

Les nouvelles relations ville-port cas du grand Tanger: Approches Théoriques

Mekkaoui Meriem, Abderrahaman Saddiki

*CED Droit-Economie-Gestion Tanger, Laboratoire GRET, FSJES Tanger
Université Abdelamlek Essaadi FSJES Tanger Maroc*

meriem.mekkaoui2@gmail.com

Abstract— Notre recherche consiste à explorer les nouvelles relations ville-port. Il s'agit de comprendre comment la ville et le port ont évolué à travers le temps. Et ce, en prenant le terrain de « Tanger » comme appui.

Mots clés— Ville-port, Aménagement territorial, évolution, métropolisation, ville portuaire

I. INTRODUCTION

Aujourd'hui on assiste à une problématique où la relation entre la ville et le port est devenu un sujet d'une brûlante actualité tant chez les géographes, les urbanistes, les économistes, que chez les historiens (DUCRUET, C. 2004), du fait que « villes ports entretiennent des relations les plus complexes, les plus diversifiées et les plus déterminantes que l'urbanisme contemporain ait à traiter »¹.

C'est surtout, l'effet de la mondialisation, de l'industrialisation et des forces technologiques dans le secteur maritime qui ont changé l'interaction entre les villes et les ports. Ces derniers ont évolué rapidement et donc leurs relations ont changé de nature, chose qui a conduit à l'affaiblissement de leurs liens. Les activités portuaires se retrouvent alors dans des agglomérations urbaines qui limitent leur expansion, et deviennent par conséquent autonomes en se déplaçant en aval ou en traçant des frontières avec la ville.

Historiquement, les ports ont été au cœur du développement de nombreuses villes, éventuellement pour devenir aujourd'hui les plus grandes régions métropolitaines. La relation entre les ports et les villes s'est auto-renforcé, du fait que la croissance de l'activité portuaire a conduit à la croissance urbaine et vice versa. Cependant, sous l'effet des évolutions technologiques et de la mondialisation, le port maritime et l'industrie du transport maritime ont subis des

changements profonds, d'où la déstabilisation du système ville-port. En premier lieu, l'industrialisation et les nouveaux terminaux à conteneurs ont conduit à une augmentation remarquable de l'échelle du cluster portuaire, ce qui a donné naissance à des conflits avec l'environnement urbain. Dans un second lieu, l'internationalisation et la mondialisation des opérations et des acteurs ont conduit à un changement important dans l'industrie portuaire. L'internationalisation a eu des répercussions graves, par exemple, le remplacement des opérateurs portuaires locaux par les grands opérateurs internationaux. C'est à travers ces développements que la relation ville-port s'est affectée ainsi que leur interaction.

Aujourd'hui, on est face à un bouleversement des relations urbano-portuaires au sein des villes en les guidant vers une dissociation et un éclatement spatio-fonctionnel entre ville et port.

Cela a poussé la ville portuaire à vivre un phénomène appelé par les spécialistes de : le clivage ville/port.

Ce délaissement² des ports classiques sera bénéfique pour la relation ville-port et automatiquement au profit de la ville portuaire, car on parle de mouvement de reconquête également dit waterfront revitalisation qui vise à une recomposition ville-port. Ce mouvement ne vise pas uniquement au recyclage du foncier des territoires portuaires délaissés, mais aussi comme moyen de recentrage, de remodelage et pour moderniser la ville portuaire.

Dans « Ces ports qui créèrent des villes »³, CHALINE pose la question de savoir si la ville-port est un sujet suffisamment autonome pour justifier une approche conceptuelle spécifique,

² Un délaissement physique ou un délaissement technique, car le réaménagement n'est pas contraint par les friches comme témoignent les cas de Baltimore, Londres, Osaka etc.

³ Chaline Claude, Ces ports qui créèrent des villes, Ed L'Harmattan, 1994 -299p

¹PRELORENZO Claude. 2010

une théorisation. En effet une ville portuaire associe trois éléments :

Le port, organisme technique répondant à des conditions précises par rapport à son accès, au stationnement des navires, au stockage.

