ID (jusqu'à 100) • Convenir d'un ensemble de base d'ID représentatifs, entre 10 et 30 • Établir la bande d'équilibre pour les indicateurs-clés • Convenir de l'étalonnage des points de référence pour chaque indicateur, selon une échelle ayant sept ou quatre points • Permettre à l'ensemble des parties prenantes de commenter, interpréter et suggérer des modifications au jeu d'indicateurs de base.	• Accord (des représentants des équipes de niveaux 1 à 5) sur les objectifs pour les indicateurs dans le processus en cours • Accord sur un échantillon représentatif d'indicateurs • Accord sur un ensemble d'indicateurs de base • Bandes d'équilibre pour le jeu d'indicateurs-clés • Étalonnage des indicateurs-clés sur l'échelle • Commentaires et suggestions de modifications par le groupe élargi des parties prenantes.
Activité entre AT-2 et AT-3	Entre les mois 2 et 5.	Les équipes de niveaux 1 et 2 vont : • passer en revue les réactions lors de la première réunion élargie des parties prenantes tenue à la fin du 2^{ème} atelier ; mettre en œuvre les modifications nécessaires aux ID de base • s'assurer que les données sont collectées pour les ID de base • s'assurer que les données sont réparties sur l'échelle de durabilité.	• Se préparer pour l'atelier suivant. L'atelier 3 se concentre sur le développement du schéma AMOEBA ou Radar en tant que base de la méthode des scénarios. L'atelier devra disposer : - de données historiques pour les indicateurs de base - de données positionnées sur l'échelle.	• Accord sur la signification des modifications suggérées par les parties prenantes • Données historiques • Graduation effective des données pour chaque indicateur.

Thèmes principaux, outils-clés et techniques de cet atelier :

Les outils-clés de cette phase sont à nouveau les réunions de type « groupe cible » afin de réfléchir sur les indicateurs principaux et de les hiérarchiser par priorité.

A la suite de la séance de remue-méninges préalable, trois outils sont proposés :

- L'analyse de faisabilité, pour vérifier que les indicateurs proposés peuvent être effectivement recueillis, que les données sont disponibles, etc. ;
- La bande d'équilibre est établie et l'échelle graduée pour chacun des indicateurs choisis, pour montrer clairement ce qui constituerait une valeur durable ou non ;
- Le cadre logique. Il n'est pas nécessairement utilisé dans sa totalité. Cependant, il peut être intéressant d'en utiliser les

deux premières colonnes pour distinguer entre les indicateurs nettement centrés sur les performances (indicateurs de performance : IP) ou sur les mesures d'impact (indicateurs d'impact : II) par opposition aux indicateurs de durabilité (ID). Il s'agit toutefois d'un outil facultatif qu'il n'est pas obligatoire d'utiliser.

Une certaine maîtrise de la conduite de gros ateliers est nécessaire pour la réunion du groupe élargi des parties prenantes.

L'équipe de niveau 2 aura également besoin de s'assurer que l'analyse de faisabilité est suffisante pour fournir l'échelle d'évaluation et de mesure de chaque indicateur. Ce point sera approfondi en atelier 3.

3^{ème} et 4^{ème} Ateliers : Modéliser et explorer avec l'AMOEBa et la méthode des scénarios

Atelier n°	Calendrier	Qui est impliqué et quels outils sont utilisés ?	Objectifs de l'atelier ou de la période intermédiaire entre les ateliers	Apprentissages que les participants auront suivis à la fin de l'atelier ou de la période intermédiaire
AT-3	Mois 5.	<u>Participants</u> Équipes des niveaux 1 à 3 plus des invitations spéciales au niveau 4. <u>Outils</u> Les principaux outils sont le logiciel AMOEBa ou les schémas Excel® Radar et la méthode des scénarios. Matrice.	• Imaginer et visualiser des avenir possibles. Pour ce faire, les participants à l'atelier produisent l'AMOEBa pour le présent, le passé et, en utilisant la méthode des scénarios, plusieurs avenir basés sur les indicateurs-clés • Introduire l'utilisation d'une matrice structurelle pour comparer	• Une vision claire et commune de l'AMOEBa représentant la situation passée du projet • Une vision claire et sans ambiguïté de la situation actuelle du projet relative au DD • Une gamme de scénarios sur les indicateurs-clés pour l'avenir du projet relatif au DD

			et hiérarchiser les indicateurs-clés et leurs interactions.	• La réalisation d'une matrice structurelle indiquant les relations entre les indicateurs.
Activité entre AT-3 et AT-4	Mois 6 et 7.	Équipes des niveaux 1 à 3. Méthode des scénarios et qualités d'animation.	• Diffuser le travail fait précédemment afin d'encourager les parties prenantes à assister à l'atelier suivant • Préparer l'AMOEBE et l'histoire de chaque scénario • Préparer une version complète de la matrice des indicateurs.	• L'engagement des principales parties prenantes à assister à l'atelier suivant • Une histoire cohérente basée sur des données rétrospectives et actuelles et sur des scénarios pour le futur • Une idée claire des relations entre indicateurs.
AT-4	Mois 7.	<u>Participants</u> Les membres des équipes des niveaux 1 à 4 (niveau 4 sur invitation) pour l'essentiel des deux jours et les principales parties prenantes représentant le niveau 5 pour une session le jour 2. <u>Outils</u> Compétences en animation d'atelier compétences en promotion et en communication Les outils précédemment utilisés, incluant les matrices, l'AMOEBE et la méthode des scénarios, peuvent être réutilisés.	• Rapporter l'historique du travail accompli jusqu'ici, du passé, du présent et des scénarios possibles • Préciser les mini-scénarios correspondants à certains des indicateurs-clés, concevoir un scénario global pour la zone du projet dans son ensemble • Informer les parties prenantes des scénarios • Recueillir les réactions des parties prenantes.	• Une meilleure compréhension du DD dans le passé, le présent et les futurs possibles du projet • L'occasion de transmettre aux équipes élargies de « Imagine » des points de vue concernant le projet.
Activité entre AT-4 et AT-5	Mois 8 à 10.	Équipes des niveaux 1 à 3. Compétences en promotion et diffusion.	• Engager le processus de prolongation de la méthode « Imagine ». Ce processus doit être partagé avec l'ensemble des acteurs du projet et les résultats des	• Connaissance des canaux de diffusion des produits de « Imagine » • Contact pour des possibilités de diffusion • Connaissances des coûts de diffusion

			scénarios doivent être présentés aux médias locaux et nationaux • L'appropriation de « Imagine », pour un deuxième cycle d'utilisation, doit être discutée avec les ministères compétents et les groupes de pression • Un accord sur le financement permanent de la diffusion de « Imagine » doit être trouvé.	• Instauration d'un processus de suivi et de développement permanent et continu du projet actuel et de « Imagine » dans de nouveaux projets.
--	--	--	--	--

Thèmes principaux, outils-clés et techniques de ces ateliers :

Ces deux ateliers ont recours à quatre outils principaux :

- 1) L'établissement des bandes d'équilibre (BdE). On évalue chaque indicateur-clé de durabilité selon quatre ou sept valeurs possibles. Par exemple pour l'indicateur « possession d'une automobile » dans l'Est de l'Angleterre, la valeur actuelle de cet indicateur pourrait être 1,7 automobile par habitant. Sur une échelle de 0 à 3, on pourrait positionner quatre points de la manière suivante : Point A = 0,25 ; Point B = 1,25 ; Point C = 1,7 et Point D = 2,25. Les valeurs entre les points A et B sont considérées comme non durables par déficit : on a besoin de plus d'automobiles compte-tenu des conditions actuelles. Les valeurs entre les points C et D sont non durables par excès : trop d'automobiles sont en circulation. Les valeurs entre les points B et C sont durables : le score de 1,7 se trouve donc dans la fourchette durable, mais à la limite de la non-durabilité par excès. Il incombe

aux équipes des niveaux 1 et 2 d'ajuster la BdE en concertation avec les experts du niveau 4.

