



Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la  
Recherche Scientifique  
Université Abdelhamid Ibn Badis  
de Mostaganem  
Faculté des Sciences et de la Technologie



# MEMOIRE DE FIN D'ETUDE DE MASTER ACADEMIQUE

**Filière : Architecture**

**Spécialité : patrimoine**

**Thème**

**APPROCHE PATRIMOINIAL POUR LE CLASSEMENT DU  
VIEUX PORT D'ORAN**

**Présenté par :**

Melle. HOUAIDJI Khadîdja

Melle. Hocine Siham

Melle. Homri Ilhem

***Soutenu le 29/05/2016 devant le jury composé de :***

Président : Mrs. Gouaiche Yacine

Examineurs: Mm. HADJII

Mr. BENBOUZIANE

Promoteur : Mr. MEGUEDAD Mohamed El Fadil

**Année Universitaire : 2015/2016**

## Sommaire

### PARTIE THEORIQUE

#### CHAPITRE 1 : PARTIE INTRODUCTIF

INTRODUCTION : .....	6
PROBLEMATIQUE .....	7
MOTIVATION DU CHOIX DU THEME : .....	7

#### CHAPITRE II : PORTS & VILLES PORTUAIRES ... HISTOIRE ANCIENNE

I.INTRODUCTION : .....	10
I. VILLES PORTUAIRES HISTOIRE ANTIQUE : .....	10
I.1 .Présentation : .....	11
I.2.Typologies des ports antiques .....	11
I.3.Les aménagements portuaires : .....	13
I.4.Le port ensemble monumental : .....	14
II. Les Ports Contemporains De La Méditerranée : .....	15
II.1.Histoire de la méditerranéen : .....	16
II.2 Le monde méditerranéen à l'époque moderne et contemporaine : .....	17
II.3. Nomenclature des ports de la méditerranée : .....	17
III. Les ports & Les villes portuaires d'Algérie : .....	19
CONCLUSION : .....	22

#### CHAPITRE III : LE VIEUX PORT PATRIMOINE A CLASSEE

INTRODUCTION : .....	25
I.APPROCHE POUR LA DEFINITION DE LA NOTION DU « PATRIMOINE » : .....	25
I.1 Définition du patrimoine : .....	25
I.2.LeS sens attribué au mot patrimoine diffère d'un domaine à un autre : .....	25
I.3 Le patrimoine selon la convention de la protection du patrimoine culturel et naturel (UNESCO 1972) : .....	26
II. LA PROTECTION DU PATRIMOINE, DEFINITION & MECANISMES .....	27
II .1 Construction de la politique de protection du patrimoine : .....	27
III. LA PROTECTION DU PATRIMOINE DANS LE MONDE : .....	28
III 1.rganisation intergouvernementale(OIG) : .....	28
III. 2.Organisation non gouvernementale (ONG) : .....	30
IV. LA PROTECTION DU PATRIMOINE EN ALGERIE : .....	31
IV. 1 L'évolution du patrimoine : .....	31

# APPROCHE PATRIMONIAL POUR LE CLASSEMENT DU VIEUX PORT

IV.2 La protection du patrimoine culturel : .....	32
IV.3 Les mesures de protection prévue par la loi 98-04 : .....	33

## CHAPITRE IV : ANALYSE THEMETIQUE

INTRODUCTION : .....	39
I.1 <sup>ER</sup> EXEMPLE : VIEUX PORT DE MARSEILLE EN FRANCE .....	39
I.1 Présentation : .....	39
I.2. Etude historique : .....	42
I.3. Le classement : .....	44
Synthèse : .....	45
II. 2 <sup>EME</sup> VIEUX PORT DE MONTREAL A CANADA : .....	45
II.1. Présentation : .....	45
II.2 Etude historique : .....	47
II.3 Le classement : .....	49
Synthèse : .....	51

## PARTIE PRATIQUE

### CHAPITRE I: APPROCHE URBANO-PORTUAIRE

INTRODUCTION : .....	54
I. APPROCHE URBAIN : .....	54
I.1.situation géographique d'Oran : .....	54
I.2.Evolution historique de la ville d'Oran : .....	56
II. APPROCHE PORTUAIRE : .....	58
II.1.situation du port d'Oran : .....	58
II.2.situation de la zone d'intervention (vieux port) : .....	59
II.3. Histoire du port d'Oran : .....	59
II.4.Evolution historique du port. : .....	62
III. Approche physique (topographie, Climat).....	63
IV. Approche analytique.....	64
IV.1 Analyse paysager (Kevin-Lynch).....	64
IV.2 Analyse selon la méthode systémique.....	65
Synthèse.....	73

### CHAPITRE II: APPROCHE CONCEPTUELLE

I. proposition du périmètre classement : .....	75
II. Le principe d'intervention : .....	77
II.1 La définition de la reconversion : .....	77

# APPROCHE PATRIMONIAL POUR LE CLASSEMENT DU VIEUX PORT

II.2 Le programme de notre projet : .....	78
II.3 la reconversion de la pêcherie à un restaurant.....	79
II.4 La reconversion de l'hangar à un musée :.....	79
III. Analyse thématique d'un musée méditerranéen :.....	80
III.1 1 <sup>er</sup> exemple : <i>Musée océanographique de MONACO</i> .....	81
III.2 2 <sup>EME</sup> exemple : <i>Musée Méditerranée de Marseille MUCEM</i> .....	84
Synthèse.....	
IV.Le projet .....	89
<b>CONCLUSION GENERALE</b> .....	90
<b>RECOMMANDATION</b> .....	90
<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	
<b>ANNEXES</b>	
<b>LISTE DES FIGURES</b>	
<b>LISTE DES TABLAUX</b>	



*Partie*

*Théorique*



**C** *hapitre I*

***Partie Introductif***

### **Introduction :**

Oran, une ville portuaire, par sa définition, a toujours, composé avec son port. Elle dispose d'un urbanisme simple et riche et efficaces, résultat de ses multiple conquérant, elle regarde la mer d'en haut, Un rapport harmonieux entre la ville et la mer, une imbrication entre les deux parties, pour en faire, au final, un unique système ou se dessiner le social, le culturel, l'économie .....etc.

Sauf, à l'occasion des étalements urbaines qui marquaient, de plus en plus , la rupture avec le port , d'une part, et les extensions portuaires sur des espaces de en plus inaccessibles à la ville ,mais aussi avec des fonctions portuaires plus adaptées à un réseau international de transport de marchandises qu'à la dimension économique local, tout cela, a fait en sorte la naissance d'une interface ville port est justement l'espace portuaire qui a porté, un jour, l'identité de deux systèmes mitoyens mais incohérents.

L'élément primordial, susceptible, de renouer la relation ville-port est justement l'espace portuaire qui a porté, un jour, l'identité de la ville dans toute ses dimensions sociale, économique, culturel .....Cet espace, s'avère être, actuellement, le vieux port, ce premier bassin ou débordée la ville, ou se déverser les activités urbaines.

De ce fait, le vieux port, aujourd'hui, devrait représenter l'histoire de la ville, sa mémoire est devrait constituer avec l'ancienne ville un patrimoine à préserver.

Actuellement le vieux port subit les conséquences d'un délaissé criard, il sombre dans une logique de fiche portuaire, ainsi, la première mesure à entreprendre, est sa protection par le biais d'un classement patrimonial qui ouvrira la porte vers une reprise en main et la réconciliation ville-port.

## Problématique

Le vieux port d'Oran est l'identité même de la ville. En sa qualité de ville portuaire, le vieux port a constitué au cours de son histoire un repère, il est situé dans un quartier récemment classé patrimoine historique (Sidi El Houari ).il représente une continuité historique , social ; économique et culturel avec ce quartier (vieil Oran)

Donc la lecture historique de l'actuel vieux port, est intimement liée à la lecture du quartier Sidi El Houari.

L'approche du sujet s'avère être systémique, c'est-à-dire, prendre en considération l'interface Urbino-portuaire, le système urbain d'une part et le système portuaire d'une autre part.

Si, à une certaine époque, le port et la ville était imbriqués et ne représentaient qu'un seul système, l'objectif est de restaurer cette relation qui éventuellement se concrétisera avec le projet du classement du vieux port.

**Si le classement, aujourd'hui, ne concerne uniquement que le quartier de sidi houari? Alors que le vieux port appartient historiquement, physiquement à ce quartier ?** L'hypothèse est que le vieux port doit, aussi, faire l'objet d'un classement.

La vérification de cette hypothèse est l'objet de notre mémoire.

## Motivation du choix du thème :

Notre recherche, nous nous intéressons au vieux port d'Oran, le choix de cet objet de recherche motivé par son classement patrimonial, sa valeur patrimoniale, historique, culturelle, sociale, et commerciale ainsi que, sa fonction et loin d'être négligé. Ainsi qu'il y'a une rupture entre la veille ville d'Oran (SIDI EL HOUARI) et le vieux port quelle doit être ..... .Sans oublié que, le port et la ville était imbriqués et ne représentaient qu'un seul système, et la lecture historique de l'actuel vieux port, est liée à la lecture du quartier Sidi El Houari. En plus le quartier de sidi el houari était classée patrimonial donc il ne faut pas débrailler le classement du vieux port d'Oran.

## DEFINITION ET TERMINOLOGIES

### **Ville :**

«Agglomérations relativement importantes dont les habitants ont des activités Professionnelles diversifiées, notamment dans le secteur tertiaire. »  
Certains urbanistes la présente et la comparé à un organisme e vi va nt dot è d'une morphologie (structure l l e, formelle, fonctionnelle).

### **Interface :** nom féminin

Sens 1 : Limite entre deux systèmes.

Sens2 : Frontière permettant l'échange d'informations entre deux systèmes.

### **Interface vile port :**

Ce c once pt d'i interfaces ville -port, devient alors de plus en plus populaire au fur et à mesure que les études sur la dissociation ville/port se multiplient.

### **Port :**

Un abri naturel ou artificiel aménagé sur littoral maritime sur le bord d'un lac ou d'une rivière pour recevoir et abriter les bateaux et leur permettre de charge et de décharge ce qu'ils transportent.

Port est un mot dérivé du mot latin « *portus* » qui signifie « passage ». Dans le Domaine marin, un port est un endroit situé sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac ou sur un cours d'eau, il est destiné à accueillir des bateaux et navires...

### **Façade maritime :**

C'est une région littorale équipée avec plusieurs grands ports proches, desservant.

Un territoire terrestre économiquement très développé, permettant à ce dernier d'échanger avec les autres territoires et Legrand.

### **Ville – port :**

Un trait d'uni on entre deux élément s par la quel l e ont lieu de è change et des Interactions, entre une ville et son port.

### **Ville portuaire :**

Ville disposant d'un port et dont une partie de l'activité économique repose sur celui-ci.

**Le quai :** les bateaux y accostent pour décharger.

**La jetée :** mur (de pierre ,béton) arreter les vagues et protégé le port .

**La mole :** massive de maçonnerie construit à l'extrémité d'une jetée et qui protège des vagues l'entrée d'un port.

**Patrimoine :** Bien commun d'une collectivité, d'un groupe humain, considéré comme un héritage transmis par les ancêtres.

Aujourd'hui, ce terme en est venu à désigner la totalité des biens hérités du passé (du plus lointain au plus proche) :

### **Patrimoine culturel :**

Se définit comme l'ensemble des biens, matériels ou immatériels, ayant une importance historique ou artistique.

-patrimoine matériel : tous qui concernent les sites archéologiques et géologiques, des paysages construits de l'architecture et de l'urbanisme.

-patrimoine immatériel : tous qui concernent les traditions, coutumes les arts du spectacle, les pratiques sociales, rituels et événements festifs, les connaissances et pratiques concernant la nature et l'univers ou les connaissances.

### **Classement :**

Décision administrative faisant entrer un bien déterminé dans une catégorie juridique soumise à une réglementation particulière (monument historique, établissement dangereux ou insalubre, établissement recevant du public, etc.

### **Restauration :**

« La restauration consiste à ramener la matière existante d'un lieu ou d'un bien patrimonial, à un état antérieur connu en enlevant des ajouts ou en assemblant de nouveau des éléments existants déposés, sans introduire de nouveau matériel. »

-Retrouver l'état d'un lieu patrimonial comme il était à une période particulière de son histoire.

- Action de remettre en bon état une chose dégradée ; résultat de cette action.

### **Réhabilitation:**

-Opération qui consiste la modification d'un groupes d'immeuble et d'équipements en vue de leur donner les commodités essentielles, son objectif de relever la valeur d'usage d'un cadre bâti qui doit être conservé.

-Action ou processus visant à permettre un usage continu ou contemporain compatible avec le lieu patrimonial, ou avec l'une de ses composantes, en faisant des réparations, des modifications ou des ajouts, tout en protégeant la valeur patrimoniale du lieu.



**C** *hapitre II*

*Ports & Villes portuaires*

*Histoire ancienne*

## **Introduction :**

Un port est une infrastructure construite par l'homme, située sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac ou sur un cours d'eau, et destinée à accueillir des bateaux et navires. D'autre part il existe des ports à sec installés en sus ou non d'un port maritime ou fluvial comme stationnement portuaire relié à une infrastructure à terre permettant un stockage de petites unités Ports maritimes Ils sont situés sur la côte d'une mer ou d'un océan ; ce sont souvent les ports principaux pour un pays ayant une façade maritime, accueillant les plus grands tonnages. Ces ports ont besoin de davantage de protection contre les vagues et le vent en raison de leur exposition. Dans ce chapitre, recueilli de façon très pédagogique nous allons présenter la naissance de port et des villes portuaire.

## **I. Villes portuaires histoire antique :**

### **I.1 Présentation :**

Les ports antiques sont les premières installations portuaires apparues avec le développement de la marine. Ils sont attestés chez les Grecs et les Romains, mais aussi chez les Puniens, chez les Minoens, en Égypte ancienne...

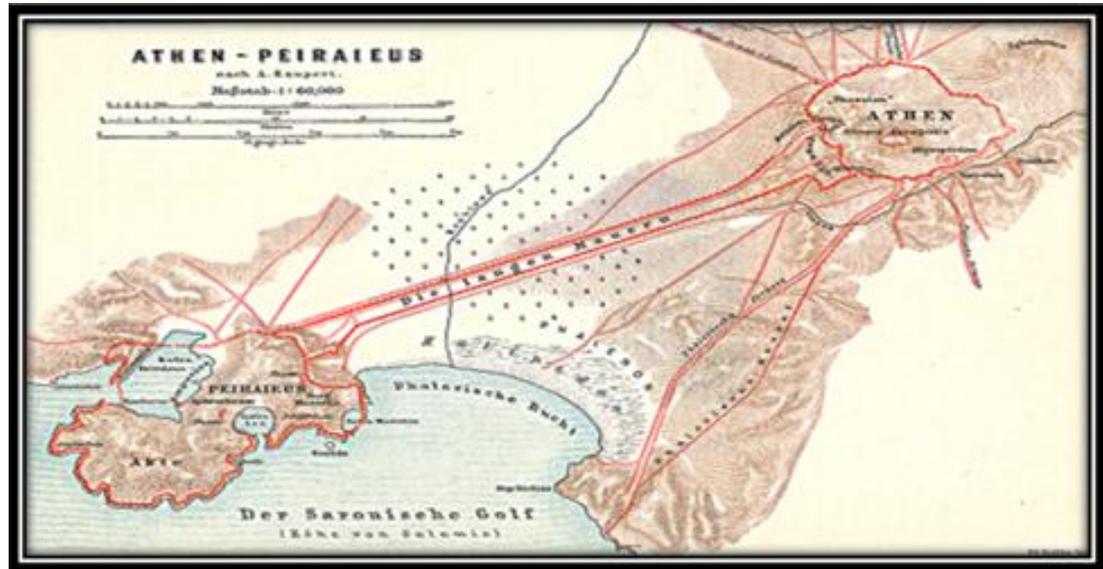
À la suite de Richard Lefebvre des Noëttes qui n'ait toute possibilité pour la marine antique de pouvoir naviguer loin des côtes et d'avoir un tonnage d'une certaine importance, on a longtemps pensé que les premiers ports n'étaient que de simples plages d'échouage, les bateaux étant chaque soir tirés au sec. On sait aujourd'hui qu'il n'en est rien. Très tôt, on cherche à aménager des abris naturels afin d'en augmenter les qualités : protection contre les fureurs du large, bonne exposition par rapport aux vents pour faciliter l'entrée et la sortie des navires. Ces dispositions naturelles sont donc essentielles dans le choix d'un site, tout comme les conditions économiques (proximité d'une grande ville et de voies terrestres et fluviales). Aussi, les Anciens n'hésitent pas à créer des ports artificiels qui, avec l'augmentation des capacités nautiques, répondent aux nécessités économiques.

### **I.2 Typologies des ports antiques :**

Il y a, dans le monde antique, différentes catégories de ports<sup>1</sup> que l'on peut tenter de classer en fonction des civilisations, de leur taille ou de leur fonction.

## a) typologie des ports antiques en fonction des civilisations :

**Les ports grecs** sont le plus souvent séparés de la ville, située à une certaine distance de la côte, comme Le Pirée, relié à Athènes par les Longs Murs.



**Fig.1** : carte du Pirée et d'Athènes.

**Les ports phéniciens** ou puniques sont construits comme continuation de la cité, les remparts de la ville étant souvent allongés pour former une digue, comme à Carthage dont les bassins sont protégés par un imposant rempart maritime.

**Les ports romains**, répondant à une volonté stratégique et économique, ne sont pas nécessairement proches d'une installation urbaine, comme le Portus de Rome, construit dans un lieu peu favorable à proximité d'Ostie.

## b) typologie des ports antiques en fonction de leur taille :

### Petits et grands ports :

On peut distinguer les petits et les grands ports<sup>3</sup> :

#### ✓ **Le petit port :**

Le petit port est la simple marine, anse bien abritée, plage près de laquelle le navire jette l'ancre : port de pêche, port de commerce ou simple port privé. Il permet, grâce au cabotage, de jouer un rôle de redistribuer pour une région enclavée, difficilement accessible par la route de terre. Quantités de ces petits ports ont une activité économique importante, à l'échelle locale ou régionale, en exportant des

productions agricoles et manufacturées de leur arrière-pays et en important des denrées venues du monde méditerranéen.

### ✓ **Les grands ports :**

Les grands ports sont toujours au moins en partie des ports artificiels dont la construction correspond dans une certaine mesure aux descriptions qu'en donne Vitruve<sup>4</sup>: aménagements de situations naturelles favorables ou, au contraire, totalement construits. Ces grands ports peuvent être à bassins multiples ou à bassin unique, utiliser l'embouchure d'un fleuve ou être situés directement sur la côte. Ils permettent le commerce à grande distance et le transport de volumes importants. Parmi ces grands ports, on peut distinguer les complexes portuaires comme Ostie, Pouzzoles, Césarée de Palestine, Antioche et Leptis Magna. Les quatre grands ports de la Méditerranée antique sont: Portus (Port de Claude et Port de Trajan), Athènes, Alexandrie et Carthage.

### **c) Typologie des ports antiques en fonction de leur fonction**

#### **Ports militaires et ports commerciaux :**

On peut distinguer les ports militaires des ports commerciaux, mais le plus souvent, pour une question de coût, les ports antiques ne peuvent être uniquement « militaires » (à l'usage exclusif de la flotte de guerre) et tout port « civil » peut donc devenir temporairement une base navale en accueillant des navires de combat<sup>5</sup>. La création de ports exclusivement militaires est extrêmement rare dans l'Antiquité et les seuls exemples, en dehors de tout complexe portuaire préexistant, sont ceux du cap Misène.

### **I.3 Les aménagements portuaires :**

Les navires commerciaux grecs et romains ont habituellement besoin d'un port équipé pour pouvoir se mettre à l'abri, faire leurs livraisons et effectuer des réparations durant la mauvaise saison.

#### **a) Les bassins :**

Les grands ports peuvent posséder un ou plusieurs bassins :

Les ports présentant un bassin unique sont nombreux et bien attestés. Ces ports sont construits soit directement sur la mer, soit en partie creusés à l'intérieur des terres, soit utilisant des lagunes.

Les ports à bassins multiples sont les plus nombreux, et souvent les plus importants. Il y a aussi des ports à bassins juxtaposés, l'un étant bien abrité par des môles, l'autre plus largement ouvert du côté de la mer et constituant un véritable avant-

port. Le port à bassins multiples par excellence est Alexandrie, modèle des ports, avec ses rades exposées différemment aux vents et aux courants.

L'un des types assez répandus est le port de presqu'île, naturelle ou artificielle, comme le port du Pirée, qui se développe sur la presqu'île de l'Actée.

Brise-lames, jetées et quais sont nécessaires pour faciliter le transbordement en toute sécurité des marchandises jusqu'à la côte.

Les brise-lames diminuent les risques liés à l'agitation due à la houle du large, permettant ainsi un gain de temps. Les petits ports sont souvent constitués d'un seul brise-lames, orienté en fonction du vent dominant dans la région et s'étendant au large jusqu'au-delà des limites des bas-fonds du rivage. Mais un seul brise-lames n'assure qu'une sécurité toute relative pendant les opérations de chargement et de déchargement, et les ports plus importants en possèdent donc plusieurs délimitant un abri sûr pour les navires.

### **b) Les quais :**

Quel que soit le type de port, l'aménagement de quais est nécessaire car il est impossible de faire échouer sur une plage un gros navire de transport de plusieurs centaines de tonnes et le transbordement en pleine mer est long, coûteux et dangereux. Construit à l'abri des brise-lames, le quai est formé par un mur plein ou par un appontement sur pieux dont le rôle est de permettre aux plus gros navires de s'y amarrer, tout en fournissant un espace pour la manutention des marchandises. Le quai peut être construit sur la face intérieure du brise-lames. Il peut aussi être à double face au milieu du port : on parle alors de jetée.

