



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي  
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche  
Scientifique  
جامعة عبد الحميد ابن باديس مستغانم  
Université Abdelhamid Ibn Badis de Mostaganem  
كلية العلوم و التكنولوجيا  
Faculté des Sciences et de la Technologie



N° d'ordre : ...../ARCHI/2017

## MEMOIRE DE FIN D'ETUDE DE MASTER ACADEMIQUE

**Filière : Architecture**

**Spécialité: Habitat et projet urbain**

### *Thème*

**Aménagement de la calère (Oran). Pour réduire  
la rupture ville port  
Au niveau de l'interface portuaire**

**Présenté par :**

1. Melle CHELOUF FOUZIA
2. Melle DOUKALI DJAMILA

***Soutenu le : 24 / 05 / 2017 devant le jury composé de :***

President: Mr. ALLAL NADIR EL OUASSINI

Examineurs: M<sup>me</sup>. MERAD BOUDIA AMARIA

Mr. BETTAHAR KACIM

Encadreur : Mr. MEGUEDAD MOHAMED EL FADIL

**Année Universitaire: 2016/2017**

## REMERCIEMENTS

*Nous remercions notre bon dieu le tout puissant de m'avoir guidé, aidé et donné la foi et le courage pour accomplir ce travail.*

*Nous exprimons notre plus vive gratitude à Mr F.MEGEUDED, notre encadreur, pour sa disponibilité, son soutien sans réserve et surtout ses qualités humaines*

*Nous adressons, nos sincères remerciements à Mr ALLAL NADIR EL OUASSINI d'avoir bien voulu, Présider le jury et également mes remerciements à M<sup>me</sup> MERAD BOUDIA AMARIA et Mr BETTAHAR KACIM pour avoir accepté d'examiner ce travail et qui m'ont fait l'honneur de le juger.*

*Au même titre, nous adressons notre vive reconnaissance à Mr. MOHAMED BOUZIANE et Mr. MESSAHEL REDA qui accepté notre invitation.*

*Nous tenons aussi à remercier toutes les personnes qui, de près ou de loin, ont participé à nous Faciliter la réalisation de ce travail. Nous pensons tout particulièrement à nos parents et sœurs et frères*

*Enfin que tous nous enseignants y trouvent ici l'expression de nous vifs remerciements..*

## *DEDICACES*

*Je remercie Dieu tout puissant de m'avoir donné la force et le courage de  
finir ce modeste travail, que je dédie :*

*À mon cher PAPA, ma chère MAMAN, mes GRANDS PARENTS, et mes  
chers frères, MOHAMMED et YASSINE et ma chère sœur BAKHTOUTA*

*A tous mes amis, précisément mes chères, IMANE, AICHA, FATIMA,  
SANFOURA, HOUDA.*

*A la personne unique dans ma vie qui m'aider très fort*

*A tout la famille CHELOUF et MOHAMMED*

*A tous les enseignants et professeurs qui ont fortement contribué à ma  
formation de puis l'école primaire jusqu'à l'université. Particulièrement mon  
encadreur monsieur MEGUEDED MOHAMMED EL-FADIL, sans oublier  
monsieur MSAHEL REDA et BOUZIANE MOHAMMED qui nous aidons à notre  
travail.*

*Je remercie tous les gens qui m'ont appuyé et aidé pour mener mon travail  
à bien.*

**FOUZIA**

## *DEDICACE*

*Je dédie ce modeste travail*

*A ma très chère Mère et mon très cher Père*

*Qui m'ont toujours encouragé pour que je réussisse dans mes études*

*Qui ont veillé pour mon bien être*

*Qui m'ont soutenu dans les moments les plus difficiles de ma vie*

*A eux que j'aime et que je respecte infiniment, Le jour est venu pour leur dire Merci...*

*A mes chers sœurs Siham, Fatima et Ikram , Ainsi qu'à Yassine.*

*A la mémoire de mon Grand-Père.*

*A ma Grand-Mère, tous mes oncles et toutes mes tantes, cousins et cousines.*

*A tous mes professeurs et surtout Mr.Meguedad Mohamed El Fadi pour leur générosité et leur soutien m'oblige de leurs témoigner mon profond respect et ma loyale considération.*

*A toute la famille Doukali.*

*Mes derniers remerciements, et ce ne sont pas les moindres, vont à tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à l'aboutissement de ce travail.*

*Djamila*



## TABLE DE MATIERE

		Page
<b>Approche Introductive</b>		
1	<i>Introduction générale</i> .....	01
2	<i>Motivation choix de thème</i> .....	02
3	<i>Motivation choix de site</i> .....	02
4	<i>Problématique</i> .....	03
5	<i>Hypothèses et objectifs</i> .....	04
<b>Approche contextuelle</b>		
<b>Chapitre I Villes Portuaires Et Aménagement De La Façade Portuaire</b>		
	<i>Introduction</i> .....	05
I.1	<i>Définition et typologies des villes portuaires</i> .....	
I.2	<i>Problématique de l'interface « ville-port »</i> .....	06
I.3	<i>Le renouvellement des espaces urbano-portuaires « Friche portuaires »</i>	07
I.3.1	<i>L'exemple Américain</i> .....	08
I.3.2	<i>L'exemple Européen et d'Amérique du Nord</i> .....	08
I.3.3	<i>Le cas Algérien</i> .....	09
<b>Chapitre II Le Vieux-Port.....Ou Genèse De La Ville Portuaire</b>		
	<i>Introduction (développement du thème « vieux port »)</i> .....	10
II.1	<i>Historique</i> .....	10
II.2	<i>Le classement des ports</i> .....	11
II.3	<i>Villes-ports ? (Christophe Leray)</i> .....	12
II.4	<i>Avant la ville, il y eut le port</i> .....	13
II.5	<i>Typologie mondiale des relations ville-port</i> .....	15
II.7	<i>Les relations ville-port</i> .....	17

Synthèse.....	18
---------------	----

**Chapitre III Cadre juridique pour une intervention au niveau du littoral**

	<i>Introduction.....</i>	19
III.1	<i>La loi 02-02 relative à la protection et à la valorisation du littoral.....</i>	19
III.2	<i>loi 01-20 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire .....</i>	22
III.3	<i>La loi des risques majeurs 04-02.....</i>	26
III.4	<i>Classement de SIDI EL-HOUARI, entre protection et contrainte.....</i>	31
	<i>Synthèse.....</i>	33

**Chapitre IV Tourisme Culturelle**

IV.1	<i>Introduction.....</i>	34
IV.2	<i>Le tourisme et les activités portuaires.....</i>	34
IV.3	<i>Les différents aspects de tourisme.....</i>	35
IV.4	<i>Le rôle de tourisme .....</i>	36
IV.5	<i>La ville d'Oran et le tourisme.....</i>	36
IV.6	<i>Les projets touristiques naturels et culturels.....</i>	36

**Approche thématique**

**Chapitre V Etude des cas à travers le monde**

V.1	<i>Le port de Marseille (France).....</i>	39
V.2	<i>Aménagement du port de Barcelona(Espagne).....</i>	42
V.3	<i>La ville Saint- Nazaire (France), le retour à la mer.....</i>	49
	<i>Synthèse.....</i>	56

**Approche méthodologique**

**Chapitre VI Les Méthode D'analyse**

	<i>Introduction</i> .....	57
VI.1	<i>Analyse systémique</i> .....	57
VI.2	<i>Analyse paysagère</i> .....	58
VI.3	<i>Analyse typo-morphologique</i> .....	59

**Approche d'application**

**Chapitre VII Oran, Ville Portuaire A Réinventer**

	<i>Introduction</i> .....	60
VII.1	<i>Situation et l'historique d'Oran</i> .....	60
VII.2	<i>L'évolution du port, L'évolution d'une ville</i> .....	63
VII.3	<i>Analyse de milieu physique</i> .....	66
VII.4	<i>Fiche technique du port</i> .....	68
	<i>Synthèse</i> .....	70

**Chapitre VIII La Calère, Situation, Historique Et Analyse**

VIII.1	<i>La calère au sein de Sidi El Houari</i> .....	71
VIII.2	<i>Caractéristiques de la calère</i> .....	72
VIII.3	<i>La calère, histoire et devenir</i> .....	73
VIII.4	<i>Exemples d'intervention sur la calère « Propositions d'aménagements de SDO »</i> .....	76
VIII.5	<i>Analyse thématique d'un parc</i> .....	76
VIII.5.1	<i>Définition et typologie de parc</i> .....	79
VIII.5.2	<i>1<sup>er</sup> exemple : le parc de la villette</i> .....	82
VIII.5.3	<i>2<sup>eme</sup> exemple : le parc de tête d'or</i> .....	
VIII.6	<i>Analyse Urbaine</i> .....	86
VIII.6.1	<i>Analyse Systémique</i> .....	86

VIII.6.2	<i>Analyse Paysagères</i> .....	88
VIII.6.3	<i>Analyse Typo-Morphologique</i> .....	90
VIII.6.4	<i>Le cadre de bâtie</i> .....	91
VIII.6.5	<i>Etat de lieu</i> .....	93
VIII.6.6	<i>La Topographie</i> .....	94
VIII.6.7	<i>Valeurs historique</i> .....	95
	<i>Synthèse</i> .....	96
	<i>Plan d'action</i>	97

**Chapitre IX**      **Partie de projet**

IX.1	<i>Présentation de projet</i> .....	98
IX.2	<i>Principe d'aménagement</i> .....	102
IX.3	<i>Evaluation de projet</i> .....	103
	<i>Recommandation</i> .....	109
	<i>Conclusion générale</i> .....	110

**DEFINITION DES CONCEPT**

**BIBIOLOGRAPHIE**

**LISTE DES TABLEAUX**

**LISTE DES FIGURE**



## **RESUME**

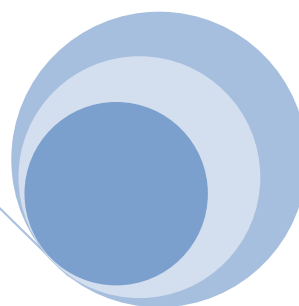
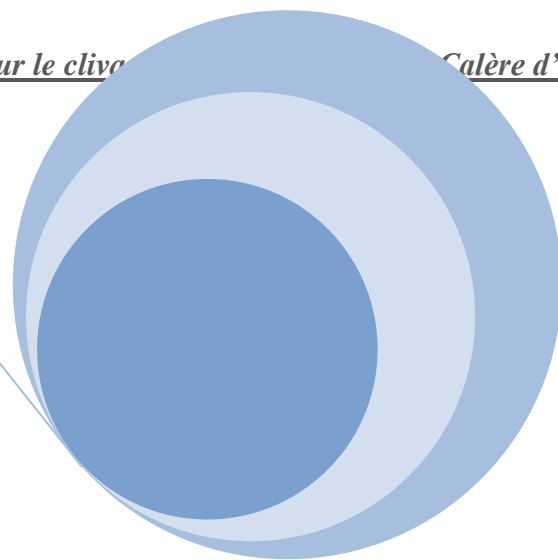
Le port et la ville ont longtemps imbriqué leurs fonctions afin de former des places d'échanges, de valorisation et de production pour le commerce maritime. Mais les évolutions économiques et sociétales du 20ème siècle ont provoqué des évolutions et des modifications de leurs relations. De nombreuses villes ont alors délocalisé leurs activités portuaires hors du territoire urbain, provoquant le délaissement de nombreuses infrastructures. Les zones portuaires, symboles d'une ère industrielle marchande, se sont alors retrouvées abandonnées et inutilisées. Les espaces à l'interface de la ville et du port constituent alors une véritable rupture entre les deux unités.

Mais depuis quelques années, les acteurs locaux mènent des réflexions sur la reconversion et la réhabilitation de ces lieux afin de résorber ces ruptures. De nombreux choix de reconversion sont possibles pour accueillir de nouvelles fonctions plus adaptées au contexte actuel. Certains prônent la protection de ce patrimoine alors que d'autres préfèrent utiliser ces espaces pour accueillir de nouvelles fonctions.

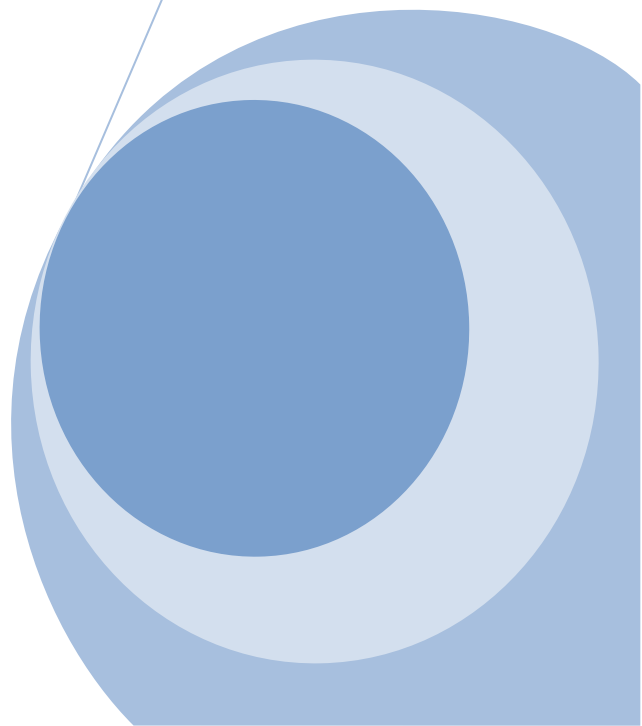
L'interface doit devenir un lieu de vie, dans cette recherche, l'objectif est de faire la ville d'Oran précisément « la calère » la plus attractive et la plus dynamique possible aux yeux des habitants, des potentiels futurs habitants, des touristes mais aussi des entreprises. Le confort et la qualité de vie sont donc actuellement des priorités pour les habitants mais aussi pour les touristes.

Il est important de développer un projet mettant en valeur les spécificités de la ville d'Oran et suscitant l'intérêt de la population locale. **Reconvertir l'interface ville-port** est l'occasion de réaliser un projet donnant une nouvelle image à la ville. Il doit permettre de conserver son identité de **ville portuaire** et son appellation de ville d'Art et d'Histoire. Il ne doit pas effacer le passé et l'histoire de ce lieu mais au contraire le mettre en avant et respecter ce patrimoine hérité du passé. Ce projet de parc culturel et de loisir doit augmenter l'attractivité touristique de la ville et avoir un effet de levier sur le territoire. Il doit à la fois revaloriser la pêche et mais aussi attirer les plaisanciers. Il est important que le territoire s'adapte aux nouvelles évolutions de la société qu'il se renouvelle. Le parc culturel permet ainsi de redynamiser les activités portuaires en redonnant vie au port. De plus, en améliorant l'attractivité de la ville

**Mots clés :** Ville portuaire, l'interface ville/port, Aménagement urbain



***APPROCHE  
INTRODUCTIVE***



- 1 Introduction générale**
  
- 2 Motivation choix de thème**
  
- 3 Motivation choix de site**
  
- 4 Problématique**
  
- 5 Hypothèses et Objectifs**
  
- Conclusion**

## **1. INTRODUCTION GENERALE :**

Depuis un temps, il y a un intérêt qui surgit à propos des villes portuaires. Cet intérêt concerne une remise en cause de la manière classique et figée de la conception de la ville

Quand on sait que les mutations<sup>1</sup>, au niveau de la ville portuaire, sont dictées par des raisons et des mécanismes divers, cela nous renvoi à écarter l'idée d'une définition unique.

De ce fait, la notion « ville portuaire » n'est pas résolue et continue d'interroger les chercheurs de toutes disciplines, puisque les mécanismes de son développement sont très complexes.

Le port étant le point de réunion entre, au moins, deux systèmes, le portuaire et l'urbain, qui localement pose, de plus en plus, de problèmes aux aménageurs.

Les villes portuaires se présentent sous double aspects, attractif et répulsif, cette dualité nous renvoie à une nouvelle notion celle de « l'interface ville-port »<sup>2</sup> entre deux système qui, actuellement, s'opposent, se confrontent et génèrent une complexité d'approche entraînant des situations de statu quo<sup>3</sup>.

La ville d'Oran et son port n'échappent pas à cette dualité et à cette concurrence systémique qui oppose le port d'une part et la façade portuaire urbaine d'une autre part, pour dire que parmi les objectifs retenus et de réconcilier la ville portuaire avec son port et prétendre à une imbrication des deux système pour en faire un système unique profitable à la ville et à son port.

Dans l'ouvrage intitulé : «*Ces ports qui créèrent des villes*»<sup>4</sup>, la question se pose de savoir si la ville- port est un sujet suffisamment autonome pour justifier une approche conceptuelle spécifique, une théorisation.

En effet une ville- portuaire associe trois éléments :

---

<sup>1</sup>**Les mutations** touchent également les trafics de marchandises diverses, ce qui va bouleverser à la fois l'organisation, la structure et les fonctions portuaires traditionnelles. Auparavant, le port s'organisait autour de la valorisation de la rupture de charge entre le transport terrestre et le transport maritime à travers les fonctions de transbordement, d'entreposage et de négoce. Mais ce système devient inefficace pour répondre à la forte croissance du trafic et aux exigences économiques, car il devient alors synonyme d'immobilisation, de congestion, de hausse des délais et des coûts.

<sup>2</sup> **La notion d'interface** désigne la ligne de contact entre deux éléments distincts. Appliquée au champ de l'espace urbano-portuaire, elle énonce la limite commune à deux territoires de nature diverse, soumis à des logiques, des fonctionnements et des dynamiques spécifiques et parfois contradictoires. L'interface ville-port correspond à un espace en mouvement qui présente des caractéristiques changeantes au fil du temps et au fil du territoire.

<sup>3</sup> **Statu quo** :

<sup>4</sup>Chalin.cl (éditeur) .ces ports qui créèrent des villes .paris l'harmattan 300 pages.1994

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

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

- La ville qui se greffe dessus avec sa morphologie, ses habitants, ses activités et où les rapports entre les trois sont d'ordre fonctionnels, spatiaux, humains et variables, et s'organisent dans l'espace d'une manière complémentaire et parfois conflictuelle.

La valorisation et la protection de l'environnement naturel et culturel, participent dans la création d'un nouvel urbanisme dans des cités portuaires afin de créer une relation homogène entre la mer, la ville et son histoire.

Cet urbanisme de valorisation se traduit à travers la notion de notre projet urbain en sens culturelle et touristique.

## **2. MOTIVATION CHOIX DE THEME :**

Le choix du thème réside sur une réflexion qui touche un site et son environnement, c'est une étape décisive dans tout projet architectural.

Donc Notre cas d'étude porte sur une ville importante qui est « *Oran* » exactement sur *le quartier de sidi el-houari*.

Nous constatons l'importance du quartier parce qu'il recèle des sites historiques et des atouts qui peuvent permettre la résurrection des lieux sous la forme d'une mue en pôle touristique, en mesure d'accueillir, à longueur d'années, des touristes.

Le site est le noyau de la ville d'Oran pour cette raison objectif étant de construire des équipements touristiques qui donne à la ville d'Oran plus de richesse à caractères culturel et touristique, donc la création d'un parc à vocation culturelle, touristique et économique, permettant de sauver et préserver les vestiges historiques et le cachet architectural de La Calère qui raconter histoire de la ville d'Oran et aussi afin de relier la ville avec son port, et donner à la ville d'Oran son originelle image.

## **3. MOTIVATION CHOIX DE SITE :**

### **a) Pourquoi Oran :**

Oran est une ville portuaire nationale, née d'un port et qui continuée à évaluer avec lui, son destin est étroitement liée à ce dernier, la ville d'Oran comblée d'atouts mais qui témoigne multiple difficulté.

## **b) Pourquoi la calère :**

La zone d'intervention est la calère, objet de notre étude, riche en éléments urbanistiques, architecturaux et naturels, elle fait partie d'un ensemble de sous quartier, celui de Sidi El Houari.

La calère est remarquable par un contexte historique lointain et une situation géographique exceptionnelle. Ces deux critères font de la calère une partie imprenable et irremplaçable dans la ville d'Oran .Elle se distingue des autres quartiers de la ville par la grandeur de sa valeur historique et urbaine.

Cet ancien tissu urbain est cependant dépourvu d'infrastructure de tourisme et de loisirs, suggère la volonté d'une renaissance urbanistique, architecturale et sociale .il porte en son sein un potentiel important pour un nouveau éveil social, culturel et économique.



Fig01. Vue panoramique sur le site d'intervention

## **4. PROBLEMATIQUE :**

L'interface ville/port, est une séquence historique que la ville portuaire a subie comme étant une synergie de la révolution industrielle vers la fin du 19e siècle et qui s'est propagé avec cette dernière

La relation entre la ville et le port pendant des années passés était imbriquée et ne représentaient qu'un seul système ; mais aujourd'hui cette relation est faible à cause de l'évolution technologique de port et extension urbain de la ville. ça crée deux systèmes déférents : système portuaire ultérieur au port et système urbain ultérieur à la ville donc un décrochage entre fonction portuaire et la fonction urbain.



Les échanges maritimes ont toujours animé l'économie mondiale et de très nombreuses villes sont nées de la présence d'un port. Cette alliance a semblé moins solide et la relation Ville/Port a connu des moments difficiles.

A partir de ça, notre questionnement sera comme suit :

*- Quel type d'aménagement suivi qui peuvent réduire la rupture entre la ville et le port ? Plus clairement quel est le projet urbain qui réaliser une véritable relation entre la ville et le port ?*

### **5. HYPOTHESE ET OBJECTIF :**

Dans un temps le port et la ville n'ont formé qu'un seul système basé sur l'imbrication et la complémentaire de leurs différentes fonctions pour constituer des places d'échanges.

Mais cette relation, à partir de la moitié de XXe siècle, à été changé et marqué des déséquilibre économique et spatiaux à cause d'un processus de désorganisation du système ville-port originel, les espaces d'interfaces de la ville et du port constituent une véritable rupture au sein des villes portuaire.

Aujourd'hui, la réflexion se tourne de plus en plus vers la manière dont il serait possible de conserver le port dans la ville, tout en évitant la création de friches portuaires. L'idée que certaines activités portuaires conservent un réel potentiel de dynamisme économique et social pour la ville acquiert toujours plus de force.

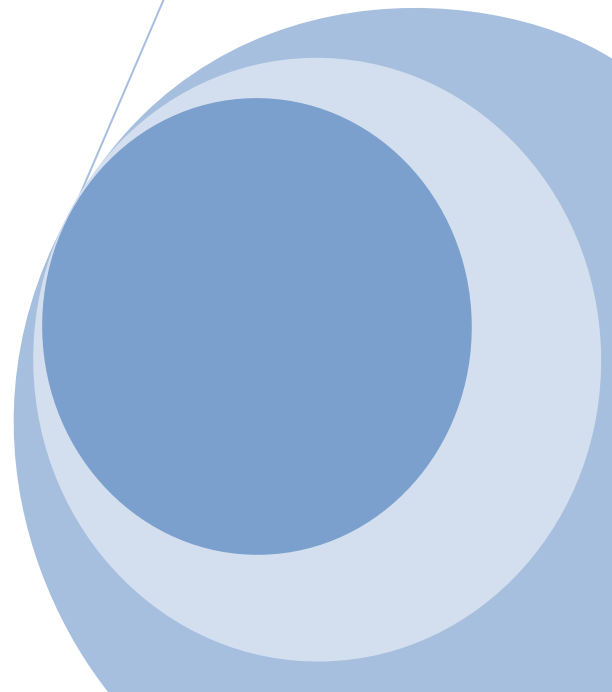
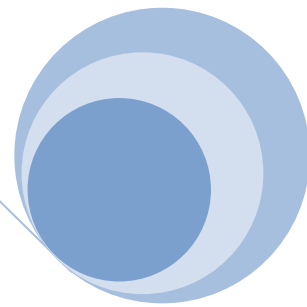
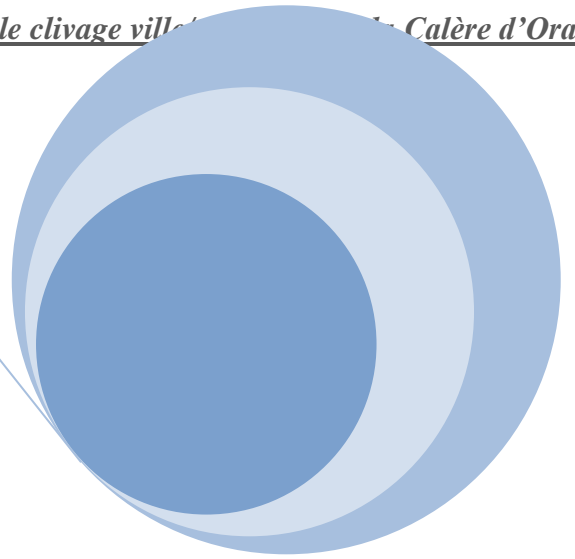
L'ambition aujourd'hui est de proposer une nouvelle génération de transformations par lesquelles la ville et le port resteraient en partie combinés voire même intégrés d'une manière plus étroite et novatrice.