- 2) La réalisation de l'AMOEBE ou du schéma Radar. Dès l'origine, « Imagine » présente les indicateurs au moyen du schéma AMOEBE ou du schéma Radar. Cette forme de présentation permet de montrer tous les indicateurs sur un seul schéma, de les comparer et de les rattacher à la bande hypothétique « durable » représentée par la BdE. Dans les ateliers, on dessine généralement l'AMOEBE à mainlevée, ce qui constitue souvent un bon outil de stimulation pour faire participer les gens à la discussion. L'AMOEBE peut cependant être dessinée en utilisant soit un logiciel spécifique soit les capacités graphiques d'Excel®.
- 3) L'analyse matricielle des relations des indicateurs-clés.
- 4) La méthode des scénarios.

5^{ème} Atelier : Suggérer et agir : élaborer le plan d'action pour un développement local durable

Atelier n°	Calendrier	Qui est impliqué et quels outils sont utilisés ?	Objectifs de l'atelier ou de la période intermédiaire entre les ateliers	Apprentissages que les participants auront suivis à la fin de l'atelier ou de la période intermédiaire
AT-5	Mois 11.	<u>Participants</u> Les équipes des niveaux 1 à 6 sont présentes pendant une partie de l'atelier : celles des niveaux 1 à 4 tout le temps et celles des niveaux 5 et 6 pendant une partie de la journée 2. <u>Outils</u> Aptitude à mener une réunion.	En supposant que cet atelier n'est pas uniquement consacré à « Imagine » mais également à l'ensemble du projet de développement local : • Développer des actions possibles de promotion et de diffusion, issues des résultats du travail « Imagine », afin de transmettre des messages aux décideurs et au grand public, y compris : - informer tous les acteurs-clés du projet des résultats de « Imagine » - présenter des stratégies de promotion à venir - fournir une évaluation du coût de la campagne de promotion - examiner les indicateurs existants pour éliminer les redondances - proposer un programme de suivi pour les indicateurs, un calendrier pour les rapports et des moyens pour revisiter le processus.	• Les grandes lignes de promotion pour diffuser le message de « Imagine » aux décideurs et au grand public, comprenant : - une évaluation approfondie des résultats de « Imagine » - un budget clair des coûts de la stratégie proposée pour la promotion des résultats de « Imagine » • Des pistes pour la modification des indicateurs de « Imagine » s'il devait y avoir un deuxième cycle de la méthode • Un accord officiel afin de mettre en œuvre le programme de suivi.
Activité post-atelier	Mois 12+.	Il est souhaitable que l'équipe du niveau 2 bénéficie désormais d'un financement continu d'un ministère ou d'une ONG.	• Réexaminer les indicateurs existants, réviser ceux qui font double emploi et établir un processus continu de production semestrielle ou annuelle des indicateurs de DD.	• Les moyens d'arriver à un plan de développement durable par les indicateurs • Les moyens de soutenir l'équipe centrale avec le financement nécessaire.

Thèmes principaux, outils-clés et techniques de cet atelier :

Les principales compétences et les outils-clés à développer dans cet atelier sont liés à la promotion et à la diffusion. Le thème essentiel concerne la compréhension du message, du public et des moyens de faire passer le message au public. Le principal moyen pour réussir la promotion consiste à mener d'importantes réunions des parties prenantes et des gestionnaires (représentant toutes sortes d'acteurs du système) dans la mise en œuvre du projet de développement durable. Ceci devrait permettre de poursuivre la planification des stratégies de promotion et de développer des modèles de suivi pour les indicateurs de durabilité.

Cet atelier devrait comprendre une discussion libre et ouverte sur les prochaines étapes logiques du processus de développement durable local – en utilisant la méthode « Imagine » ; il se pourrait néanmoins que le processus s'arrête à ce point, en raison d'un manque d'intérêt ou d'engagement politique concernant le futur.

8.2 Annexe 2 : évolution de la pensée de reconquête des friches portuaires par les villes

Les villes-ports prennent de plus en plus conscience de la nécessité de réfléchir sur l'avenir de leurs relations. En effet, « comme tout nouveau produit urbanistique, les reconquêtes de *waterfront* s se sont éloignées du modèle initial en se diffusant vers d'autres continents et en passant à travers différents filtres socioculturels » (Chaline, 1999).

Ainsi, les premières opérations de *waterfront* reconversion ou *waterfront* revitalisation nord-américaines des années soixante mettaient l'accent sur le front d'eau en priorité, en renouvelant la fonction, de portuaire à récréative dans la plupart des cas, mais sans pour autant remédier à l'effet d'enclave créé par les besoins industrialo-portuaires. Mais depuis les années 1990, les projets tentent plutôt d'aménager le *waterfront* tout en lui permettant de restaurer la liaison originelle avec la ville. Ces opérations sont alors orientées vers la reconnexion entre un territoire portuaire désaffecté (et transformé en friche) et un tissu urbain qui a appris à vivre en déconnexion avec lui.

Il est possible aujourd'hui de distinguer plusieurs générations de *waterfront* s (Chaline & Rodrigues Malta, 1994). La première impulsion a été donnée entre la fin des années cinquante et le début des années soixante aux Etats-Unis ; Boston et San Francisco, puis Baltimore lancèrent les premières initiatives en matière de *waterfront revitalization*. Les ports d'Amérique du Nord ont été les premiers à quitter la ville en allant se situer dans des eaux toujours plus profondes et sur des surfaces toujours plus grandes.

Le renouvellement des villes-ports nord-américaines vise surtout à « reconquérir une centralité perdue » en dotant l'espace autrefois portuaire « de fonctions urbaines exceptionnelles : équipements culturels et récréatifs complétés par une infrastructure d'accueil haut de gamme pour le tourisme d'affaire » (Rodrigues Malta, 1997). Rodrigues-Malta mentionne également le besoin des villes nord-américaines de dénoncer l'étalement urbain et d'aller à l'encontre d'un modernisme propre aux urbanistes dans les opérations de réaménagement (Rodrigues Malta, 1997). A Baltimore, par exemple, la reconversion du territoire portuaire durant les années soixante-dix s'est appuyé sur un projet touristique réinventant l'*Inner Harbor* : aquarium, centre de congrès, hôtels, marinas en font partie, complétés par un *festival market place*. Le *festival market place*, pièce maîtresse des premières opérations de *waterfront* a tout de suite remporté un énorme succès auprès du public.

Inventé à Boston puis reproduit dans de nombreuses villes américaines par la Rouse Company, il s'agit d'anciens bâtiments portuaires reconvertis en longues galeries de restaurants et de magasins à thème maritime. La portée du *waterfront* de Baltimore est ludico-commerciale par excellence. Autrement dit, la ville-port mêle habilement des activités récréatives et d'autres de commerces répondant aux nouveaux besoins de la société de consommation. Le port fait partie du passé et les urbanistes de la ville en quête de post-modernisme en donnent d'ailleurs une évocation nostalgique.

La deuxième génération de *waterfronts*, dans les années 1970-1980 apparaît en Europe, mais aussi en Australie à Sydney et Brisbane. Londres est sans conteste la référence majeure en termes de reconversion des friches portuaires en Europe. Les *London Docklands* initient l'Europe et le monde à une nouvelle forme de réaménagement des fronts d'eau, vers la fin des années 1980. Il ne s'agissait pas moins de 2000 hectares à développer. Le parti pris est celui du tertiaire et « repose largement sur le dynamisme du marché immobilier ». Bureaux, zones d'entreprises, parc de logements. R. Rodrigues-Malta, souligne que cette deuxième période est

marquée « tout autant par une requalification physique de vastes territoires que la reconversion de la base économique locale » (Rodriguez Malta, 1997). L'expérience londonienne n'est bien sûr pas sans défauts, mais ses avantages seront souvent invoqués et l'opération semble avoir fait école dans le monde (Chaline, 1999).