### **c) Les autres installations portuaires :**

De nombreuses installations sont essentielles au bon fonctionnement des activités portuaires. Dans le monde romain, on trouve dans les ports des entrepôts (horrea), qui peuvent être parfois spécialisés pour tel ou tel produit, une capitainerie du port et des bâtiments pour le service de l'annone, des casernes et corps de garde des troupes assurant la sécurité, des stationnes de commerçants, des locaux de corporations du port, une bourse, des hôtels et des établissements plus ou moins mal famés, etc.<sup>9</sup>. Les phares et les tours-balises indiquent l'accès à la rade.

### **I.4 Le port ensemble monumental :**

Le port est, pour les Anciens, un ensemble monumental. Ce caractère architectural, comme l'a montré Jean Rougé, est présent dès l'entrée et la porte de la

mer est, selon son expression, « une porte quasi triomphale<sup>10</sup> ». Vitruve rappelle que la passe qui conduit à l'intérieur du port se trouve encadrée par deux tours élevées à l'extrémité des jetées<sup>11</sup> : elles ont certes une valeur maritime (elles indiquent aux navigateurs venant de la mer où se trouve exactement la passe, et de nuit un feu peut y être disposé) et militaire (on y tend des chaînes pour fermer le port), mais elles possèdent une valeur décorative certaine. Ce souci de monumentalité est très perceptible dans la description que fait Flavius Josèphe du port de Césarée de Palestine :

« L'entrée du port était au Nord, car dans cette région c'est le vent du Nord qui est le plus calme ; au goulet sur chaque côté, trois colosses adossés à des colonnes : ceux de gauche quand on entre sont supportés par une tour massive et ceux de droite par deux blocs de pierre dressés et reliés entre eux, dont la hauteur dépasse celle de la tour qui s'élève sur l'autre bord. »

Certains aménagements portuaires à vocation utilitaire peuvent être surmontés de statues mais aussi d'arcs monumentaux, comme la grande jetée du port de Pouzzoles : ce brise-lames artificiel de 372 mètres de long construit en pleine mer sur des piles carrées, supporte deux arcs de triomphes (l'un orné à son sommet de quatre Tritons marins, l'autre d'un quadriges tirant probablement Neptune) et deux colonnes ornées de statues montrant l'entrée du port. Il faut ajouter à ces monuments les portiques qui courent tout le long des jetées et des quais, les temples et les monuments qui, au fond du port ou le dominant, contribuent à rehausser la beauté de l'ensemble.

Dans ce souci de monumentalité, le phare est un élément essentiel, et on cherche sans doute durant tout l'Antiquité à égaler celui d'Alexandrie.

## **II. LES PORTS CONTEMPORAINS DE LA MEDITERRANEE :**

La mer Méditerranée est une mer intercontinentale presque entièrement fermée, bordée par les côtes d'Europe, d'Afrique et d'Asie, depuis le détroit de Gibraltar à l'ouest aux entrées des Dardanelles et du canal de Suez à l'est et s'étend sur une superficie d'environ 2,5 millions de kilomètres carrés. Son ouverture vers l'océan Atlantique par le détroit de Gibraltar est large de 14 kilomètres.

# APPROCHE PATRIMONIAL POUR LE CLASSEMENT DU VIEUX PORT

Elle doit son nom au fait qu'elle est littéralement une « mer au milieu des terres », durant l'Antiquité, la Méditerranée était une importante voie de transports maritimes permettant l'échange commercial et culturel entre les peuples émergents de la culture mésopotamiennes, égyptienne, perse, phénicienne, carthaginoise, berbère, grecque et romaine. L'histoire de la Méditerranée est importante dans l'origine et le développement de la civilisation occidentale.

## II.1 Histoire de la méditerranéen :

Le bassin méditerranéen est riche d'une histoire complexe et ancienne. Elle est le berceau de la civilisation occidentale. L'Antiquité connaît un foisonnement de civilisations diverses comme les Égyptiens ou les Mésopotamiens. Puis, de grands empires prennent le contrôle des côtes de la mer Méditerranée. La Grèce, Carthage et Rome sont bien connus pour leur domination autour du bassin méditerranéen. Ils développèrent le commerce maritime et les guerres navales.



Fig. 2 : carte de La mer Méditerranée

## II.2 Le monde méditerranéen à l'époque moderne et contemporaine :

On peut diviser l'histoire moderne et contemporaine de la Méditerranée en trois périodes : la Méditerranée hispano-ottomane de 1553 à 1573 ; la Méditerranée française au XVIIe siècle et la Méditerranée anglaise des XVIIIe et XIXe siècles.

### II.2 Le monde méditerranéen a l'époque moderne et contemporaine :

On peut diviser l'histoire moderne et contemporaine de la Méditerranée en trois périodes : la Méditerranée hispano-ottomane de 1553 à 1573 ; la Méditerranée française au XVIIe siècle et la Méditerranée anglaise des XVIIIe et XIXe siècles.

La première correspond à l'expansion de l'Empire ottoman à partir de la conquête de Constantinople en 1453, au conflit entre les deux Empires chrétien et musulman qui contrôlent la Méditerranée. De Rhodes, l'Ordre de Saint-Jean, vestige militaire des Croisades, se replie à Malte. Mais en 1571, la bataille de Lépante marque la fin de la poussée ottomane vers l'Occident. La paix signée en 1573 est une mauvaise affaire territoriale pour les chrétiens, mais une bonne affaire pour le commerce, qui va pendant une partie du XVIIe siècle être aux mains des Français.

La Méditerranée sera alors un lac commercial, dont la course barbaresque sera un élément important pour les supplétifs installés dans les Régences du Nord de l'Afrique (Tripoli, Tunis et Alger). Les « échelles du Levant » (Alep, Smyrne) bénéficient de la présence de consuls français dans ces ports largement autonomes par rapport au pouvoir turc. La guerre de Candie (Crète) amène en 1669 la défaite de Venise et son repli vers ses îles de la Méditerranée occidentale. Louis XIV tente, sans succès, entre 1680 et 1688, par le bombardement des cités corsaires, de faire cesser le commerce des captifs.

Au XVIIIe siècle, les Anglais, les Hollandais et autres nations marchandes se déterminent à pacifier la Méditerranée au profit du seul commerce. Les Anglais conquièrent des points d'appui (Gibraltar, Minorque).

Après la guerre de Sept ans, les Russes commencent à s'intéresser à la Méditerranée : accès par la Crimée conquise et par des corsaires grecs sous le prétexte de la défense de l'orthodoxie. De son côté, la France se rapproche de l'Afrique du Nord, en particulier pour son blé. Mais, avec la Révolution, elle se désintéresse de la Méditerranée au profit de l'Europe continentale. C'est naturellement Bonaparte qui remettra l'Orient méditerranéen et l'Egypte au goût du jour. Mais la Méditerranée devient un lac anglais – prise de Malte et protectorat officieux sur l'Egypte.

En 1794, la nouvelle marine américaine entre en Méditerranée et en 1805, elle bombarde Tripoli – naissance du corps des marines. Les voyageuses anglaises commencent à circuler dans ce lac britannique, preuve d'une évidente pacification. Avec la Restauration et la Sainte- Alliance, à partir de 1815, le conflit entre chrétiens et

musulmans rebondit. La défaite turque de Navarin (1827) et l'indépendance de la Grèce marquent le déclin définitif de l' « homme malade de l'Europe », l'Empire turc. Les Français en profitent par aller châtier les corsaires d'Alger. Charles X n'a que cette ambition en 1830. La Révolution de Juillet et la prise du pouvoir par Louis-Philippe vont totalement modifier l'entreprise : on passera à une politique de conquête coloniale. Une nouvelle ère –celle des zones d'influence coloniales - s'ouvre pour la Méditerranée.

## II.3 Nomenclature des ports de la méditerranée

Liste des ports de la mer Méditerranée, classés d'après leur position. Cet article utilise la définition géomorphologique et économique de la Méditerranée, qui inclut les mers Adriatique et Noire, et non la définition climatique et biogéographique, qui les exclut.

La mer Méditerranée se divise en deux bassins bien individualisés, séparés par des hauts fonds situés entre la Sicile et la Tunisie : la Méditerranée occidentale et la Méditerranée orientale, elles-mêmes nettement compartimentées. La première recouvre une superficie d'environ 0,85 million de kilomètres carrés tandis que la seconde recouvre environ 1,65 million de kilomètres carrés.

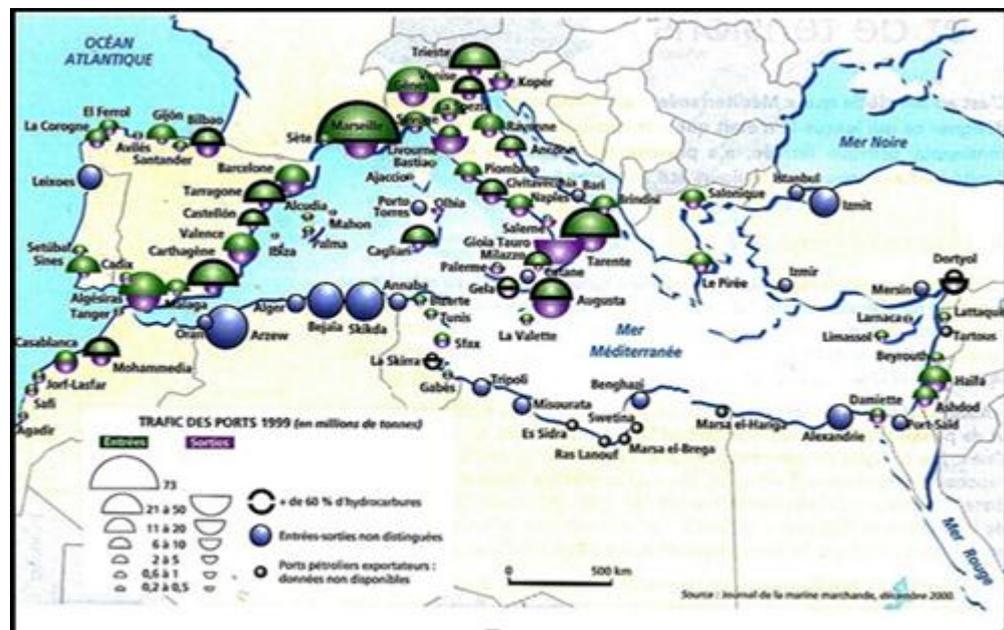


Fig. 3 : principaux ports de la méditerranée

# APPROCHE PATRIMONIAL POUR LE CLASSEMENT DU VIEUX PORT

Méditerranée occidentale		
Méditerranée Orientale		
		port de eaux blanches, port autonome de Marseille, port –Saint-Louis-du-Rhône
E Europe	France	,port-de-bouc, Fos-sur-Mer, Marseille vi vieux –port-Toulon, Hyères, cannes,antibes  ,p port de nice,menton,corse,ajaccio,bastia,porto,bonifacio
	Espagne	Algésiras, malaga,cartagène ,alicante,valence, t tarragone,barcelone.
L Monaco	Italie	Gênes, la spezia ,livourne ,civitavecchia ,naples  Gioia ,Tauro ,sardaigne,cagliari,sicilepalermes,agrigente ,s vracuse
Maghreb	Tunisie	Bzerte ,Hammamet, Gabès ,la goulette ,radés ,  F Sfax ,Skhira, Sousse ,zarzis
	Algérie	Alger ,Annaba ,Arzew ,Bejaia ,béni saf ,chlef  Ghazaouet ,Jijel ,Mersa-el-kbir ,Mostaganem ,  oran ,skikda ,Ténes .
	Maroc	Nador, Al-Hoceima, Tanger, méditerranée, tanger  M'diq ,fnideq,martil ,saidia ,ksar,sghir
	Espagne	Melilla ,ceuta

# APPROCHE PATRIMONIAL POUR LE CLASSEMENT DU VIEUX PORT

Grec	Patras ,le Pirée ,Salonique
Turquie	Izmir, antanya.
Chypre	Limassol, Larnaka
Syrie	Lattaquié
Liban	Beyrouth
I Egypte	Port-Saïd
Libye	Tripoli
Malte	La valette
I talie	Reggio de calibre

Tableau .1 : les ports de la Méditerranée

## III. Les ports & Les villes portuaires d'Algérie

L'Algérie dispose d'une façade de maritime de 1600 km jalonnée de 11 ports de commerce.

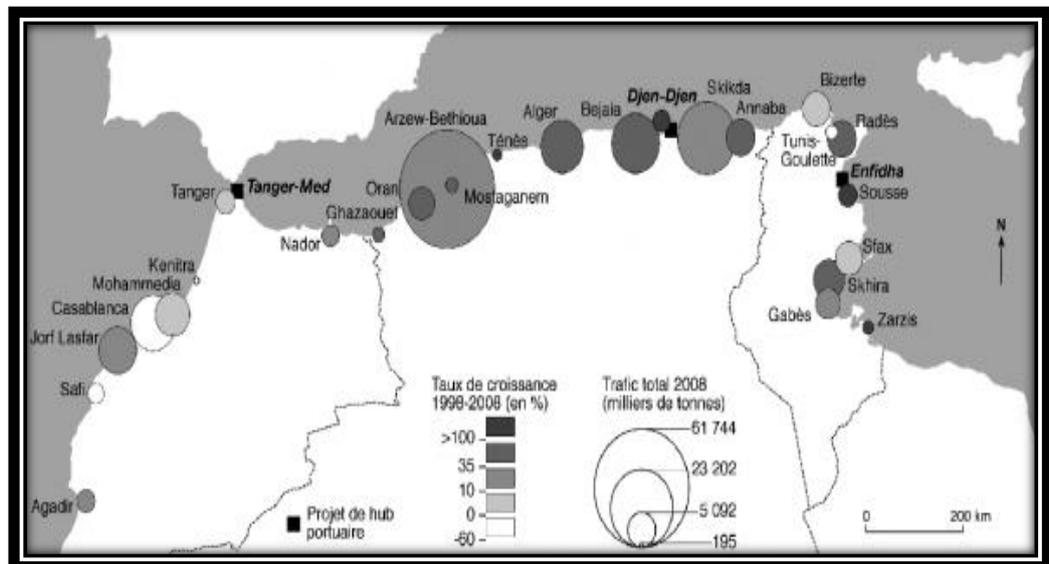


Fig.4: les ports de l'Algérie

L'Acote algérienne s'étend sur une longueur de 1.600 km. Environ suivant un arc de cercle très Tendu dont la corde a sensiblement la direction Ouest le degrés Sud-

est 10 degrés Nord. Elle est battue par des vents dominants venant d'Ouest-Nord-Ouest, tournant parfois au Nord ou au Nord-est et amenant alors les tempêtes les plus violentes et les plus dangereuses pour la navigation.

Elle offre très peu de rades sûres ; on n'en compte en effet que trois qui méritent vraiment ce nom, ce sont celles de Mers-el-Kébir, d'Arzew et de Bougie. Des rades foraines situées dans la partie occidentale des golfes d'Algérie, à l'abri des caps ou promontoires Ouest de ces golfes étaient utilisées par la navigation à voiles ; les navires y trouvaient une sécurité plus ou moins grande suivant leur degré de fermeture vers l'Est et le Nord-est : ce sont celles d'Alger, de Djidjelli, de Collo, de Stora, petit port voisin de Philippeville, et du Fort-Génois au Nord de Bône. Cette côte, autrefois inhospitalière, a été fréquentée.

Tout d'abord par les Phéniciens, ces grands navigateurs d'il y a 3.000 ans, qui y avaient fondé des établissements et qui utilisaient ses abris naturels comme bases au cours de leurs audacieux voyages vers l'Atlantique.

Puis les Romains s'y sont établis et ont construit quelques ouvrages portuaires pour mieux abriter leurs galères ; on en trouve trace à Arzew, à Cherchell, l'antique Césarée, capitale de la Maurétanie Romaine, à Tipasa. Ils s'étaient aussi installés à Dellys, à Bougie (Saldæ), à Djidjelli, à Collo célèbre dans l'antiquité par ses teintureries de pourpre, à Philippeville (Rusicada),

Après eux, les Byzantins à la fin du VI<sup>e</sup> siècle, puis à partir du VII<sup>e</sup> — VIII<sup>e</sup> siècle les Arabes, les rois berbères et les Espagnols contrôlèrent la côte algérienne. Les frères Barberousse au XVI<sup>e</sup> — XVII<sup>e</sup> siècle firent passer ces refuges sous la domination turque pendant laquelle ils devinrent les bases des flottes des corsaires qui exerçaient le brigandage maritime, principale industrie des États barbaresques; seul Oran résista et ne tomba aux mains des Turcs qu'en 1792.

À la conquête de l'Algérie par les Français rien ne subsistait d'ouvrages maritimes construits par les Romains ; la mer et les tremblements de terre avaient fait leur œuvre.

À Oran, une grotte dans la falaise servait d'abri aux barques transportant les marchandises en provenance ou destination des navires réfugiés à Mers-el-Kébir.

Alger, le seul petit port turc alors aménagé entre le Maroc et l'Algérie, possédait une darse de 4 ha. Entre l'îlot de l'Amirauté la côte dans la partie Nord du Vieux Port actuel.

# APPROCHE PATRIMONIAL POUR LE CLASSEMENT DU VIEUX PORT

Dès l'occupation des différents points de la côte algérienne, les Français y construisirent des débarcadères pour le ravitaillement par mer des colonnes expéditionnaires ; c'est ainsi que des établissements portuaires s'y firent naître et à Nemours, à Arzew, à Mostaganem à Ténès à Oran à Mostaganem à Ténès à Bougie.

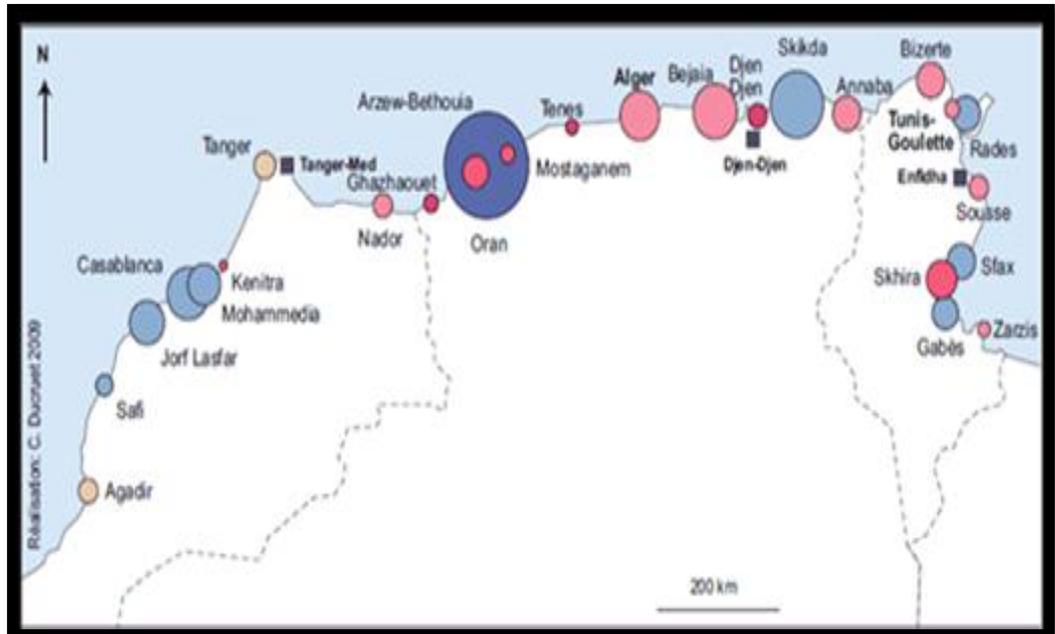


Fig. 5 : Les ports algériens

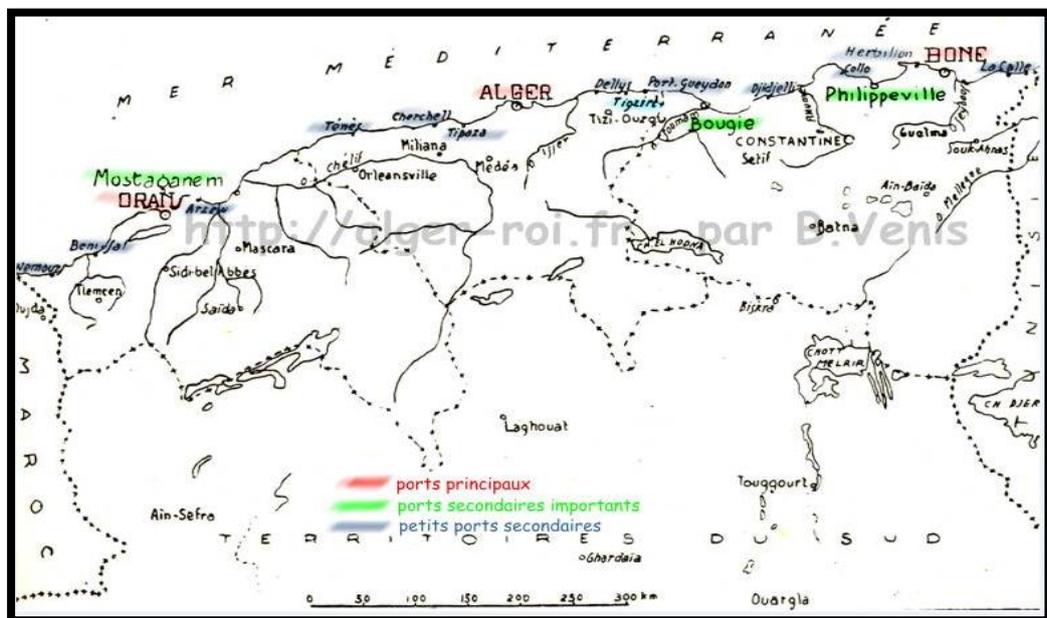


Fig. 6. Les principaux ports de l'Algérie

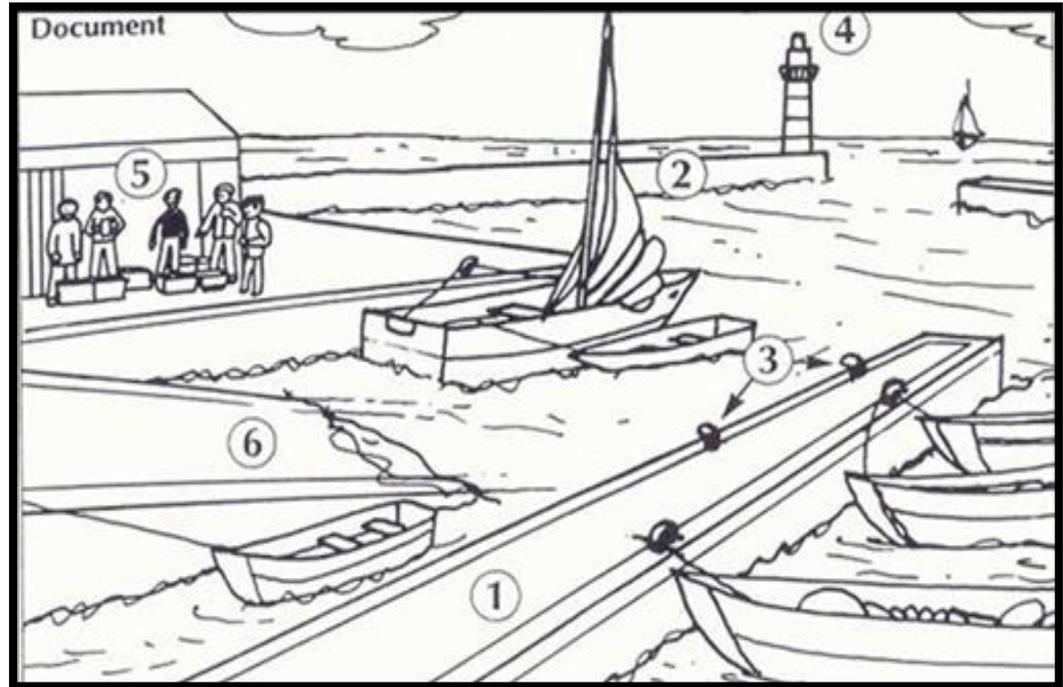


Fig. 7 : Carte représente les éléments du port

- I. **le quai** :les bateaux y accostent pour décharger .
- II. **a jetée** : **mur (de pierre ,béton) arreter les vagues et protégé le port .**
- III. **les bitte damarage** : servent à attacher les bateaux au quai .
- IV. **Le phare** :haute toure avec ,au sommet une puissante source de lumière qui guide les bateaux dans la nuit il signale l'entrée des ports .
- V. **La halle** :emplacement de Imarchédans lequel les pecheursvendent directement les poissons frais .
- VI. **la cale** :(partie en pente douce d un quai ) : deux fois par jours la mer monte et se retire quand la variation du niveau d eau est importante il est difficile de décharger les bateaux la cale en pente permet au bateau d'accoster et de décharger sa cargaison quel que soit le niveau de l'eau .