Des activités liées à la fonction portuaire, à l'industrie et au littoral.

La ville qui se greffe dessus avec sa morphologie, ses habitants, ses activités où le rapport entre les trois s'organise dans l'espace d'une manière complémentaire.

Les réflexions tournent de plus en plus sur l'avenir des relations ville-port vers la manière dont il serait possible de conserver le port, du fait que les liens entre ces deux entités qui se sont géographiquement distendus ne se renouent pas de manière évidente. Au contraire, on peut même affirmer que seul l'emploi lie désormais le port réel à la ville et que sans les industries qui lui sont liées, le port serait pour les habitants un « non-lieu ».

II. QUAND EST-IL DE TANGER ?

Tanger, une ville portuaire comme toutes les villes ports son destin était lié à celui de son port, d'abord située au Nord du Maroc à 14 km du détroit du Gibraltar lui procure une situation stratégique qui lui permet une ouverture à la fois sur la méditerranée et sur l'Europe, ensuite comptoir de plusieurs civilisations lui donne le statut d'une ville internationale avant son intégration au royaume du Maroc en 1956. Tanger gardera à jamais les traces de cette incroyable histoire et héritage dont l'ambiance cosmopolite était si particulière. Son port a gravé l'histoire de la ville et l'a même guidé à travers le temps. Actuellement les relations entre la ville et le port de Tanger sont intenses, cette relation symbiotique entre développement urbain et activités portuaires se complexifient et on assiste à un découplage des territoires urbains et des lieux d'activités portuaires. Or, qu'on remarque aujourd'hui qu'après la création du nouveau port Tanger Med, la ville Tanger est entré dans un grand défi, celui de la recomposition ville-port afin de trouver une solution aux problèmes qu'elle vit et comme réponse à ses ambitions de mondialisation, de métropolisation, d'équilibrage territorial et de promotion pour son cadre environnemental, annoncé comme les principaux piliers de son plan d'aménagement.

Le but de cette recherche est donc d'envisager de nouveaux liens entre la ville et le port. Pour ce faire, une compréhension de l'évolution des relations entre la ville et le port à travers le temps est inévitable, cette évolution comprends le phénomène de décrochage ou de divorce dont plusieurs auteurs y prêtent attention et finalement inciter les acteurs (autorités locales, élus, opérateurs économiques) et de tous les acteurs du port à coopérer ensemble pour un meilleur dialogue entre la ville et le port et ce dans une perspective de bonne gouvernance.

III. DEFINITION DU CONCEPT DE LA VILLE PORTUAIRE

L'absence d'une définition consensuelle de la ville portuaire, malgré le nombre des travaux, renvoie à la difficulté soulignée par Roger Brunet (1997) « de traiter d'un objet réel non identifié ». Les spécialistes de la question se sont même demandés s'il s'agissait d'une « catégorie scientifique particulière » (C. Chaline, 1994) appelant une « méthodologie spécifique » (M. Morvan, 1999). De tels doutes sont déjà anciens et les historiens anglo-saxons des choses de la mer l'ont bien rappelé ; lorsque l'on évoque la ville portuaire, on se heurte à sa diversité (F. Broeze, 1989) et l'on tombe soit dans l'ornière des villes soit dans celle des ports et du monde maritime (P. Reeves et al., 1989), perdant de vue ce qui fait la spécificité de l'objet même par rapport à ceux dont il se distingue : les ports sans ville, les villes sans port.