A partir des années 1990, une troisième génération se dessine. Il s'agit du redéveloppement des fronts d'eau et de l'articulation ville-port dans les pays nouvellement industrialisés et les pays en voie de développement. La Chine a d'ailleurs déjà dépassé l'Europe, puisqu'on n'y parle même plus de ports mais de terminaux tant ces derniers sont éloignés des villes. Les pays asiatiques s'inventent donc des nouvelles configurations de villes-ports à une échelle très différente de celles du continent européen⁶⁰. En Afrique, Le Cap est d'ores et déjà la référence en matière de transformation postmoderne de l'espace portuaire⁶¹, grâce au Victoria and Alfred Waterfront.

Il faut mentionner les changements d'attitude face aux projets de réaménagement. Parler uniquement de reconversion n'est plus suffisant, car « les schémas de réaffectation totale et irréversible des espaces portuaires délaissés pour d'autres usages ne font plus l'unanimité » (Boubacha, 1997). Les villes européennes veulent conserver, malgré tout, la vocation maritime des lieux, et tentent donc de maintenir des fonctions portuaires lorsque cela est possible, telles qu'activités de croisière ou tertiaire portuaire par exemple. « Il ne s'agit plus seulement de recomposer un espace délaissé, mais de redynamiser une interface et de redéfinir au sein de la ville portuaire les relations entre la ville et le port » (Boubacha, 1997).

Ce « retour » sur le front d'eau, dénote la volonté d'agir pour surmonter les conséquences négatives du délaissement et de dégradation consécutive de l'interface ville/port, n'apparaît cependant pas immédiatement après que des terrains soient devenus vacants. Un temps de latence est souvent observé, d'une part parce que ces espaces délaissés apparaissent d'abord comme indésirables ; leur image est liée à celle du déclin socio-économique de la ville-port et leur vacuité a un caractère répulsif autant pour les habitants que pour les investisseurs.

D'autre part, parce que le phénomène de délaissement est subi et rarement planifié, ce qui a eu pour effet de prendre « de court tant les décideurs politiques que les aménageurs » (Chaline & Rodriguez Malta, 1994). P. Hall explique ainsi, à propos des villes-ports nord-américaines, que découvrir la valeur potentielle d'un site a priori sans valeur, de même que passer au niveau de l'aménagement de l'ère industrielle à celle de l'information et des services prend inévitablement du temps (Hall, 1993). De plus, comme le relève Chaline, « les premières réactions consistèrent souvent ... à ne voir dans les cessations d'activités que des péripéties cycliques et à rechercher l'aide de l'Etat pour maintenir l'outil de travail. Telle fut l'attitude des municipalités de l'East End londonien dans les années 1970 sur le territoire en déshérence des docklands [...] » (Chaline, 1999). Pourtant, « si au départ cet espace bénéficie de peu d'attention de la part de la ville et du port, généralement accaparés par des priorités non concordantes, la 'reconquête' de ce territoire devient progressivement une nécessité » (Boubacha, 1997). Il s'agit donc bien au début d'une « absence de perspective de réutilisation » voire même d'une « longue négligence » qui conserve ces territoires maritimes dans une inertie, un immobilisme qui ne pourra se

⁶⁰ Conférence donnée par le Prof. Wang, Université de Hong Kong, New trends of Port-city interactions in China, lors des journées AIVP (Association Internationale des Villes-Ports) à Rotterdam en 2006.

⁶¹ L'Afrique du sud a accueilli la 14^e conférence mondiale de l'AIVP en 2014 à Durban.

résoudre sans un investissement important d'énergie en termes de pouvoir, d'argent et de temps (Chaline & Rodrigues Malta, 1994).

Une fois que la volonté d'investissement est là, le facteur temps est lié à d'autres contraintes. La nature juridique de la gestion des lieux par exemple : en Italie, les ports sont autonomes et gérés par des sociétés portuaires (appartenant souvent à l'état), rendant dès lors la mise en place d'une entente entre urbains et portuaires plus lente et fastidieuse ; aux Pays-Bas par contre, les ports appartenant à la municipalité (hormis le port de Rotterdam), la collaboration entre ville et port existe donc dès le départ. La temporalité de la dissociation ville-port de même que de la mise en place d'une stratégie de revitalisation varie énormément d'un exemple à un autre. Dans certains cas, la retraite du port peut être totale et définitive, entraînant selon l'investissement des villes, soit une longue période sans projet précis de reconversion des friches, soit un réaménagement complet, comme à Baltimore.

Mais généralement, le port quitte progressivement ses installations urbaines, cédant peu à peu à la ville ses terrains devenus définitivement vacants, comme à Londres ou à Lisbonne par exemple.

Dans d'autre cas encore, il n'y a pas à proprement parler constitution de vastes friches portuaires, mais bien plutôt un réaménagement continu d'espaces dégradés, comme c'est notamment le cas à Marseille (Chaline, 1999).

Les opportunités et potentialités offertes par les friches portuaires varient donc selon les différentes échelles de temps mais également selon la morphologie de l'infrastructure portuaire (selon qu'il s'agisse de môles, darses, jetées, bassins, docks), selon leur étendue spatiale, selon leur distance au centre et selon la dynamique urbaine (la régénération du *waterfront* sera plus rapide dans un environnement à forte croissance et où l'espace tend à manquer que dans celui où le déclin économique a déjà engendré de nombreuses friches).

Il existe ainsi de nombreux cas de figure dans les opérations de reconquête ou de régénération urbaine des villes-ports. Cependant, deux cas de figures sont les plus courants :

1. le port ne garde plus aucune activité en ville. Il n'existe plus de lien direct entre la ville et le port. Lors de la reconquête des friches portuaires, la ville choisit ou non selon les cas de conserver un lien symbolique avec le passé portuaire. Les rapports ville-port existent, mais à une échelle régionale et non plus intra-urbaine.
2. le port conserve des fonctions en ville. Des friches portuaires existent mais leur taille est très contenue. Les rapports ville-port sont d'actualité à l'échelle intra-urbaine et font l'objet de réflexions sur leur avenir. La reconquête du front d'eau ne peut avoir lieu sans un dialogue entre la ville et le port.

8.3 Annexe 3 : Le patrimoine bâti dans la législation algérienne en vigueur

La législation algérienne concernant le patrimoine bâti (architectural, archéologique et urbain) comprend un ensemble de mesures ayant pour objectif de le protéger et de le mettre en valeur.

La ville de Cherchell, comprenant des ressources archéologiques classées sur l'inventaire du patrimoine national, est concernée par la mise en place d'un plan de préservation et de mise en valeur des sites archéologique. Ce plan est défini au niveau de la loi n°98-04 du 15 juin 1998 relative à la protection du patrimoine culturel national.

Dans ce qui suit nous allons voir les définitions légales des différentes notions que peut contenir ce plan ainsi que la présentation du PPMVSA tel que défini par cette loi et les décrets exécutifs y afférant.

8.3.1 Définitions légales des notions relatives au patrimoine culturel immobilier

Au sens de la loi n° 98-04 du 15 juin 1998 relative à la protection du patrimoine culturel, dans son article 8, les biens culturels sont constitués des :

- Monuments historiques ;
- Sites archéologiques ;
- Ensembles immobiliers urbains ou ruraux.

Ces biens culturels immobiliers quel que soit leur statut juridique, peuvent être soumis à l'un des régimes de protection suivant :

- Une inscription sur l'inventaire supplémentaire;
- Un classement;
- Un secteur sauvegardé.