- Identifier l'architecture portuaire et son système urbain à travers sa morphologie, son impact, sa valeur et ses mutations.

- Identifier le rapport entre le port et la ville, ses enjeux ainsi que l'interaction entre l'architecture portuaire et son environnement immédiat.

- Comprendre la ville portuaire, son mécanisme de développement, ainsi que la relation entre l'espace maritime et l'espace terrestre.

***APPROCHE  
CONTEXTUELLE***



# CHAPITRE I : *VILLES PORTUAIRES ET AMENAGEMENT DE LA FAÇADE PORTUAIRE*

## **Introduction**

***I.1* Définition et typologies des villes portuaires.**

***I.2* Problématique de l'interface « ville-port ».**

***I.3* Le renouvellement des espaces urbano-portuaires « Friche portuaires »**

***I.3.1* L'exemple Américain**

***I.3.2* L'exemple Européen**

***I.3.3* Le cas Algérien**

## ***INTRODUCTION:***

Ce chapitre consiste à comprendre le phénomène d'interface ville / port, les villes portuaires et plus particulièrement l'interface ville-port ont constitué un champ de recherche que ce phénomène d'interface ville / port est marqué comme une problématique par plusieurs des architectes, des urbaniste, qui n'a pas une solution, mais pour les aménageurs urbains, les «délaiés» portuaires sont par contre une nouvelle frontière urbaine. Ils permettent des développements non seulement quantitatifs mais aussi qualitatifs.

L'objectif de cette partie est donc de connaître les causes de ce phénomène d'interfaces ville/port et comment on peut le régler.

### ***1.1.DÉFINITION ET TYPOLOGIES DES VILLES PORTUAIRES***

A notre époque la relation de la ville avec son port est devenue parmi les premiers et principaux enjeux de l'évolution urbaine, pendant des années passée cette relation a été q' un seul système dont leurs activités était uni, créant ainsi une trame urbaine spécifique à la logique d'interdépendance et de complémentarité, destination finale d'une route de transport, lieu d'échanges, de commerce, centre de vie et de brassage culturel. Cela lui a renforcé sa position comme un nœud d'accrochage entre les continents ce qui favorise son développement plus que toutes les autres villes.

Avec le temps les rapports entre ville et port ont changé à cause des évolutions liées aux technologies, aux rentabilités, aux modes de vie, à la protection de l'environnement, ces derniers ont causée des déséquilibres économiques et spatiaux entre la ville et le port, et aussi la délocalisation de tout ou partie des activités portuaires à l'extérieur de la ville, créant non seulement des espaces en déshérence au cœur de la ville, mais également des effets d'entraînement négatifs sur l'économie et le dynamisme social de la ville. La relation de la ville avec son port doit être comme un objet homogène et ne présente qu'un seul système, parce que cette relations engagent la vie économique d'une région toute entière, parfois d'un pays. Elle détermine un mode de rapport à la nature (articulation avec la mer en termes de paysage, d'écologie ou de ressources), elles indiquent une culture particulière (internationalisme, mobilité des personnes et des marchandises) et se reflètent dans bien d'autres domaines professionnel, résidentiel ou encore technologique.

### ***1.2.PROBLEMATIQUE DE L'INTERFACE « VILLE-PORT » :***

La relation de la ville et du port est marquée par les changements de l'activité portuaire par les nouvelles dynamiques urbaines. Au cours de la dernière décennie, le commerce

mondial des marchandises a enregistré une croissance spectaculaire, avec une progression moyenne de 5,6 % par an. Dans ces échanges, les trois quarts du volume relèvent des transports maritimes avec, selon les chiffres, plus de 25000 milliards de tonnes de marchandises qui circulent par les mers et les océans. Dans ce contexte, les villes portuaires apparaissent comme des points d'observation privilégiés de la mondialisation économique.

Pour toutes les villes portuaires, au début, ont été un port avant d'être une ville, l'activité portuaire a constitué le principal moteur du développement urbain, dans les villes des cinq continents, les stratégies d'investissement du littoral occupent très souvent la première place parmi les projets d'urbanisme surtout dans les pays chauds, particulièrement en Méditerranée.

La ville comme paysage, l'accordement de la résidence et des loisirs, le contact avec la nature... sont les nouveaux caractères de l'habitat urbain, à partir de ça il faut que les villes portuaires, se présentent comme un assemblage d'une ville sur la partie terre et un port sur la partie eau, elles sont comme des portes ouvertes sur le monde, ont constitué de tout temps des lieux d'alliance, de commerce et d'intermédiation. Cela lui a renforcé sa position comme un nœud d'accrochage entre continents ce qui favorise son développement plus que toutes les autres villes.

Cette interface met la ville à la face des déferentes crises à tous les niveaux.

**Crise sociale :** Due à des pertes d'emplois maritimes drastiques liées à la délocalisation des activités portuaires et aux besoins moindres en main-d'œuvre grâce aux nouvelles technologies.

**Crise identitaire :** Par la disparition progressive de la centralité portuaire autrefois portée par le commerce maritime : la 'dé maritimisation' des cités portuaires, pour reprendre le terme d'André. Vigarié. Ce dé maritimisation de la ville est souvent synonyme pour la population urbaine de déclin.

**Crise intra-urbaine :** La dégradation du tissu urbain, là où résident les populations pauvres, dans les quartiers portuaires et arrière portuaires, et d'autre part avec le mouvement de désindustrialisation et de délocalisation des activités économiques.

La migration du port et des industries crée des zones de dégénérescence, d'interstice, faisant apparaître plus ou moins vite des friches portuaires. Si des activités portuaires demeurent malgré tout dans la ville, l'équilibre entre perspectives maritimes du côté du port et objectifs d'aménagements urbains du côté de la ville est de plus en plus difficile à trouver.

**Crise démographique :** Avec des migrations de population à l'extérieur de la ville là où le marché du travail se présente.

Le traitement des relations spatiales entre espaces portuaires et urbains reste marqué par les projets de reconquête urbaine d'espaces portuaires ou d'interfaces ville-port plus ou moins délaissés ou dégradés, avec reconversion vers de nouvelles fonctions résidentielles, culturelles ou touristiques.

Ces projets se sont généralisés depuis une trentaine d'années dans la plupart des villes portuaires du monde et ont contribué à renforcer fortement l'attractivité et centralité de la plupart (Boulogne, Bordeaux, Le Havre, Saint-Nazaire, New York, ...).

### ***I.3.LE RENOUVELLEMENT DES ESPACES URBANO-PORTUAIRES « FRICHE PORTUAIRES » :***

Les projets de renouvellement des espaces urbano-portuaires<sup>5</sup> «friche portuaires» permettent d'envisager de nouvelles liaisons entre les centres historiques et les zones d'activités liées au port.

Le devenir incertain de la plupart des villes portuaires conduit alors à se mobiliser pour aborder la problématique des friches portuaires et de l'interface<sup>6</sup> « ville-port ».

En plus de la problématique des villes portuaires traitée en termes de rapports entre les composants de ce système, les opérations de renouvellement des espaces urbano-portuaires visent aujourd'hui, une production de la ville en projetant les valorisations spécifiques liées à l'identité des territoires.

L'objectif de parvenir à un développement équilibré et de qualité au sein de ces zones mixtes urbaines et portuaires

---

<sup>5</sup> **Urbano Portuaire :** selon l'Association Internationale Ville et Port, dans « *Faire la ville avec le port, Quelle stratégie pour le redéveloppement des espaces de liaison ville/port* ». P 7

**Pour les aménageurs portuaires,** les interfaces urbano-portuaires sont des espaces tampon, pas nécessairement fixes dans le temps, puisque les ports ne cessent d'évoluer dans l'espace et que la frontière de demain ne sera pas nécessairement là où elle est aujourd'hui.

**Pour les aménageurs urbains,** les «délaissés» portuaires sont une nouvelle frontière urbaine, surtout là où il s'agit d'espaces péricentraux dont la rente foncière deviendra rapidement élevée même si elle est actuellement négative. Ils permettent des développements non seulement quantitatifs mais aussi qualitatifs, avec la recherche d'une image de marque régionale ou nationale, voire internationale favorisée par la connotation positive généralement conférée aux plans d'eau.

<sup>6</sup> **La notion d'interface** désigne la ligne de contact entre deux éléments distincts. Appliquée au champ de l'espace urbano-portuaire, elle énonce la limite commune à deux territoires de nature diverse, soumis à des logiques, des fonctionnements et des dynamiques spécifiques et parfois contradictoires. L'interface ville-port correspond à un espace en mouvement qui présente des caractéristiques changeantes au fil du temps et au fil du territoire.



Les opérations de renouvellement des espaces urbano-portuaires visent aujourd'hui, une production de la ville en projetant les valorisations spécifiques liées à l'identité des territoires. Les places portuaires entretiennent donc entre elles des relations de concurrence visant, à capter et séduire, les flux globaux. A travers quelques expériences internationales, on retient globalement deux options dominantes dans le processus de renouvellement des zones portuaires. La ville portuaire doit savoir s'adapter aux évolutions du contexte international et aux demandes des acteurs économiques, en particulier des acteurs économiques mondialisés.

*« Un port qui ne s'adapte pas meurt. Mais une ville portuaire doit aussi saisir les opportunités pour redévelopper son interface ville-port et offrir ainsi un cadre de vie attractif, mieux adapté aux besoins des habitants et plus séduisant dans un contexte international de concurrence accrue, entre villes aussi »*<sup>7</sup>

**I.3.1.En Américains :** Les Américains ont été les premiers à se pencher sur la réhabilitation des friches portuaires, ont élaboré des stratégies de recomposition urbaine centrant les friches sur les loisirs en remplacement des activités industrielles disparues, reproduisant partout musées, aquariums ou vieux gréements dans une même vision standardisée de la culture maritime ,c'est le water front après le port, sans rapport avec la spécificité de la ville portuaire, c'est un projet urbain coupé de l'économique.

**I.3.2.En Europe :** les places d'Europe du Nord se centrent sur des problématiques de développement de l'ensemble de la ville, jouent d'abord sur l'intégration économique et urbaine et affirment leurs spécificités de villes, ont des stratégies de renforcement des qualifications de la ville : la liaison des activités modernes immatérielles de la ville avec les activités matérielles et commerçantes du port passe par un rapport renforcé entre ville et port. Patrimoine et culture portuaires sont ainsi considérés comme des facteurs de production participant au positionnement de la place. L'urbain et l'économique vont de pair, dans une tension permanente, mais dans l'affirmation d'une communauté territoriale.

**I.3.3.En Algérie :** L'Algérie est en retard sur la redéfinition de ces espaces centraux en déshérence. Aussi les villes portuaires restent des terrains très peu exploités en matière d'études relatives au thème circonscrit.

---

<sup>7</sup> Olivier Lemaire Directeur Général, Association Internationale Villes et Ports, in 'Plan the City with the Port' - PCP Project, Final Seminar - Le Havre (France), 23-25 Mai

## ***CHAPITRE II : LE VIEUX-PORT.....OU GENESE DE LA VILLE PORTUAIRE***

### **Introduction**

***III.1 Historique***

***III.2 Le classement des ports***

***III.3 Typologie d'aménagement des ports***

***III.4 Avant la ville, il y eut le port***

***III.5 Typologie mondiale des relations ville-port***

***III.6 Ville-Port ou Villes-Ports ? (Christophe Leray)***

### **Conclusion**

## **INTRODUCTION :**

L'image du port, de même que sa nature ont énormément changé au cours des siècles. La première image du port, est une image religieuse. Le port était alors perçu comme l'antipode de la mer ; cette dernière représentait l'image du Déluge, la tentation et le péché, alors que le port était lieu d'espoir et de refuge. Avec la découverte du Nouveau Monde, l'image du port change : durant les XVIe et XVIIe siècles, on le considérait comme symbole de richesse et de prospérité. Comme l'a relevé Patrick Verhoeven<sup>3</sup>, l'importance du port se ressent à la simple vue des tableaux de l'époque : le port apparaît au premier plan des peintures alors que la ville reste à l'arrière-plan. Avec la période des Lumières, à partir du XVIIIe siècle, le port devient de surcroît un outil didactique : les premières visites de port ont lieu, afin notamment de rendre compte des progrès techniques effectués. Le port était perçu comme moderne, dynamique et exotique. Les habitants de la ville-port en ont gardé jusqu'au XIXe siècle une image toujours positive. Cela changera cependant dès la fin du XIXe siècle, lorsque le port se séparera peu à peu du grouillement de la vie urbaine pour se concentrer sur son expansion – on y reviendra. L'histoire contemporaine des mutations des villes-ports peut se comprendre à partir de la Révolution industrielle. Avec l'âge industriel et l'arrivée de la machine à vapeur, puis du chemin de fer apparaissent les premiers changements des rapports entre ville et port. Navires plus rapides et plus grands, marchandises plus abondantes et toujours plus exotiques nécessitent des améliorations au niveau de l'accès et du stockage. Le port initial, souvent naturel comme le Lacydon (crique protectrice des courants, et aujourd'hui Vieux-Port).

### **II.1.HISTORIQUE :**

#### **(Des villes sans port industriel donc. Des ports sans villes ?)**

L'histoire<sup>8</sup> a connu des ports sans ville et il y en a désormais de plus en plus. Le port industriel devient en effet une grande plate-forme logistique de réception et de redistribution, ancrée au large. L'avantage de ce nouveau type de port est la possibilité d'édifier de grandes surfaces sans soucis de foncier et de pouvoir s'établir en eaux profondes, apte donc à recevoir des cargos de plus en plus grands. Ces plates-formes, parfois fortement éloignées des villes comme à Dubaï, sont dans la logique de l'éloignement du port industriel de la ville, comme Fos-sur-Mer, situé à 30 kilomètres de Marseille et ne font que traduire une relation organique entre ville et port depuis longtemps perdue.

---

<sup>8</sup><http://www.ville-port.re/le-port/histoire/histoire-de-la-ville/#sthash.20nnJ1i3.dpuf>

Cette évolution est facilitée par les progrès techniques puisqu'il faut désormais considérablement moins de main d'œuvre pour faire fonctionner le port.

Propos recueillis par Christophe Leray : C'est l'histoire d'une petite commune, fille de la mer et du port, porte de l'île de La Réunion au cœur de l'océan Indien : la ville du Port.

A sa naissance, le 22 avril 1895, elle est baptisée « *Le Port* ». Quoi de plus naturel puisque le port de commerce, baptisé « *port de la Pointe des Galets* », existe là depuis déjà dix ans et que c'est lui qui « enfante » la ville ?

L'histoire commence à la pointe nord-ouest de l'île quand ceux que l'on appelle les "pionniers du désert" démarrent en 1879 l'immense chantier de construction du port de commerce et du chemin de fer, chantier qui durera sept ans et qui emploiera plus de 8000 ouvriers. Au fur et à mesure, ces ouvriers s'installent autour du chantier, sur une plaine aride et couverte de galets... Une ville est en train de naître.

## ***II.2.LE CLASSEMENT DES PORTS<sup>9</sup> :***

Au fil du temps, de nombreuses caractéristiques ont permis de classer les ports maritimes suivant des générations. Parmi celles-ci, nous avons retenu :

	<i>1<sup>er</sup> Génération</i>	<i>2<sup>eme</sup> Génération</i>	<i>3e Génération</i>	<i>4e Génération</i>
	Interface entre 2 modes de transports	Centre de transport, d'activités industrielles et de commerce.	Centre de transport intégré et plateforme logistique pour le commerce international	Ports réseaux
stratégie et développement	Non élaborée	Expansion en volume. Service aux navires.	Orientation commerciale et rationalisation de l'espace portuaire	Internationalisation et diversification
services offerts	Manutention, stockage traditionnels, non organisés. de l'offre.	Industries de conditionnement et de transformation	Centre de distribution. activités logistiques.	Prestations logistiques élaborées pour les chargeurs.
Zones	Portuaire	Communauté	Communauté	Coopération

<sup>9</sup> Classification des ports

Classement CNUCED des Ports

Source : Le Port - Maillon Essentiel de la Chaîne Logistique – 2010. Par Abdelkader Boumes

<p>d'influence</p> <p align="center"><b>I</b></p> <p><b>I</b></p> <p><b>A</b></p>	<p>(activités sur les quais, juxtaposition des métiers).</p>	<p>portuaire, rapprochement du port et des usagers. Relations occasionnelles entre ville et port.</p>	<p>portuaire unie et active. Coordination des activités. Relations étroites entre ville et port.</p>	<p>internationale entre communautés portuaires. Accords entre places portuaires. Prise de participation.</p>
<p>Système d'information</p> <p><b>V</b></p> <p><b>I</b></p> <p><b>L</b></p> <p><b>L</b></p>	<p>Peu développé.</p>	<p>Echanges d'informations</p>	<p align="center">EDI</p>	<p align="center">Réseaux EDI intégrés entre les places portuaires</p>
<p>Remarques</p> <p><b>R</b></p> <p><b>P</b></p> <p><b>O</b></p> <p align="center"><b>O</b></p> <p><b>U</b></p>	<p>Peu d'écoute des besoins. Activité sur les quais, juxtaposition des métiers</p>	<p>Communauté portuaire, rapprochement entre port et usagers. Echanges d'informations</p>	<p>Relations étroite ville – port. E.D.I</p>	<p>Coopération internationale entre communautés portuaires. Réseaux E.D.I. intégrés entre les places portuaires</p>

Tableaux 01 : classification des ports maritimes suivant des générations

### **II.3. VILLES-PORTS<sup>10</sup> ? (CHRISTOPHE LERAY)<sup>11</sup> :**

Claude Prelorenzo<sup>12</sup>: La plupart des villes ont un port pour la simple raison qu'elles se construisaient près de l'eau, pour son usage domestique mais aussi parce qu'il s'agissait d'une voie de circulation. On l'oublie mais les coches d'eau parisiens, jusqu'au 19<sup>ème</sup> siècle, offraient des solutions de transport très confortables à partir de la banlieue. La nature de ces villes-ports est très différente selon les cas. Le Havre est par exemple un grand port avec une petite ville quand il y a de grandes villes avec un petit port. Les réalités à l'intérieur même de ces villes ports sont différentes car elles peuvent abriter différents types de port.

L'exemple de Marseille est à cet égard emblématique. En effet, la ville compte un port archéologique – le Lacydon -, un port historique – Le Vieux-Port -, un port 'moderne', édifié

<sup>10</sup> Un port est une infrastructure de transport construite sur un littoral maritime, sur les berges d'un lac ou sur un cours d'eau, et destiné à accueillir les véhicules de transport par voie d'eau (bateaux et navires). C'est le lieu où stationnent les navires. Durant l'escale, le bateau subit de nombreuses opérations de chargement et de déchargement, de ravitaillement et de réparations.

Le port est dit maritime lorsqu'il est situé sur la côte d'une mer ou d'un océan ; offrant ainsi une porte d'entrée de grands tonnages de marchandises importées pour le pays ayant une façade maritime.

<sup>11</sup> C'est Christophe Leray (DSI du PMU) qui a remporté les suffrages des lecteurs du Monde Informatique pour élire leur personnalité IT de l'année. Cette victoire a cependant été remportée d'une courte tête, par Christophe Leray devant Kilian Bazin, co-fondateur de Toucan Toco.

<sup>12</sup> Sociologue-urbaniste, Maître de conférence à l'Ecole Nationale Supérieure des Ponts – Paris, France

au XIX<sup>ème</sup> siècle – La Joliette -, un port contemporain – Fos-sur-Mer -, les ports de pêche et de plaisance – une trentaine – et un port de passager au développement aujourd'hui très rapide. Il est clair donc que ces ports nécessitent des typologies différentes car ils répondent à des besoins sociaux et urbains différents. Les ports de pêche et de plaisance sont des éléments importants en termes de besoin social et urbain. Le port passager va également représenter un enjeu urbain important pour la ville tandis que le port pétrolier va en être éloigné

Le seul point commun de cette multitude de relations entre la ville et le(s) port(s) est ce qui les réunit : le fait d'être associé à une ville portuaire maritime avec un contact avec l'eau. Encore faut-il, là encore, bien marquer la distinction entre ville portuaire et ville maritime : toutes les villes portuaires, ou presque, sont maritimes mais toutes les villes maritimes ne sont pas portuaires.

Si la ville du Port existe aujourd'hui, c'est bien parce qu'un port a été construit là. D'ailleurs, lorsque l'on dit la ville du Port, cela ne signifie-t-il pas aussi la ville qui appartient au port ?

#### ***II.4.AVANT LA VILLE, IL Y EUT LE PORT ...<sup>13</sup>***

Avant la ville, il y eut le port. Avant les maisons, il y eut les docks et ce sont les dockers et ceux que l'on appelait les « pionniers du désert », ancêtres des Portoirs, qui ont donné naissance à la cité. Sur la trace des pionniers du désert Forgerons, tailleurs de pierres, maçons, manœuvres, chaudronniers, charpentiers (etc.), les « pionniers du désert » travaillent sur le chantier de construction du port de commerce et du chemin de fer et sont les premiers hommes à habiter la plaine aride et désertique de la Pointe des Galets. Ce vaste chantier démarré en 1879 durera sept ans et emploiera plus de 8000 personnes, des Réunionnais venant des quatre coins de l'île mais aussi des Indiens, des Malgaches, des Egyptiens, des "Somalis"... Ils creusent les bassins, construisent les jetées avec la grue Titan,



Fig02. Vieux port de commerce

---

<sup>13</sup>Voilier au Port entre 1900 et 1950 - Source ADR, <http://www.ville-port.re/le-port/histoire/histoire-de-la-ville/sthash.20nnJ1i3.dpuf>



travaillant sans relâche même la nuit. Ils sont nombreux à perdre la vie sur ce chantier gigantesque.

L'histoire ingrate ne retiendra que les noms des techniciens et ingénieurs du chantier ; les ouvriers qui ont creusé et bâti le port avec un courage exemplaire et malgré des conditions de travail particulièrement pénibles sont eux, voués à l'anonymat et à l'oubli. La tradition orale accomplira cependant son œuvre de mémoire, baptisant ces ouvriers de « pionniers du désert ».

Les « pionniers du désert » s'installent donc sur place dans des paillotes et des baraquements sommaires. Artisans de la naissance d'une ville, ils seront aussi à l'avant garde de l'évolution sociale de l'île et marqueront l'éveil du syndicalisme réunionnais.

Un petit triangle de terre au nord-ouest de l'île s'avance vers l'océan. L'horizon lointain a envoyé ses navires vers la "Pointe des Galets" rejoindre l'île de La Réunion. On aborde de grands bassins : le port de commerce vient d'être inauguré. En toile de fond, la silhouette de la montagne dessine le cadre d'un tableau où de petites cases fourmillent au premier plan, "maisonnettes primitives et grossières cahutes en paille".

**Avant le port, il n'y avait rien** ... Le port donne naissance à la ville.

**-Crée le 22 avril 1895 :** la commune du Port est l'une des plus jeunes de l'île de La Réunion. Elle est aussi la plus petite puisque sa superficie se résume en tout et pour tout à 1660 hectares. C'est pourtant sur ce minuscule territoire communal que sont implantées les deux seules unités portuaires de commerce de l'île : à l'ouest le port historique de la Pointe des Galets, à l'est le nouveau port.

**-14 février 1886 :** Le port de commerce de la Pointe des Galets est inauguré à l'issue d'un chantier de sept ans qui a attiré de nombreux ouvriers venus de toute l'île mais aussi de la zone océan Indien. Au fur et à mesure, ces ouvriers s'établissent sur place dans des conditions de vie très sommaires. Une ville est en train de naître...