Son rôle dans l'espace géographique est pourtant clair ; il s'agit bien d'un « nœud de circulation à l'interface des réseaux maritimes et terrestres » (M. Brocard, 1994) dont la fonction originelle de rupture de charge en fait une « synapse » (H.P. White et M.L. Senior, 1983), un « point-clé de l'organisation de l'espace » (S.D. Brunn et J.F. Williams, 1983), une « ville-nœud de communication » (J. Bastié et B. Dézert, 1980) où se développent des activités spécifiques pour le chargement et le déchargement des marchandises (R. Brunet, 2001). On va retrouver au sein de la ville portuaire le triptyque d'André Vigarié (1979) qui associe l'avant-pays (éventail des connections maritimes), l'arrière-pays (aire de clientèle et de desserte terrestre) et le port qui fait la jonction entre les deux : c'est le 'triangle magique' qui suppose d'efficaces interfaces entre les susdits espaces mais aussi avec la ville (A. Frémont, 1996). L'avant-pays marin ferait ainsi la spécificité des villes portuaires par rapport aux autres villes (M.N. Pearson, 1999). Or dès que l'on quitte ces aspects trop généraux, la ville portuaire nous échappe par la multiplicité des formes et des dosages fonctionnels qu'elle prend dans la réalité. En France, cela mène à des débats houleux sur le rôle réciproque des fonctions urbaines et portuaires à l'échelle locale et régionale (J.C. Boyer et A. Vigarié, 1982).

Etant donnée la lacune théorique et méthodologique qui caractérise la ville portuaire, la plupart des productions sur ce thème sont ces collections d'études de cas à fondement régional : les villes portuaires asiatiques (F. Broeze, 1989), atlantiques (F. Knight et D. Liss, 1991) et européennes (B. Hoyle et D. Pinder, 1992 ; R. Lawton et R. Lee, 2002). Ainsi, les principes généraux de la relation ville-port sont mal connus, d'où l'extrême rareté de travaux comparatifs fondés sur des chiffres : « strictement en termes quantitatifs, les liens ville-port n'ont guère été davantage qu'une mesure approximative des bénéfices économiques dérivés des activités portuaires » (J.J. Wang et al., 2003).

IV. PROBLEMATIQUE

La problématique de notre recherche vient de la particularité que détient la ville portuaire, unique par son emplacement, en

interface entre deux sphères de transports, entre terre et mer, entre solide et liquide, une philosophie qui la rend assez spécifique et la laisse comme un lieu de contraste continu. Ce sont ainsi les termes qui rendent la ville portuaire spécifique dans son genre. En effet, ce qui nous mène à traiter ce sujet, c'est que ces villes sont au cœur des débats à travers le monde, des villes qui à travers leurs avantages de s'ouvrir par le front d'eau deviennent des vitrines symboliques⁴ et des villes de premier ordre pour leurs pays. Pourquoi ne serait-ce pas le cas pour Tanger?

Hier Boston, Londres, Singapour, Montréal, demain Marseille, Bordeaux, Trieste, Tunis, et aujourd'hui Tanger. Toutes les villes portuaires dans le monde sont confrontées à la délocalisation de leurs installations et activités maritimes en faveur de sites suburbains plus performants⁵ (Chaline Claude, 1994).

En effet, ce phénomène de séparation entre ville et port nous mène à se demander :

Quelles sont les transformations qu'a subies la ville portuaire ?

Tanger n'échappe pas à ce bouleversement de décrochage entre fonction portuaire et fonction urbaine et les conflits d'intérêt entre efficacité économique et qualité de vie.

Enfin, l'ambition aujourd'hui, est de projeter une nouvelle génération de transformation par les lesquelles la ville et le port resteraient combinés voir même intégrés de manière à orienter les deux entités vers une vision prospective commune qui vise à un renouvellement urbano-portuaire et transformer la ville en une vraie ville portuaire.

V. OBJECTIFS

Vu la complexité de la ville portuaire, nous allons essayer à travers notre travail d'atteindre les objectifs suivants :

- Comprendre et analyser les causes réelles de la dissociation de la ville et du port
- Déterminer l'évolution spatiale et fonctionnelle qu'ont connue la ville et le port à travers le temps en s'inspirant de certains modèles
- Penser au renouvellement de l'interface ville-port de Tanger
- Trouver les solutions qui répondent aux ambitions de mondialisation et de métropolisation
- Elaborer une étude comparative en se basant sur les expériences mondiales.
- Susciter la réflexion des acteurs, puisque l'interface est un projet qui nécessite une coordination entre intérêts locaux, régionaux et internationaux ; entre intérêts portuaires et urbains.