8.3.1.1 *Les monuments historiques*

Au sens de la loi suscitée, en son article 17, les monuments historiques sont définis comme étant « Toute création architecturale isolée ou groupée qui témoigne d'une civilisation donnée, d'une évolution significative et d'un événement historique ».

Sont concernés dans cette catégorie « notamment les œuvres monumentales architecturales, de peinture, de sculpture, d'art décoratif, de calligraphie arabe, les édifices ou ensembles monumentaux à caractère religieux, militaire, civil, agricole ou industriel, les structures de l'époque préhistorique, monuments funéraires, cimetières, grottes, abris sous roche, peintures

et gravures rupestres, les monuments commémoratifs, les structures ou les éléments isolés ayant un rapport avec les grands événements de l'histoire nationale ».

8.3.1.2 Les sites archéologiques

Au sens de la loi suscitée, en son article 28, les sites archéologiques sont définis comme étant « des espaces bâtis ou non bâtis qui n'ont pas de fonction active et qui témoignent des actions de l'homme ou des actions conjuguées de l'homme et de la nature, y compris les sous-sols y afférents et qui ont une valeur historique, archéologique, religieuse, artistique, scientifique, ethnologique ou anthropologique ».

Sont inclus dans cette catégorie, outre les sites archéologiques, également les réserves archéologiques et les parcs culturels ».

8.3.1.3 Les réserves archéologiques

Au sens de la loi suscitée, en son article 32, les réserves archéologiques sont définies comme étant des « espaces où n'ont pas encore été effectuées des prospections, des investigations et qui peuvent contenir des sites et monuments qui n'ont été ni identifiés, ni recensés, ni inventoriés. Elles peuvent receler en sous-sol des vestiges et posséder, à ciel ouvert des structures archéologiques ».

Il est précisé à l'article 37 de ladite loi que la « La mise à jour des vestiges enfouis par une opération de recherche archéologique aboutit à la constitution d'un site archéologique ».

8.3.1.4 Les parcs culturels

Au sens de la loi suscitée, en son article 38, les parcs culturels sont définis comme étant des « espaces caractérisés par la prédominance et l'importance des biens culturels qui s'y trouvent et qui sont indissociables de leur environnement naturel ».

8.3.1.5 Les ensembles immobiliers urbains ou ruraux

Au sens de la loi suscitée, en son article 41, sont définis comme étant des ensembles immobiliers urbains ou ruraux notamment « les casbahs, médinas, ksour, villages et agglomérations traditionnels caractérisés par leur prédominance de zone d'habitat, et qui, par leur homogénéité et leur unité architecturale et esthétique, présentent un intérêt historique, architectural, artistique ou traditionnel de nature à en justifier la protection, la restauration, la réhabilitation et la mise en valeur ».

8.3.2 Le plan de protection et de mise en valeur des sites archéologiques et leur Zone de protection (PPMVSA)

Il est établi, au sens de la loi N°98-04 portant protection du patrimoine culturel national, en son article 30, un plan de protection et de mise en valeur pour les sites archéologiques et leur zone de protection » (PPMVSA).

Dans cet article, il est précisé que ce plan a pour objectif de fixer les « règles générales d'organisation, de construction, d'architecture, d'urbanisme, d'occupation s'il y a lieu, ainsi que les servitudes d'utilisation du sol, notamment celles relatives à la détermination des activités qui peuvent y être exercées dans les limites du site classé et de sa zone de protection ».

Le Décret exécutif n°03-323 du 5 octobre 2003 portant modalités d'établissement du plan de protection et de mise en valeur des sites archéologiques et de leur zone de protection (PPMVSA), en ses articles 2 et 3, souligne respectivement que ce plan fixe les « règles générales et les servitudes applicables au site archéologique et à sa zone de protection, dans le respect des dispositions du plan directeur d'aménagement et d'urbanisme ».

Il précise aussi que lorsque la zone de protection du site archéologique est « comprise dans un plan d'occupation des sols (POS) celui-ci doit respecter les prescriptions édictées par le PPMVSA pour cette zone ».

Le contenu du PPMVSA est précisé par l'article 17 du décret sus cité et comprend :

1. Un rapport de présentation qui doit énoncer les références au plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (PDAU), lorsqu'il existe et mettre en évidence l'état actuel des valeurs archéologiques pour lesquelles est établi le PPMVSA. Il fait apparaître les mesures arrêtées pour la conservation et la mise en valeur du site archéologique et de sa zone de protection.
2. Un règlement qui fixe les règles générales d'utilisation des sols et les servitudes ainsi que les opérations envisagées dans le cadre de la protection, de la gestion, de l'exploitation et de la mise en valeur du site archéologique et de sa zone de protection. Le règlement peut également inclure tout ou partie, selon les cas, des dispositions de l'alinéa 1er de l'article 18 du décret exécutif n 91-178 du 28 mai 1991, susvisé.
3. Des documents graphiques qui font apparaître les conditions précisées dans le règlement ainsi que celles relatives à la gestion et à l'exploitation, à court, moyen et long termes, du site archéologique.

4. Des annexes qui doivent comprendre tout ou partie des documents graphiques et des pièces écrites requises pour un plan d'occupation des sols, dans le cas où le site archéologique ou sa zone de protection se situent dans une zone urbanisée.

Les trois principales phases réglementaires d'élaboration d'une étude de PPMVSA sont précisées à l'article 18 dudit décret et se dénomment comme suit :

Phase 1 : diagnostic et en cas de besoin projet des mesures d'urgence ;

Phase 2 : relevés topographiques et archéologiques et avant-projet du PPMVSA ;

Phase 3 : rédaction finale du PPMVSA.

Dans l'attente de l'approbation du PPMVSA, des mesures transitoires sont prévues et sont précisées à travers les articles 19 à 22 dudit décret et énoncées comme suit :

Art. 19. — Tout document établi en conformité avec les règles générales d'aménagement et d'urbanisme approuvé, dans le cadre 90-29 du 1^{er} décembre de procédures antérieures à la date de publication du PPMVSA, conformément aux dispositions de la loi n° 1990 susvisée, continue de produire ses effets lorsqu'il n'est pas contraire aux prescriptions énoncées par ce dernier. Toutefois, peuvent faire l'objet d'une décision d'un sursis à statuer toutes les demandes ressortissant d'un permis de construire, de lotir ou de démolir, et les demandes d'autorisation ayant pour objet des travaux de modification, d'aménagement et de réaménagement de tout ou partie d'immeubles inclus dans la zone de protection. Le sursis à statuer est délivré par les autorités locales concernées pendant la période comprise entre la publication de l'arrêté du wali portant projet du PPMVSA et l'arrêté du ministre chargé de la culture portant approbation du PPMVSA.

Art. 20. — Dès publication du PPMVSA, la direction de la culture doit prendre une décision sur toutes les demandes ayant fait l'objet d'un sursis à statuer et la notifier aux intéressés.

Art. 21. — Pour les immeubles menaçant ruine et constituant un danger imminent, le président de l'Assemblée populaire communale peut, après avis de la direction de la culture de la wilaya, ordonner les mesures provisoires pour garantir la sécurité des personnes occupant des immeubles situés dans la zone de protection.

Art. 22. — Durant l'élaboration du PPMVSA, tous travaux de restauration et de fouille entrepris à l'intérieur du site archéologique ou dans sa zone de protection doivent être portés, par le maître de l'ouvrage, à la connaissance du bureau d'études ou de l'architecte chargé de l'élaboration du PPMVSA.

Le bureau d'études ou l'architecte doit établir un rapport sur la conservation du bien culturel à l'attention du directeur de la culture de la wilaya.