**-22 avril 1895 :** La Pointe des Galets, jusque-là rattachée administrativement à la commune de La Possession, est érigée en commune à part entière et se nomme « Le Port ». La commune compte alors un peu plus de 2000 habitants. Dès sa création et durant plusieurs décennies, la Ville du Port se trouve confrontée à d'importants défis : manque d'eau, habitat

très précaire (en 1954, 80% des logements sont sans eau courante), aridité, absence d'équipements divers... Au début des années 70, encore 56% des logements sont sans eau ni électricité. « *Dock, dock, dock, refuge de mon âme rebelle* »...

*-Voie de chemin de fer entre 1965-1970 :* Dockers, cheminots, ouvriers... Dès les premières heures de son histoire, la population portoïse se caractérise par une classe ouvrière prédominante. Le port de la Pointe des Galets et ses activités attirent une main d'œuvre abondante des quatre coins de l'île et génèrent des petits boulots qui se greffent autour.

Les conditions sont réunies pour qu'apparaisse et perdure une tradition militante qui se nourrira de luttes ouvrières et populaires souvent marquées par de violentes répressions. Cette tradition militante renforcée par des contacts réguliers avec des marins qui véhiculent des idées progressistes (et qui, pour la petite histoire, contribuent par ailleurs à populariser la pratique de la pétanque) tisse des liens forts de solidarité au sein de la population portoïse et marque l'éveil d'une conscience syndicale et politique particulièrement puissante.

La ville du Port devient le berceau du syndicalisme réunionnais et voit naître de nombreuses organisations syndicales. A travers la résistance face à la répression, des relations privilégiées entre le monde syndicaliste et les forces progressistes de La Réunion se tissent tout naturellement. Par leur détermination et leur combativité, les syndicalistes et les progressistes seront les principaux artisans des avancées sociales et démocratiques que connaîtra La Réunion.

C'est effectivement au Port, en 1902, que se crée le Syndicat professionnel des travailleurs du CPR (Chemin de fer et Port de La Réunion). En 1912 apparaît l'Union radicale socialiste des employés et ouvriers du CPR. Mais c'est en 1936 que l'histoire du syndicalisme réunionnais connaît une avancée décisive. Pas moins de trois syndicats importants voient le jour au Port (le Syndicat général du CPR, le Syndicat des dockers, la Fédération réunionnaise du travail qui regroupe 4000 syndiqués) et de grands mouvements de grève sont menés au cours de cette année marquée en France par le Front populaire et les accords de Matignon.

## ***II.5. TYPOLOGIE MONDIALE DES RELATIONS VILLE-PORT :***

Cet article propose d'analyser les relations ville-port au niveau mondial à travers trois concepts principaux que sont la centralité, la nodalité et la réticularité. L'échantillon mondial de 330 nœuds représente la moitié de la population urbaine littorale et laquais totalité du trafic portuaire conteneurisé du monde. Une analyse factorielle permet de vérifier les différentes orientations soit maritimes, soit urbaines des nœuds. Les résultats montrent qu'au-delà d'une

structure hiérarchique mondiale nord-sud attendue, les profils se répartissent en ensembles régionaux relativement homogènes. La typologie montre une certaine unicité du continent européen due au déséquilibre entre fonctions portuaires et économies littorales, par rapport aux autres régions, qui sont davantage caractérisées par l'interdépendance ville-port. Cette différenciation du monde amène à relativiser tout modèle trop univoque des relations ville-port, tout en permettant de mieux comprendre les principes spatiaux et fonctionnels définissant la ville portuaire en général.

La plupart des travaux sur les relations entre ports et villes portuaires soulignent la dissociation spatiale et fonctionnelle contemporaine, mettant fin à une symbiose séculaire voire millénaire selon les cas. Les causes de ce phénomène de grande ampleur sont désormais bien connues : recherche d'une accessibilité et d'une productivité maximales par les opérateurs du transport et de la logistique, d'un côté, stratégies urbaines de croissance tertiaire et industrielle, de l'autre. L'incompatibilité entre ces deux dynamiques est renforcée par des impératifs environnementaux qui accélèrent la distanciation entre ville et port. Il est désormais indubitable que la coupure ville-port ainsi que le redéveloppement urbain des espaces portuaires délaissés - dont le water front - ont lieu partout dans le monde (B.S. Hoyle, 2000).

Cependant, ce processus général de décrochage entre villes et ports se heurte à certaines permanences. Malgré la distanciation spatiale croissante entre espaces urbains et infrastructures portuaires au niveau local, l'interdépendance fonctionnelle peut demeurer au niveau métropolitain (C. Ducruet, 2005a). Le port comme l'aéroport restent des fonctions urbaines parmi d'autres, même si elles ne se localisent pas au centre-ville mais aux abords des quartiers périurbains, et rayonnent sur des espaces bien plus vastes que les seules agglomérations (C. Ducruet et S.W. Lee, 2006).

Au vu de l'absence de consensus parmi les spécialistes, entre les tenants de la coupure et les défenseurs de la symbiose, cet article propose d'approfondir les variantes régionales des relations ville-port, en référence aux « espaces-mondes » de Fernand Braudel (1979). Pour ce faire, la question est donc de savoir s'il est possible de mesurer un degré d'interdépendance entre fonctions urbaines et fonctions portuaires à l'échelle mondiale, et selon quels indicateurs. L'hypothèse est que la nature et l'intensité des relations ville-port au niveau local sont largement influencées par l'appartenance à un contexte régional spécifique.

Dans un premier temps, un bilan théorique est proposé afin d'éclaircir les opinions souvent contradictoires au sujet des relations ville-port. Ensuite, les problèmes méthodologiques d'une approche mondiale sont présentés ainsi que les sources disponibles et

la représentativité de l'échantillon. Enfin, une analyse factorielle et la cartographie des résultats permettent de mieux définir les différents degrés d'articulation ville-port et leur logique régionale.

## **II.6.LES RELATIONS VILLE-PORT :**

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

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

L'approche mondiale permet de prendre conscience que la comparaison habituelle des ports selon le volume de trafic (ex : Rotterdam méga-port dans le palmarès mondial) ne suffit pas, et gagne à être complétée par la redéfinition des liens entre le port, la ville, l'espace terrestre et maritime. Or ce « chapitre nouveau et riche de la géographie littorale, rarement

prospecté » (A. Vigarié, 1979) est ici aux prises avec la complexité du niveau mondial ; celle des échelles (locale, nationale, régionale), des temporalités (court terme de la recomposition des flux, moyen terme de l'aménagement des ports, long terme de l'évolution des villes) et des fonctions (urbaines, maritimes). Il est donc difficile d'interpréter, à un moment donné, la façon dont échelles, temporalités et fonctions se combinent simultanément dans le monde.

Cependant, ce regard global sur la relation ville-port confirme un certain nombre de structures fondamentales bien connues : la division nord-sud, les espaces-relais, les espaces-centres, les nœuds diversifiés et ceux qui tirent de la seule technique leur existence. De plus, il nous apprend quelques nouveautés. Par exemple, que les profils urbains individuels

Correspondent en grande partie aux structures régionales des espaces d'appartenance. L'apparition de groupements relativement homogènes permet un découpage du monde compréhensible, où la logique spatiale de la distance (ex : aux routes maritimes, aux marchés) joue un rôle majeur.

Notamment, les grandes villes portuaires européennes appartiennent à un modèle quasiment unique au monde, alors même que la plupart des travaux sur les ports et les villes portuaires sont européens. Cette recherche permet donc de relativiser l'universalité de ce modèle, souvent transposé trop rapidement à d'autres régions où les règles d'organisation et d'évolution des villes portuaires ne sont pas les mêmes.

### ***SYNTHESE :***

Les villes portuaires offrent un très bon exemple de changement de perspective par la durabilité. Jadis source de richesse et noyau de la ville, le port historique se déconnecte de la ville, devient un « no man's land » voire un frein au développement, suite à la réorganisation économique entraînée par la mondialisation. L'urbanisme durable d'aujourd'hui a donné de nombreux exemples réussis d'une recomposition portuaire. Dunkerque s'y inscrit bien : si de nombreux conflits d'intérêts ont eu et ont encore lieu sur son territoire, de grands projets urbains comme Neptune et le Grand Large, ainsi que de nouvelles formes de coopération ont su créer de nouveaux équipements et composer de nouveaux territoires.

## **CHAPITRE III : CADRE JURIDIQUE POUR UNE INTERVENTION AU NIVEAU DU LITTORAL**

### **Introduction**

#### **III.1 La loi 02-02 relative à la protection et à la valorisation du littoral**

*I*

#### **III.2 loi 01-20 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire**

#### **III.3 La loi des risques majeurs 04-02**

#### **III.4 Classement de SIDI EL-HOUARI, entre protection et contrainte**

### **Conclusion**

## **INTRODUCTION :**

Littoral est décrété dans le schéma national d'aménagement du territoire comme étant une ressource non renouvelable, de ce fait, toute intervention à ce niveau s'avère délicate et donc soumise à une réglementation rigoureuse

Ce chapitre se consacre à mettre en évidence l'ensemble de la réglementation susceptible d'influencer notre démarche.

### **III.1-LA LOI 02-02 RELATIVE A LA PROTECTION ET A LA VALORISATION DU LITTORAL :**

#### **Définition :**

Au sens de la présente loi, le littoral<sup>14</sup> englobe l'ensemble des îles, le plateau continental ainsi qu'une bande de terre d'une largeur minimal de huit cents mètres (800m), longeant la mer et incluant :

-les versants de collines et montagne, visible de la mer et n'étant pas séparés du rivage par une plaine littorale.

-Les plaines littorales de moins de trois kilomètres (3km) de profondeur à partir des plus hautes eaux maritimes ; l'intégralité des massifs forestiers les terres à vocation agricole l'intégralité des zones humides et leur rivage dont une partie situe dans le littorale à partir des plus hautes eaux maritimes et les sites présentant un caractère paysager, culturel ou historique, cette loi innove dans la mesure où elle revalorise une dimension naturaliste des espaces côtiers. Elle ne définit pas précisément « un aménagement de littorale », elle montre plutôt que la protection et la valorisation contribuent de façon générale à l'aménagement.

#### **Les trois bandes délimitées par la loi 02-02 :**

Par ailleurs la loi délimite trois bandes dans le littorale tel que défini à l'article (07), dans lesquelles sont édictées des restrictions relatives à l'urbanisation.

**La bande 01** : il s'agit de la bande inconstructible des 100 mètres instaurées par la loi 90-294 ; dont la largeur peut atteindre 300 mètre à partir du rivage pour des motifs liés au caractère sensible du milieu côtier, cette bande inclut le rivage naturel dans lequel sont interdits la circulation et le stationnement des véhicules ( sauf les véhicules de service de sécurité de secours d'entretien ou de nettoyage des plages )

**La bande 2** : cette bande est d'une largeur de 800 mètres ou sont interdites :les voies carrossables nouvelle parallèle au rivage . toutefois, en raison des contraintes topographiques

---

<sup>14</sup>« Le littoral est une entité géographique qui appelle une politique spécifique d'aménagement, de protection et de mise en valeur ». C'est une zone de contact entre la terre et la mer qui constitue aujourd'hui un espace de plus en plus sollicité, ce qui accentue sa fragilité (Becet, 2002).

de configuration des lieux ou de besoin des activités exigeant la proximité immédiates de la mer .il peut être fait exception à cette disposition.

**La bande 3** : la largeur de la bande est de 3 km ; dans cette bande sont interdit :

-toute extension longitudinale du périmètre urbanisé, c'est -à - dire toute extension parallèle au rivage.

-l'extensions de deux agglomération adjacents située sur le littoral a moins que la distance les séparant soit de cinq (5) km au moins, cette mesure est établie pour éviter des agglomérations trop importantes sur le littoral et pour préserver les espaces naturels de la commune de l'urbanisation.

- Les voies de transit nouveau parallèle au rivage
- Les constructions et les occupations du sol directement liée à la fonction des activités économiques autorisées par les instruments d'urbanisme dans la bonde des 3 km sont règlementées.

#### - Chapitre I : principes fondamentaux

**Art.3.**-dans le littoral, l'ensemble des actions de développement s'inscrit dans une dimension nationale d'aménagement du territoire et de l'environnement.il implique la coordination des actions entre l'état, les collectivités territoriales, les organisations et les associations qui œuvrent dans ce domaine et se fonde sur les principes de développement

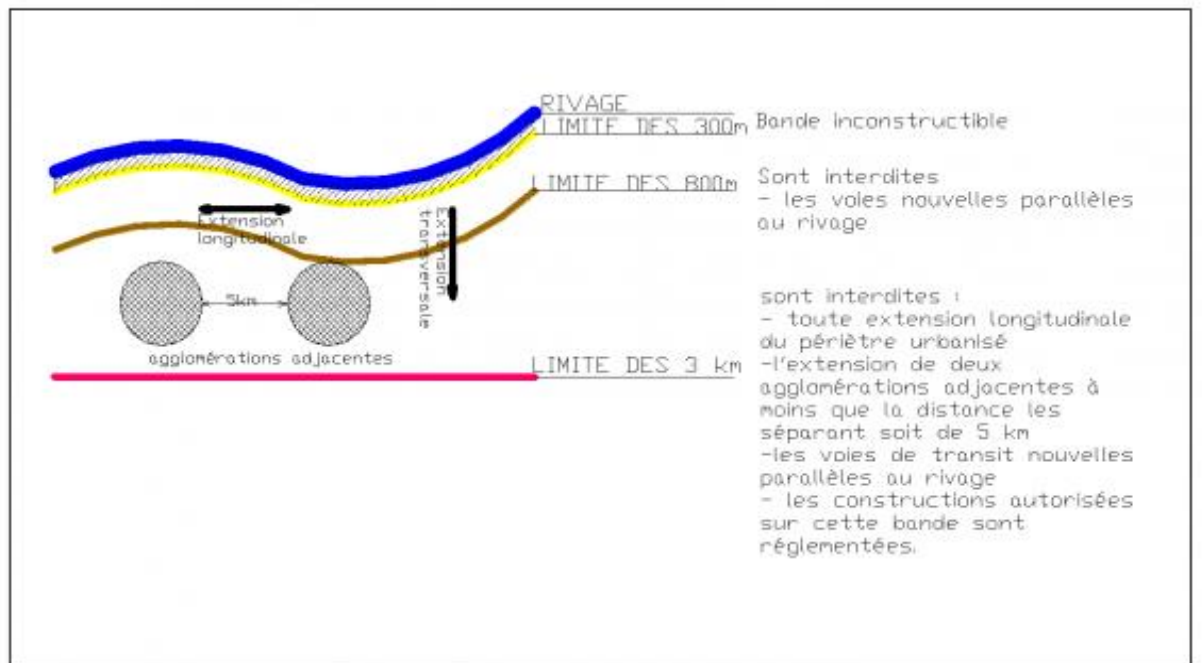


Fig03. Bandes délimitées par la loi 02-02 du 05-02-2002



durable, de prévention et de précaution .

**Art.4.** dans le cadre de l'élaboration des instruments d'aménagement et d'urbanisme concernés, l'état et les collectivités territoriales doivent :

-veiller à orienter l'extension des centres urbains existants vers des zones éloignées du littoral et de la côte maritime,

-classer dans les documents d'aménagement du littoral comme aires classées et frappées des servitudes de non- aedificandi, les sites présentant un caractère écologique, paysager, culturel et touristique.

-Encourager et œuvrer pour le transfert, vers des sites appropriés, des installations industrielles existantes dont l'activité est considérée comme préjudiciable à l'environnement côtier.

**Art.5.** l'état naturel du littoral doit être protégé. Toute mise en valeur du littoral doit être effectuée dans le respect des vocations des zones concernées.

**Art.6.** le développement et la promotion des activités sur le littoral doivent se conformer à une occupation économe de l'espace et à la non détérioration du milieu environnement . l'état décide des mesures réglementaires en vue de l'exploitation durable des ressources littorales.

**Art.12.** l'extension longitudinale du périmètre urbanisé des agglomérations situées sur le littoral est interdite au-delà de trois (03) kilomètres . cette distance englobe le tissu existant et les constructions nouvelles. L'extension de deux agglomérations adjacentes situées sur le littoral est également interdite, à moins que la distance les séparant soit de cinq (5) kilomètres au moins sur le littoral.

**Art.13.** la hauteur des agglomérations et autres constructions projetées sur les hauteurs des villes côtières doivent tenir compte des contours naturels de la ligne de crête.

**Art.14.** sont réglementées , les constructions et les occupations du sol liées directement aux fonctions des activités économiques autorisées par les instruments d'aménagement et d'urbanisme sur la bande littorale comprise dans une superficie de trois (3) kilomètres à partir des plus hautes eaux maritimes .

Les conditions et les modalités de ces constructions et le taux d'occupation du sol sont fixées par voie réglementaire.

### **III.2-LOI 01-20 RELATIVE A L'AMENAGEMENT ET AU DEVELOPPEMENT DURABLE DU TERRITOIRE :**

La présente loi a pour objet de fixer les orientations fondamentales d'aménagement des territoires intéressés et déterminent les prévisions et les règles d'urbanisme, les instruments d'urbanisme sont constitués par les plans directeurs d'aménagement et d'urbanisme .

#### **Chapitre I : Des Principes Et Fondements De La Politique Nationale D'aménagement Et De Développement Durable Du Territoire**

**Art. 2.** - La politique nationale d'aménagement et de développement durable du territoire est initiée et conduite par l'Etat, Elle est conduite en relation avec les collectivités territoriales, dans le cadre de leurs compétences respectives, ainsi qu'en concertation avec les agents économiques et sociaux du développement., Les citoyens sont associés à son élaboration et à sa mise en œuvre, conformément à la législation et à la réglementation en vigueur.

**Art. 4.** - La politique nationale d'aménagement et de développement durable du territoire vise un développement harmonieux de l'ensemble du territoire national, selon les spécificités et les atouts de chaque espace régional. Elle retient comme finalités:

- la création de conditions favorables au développement de la richesse nationale et de l'emploi.
- l'égalité des chances de promotion et d'épanouissement entre tous les citoyens.
- l'incitation à la répartition appropriée, entre les régions et les territoires, des bases et moyens de développement en visant l'allègement des pressions sur le littoral, les métropoles et grandes villes et la promotion des zones de montagne, des régions des Hauts Plateaux et du Sud.
- le soutien et la dynamisation des milieux ruraux, des territoires, des régions et zones en difficulté, pour la stabilisation de leurs populations.
- le rééquilibrage de l'armature urbaine et la promotion des fonctions régionales, nationales et internationales, des métropoles et des grandes villes.
- la protection et la valorisation des espaces et des ensembles écologiquement et économiquement sensibles.
- la protection des territoires et des populations contre les risques liés aux aléas naturels.

- la protection, la mise en valeur et l'utilisation rationnelle des ressources patrimoniales, naturelles et culturelles et leur préservation pour les générations futures.

## **Chapitre II : Des Orientations Et Des Instruments De La Politique D'aménagement Et De Développement Durable Du Territoire**

### **Section 1 : Du schéma national d'aménagement du territoire :**

**Art. 7.** - Sont instruments d'aménagement et de développement durable du territoire:

-le schéma national d'aménagement du territoire qui traduit, pour l'ensemble du territoire national, les orientations et prescriptions stratégiques fondamentales de la politique nationale d'aménagement et de développement durable du territoire.

-le schéma directeur d'aménagement du littoral qui, en conformité avec le schéma national d'aménagement du territoire, traduit, pour les zones littorales et côtières du pays, les prescriptions spécifiques de conservation et de valorisation de ces espaces fragiles et convoités.

- le schéma directeur de protection des terres et de lutte contre la désertification.

- les schémas régionaux d'aménagement du territoire qui précisent en conformité avec le schéma national d'aménagement du territoire, les orientations et prescriptions spécifiques à chaque région programment; les schémas régionaux concernés par les zones littorales et côtières prennent également en charge les prescriptions du schéma directeur d'aménagement du littoral.

-les plans d'aménagement du territoire de wilaya qui précisent et valorisent, en conformité avec le schéma régional d'aménagement du territoire concerné, les prescriptions spécifiques à chaque territoire de wilaya, en matière notamment:

- d'organisation des services publics.
- d'aires intercommunales de développement.
- d'environnement.
- de hiérarchie et seuils relatifs à l'armature urbaine.

- les schémas directeurs d'aménagement d'aires métropolitaines<sup>15</sup> qui se substituent aux plans d'aménagement des territoires de wilaya, pour les aires métropolitaines définies par le schéma national d'aménagement du territoire.

## **Chapitre II : Des Orientations Et Des Instruments De La Politique Nationale D'aménagement Et De Développement Durable Du Territoire**

### **Section 1 : Des schémas directeurs des grandes infrastructures et des services collectifs d'intérêt national**

**Art. 22.** - Sans préjudice des dispositions légales en la matière, il est institué des schémas directeurs des grandes infrastructures et des services collectifs d'intérêt national.

Les schémas directeurs des grandes infrastructures et services collectifs d'intérêt national sont les instruments privilégiés du développement harmonieux du territoire national et de ses régions. Ils comprennent :

- le schéma directeur des espaces naturels des aires protégées.
- le schéma directeur de l'eau.
- le schéma directeur du transport:
  - \* les routes et autoroutes.    \* le chemin de fer.    \* les aéroports.    \* les ports.
- le schéma directeur de développement agricole;                      - le schéma directeur de développement de la pêche et des produits halieutiques.
- le schéma directeur des réseaux d'énergie;                      - le schéma directeur des services et infrastructure

**Art. 24.** - Le schéma directeur des espaces naturels et aires protégées fixe les orientations permettant le développement durable de ces espaces en prenant en compte leurs fonctions économiques, environnementales et sociales. Il décrit les mesures propres à assurer

---

<sup>15</sup> "Aire métropolitaine": le territoire qu'il faut prendre en considération afin de maîtriser et organiser le développement d'une métropole;

la qualité de l'environnement et des paysages, la préservation des ressources naturelles et de la diversité biologique, la protection des ressources non renouvelables, et de communication.

**Section 2 : Des dispositions et prescriptions qui concourent à la réalisation des objectifs de l'aménagement et du développement durable du territoire**

**Section 3 : Des instruments de l'aménagement du territoire**

**Art. 42.** - Les investissements, équipements ou implantations non prévus par les instruments d'aménagement du territoire font l'objet d'une étude d'impact d'aménagement du territoire, portant sur les aspects économiques, sociaux et culturels de chaque projet.

Le contenu et la procédure de l'étude d'impact d'aménagement du territoire sont déterminés par voie réglementaire.

**Art. 44.** - Les espaces littoraux font l'objet d'un schéma directeur, sur la base des orientations fixées par le schéma national d'aménagement du territoire, Le contenu et les modalités d'élaboration du schéma directeur d'aménagement du territoire sont précisés par voie réglementaire.

**Art. 52.** — Conformément aux dispositions du schéma national et aux prescriptions du schéma régional d'aménagement du territoire concerné, le schéma directeur d'aménagement de l'aire métropolitaine détermine notamment :

- les orientations générales d'utilisation du sol ;
- la délimitation des zones agricoles, forestières et pastorales steppiques ainsi que les zones à protéger et les aires de loisirs.
- la localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements structurants.
- les orientations générales de protection et de valorisation de l'environnement.
- les orientations générales de protection du patrimoine naturel, culturel, historique et archéologique.
- la localisation des extensions urbaines, des activités industrielles et touristiques, ainsi que les sites des agglomérations nouvelles.
- Les conditions et modalités d'élaboration du schéma directeur d'aménagement de l'aire métropolitaine et de son approbation sont déterminées par voie réglementaire.

### **III.3- LOI N° 04-20 RELATIVE AUX RISQUES MAJEURS :**

Cette loi a pour objet d'édicter les règles de prévention des risques majeurs et de gestion des catastrophes dans le cadre du développement durable, constitué de (72) articles reparties des chapitres de chaque chapitre constitué des sections.

Les chapitres de cette loi qui nous intéressent par rapport au sujet de l'urbanisme et les menaces qui touche l'homme et son environnement, ci-dessus :

#### **Chapitre 1 : Des Définitions Et Des Qualifications**

**Art. 2.** - Est qualifié, au sens de la présente loi, de risque majeur toute menace probable pour l'Homme et son environnement pouvant survenir du fait d'aléas naturels exceptionnels et/ou du fait d'activités humaines.

#### **Chapitre 2 : Des règles et des prescriptions générales applicables à tous les risques majeurs**

**Art. 16.** - Pour chaque risque majeur, au sens des dispositions de l'article 10 ci-dessus, il est institué un plan général de prévention de risque majeur adopté par décret.