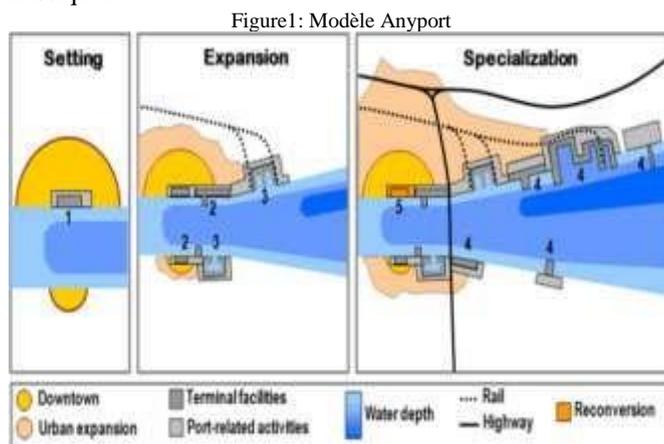
⁴ Symbole d'architecture, d'urbanisme de richesse, de progrès technologique, de modernité et de confort.

⁵ Chaline Claude, Ces ports qui créent des villes, L'Harmattan

VI. LES DIFFERENTES APPROCHES THEORIQUES

Il est nécessaire d'évoquer les approches théoriques établies dans ce sens afin de répondre aux objectifs attribués à la présente étude :

Comme nous l'avons vu l'industrie du transport maritime a connu de profondes mutations au cours de ce dernier siècle, en modifiant ainsi les caractéristiques spatiales des ports. L'un des premiers modèles et des plus connus dépeignant sur l'effet de la délocalisation spatiale des ports est celui de **J. BIRD** (1963) ⁶. En effet, à travers l'étude des ports britanniques J.Bird a construis un modèle d'évolution qui est devenu classique.



Source : The Anyport Model (Bird, 1963)

Mise en place (Setting) : Le cadrage initial d'un port dépend fortement des considérations géographiques. En effet, pendant plusieurs siècles et jusqu'à la révolution industrielle, les ports sont restés rudimentaire en termes de leurs installations (1). Les activités portuaire et connexes ont été principalement axées l'entreposage et la vente en gros, situé directement entre la ville et le port. Le port était un élément clé de la centralité urbaine.

Expansion (Expansion) : La révolution industrielle a déclenché plusieurs changements qui ont influé les activités portuaires, tels que l'élargissement des quais et la construction de jetées (2) pour la gestion de la quantité croissante du fret et des passagers ainsi que la grandeur des navires(3). Ajoutant, l'intégration des chemins de fer avec les terminaux portuaires a permis l'accès à l'hinterland avec une croissance du trafic maritime. Donc, les activités portuaires se sont élargies pour inclure les activités industrielles. Cette expansion a eu lieu principalement en aval, vers des projets de zones plus profondes (Rodrigue et al. 2006; Rodrigue, 2013c).

⁶ Bird, J. (1973). Of central places, cities and seaports. Geography, 105–118.

Spécialisation (Specialization) : Cette phase s'est caractérisée par la construction de quais spécialisés pour gérer le fret tels que les conteneurs, les céréales, le pétrole et le charbon (4) chose qui a élargi de manière significative le besoin d'entreposage. Cette évolution implique la migration de plusieurs ports et de leurs activités en dehors de leur cadre original notamment une augmentation de leurs capacités de manutention. A leur tour, les sites portuaires situés à proximité du centre-ville sont devenus obsolètes et ont été abandonnés. Ainsi de nombreuses possibilités de reconversion des installations portuaires à d'autres usages ont été créées (5).

Le Modèle de Hoyle (1998) traite l'évolution qu'a connue la ville portuaire.

Lors de cette recherche, on visera à tester le modèle de Hoyle (1998) sur l'évolution de la relation ville-port de Tanger. En effet, ce modèle reste général pour illustrer les nuances du développement et de la croissance de la ville portuaire. Ce modèle se limite principalement sur les aspects spatiaux et fonctionnels de la relation ville-port, alors que cette dernière s'étend à d'autres facettes plus que spatiale et fonctionnelle et peut être élargie à d'autres variables tels le rôle des parties prenantes, autorité et sécurité, les forces économiques et qualité de vie.