8.4 Annexe 4 : Histoire de la ville de Gênes en Italie

Le site de la ville de Gênes est occupé dès le Ve siècle avant J.-C. Un port y existait pour permettre des échanges entre la mer et la plaine du Pô. La première installation humaine sur le site de Gênes remonte à cette période et est localisée au niveau de la colline de Castello (Merlo, 1961). Cette présence humaine fut confirmée par des fouilles archéologiques. Gênes entre dans l'alliance romaine au moment des guerres puniques et sert de base de départ aux Romains lors de leur conquête de la Ligurie. De cette période on peut déceler une trame viaire grossièrement orthogonale de la partie sud du centre historique pouvant être interprétée comme un héritage de la voirie romaine (Jacquot, 2007)⁶².

La romanisation est lente et difficile ; elle laisse à Gênes peu de témoignages. La ville paraît s'effacer de l'histoire jusqu'au IIIe siècle après J.-C., lorsque se constitue la première communauté chrétienne, sous la conduite d'évêques (vers 360). De cette période il ne reste que des traces au niveau d'une bâtisse du centre historique de la ville.

Les notices concernant le haut Moyen Âge sont rares. Au début du VIe siècle, Gênes tombe au pouvoir des Goths, puis en 537 des Byzantins. Elle est conquise par les Lombards vers 640, par les Francs après 774. Ces dominations successives ne brisent pas la continuité de la vie citadine. Refuge de reliques et de trésors qu'une flotte fatimide récupère en 935, Gênes reconstruit ses murs après 950. Jusqu'au XIe siècle le développement de Gênes reste modeste, du fait de raids sarrasins, mais elle organise elle-même des opérations corsaires (Delumeau & Heullant-Donat, 2000).

Au XIe siècle s'affermirait l'indépendance politique de la ville en même temps que se prépare son essor économique. Sous l'autorité théorique des marquis Obertenghi et de leurs délégués, les vicomtes, Gênes passe vite sous la coupe de ses évêques (1056) qui entrent en conflit avec les marchands et les familles vicomtales. La première croisade impose un accord : la Compagna, association jurée de tous les habitants, temporaire mais renouvelable. De la Compagna naît la Commune où les consuls exercent l'autorité que détenait jadis l'évêque.

Entre le IXe et le XIIe siècle, la ville connue la construction de deux enceintes, durant cette phase de sa croissance urbaine, s'inscrit un changement du rôle de la ville, passant d'une garnison stratégique avec des fonctions secondaires en augmentant progressivement son rôle pour devenir une ville gardant un carrefour commercial littoral et maritime. Fonction soutenue par la nomination d'un vicomte. Cette transformation fut définitivement entérinée avec la mise en place de trois routes reliant la ville et son port avec l'arrière-pays devenant ainsi le débouché maritime de toute la région.

L'élévation rapide de la deuxième enceinte (qui a eu lieu, selon Caffaro en seulement 53 Jours) semble tout à fait crédible (Airaldi, 1986) au vu de la citation latine qu'on lit sur l'épigraphie de la porte Soprana : « sum munita viris muris circumdata miris – et virtute mea pello procul hostica tela – si pacem portas licet has tibi tangere portas – si bellum queres tristis victusque recedes – auster et occasus septentrio novit et ortus – quantos bellorum superavi ianua motus » (Je suis entouré par des murs fortifiés - et ma capacité est grande à frapper les gens hostile dehors - si vous venez en paix vous pouvez toucher ces portes - si c'est la guerre que vous

⁶² Bien qu'au niveau du dossier de classement d'une partie de la ville au niveau de la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO, c'est une autre hypothèse qui est affirmée : le tracé orthogonal des voies est dû à la conformation géographique particulière (voies parallèles aux ruisseaux, perpendiculaires à la côte).

cherchez tristes vous repartez - au sud et à l'ouest, au nord et à l'est - les guerres ont dépassé mouvement de la porte).

Avec les excédents de leurs revenus fonciers, les Génois construisent des bateaux qui vont attaquer les Sarrasins en Sardaigne (1016), en Tunisie (1087) et en Espagne (1092-1093). Le butin rapporté de ces expéditions de représailles alimente le commerce et permet d'armer de nouveaux navires. Gênes participe aux différentes croisades, et obtient des positions et privilèges en Méditerranée orientale¹ au XI^e siècle, à Antioche, Beyrouth et Tripoli. Au XIII^e siècle, grâce à une alliance en 1261 avec l'empire byzantin, elle installe des comptoirs marchands en Mer Noire (Poleggi & Cevini, 2003).

Les comptoirs servent de support aux opérations commerciales : importation en Occident des produits de luxe de l'Orient – tel que les épices –, exportation en Orient de draps de laine, d'armes, de bois et de fer, transport des croisés et des pèlerins, ravitaillement des chrétiens de Palestine, telles sont les causes d'un enrichissement rapide auquel peuvent participer toutes les couches de la société génoise.

La sauvegarde de ce réseau d'affaires dicte à Gênes sa politique extérieure. Le plus proche concurrent était Pise, et l'enjeu, la domination de la mer Tyrrhénienne, de la Corse et de la Sardaigne. De longues guerres opposent les deux rivales, jusqu'au moment où Gênes anéantit la puissance navale de Pise à Meloria, en 1284. Vis-à-vis des empereurs germaniques, la ville revendique son autonomie, l'obtient en 1162, la défend jalousement face aux prétentions de Frédéric I^{er} et de Frédéric II.

L'Orient est le champ des longues rivalités entre Gênes et Venise. La victoire génoise de Curzola (1298) et le traité de Milan interrompent le conflit, sans en supprimer les causes. En mer Noire aboutissent en effet les routes des épices qu'il importe de contrôler ; les Génois les parcourent jusqu'en Inde et en Chine.

En Occident, l'expansion génoise répond aussi à des besoins économiques. Pour contrôler les cols de l'Apennin, s'assurer le recrutement de marins et de soldats, Gênes construit, non sans résistances, un État de terre ferme s'étendant de Porto-Venere à Monaco, de la proche montagne à la mer. Elle obtient des privilèges commerciaux en Afrique du Nord et en Espagne, conclut des traités avantageux avec les villes de Provence et du Languedoc. Dès la fin du XII^e siècle, Gênes commande les routes directes entre les foires de Champagne et le Levant ; cent ans plus tard, elle établit les premières liaisons maritimes régulières entre l'Italie, les Flandres et l'Angleterre. Les rois de France, pour leurs croisades ou leurs projets anti-anglais, les souverains portugais et aragonais font appel aux Génois pour leur science nautique, la qualité de leur flotte et leur habileté en affaires.

Mais l'individualisme, qui a suscité de telles réussites, mine l'État que les grandes familles se disputent en continuelles luttes de factions : guelfes contre gibelins, Fieschi et Grimaldi contre Doria et Spinola. La vie politique est une succession de complots, de renversements et d'exils. Les consuls, renouvelés tous les ans, dirigent la Commune pendant un siècle (1098-1190) et sont ensuite remplacés par des podestats étrangers. En 1256, un tumulte impose la désignation d'un capitaine du peuple, Guglielmo Boccanegra, renversé six ans plus tard. Un équilibre est atteint à partir de 1270 par le choix de deux capitaines du peuple dans les familles Doria et Spinola : cette dyarchie donne à Gênes ses plus beaux succès.

Mais, dès 1300, les luttes civiles et l'instabilité politique reprennent. La Commune, qui a concédé la perception des recettes publiques à ses créanciers est impuissante. La défaillance du

sens de l'État mène à l'anarchie et à la perte de l'indépendance dont profitent l'empereur Henri VII, puis le roi de Naples. En 1339, une révolte populaire porte au pouvoir Simone Boccanegra, avec le titre de doge à vie. Les doges perpétuels (1339-1528) n'éviteront ni les crises ni les interventions étrangères dans la vie politique génoise.