Ce plan fixe l'ensemble des règles et procédures visant à atténuer la vulnérabilité à l'aléa concerné et à prévenir les effets induits par la survenance de cet aléa.

**Art. 17.** - Chaque plan général de prévention de risque majeur doit déterminer :

- le système national de veille, par lequel est organisée, selon des paramètres pertinents et/ou significatifs, une observation permanente de l'évolution des aléas et/ou des risques concernés ainsi qu'une capitalisation, une analyse et une valorisation des informations enregistrées, et permettant :

- \* une meilleure connaissance de l'aléa ou du risque concerné.
- \* l'amélioration de la prévisibilité de sa survenance.
- \* le déclenchement des systèmes d'alerte.

Les institutions, les organismes et/ou les laboratoires de référence chargés de la veille pour un aléa ou un risque majeur ainsi que les modalités d'exercice de cette veille sont fixés par voie réglementaire.

-Le système national d'alerte permettant l'information des citoyens quant à la probabilité et/ou l'imminence de la survenance de l'aléa ou du risque majeur concerné. Ce système national d'alerte doit être structuré selon la nature de l'aléa et/ou du risque majeur concerné, en

- \* système national.
- \* système local (par aire métropolitaine, ville, village).
- \* système par site.

Les composants de chaque système d'alerte, les conditions et modalités de sa mise en place, de sa gestion ainsi que les modalités de son déclenchement sont précisés par voie réglementaire.

- \* Les programmes de simulation nationaux, régionaux ou locaux permettant de :
- \* vérifier et améliorer les dispositifs de prévention du risque majeur concerné.
- \* s'assurer de la qualité, de la pertinence et de l'efficacité des mesures de prévention.
- \* informer et préparer les populations concernées.

**Art. 18.** - Le plan général de prévention des risques majeurs doit également comporter :

- le système retenu pour évaluer l'importance de l'aléa concerné, le cas échéant.
- la détermination des régions, wilayas, communes et zones présentant des vulnérabilités particulières selon l'importance de l'aléa concerné, lors de sa survenance.
- les mesures de mise en œuvre en matière de prévention et d'atténuation de la vulnérabilité vis-à-vis du risque majeur concerné, en précisant la gradation des mesures en matière d'établissements humains et d'occupation de l'espace, selon l'importance de l'aléa lors de sa survenance et de la vulnérabilité de la région, wilaya, commune ou zone concernée.

**Art. 19.** - Sans préjudice des dispositions législatives en vigueur en matière de construction, d'aménagement et d'urbanisme, sont strictement interdites, pour risque majeur, les constructions, et notamment dans les zones à risques suivantes :

- les zones de failles sismiques jugées actives.
- les terrains à risque géologique.

- les terrains inondables, les lits d'oueds et l'aval des barrages en dessous du seuil d'inondable fixé conformément aux dispositions de l'article 24 ci-dessous

- les périmètres de protection des zones industrielles, des unités industrielles à risque ou de tout ouvrage industriel ou énergétique présentant un risque important, - les terrains d'emprise des canalisations d'hydrocarbures, d'eau ou les amenées d'énergie dont l'altération ou la rupture peut entraîner un risque majeur.

**Art. 20.** - Chaque plan général de prévention des risques majeurs prévus par les dispositions de l'article 16 ci-dessus, fixe les zones frappées de servitude de non-aedificandi pour risque majeur ainsi que les mesures applicables aux constructions existantes avant la promulgation de la présente loi.

## **Chapitre 2 : Des Prescriptions Particulières A Chaque Risque Majeur :**

### **Section 1 : Des prescriptions particulières en matière de séismes et de risques géologiques :**

**Art. 21.** - Sans préjudice des dispositions législatives en matière de construction, d'aménagement et d'urbanisme, le plan général de prévention des séismes et des risques géologiques précise la classification de l'ensemble des zones exposées à ces risques, selon l'importance du risque, afin de permettre une information adéquate et d'organiser le rééquilibrage des implantations et le redéploiement de certains établissements humains.

**Art. 22.** - Pour les zones exposées aux séismes et aux risques géologiques et selon l'importance du risque, le plan général de prévention des séismes et des risques géologiques peut prévoir des procédures complémentaires de contrôle ou d'expertise des bâtiments, installations et infrastructures réalisées avant l'introduction de règles parasismiques ou selon des règles parasismiques non actualisées.

**Art. 23.** - Toute reconstruction d'ouvrage, d'infrastructure ou de bâtiment totalement ou partiellement détruits par une catastrophe due à la survenance d'un risque sismique et/ou géologique ne peut être effectuée qu'après une procédure particulière de contrôle visant à s'assurer que les causes de destruction totale ou partielle ont été prises en charge.

Les organes, les modalités et les procédures de ce contrôle sont fixés par voie réglementaire.

### **Section2 : Des prescriptions particulières en matière de prévention des inondations :**



**Art. 24.** - Le plan général de prévention des inondations prévu par les dispositions de l'article 16 ci-dessus doit comporter :

- une carte nationale d'inondable précisant l'ensemble des zones inondables, y compris les lits d'oueds et les périmètres situés à l'aval des barrages et exposés à ce titre en cas de rupture de barrage.

- la hauteur de référence pour chaque zone déclarée inondable, au-dessous de laquelle les périmètres concernés sont grevés de la servitude.

-De non-aedificandi instituée par les dispositions de l'article 20 ci-dessus, - les seuils, conditions, modalités et procédures de déclenchement des prés alertes et des alertes pour chacun de ces aléas, ainsi que les procédures de suspension des alertes.

**Art. 25.**-Sans préjudice des dispositions législatives en vigueur, dans les zones déclarées inondables par le plan général de prévention des inondations et situées au-dessus de la hauteur de référence, les autorisations d'occupation, de lotissement ou de construction doivent, sous peine de nullité, préciser l'ensemble des travaux, aménagements, canalisations ou ouvrages de correction destinés à réduire le risque des eaux pour la sécurité des personnes et des biens.

Les modalités d'application des dispositions du présent article sont fixées par voie réglementaire.

### **Section 3 : Des prescriptions particulières en matière de prévention des aléas climatiques**

**Art. 26.** Constituent des aléas climatiques pouvant engendrer un risque majeur au sens des dispositions de l'article 2 ci-dessus :

-les vents violents.

-les chutes de pluies importantes.

-la sécheresse.

-la désertification.

-les vents de sable.

- Les tempêtes de neige.

## **Section 2 : Des plans particuliers d'intervention**

**Art. 58.** - Il est institué des plans particuliers d'intervention fixant les mesures spécifiques d'intervention en cas de catastrophes.

**Art. 59.** - Les plans particuliers d'intervention ont pour objet, pour chaque aléa ou pour chaque risque majeur particulier identifié et notamment en matière de pollution atmosphérique, tellurique, marine ou hydrique :

- d'analyser les risques.
- de prévoir, le cas échéant, les dispositifs d'alerte complémentaires.
- de mettre en œuvre les mesures particulières requises pour maîtriser les accidents
- d'informer les citoyens sur les mesures prises aux abords des installations concernées.

**Art. 60.** - Sans préjudice des dispositions de la loi n° 03-10 du 19 Joumada El Oula 1424 correspondant au 19 juillet 2003, susvisée, toute installation industrielle doit, avant sa mise en exploitation, être soumise à une étude de danger.

**Art. 61.** - Les plans particuliers d'intervention sont élaborés sur la base des informations fournies par les exploitants d'installations ou d'ouvrages comportant le risque concerné.

Les conditions et modalités d'élaboration et d'adoption des plans particuliers d'intervention sont fixées par voie réglementaire.

## **Chapitre 2 : Des Mesures Structurelles Pour La Prise En Charge Des Catastrophes.**

**Art. 63.** - Les mesures structurelles pour la prise en charge des catastrophes sont :

- la constitution de réserves stratégiques.
- la mise en place du système de prise en charge des dommages.
- la mise en place d'institutions spécialisées.

### **III.4-CLASSEMENT DE SID- EL HOUARI, ENTRE PROTECTION ET CONTRAINTES <sup>16</sup> :**

Le quartier historique de *Sidi El-Houari (Oran)* vient d'être décrété « *secteur sauvegardé* », à la lumière d'un décret exécutif daté du 22 janvier 2015 portant création et délimitation du secteur sauvegardé de la « vieille ville » de Sidi El Houari et paru au Journal Officiel. « *Avec son classement, le quartier de Sidi El-Houari devient un secteur sauvegardé avec une réglementation spécifique et des projets spécifiques* », avait déclaré à l'APS, cet architecte, ajoutant que « c'est un pas vers la sauvegarde du patrimoine. Cela évite les constructions et les démolitions anarchiques. Toute construction doit répondre à un cahier des charges des plus rigoureux, exigeant l'intervention de spécialistes ».

Ce classement du quartier de Sidi Houari en tant que secteur sauvegardé est toutefois très positif ne se serait-ce que parce qu'il coupe l'herbe sous les pieds de biens des « puissants » qui rêvent de construire leurs châteaux sur les pentes de Bâb el Hamra. D'ailleurs la dextérité avec laquelle se sont réalisées quelques opérations récentes de destruction de l'habitat précaire ne laisse aucun doute sur les ambitions des uns et des autres. Il faut dire aussi que la partie n'est pas gagnée, et le classement en tant que secteur sauvegardé, lui-même ne signifie pas grand-chose sans un véritable plan de sauvegarde.

**Art. 2.** « la vieille ville de Sidi El Houari », centre historique vivant constitue un ensemble immobilier urbain homogène caractérise par la diversité de son tissu architectural et urbain et par la prédominance de zones d'habitat, qui présente un intérêt historique, architectural, artistique et traditionnel unique et un patrimoine culturel immatériel riche, résultat d'une cohabitation entre plusieurs civilisations représentatives des différentes époques historiques qu'a connues cette vieille ville.

**Art. 3.** Le secteur sauvegarde de la « vieille ville de Sidi El Houari » d'une superficie de 70 ha et 39 ares est délimité, conformément au plan annexe l'original du présent décret, comme suit :

**-AU NORD :** par le port d'Oran (le vieux port).

**-L'EST :** par Oued Ruina, le thète de verdure, place 1er novembre 1954, place Ben Daoud, « quartier Derb ».

---

<sup>16</sup><http://www.oranais.com/patrimoine/un-plan-de-sauvegarde-de-sidi-houari-sans-memoire.htm>

-**AU SUD** : par la place Ben Daoud, « quartier Derb», ravin de Ras El An, la cite Sidi El Houari, terrain Hadj Hassan .

-**L'OUEST** : par le fort de Murdjadjo, la route Sandid Fatima, la route Bab El-Hamra.

### **SYNTHESE :**

La zone littorale est définie comme « *une bande terrestre et marine dont la largeur varie en fonction du milieu et des besoins de l'aménagement. Elle correspond rarement à des entités administratives ou de planifications existantes. Les systèmes naturels côtiers et les zones dans lesquelles les activités humaines sont liées à l'exploitation des ressources littorales peuvent donc s'étendre bien au-delà des eaux territoriales et à des kilomètres à l'intérieur des terres*»

La proximité de l'eau développe un environnement particulier : dunes, galets, falaises, estuaires. Il se développe un microclimat spécifique au littoral, la majorité des hommes, vit sur les littoraux. Ceux-ci sont propices aux différents flux d'échanges commerciaux, déplacements .....etc.

Ce constat n'est pas nouveau et il a inspiré les principales politiques publiques mises en place en faveur du littoral, qui par sa spécificité, demande une approche spécifique d'observation.

Enfin, on soulignera le fait que la construction en littoral ou en bord de mer n'est pas impossible mais qu'elle est soumise à certaines règles qui parfois s'avérer contraignantes.

## **CHAPITRE IV : TOURISME CULTURELLE**

### **IV.1 Introduction**

### **IV.2 Le tourisme et les activités portuaires**

### **IV.3 Les différents aspects du tourisme**

### **IV.4 Le rôle de tourisme**

### **IV.5 la ville d'Oran et le tourisme**

## ***INTRODUCTION :***

Le loisir et le tourisme sont deux éléments complémentaires, car le tourisme est une activité du loisir. Il est plus souvent associé au repos, à la détente, à la culture et à la nature.

Le tourisme devient l'art de satisfaire les diverses aspirations qui incitent l'homme à se déplacer hors de son univers quotidien. Le développement des activités touristiques dans la plupart des pays méditerranéens est une composante clé de l'urbanisation côtière. Le développement du tourisme doit favoriser l'intégration des populations locales et participer à l'essor des régions, sous peine d'attiser des tensions incompatibles avec la viabilité de l'activité.

En Algérie, comme ailleurs dans le monde, le tourisme est non seulement une source de devise et une industrie capitale pour l'économie nationale, mais aussi bien un facteur de développement durable des régions.

Plus précisément, la ville d'Oran est une ville littorale et portuaire possède des atouts touristiques appréciables qui seront pris en compte à travers un projet global, plus pertinent, plus stratégique. Donc Oran est une ville touristique, station balnéaire, c'est un objectif que tout projet de ville doit inclure pour dynamiser la région et protéger ses ressources. Il doit s'intégrer dans le cadre d'un tourisme qui respecte, préserve et met en valeur à long terme les ressources naturelles, culturelles et sociales de la région.

### ***IV.1.LE TOURISME ET LES ACTIVITES PORTUAIRES :***

Les ports peuvent contribuer à la prise de conscience locale de l'identité portuaire. Ils peuvent créer des centres d'information sur les activités du port ; Ils peuvent aussi attirer des visiteurs en organisant un certain nombre d'événements afin d'exalter la culture et l'identité de la ville.

Le littoral est confronté à l'augmentation du trafic marin, Les ports peuvent également participer à l'essor touristique de la région,

Le tourisme de plaisance est l'une des activités les plus en vogue actuellement se basant sur une activité portuaire adéquate après les avoir équipés d'infrastructures d'accueil, Plaisance donc rime avec le tourisme.

Le développement de ce tourisme doit s'inscrire dans une dynamique qui articule des modes de production et de consommation tout en offrant aux populations qui y vivent, y travaillent ou s'y forment des avantages socio-économiques équitablement repartis.

#### **IV.2.LES DIFFERENTS ASPECTS DU TOURISME :**

##### **IV.2.1-SELON LA MOTIVATION DE L'ACTIVITE IL EXISTE 03 AXES PRINCIPAUX :**

**a) Tourisme d'argent et de loisirs :** il est assez hétérogène vu la diversité de ces branches ou en distinguent 04 branches.

Tourisme récréatif.

Tourisme culturel.

Tourisme sportif.

Tourisme artisanal

**b) Tourisme d'affaire :** on distingue 02 branches :

Tourisme scientifique.

Tourisme de congrès.

**c) Tourisme de santé :** il y'a dans cet axe 03 branches :

Tourisme de repos.

Tourisme thermal.

Tourisme thalassothérapie.

**2-selon la distance du bien on s'exerce l'activité touristique.** Il existe 02 axes principaux :

**Tourisme urbain :** s'exerce dans les lieux urbains et dans les villes qui attirent les touristes par leur nom « VENISE-ROME ».

**Tourisme non urbain :** il vise les sites balnéaires, villégiatures, historique

**Balnéaire :** se caractérise par la navigation, les ports de plaisances et les croisières.

**Villégiature :** dans les montagnes « alpinisme, sport de neige, détente ».

**Historique :** c'est la visite des édifices et monuments historiques.

### **IV.3-LE ROLE DE TOURISME :**

#### ***1-Le rôle économique :***

- Apport de la devise par les touristes et augmente de circulation des monnaies.
- La création de l'emploi.
- Facteur de développement économique.

#### ***2 -Le rôle social :***

Possibilité de contact d'échange entre les différentes régions, pays et civilisation.

#### ***3-Le rôle culturel :***

Moyen de communication et d'ouverture sur le monde.

#### ***4-Le rôle politique :***

Un échange entre les pays et les générations.

Favorise la connaissance des pays entre eux

### **IV.4.LA VILLE D'ORAN ET LE TOURISME :**

#### **IV.4.1.LE DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE A ORAN :**

Oran est une région où les possibilités d'avènement d'un produit touristique sont énormes, de par la diversité des ressources dont les plus significatifs sont : les plages, l'histoire, la beauté des sites,...etc.

Mais ces différentes richesses touristiques sont constamment menacées de dégradation ou de destruction. Mais quand le tourisme se trouve intégré dans une stratégie de développement national, ces différentes ressources se trouvent au centre des préoccupations de protection et de valorisation des richesses nationales ; en d'autres termes, le tourisme est à la fois moyen et objectif pour une réelle prise en charge de l'environnement naturel, bâti, et culturel etc.

#### **IV.4.2.LES PROJETS TOURISTIQUES ET CULTURELS D'ORAN :**

Oran devient une grande métropole par sa grande infrastructure grâce à sa localisation stratégique et aussi à la diversité de son paysage et de ses richesses culturelles. Parmi ce riche patrimoine culturel et historique on peut citer :



▪ **La cité olympique :**

Oran va bénéficier d'un stade olympique de 40 000 places et de diverses infrastructures édifiées autour de cette enceinte centrale



Fig04. Le stade olympique d'Oran

▪ **Une nouvelle aéroport :**

Cette nouvelle aéroport qui occupera un espace bâti de plus de 31000 m<sup>2</sup> sera couverte par des plaques photovoltaïques.



Fig05. Aéroport d'Oran

▪ **Le tramway d'Oran :**

La mise en place d'un mode de transport capacitaire et en site propre en vue de répondre a la charge de trafic voyageurs Oranais.



Fig06. Le tramway d'Oran

**La grande mosquée Abdelhamid Ibn Badis :** Ce complexe culturelle abrite un centre islamique de plus de ne mosquée de 6000 m<sup>2</sup> pour 12000 fidèles Et un centre d'arts 1000 m<sup>2</sup>.



Fig07. La grande mosquée Abdelhamid Ibn Badis

▪ **La coulée verte d'El Hamri :**

Afin d'introduire la nature dans la ville, la coulée verte d'El Hamri marque la volonté d'améliorer durablement la qualité des vies des oranais, ce corridor écologique sera dédié aux piétons et aux cyclistes.



Fig08. Le corridor vert d'el Hamri



Fig09. Le parc sidi m'hamed



Fig10. Le complexe culturelle Abdelhamid ibn Badis

Ces deux projets marqueront le paysage urbain de la ville d'Oran Et de son front de mer, il abritera des jeux et aires de détente

▪ **Méditerranée aquarium :**

L'aquarium offrira une visite a la fois ludique, pédagogique et scientifique afin de sensibiliser le visiteur à une meilleure utilisation.

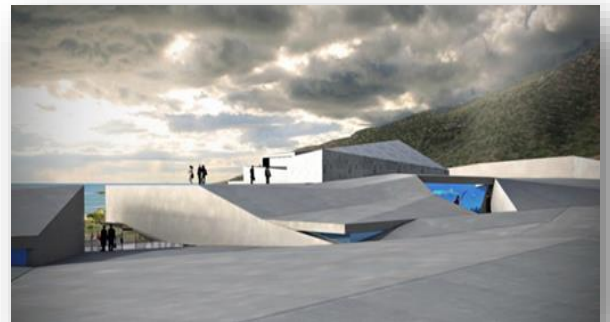


Fig11. L'aquarium méditerrané

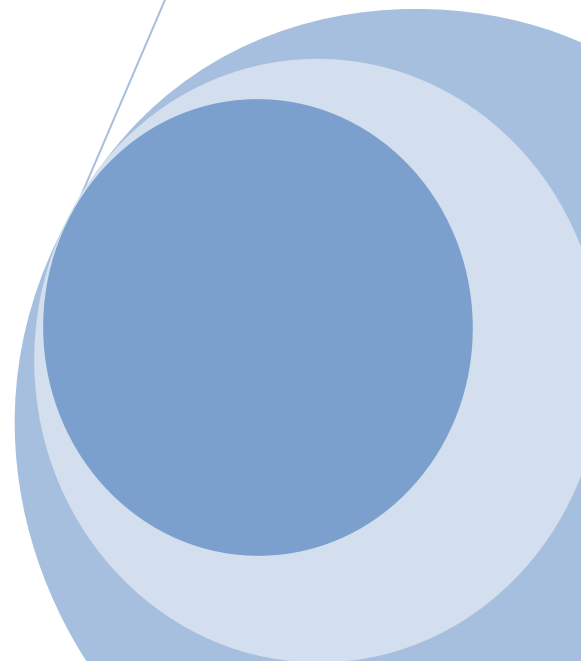
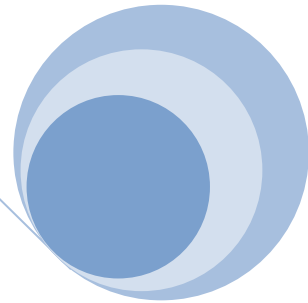
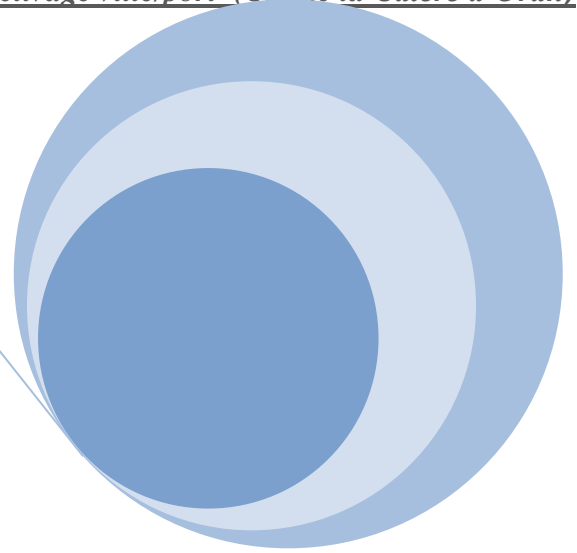
▪ **Un nouveau pôle urbain a Misserghine :**

Le projet a été retenu à Misserghine projeté sur une superficie de 1300 hectares.



Fig12. Projet de pole de Misserghine

***APPROCHE  
THEMATIQUE***



## ***CHAPITRE VI : ETUDE DES CAS A TRAVERS LE MONDE***

**V.1 Le port de Marseille  
(France)**

**V.2 Aménagement du port de  
Barcelona(Espagne)**

**V.3 La ville Saint- Nazaire  
(France), le retour à la mer**

**Synthèse**

## **V. ETUDE DES CAS A TRAVERS LE MONDE**

### **V.1.EXEMEMPLE 01 : LA VILLE DE MARSEILLE (FRANCE)**

#### **Présentation du site :**

L'opération Euro méditerranée couvre les secteurs arrières portuaires de la ville de Marseille sur près de 480 hectares avec l'extension du périmètre décidée en décembre 2007, alors qu'en 1995 la création de l'Etablissement Public d'Aménagement Euro méditerranée était sur un périmètre de 310 ha.

Le projet est situé en plein centre ville sur un territoire extrêmement riche, regroupant à la fois une partie du Port Autonome, d'anciennes zones industrielles plus ou moins à l'abandon et des quartiers d'habitation, notamment l'ensemble Haussmannien de Marseille.

L'opération est la première d'intérêt national à inclure dans son périmètre de nombreux quartiers habités.

L'opération est conduite par l'État, en partenariat avec les autres collectivités territoriales et locales, sont également sollicités les acteurs privés dont les investissements sont indispensables à la concrétisation du projet.

#### **Les problèmes :**

•La dégradation du bâti, mais également à l'urbanisation liée à l'avènement de l'automobile : autoroutes pénétrantes, viaducs, trottoirs toujours plus étroits, à l'encombrement de l'espace d'interface entre ville et port, à la disparition d'espaces publics de qualité.

•Le port marque une forte discontinuité avec le tissu urbain, puisque des barrières isolent les sites portuaires situés en zone sous douane.

•Manque d'attractivités et la mixité sociale et fonctionnelle dans cette zone dégradée.

•Insuffisance des espaces publics de qualités.

#### **Principe d'aménagement :**

- Mixité sociale, fonctionnelle et intergénérationnelle.
- S'intègre notamment dans la stratégie énergétique.
- Approche bioclimatique de l'urbanisme et de l'architecture.

### **Les objectifs:**

- Contribuer au fait métropolitain en assurant un effet levier tant sur l'ensemble du territoire.
- Concevoir, expérimenter et développer les principes générateurs d'une Eco Cité Méditerranéenne Low Cost/Easy Tech et innovante, diffusable à l'échelle de la métropole et sur les rives de la méditerranée.
- Poursuivre le développement économique, accompagner la mutation sociale et culturelle.
- Promouvoir une ville innovante et apprenante.