Le modèle de Hoyle contient six étapes par lesquelles il explique et traite l'évolution du port commercial et sa relation avec la ville, et ce depuis l'époque médiévale jusqu'au années 2000.

TABLEAU 1 : MODÈLE D'ÉVOLUTION DE B. HOYLE

STAGE	SYMBOL	PERIOD	CHARACTERISTICS
I Primitive port/city		Ancient/medieval to 15 th century	Close spatial and functional association between city and port
II Expanding port/city		15 th - early 20 th century	Rapid commercial / industrial growth forces port to develop beyond city confines
III Modern industrial port/city		Mid-20 th century	Industrial growth and introduction of containers / ro-ro require separation / space
IV Retreat from the waterfront		1960s - 1980s	Changes in maritime technology induce growth of separate maritime industrial development areas
V Redevelopment of the waterfront		1970s - 1990s	Large-scale modern port consumes large areas of land / water space, urban renewal of original core
VI Renewal of port/city links		1980s - 2000+	Globalization and intermodalism transform port roles, port-city associations renewed, urban redevelopment enhances integration

Source : Evolution of the port city interface (Hoyle, 1989; 1998)

Modèle de J.CHARLIER

En s'inspirant des deux modèles précédents J.CHARLIER (1992) propose à son tour un modèle chrono-spatial de cycle de vie portuaire. En effet, pour chaque équipement portuaire on attribut une durée de vie au-delà de laquelle il devient inadapté. Ainsi, un équipement donné évoluera à travers plusieurs étapes à savoir:

La croissance : Création et expansion des équipements

La Maturité : Où le potentiel maximal est atteint

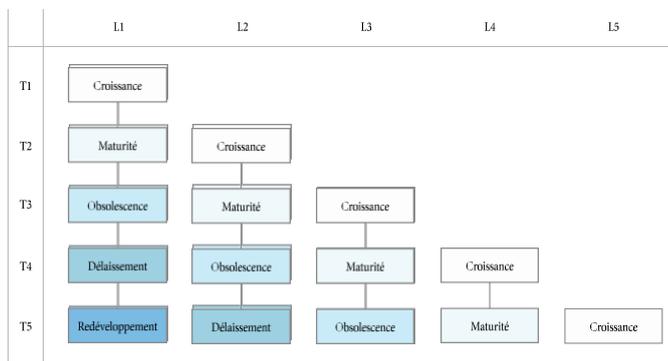
L'obsolescence : On se trouve face à des équipements plus performants et plus modernes

Le délaissement : une fois que l'activité portuaire a disparu

Le redéveloppement : qui stimule le début d'un nouveau cycle économique

L'avantage que détient ce modèle est qu'il peut être appliqué à n'importe quel port car il ne fixe pas de cadre spatial et temporel.

Figure2: chrono-spatial de cycle de vie portuaire J.CHARLIER



Source : d'après CHARLIER, J (1992)

Modèle de Rodriguez

En 2005 Notteboom et Rodrigue ont introduit une nouvelle phase dans le développement des villes portuaires, celle de la régionalisation port. Les trois premières étapes du modèle, sont les mêmes étapes du modèle Anyport de Bird (1963).

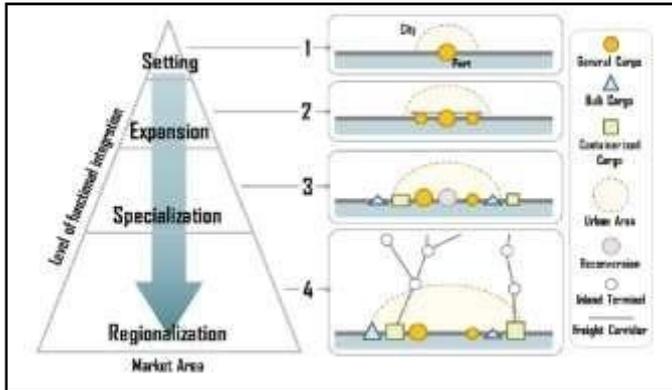
En effet, la phase du port de régionalisation est non seulement un élargissement du modèle Anyport de Bird.