L'émergence de l'empire ottoman avec une flotte puissante entraîna le départ des génois de la mer noire en 1475 et la perte, ainsi, de la majorité de leurs comptoirs. Cette perte modifia la structure de l'économie génoise de commerciale à financière signant le début du « siècle des génois »⁶³, expression qui désigne une période faste de la ville, durant laquelle elle finance la monarchie espagnole : « la banque génoise s'est ainsi emparée de l'argent politique du roi d'Espagne et, par suite du maniement des fonds, elle attire à elle toute la richesse mobile de l'Occident, Italie bientôt comprise » (Braudel, 1994, p. 93).

⁶³ Situé au 16^e s. par Braudel.

8.5 Annexe 5 : La gestion de la zone côtière d'après le droit italien

Cette annexe est issue d'un article publié par *Tullio Scovazzi* (Professeur, université de Milan-Bicocca) dans le hors-série n°5 de *VertigO* - la revue électronique en sciences de l'environnement.

Les dispositions du droit italien concernant la zone côtière se fondent sur des prémisses complètement différentes de celles du droit français.

En France, le littoral est officiellement reconnu comme «une entité géographique qui appelle une politique spécifique d'aménagement, de gestion et de mise en valeur» (art. 1er de la loi no. 86-2 du 3 janvier 1986, dite loi littoral). En Italie, par contre, aucune législation spécifique et cohérente n'a jusqu'à présent été édictée à l'égard du littoral en tant que tel. Ce n'est que par le biais d'autres matières, telles que le domaine maritime ou la protection du paysage, que la zone côtière est indirectement réglementée.

On doit pourtant constater que dans le droit italien, on ne retrouve pas un concept unitaire de zone côtière, entendue comme «l'espace géomorphologique de part et d'autre du rivage de la mer où se manifeste l'interaction entre la partie maritime et la partie terrestre à travers des systèmes écologiques complexes comprenant des composantes biotiques et abiotiques, un espace de vie pour les communautés humaines et des activités socio-économiques» (ainsi que défini à l'art. 2-d, du projet de Protocole relatif à la gestion intégrée des zones côtières en Méditerranée, de la Convention de Barcelone sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée). On ne retrouve non plus le concept de gestion intégrée de la zone côtière, entendue comme «un processus dynamique de gestion et d'utilisation durable des zones côtières prenant en compte simultanément la fragilité des écosystèmes et des paysages côtiers, la diversité des activités et des usages, leurs interactions, la vocation maritime de certains d'entre eux, ainsi que leurs impacts à la fois sur la partie maritime et la partie terrestre» (art. 2, f, du même protocole). L'absence de traitement juridique spécifique de l'espace littoral ne peut que constituer un obstacle dans la conduite d'une politique nationale de gestion des zones côtières.

De plus, en France, depuis l'ordonnance de la marine de 1681, le littoral est un domaine traditionnel d'intervention de l'Etat. En Italie, beaucoup de compétences relatives à la zone côtière ont été attribuées aux régions dans le cadre du récent processus de décentralisation. Mais la répartition de compétences entre Etat et régions se base sur des critères qui ne sont pas complètement clairs.

UN REGIME FRAGMENTAIRE ET INDIRECT

Les dispositions sur le domaine maritime

Afin de déterminer le régime s'appliquant à la zone côtière il faut, avant tout, prendre en considération les dispositions concernant le domaine public. D'après l'art. 822, par. 1, du code civil (décret royal 16 mars 1942, no. 262), le bord de la mer, la plage, les rades et les ports font, entre autres, partie de ce domaine :

«Appartengono allo Stato e fanno parte del demanio pubblico il lido del mare, la spiaggia, le rade e i porti; i fiumi, i torrenti, i laghi e le altre acque definite pubbliche dalle leggi in materia; le opere destinate alla difesa nazionale».

Les biens relevant du domaine public sont la propriété de l'Etat et ne peuvent pas être vendus. Ce n'est que sur la base de modalités et limites prévus par la loi que des droits en faveur de tiers peuvent être établis sur ces biens (art. 823 c. civ.).

Dans le code de la navigation (décret royal 30 mars 1942, no. 327) on trouve des indications plus spécifiques sur les biens relevant du domaine public maritime. Les lagunes, les embouchures, les bassins d'eaux salées ou saumâtres, les canaux sont ajoutés à la liste:

«Fanno parte del demanio marittimo:

1. *il lido, la spiaggia, i porti, le rade ;*
2. *le lagune, le foci dei fiumi che sboccano in mare, i bacini di acqua salsa o salmastra che almeno durante una parte dell'anno comunicano liberamente col mare ;*
3. *i canali utilizzabili ad uso pubblico marittimo» (art. 28 c. nav.).*

Sans porter préjudice aux exigences de l'usage public, l'administration peut octroyer à d'autres sujets par des actes de concession l'occupation et l'usage, même exclusif, de biens domaniaux et de zones de la mer territoriale pour une période de temps déterminée (art. 36, par. 1, c. nav.). La concession est subordonnée au paiement d'une redevance et peut être révoquée ou modifiée. Des critères de priorité sont établis, suivant l'usage le plus profitable ou l'usage le plus correspondant à l'intérêt public :

«Nel caso di più domande di concessione, è preferito il richiedente che offra maggiori garanzie di proficua utilizzazione della concessione e si proponga di avvalersi di questa per un uso che, a giudizio dell'amministrazione, risponda ad un più rilevante interesse pubblico» (art. 37, par. 1, c. nav.).

Cette disposition a parfois permis à l'administration d'accorder des concessions à des organisations non gouvernementales dans le but de la préservation de certaines zones et eaux côtières.

Les dispositions sur le paysage :

A partir de la loi 29 juin 1939, no. 1497, sur la protection des beautés naturelles, le législateur italien a toujours été sensible aux exigences du paysage. La notion de paysage est entendue dans un sens très large qui, selon une conception quasiment calligraphique de la nature, s'approche souvent de la notion d'environnement. En effet, le mot «environnement» (*ambiente*) n'a été inséré dans la Constitution italienne, promulguée le 27 décembre 1947, qu'avec les amendements introduits par la loi constitutionnelle 18 octobre 2001, no. 3. Par contre, le mot «paysage» (*paesaggio*) figurait déjà dans le texte originel : « *[La Repubblica] tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione* » (art. 9, par. 2).

Par la loi 8 août 1985, no. 431, l'idée d'une protection accrue des zones homogènes du territoire a été introduite dans le droit italien. Parmi ces zones, on trouve aussi les terrains côtiers situés dans les 300 m de la ligne de brisement des vagues. Comme on peut constater, ce n'est pas encore la zone côtière, mais plutôt une de ses deux composantes (la partie terrestre).

Les dispositions en matière de paysage ont été recueillies et coordonnées dans le code des biens culturels et du paysage (décret législatif 22 janvier 2004, no. 41). Les biens du paysage (*beni paesaggistici*) font partie, avec les biens culturels, du patrimoine culturel (art. 2, par. 1). Le paysage est considéré comme une partie homogène de territoire dont les caractères sont le résultat de la nature, de l'histoire humaine ou de leurs interactions réciproques :

1. « *Ai fini del presente codice per paesaggio si intende una parte omogenea di territorio i cui caratteri derivano dalla natura, dalla storia umana o dalle reciproche interrelazioni.*
2. *La tutela e la valorizzazione del paesaggio salvaguardano i valori che esso esprime quali manifestazioni identitarie percepibili*» (art. 131).