### **Plan de masse :**

#### **Aménagement des quais :**

Aménagement des quais et animations des quais par des restaurants, terrasses et autres commerces ouverts sur les quais

Aménagement des deux quais:

1 Quai de la Fraternité Quai du Port (de l'Hôtel de Ville au quai de la Fraternité)

2 Quai Rive-Neuve (de la Place aux Huiles au quai de la Fraternité)

Le nouvel éclairage des quais du Vieux-Port fait appel à des lampadaires dont la forme élancée évoque celle des grands mâts, rappel de la longue histoire du port.



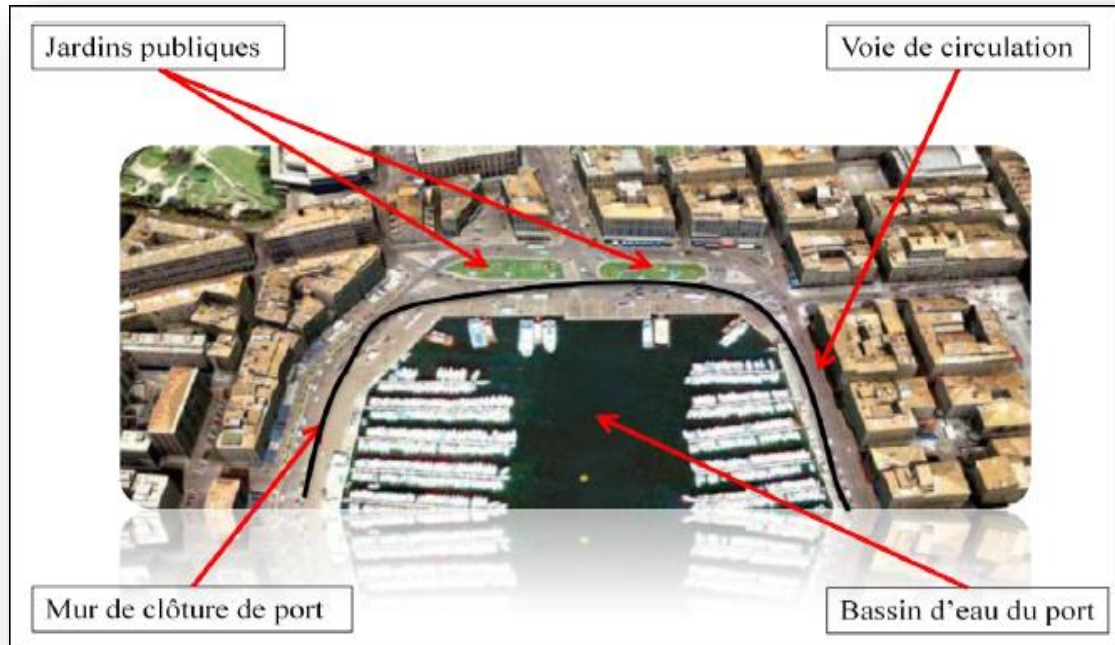


Fig13. Etat de port de Marseille avant l'intervention

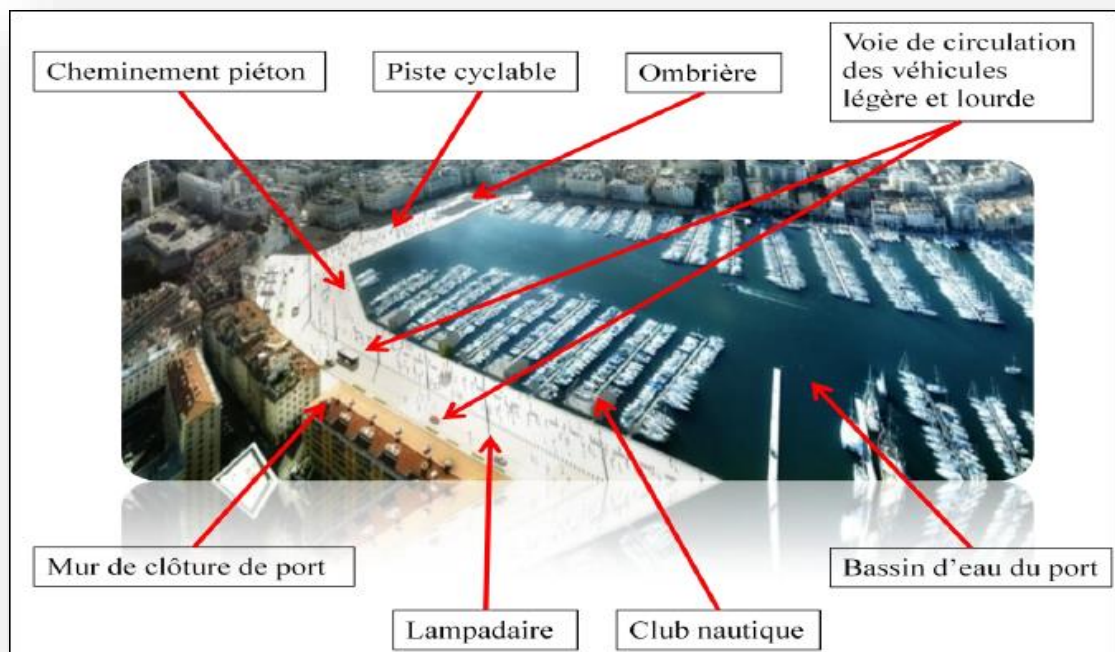


Fig14. État de port de Marseille avant l'intervention

## V.2.EXEMPLE 02 : LE PROJET 22@ DISTRICTS DE BARCELONA

### V.2.1.PRESENTATION DE PROJET :

Le projet 22@ districts est un projet de renouvellement urbain donc un plan d'aménagement urbain. Il complète l'ouverture de Barcelone sur la mer. Il s'étend sur une superficie de 200ha et aussi c'est un nouveau modèle de création de ville, ville de connaissance et de prétend transformer cette zone de la ville en un puissant espace de centralité de la Barcelone métropolitaine. à but La réconciliation avec la mer a ce nouveau quartier est devenu le moteur économique de Barcelone et la Catalogne, et a été nommé "Poblenou" (nouveau village), exprimant son importance comme un conduit pour le renouvellement constant ,a but d'ouvrir la ville sur la mer, par la destruction de l'ancienne zone industrielle désaffectée de « Poblenou », sa substitution par la ville olympiques et l'enfouissement de la voie ferrée qui séparait l'agglomération de la méditerranée, la réorientation de la croissance de Barcelone, par la création aux quatre coins de la city.



Fig15. Le projet 22@ districts

### V.2.2.situation :

**22 @ districts:** un projet qui a développé le quartier de « Poblenou » se situé au centre de Barcelone entre la mer et la **trame de Cerdà** au sud de la Ville Au milieu d'un triangle formé par trois pôles: **Las Glories**, **Forum Besós** et le **plan Sant Andreu-Sagrera**



Fig16. Plan de situation de Le projet 22@ districts



### V.2.3.HISTORIQUE DE PROJET

•**De 1700 à 1860:** San Martín de Provençal était une commune indépendante de Barcelone, quand elle fut annexée à la municipalité de Barcelone, en collaboration avec Sans, Gracia, l'Corts, San Gervasio et San Andrés, qui a également pris son autonomie juridictionnelle.

Avant l'agrégation, San Martin était un peu urbanisée, avec un établissement considérable des usines et des industries liées au textile.

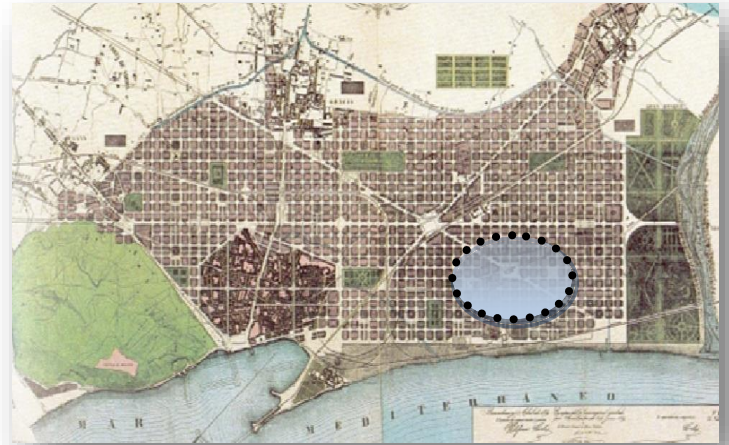


Fig17. Le projet 22@ districts

•**De 1860 à 1960:** Le passage du premier chemin de fer en Espagne pour San Martin, à partir de 1848, a été l'un des facteurs clé pour la croissance industrielle dans la région. Entre 1855 et 1888 des recensements de plantes ont montré une augmentation de 57 à 243. A mi-chemin entre le XIX et XX San Martín a reçu le surnom. Manchester catalane. Par une forte industrialisation et les militants ouvriers de leurs habitants. Les principales activités de production qui a caractérisé l'industrie textile ont été, de manipulation des aliments et du vin, de la métallurgie et la construction, sans parler de la ferme qui a toujours coexisté avec une utilisation industrielle.

•**De 1960 à 1986:**« PobleNou » perdu plus de 1.300 industries. Comme ils se déplacent industries dans le district de San Martín, leursquartiers ont été négligés. Des usines ont ralenti et abandonnés à la dégradation, et les espaces ont été occupés par des activités liées aux

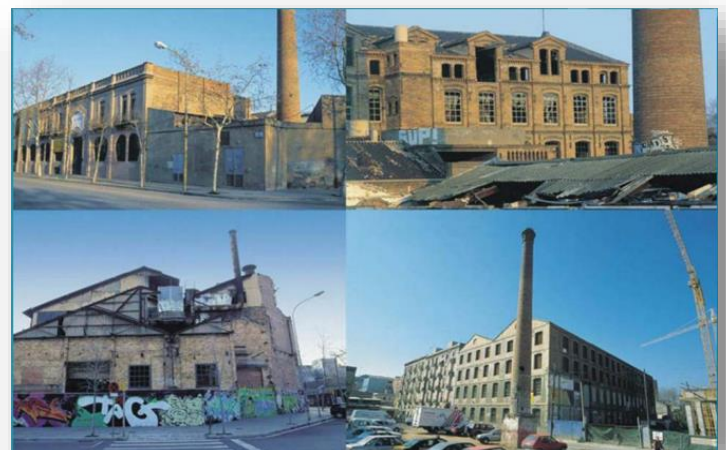


Fig18. L'obsolescence et dégradation abandon d'usine

transports, ce qui a contribué de manière décisive à la détérioration de l'espace urbain.

▪ **De 1986 à 1999:** l'ouverture de l'avenue Diagonal récupération « Poblenu » a commencé avec les déclarations faites autour des Jeux olympiques. A l'occasion de cette célébration, ils ont construit des tours de Barcelone, qui a fourni une excellente connectivité « Poblenu » à la région métropolitaine, le port et l'aéroport, les plages ont été récupérés en milieu urbain et construit le village olympique, qui a été la première banlieue



Fig19. L'ouverture de l'avenue diagonale et l'ouverture du water font

▪ moderne sur la côte de Barcelone. En Février 1999 ont ouvert le dernier tronçon de l'Avenida Diagonal. Cette action a lié « Poblenu ».

▪ **De 2000:** Le projet 22 @ Barcelona réinterprète le rôle de l'ancien industriel « Poblenu » tissus et crée un nouveau modèle de l'espace urbain qui remplace l'ancienne classification 22a urbaine, qui prévoit un usage industriel uniquement dans ces zones du centre-ville, la nouvelle clé 22 @, qui soutient la coexistence de toutes les activités productives de nuisance ou de contaminants et de normaliser la présence de foyers ont été touchés depuis 1953, leur rééducation. Ainsi, les 22 @ pour récupérer le cœur



Fig20. Vue générale sur le projet

économique de production de la vieille ville de Barcelone pour créer un nouveau modèle de l'espace urbain que les besoins de la société du savoir d'aujourd'hui.

#### V.2.4.LES OBJECTIF :

*« L'objectif principal du projet était de générer, d'attirer et retenir les talents créatifs et novateurs dans la ville »<sup>17</sup>*

- le but du projet 22 @ Barcelona est de convertir 200 hectares de friches industrielles avec une densité de population faible dans le cœur de la ville en un innovateur et productif arrondissement consacré a la concentration et au développement d'activités intensives en connaissance.
1. **Comme projet d'aménagement urbain:** Créer un site attractif pour les entreprises innovantes en talent cohabitent avec les centres de recherche, de formation et de transfert de technologie ainsi qu'avec les commerces, les logements, les zones vertes ce qui favorise la vitalité sociale et entrepreneuruse Neutraliser la tendance a se déplacer a Barcelone vers un développement fondé sur la qualité de son environnement et de la développement du tourisme.
  2. **Comme projet de renouvellement économique:** il constitue une opportunité unique pour rendre ay quartier de« Poblenou » sa vocation historique de cœur productif de la ville et pour créer en même temps une importance polarité scientifique, technologique et culturelle qui fera de Barcelone l'une des principales plateformes d'innovation et d'économie dans le plan international.
  3. **Comme projet de renouvellement social:** il favorise l'interrelation entre les différents professionnels qui travaillent dans la zone ainsi que la participation des voisins et des voisines de l'arrondissement aux opportunités qu'offrent les nouvelles technologiques
  4. **Préservation du patrimoine industriel:** le projet @22 est fondé sur le principe que l'industrie de 21ème siècle sera axé sur la recherche et l'innovation technologique.

---

<sup>17</sup>Richard Florida (un théoricien bien connu de l'économie fondée sur la connaissance)



### V.2.5.LE PROJET

22@Barcelona apparaît au milieu des années 1990 comme l'un des projets de renouvellement urbain de la zone orientale et maritime de Barcelone appelée « Poblenou ».

Superficie du site: 200 hectares, qui permettent de transformer les anciennes zones industrielles en un environnement de haute qualité urbaine et environnante

#### PROGRAMME

Nouveau plafond économique	3.200.000m <sup>2</sup> dans le centre ville.
Nouveau plafond pour équipements	400.000m <sup>2</sup> .
logements sociaux	4000 logements
L e secteur des services	3,2 millions m <sup>2</sup> .
Espaces verts	114.00m <sup>2</sup> (7,5 hectares)

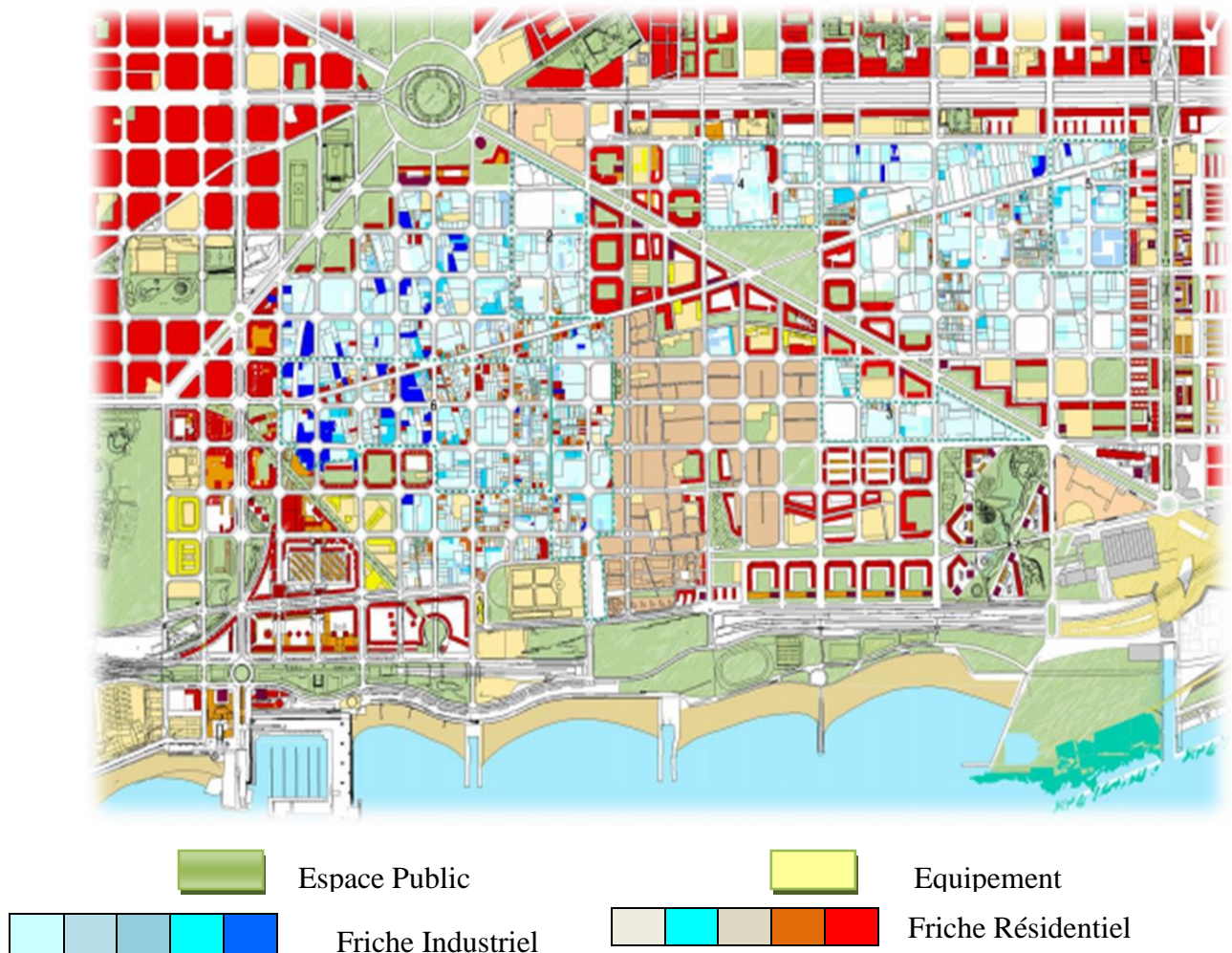


Fig21. Carte d'aménagement Barcelone

### ❖ principe d'aménagement :

Le projet 22 @ Barcelona est permis de transformer deux cents hectares de terrains industriels dans la région de Barcelone dans un environnement de haute qualité pour travailler, vivre et moderne offrant des espaces d'apprentissage pour la concentration stratégique du intensive fondée sur la connaissance activités. Cette initiative est aussi un projet de rénovation urbaine et d'un nouveau modèle d'une ville. Apporter une réponse aux défis posés par la société de la connaissance basée sur :

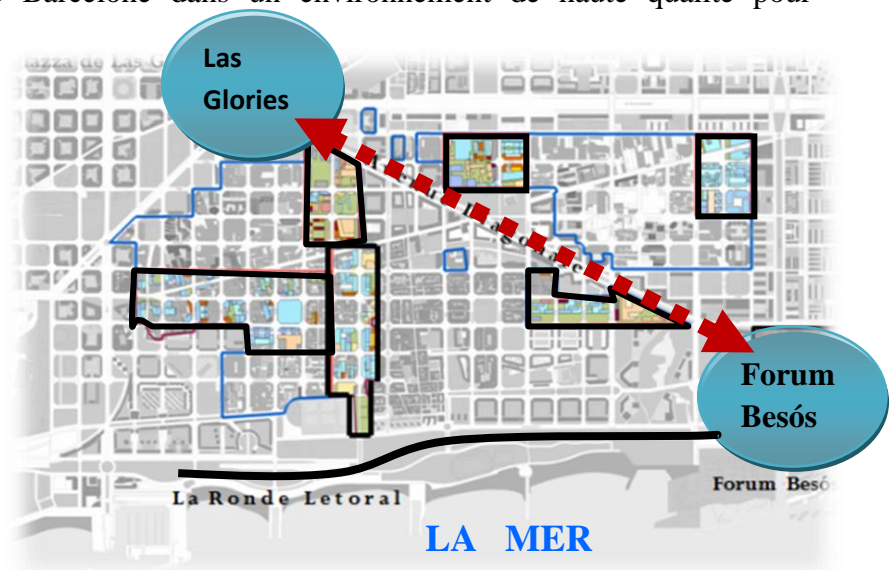


Fig22. Carte présente des principes d'aménagement de 22 @

▪**Du business cluster** : Le développement économique est au cœur des objectifs de 22@Barcelona. La ville ambitionne de transformer cet ancien espace marqué par la désindustrialisation en cluster, un de ces nouveaux quartiers d'affaires, viviers de multinationales et compagnies à la pointe de la technologie et tournées vers une économie du savoir et des services. Il offre des espaces de dialogues et d'échanges citoyens entre les professionnels et les résidents, à qui l'attractivité économique du quartier doit également bénéficier.

▪**au quartier résidentiel** : Le projet met en place un quartier mixte, mêlant activités économiques et résidentielles. 15% de la superficie du site est dédiée à l'habitat. Le réaménagement du quartier est lié à sa configuration actuelle en damiers.. Le projet prévoit une superficie de 175m2 par foyer et réserve ainsi de nombreux lieux de vie commune, de jardins et espaces verts, toujours dans l'optique de créer un cadre de vie agréable et reposant.

▪**Une vocation sociale** : L'histoire de Poblenou, fait de l'aspect social une composante essentielle de la politique du projet. La construction de 4000 habitations supplémentaires est prévue en complément de cette politique sociale à grande échelle : le maintien de loyers modérés cherchera à assurer une mixité sociale au sein du quartier.

La ville multifonctionnelle, tout comme la biodiversité, relève d'une approche écosystémique, où les équilibres urbains sont aussi riches que difficiles à préserver.

Cette démarche innovante est celle adoptée par le projet pour appréhender la menace d'un quartier d'affaires excluant toute vie sociale et laissant à la marge sa population actuelle. L'expérience de Poblenou pose l'équation complexe de la densité urbaine, du développement économique, du cadre de vie et de la préservation des ressources naturelles.

Ce projet entend promouvoir une démarche innovante à 3 niveaux :

- Innovation urbaine
- Innovation économique
- Innovation sociale

Ces 3 aspects sont développés de façon différée. La stratégie de rénovation urbaine est celle qui initie la stratégie de rénovation globale comme l'illustre le schéma suivant :

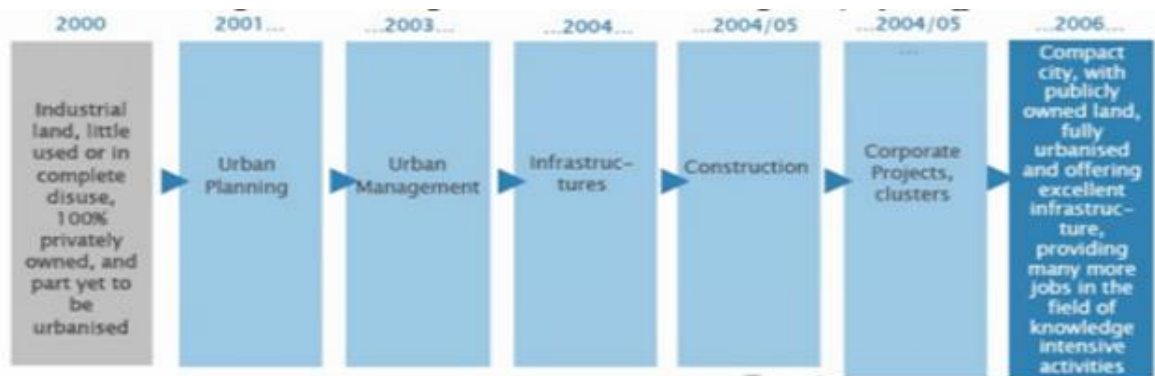


Fig23. Planning de réalisation de la stratégie du projet 22@

### V.3.EXEMPLE 03 : La ville Saint- Nazaire, le retour à la mer.

#### V.3.1.PRESENTATION DE PROJET :

La naissance de la ville de Saint-Nazaire était avec un fleuve : la Loire, est une ville née à la rencontre des eaux, elle prend source aux confins des Cévennes et parcourt plus de 1000 kilomètres vers l'ouest pour venir se jeter dans l'Océan Atlantique.

Saint-Nazaire est une ville ouvrière, dont l'économie est principalement basée sur son activité portuaire. Le projet *Ville-Port* tente de recréer un lien entre le centre-ville et la base de sous-marins du bassin de Saint-Nazaire.

Depuis le début des années quatre-vingts, créer un centre-ville dynamique est devenu un objectif prioritaire dans la politique urbaine de la ville de Saint-Nazaire.