Mais elle étend également la littérature existante sur le développement spatial de systèmes portuaires en relation avec les réseaux maritimes et l'arrière-pays. Du fait que le modèle Anyport traite particulièrement le développement des ports traditionnels, est resté insuffisant pour traiter les ports modernes.

Cette phase de régionalisation a pour but d'apporter l'impact du développement du port à un niveau totalement nouvel et au-delà du périmètre du port (Notteboom et Rodrigue, 2008). La régionalisation dans le développement de port se traduit par deux principales forces:

Le premier facteur concerne le processus de mondialisation affectant l'industrie maritime (Rodrigue et Notteboom, 2010). Et le deuxième concerne les contraintes et les aspects négatifs qui ont un impact sur le milieu urbain local.

Figure3: Modèle régionalisation du port



Source: Port Regionalization (Notteboom and Rodrigue, 2005)

VII. ESSAI D'ELABORATION DU MODELE RETENU

Les recherches étant trop nombreuses pour être citées dans leur ensemble, nous allons donc se focaliser sur les modèles qui feront l'objet de notre communication

Parmi les différents modèles d'appui du travail, le modèle de développement portuaire de Bird expliquant l'évolution des infrastructures portuaires en termes d'espace et de temps, représente un fondement de travail et une théorie des plus applicables et des plus basiques, étant donnant que le développement portuaire causé par la révolution industrielle constitue l'une des principales facteurs qui on engendré l'expansion et la spécialisation des ports.

Vient ensuite le modèle de Hoyle selon lequel il explique et traite l'évolution du port commercial et sa relation avec la ville, et ce depuis l'époque médiévale jusqu'au années 2000.

Ce modèle reste général et pourrait illustrer les nuances du développement et de la croissance de la ville portuaire Tangéroise. L'idée du choix de ce modèle, revient du fait que ce dernier présente une base structurée et séquentielle qui permet la compréhension de la progression spatiale des ports, des facteurs qui ont influencés la croissance du port et de la relation entre les ports et les villes.

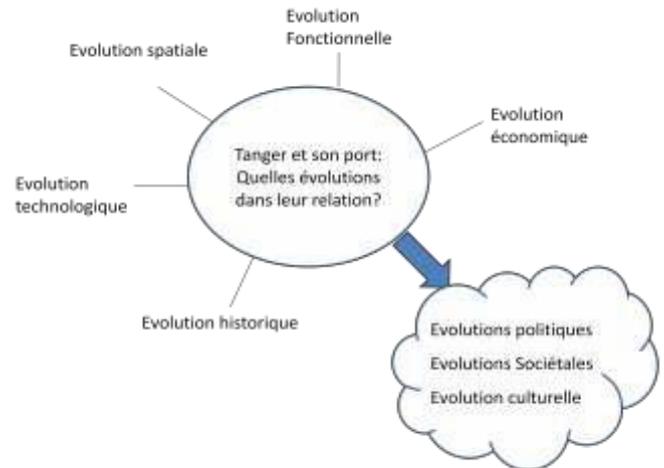
Ce modèle se limite principalement sur les aspects spatiaux et fonctionnels de la relation ville-port mais reste fondamentale et applicable et nous permettra d'explorer toutes les interrogations qu'on s'est posé auparavant.

Le modèle choisi repose sur une analyse de données historiques, économiques et cartographiques pour reconstituer l'histoire du port et de la ville et les logiques qui ont motivé leurs évolutions spatiales et fonctionnelles depuis sa création qui remonte au 17^{ème} siècle.

Ces modèles se limitent principalement sur les aspects spatiaux, fonctionnels et technologiques de la relation ville-

port, alors que cette dernière s'étend à d'autres facettes plus que spatiale et fonctionnelle et qui peut être élargit sur d'autres aspects politiques, sociétaux et culturels.

Figure4 : Essai d'élaboration d'un modèle théorique



Source : l'auteur

VIII. CONCLUSION

En somme, le port de Tanger voit une évolution de ses activités différente qu'auparavant.