Parmi les biens classés comme biens du paysage on retrouve «les terrains côtiers situés dans les 300 m de la ligne de brisement des vagues, y compris les terrains élevés sur la mer» (art. 142, par. 1, a). En outre, certains parmi les autres biens du paysage peuvent être occasionnellement situés dans la zone côtière, notamment «les immeubles ayant d'importants caractères de beauté naturelle ou de singularité géologique» (art. 136, par. 1, a), «les beautés panoramiques considérées comme des tableaux ainsi que les points de vue ou les belvédères, accessibles au public, à partir desquels on jouit du spectacle de ces beautés» (art. 136, par. 1, d), «les parcs et les réserves nationaux ou régionaux, ainsi que les zones tampon de protection extérieure des parcs» (art. 142, par. 1, f), «les zones humides» qui répondent aux caractéristiques prévues par la Convention de Ramsar de 1971 relative aux zones humides d'importance internationale particulièrement comme les habitats des oiseaux d'eau (art. 142, par. 1, i), les volcans (art. 142, par. 1, l) ou les zones d'intérêt archéologique (art. 142, par. 1, m).

La protection des biens du paysage s'effectue à travers l'adoption par les régions de plans du paysage concernant l'ensemble du territoire régional. Si une région ne s'acquitte pas de ses obligations, le Ministère pour les biens et les activités culturels peut prendre en son lieu les mesures appropriées (art. 141). Les prévisions des plans du paysage sont obligatoires pour tous les instruments de planification adoptés par les communes et les provinces (art. 145, par. 3).

Les propriétaires, possesseurs ou détenteurs des biens classés en tant que biens du paysage ne peuvent pas les détruire ou y apporter des modifications portant préjudice aux valeurs du paysage protégé (art. 146, par. 1). Ils doivent soumettre à la région, afin d'obtenir son autorisation préalable, tous les projets d'ouvrages qu'ils ont l'intention d'exécuter (art. 146, par. 2). L'autorisation peut être attaquée devant les juridictions administratives par les organisations non gouvernementales de protection de l'environnement et par tous les sujets, publics ou privés, ayant intérêt (art. 146, par. 11). La région ou le Ministère pour les biens et les activités culturels peuvent interdire ou suspendre les travaux non autorisés (art. 150). Les transgresseurs sont tenus à la remise en état ou au paiement d'une somme équivalente au montant plus élevé entre le dommage causé et le profit acquis (art. 167, par. 1).

Le manque d'une vision spécifique et unitaire de la zone côtière

Le manque dans le droit italien d'une vision spécifique et unitaire de la zone côtière est confirmé par d'autres exemples.

L'art. 1 de la loi 31 décembre 1982, n. 979 (dispositions pour la défense de la mer), prévoyait l'élaboration par le Ministère de la marine marchande, d'entente avec les régions, d'un plan général de défense de la mer et des côtes maritimes de la pollution et de protection de l'environnement marin, valable pour l'ensemble du territoire national. L'art. 80 du décret

législatif 31 mars 1998, n. 112, a réitéré une telle obligation. Toutefois, on attend encore aujourd'hui ce plan, qui n'a jamais été élaboré.

Le récent décret législatif 3 avril 2006, n. 152 (règles en matière d'environnement), n'attribue aucune attention spécifique à la zone côtière, se bornant à préciser que les dispositions pour la défense de la mer ne sont pas préjugées (art. 170, par. 10). Par contre, d'autres zones homogènes du territoire, telles que les bassins hydrographiques, sont réglementées en détail.

Une des rares dispositions montrant une vision unitaire de la zone côtière est constituée par l'art. 19, par. 2, de la loi 6 décembre 1991, no. 394 (loi-cadre sur les aires protégées). Il prévoit que la gestion d'une aire marine protégée confinant avec une aire protégée terrestre est attribuée au sujet compétent pour la gestion de cette dernière.

Les compétences régionales

Dans les dernières années, l'aspect caractéristique du droit public italien a été la dévolution progressive de compétences législatives et administratives de l'Etat aux régions.

Le décret législatif 24 juillet 1977, no. 616, a transféré aux régions, entre autres, les fonctions administratives en matière d'activités touristiques ou récréatives sur le littoral. Le décret législatif 31 mars 1998, no. 112, a transféré aux régions la compétence pour les concessions sur les biens du domaine maritime et sur la mer territoriale, sauf en matière d'approvisionnement d'énergie.

D'après les amendements à la Constitution introduits par la loi constitutionnelle 18 octobre 2001, no. 3, l'Etat garde la compétence exclusive d'adopter des lois dans certaines matières, y compris la «protection de l'environnement, de l'écosystème et des biens culturels» (art. 117, par. 2, s). Toutefois, aux régions est attribuée une compétence législative concurrente avec l'Etat en matière, entre autres, de «gouvernance du territoire» et de «mise en valeur des biens culturels et environnementaux» (art. 117, par. 3). Dans les matières de compétence concurrente, «la compétence législative relève des régions, sauf que pour la détermination des principes fondamentaux, qui est réservée aux lois de l'Etat» (art. 117, par. 3). Il est facile de voir dans les nouvelles dispositions constitutionnelles, qui sont loin d'être claires, les prémisses pour ce genre de différents où les litigants ne discutent que de problèmes de compétence, sans se préoccuper des questions de substance.

Plusieurs régions ont exercé leurs nouvelles compétences en adoptant des lois régionales et des plans régionaux, y compris des plans d'aménagement côtier. Par exemple, la région Ligurie a adopté en 2000 un plan territorial de coordination des côtes et des lignes directrices sur les plages. Dans ces dernières, on trouve des normes concernant le libre accès à la mer, la libre circulation le long du bord de la mer, les facilitations pour les handicapés, la distinction entre plages libres et plages équipées, etc. La région Emilie-Romagne a adopté en 2005 des lignes directrices pour la gestion intégrée des zones côtières et la région Pouilles a édicté en 2006 une loi régionale sur la protection et l'usage de la côte.

C'est la réglementation de la région Sardaigne qui se distingue comme la plus avancée en matière de protection de la zone côtière. L'art. 3 de la loi régionale 25 novembre 2004, n. 8, interdisait en voie provisoire, dans l'attente de l'adoption du plan régional du paysage, toute forme d'urbanisation dans la limite de 2000 m de la ligne de brisement des vagues, réduite à 500 m dans le cas d'îles mineures. Le plan régional du paysage, adopté le 5 septembre 2006, a délimité la zone côtière protégée et, s'inspirant largement des principes dont le projet précité

de Protocole méditerranéen relatif à la gestion intégrée des zones côtières en Méditerranée , a établi des règles d'urbanisme restrictives dans une telle zone, entendue comme une «ressource stratégique fondamentale» qui nécessite une «planification et gestion intégrée» . Le plan a aussi envisagé l'institution d'un nouvel outil, qui représente une innovation remarquable pour l'Italie, c'est-à-dire un Conservatoire des côtes, basé sur le bien connu modèle français.

Perspectives futures

Les exigences de la zone côtière n'ont jusqu'à présent pas reçu la considération qu'elles auraient méritée dans la législation et la pratique administrative de l'Etat italien. Ce n'est pas seulement une question de problèmes découlant du manque d'une vision unitaire et spécifique de cette zone.

Pire encore est l'effet désastreux que certaines lois peuvent entraîner. Par exemple, les lois d'amnistie des délits d'urbanisme, adoptées à trois reprises entre 1985 et 2003 aux fins de récupération d'impôts échappés au fisc, n'ont fait que légaliser plusieurs cas d'urbanisation sauvage du littoral. Récemment, l'art. 1, par. De 583 à 588, de la loi 23 décembre 2005, n. 266 (loi des finances pour 2006) a autorisé l'octroi de concessions sur le domaine public maritime pour la construction d'établissements touristiques de qualité d'intérêt national. Les établissements en question doivent assurer l'embauchage d'au moins 250 travailleurs. La région concernée évalue les propositions en tenant compte de différents critères :

«Le proposte sono valutate dalla regione sotto il profilo della fattibilità e della qualità costruttiva, urbanistica e ambientale, nonché della qualità progettuale, della funzionalità, del costo di gestione e di manutenzione, dei tempi di ultimazione dei lavori per la realizzazione degli impianti e delle infrastrutture e opere pubbliche connesse. Sono comunque valutate in via prioritaria le proposte che prevedono il recupero e la bonifica di aree compromesse sotto il profilo ambientale e di impianti industriali dimessi» (art. 1, par. 588).