### **Conclusion :**

Il ya plusieurs types de port et cette différence vien du en terme de la forme architecturale du port et la spécialisation du port et soit pour les pays qui possédant un port il a un impact direct sur l'économie internationale.

l'Algérie possède plusieurs ports je mentionne par exemple le port de Skikda pour le transport des passage interne et le port de Jijel spécialisée dans le transport de marchandise et les voitures importée et le port d'Alger pour le transport maritime et le transport commercial ,soit le port d'Oran est considéré comme l'un des ports important dans le domaine commercial et transport maritime au niveau de la région de l'Ouest et c'est un symbole de la ville d'Oran .



**C** *hapitre III*

***le vieux port ....patrimoine à  
classée***

## **Introduction**

Dans ce chapitre, nous commencerons par la définition de la notion « patrimoine », leurs types, leurs propriétés et leurs protections notamment « le classement d'un bien patrimonial ».

Enfin, une conclusion donnera les principaux enseignements essentiels pour la suite du mémoire.

## **I. Approche pour la définition de la notion du « Patrimoine »**

### **I.1 Définition du patrimoine**

Le mot « patrimoine » n'a pas fini d'être exploré. Ce sens premier est toujours d'actualité. dans ce qui suit, nous avons donné quelque définitions qui nous permettre de comprendre cette expression.

**Etymologie :** du latin le mot « patrimoine » désigne l'héritage du père.

Bien commun d'une collectivité, d'un groupe humain, considéré comme un héritage transmis par les ancêtres.

**Selon François choay** dans son ouvrage (l'allégorie du patrimoine) : héritage commun d'une collectivité d'un groupe humain, il désigne un fonds destiné à la jouissance d'une communauté élargie aux dimensions planétaire et constitué par l'accumulation continue d'une diversité d'objet que rassemble leur commun appartenance au passé.

**Nous pouvons aussi définir le mot « patrimoine » par des Autres définitions qui sont :**

\_ensemble des droits et obligations ayant une valeur économie dont le personne peut être titulaire.

\_ensemble des éléments aliénables et transmissibles qui sont la propriété à un moment donné, d'une personne, d'une famille ou d'une collectivité publique.

\_un ensemble des sites naturels et culturels auxquels l'humanité attache une valeur particulière et faisant l'objet d'une protection spécifique.

le mot «patrimoine» n'a pas fini d'être exploré, il est souvent rattaché à une terminologie spécifique telle que : culturel, historique, matériel, immatériel, urbain, naturel, national, mondial, etc.

### **I.2 le sens attribué au mot patrimoine diffère d'un domaine à un autre** Du point de vue historique:

Le patrimoine est une mise au présent du passé et une mise en histoire du présent

### Du point de vue sociologique :

Le patrimoine et le lieu social sont les constituants de l'identité.

### Du point de vue économique :

Le patrimoine est assimilé à un stock susceptible de porter des revenus et est donc de la nature du capital, d'éléments conçus comme ressources économiques.

### Du point de vue de législation :

L'héritage que l'on tient de son père et que l'on transmet à ses enfants.

### Du point de vue scientifique :

Le patrimoine est l'héritage d'un environnement physique, géographique et vivant (flore, faune). Ce patrimoine est modifié par les activités humaines (il peut être détruit). Il influe en retour sur les structures des sociétés, les cultures et les comportements collectifs.

### **I.3 Le patrimoine selon la convention de la protection du patrimoine culturel et naturel (UNESCO 1972) :**

Constatant que le patrimoine naturel et culturel mondial est de plus en plus menacé de disparition, l'UNESCO a tenu une réunion à Paris le 16 novembre 1972 au bout de laquelle la convention de protection du patrimoine culturel et naturel a été adoptée. Celle-ci considère comme « patrimoine culturel » :

**-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.

Aux sens de la convention, sont considérés comme « patrimoine naturel » :

- Les monuments naturels constitués par des formations physiques et biologiques ou par des groupes de telles formations qui ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue esthétique ou scientifique.

-Les formations géologiques et physiographiques et les zones strictement délimitées constituant l'habitat d'espèces animale et végétale menacées, qui ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue de la science ou de la conservation.

-Les sites naturels ou les zones naturelles strictement délimitées, qui ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue de la science, de la conservation ou de la beauté naturelle.

### **II. La protection du patrimoine, définition & mécanismes**

La protection, c'est l'action de protéger qui consiste à assurer les conditions de survie d'un monument, d'un site ou d'un ensemble historique, sur un plan d'abord juridique. Ce terme porte également sur la protection physique des monuments et sites historiques contre le vandalisme, le vol et les agressions sur son environnement par l'empiètement visuel ou autre.

La prise de conscience du patrimoine à l'échelle mondiale, après la seconde guerre mondiale, a donné naissance à un ensemble d'institutions internationales qui avaient pour tâche de prendre et/ou de donner les orientations relatives à la préservation et protection de ce patrimoine.

#### **II.1 Construction de la politique de protection du patrimoine**

Le pouvoir reconnu à l'Etat en matière de protection du patrimoine résulte historiquement de l'héritage reçu à la Révolution et de la prise en charge des biens de l'Eglise en 1905. L'Etat se dote progressivement d'une administration, de crédits et d'instruments juridiques qui lui permettent d'assumer cette responsabilité ; il définit un ensemble de critères d'appréciation destinés à opérer une sélection et une hiérarchisation des biens à sauvegarder. Jusque dans les années 1960, la protection du patrimoine est considérée comme une affaire de spécialistes, et est confiée aux historiens de l'art, avant que l'opinion publique ne s'en saisisse et ne manifeste son intérêt à la fois pour un patrimoine de proximité, plus diversifié, et pour un élargissement du champ du patrimoine, au-delà de l'objet ou du bien, à des espaces et des savoirs. A partir de 1983, les lois de décentralisation de 1983, en associant les collectivités locales à la gestion du patrimoine, accompagnent le mouvement d'ouverture vers la prise en compte de patrimoines locaux, tant matériels

qu'immatériels. Une législation abondante, contraignante, voire exceptionnelle par les atteintes qu'elle porte à la propriété privée, est progressivement mise en œuvre et accompagne l'évolution de la notion de patrimoine. Une première loi sur les monuments historiques est votée en 1887. Mais c'est la loi du 31 décembre 1913 qui reste l'acte fondateur de la politique de protection du patrimoine. Ses principales dispositions sont les suivantes : possibilité de classer un immeuble ou un objet mobilier sans l'accord de son propriétaire, même dans le cas de biens privés, sanctions pénales en cas de non respect des prescriptions de la loi, clauses d'inaliénabilité des objets mobiliers de l'Etat, régime de sauvegarde d'urgence. La loi de 1913 est ensuite complétée par la loi de 1920 sur les objets d'art. Suivent d'autres textes en faveur de la mise en valeur et la protection du patrimoine : création d'un périmètre de servitude (les abords) autour des édifices protégés (loi de 1943), instauration de secteurs sauvegardés autour du patrimoine bâti dès 1962, création de zones de protection du patrimoine architectural et urbain (ZPPAU) en 1983, extension aux sites naturels et paysages en 1993 (ZPPAUP), création, d'ici à 2015, des aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP) prévue par la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (Grenelle II). En 1996, est créée la Fondation du patrimoine qui s'attache à l'identification, à la préservation et à la mise en valeur du patrimoine non protégé (maisons typiques d'une architecture locale, moulins, etc.). Les procédures de classement et d'inscription initiées pour le patrimoine monumental classique (loi de 1913 sur les monuments historiques) et les objets d'art (loi de 1920), les démarches d'inventaire pour le patrimoine sous toutes ses formes fournissent les outils nécessaires au repérage et à la préservation des ensembles bâtis et paysagers répartis sur l'ensemble du territoire. La politique de protection du patrimoine s'inscrit aussi dans un cadre international. La prise en compte de la question patrimoniale aboutit à l'adoption en 1972 de la Convention pour la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel par l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO), acceptée par la France en 1975. Les Etats sont encouragés à assurer la protection de leur patrimoine et la coopération internationale en matière de conservation de ce patrimoine. En Europe, l'Union européenne a cherché à protéger le patrimoine culturel de ses Etats membres et a instauré une prohibition à l'exportation de biens culturels vers les pays tiers. Une circulaire du ministre de l'économie et des finances du 3 juillet 2012 précise les formalités pour exporter une œuvre d'art ou un bien culturel. Ce cadre juridique

permet notamment d'assurer la traçabilité des biens culturels d'importance. Des mesures sont adoptées à la fois pour favoriser l'enrichissement des collections, la protection des trésors nationaux, à la fois pour lutter contre les fraudes et les exportations.

### III. La protection du patrimoine dans le monde

#### « Les organisations internationales du patrimoine »

La prise de conscience du patrimoine à l'échelle mondiale, après la seconde guerre mondiale, a donné naissance à un ensemble d'institutions internationales qui avaient pour tâche de prendre et/ou de donner les orientations relatives à la préservation et protection de ce patrimoine. On distingue deux types d'organisation :

#### III. 1 Organisation intergouvernementale (OIG) :

Elle émane des gouvernements de divers pays son rôle est d'établir des relations entre organismes gouvernementaux. **Ex : UNESCO, ICCROM...**

##### a) L'U.N.E.S.C.O :

Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture est née le 16 novembre 1945, en 1946 elle rentre en vigueur lorsque 20 états la ratifient.

L'Unesco trouve son origine dans la Commission internationale de la coopération intellectuelle, créée en 1921 et ayant pour objectif de préserver la paix dans les pays du monde. Par la suite, son but s'est poursuivi par des interventions dans l'éducation, dans les sciences exactes et naturelles, dans les sciences sociales et humaines, dans la culture et aussi dans la communication.



#### Patrimoine mondial de l'UNESCO

Le patrimoine mondial est une sous filiale de L'UNESCO qui s'occupe du patrimoine de l'humanité que ce soit matériel ou immatériel.

- convention concernant la protection du patrimoine mondial culturel et naturel

adoptée par la Conférence générale à sa dix-septième session Paris, 16 novembre 1972, son but est de cataloguer, nommer, et conserver les sites dits culturels ou naturels importants pour l'héritage commun de l'humanité.

### a) **Le centre international d'Etudes pour la conservation et la restauration des biens culturels ICCROM**

Le Centre international d'études pour la conservation et la restauration des biens culturels est un organisme intergouvernemental qui fournit un avis autorisé sur la conservation des sites inscrits ainsi que sur la formation aux techniques de restauration. L'ICCROM a été créé en 1956 et son siège est à Rome.



#### **Le Rôle:**

-Sensibiliser le public et obtenir son soutien en matière de conservation.

Soutenir des institutions nationales responsables du patrimoine culturel dans les Etats membres pour la réalisation de leurs objectifs.

-Encourager chez les Etats membres la prise en compte de risques, la conservation préventive et les stratégies d'entretien.

-Promouvoir des approches intégrées en matière de conservation du patrimoine culturel.

-Elargir l'accès à l'information sur la conservation, pour les professionnels comme pour un public plus large.

-Conseillant au niveau du Comité du patrimoine mondial pour l'évaluation des biens culturels proposés à l'inscription sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO et fournit des recommandations pour leur éventuelle restauration.

### **III. 2 Organisation non gouvernementale (ONG)/**

Elle émane de membres privés d'Ex : **ICOMOS, UICN, OVPM...**

#### **a) Le conseil international des monuments et des sites (ICOMOS)**

Le Conseil international des monuments et des sites ou ICOMOS (International Council on Monuments and Sites) fondé en 1965, est une organisation internationale

non gouvernementale qui regroupe des professionnels du monde entier, qui œuvre pour la conservation et à la protection des monuments et des sites historiques dans le monde.

Ses membres, au nombre de plus de 7000, sont des experts de divers pays et diverses disciplines : architectes, historiens, archéologues, historiens de l'art, géographes, anthropologues, ingénieurs et urbanistes.

### **Rôle**

-Promouvoir la théorie, la méthodologie et la technologie appliquées à la conservation, la protection et la mise en valeur des monuments et des sites.

-Rassembler, évaluer et diffuser l'information sur les principes, les techniques et les politiques de conservation.

- conseil liant au u niveau du comité du patrimoine mondial pour l'évaluation des biens culturels proposés l'inscription sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO.

### **b) L'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN)**

L'UICN est le plus vaste réseau mondial de protection de l'environnement

C'est un réunion démocratique qui rassemble plus de 1000 gouvernement, ainsi que près de 110000 scientifiques et experts bénévoles repartis dans quelque 160 pays.

### **c) Organisation des villes du patrimoine mondial (OVPM)**

Fondée en1991 réunit les villes ayant un site habité inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO. Elle a pour mission la mise en œuvre de la Convention pour la conservation et la mise en valeur des ensembles historiques.

### **d) Autre organisation intervenants dans le domaine du patrimoine**

- CIPA : Comité international pour la documentation du patrimoine.
- ICAHM : comité international de la gestion du patrimoine archéologique.
- ICOMOS–IFLA : Comité international des paysages culturels.
- ISCARSAH : Comité international pour l'analyse et la restauration des structures du patrimoine architectural.
- IPHC : Comité international pour le patrimoine historique polaire.

## **IV. La protection du patrimoine en Algérie :**

### **IV.1 L'évolution du patrimoine**

Pour la prise en charge du patrimoine algérien on peut distinguer deux périodes :

-La période coloniale (1830-1962)

-La période post indépendance (1962-....)

### a) Période colonial (1830-1962)

La politique française dans protection et sauvegarde de patrimoine en Algérie, s'était limitée : aux ruines romaines. On remarque sa dans les revue africaine (Atlas, archéologue...Aler Stefani Gzell)

en 1930, n'ont été retenus que les éléments (monuments et sites) qui pouvaient justifier et servir la présence du colonisateur européen. Ce qui avait amené à exclure par la sélection et la censure toute une frange de notre histoire :

plusieurs sites et monuments berbères, arabes ou datant de l'époque ottomane ont été détruits niant ainsi toute autre culture locale.

### b) La période post indépendance (1962-....)

Après l'indépendance la protection du patrimoine a été négligée, certains monuments (édifices) ont tout simplement été démolis sous prétexte qu'ils représentaient des " SYMBOLES " de la présence coloniale.

Mais depuis 1967 on commence à s'intéresser de notre patrimoine, et plusieurs textes visant la préservation et la mise en valeur sont venus renforcer un modèle de gestion du patrimoine :

**-En20décembre1967:** le premier texte concernant l'archéologie et la protection des sites et monuments historique.

**-Le6 janvier1987 :** la création de l'(ANAPSMH) l'Agence Nationale d'archéologie et la protection des sites et monument historique.

**-En1998** il y a eu une nouvelle loi : la loi 04-98 du15 avril 1998sur le patrimoine culturel.

**-Le5 octobre2003** décret exécutif N°2003-324 et le décret exécutif N° 2003-323 portant modalité d'établissement des plans permanents de sauvegarde :

#### **-PPSMVSS:**

Plans permanents de sauvegarde et de mise en valeur des secteurs sauvegardés.

#### **-PPMVSA:**

Plans permanents de sauvegarde et de mise en valeur des zones archéologiques.

On ne peut pas entamer l'élaboration du deux plans (PPMVSS, PPMVSA) sont pris en considération le régime de protection (inscription, classement...)

## IV.2 La protection du patrimoine culturel

La **loi 98-04** du 15 juin 1998, relative à la protection du patrimoine culturel a pour objectif de définir le patrimoine culturel de la nation, d'édicter les règles générales de protection, sa sauvegarde et sa mise en valeur et de fixer les conditions de leur mise en œuvre.

Elle définit aussi les différents biens culturels qui sont composés de :

- **Les biens culturels immobiliers** comprennent : les monuments historiques, les sites archéologiques, les ensembles urbains ou ruraux.
- **Les biens culturels mobiliers** comprennent notamment : les objet d'antiquité (tel qu'outils de poteries, les bijoux, les habits traditionnel), les éléments résultant au morcellement des sites historiques, le matériel anthropologique et ethnologique, les biens d'intérêt artistiques... etc
- **Les biens culturels immatériels** définissent comme des sommes de connaissance, de savoirs, de savoir- faire, de technique, fondé sur la tradition dans différents domaine du patrimoine culturel.

## IV.3 Les mesures de protection prévue par la loi 98-04 :

Le titre n°2 dans la loi **98-04** consacré à la protection des biens culturels immobiliers qui comprennent :

- \_Inscription sur l'inventaire supplémentaire
- \_le classement
- \_création des « secteurs sauvegardés »

### IV.3.1 Inscription sur l'inventaire supplémentaire :

Il est défini dans le 1<sup>er</sup> chapitre du 2<sup>eme</sup> titre de la loi

Les biens culturels immobiliers inscrits sur la liste de l'inventaire supplémentaire qui ne font pas l'objet d'un classement définitif dans un délai de 10 ans sont radiés de la liste dudit inventaire.

-les biens culturels immobiliers qui, sans justifier un classement immédiat, présentent un intérêt du point de vue de l'histoire, de l'archéologie, des sciences, de l'ethnographie, de l'anthropologie, de l'art ou de la culture appelant une préservation, peuvent être inscrits sur l'inventaire supplémentaire<sup>1</sup>.

- l'inscription sur la liste de l'inventaire supplémentaire est prononcée par arrêté du ministre chargé de la culture, après avis de la commission nationale des biens

culturels pour les biens culturels immobiliers d'intérêt national sur sa propre initiative, ou à l'initiative de toute personne y ayant intérêt.

Elle peut être également prononcée par arrêté du wali, après avis de la commission des biens culturels de la wilaya concerné <sup>2</sup>.

-l'arrêté d'inscription sur la liste de l'inventaire supplémentaire comporte les mentions suivantes :

- \_la nature du bien culturel et sa description ;
- \_sa situation géographique ;
- \_les sources documentaires et historiques ;
- \_l'intérêt qui a justifié son inscription
- \_l'étendue de l'inscription prononcée, totale ou partielle ;
- \_la nature juridique du bien ;
- \_les servitude et obligation.

L'arrêt de l'inscription sur l'inventaire doit être visé par la wali d'après le visa de la commission de l'inventaire supplémentaire de la wilaya<sup>3</sup>.

### **IV.3.2 la protection par le classement :**

Le chapitre 2 de la loi 98-04 est définis le classement et leur contenue.

Le classement est une mesure de protection définitive, qui concerne les immeubles bâtis ou non bâtis situés dans une zone de protection

Cette procédure de classement prévoit un champ de visibilité fixé au minimum de deux mètres (200 m)<sup>4</sup>.

#### **IV.3.2.1 objectifs du classement :**

Parmi les grands objectifs du classement

- conserver la dimension civilisationnelle pour la mémoire et l'identité de la société,
- Enrichir la culture humaine en préservant la diversité culturelle des peuples
- Préservé les valeurs culturelles et sociales du patrimoine qui sont source éducative, scientifique, artistique, culturelle et sociale.
- revitalisation des ensembles historiques ou traditionnels et de leur environnement.