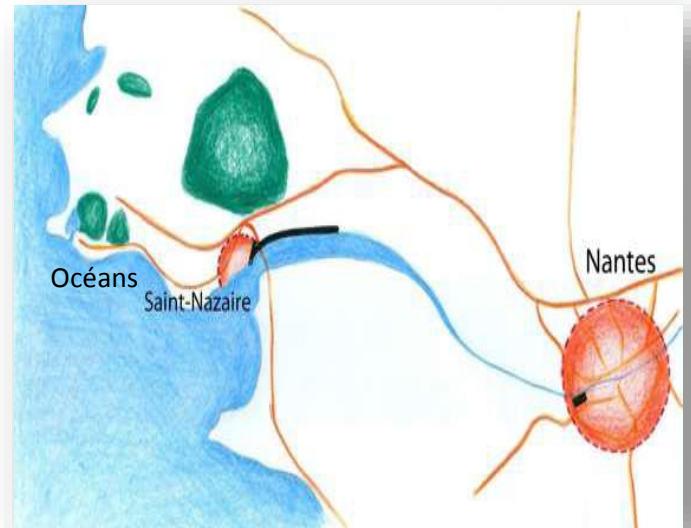


Fig24. Localisation de Saint-Nazaire et son port qui s'étend aujourd'hui sur la rive nord de l'estuaire.

#### V.3.2.SITUATION :

Saint-Nazaire est une commune de l'ouest de la France, est située sur la rive droite de l'estuaire de *la Loire*, à 50 km à l'ouest de *Nantes*. Elle se trouve à proximité des *marais de la Brière*.



Fig25. Situation de Saint-Nazaire par rapport au France



### V.3.3.HISTORIQUE DE PROJET :

**En 1830** : Evolution des berges de l'estuaire et de la ville de Saint-Nazaire au fil des aménagements portuaires.



Fig26. Représentation de Saint-Nazaire en 1830, écomusée de Saint-Nazaire.

**En 1861** : le ministère des travaux publics décide de creuser un bassin à flot capable d'accueillir les navires de grands tonnages. Cet engagement marque la naissance d'une ville nouvelle sur la rive nord de l'estuaire.



Fig27. Lithographie du vieux Saint-Nazaire, fin XIXe, écomusée de Saint-Nazaire.

**En 1862** : Saint-Nazaire est la tête de ligne pour les **Antilles**, le **Mexique** et **Cayenne** et devient le point de départ d'un service postal transatlantique.

Le bassin de Saint-Nazaire devient le cœur de vie du bourg.

**En 1886** : La ville se développe selon un quadrillage rectiligne partant du premier bassin. Création du second bassin.

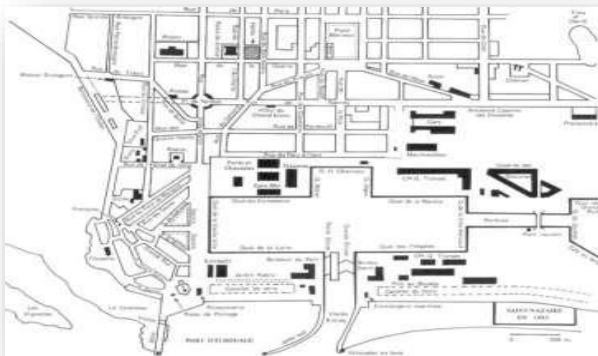


Fig28. Développement de Saint-Nazaire à partir du vieux village et du premier bassin, 1883 de Saint-Nazaire.



**En 1933 :** Le port à atteint sa forme actuelle et le Normandie est en construction.



Fig29. Plan de la ville de Saint-Nazaire, fin XIXe siècle

Evolution des berges de l'estuaire et de la ville de Saint-Nazaire au fil des aménagements La nouvelle ville suit un axe de développement complètement différent de la ville.

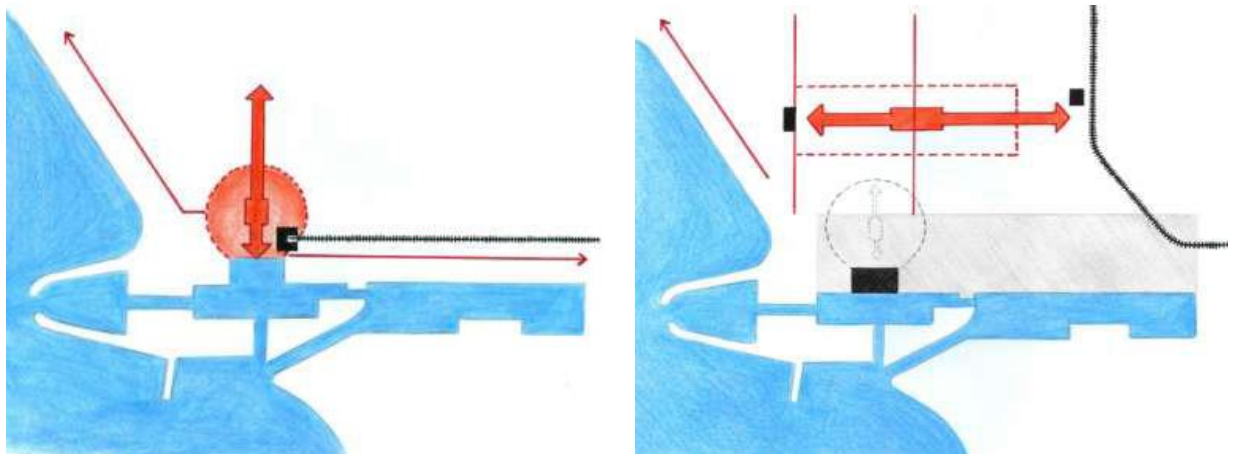


Fig30. Schéma représentant le développement de la ville de Saint-Nazaire à partir de son port.

**Saint-Nazaire aujourd'hui :**



Fig31. Vue aérienne de la ville de Saint-Nazaire avec les nouveaux aménagements autour de la base sous-marine

La ville tourne le dos au port et à la mer, sa raison d'être, à son centre historique et à ses points forts d'animation. *Il est loin le temps des transatlantiques aux hautes cheminées fumantes amarrés face aux troquets échauffés des quais et les trains déversant les voyageurs de la gare maritime.*

L'activité portuaire est déplacée en amont le long de l'estuaire, laissant le bassin de Saint-Nazaire peu occupé et une frange de séparation avec la ville en friche.

**V.3.4.L'objectif :**

Le projet Ville-Port avait pour objectif d'ouvrir à nouveau la ville sur le port et la mer, et aussi de donner un vrai centre vivant à la ville de Saint-Nazaire, un centre tourné vers la mer, ouvert sur l'activité portuaire qui fait l'identité de la ville en requalifiant les friches portuaires tout autour du bassin. Cette reconquête des zones anciennement industrielles se fera depuis la ville vers le port selon trois axes, dans le prolongement de ce qui a été entamé par la ville :

- l'axe d'entrée de ville et de présidentialisation symbolisé par les zones rouges.
- de nouvelles centralités symbolisées par les éléments bleus.
- l'axe littoral symbolisé par une voie verte.

### V.3.5.LE PROJET :

La stratégie du projet Ville-Port s'appuie sur la reconversion de 15 hectares de friches industrielles en quartier portuaire organisé autour de l'ancienne base de sous-marins. Projet ambitieux visant un triple changement : **d'image**, **d'usage** et **d'échelle**, inscrites dans une dynamique de développement urbain continu.

La base est percée pour ouvrir les alvéoles à la fois sur la ville et sur le bassin.



Fig32. Boulevard de la Légion d'Honneur requalifié dans le cadre du projet *Ville-Port*.

Une rue centrale piétonne qui prolonge la rue de la Paix toutes deux bordées de commerces structure l'ensemble en se terminant en balcon offrant un point de vue sur le nouveau paysage urbain entourant la base ainsi mise en valeur

La place de l'Amérique Latine prolonge ce complexe et se poursuit vers le bassin par les alvéoles ouvertes révélant ainsi la proximité du port.



Fig33. Panorama sur la place de l'Amérique Latine depuis le balcon du Ruban Bleu.

Dans le prolongement de chemin des Douaniers, l'aménagement du front de mer de la pointe de Vallès-Martin au boulevard Wilson est aménagé: circulation douce, mobilier contemporain et bars « design ».



Fig34. Promenade du front de mer réaménagée.



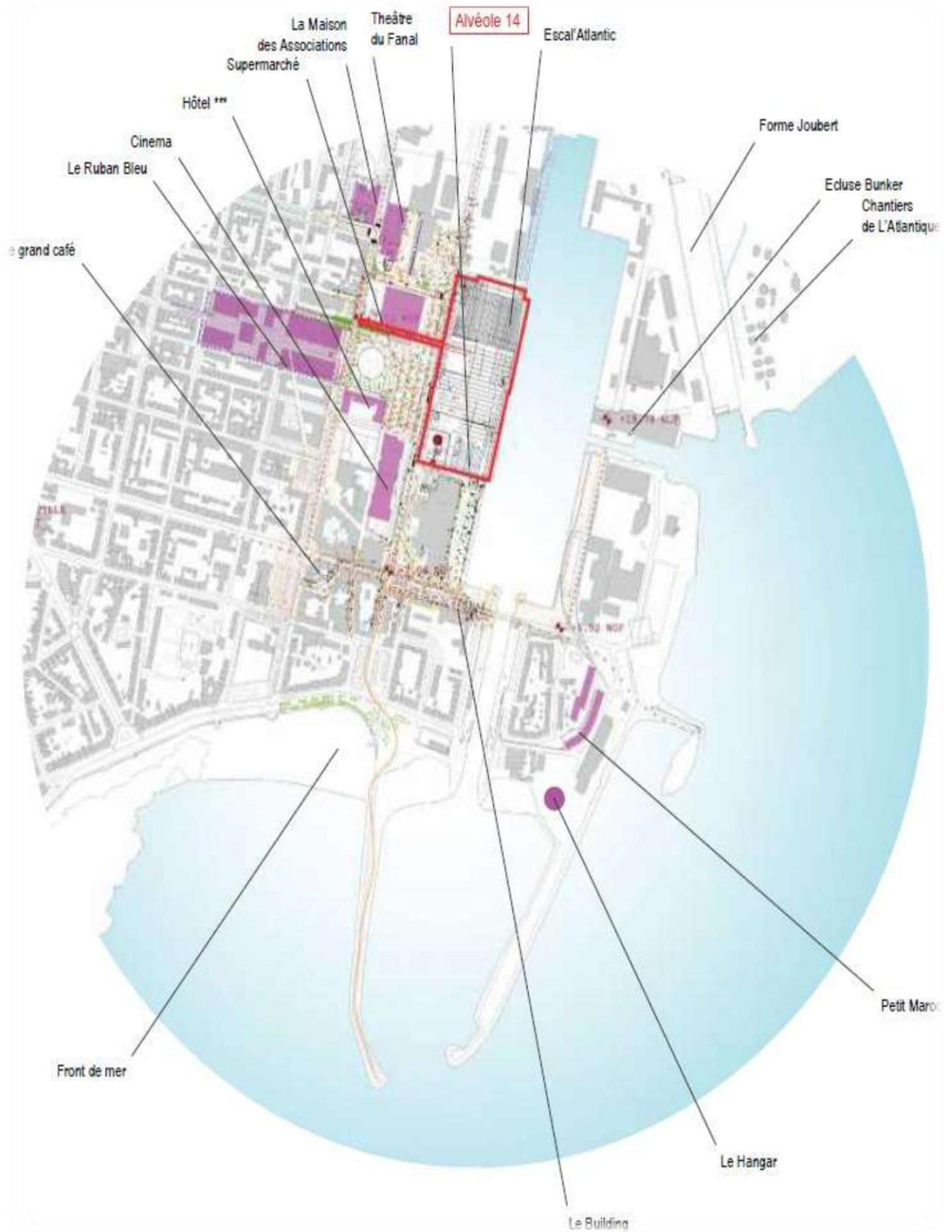


Fig35. Eléments structurant du nouveau quartier Ville-Port.

Au final, ce quartier portuaire proche du centre-ville est une véritable destination de loisir touristique et culturel

Opérations réalisées dans le cadre du projet, **1200** logements dont 35% pour le parc social ont été construits autour des 9 hectares d'espaces publics requalifiés. Cette offre de logement diversifiée, destiné à une population variée, a permis d'accueillir plus de 2500 habitants, et de garantir l'animation et la dimension quotidienne du quartier. Ce sont aussi 30000 m<sup>2</sup> d'activités créés, avec quelques pièces majeures (complexe commercial, cinéma multiplexe, supermarché, hôtel 3 étoiles) qui contribuent à l'ancrage de sa quotidienneté.



Fig36. Projet d'aménagement futur intégrant l'autre berge du bassin.

**SYNTHESE :**

1-Création des aménagements pour la connexion entre le centre-ville et la zone portuaire comme un lien de continuité.

2-L'instauration d'une mixité sociale et fonctionnelle à l'interface ville/port favorise une intégration sociale et symbolique du port dans la ville.

3-Installer les espaces d'attractivités et de détente pour animer l'espace portuaire.

4-Les textures différencient les espaces piétons, véhicules et piste cyclable.

5-Création d'une destination portuaire au déborder la ville sur la mer.

6-Dégagé les vues panoramiqent sur la mer.

The page features a decorative graphic consisting of three overlapping circles in shades of blue, arranged in a diagonal line from the top right to the bottom right. Two thin, light blue lines intersect at the top left and extend diagonally across the page, framing the circles and the central text.

***APPROCHE  
METHODOLOGIQUE***

### **V I.1.LES METHODES D'ANALYSE :**

Le choix d'une méthode d'analyse se détermine en fonction de la problématique, des objectifs recherchés et de l'éclairage sous lequel le phénomène est étudié.

Afin d'obtenir une réponse aux problèmes posés dans notre zone, on a choisis les méthodes d'analyse suivantes :

#### **VI.1.1.ANALYSE SYSTEMIQUE :**

La ville et le port sont des sous-systèmes. Réduire la rupture entre la ville et la mer signifie qu'il y a des conflits ou relation conflictuelle entre ces derniers, L'activité portuaire est traitée à part et de manière abstraite sans se soucier des interdépendances spatiales des systèmes urbains ville – port.

*« On dit d'un système qu'il est capable d'apprentissage s'il sait utiliser les résultats de l'expérience passée pour modifier les caractéristiques de son comportement dans le temps afin de toujours mieux s'adapter aux nouvelles conditions de l'environnement. Il faut qu'il soit doté d'une mémoire »<sup>18</sup>*

Le système est un ensemble d'éléments, matériels ou non, en relation les uns avec les autres et formant un tout. Cette analyse permettra de mieux comprendre les relations qu'entretenait la ville avec son port et pour pouvoir comprendre l'évolution du rapport ville et port.

❖ Cette démarche vise à étudier :

- La « finalité » du système.
- les niveaux d'organisation.
- Les états stables possibles.
- Les échanges entre les parties.
- Les facteurs d'équilibre et de déséquilibre.
- Les boucles logiques et leur dynamique, etc.

---

<sup>18</sup>Source internet [http://pagesperso-orange.fr/nathalie.diaz/html/approche\\_systemique.htm](http://pagesperso-orange.fr/nathalie.diaz/html/approche_systemique.htm) consulté le 06 Juin 2010.



## **VI.1.2. UNE ANALYSE PAYSAGÈRE SELON KEVIN LYNCH :**

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

### **❖ Les éléments de la structure urbaine :**

▪ **Les voies :** « *C'est le parcours suivi pour aller d'un point à un autre; Voie publique, route, chemin, rue appartenant au domaine public et ouvert à la circulation générale.* »<sup>19</sup> 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 limites :** « *Ligne séparent deux pays, deux territoires, deux terrains contiguës* »<sup>20</sup> Les limites sont les éléments linéaires qui ne sont pas considérés comme des voies : ce sont généralement, mais pas toujours, les frontières entre deux zones, les limites qui semblent les plus fortes sont celles qui non seulement prédominent visuellement, mais aussi ont une forme continue et sont impénétrable aux mouvements traversant.

▪ **Les quartiers :** « *secteur aux limites plus ou moins définies d'une agglomération ex: un quartier populaire* »<sup>21</sup> Les quartiers sont les zones relativement étendues de la ville, et qui ont une qualité interne. On peut les reconnaître de l'intérieur, et parfois s'en servir comme référence externe.

▪ **Les nœuds :** « *Endroit où se croisent plusieurs voies de communication* »<sup>22</sup> Se 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 sont des nœuds), contrainte qui rend les voyageurs plus attentifs.

▪ **Les points de repère:** « *Point déterminé qui permet de s'orienter* »<sup>23</sup> Ce sont des différences simples, qui permettent aux habitués de la ville de se guider. Ils se présentent en « grappes », un détail clé en faisant anticiper un autre : la reconnaissance de ces indications assure efficacité fonctionnelle et sécurité émotionnelle.

---

<sup>19</sup> Selon le dictionnaire de LAROUSSE

<sup>20</sup> Selon le dictionnaire de LAROUSSE

<sup>21</sup> Selon le dictionnaire de LAROUSSE

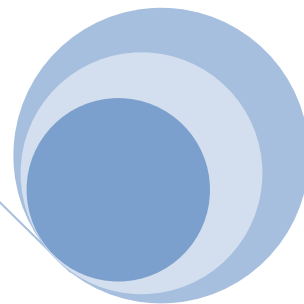
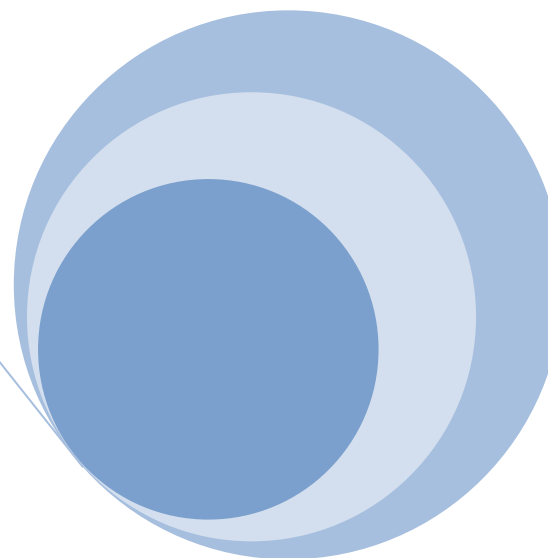
<sup>22</sup> Selon le dictionnaire de LAROUSSE

<sup>23</sup> Selon le dictionnaire de LAROUSSE

### ***VI.3.UNE ANALYSE TYPO-MORPHOLOGIQUE :***

Est une technique et méthode d'investigation basée sur l'observation sur le terrain ces objectives c'est de présenter et de retrouver un enchainement logique du cadre bâtis, son champ d'observation : c'est l'appropriation, la localisation, l'usage, la forme, et la structure.

***APPROCHE  
D'APPLICATION***



## ***CHAPITRE VII : ORAN, VILLE PORTUAIRE A REINVENTER***

### **Introduction**

**VII.1 Situation et l'historique d'Oran**

**VII.2 L'évolution du port, L'évolution d'une ville**

**VII.3 Analyse de milieu physique**

**VII.4 Fiche technique du port**

### **Conclusion**

## ***INTRODUCTION :***

Contrairement aux pays du Nord, où la croissance urbaine est maîtrisée, les villes des pays du Sud sont marquées par un étalement considérable de leurs territoires urbains dont le contrôle est un enjeu majeur des politiques urbaines. À la faveur d'une croissance économique importante depuis les années 2000, Oran, à l'instar des principales villes algériennes, connaît une croissance urbaine importante caractérisée par un processus d'urbanisation rapide dont l'encadrement relève aujourd'hui de la simple déclaration d'intention. Cette contribution analyse l'échec des différentes politiques urbaines et montre à quel point les instruments de planification urbaine mobilisés à Oran sont loin d'assurer le contrôle de la croissance urbaine et un développement urbain intégré et durable.

## ***VI.1.SITUATION ET L'HISTORIQUE D'ORAN :***

### ***VI.1.1.Situation stratégiques de la ville D'Oran selon différente échelle :***

#### ***A-Situation au niveau international :***

Oran se trouve au bord de la rive sud du bassin Allébro-Provençal, elle se situe au nord-ouest de l'Algérie 432 Km à l'ouest de la capitale Alger.

La ville se trouve au fond d'une baie ouverte au nord sur le Golf d'Oran, elle est dominée à l'ouest par la montagne de l'Adour de Moulay Abdelkader Al-Jilani au sud et bordée au sud-ouest par une grande sebkha.



Fig37. Carte de situation de la ville d'Oran au niveau méditerranée

### **B-Situation au niveau régional :**

La wilaya d'Oran est située sur le littoral Nord-ouest de l'Algérie d'une superficie totale de 2114 km<sup>2</sup> et une façade maritime de 120 km. Elle est limitée par :

-**NORD** : la mer méditerranéenne.

-**SUD** : les wilayas de Sidi bel abbés et Mascara.

-**EST** : la wilaya de Mostaganem.

-**SUD-EST** : la wilaya de Mascara, Ouest la wilaya d'Ain Ti mouchent

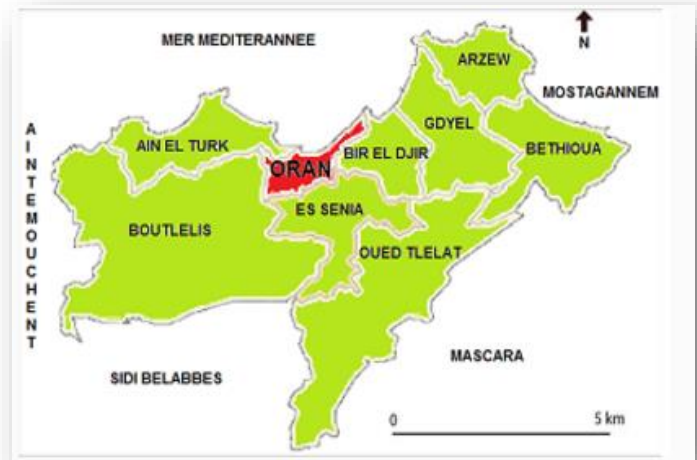


Fig38. Situation de la ville d'Oran au niveau national

### **C-Situation de la zone d'intervention par rapport la ville d'Oran :**

La calère se situées au sud-ouest de quartiers de Sid el houari limitée par :

- **NORD** : la mer

- **SUD** : quartier de Sid el houari

-**OUEST** : par la montagne de Murdjadjo

-**EST** : par l'hôpital boudes

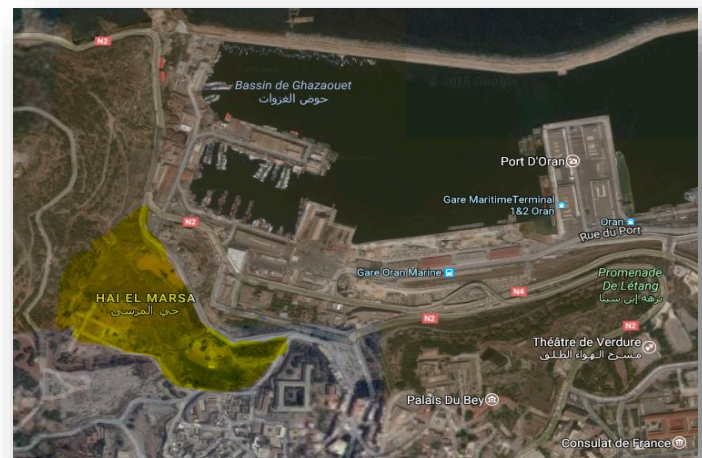


Fig39. Situation de la zone d'intervention par rapport au port

## **VI.1.2. LE CONTEXTE HISTORIQUE DE L'AGGLOMERATION D'ORAN :**

Oran s'épanouie dans un espace difficile à conquérir, elle est en effet caractérisé par la grande complexité de son organisation physique, en plus le développement de la société marqué par l'histoire donné un déséquilibre dans la répartition des avantages de la vie urbaine.