En effet, les activités de pêche déclinent progressivement pour laisser place à une activité de plaisance florissante. De plus, ces mutations ont provoqués progressivement un clivage ville-port nettement marqué aujourd'hui par l'absence de lien entre les deux unités.

Enfin, cette communication a pour but d'envisager de nouveaux liens entre la ville et le port. Pour ce faire, une compréhension de l'évolution des relations entre la ville et le port à travers le temps est inévitable, cette évolution comprends le phénomène de décrochage ou de divorce dont plusieurs auteurs y prêtent attention et finalement inciter les acteurs (autorités locales, élus, opérateurs économiques) et de tous les acteurs du port à coopérer ensemble pour un meilleur dialogue entre la ville et le port.

Tanger avec son port au cœur de la ville a vu son économie locale évoluée à travers plusieurs aspects.

La culture et la gouvernance au niveau de l'interface ville-port permettront d'accentuer l'attractivité du territoire, puisque ces dimensions vont mettre en valeur le patrimoine local et apporter une nouvelle image à une ville déjà labellisée ville d'Art et d'Histoire. Ils vont conserver l'identité portuaire de la ville en mettant en avant le patrimoine hérité du passé et les activités portuaires et maritimes actuelles.

Renforcer les liens à travers la culture permettra donc participer aux politiques urbaines ayant pour objectifs d'attirer de nouveaux habitants de nouveaux touristes et de nouvelles entreprises. Il servira de levier pour le territoire et pourra peut-être donner un nouvel élan aux activités portuaires afin de redonner vie au port.

Aujourd'hui on se questionne sur les dimensions de culture et de gouvernance dans les relations ville-port vu le nombre restreint des travaux dans ce sens. La mise en place de projets culturels à travers une bonne gouvernance permettront aux territoires de renforcer leur image, leur identité, leur attractivité et compétitivité.

Comment les dimensions de culture et de gouvernance pourraient être des éléments clé pour la redynamisation des relations ville-port ?