---

<sup>1</sup> Article 10 de la loi 98-04

<sup>2</sup> Article 11 de la loi 98-04

<sup>3</sup> Article 12 de la loi 98-04

<sup>4</sup> Article 16 de la loi 98-04

<sup>5</sup> Article 18 de la loi 98-04

- sauvegarder les éléments caractéristiques des biens patrimoniales et le fait d'empêcher l'altération, la perte et leur aspect (devoir garantir la pérennité du bien culturel)

### IV.3.2.2 Le contenu du dossier de classement

Le ministre chargé de la culture peut à tout moment ouvrir par voie d'arrêté une instance de classement des monuments historiques. L'arrêté d'ouverture d'instance de classement doit mentionner :

- la nature et la situation géographique du bien culturel;
- la délimitation de la zone de protection;
- l'étendue du classement;
- la nature juridique du bien culturel;
- l'identité des propriétaires;
- les sources documentaires et historiques, plans et photos;
- les servitudes et obligations.

A compter du jour où le ministre chargé de la culture notifie par voie administrative l'ouverture d'une instance de classement aux propriétaires publics ou privés, tous les effets du classement s'appliquent de plein droit au monument culturel ainsi qu'aux immeubles bâtis ou non bâtis situés dans la zone de protection. Ils cessent de s'appliquer si le classement n'intervient pas dans les deux (2) années qui suivent cette notification.

L'arrêté d'ouverture d'une instance de classement est publié au Journal officiel de la République algérienne démocratique et populaire et fait l'objet d'un affichage pendant deux (2) mois au siège de la commune du lieu de situation du monument culturel durant lesquels les propriétaires peuvent présenter leurs observations écrites sur un registre spécial tenu par les services déconcentrés du ministre chargé de la culture. Passé ce délai, leur silence est considéré comme un acquiescement. L'opposition au classement formulée par les propriétaires est soumise à l'avis de la commission nationale des biens culturels. Le classement ne peut intervenir que sur avis conforme de la commission nationale des biens culturels dans un délai n'excédant pas deux (2) mois à compter de la réception du registre spécial par l'administration chargée de la culture<sup>5</sup>.

## IV.3.2.3 Principales étapes du classement :

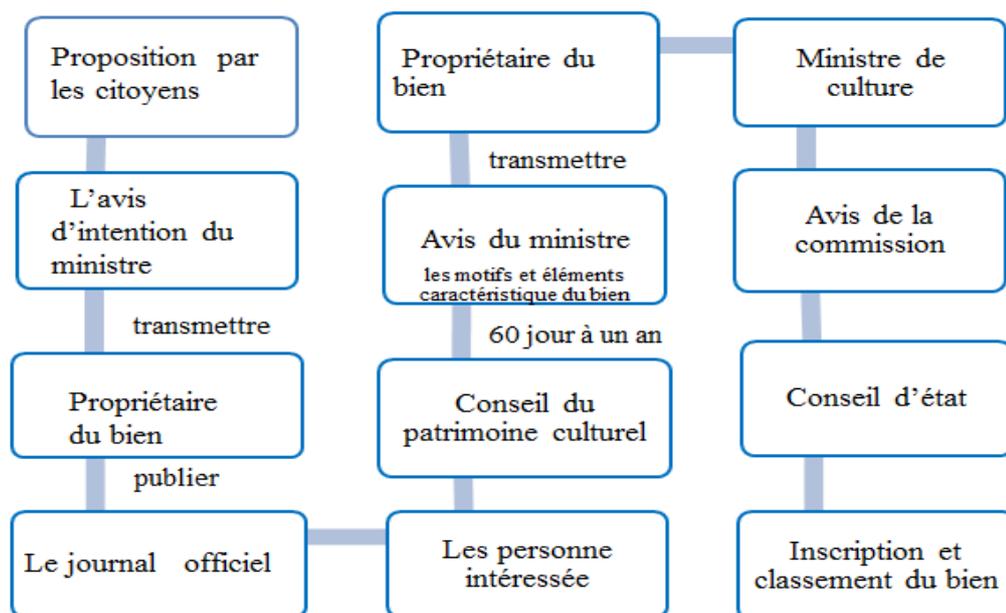


Fig.8 : Schéma explicatif des étapes du classement

1. Le projet de classement est amorcé par la ministre. Il peut aussi découler d'une proposition présentée par un citoyen ou un groupe de citoyens. La proposition peut être faite à l'aide du formulaire approprié.
2. La ministre signe un avis de son intention de classer un bien. Dès ce moment, le bien doit être traité comme s'il était déjà classé. L'avis d'intention contient la désignation du bien visé et un énoncé des motifs du classement.
3. L'avis d'intention est transmis au propriétaire du bien.
4. L'avis d'intention est publié dans le journal officiel de la république algérienne démocratique.
5. Toute personne intéressée a soixante jours après la transmission de l'avis d'intention pour faire des représentations auprès du Conseil du patrimoine culturel
6. La ministre prend l'avis du Conseil du patrimoine culturel  
-L'avis de classement contient la désignation du bien et les motifs du classement et il est accompagné d'une liste des éléments caractéristiques du bien qui sont à préserver.
7. L'avis de classement est transmis au propriétaire du bien et, pour les immeubles et les sites, au greffier ou au secrétaire-trésorier de la municipalité où le bien est situé.
8. Si la commission départementale estime que l'objet doit être classé, le dossier est transmis au ministre chargé de la culture pour son examen en commission supérieure

des monuments historiques. La commission supérieure peut estimer l'inscription suffisante si cette procédure est applicable ou proposer le classement.

9. Après avis de la commission supérieure, le ministre statue sur les propositions de classement et peut prendre les arrêtés de classement pour les objets retenus. Si ceux-ci appartiennent à des propriétaires privés, leur accord est indispensable. En cas d'opposition du propriétaire privé au classement, une procédure de classement d'office par décret en Conseil d'Etat peut être engagée.

10. Le bien patrimonial classé est inscrit au Registre du patrimoine culturel.

### **IV.3.2.4 Après le classement**

#### **a. Plan de conservation**

Après le classement d'un immeuble ou d'un site patrimonial, la ministre doit établir un plan de conservation. Ce document présente les orientations de la ministre en vue de la préservation, de la réhabilitation et de la mise en valeur de l'immeuble ou du site, entretient et revitalisation des ensembles historique traditionnel et de leur environnement.

Ces orientations sont établies en fonction de la valeur patrimoniale et des éléments caractéristiques du site ou de l'immeuble.

#### **b. Autorisations**

Il est obligatoire d'obtenir une autorisation de la ministre avant de faire certaines interventions sur les biens patrimoniaux classés, comme une restauration, une démolition, ou avant de transporter le bien.

## **Conclusion**

Le patrimoine est un élément majeur dans une stratégie urbaine, un héritage que l'on doit protéger, préserver, conserver et enrichir pour la future génération. On est donc responsable du patrimoine que l'on a reçu :

Les règlements et les initiatives en faveur de la protection du patrimoine sont très lisibles et limitées, elles sont porteuses d'espoir pour la sauvegarde de cette mémoire partagée, on doit les respecter et les suivre pour consolider notre patrimoine.



**C** *h*apitre *IV*

***Analyse Thématique***

## Introduction

Le chapitre se consacre à présentation des exemples relatifs aux vieux ports et leur classement.

Pour cela, il s'agit de deux exemples suivants :

- le vieux port de Marseille en France.
- le vieux port de Montréal en Canada.

## I.1<sup>er</sup> exemple de vieux port de Marseille

### I.1 Présentation du vieux port :

Le Vieux-Port est le plus ancien port de Marseille, ainsi que le centre historique et culturel de la ville depuis sa fondation sur ce site durant l'Antiquité. Le port était le centre économique de Marseille jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, ouvert sur le commerce de la Mer Méditerranée. Les activités portuaires de commerce furent ensuite déplacées vers d'autres sites plus au nord : les bassins de l'actuel Grand port maritime de Marseille.

Le « vieux port » est aujourd'hui un port de plaisance, un lieu de rassemblement populaire et l'un des symboles de Marseille. Le Vieux-Port est aussi un pôle intermodal de transport, avec une station de métro, de nombreux bus et plusieurs services maritimes.



Fig.9 : Vue générale sur le vieux port de Marseille

## I.2 Situation

Le vieux port se situé au milieu de la ville de Marseille, un des meilleurs ports de la Méditerranée, et où il y a plus de sûreté pour les bâtiments ; il est couvert par une grosse pointe qui le garantit de la mer; son embouchure est entre les deux citadelles qui en défendent l'approche; son entrée est du côté du fort St. Jean.

Le vieux port de Marseille.



Fig.10. Situation du vieux port par rapport à la ville

## I.3 Fiche technique

Type : port de plaisance

Tirant d'eau : 5-6 m

Longueur : bateaux de 90 m

Activités : club nautiques, transport de vers les iles de Marseille

Pêche artisanale et marché traditionnel aux poissons.

Superficie : 24 h (800\*300m)

## I.4. Organisation de la circulation autour du Vieux-Port

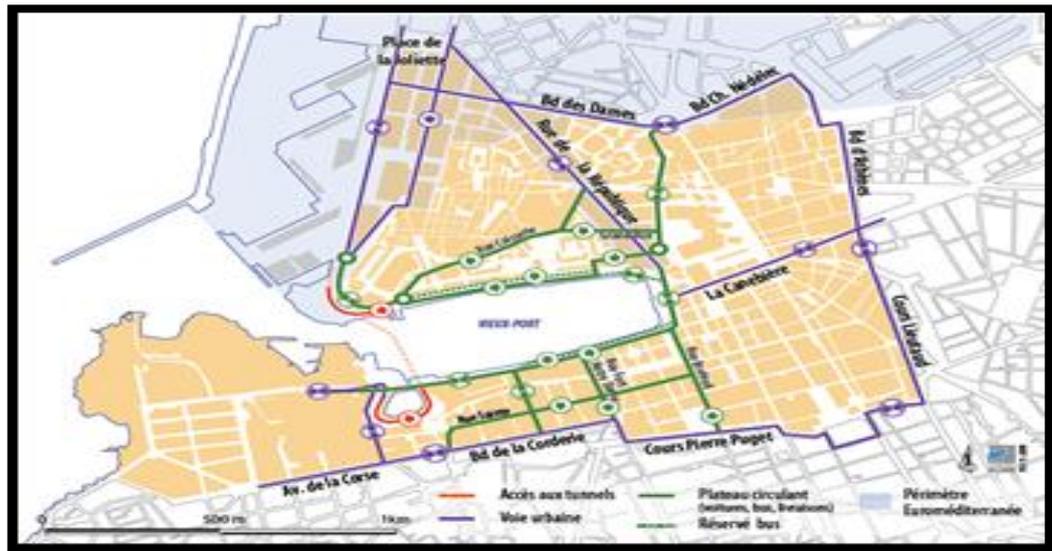


Fig.11 : Cheminement piéton avec des animations

Une limitation très importante de la circulation autour du Vieux Port, rendue possible par le nouveau plan de circulation et notamment

- L'impossibilité d'accéder au tunnel depuis le Quai de Rive Neuve, interdiction de pénétrer directement sur le quai Rive Neuve depuis le tunnel.
- La mise en sens unique entrant du Quai de Rive Neuve et du Quai du Port.
- Un site propre pour bus dans le sens Sud/Nord (l'autre sens dans la circulation),
- Une division par trois des surfaces affectées à la circulation sur le Quai des Belges.



Fig.12 : Vue sur l'espace piéton

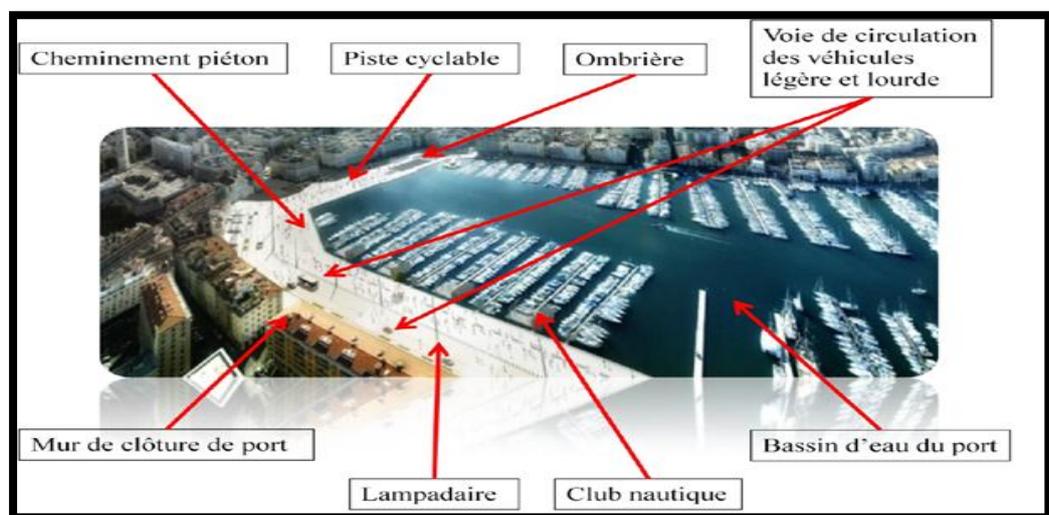
## II. Historique du vieux port :

La période	L'évènement	La carte
<p><b>Antiquité (600 av J-C)</b></p>	<p>les phocéens s'installent sur la rive nord du port et construisent des temples, un théâtre, une agora la ville est protégée par des remparts</p>	 <p><b>Fig.13.</b> carte du vieux port de Marseille</p>
<p><b>Moyen âge</b></p>	<p>XIX siècle : L'activité portuaire est principalement consacrée à la pêche et à l'activité de commerce du Vieux-Port. Xe siècle: Les marais asséchés de la rive Est du port Y sont installés des entrepôts, des chantiers de charpente et un chantier communal des constructions navales. 1296: installation des chantiers navals. C'est l'origine de l'arsenal des galères.</p>	
<p><b>XV au XVII siècles</b></p>	<p>1423:Des galères espagnoles vinrent attaquer le port 1481:l'annexion de Marseille s'ouvre sur un vaste arrière-pays et acquiert progressivement le rôle de grand port français. 1515:Les premiers quais sont ainsi construits mais les grands navires évitent encore de mouiller dans le port. 1666:le roi Louis XIV ordonne l'extension de la ville. Les remparts sont détruits, la ville s'étend sur toutes les rives du Vieux-Port.</p>	 <p><b>Fig.14.</b> carte de Marseille</p>

# APPROCHE PATRIMONIAL POUR LE CLASSEMENT DU VIEUX PORT

<p><b>XIX e siècles</b></p>	<p>1844: la construction du bassin de la joliette, au nord du port.</p> <p>1909: Sur la rive sud est créée la halle de poisson.</p> <p>1975: La halle est convertie en théâtre, sa façade a été préservée.</p>	 <p><b>Fig.15</b> : bassin de joliette.</p>
<p><b>La seconde guerre mondiale</b></p>	<p>La destruction du quartier du vieux port</p>	
<p><b>Après la guerre</b></p>	<p>Toutes les activités de pêche et la criée aux poissons sont transférées dans le port de Saumaty, Le vieux port devient un port de plaisance municipal.</p>	
<p><b>Aménagement de 2013</b></p>	<p>La communauté urbaine a lancé un concours international de réaménagement et de réorganisation du vieux port.</p> <p>Le vieux port est alors dit semi piétonnisé car les piétons gagnent une surface considérable bien que les voies de circulation ne disparaissent pas.</p>	

**Tableau.2** : historique du vieux port de Marseille



**Fig.16** : aménagement du vieux port de Marseille.

## III. Le classement du vieux port

### III.1.1 Motivation de la protection :

Le vieux port a été classé par arrêtés du 6 août 1932. Le classement comprends le plan d'eau et les quais jusqu'aux façades. La motivation du classement est la suivante : Mettre ce site à l'abri de tous les projets qui surgissent périodiquement et menacent de l'altérer est la raison de la demande conjointe de classement du Conseil Municipal et de la Commission des Sites. Le Ministre des Travaux Publics s'oppose à tout classement afin de ne pas entraver les opérations commerciales tandis que le Ministre des Finances pense que le classement apporterait de sérieuses restrictions aux droits de l'Etat entraînant une réduction sensible de ses revenus.



Fig.17 : Cadastre actuel

### III.1.2 Autres protections au titre des sites sur la commune :

Le monument	La date de début de classement
Colline Notre Dame de la Garde	29 mai 1917
Promenade de la Corniche	22 juillet 1924
île de la Pointe Rouge	22 juillet 1924
Forêt domaniale de la Gardiole	24 novembre 1934
Quai du port	7 janvier 1946
Quai du Port	7 janvier 1946

Tableau.3 : classement des sites



## III.2 Etat actuel :

Le plan d'eau est plus petit qu'il n'était à l'époque du classement (à hauteur de l'embarcadère côté Hôtel de Ville, le quai a rejoint ce redent en tirant droit). Des voiries asphaltées ont remplacé les quais pavés qui motivaient la protection.

Le trottoir n'est pas forcément celui d'origine (quai en grès). Les plaisanciers ont privatisé les quais qui sont inaccessibles (barrières, créations récentes). Le Vieux Port s'est transformé en port de plaisance assez banalisé.

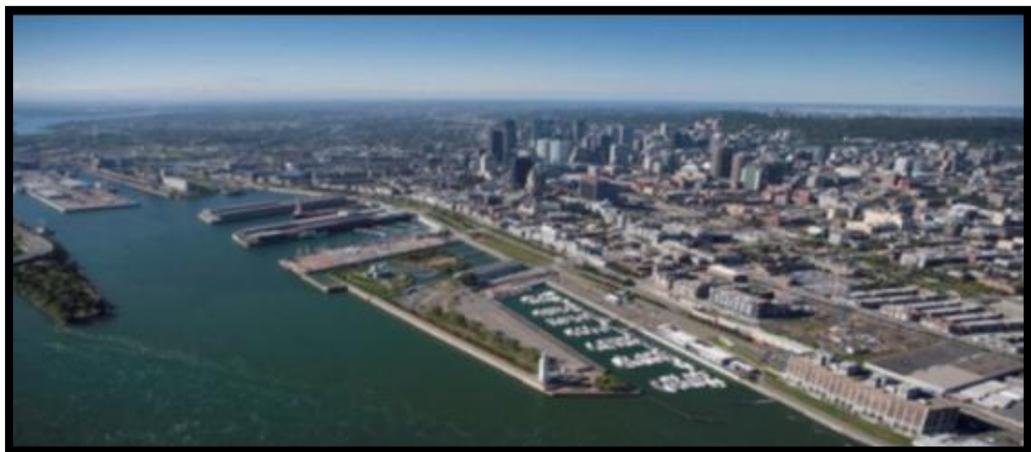
## Synthèse

Le Vieux Port de Marseille reste un espace emblématique de la ville, un espace public et touristique majeur. Le classement du site permet de protéger des perspectives monumentales et de résister aux pressions des multiples usagers (terrasses de café, kiosques, mobiliers urbains, etc...).

## 2<sup>em</sup> exemple de vieux port de Montréal

### I.1 Présentation du vieux port :

Le port de Montréal fut de toutes les époques un maillon important dans l'histoire économique et sociale du Canada. Lieu de transit, les ressources patrimoniales qu'il renferme témoignent d'une évolution continue depuis l'arrivée des premiers européens jusqu'à aujourd'hui. Ainsi Le port emprunté plusieurs visages au cours des siècles pour répondre à des besoins économiques et technologiques toujours grandissants. D'un havre naturel utilisé pour l'échouage il devient un port international. Aujourd'hui, il est un lieu patrimonial qui fait partie de l'arrondissement historique du Vieux-Montréal.



**Fig.18** : Vue général du port de Montréal

## I.2 Situation :

Le Vieux-Montréal est d'une superficie d'environ 1 km<sup>2</sup> (env. 0.4 mile carré). Il est situé en bordure du fleuve Saint-Laurent, à proximité du centre-ville. Il est facile d'accès et la meilleure façon de le découvrir est sans contredit de le parcourir à pied.