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

- **Phéniciens, romains** : occupation de mersa el Kebir.
- **Arabes** : création de la petite cité comme noyau initial de l'agglomération urbaine.
- **Début de XVI** : prise par les espagnols : transformation de la ville selon la topographie.
- **Turcs** : construction d'une nouvelle ville et politique de repeuplement.
- **1830** : Pénétration française : structuration la ville basse, la vieille ville selon un plan radioconcentrique.
- **L'extension vers l'est** : Comme toute les villes du monde, la ville d'Oran a subi un étalement vers l'est, (en contre sens de la montagne de Murdjadjo qui constitue une barrière physique) ou se sont ajoutés des quartiers tantôt organisés et planifiés, spontanée et non réglementés. En plus sa morphologie a contribué à partager la ville entre : ville ancienne basse et ville nouvelle haute donnant dos à la mer, et marginalisant le littoral Est.

1) Vielle Oran : (903-1848) centre historique : période Espagnole, turque et française.

2) Ville haute :(1848-1962) limitée entre le 1er et le 3eme boulevard périphérique

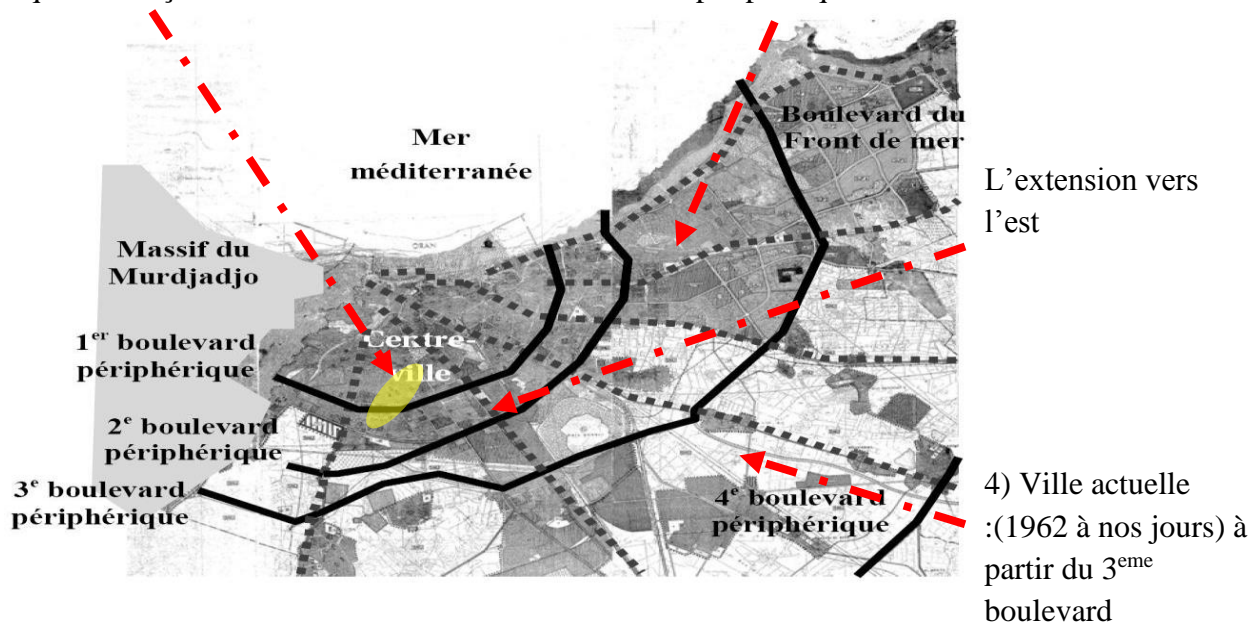


Fig40. Carte représente l'évolution de la ville d'Oran



## **VI.2.L'EVOLUTION DU PORT, L'EVOLUTION D'UNE VILLE :**

### **AVANT 1831 :**

Les espagnols ont construits au bord de la mer, exemple Rue John Kennedy (la marine)  
De vastes bâtiments pour y entreposer et entretenir les vivres acheminés, c'est à partir du 07 mai 1764 que la manutention était enfin prête pour jouer Pleinement son rôle.

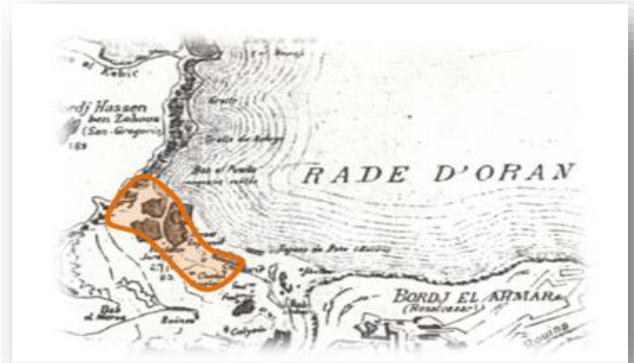


Fig41. La 1ere installation du port

### **DE 1831-1881 :**

Lors de la prise d'Oran en 1831 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-Kebir.

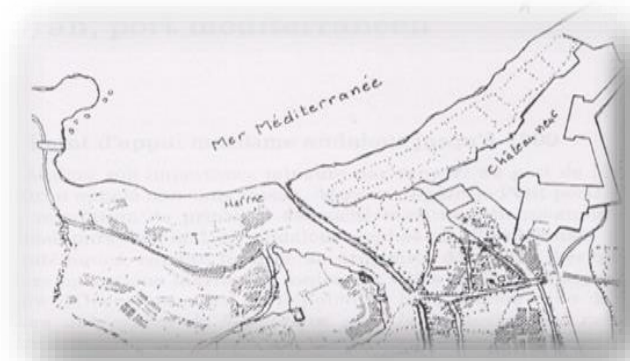


Fig42. La prise de la marine par l'espagnol

### **DES 1848 :**

Fut décidée la -construction d'un petit port de débarquement



Fig43. Port de débarquement

### **EN 1858 :**

Aménagement de premières moles, les premiers bassins (un grand chantier)

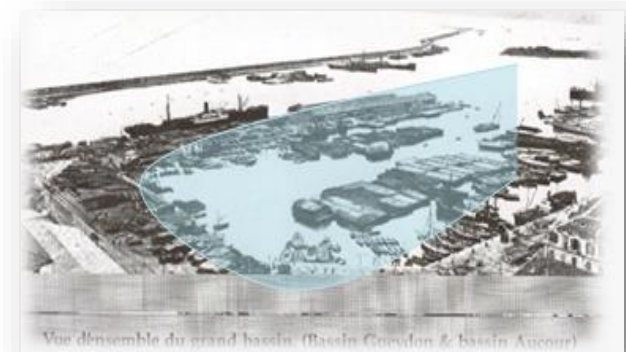


Fig44. Travaux du premier port d'Oran en 1858



*Parc culturel et de Loisirs, pour intervenir sur le clivage ville/port (Cas de la Calère d'Oran)*

**EN 1860 :**

Le projet de construction d'un bassin de 24Ha (Bassin Aucour)

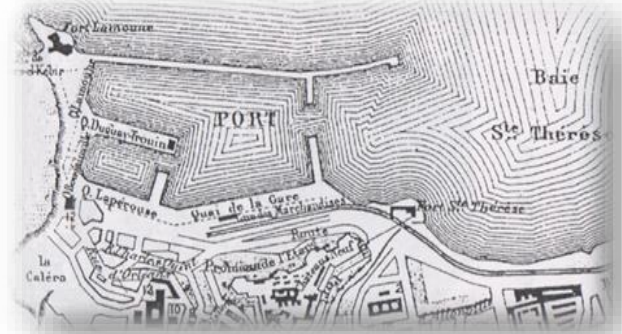


Fig45. Construction du bassin Aucour

**DES 1863 :**

Le réseau ferroviaire se mettra en place, depuis la gare principale une ligne sera Construite Jusqu'au port



Fig46. Construction du vieux -port

**EN 1881 :**

La structure prend forme; une Jetée protège les darses du vieux port, Une digue de protection ferme le port à l'Est sous la surveillance de la batterie St Thérèse.



Fig47. Prolongement de la jetée

**APRES 1900 :**

La loi de 18 juillet 1905 approuva un projet comprenant :

- Le prolongement en deux alignements de la jetée du large sur 1.282 m environ
- La construction d'un quai de rive de 420m de longueur à l'Est de la mole St Thérèse
- En 1924: l'avant-projet d'un nouvel Agrandissement du port vers l'Est Par la création d'un nouvel avant-port

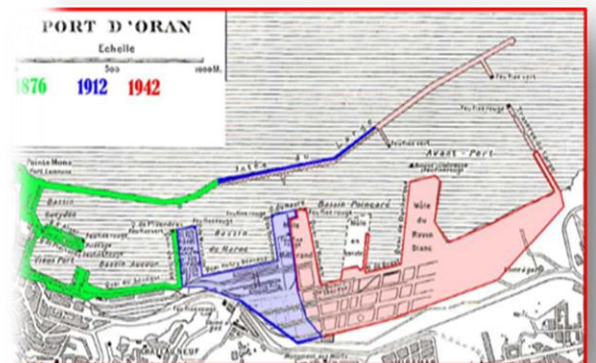


Fig48. Construction de l'avant -port

**De 1924 jusqu'au ce jour :**

- 1 - La construction du vieux port d'Oran grotte
- 2 - La construction de la première partie du port commerciale
- 3 - La construction de la deuxième partie du port commerciale

Voie d'accès de la gare Karguentah au port et Construction du mol du Ravin Blanc

Elargissement de la mole du centre en vue d'augmenter La profondeur au bord des quais a 8,50 et Construction de l'avant-port.



Fig49. Le port d'Oran en 1930

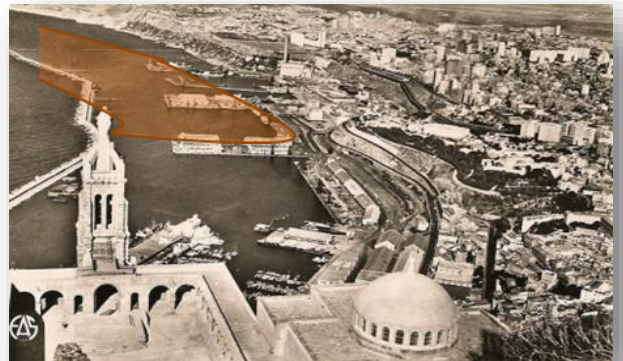


Fig50. Construction des parties du port

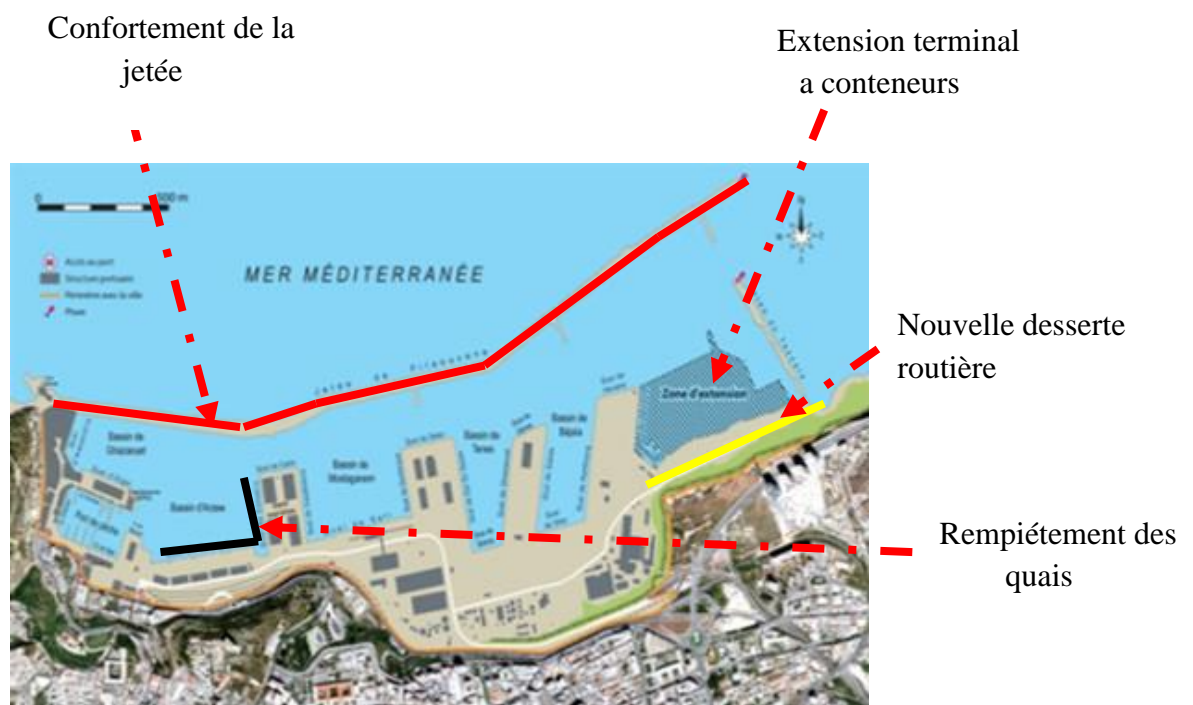


Fig51. L'état actuel du port

### **VI.3.ANALYSE DE MILIEU PHYSIQUE :**

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).

#### **1-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.

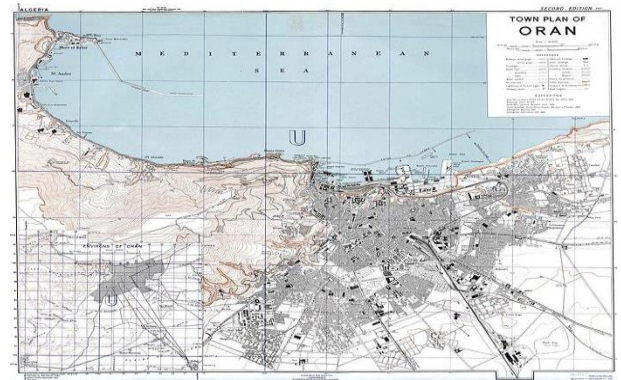


Fig52. La carte topographie d'Oran

#### **2-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 ¾ des précipitations.

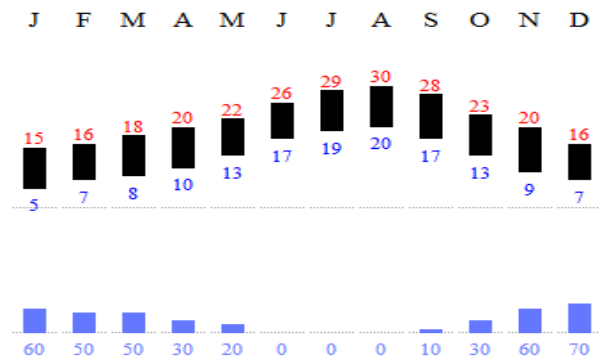


Fig53. Diagramme climatique

#### **3-Données sociodémographiques :**

-La wilaya compte une population de 1453 152 habitants (estimation 2009) avec une superficie totale de plus de ha, l'estimation de la population du groupement à l'horizon peut arriver à 1.637.372habitants.

La ville d'Oran a connu une croissance démographique assez importante. L'estimation de la population du groupement à l'horizon 2015 peut arriver à 1 637 372 habitants.

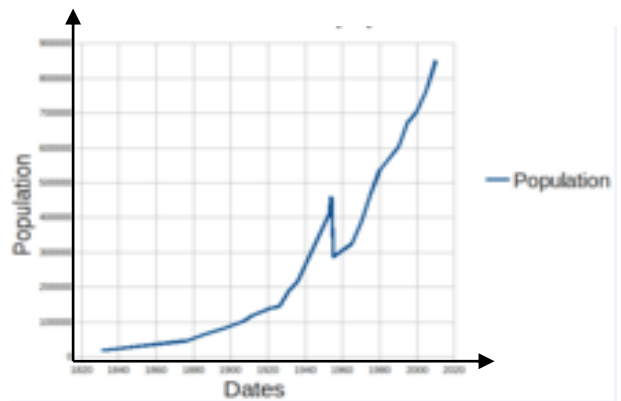


Fig54.shémas d Évolution de la population à Oran



-1966-1987 : Un solde migratoire négatif

-1987-1995 : Des nouvelles migrations vers la métropole et sa périphérie.

-1995-2015 : La crise économique, arrête des investissements, une accentuation continue du chômage, qui laisse penser que l'exode en direction du groupement d'Oran, déjà sensible au cours de la dernière décennie.

#### **4-La sismicité:**

Toute la côte algérienne est située à la limite de chevauchement de la plaque eurasienne au Nord et la plaque africaine au Sud. Causant ainsi des secousses telluriques marquées par de grands moments sans toutefois atteindre un seuil critique. Notre zone est classée dans la zone II a, selon le RPA 99/2003.



Fig55. La carte de Classification des zones sismique.

#### **5- La géologie:**

Les différentes unités topographiques qui constituent le paysage correspondent chacune à une entité litho-stratigraphique ou tectonique bien distinctes, Les éléments extrêmes de la topographie correspondent a des blocs tectoniques affaissés, soulevés ou basculés.

Le relief actuel est le résultat de jeux de la succession de phases tectoniques anciennes, récentes et même actuelles .Les différenciations topographiques les plus importantes résultent des tectoniques les plus anciennes et les plus énergiques (pré-Miocène).

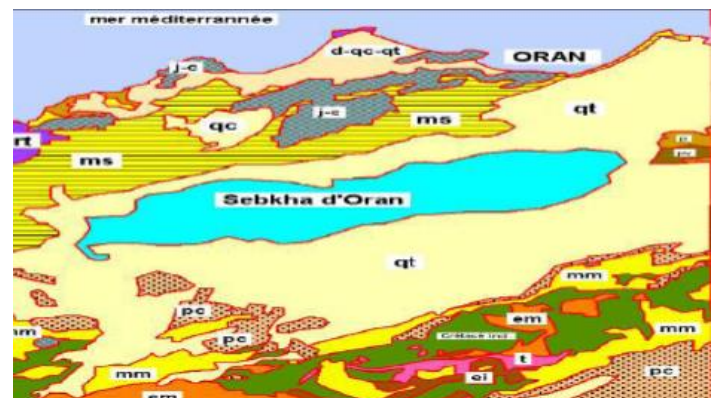


Fig56.la carte géologique de la ville d'Oran

Les ondulations el le rajeunissement de certaines formes sont liées aux Phases plus récentes et moins vigoureuses (quaternaires et actuelles).

## **VI.4.FICHE TECHNIQUE DU PORT :**



Fig57. Vue panoramique sur le vieux port d'oran

- 1er Port en eau profonde à partir du détroit de Gibraltar.
- Proximité des routes maritimes et des ports méditerranéens.
- 2e Port de commerce et premier port à passagers.
- Accès du port facilité par les réseaux routiers et ferroviaires reliés à l'hinterland.
- Disponibilité de 33 postes à quai pouvant recevoir des navires de 220 m de long avec des cargaisons de 40.000 tonnes à moins 12 m.

### **VI.4.1.CARACTERISTIQUES DU PORT D'ORAN :**

Le port de pêche d'Oran présente les caractéristiques suivantes : Activité du port pêche et plaisance. Plan d'eau : 5 Ha .Terre-plein : 4.5 Ha

Quai		710
Appontement	<b>04</b>	<b>90 a220</b>
Moyen de levage	<b>03</b>	<b>1-(800T), 2-(200T)</b>

Tableau02. Récapitulatif des ouvrages d'accostage

### 1. Données sur la flottille :

Les caractéristiques techniques de la flottille de pêche et de plaisance du port concerné par le programme d'investissement sont mentionnées dans le tableau suivant :

	Nombre	Longueur (ml)
Chalutiers	25	12-22 m
Sardiniers	27	12-16 m
Petits métiers	34	25-34 m
Plaisanciers	292	04-09 m

Tableaux 03. Présentation des caractéristiques techniques de la flottille de pêche et de plaisance du port

### 2. Les surfaces des bassins :

Bassins	Superficiés	Longueurs
Avant-port	47 ha	350m
Bassin de Ténès /bassin de Bejaia	50 ha	1.300m
Mostaganem	16 ha	1.050m
Vieux- port	04 ha	720m

Tableaux 04. Dénomination des parties du port d'Oran

### 3. Installations spécialisées :

Une gare maritime	Capacité de 120.000 passagers /ans
Un silo a céréales	Capacités 30.000t
Cale de halage	3 bers de 800 et 400 tonnes
Jetée nord	2800 m de long
Jetée est	500 m de long

Tableaux05. Présentation des installations spécialisées du port d'Oran



Fig58. Dénomination des parties du port d'Oran

### ***SYNTHESE :***

A partir de cette analyse urbaine on peut tirer les conclusions suivantes :

- 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
- Le processus de développement de la ville d'Oran a engendré plusieurs problèmes à l'échelle urbaine et architecturale

L'histoire de la ville nous a montré que le secteur a subi un grand développement urbain depuis les temps reculés commençant par la civilisation musulmane, puis espagnole, turc, française, jusqu'à nos jours.

Le processus de développement de la ville d'Oran a engendré plusieurs problèmes à l'échelle urbaine et architecturale.

Oran devient une grande métropole par sa grande infrastructure grâce à sa localisation stratégique et aussi à la diversité de son paysage, malgré ces avantages y a pas une maîtrise de cette croissance, de structuration progressive de ces nouvelles extensions de ville mais surtout des rapports de la périphérie à l'agglomération-mère (centre historique de la ville).

Notre objectif est de se focaliser sur un domaine qui a été toujours négligé malgré le potentiel qu'on a dans ce domaine. La mer était depuis longtemps la source de vie du peuple, elle renferme des mystères qui nous laissent rêver de sa beauté et son dynamisme, ce qui nous amène à choisir ce monde merveilleux pour essayer de projeter un projet dédié à la mer.

## **CHAPITRE VIII : LA CALERE, SITUATION, HISTORIQUE ET ANALYSE**

- VIII.1                    La calère au sein de Sidi El Houari**
  
- VIII.2                Caractéristiques de la calère**
  
- VIII.3                La calère, histoire et devenir**
  
- VIII.4                Exemples d'intervention sur la calère  
« Propositions d'aménagements de SDO »**
  
- VIII.5                Analyse thématique d'un parc**
  - VIII.5.1              Définition et typologie de parc**
  - VIII.5.1              le parc de la villette**
  - VIII.5.1              le parc de tête d'or**
  
- VIII.6                Analyse Urbaine**
  - VIII.6.1              Analyse Systémique**
  - VIII.6.2              Analyse Paysagères**
  - VIII.6.3              Analyse Typo-Morphologique**
  - VIII.6.4              Le cadre de bâti**
  - VIII.6.5              Etat de lieu**
  - VIII.6.6              La Topographie**
  - VIII.6.7              Valeurs historique**
  - Synthèse**



### VIII.1 .LA CALERE AU SEIN DE SIDI EL HOUARI :

**SIDI EL HOUARI** est un quartier historique par excellence, on appelle aussi « les bas quartiers », Il est considéré comme « le vieux Oran », cette vieille ville représente un centre historique vivant constituer un ensemble immobilier urbain homogène caractérisé par la diversité de son tissu architectural et urbain et par la prédominance de zone d'habitat, qui présente un intérêt historique, architectural, artistique, et traditionnel unique et un patrimoine culturel immatériel riche, recèle à ce jour l'empreinte des diverses occupations qu'a connu la ville (espagnoles, ottomanes, française).

Sidi El Houari se situe au nord ouest de la ville, le long du Ras el Ain, sur les flancs du Murdjadjo et donne sur la Méditerranée. Quartier La Calère« Le jardin WELSFORD », est l'un des secteurs de Sidi El Houari qui est située au pied du Djebel Murdjadjo. Il est le noyau urbain ancien de la ville d'Oran et sa mémoire considéré comme un espace de transit, Vue la vétusté et la dégradation qu'a subit son patrimoine immobilier par l'abondance, l'absence d'entretien et de maintenance, les effets du temps conjugués à une violente destruction qui sont les causes de l'état des immeubles (immeubles en ruines) et des monuments historiques (Palais du Bey, l'ancienne préfecture, la Casbah, etc.....), nécessite une intervention urbaine urgente.