REFERENCES

- [1] ADRIAN ATKINSON, Meriem CHABOU, Daniel KARSCH (Eds), Stratégie pour un développement durable local, renouvellement urbain et processus de transformations informelles, Berlin 2008. -395p-
- [2] ASCHER F, *Métapolis, ou l'avenir des villes*, Ed. Odile Jacob, Paris 1995, page 271
- [3] ASSOCIATION ALBOUGHAZE (2002), Institut Français de Tanger-Tétouan ; Tanger un patrimoine mondial- Actes du colloque 28/30, Juin.
- [4] BERTRAND AVRIL, François BAILLY, Xavier COLLINET (Eds), *Reconstruire la ville sur la ville*, Ed ADEF, Paris 1998, page 172.
- [5] BIRD, J. (1973). Of central places, cities and seaports. *Geography*, 105-118.
- [6] BOUBACHA, E. (1997a) Ville et port : mutation et recomposition, note de synthèse [en ligne], Centre de documentation de l'urbanisme français, consulté sur <http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/accueil/bibliographies/villport/villport.htm> CAPRANI, I. (2006) Une manière d'aborder la question immigrée dans le cadre de la politique de la ville en France. Le cas d'un quartier de Nice, *Les Cahiers du Développement durable, Urbia 1- 2006* pp. 71-82
- [7] BORRUEY R. (1994) Le port échappé – Le port et l'espace de la ville : l'histoire de Marseille, in Collin (dir.), *Ville et port : XVIIIe-XXe siècles*, Paris : L'Harmattan
- [8] CHALINE CLAUDE, *Ces ports qui créèrent des villes*, Ed L'Harmattan, pages 1994 à 299.
- [9] CHALINE CLAUDE (S/D), la ville et la reconquête des espaces portuaires délaissés: Comparaison et évaluation internationales, Vers un observatoire de la transformation des villes-port, Paris XII, LEDALOR-Institut d'Urbanisme de Paris-1993. Tomes 1-2- 3 et 4.
- [10] Colloque Franco-Japonais de Géographie « villes et ports développement portuaire, croissance spatiale des villes, environnement littoral, Ed CNRS, Paris, 1979.
- [11] Colloque Tanger: de la ville-port au pôle-portuaire. Quelle stratégie de reterritorialisation? 2008 Tanger (Maroc)
- [12] Colloque Internationale, Quel futur pour les espaces urbains en contact avec le port? Ce que nous apprennent les contentieux; Université de Paris-Est; Janvier 2013
- [13] DANIEL LABRONNES, *Villes portuaires au Maghreb*, Acteurs du développement durable, Paris : Presses des MINES, collection Développement durable, 2014.
- [14] D.P.Veenboer, The port-city relationship – The success of urban maritime ports, Master Thesis, 2014
- [15] DUCRUET CÉSART, « *les villes-ports Laboratoires de la mondialisation* » thèse de Doctorat, Université du HAVRE, 2004.
- [16] Hadeef Rachid, « *Quel projet urbain pour un retour de la ville à la mer ? cas d'étude : SKIKDA* », mémoire de magistère, Constantine, université MENTOURI, 2008
- [17] HALL, P. (1993) Waterfronts: A New Urban Frontier, in R. Bruttomesso (ed) *Waterfronts : a new frontier for cities on water*, Venice : Città d'Acqua, pp. 12-19
- [18] HALL, P. V. (2007). Seaport, urban sustainability and paradigm shift. *Journal of Urban Technology*, 12, 87-101.
- [19] HALL, P. V. and Jacobs, W. (2010). Shifting proximities: the maritime ports sector in an era of global supply chains. *Regional Studies*, 44 (9), 1103-1115.
- [20] HALL, P. V. & Jacobs, W. (2012). Why are maritime ports (still) urban, and why should policy-makers care? *Maritime Policy and Management*, 39 (2), 189-206.
- [21] HAYUTH, Y. (1982). The port-urban interface: an area in transition, *Area*, p 219-224.
- [22] HARVEY, D. (1989) From managerialism to entrepreneurialism : *the transformation in urban governance in late capitalism*, *Geografiska Annaler*, p 3-17
- [23] HOYLE, B. S. (1989). The port-city interface: trends, problems and examples, *Geoforum*, p 429-435.
- [24] HOYLE, B.S. (1998). The redevelopment of derelict port areas, *The Dock & Harbour Authority*, p 46-49.
- [25] MICHEL WAUTHION, Gilles MILLET, *Tanger au nord du Maroc; la porte de l'Afrique est ouverte à tous les trafics Geo*, janvier 1995; n°191; pages 98 à 109
- [26] MISSAOULI, la planification stratégique participative et la problématique du développement de la ville d'Agadir, 2003, ISCAE, Casablanca, Maroc.
- [27] MOINE, A., (2007), « Le territoire : Comment observer un système complexe », Edition l'Harmattan
- [28] GEORGE BOUSKE, Jean Louis MIEGE; *Tanger entre les deux mondes*
- [29] GUILLERMIN, B. (1994) "La ville et le port, problématique de la limite à Marseille", *ibid.*, p. 24
- [30] RACHID TAFESSITI, Rachis OUETTASI; *tanger cité de rêve*; édition paris-méditerranée 2002; 199 pages.
- [31] SAFAR-ZITOUN MADANI, *Alger Ou La Recomposition d'une Métropole*, La pensée de midi 2001/1 N° 4 p 30 à 35.
- [32] THIETART A. (2000), « *Management et complexité : concepts et théories* », Working Paper, DMSP, Cahier n° 282.
- [33] THIETART R. A. et Coll. (2003), *Méthodes de recherche en management*, Dunod, Paris.
- [34] TAMANI-DJEBRA FATIHA, Paramètres pour une stratégie de renouvellement urbain de l'interface Ville port: cas d'Alger; Mémoire de magister.
- [35] TUNBRIDGE, J. (1988), Policy convergence on the waterfront ? A comparative assessment of North American revitalisation strategies, in, in Hoyle, Pinder and Husain (ed) *Revitalising the Waterfront*, pp. 67-91