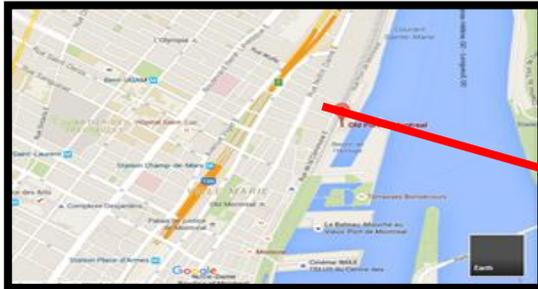


Fig.19. Situation du vieux port par rapport à la ville



Fig.20. Vieux port de Montréal

## I.3 Organisation de la circulation du vieux port :

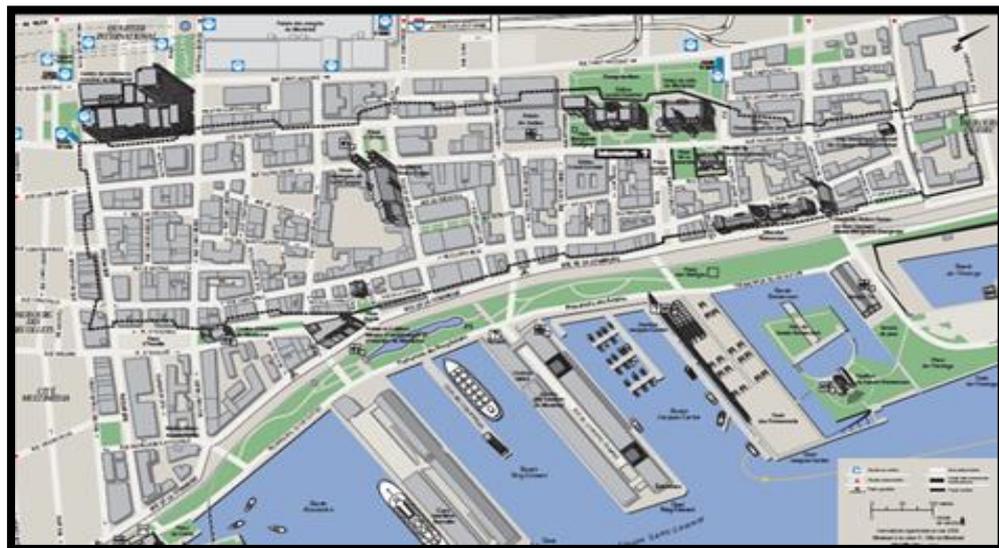


Fig.21. Organisation de la circulation

II. Historique de vieux port :



Fig.22. .la valeur historique du territoire

## APPROCHE PATRIMONIAL POUR LE CLASSEMENT DU VIEUX PORT

La période	L'événement
1642	Les premiers Européens s'installent sur les basses terres de la pointe à Calière, un lieu d'accès facile aux petites embarcations.
<u>XVIII<sup>e</sup> siècle</u>	La construction des premiers quais
<u>XIX<sup>e</sup> siècle</u>	 <p data-bbox="874 947 1394 1025">Montréal commence à s'imposer comme ville portuaire</p>
1871	le port de Montréal devient une plaque tournante du transport des marchandises depuis et vers l'ouest.
1898	<p data-bbox="639 1160 938 1368">le port commence à adopter sa configuration actuelle avec l'édification de quais en béton, de hangars en acier et de bassins.</p> 

1903	<p>le silo n°1 est construit. Agrandi par la suite, ce dernier sera renommé silo n°5 en 1963. le n°2, premier silo en béton au monde, est érigé en 1912 entre le marché Bonsecours et le bassin du même nom</p>  <p><b>Fig.23</b> : Le gigantesque silo 2 faisant paraître petit le marché Bonsecours</p>
1959	<p>l'ouverture de la voie maritime, qui permet à des bateaux transocéaniques d'accéder directement aux Grands Lacs. Le port de Montréal se réoriente vers la manutention de conteneurs</p>
1981	<p>le gouvernement fédéral crée la Société du Vieux-Port de Montréal qui a pour mandat de procéder à la revitalisation du Vieux-Port</p>
1992	<p>Le "<i>Nouveaux Vieux-Port de Montréal</i>" est inauguré</p>
1997	<p>La troisième phase d'aménagement est commencée et ajoute au Vieux-Port des espaces verts et une institution muséale vouée à la science et aux technologies.</p>
1er mai 2000	<p>le Centre des sciences de Montréal ouvre ses portes.</p>

**Tableau.4** : historique du vieux port de Montréal

### III. Le classement du vieux port de Montréal :

Le classement du vieux port de Montréal a été classé par une société du vieux port de la commission sur la mise en valeur du territoire annonçant sa vision de développement, Montréal sur fleuve, phase IV (2005-2015).



Fig.24. Le périmètre de classement

### III.1. Objectif du classement du vieux port de Montréal :

- mise en valeur d'ensemble du patrimoine maritime et portuaire
- mise en réseau du patrimoine maritime portuaire avec les milieux muséaux et patrimoniaux du centre ville de Montréal.
- contribution à la solution des problèmes de transport entre le quartier Vieux – Montréal et le Vieux Port afin de faciliter l'accès et sécurité.
- assurer la propreté et l'entretien général du Vieux Port et vieux Montréal.

### III.2. aménagement du vieux port de Montréal

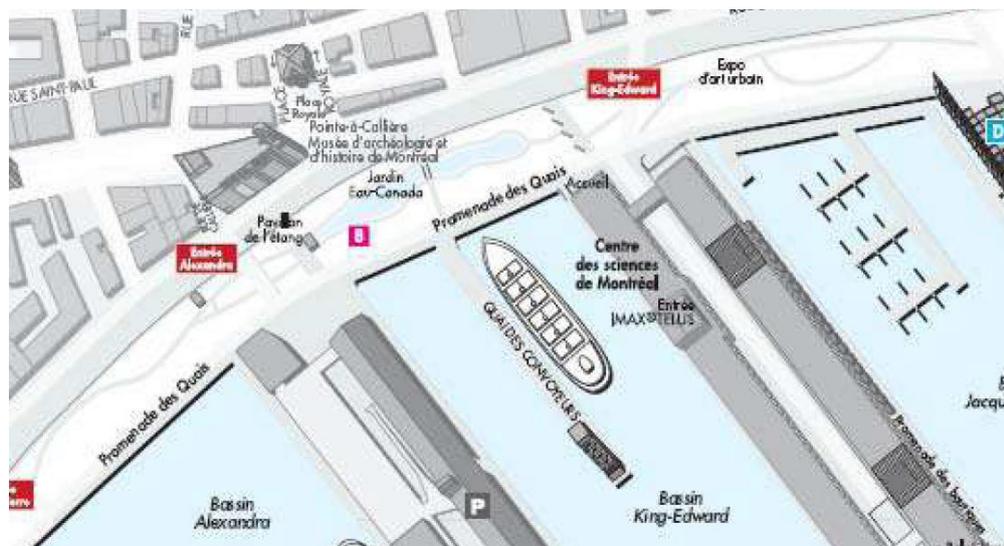


Fig.25 : Plan de port de Montréal

Le vieux port de Montréal reste aujourd'hui une référence d'aménagement portuaire et un espace paysager attractif et récréatif.

### III.3 LES PRINCIPES D'AMENAGEMENTS

- Permettre à la population d'accéder librement à un site dont elle avait été pendant longtemps exclue.
- Dynamiser les activités liées à la vie traditionnelle du Vieux-Port et en implanter de nouvelles (comme des marinas...).
- Préserver la morphologie des jetées et des installations encore présentes, inciter à la préservation et à la mise en valeur des vestiges et des ressources archéologiques.



Fig.26 : Aménagement du port de Montréal

### Synthèse

L'impact du redéveloppement du Vieux-Port sur les secteurs adjacents du vieux Montréal, était une préoccupation importante qui figure dans le document d'information et de synthèse produit dans les cadres de ces consultations. Aujourd'hui, il est reconnu que l'attractivité du Vieux-Port a une influence positive sur le Vieux-Montréal, en termes de fréquentation touristique et de retombées économiques.



*Partie  
Pratique*



**C** *hapitre I*

***Approche urbano-portuaire***

## Introduction

**Oran** (en arabe : وهران), surnommée « la radieuse », est la deuxième plus grande ville d'Algérie et une des plus importantes villes du Maghreb. C'est une ville portuaire

de la mer Méditerranée, la ville est composée de plusieurs tissus urbains qui constituent tout le patrimoine ayant participé à sa formation. Ils représentent l'expression vivante de l'héritage urbanistique national.

### I. Approche urbaine :

#### I.1 Situation géographique de la ville d'Oran :

##### I.1.1 Contexte international

Oran se trouve au bord de la rive sud du bassin Allébro-Provençal. La métropole d'Oran recèle plusieurs atouts par sa situation portuaire, aéroportuaire et les relations qu'elle génère tant vers l'Europe que vers le Maghreb. Il est à une demi-heure de vol du port espagnol d'Alicante qui lui fait face d'une heure de Barcelone et de Marseille. • Elle représente une position stratégique, c'est un pôle d'attraction de Tunisie, Maroc, Europe et l'Afrique (le carrefour d'échange).



Fig.27 : Situation d'Oran au niveau international



## I.2 Evolution historique de la ville d'Oran

Au cours des siècles, la ville d'Oran s'est transformée d'un noyau urbain et indépendant ou son architecture commençait à prendre sa valeur depuis la mer, puis devenu une métropole complexe ou son rôle s'élargit de plus en plus vers des espaces plus vastes. Tout d'abord, Oran a été soumise à des conflits d'occupation.

Elle été Fondée en 902 par les Andalous, Oran connaît une succession de dynasties arabo-berbères. Occupée par les Espagnols en 1509, elle est définitivement reconquise en 1792 par le bey Mohamed El Kebir et devient le siège du beylik de l'Ouest. Pendant la colonisation française, elle connaît un développement rapide, et devient la deuxième ville d'Algérie. Après l'indépendance, elle demeure la capitale économique de l'Ouest du pays et le principal centre financier, commercial et industriel.

La ville d'Oran a connu une évolution vers l'Est comme toutes les villes du monde .en contresens de la montagne de Murdjadju qui consiste une barrière physique naturel.

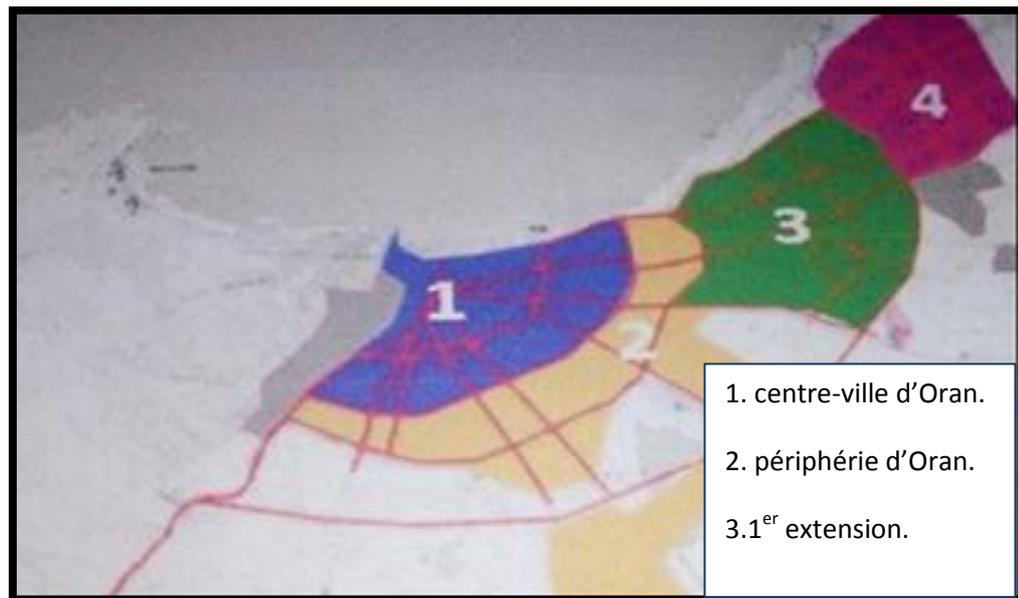


Fig.30 : Carte représente l'évolution de la ville

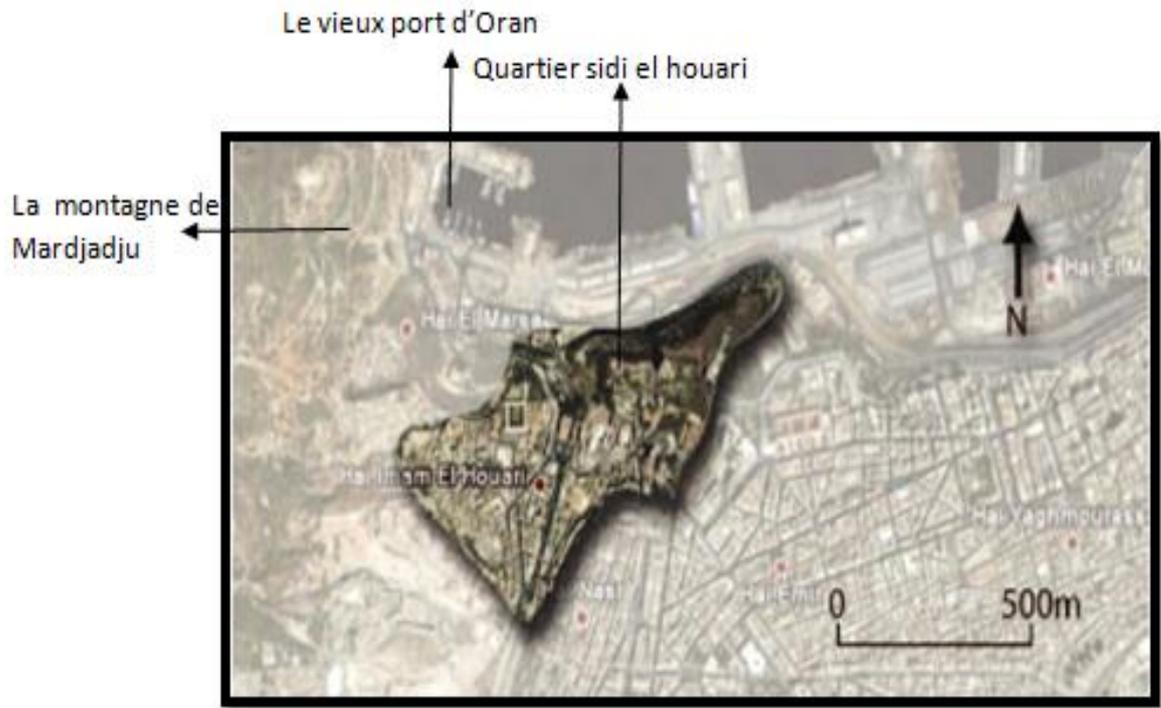
### I.2.1 Situation du premier noyau d'Oran (SIDI EL HOUARI) :

Sidi el Houari (du nom de l'imam oranais) est le premier arrondissement d'Oran. L'arrondissement est construit au nord-ouest d'Oran, sur les flancs de l'Aïdour et sur l'oued Rhi. Il donne sur la mer. Le site de sidi el houari est formé topographiquement et historiquement par un ensemble urbain constitué par plusieurs quartiers limités, au nord,

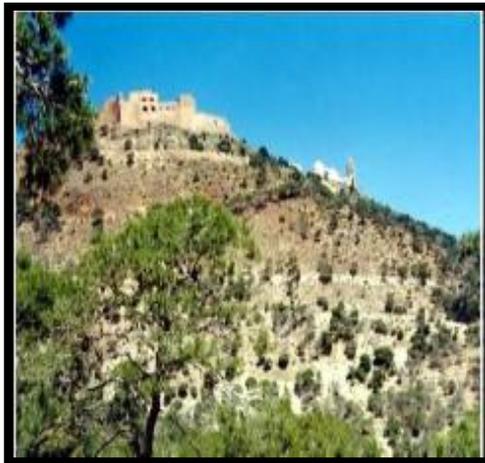
## APPROCHE PATRIMONIAL POUR LE CLASSEMENT DU VIEUX PORT

par le vieux port, à l'Ouest, par la montagne du murdjadjo à l'Est, par le château Neuf et le mur de la deuxième enceinte espagnole au sud.

L'arrondissement comporte plusieurs sites et monuments classés.



**Fig.31 :** Situation géographique du quartier sidi el houari à Oran



**Fig.32 :** la montagne de Murdjadju



**Fig.33:** Le vieux port d'Oran

## II. Approche portuaire

### Le port, vieux port d'Oran



Fig.34 :vue sur le vieux port d'Oran

### II.1 Situation géographique du port d'Oran

Le port d'Oran se situe entre les limites Nord-Africain Ouest, et du port d'Alger à l'Est, il bénéficie une situation géographique, premier port à passagers et deuxième port de commerce. Un des composants stratégique de l'économie de la région ouest, proximité des routes maritimes et des ports méditerranées, une réelle concurrence avec les autres grands ports du bassin méditerranéen.



Fig.35 :vue générale du port d'Oran

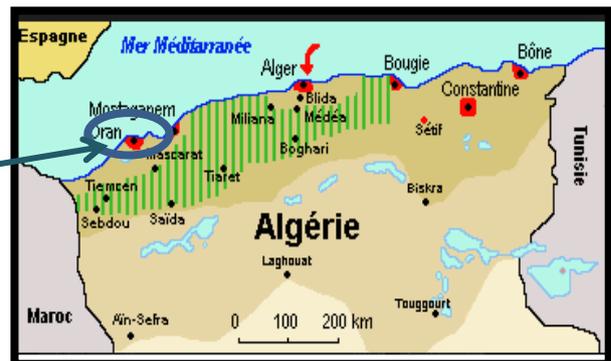


Fig.36 : Situation du port d'Oran par rapport à l'Algérie

**II.1.1 les caractéristiques physiques du port :** Superficie totale : 72 ha, nombres des bassins : 7 d'une superficie totale de 122 ha, linéaire totale des quais : 4.200ml, passe Est : largeur 60m –profondeur 20mètres, 1 gare maritime : capacité 120.000passagers/an, 1 silo à céréales : capacité 30.000T.

## **II.1.2 Situation géographique de la zone d'intervention (vieux port d'Oran)**

La zone d'intervention se situent dans le nord-ouest du bassin au cœur (bassin d'Arzew). Limité au Nord par le môle du centre et au Sud-est par le môle Sainte-Thérèse.



**Fig.37 :** situation du vieux port

**II.1.3 Ses caractéristiques physiques :** La longueur des quais accostables est de 720 m. En raison de son faible mouillage (fonds de 4 à 5), il est réservé aux embarcations de plaisance, aux sociétés nautiques, aux remorqueurs et à la pêche.

## **II.2 Histoire du port d'Oran :**

### **▪ En 1736 :**

Les Espagnols se préoccupèrent de créer un abri aux embarcations qui faisaient la navette entre Oran et Mers el Kabîr. Ils avaient complété leur ouvrage d'un quai nord-sud prenant appui à la racine de la jetée, et une autre perpendiculaire (futur quai Ste-Marie).



**Fig.38** : bassin du vieux port d'Oran

- **En 1792 :**

La construction commença par des travaux entrepris tardivement à la vielle de leur départ définitif d'Oran.

- **En 1831 :**

Lors de la prise d'Oran par les Français, il n'existait qu'une grotte dans la falaise, au sud de la pointe Lamoune ; elle servait d'abri aux barques faisant la liaison avec l'abri naturel voisin de Mers-el-Kébir où les navires cherchaient refuge.

- **En 1848 :**

La construction d'un petit port de débarquement Deux petites jetées, englobées maintenant dans les môles du Centre et Sainte-Marie, furent construites de 1848 à 1860 ; elles limitaient un plan d'eau de 4 ha. Environ où la sécurité n'existait pas par gros temps pour les navires.



**Fig.39** : vieux port en 1858

### ▪ 1860 à 1892 :

Au cours de cette période, de violentes tempêtes (en 1869, en 1876 et en 1886) ruinèrent partiellement la jetée du large causant ainsi de longs retards à l'achèvement des ouvrages et des difficultés financières à l'État qui demanda, par une loi du 19 juillet 1880,

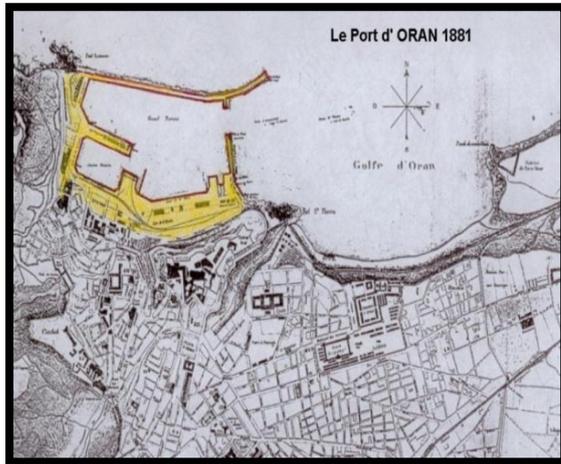


Fig.40 : Le port d'Oran en 1881



Fig.41 : Les travaux réalisés en 1900

### ▪ 1905-, La loi du 18 juillet 1905 approuva un projet comprenant :

- Le prolongement en deux alignements de la jetée du large sur 1.282 m.
- la construction d'une traverse partant de la pointe du Ravin-Blanc normale à la jetée du large divisée par une passe de 150 m. en deux parties, l'une de 150 m. au Nord, l'autre de 400 m. au Sud .
- l'élargissement à 120 m. du môle Sainte-Thérèse, aujourd'hui môle Jules Giraud.
- la construction d'un quai de rive de 420 m. de longueur à l'Est du môle précédent et d'un môle dit des Hauts Fonds de 220 m. de longueur et 95 m. de largeur à l'extrémité de ce quai .
- la construction d'une traverse de 75 m. de longueur enracinée normalement à la jetée du large et dans le prolongement du quai Est du môle des Haut.

### ▪ 1922 :

Nouveau programme d'extension du port en cours d'étude et décidé par le Gouverneur Général de l'Algérie le 11. mai 1922 ; les travaux durèrent de 1923 à 1931.

L'élargissement de la mole des haut fonds à sa dimension actuelle (200 mètres) a été effectué .les travaux, complétés par des dragages et des déroctages.

- **En 1937 :**

Furent terminés la construction du prolongement de la jetée du large et de la traverse Est de 519 m. de l'avant-port

- **En 1950 :**

En son dernier développement le port comportait une jetée de large de 3 km qui protéger le port actuel.