Plusieurs critiques ont été adressées à un tel genre de concession, qui en effet semble introduire une forme déguisée de vente du domaine public maritime (attendu que les concessions sont par définition limitées dans le temps, on voit mal comment une région pourrait ne pas renouveler la concession concernant un établissement touristique d'intérêt national déjà construit et en fonction...).

En conclusion, c'est surtout à la suite de l'impulsion découlant des mesures prises au niveau de certaines régions (comme la Sardaigne) où des règles en voie d'élaboration au niveau international (le projet de Protocole méditerranéen) ou attendues au niveau communautaire (recommandation du Parlement Européen et du Conseil du 30 mai 2002 relative à la mise en œuvre d'une stratégie de gestion intégrée des zones côtières en Europe) qu'on peut espérer des développements positifs à l'avenir.

8.6 Annexe 6 : Les projets structurants de l'opération *Porto Antico*

En 1992, la commune de Gênes a organisé une fête nationale pour le cinq centième anniversaire de la découverte de l'Amérique par Christophe Colomb.

La proposition de RPBW consistait à réaliser des ouvrages en fonction de la circonstance immédiate, qui valorisent en même temps de manière durable le quartier du Vieux-Port.

L'objectif principal était de rétablir le lien entre le port et la ville historique, lien qui s'était distendu avec la construction des bâtiments de la douane et de ses entrepôts au XIXe siècle. Démolis ensuite pour laisser place à la ligne de chemin de fer, et enfin, à la voie rapide surélevée. La liaison entre la vieille ville et le quartier du Vieux-Port est la place *Caricamento*, qui s'étend des arcades de la Ripa jusqu'à la mer et qui a été réalisée grâce à l'enfouissement d'une section de la route urbaine.

Le projet s'est appuyé sur les études pour la réhabilitation du quartier du *Molo Vecchio* (Vieux Quai) achevées en 1981 pour la commune de Gênes, mais jamais réalisées.

L'intervention comprend la restructuration et la restauration des bâtiments historiques longeant les quais : les 4 entrepôts douaniers du XVIIe siècle, l'Entrepôt du Coton, le Quartier *Millo*.

Les nouvelles structures sont les suivantes : l'Aquarium, le *Bigo* et la Biosphère.

Les Restaurations

Les restaurations ont concerné principalement les anciens entrepôts de port : le quartier du *millo* (entrepôts de café et entrepôt franc), et les entrepôts du coton. Profondément restructurés à l'intérieur et ramené à ses proportions d'origine, les entrepôts du quartier du *Millo* ont été réaménagés pour accueillir un pôle de restauration et de loisir au niveau du port où a été aménagé une grande terrasse panoramique au niveau de la toiture-terrasse. Le *Millo*, avec les quartiers du dix-huitième siècle qui lui font face constituait l'« Entrepôt franc » du port de Gênes.

Les entrepôts du coton (bâtiment industriel modulaire du début du XXe siècle), quant à eux, ont été complètement remodelés à l'intérieur pour en faire dans un premier temps (pendant l'expo 1992) des espaces d'exposition et de communication, et une fois l'expo terminée ils accueillirent le centre des congrès de Gênes. Le bâtiment a été restructuré dans sa partie d'origine (les 9 premiers modules) afin d'aménager un espace flexible fonctionnellement. Les trois derniers modules, plus récents et présentant des caractéristiques de construction différentes, ont été démolis afin d'aménager les espaces nécessaires au Centre des Congrès.

Le Bigo

Il s'agit d'un grand mât de charge composé d'énormes bras en acier creux, de section circulaire et effilés aux extrémités, qui partent d'une base commune située au niveau de la mer. Sept d'entre eux avancent vers l'extérieur autour d'un élément central vertical ; les bras les plus courts étayent les câbles de soutien des bras les plus longs, tandis que le bras le plus important soutient un ascenseur panoramique qui, tout en montant, tourne lentement sur son axe. Deux autres bras soutiennent les éléments à partir desquels rayonnent les câbles de traction des supports incurvés d'une structure tendue, qui couvre la *Piazza delle feste* : une portion du quai de 2000 m² transformée en espace multi-spectacles. La structure porteuse est constituée de deux vergues principales à l'extrémité supérieure de laquelle un ensemble de câbles s'ouvre en éventail pour soutenir l'ossature porteuse de la structure tendue. Cette dernière est formée de

quatre poutres parallèles cintrées qui soutiennent une couverture à membrane élastique. Cette grande couverture sur le quai d'environ 30 m de largeur, mesure 60 m de long, divisés en 5 travées. L'espace est éclairé naturellement grâce aux côtés ouverts et à la toiture transparente, et grâce aux lumières plafonnières en verre qui laissent entrevoir la structure de soutien supérieure.

L'Aquarium

L'Aquarium s'étend sur la géométrie d'origine du pont Spinola, sur une longueur d'environ 200 m. En creusant derrière les brise-lames, on a créé un vaste niveau souterrain pour contenir les machines des installations. Le bâtiment est constitué de deux volumes principaux soulevés de terre, reliés par une épine centrale qui abrite aux différents niveaux le parcours de visite, les services, les escaliers de secours et les installations. Sous les deux étages de l'aquarium, maintenu soulevé par des piliers circulaires en béton, on a restauré le niveau du quai, accessible aux visiteurs et abritant des locaux publics, des services et des points d'échange. Les piliers en béton soutiennent aussi les éléments en acier de la structure apparente. Ceux-ci portent à leur tour les unités préfabriquées de revêtement en béton, qui constituent les parois longitudinales les plus externes. Sur ces points, la structure est en porte-à-faux, de même que les piliers, et son intrados est tourné vers le haut en se transformant dans les parois extérieures. Sur le plan, les deux niveaux de l'aquarium sont organisés en cinq bandes linéaires de différentes largeurs, longueurs et fonctions. La bande centrale gère tous les mouvements verticaux des personnes et des services, et contient les escaliers (y compris les escaliers extérieurs à chaque extrémité du bâtiment), ainsi que les nombreux conduits et les ascenseurs. D'un côté, une large bande destinée à la circulation du public s'étend linéairement tout le long du bâtiment, de la porte d'entrée à la sortie. Les bassins sont aménagés de manière à pouvoir être vus depuis les deux niveaux de la bande de circulation : l'effet est, au niveau inférieur, une vue sous-marine et, au niveau supérieur, la vue de la surface éclairée par la lumière naturelle grâce au toit vitré. L'aquarium a été agrandi avec un nouveau grand bassin destiné à l'accueil des dauphins, inauguré en 2013.

La « Bulle » ou la biosphère

Le quartier du Vieux-Port est en constante évolution, suite à des ajouts et des modifications successives du projet initial, comme la « Bulle », une biosphère réalisée en 2001 sur une plate-forme flottante face à l'Aquarium. La structure sphérique est constituée de 32 méridiens et 11 parallèles. Les jonctions moulées sont au nombre de 330. La coque extérieure est en plaques de verre feuilleté à double bombage, fixées avec des rivets traversant à double retenue. La structure, qui a un volume de plus de 4000 m³, ne pèse que 14 tonnes. La superficie du niveau d'exposition est de 200 m², et accueille environ 100 personnes.

Ces projets ont généré une dynamique, non seulement à l'échelle du pôle de développement du *Porto Antico* à travers l'attrait qu'ils exercent et les revenus qu'ils génèrent, mais aussi à l'échelle de toute l'interface ville port au niveau du centre historique, où elle a généré un changement de paradigme dans le processus de réappropriation de cette interface. En effet, les autres opérations qui vont suivre vont se positionner par rapport à lui et s'inspirer de son modèle de projection.