Fig.42 : le port d'Oran en 1930

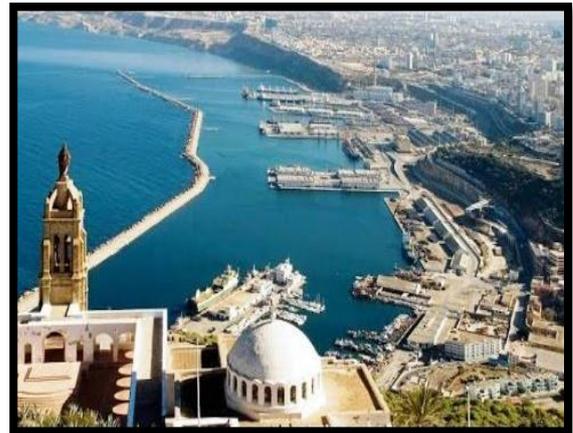
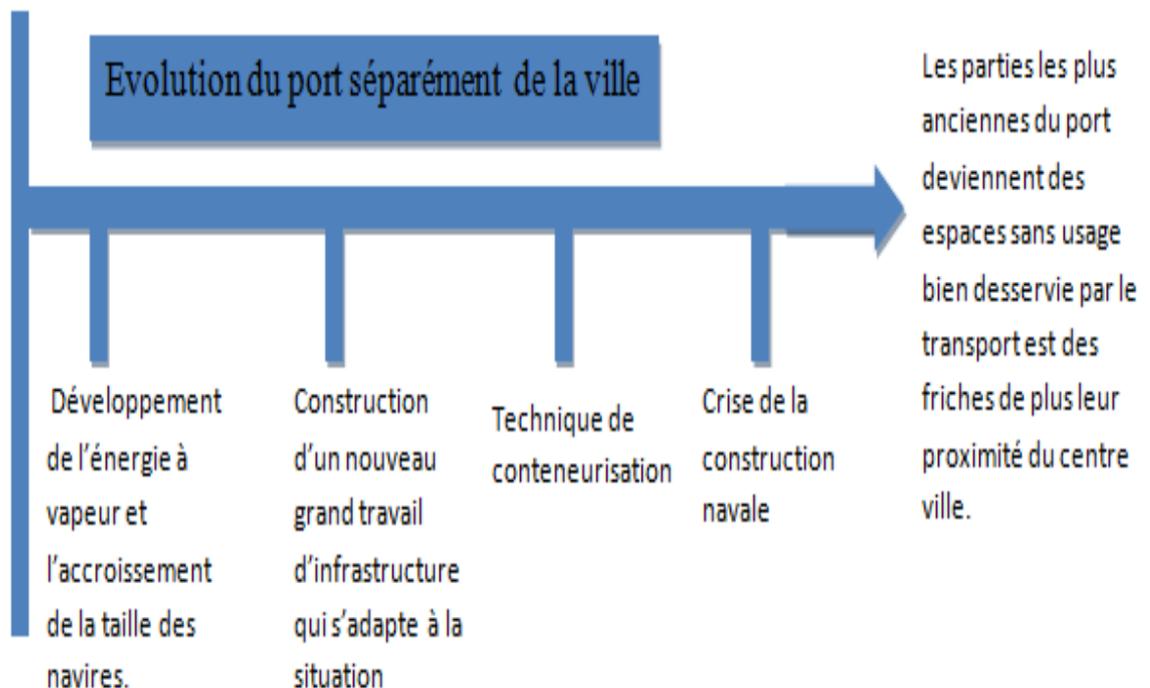


Fig.43 : Le port d'Oran actuel

## II.3 Evolution du port d'Oran :



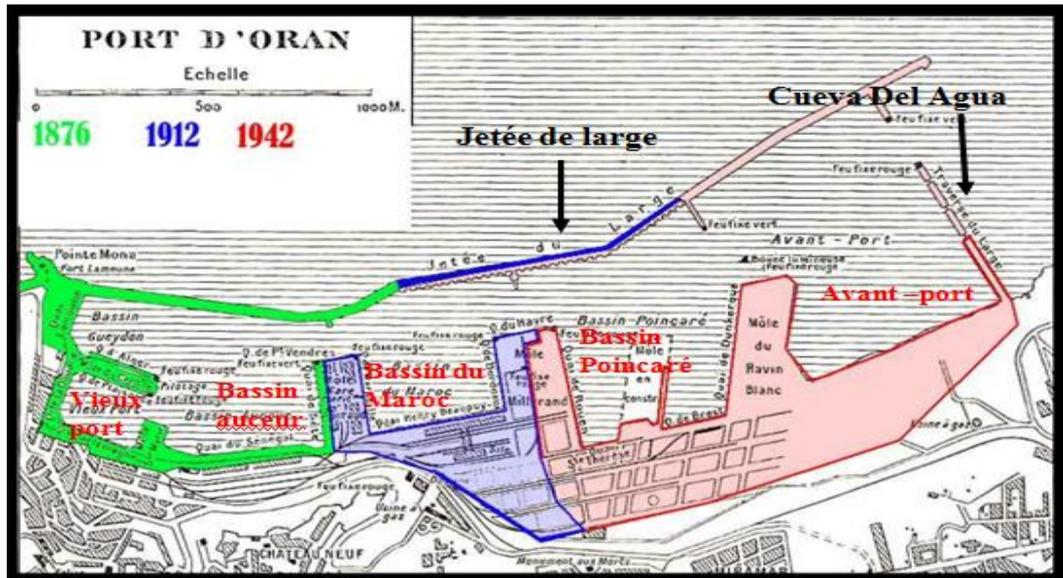


Fig.44: Carte du vieux port d'Oran en 1950



Fig.45. Le vieux port d'Oran actuel

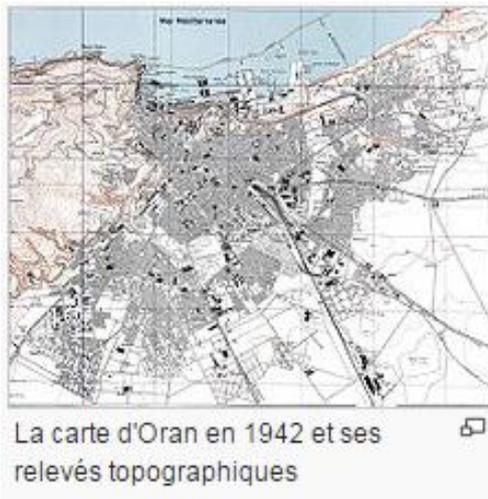
### III. Approche physique

Le milieu physique offre de véritables potentialités mais impose également des contraintes. Cet espace offre des sites naturels ouverts par la présence de la mer et des différentes baies (Oran Arzew), sites favorables à l'implantation d'infrastructures

portuaires. Oran s'inscrit dans un milieu physique divers au niveau des reliefs (monts, pleins plateaux).

### III.1 La topographie :

L'altitude moyenne de la ville d'Oran est environ 60 m .le front de mer est construit 40 m au-dessus des flots, les falaises de Gambetta culminent à plus de 50 m .La ville monte en pente douce. Elle atteint 70 m sur le plateau de Kargentah, puis 90 dans le proche ban lieue d'Assenai.



### Variations d'altitude

Lieu dans la ville	Altitude
Port	0 m <sup>19</sup>
Falaises	50 m <sup>19</sup>
Kargentah	70 m <sup>19</sup>
Es Senia	90 m <sup>21</sup>
Sebkha	110 m <sup>22</sup>
Aidour	429,3 m <sup>19</sup>

### III.2 Le climat

Oran bénéficie d'un climat méditerranéen classique marqué par une sécheresse estivale, des hivers doux.

\*Une saison entièrement sèche et chaude avec des surchauffés estivaux.

\*Une saison fraîche et pluvieuse. Qui concentre les  $\frac{3}{4}$  des précipitations.

## IV. Approche analytique

Pour obtenir une réponse aux problèmes posés dans notre zone, il faut se fonder sur une analyse qui vise à comprendre le développement du vieux port et les , c'est pour ça on a opté à réaliser :

### IV.1 Analyse selon Kevin lynch

#### ➤ Définition :

Dans les années 60 et 70, comme réaction aux impacts destructifs du Modernisme sur les villes américaines et la vie urbaine, Kevin Lynch et autres ont

essayé de les rendre lisibles de nouveau et ils ont critiqué la perte de dimension humaine dans les villes modernes.

Ainsi leurs travaux ont dérivé de la vue de l'habitant de ville en employant l'enquête scientifique

Les éléments de la structure de l'analyse :

➤ **Les voies:**

-C'est le réseau des voies qui permet d'appréhender la ville et d'en relier les éléments, d'où leur importance pour les habitants connaissant assez bien la ville.

- Les voies se particularisent par les activités qui les bordent, par leur largeur ou leur étroitesse, par les caractéristiques des façades ou de la végétation.

➤ **Les limites:**

-C'est les plus fortes frontières entre deux quartier : les rivières, les fronts de mer ou de lac, les limites liquides donnent des références directionnelles et latérales. Elles sont souvent aussi des voies.

➤ **Les quartiers:**

-Un quartier est déterminé par l'existence de plusieurs caractères distinctifs relevant du type de bâti, de décoration, d'activité, de classes sociales et de « races ».

➤ **Les Nœuds:**

-Ce sont des jonctions de voies où l'on doit prendre des décisions (de direction notamment, mais aussi de mode de transport ; ainsi les stations de métro, les gares.

➤ **Points de repère:**

-Ce sont des éléments ponctuels définis assez simplement (immeuble, enseignant, montagnes, etc.), leur utilisation implique le choix d'un élément unique au milieu d'une multitude de possibilités.

### **IV.2 Analyse systémique**

➤ **Définition :**

Nouvelle discipline qui regroupe les démarches théoriques, pratiques et méthodologiques, relatives à l'étude trop complexe pour pouvoir être abordé de façon réductionniste, et qui pose des problèmes de frontières, de relations internes et externes, de structure.

➤ cette démarche vise à identifier :

- La « finalité » du système.
- les niveaux d'organisation.

## APPROCHE PATRIMONIAL POUR LE CLASSEMENT DU VIEUX PORT

- Les états stables possibles.
- Les échanges entre les parties.
- Les facteurs d'équilibre et de déséquilibre.
- Les boucles logiques et leur dynamique, etc.

Les éléments marquants dans la zone d'étude suivant Kevin Lynch :

a. **les limites :**



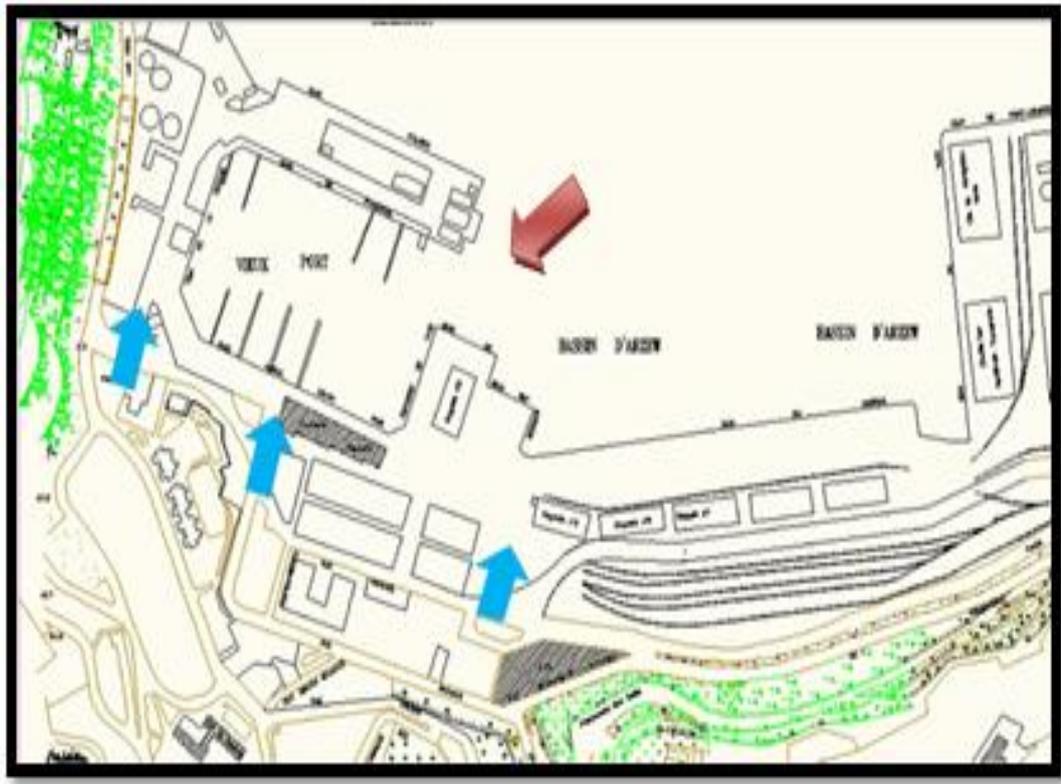
Légende :

 Limite naturel

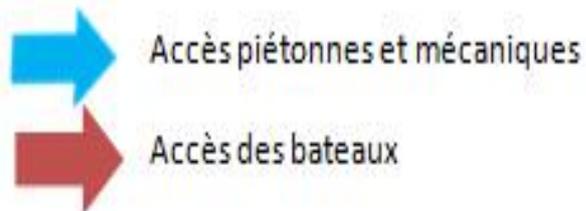
 Limite artificiel

## b. Accessibilité :

L'accès au terrain se fait par la route nationale N°2 qui assure la liaison avec Sidi El Houari et la ville.

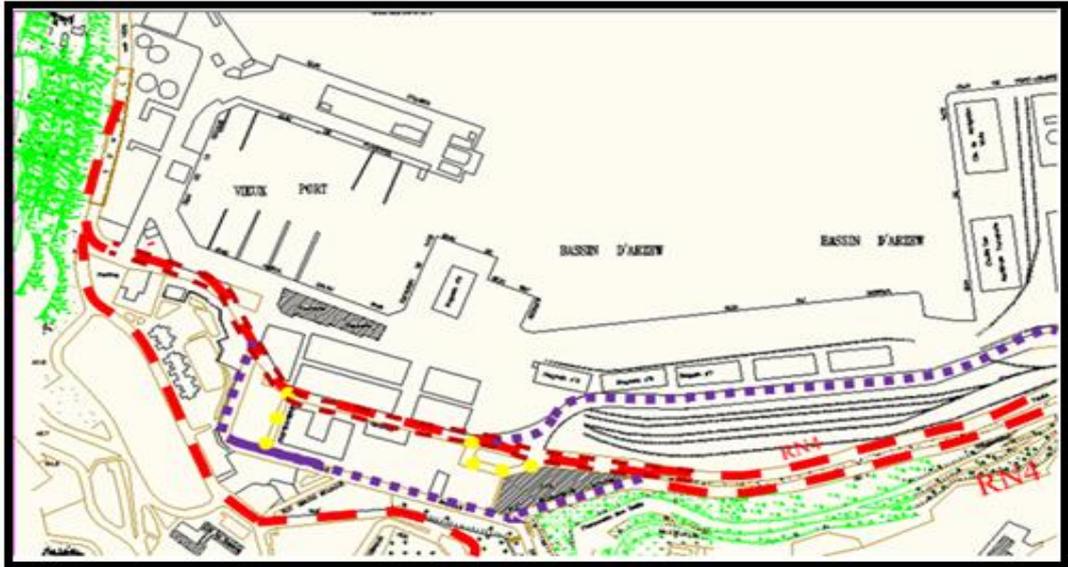


### Légende



## c. Circulation :

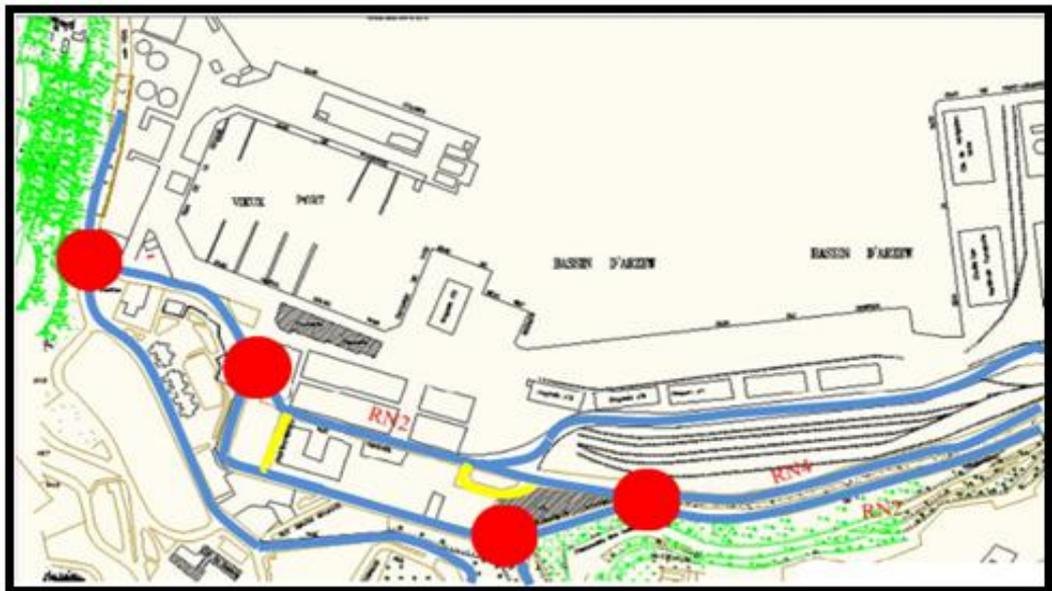
La route nationale N°2 est un axe caractérisé par un flux mécanique important qui relie le site avec la ville.



Légende :

-  Circulation mécanique forte
-  Circulation mécanique moyenne
-  Circulation mécanique faible
-  Circulation piétonne

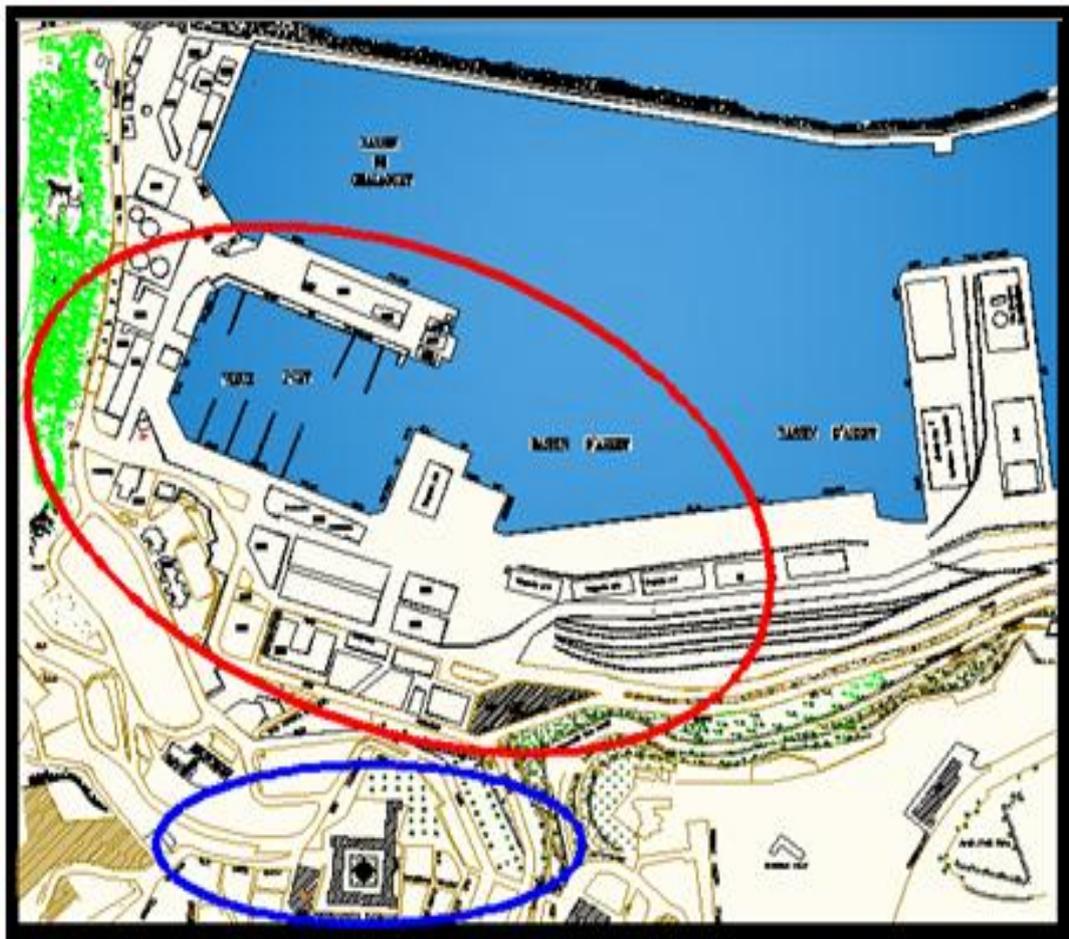
d. Les voies et les nœuds:



Legende :

-  Les nœuds
-  les voies principales
-  Les voies secondaires

## e. Les quartiers :



Legende :  quartier de la marine  Sidi el Houa

## f. Les repères :



Fig.46 : Montagne de Mardjajo



Fig.47 : Fort de Santa Cruz

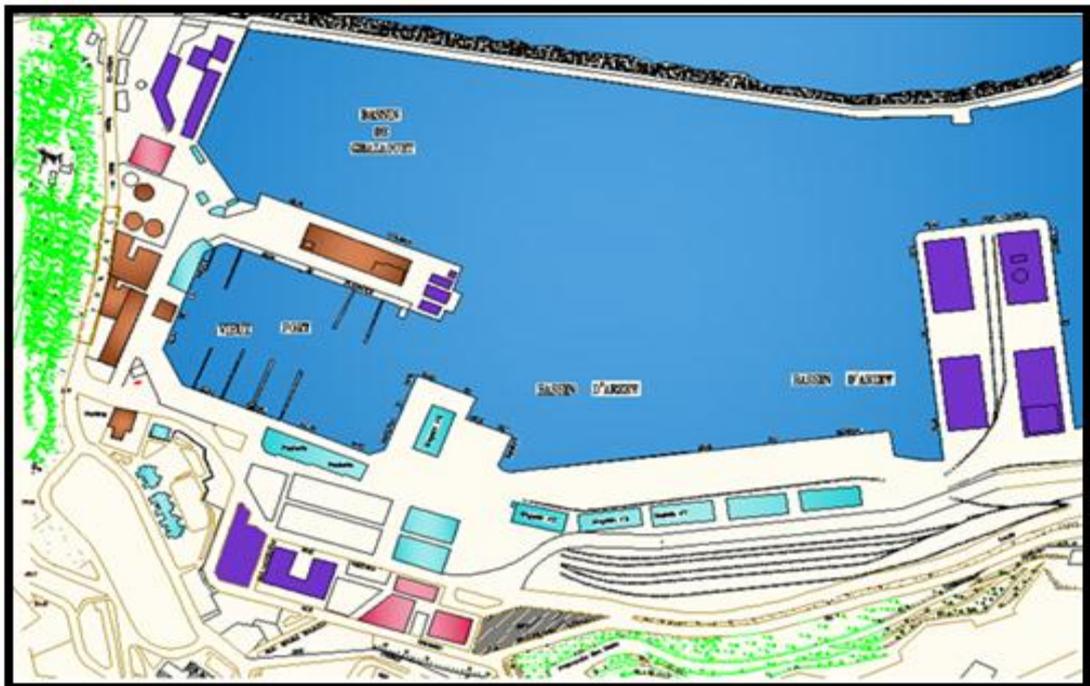


Fig.48. l'église de saint louis



Fig.49. L'hôpital Baudense

## g. L'état de bâti :



### Légende :



Bon état



Etat dégradé



Moyenne état



Les ruines

Les éléments marquants dans la zone d'étude suivant l'analyse systémique :

**a) La finalité du système :**

- Le but de notre étude :

Notre projet s'intéresse en premier lieu sur le lien ville –vieux port, pour un premier temps on va se basé sur l'agrandissement du périmètre du classement du quartier sidi el houari jusqu'au le vieux port.

Aussi l'idée détractrice du projet consiste à ouvrir le vieux port aux citoyens et revivre leur relation avec la ville à travers l'aménagement des espaces publics et des espaces d'attente.

- le vieux port d'Oran à un caractère patrimonial.

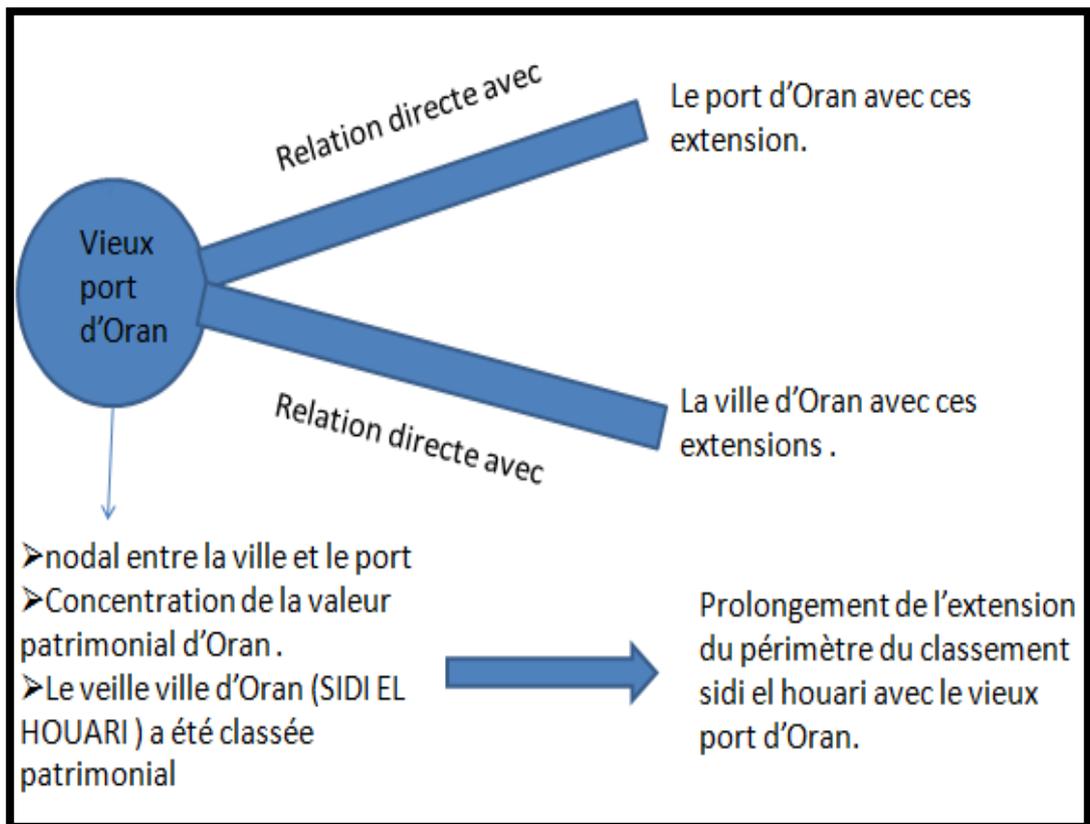


Fig.50. Schéma explicatif de La finalité du système.

**b) Les niveaux d'organisation :**

- le vieux port d'Oran est géré par la réglementation: E.P.O –D.T.P-
- Une Logique friche portuaire.
- Désordre fonctionnel.
- Inaccessible.

### c) Les états stables possibles :

- Le bassin
- Les quais
- Relation ville-port
- La vue panoramique



Fig.51 : Schéma explicatif du niveau d'organisation du vieux port

### d) Les échanges entre les parties :

Relation timide entre la partie urbaine et la partie portuaire.

### e) Les facteurs d'équilibre et de déséquilibre :

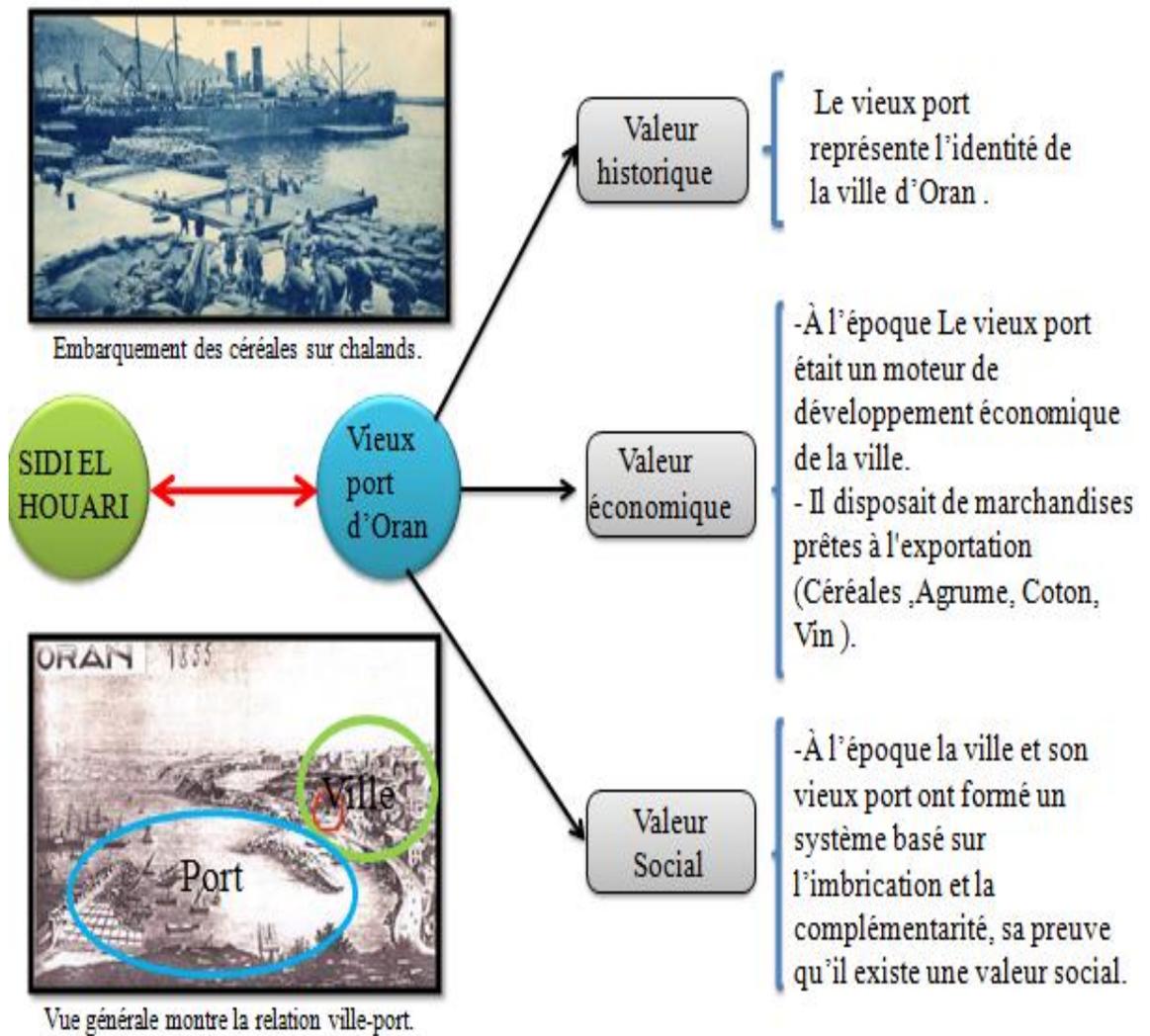
- Actuellement, on trouve que les facteurs déséquilibrent car le vieux port ne joue pas un rôle d'un port.
- Un déséquilibre aux niveaux d'aménagement du vieux port et sidi el houari.

### f) Les boucles logiques et leur dynamique :

Les boucles du vieux port sont très minimes, un seul rythme qui se répète.

- La pêche est une boucle.
- Le manque des espaces détentes.
- Inaccessible.

## Synthèse :



On argumente ses valeurs par des récits et des documentations personnelles comme suit :

« JE ME SOUVIENS AVOIR ÉTÉ, QUELQUES FOIS, RÉVEILLÉ PAR LE BRUIT DE LA RUE. JE M'APPROCHAIS DE LA FENÊTRE POUR REGARDER CE MONDE, MYSTÉRIeux ET INCONNU, POUR MOI, QUI, TRÈS TÔT LE MATIN, DESCENDAIT LE BOULEVARD OUDINOT VERS LES QUAIS DU PORT. J'IMAGINAI ET J'ASSOCIAIS MON GRAND-PÈRE GUSTO, À CES TRAVAILLEURS MATINAUX, C'ÉTAIENT LES DOCKERS. ILS ALLAIENT, PAR PETITS GROUPES, DEVISANT, GESTICULANT, ET PLAISANTANT AU FIL DES CONVERSATIONS. UNE MUSETTE SUR L'ÉPAULE RENFERMANT LE MAIGRE REPAS DU MIDI QUI LEUR PERMETTRA DE TENIR JUSQU'AU SOIR ». *Récit et documentation personnelle de Raphaël Passarelli*



# **C** *h*apitre *I*

***Projet de classement et action à mener***

## Projet de classement et actions à mener

D'après l'analyse, notre projet est basé sur deux actions :

- 1- le classement du vieux port d'Oran.
- 2- l'intervention sur l'espace du vieux port d'Oran (les quais, les moles , les bâtiments...)

### I. La proposition du périmètre du classement du vieux port d'Oran :

D'après notre recherche, ainsi les déférents analyse appliquées sur le vieux port d'Oran, on a proposées de prolonger le périmètre du classement du quartier SIDI EL HOUARI jusqu'au le VIEUX PORT D'ORAN.

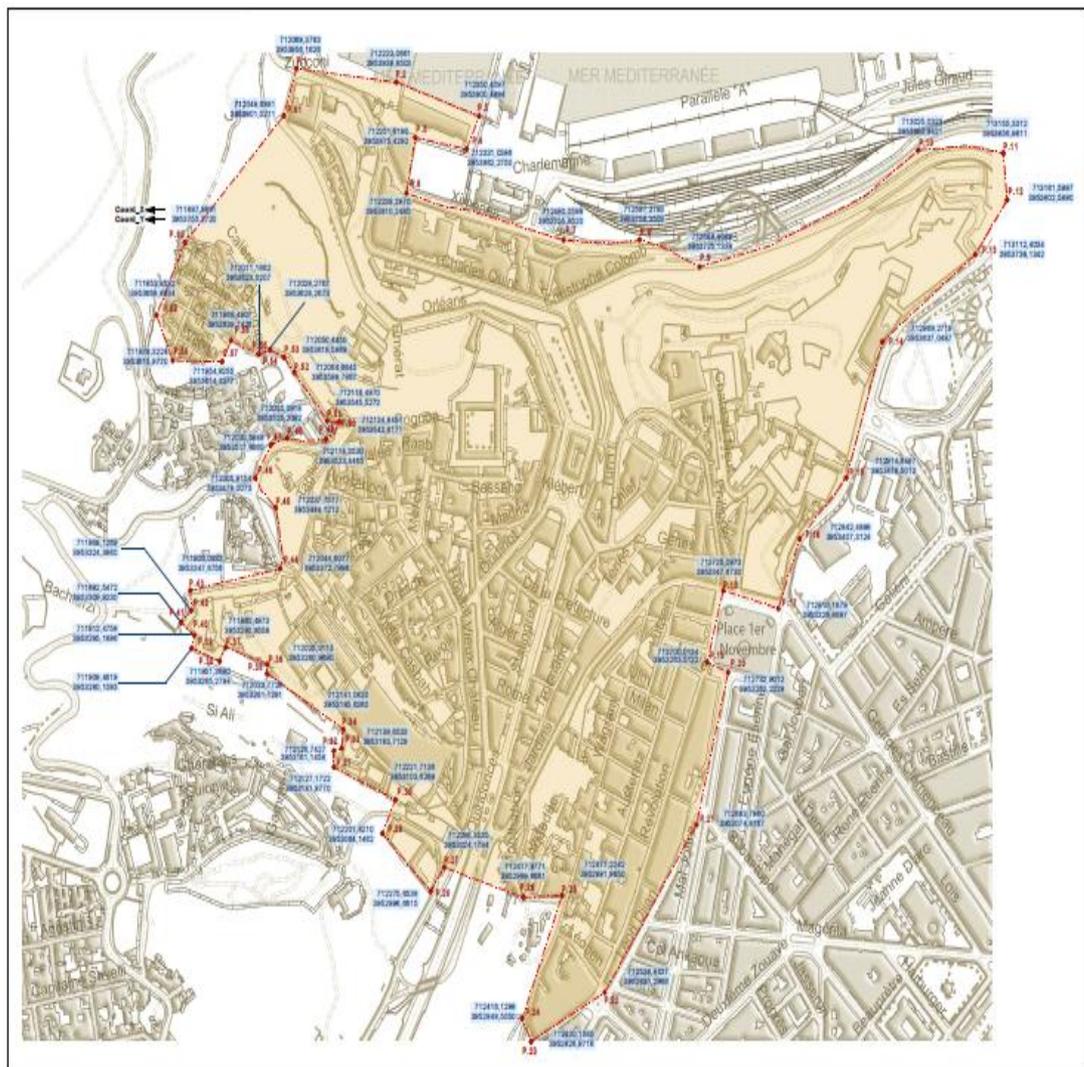


Fig.52 : Le périmètre du classement du quartier de sidi el houari.

# APPROCHE PATRIMONIAL POUR LE CLASSEMENT DU VIEUX PORT

La proposition prise est la suivante :



Fig.53 : la proposition du prolongement du périmètre du classement

## II. Le principe d'intervention :

Le principe d'intervention consiste d'intervenir au niveau du bassin et les quais du vieux port d'Oran, cela pour donner un caché patrimonial au vieux port d'Oran, on ajoutant des activités dans son périmètre du classement. Les activités supplémentaires porteront sur la plaisance, le tourisme, loisir et culturel.

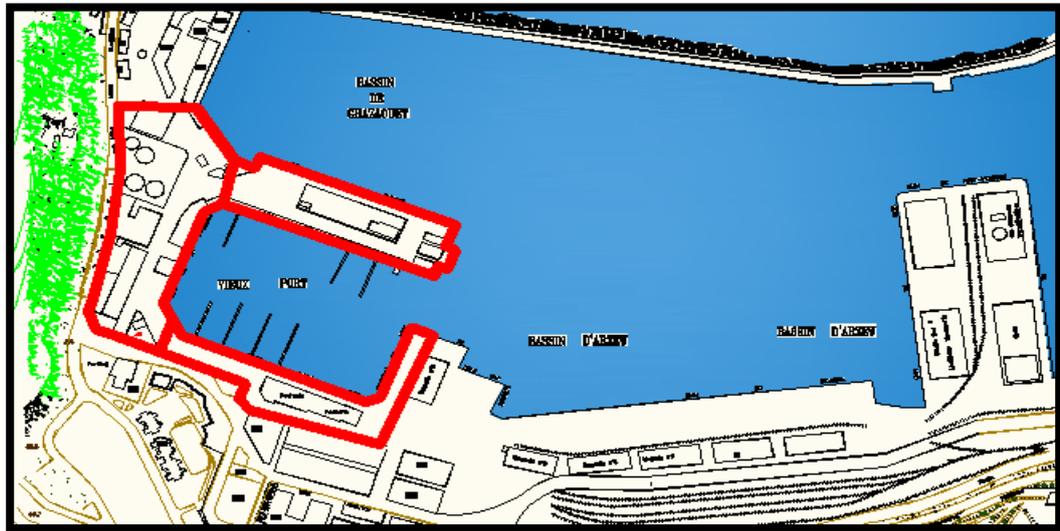


Fig.54 : le niveau d'intervention



Zone d'intervention

Concernant les bâtiments existants à l'intérieur du périmètre du classement (pêcherie, capitainerie, garde de corps, hangar) sont reconvertie comme suit :

- l'emplacement de la pêcherie sera installer dans une zone spécifique du port d'Oran, ainsi cette dernière sera reconvertie à un restaurant.
- la capitainerie devra être délogée vers l'entrée du port, ainsi ses bâtiments seront reconvertis à une administration du transport, salle de réparation.
- En ce qui concerne le hangar son emplacement sera dans une zone spécifique du port et sera reconvertie à un musée méditerranéen avec un centre d'artisanat.
- la zone occupé par les gardes de corps sera aménager à un espace pour le loisir et la détente ainsi des boutiques.

### II.1 La définition de la reconversion :

Reconversion : nom féminin

- Adaptation d'une industrie ancienne à de nouveaux besoins ; changement de production opéré par une entreprise, une localité ou une région ;

changement de type d'activité ou de secteur d'activité au terme d'un processus de recyclage et de reclassement.

- Fait pour un employé, un ouvrier, etc., de se reconvertir dans une nouvelle activité.<sup>6</sup>

- La reconversion affecte un bâtiment à un autre usage que celui pour lequel il a été conçu. Un bâtiment est toujours construit pour une fonction précise (habitat, production industrielle, équipement public, commerce, etc.), tout en correspondant à une intention architecturale et au site sur lequel il prend place. L'évolution des usages étant plus rapide que l'usure des murs, de nombreux édifices trouvent une nouvelle destination. Des châteaux (Le Louvre, Écouen), des gares (Orsay) sont reconvertis en musées, des piscines en commerce (Molitor à Paris) ou en musée (Roubaix) et des usines ou des casernes en appartements ou en lofts, etc.

## II.2 Le programme de notre projet :

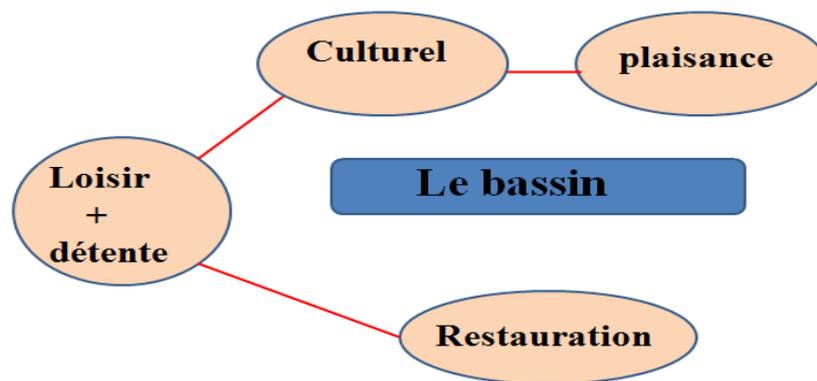


Fig.55 : Schéma explicatif du projet

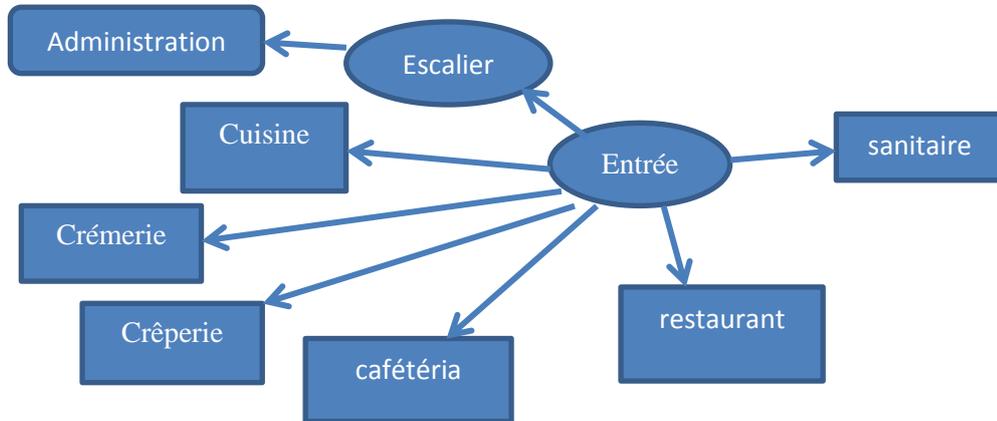
- **L'activité culturelle** : présentée par un musée d'histoire méditerranéen.
- **L'activité de détente, de loisir, de commerce** : présentée par des boutiques et des espace de jeux, des placettes et des espaces verts.
- **L'activité de plaisance** : présentée par une administration de transport maritime.
- **Restauration** : présentée par un restaurant, cafétéria, crèmerie etc.

<sup>6</sup>Definitio selon le dictionnaire larousse

## II.3 la reconversion de la pêcherie à un restaurant

On a proposé de reconvertir la pêcherie à un restaurant, on a gardé sa structure et modifié quelque part dans ses façades .

### II.3.1 l'organigramme



## II.4 La reconversion de l'hangar à un musée :

D'Après l'analyse : on a proposé de reconvertir le hangar à un musée méditerranéen ,On a essayé de faire un petit changement dans le vieux port d'Oran avec création d'une nouvelle activité qui participe à l'amélioration de l'image de ce dernier dans la ville d'Oran et pour renforcer l'infrastructure patrimonial et touristique .

### II.4.1 Définition d'un musée:

Un musée est un lieu dans lequel sont collectés, conservés et exposés des objets dans un souci d'enseignement et de culture.

Le musée se voit attribuer trois fonctions essentielles : collecter, conserver et exposer.

Le musée méditerranéen ou bien le musée maritime se présente comme dérivé des institutions maritimes sont : aquarium, des espaces d'exposition , des espaces détente.

Il est constitué le lieu privilégié pour la transmission des messages de vulgarisation à travers les différentes expositions, ce sont des institutions originales dont le rôle consiste à diffuser parmi le grand public. Il offre une possibilité d'ouvrir une fenêtre sur un monde inconnu.

## III. Analyse thématique d'un musée méditerranéen :

Afin de cerner des exigences liés au projet de reconversion et de maîtriser les aspects fonctionnels et techniques du projet, nous procédons à l'étude de 2 exemples différents dans le but de déterminer un programme qualitatif et quantitatifs.

## III.1 1<sup>er</sup> exemple : *Musée océanographique de MONACO*

### III.1.1 Présentation :

**Situation:** La falaise du Rocher Monaco, France.

**Fondé :** en 1906 par le Prince ALBERT I<sup>er</sup> de Monaco

**Conçu par l'Architect:** PAUL DELEFORTLE

**Superficie:** 1500m<sup>2</sup> et 85m de hauteur

**Niveaux:** 4 niveaux



Fig.56 : musée océanographique de Monaco

Le Musée océanographique de Monaco offre la possibilité de bénéficier un cadre d'une exceptionnelle beauté chargé d'histoire.

### III.1.2 L'implantation et l'intégration au site :

L'emplacement du musée est exceptionnel par le fait qu'il soit construit entièrement en pierre de taille à la pointe extrême du rocher tout en surplombant à pic les flots de la mer méditerranée; ainsi il représente un point de repère et un élément d'appel pour le visiteur.

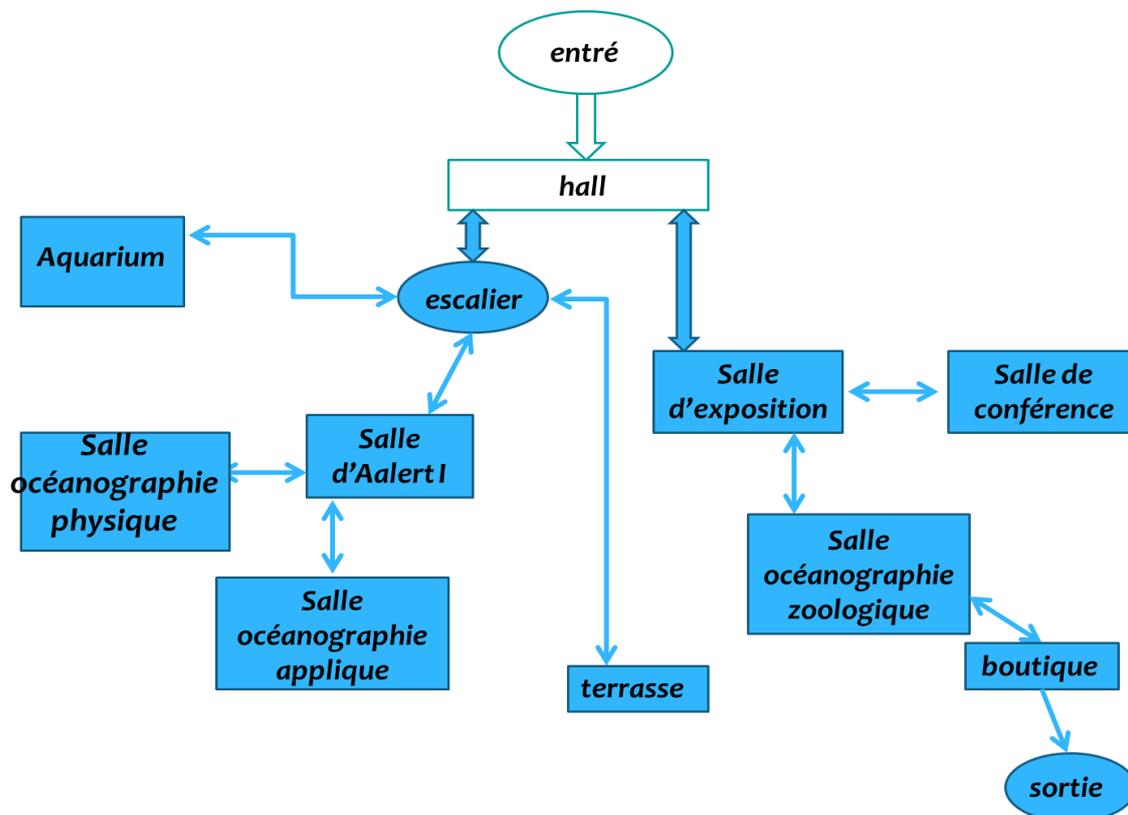


Fig.57 : situation du musée par rapport à la mer

## III.1.3 Programme :

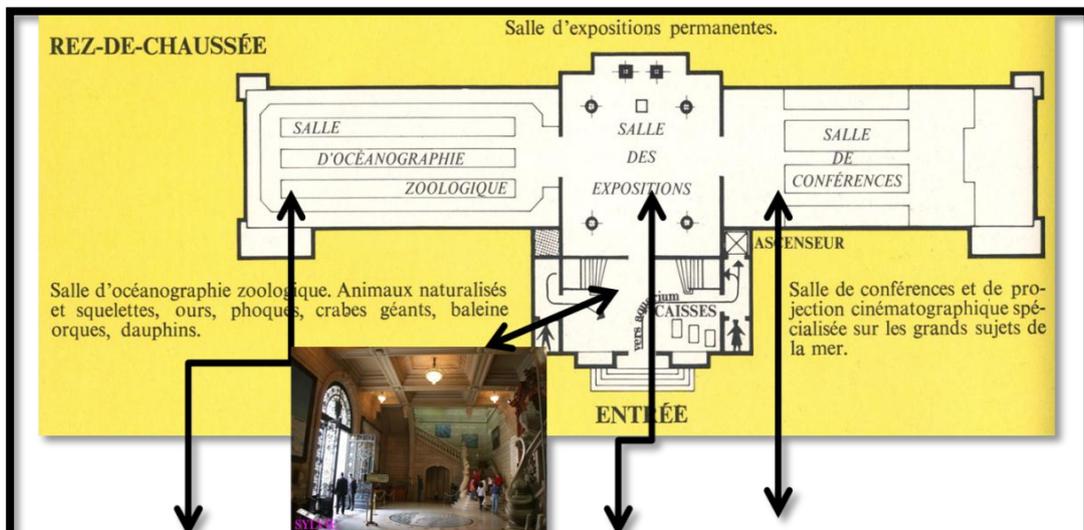
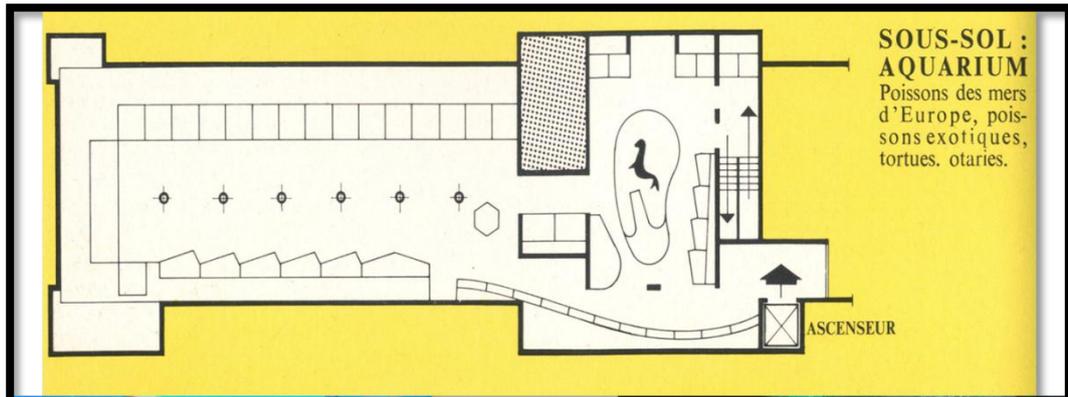
- ✓ Aquarium
- Zone méditerranéenne
- Zone douce
- L'atrium
- ✓ Salle d'exposition
- ✓ La salle d'océanographie physique
- ✓ La salle d'océanographie physique
- ✓ Salle d'océanographique zoologique
- ✓ La salle de conférence
- ✓ Salle de Albert I: Les laboratoires de recherches
- ✓ Restaurant
- ✓ Galerie

## III.1.4 Organigramme :



## III.1.5 Hiérarchisation des espaces :

# APPROCHE PATRIMONIAL POUR LE CLASSEMENT DU VIEUX PORT



# APPROCHE PATRIMONIAL POUR LE CLASSEMENT DU VIEUX PORT

**1<sup>er</sup> ETAGE**  
 Salle d'océanographie physique. Instruments scientifiques, appareils de mesure, engins de pêche, coquillages.

SALLE D'Océanographie Physique

SALLE ALBERT 1<sup>er</sup>

SALLE D'Océanographie Appliquée

Salle ALBERT 1<sup>er</sup>. Laboratoire du yacht "Hirondelle II", maquettes de navires océanographiques, balenières, fusils-harpons.

Salle d'océanographie appliquée. Animaux naturalisés, Kayak d'esquimau, rookerie de pingouins, industrie des produits de la mer.

**TERRASSE**  
 Vue panoramique sur la mer.  
 Snack-bar.

TERRASSE

BAR

ASCENSEUR

## Synthèse:

1. Sa position géographique à proximité de la mer.
2. Son programme est très riche et fonctionnel
3. L'intégration de restaurant et de commerce (boutiques) à l'intérieur de projet dans le but de rendre le centre plus rentable.

## III.2 2<sup>EME</sup> exemple : *Musée Méditerranée de Marseille MUCEM*

### III.2.1 Présentation :

**Situation :** sur le môle J4 du port de Marseille.

**Réalisée par :** l'architecte Rudy Ricciotti

A la suite du concours de maîtrise d'œuvre international lancé en 2002 par le Ministère de la Culture.



Fig.58 : situation du musée

### III.2.2 Description du MUCEM

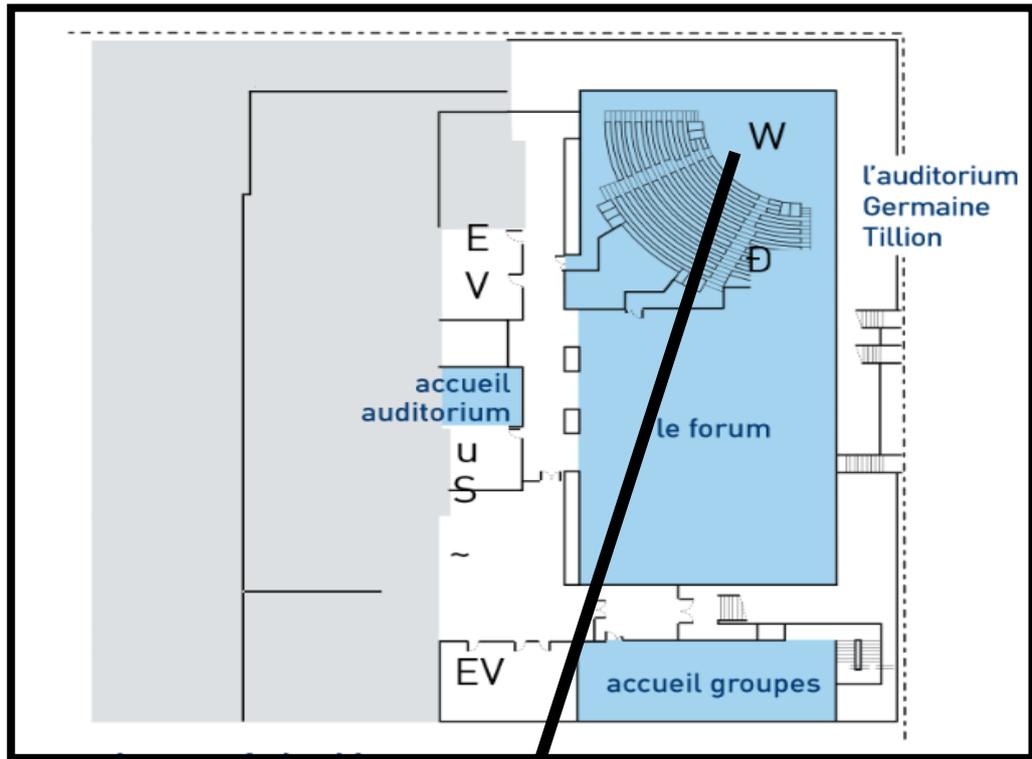
Une composition géométrique simple (carrée). La partie architecturale retenue est de réaliser un bâtiment à la structure résolument moderne, audacieuse et soucieuse du développement durable en privilégiant l'usage des BFUP (Béton Fibré à Ultra hautes Performances) pour constituer les principaux éléments de la structure: poteaux arborescents, poutres de planchers de grande portée, résilles en façade et en toiture, passerelle de liaison avec le fort Saint Jean.



Fig.59 : Volumétrie du musée

## III.2.3 Hiérarchisation des espaces :

Niveau 1 :

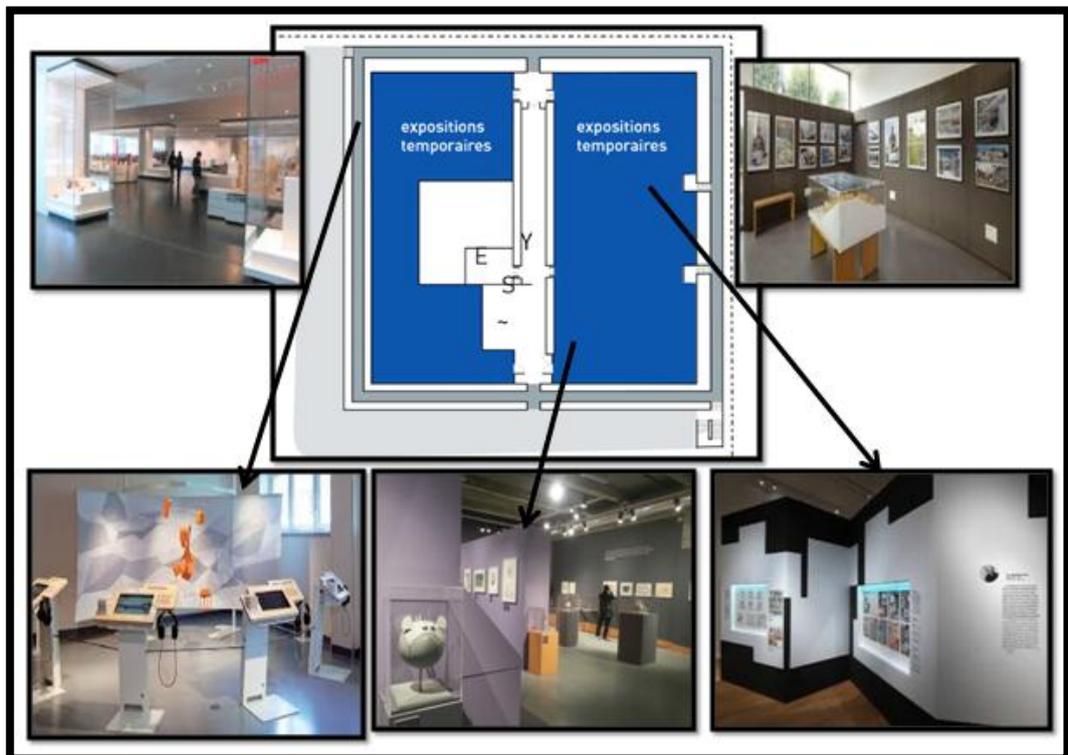


# APPROCHE PATRIMONIAL POUR LE CLASSEMENT DU VIEUX PORT

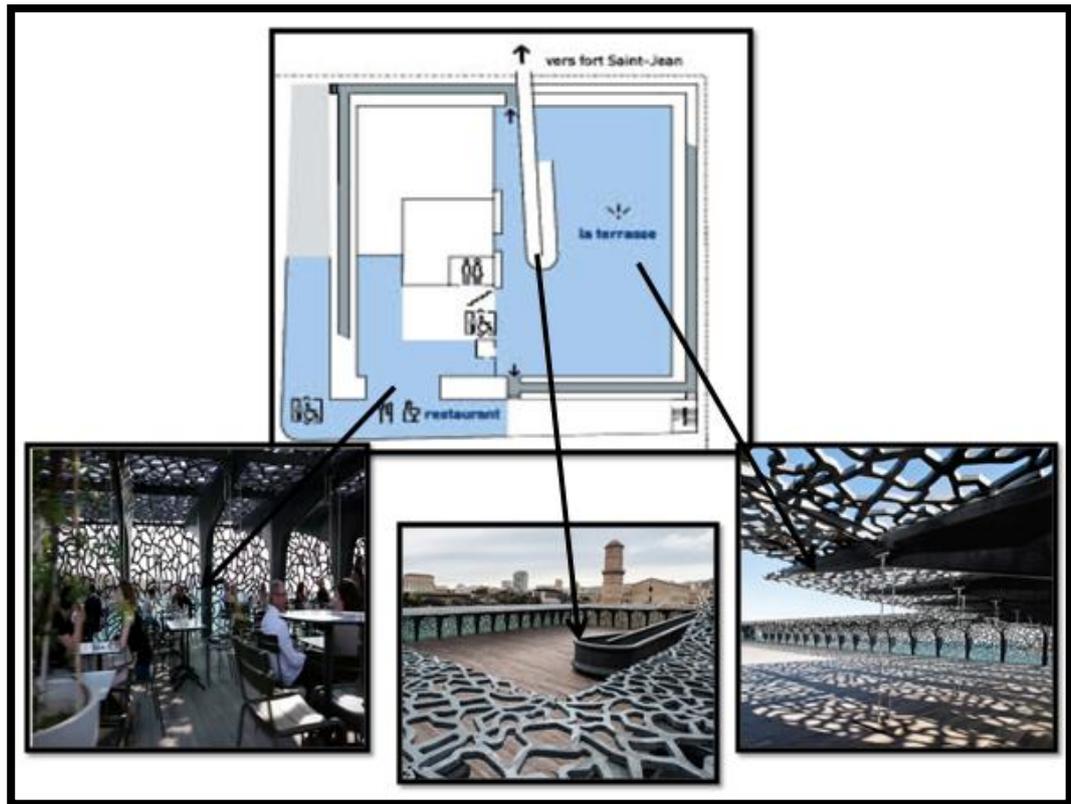
## Niveau 2 :



## Niveau 3 :



Niveau 4 :



## III.2.4 Les façades :

➤ **Pour l'architecte**, le MuCEM doit être une caisse de résonance culturelle de la Méditerranée, animée par la mer. Une pulsation perpétuelle de lumière qui fait frissonner ses façades de dentelle. La mer est là, incrustée dans les murs rideaux pour affirmer son importance dans la conception des expositions intérieures. Les façades Sud et Ouest sont la matrice du projet, la lumière y joue le rôle de multiples peaux présentes dans un camaïeu de bleu et de turquoise, donnant l'impression d'un frisson aquatique.



Fig.60 : photo du musée

La nuit, le MuCEM restitue la vibration méditerranéenne sous la forme d'une installation de lumière colorée. La mise en lumière imaginée par Yann Kersalé met en scène l'ensemble des façades du bâtiment, lui donnant ainsi une visibilité maritime et terrestre, agissant comme un signal dans la nuit.

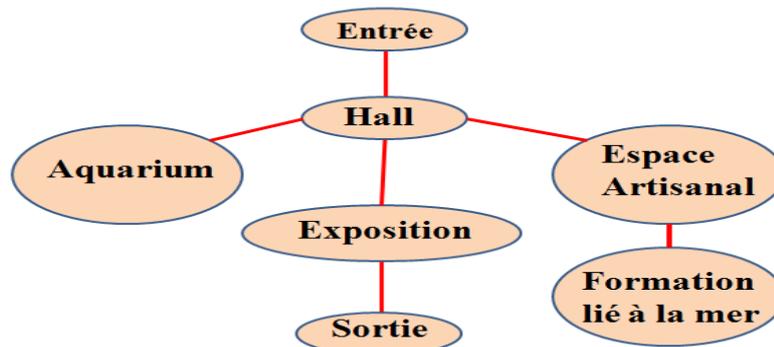


**Fig.61** : photo du musée dans la nuit

### **Synthèse :**

L'Architecture du musée est une architecture magnifique idéalement bien placés à proximité de la mer. Ainsi la présence de la visibilité maritime et terrestre.

### **III.3 Organigramme du musée de la méditerranée :**



### **IV. Les projets :**

Notre projet contient :

- un aménagement du l'espace vieux port
- un musée
- un restaurant
- des boutiques

## CONCLUSION

Il est clair, qu'à travers, le présent projet, l'intervention sur un vieux port, comme celui du vieux port d'Oran renferme plus qu'une spécificité, d'abord son statut historique qui lui a valu une prise en charge patrimoniale, mais aussi sa fonction touristique et de loisirs qui lui valent un aménagement attractif.

Ainsi, notre projet a essayé de joindre l'impératif patrimonial au besoin fonctionnel lié au tourisme et aux loisirs.

Toutefois, la seule garantie pour préserver ce monument historique c'est de lui de le doter d'un périmètre de classement patrimonial, soit un cahier des charges qui détermine la façon avec laquelle nous pouvons intervenir sur site fragile.

Nous espérons avoir ouvert le débat à travers ce projet en espérant avoir sensibilisé les différents acteurs sur la nécessité de mettre en avant le processus de la récupération du vieux port d'Oran en sa qualité d'emblème de la ville portuaire, Oran.

## RECOMMANDATIONS

- ✓ Oran ville portuaire a besoin de son espace portuaire, espace vitale de son fonctionnement et son histoire.
- ✓ L'intervention sur l'espace portuaire (vieux port ) doit impérativement se faire dans un cadre patrimonial, condition nécessaire pour la préservation de la dimension historique du site .
- ✓ L'intervention sur le vieux port implique la participation active de plusieurs acteurs( historiens, architectes, gestionnaire de la ville ...)
- ✓ Le classement du vieux port, étant une nouvelle démarche en Algérie, les responsables doivent s'inspirer des expériences étrangères dans le thème.