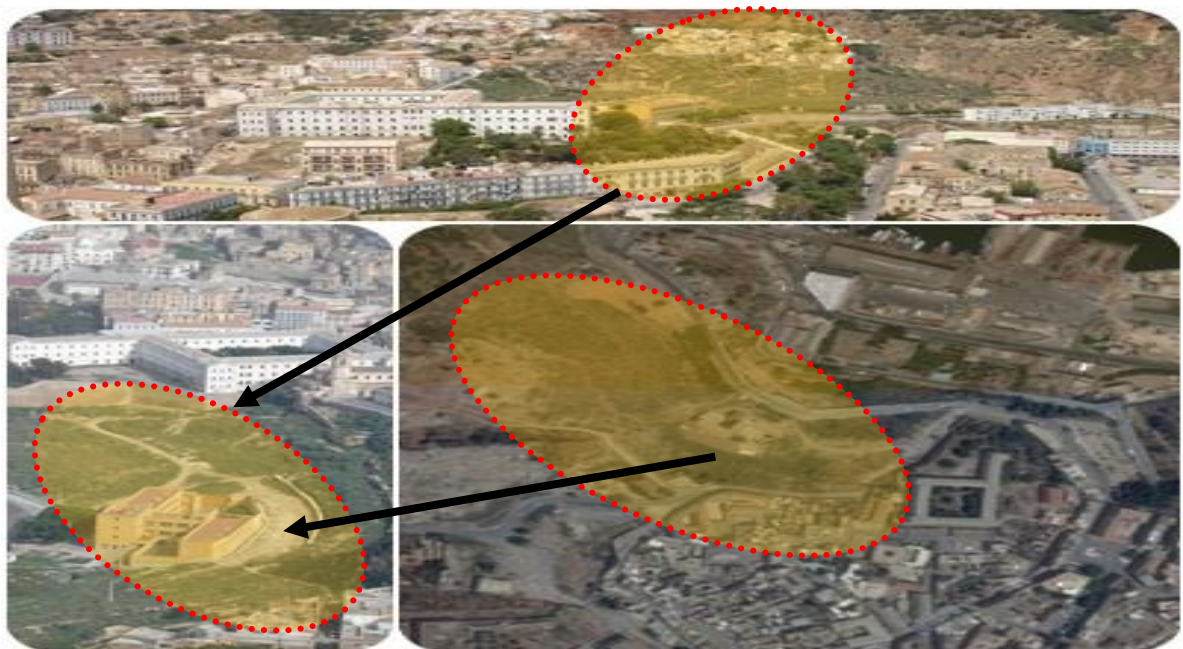


Fig59. Vue aérienne et photo représentent situation de la calère par rapport à SDH.



Arrondissement de Sid el houari



quartier de la calère

## VIII.2. CARACTERISTIQUES DE LA CALERE :

Les caractéristiques des quartiers anciens sont résumées par Françoise Choay de la manière suivante : « *la ville ancienne est caractérisée par ses limites, la lenteur de son rythme de vie, la petite échelle des pleins et des vides qui forment sont issu, la solidarité dans la proximité des éléments de son bâti dont aucun n'est doté d'autonomie mais dont chacun se trouve par rapport aux autres dans une relation d'articulation ou dit autrement de contextualité...* »<sup>24</sup>

Le site de la Calère est sur un terrain escarpé d'une superficie de quatre hectares environ, elle est érigé sur un plateau de la forêt du Murdjadjo qui surplombe le port d'Oran, offre un panorama insaisissable qui séduit tous les visiteurs. Sa tissu urbains anciens constituent de véritables noyaux primitifs, la calère présente les racines profondes de la ville d'Oran, Par le passé qu'ils racontent au fil de leurs rues ou de leurs pierres, c'est un espace originel qu'il faut savoir respecter, sans pour autant le muséifier ou le figer dans son évolution.

La structure d'étages de la Calère que cernent des marches bordées de figuiers de barbarie (cactus opuntia) présente des contraintes morphologique particulières pour sa reconstruction en dépit de ses potentialités paysagères et patrimoniales, parmi ces contraintes est la topographie ravinée et pentue de la bande côtière où se localise le bassin versant de la Calère au pied du Djebel Murdjadjo. A cette contrainte s'ajoute la présence d'une faille active, les éboulements rocheux, la question du ruissellement des eaux et une épaisse couche de remblais. Autant d'éléments d'opportunité foncière très convoitée.

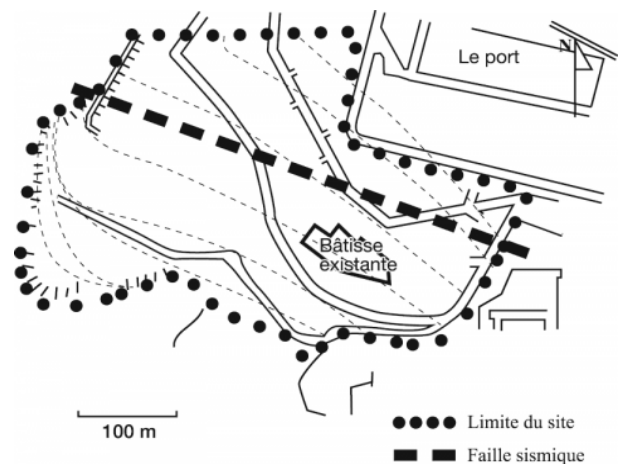


Fig60. Le site de la Calère à Oran. Élaboré à partir de la carte néotectonique de l'ouest algérien

Aussi la nature du sol et la présence de nombreuses nappes phréatiques rendent aléatoire toute tentative de construire des édifices imposants, sur le site de La Calère, cet ancien village de pêcheurs fut démoli suite au danger qu'il représentait. Il figure parmi les projets de

<sup>24</sup>Extrait de l'introduction de l'ouvrage de Gustavo Giovannoni ; Op. Cit. pp. 9 -10.

reconstruction de la ville. C'est ce qui a permis de réactiver les propositions de transformer le quartier en pôle artistique et culturel tout en gardant son architecture et son agencement original. Le risque dans la construction est présenté à deux niveaux de conception articulant les échelles architecturale et urbanistique.

### **VIII.3. LA CALERE, HISTOIRE ET DEVENIR :**

L'historique d'Oran fait de La Calère le premier quartier d'El Bahia. La Calère est tel un livre d'histoire. Au fil des pages, on y découvre une myriade de souvenirs, d'événements gais et douloureux, est un joyau architectural qui a résisté à l'agression du temps, est un quartier de pêcheurs porte les traces du passage de plusieurs civilisations : espagnole, ottomane et française.

Ce quartier construit par les Espagnols durant leur première occupation, on marquer dans cette période des travaux de restauration de la forteresse destinée à loger les gouverneurs de la ville, le choix des Espagnols cette zone comme un abri pour plusieurs raisons , raison de sécurité (L'existence de contreforts de la montagne de Murdjadjo), de contrôle durablement la partie occidentale des cotes algériennes.

L'existence de nombreuses sources et notamment de l'oued Ras-EI-Ain et surtout la présence d'une baie considérée de tout temps comme étant le port le plus intéressant de l'Afrique du nord.

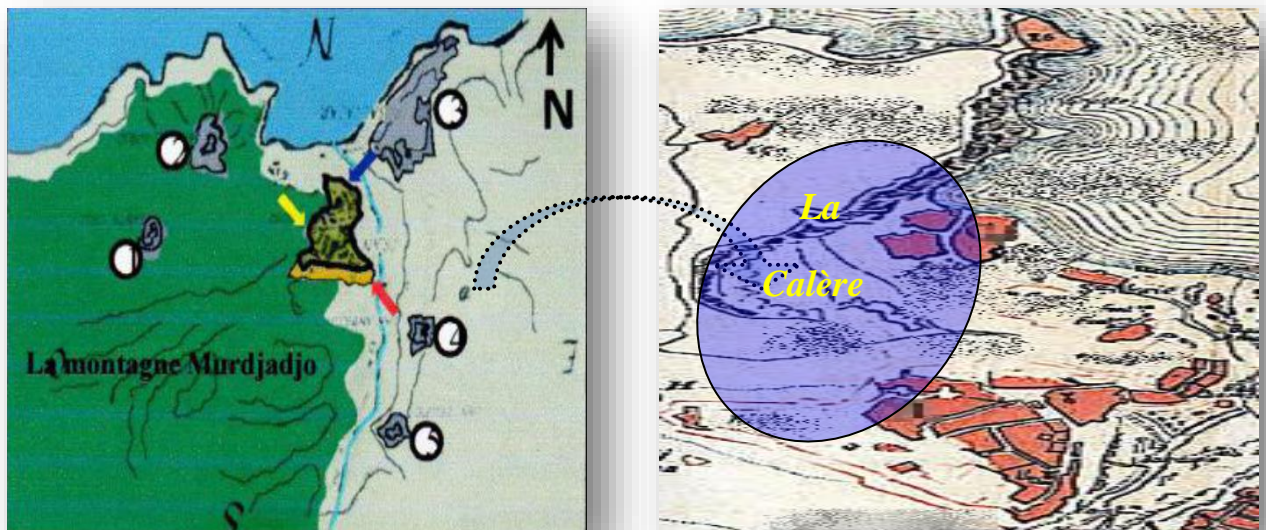


Fig61. La ville d'Oran à l'occupation ESPAGNOLE



*Parc culturel et de Loisirs, pour intervenir sur le clivage ville/port (Cas de la Calère d'Oran)*

En 1705, Les Espagnols quittent la ville parce que le Bey Bouchlaghem fit le siège du beylik, où il produit que quelques aménagements urbains, sans pour autant étendre la ville au-delà de l'enceinte espagnole. mais en 1732 les Espagnols récupèrent la ville, cette période connu nombreux aménagements de la voirie notamment des élargissements pour permettre de relier les principales portes de la ville, beaucoup plus bas, en face du port un nouveau quartier est aménagé est s'appelle Scalera « la marine ». Ce site fut principalement l'emplacement idéal pour les casernes, les magasins... .

En 1790, un tremblement de terre détruisit une partie de la ville. Début 1792, les Espagnols quittent définitivement Oran.

Après, la calère connu des développements à travers des actions de régularisation du tissu urbain avec des percées pour faire disparaître les impasses. Le quartier de la marine a vu son extension sur la mer.

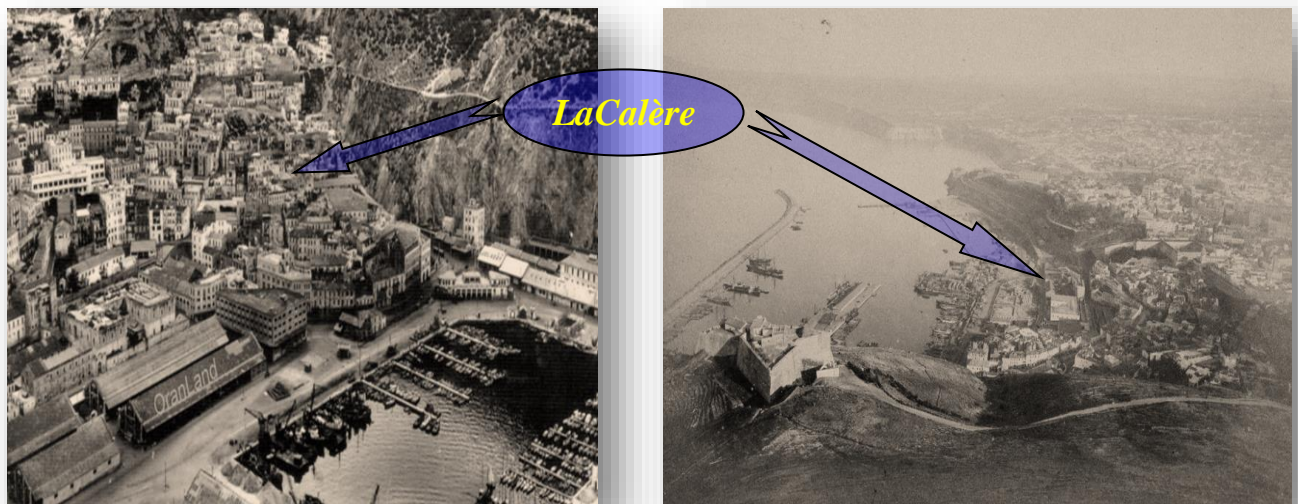


Fig62. Bassin du vieux port d'Oran et le quartier de la calère (la marine).

Le site de la calère (ex Scalèra), ayant connu durant les années 70 la démolition de plusieurs immeubles vétustes situés sur les bas quartiers de Sidi El Houari notamment sur le versant ouest du Murdjadjo, connaît des glissements de terrain et nécessite d'être reboisé pour fixer son sol, Les travaux de plantation d'arbres pour la création d'une



Fig63. Quartier de la calère en 1955

forêt urbaine à la cité la Calère , ont été lancés, Ils ont ajouté qu'un effort se fait à Oran en matière d'aménagement à travers la création de forêts urbaines et la reconstitution des espaces boisés du mont Murdjadjo. La Calère a connu plusieurs mutations , nombreuses opérations de relogement des familles habitant le vieux bâti menaçant ruine, réalisées durant les deux décennies précédentes, La dernière opération de relogement et la démolition des maisons en ruine a permis de dégager une assiette foncière soumise aujourd'hui à une étude pour y implanter une infrastructure touristique.

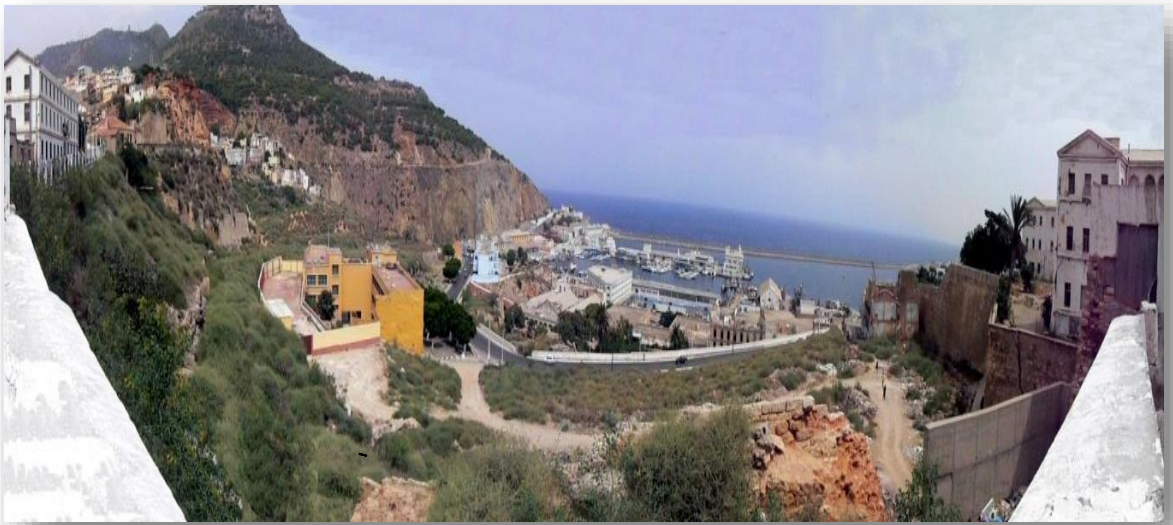


Fig64. Vue panoramique sur le quartier de la calère (la marine)



Fig65. Vue aérienne de site de la calère



## VIII.4.Exemples d'intervention sur la calère « Propositions d'aménagements de SDO''

### INTRODUCTION :

Dans le contexte de sauvegarder le patrimoine, le site de la calère a connait plusieurs proposition d'aménagement par des déférentes sociétés, tells que la société de développement d'Oran, SDO se propose de présenter une idée d'aménagement du site LA CALERE

- 30% de Surface construite
- 70% d'espace verts et de détente.



Fig66. Vue sur la calère d'avenir

La revitalisation de la CALERE s'articule autour des idées suivantes:

- Loisirs et Espaces de détente et Espaces verts
- Culture
- Commerces
- Habitat

### PRINCIPE D'AMENAGEMENT :

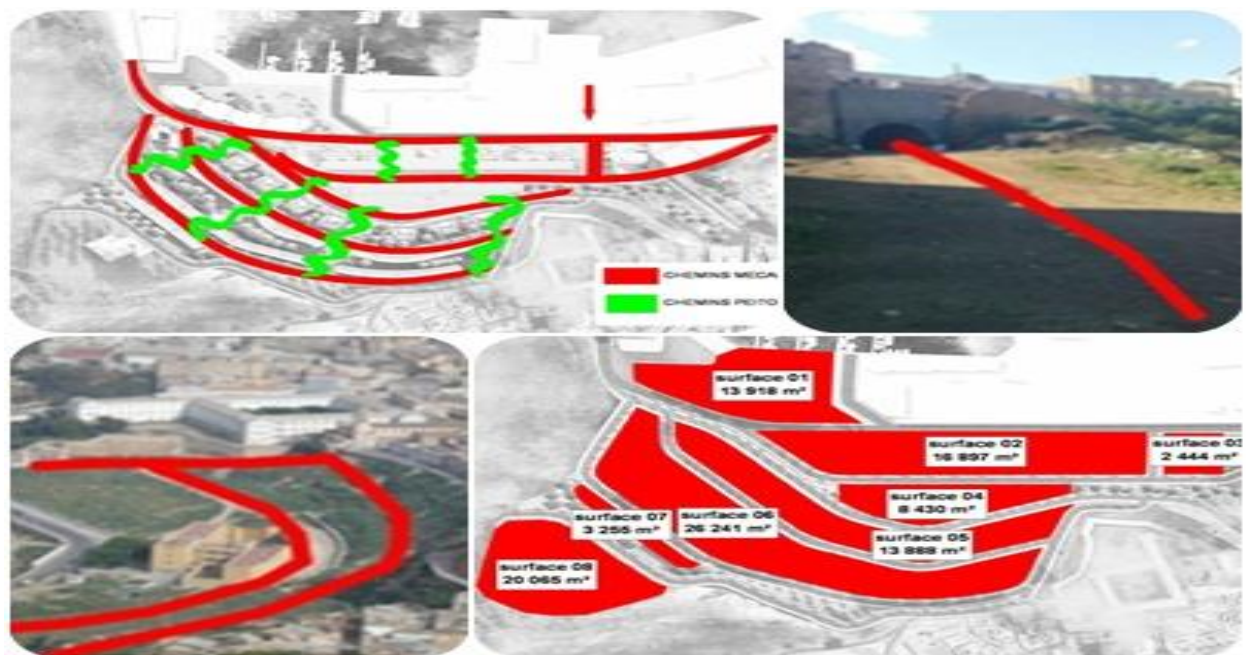


Fig67. Aménagement de la calère, schémas de circulation

- + SDO propose d'aménager le terrain en « terrasse jardin », ce qui permettra de créer des assiettes épousant les courbe de niveaux.
- + La prolongation des axes existants afin d'alléger la circulation actuelle.
- + Création d'une face à la sortie du port et reprises des anciens tracés.
- + Récupération possible de plusieurs parcelle constituant 8 îlots urbain.
- + les zones « les plus bruyante » seront éloignées des zones résidentielles.

## ORGANISATION DE PROJET :

Le projet composé de 3 zones principales :

- 1- **ZONE I** : zone commerciale.
- 2- **ZONE II** : zone résidentielle.
- 3- **ZONE III** : zone de détente et de loisir.



Fig68. Aménagement de la calère, présentations les différentes zones et ces différentes fonction

La répartition des différentes fonctions sur le site sera comme suit :

- **LA ZONE I (ILOT 01, 02, 03,04)** : on trouve les commerces et les équipements relative à l'activité nautique, loisir, etc. (restaurant, musée de la mer, hôtel, centre commerciale, esplanades)
- **LA ZONE II (ILOT 05, 06,07)** : on trouve les habitations (560 logement)



- **LA ZONE III (ILOT 08)** : on trouve l'école coranique, et la zawiya de cheikh abdelbaki avec une grande surface détente.



Fig69. Implantation des espaces verts

Les espaces vert ont été aménagé de façon à s'harmoniser avec le site naturelle de sidi el houari et occupe une superficie de 70% du projet.



Fig70. Perceptive d'ambiance

La terrasse –surface =8000 m<sup>2</sup>

Espace reliant l'habitat aux restaurants jardins

Espace de détente ouvert sur la mer

Un balcon urbain sur le port.



Fig71. Implantation des logements

- 560 logements standing avec des commerces et bureau au RDC.

-architecture contemporaine implantée en barre et ilot ouvert.

-les placettes serviront d'espaces de détente, de rencontre et de transition.

Emprise au sol =13400 m<sup>2</sup>

### **VIII.5.ANALYSE**

## **THEMATIQUE D'UN PARC :**

### **VIII.5.1.DEFINITION D'UN PARC :**

Est un espace de loisirs en plein air fournissant des activités culturelles, de loisirs et de divertissements. Malgré leur grande diversité, les parcs présentent des caractéristiques communes : une approche thématique ; un espace clos à prix d'entrée généralement forfaitaire ; un équilibre entre animations passives, animations actives et activités annexes ; l'accueil d'un public familial pour une durée d'une journée ou plus. Si les Formes anciennes de parcs de loisirs sont apparues au XVIIIe siècle, l'invention des parcs à thème aux Etats-Unis remonte aux années 1950, sous L'effet notamment du baby-boom, avec la création de Disneyland en 1954. La diffusion internationale du concept se fait à partir des années 1980, et ce n'est qu'à la fin du XXe siècle que les parcs à thème sont devenus un phénomène de société incontournable en Europe.

### **VIII.5.2.TYPOLOGIE DES PARCS :**

On distingue de très nombreux types particuliers de parcs de loisirs qui sont :

**les parcs de promenade et jardins publics** : de différentes superficies, aménagés pour une promenade citadine ou jogging dans un espace naturel, avec jardins fleuris, arbres et agrès (balançoires, toboggans) pour les enfants, ou même expositions, concerts publics en plein air dans les kiosques et spectacles (dont ceux de "Guignol").

**Les bases de plein air et de loisirs** : sont des complexes réunissant les éléments de la pratique des sports, nautiques notamment (voile, ski nautique, canoë), en étant souvent situés autour d'un lac, étang ou rivière, ainsi qu'à la lisière d'une forêt, ainsi que les activités de plein air telles que l'équitation, le tennis ou le golf (de terrain ou miniature).

**Les parcs aventurent** : qui peuvent proposer des parcours aventure en forêt, de la tyrolienne, de l'accro branche, des activités acrobatiques.

**Les parcs scientifiques** : qui mélangent sciences et attractions, par exemple Océan polis, la Cité de l'Espace, la Cité des sciences et de l'industrie ou le Palais de la découverte.

**Les aquariums publics** : sont des établissements permettant l'observation des espèces aquatiques dans des aquariums, exposés dans un but éducatif, comme le Musée océanographique de Monaco.

**Les parcs de miniatures** : offrant au visiteur des reproductions à l'échelle miniature de bâtiments, de monuments ou de lieux populaires, comme la France Miniature.

**Les parcs animaliers** : parcs safaris, parcs zoologiques ou parcs d'attractions et animaliers, qui peuvent mélanger zoo et attractions, souvent sur le thème de la nature, des animaux..., tels le Parc zoologique de Thoiry.

**Les parcs d'attractions** : proposant des manèges ou attractions se rapprochant de celles d'une fête foraine, mais sédentaires et thématiques avec espaces de loisirs décorés et émaillés de plusieurs spectacles, tels que Disneyland Paris ou Cedar Point.

**Les parcs aquatiques** : ne comportant que des activités aquatiques, piscines à vagues, piscines munies de jeux d'eaux, de toboggans, de différents bassins..., comme l'Aqua boulevard de Paris.

**Les parcs de loisirs à thèmes** : où le visiteur est immergé dans un thème donné (cinéma, far West, fantaisie...) au moyen notamment de spectacles, de décors, de musique, et d'animations diverses..., tels que le Puy du Fou.

**Les parcs nationaux et régionaux** : qui occupent une portion de territoire classée par décret à l'intérieur de laquelle la faune, la flore et le milieu naturel en général sont protégés de l'action de l'homme, comme le Parc National de la Vanoise.

Plusieurs parcs se regroupent de plus en plus en multifonctions pour devenir polyvalents, comme notamment les parcs aquatiques, d'attractions et animaliers, ainsi que les bases de loisirs associant les parcours aventure forestiers.

### VIII.5.3.LE PARC DE LA VILLETTE :

#### 1. Présentation de projet :

La Villette est un lieu unique au monde, tant il offre de possibilités d'évasion, d'apprentissage, d'échanges et de rencontres. Sur un site de 55 hectares- dont 18 de pelouse- situé au nord-est de Paris.

Le mélange des populations que s'y pressent reflète d'ailleurs cette diversité. On y croise des familles, des étudiants, des musiciens, des amoureux, des cyclistes ou footballeurs du dimanche, des Blacks, des Blancs, des Beurs, des hommes aux allures sérieuses, d'autres beaucoup plus décontractés. Bref, tout ce qui fait la richesse d'une société.



Fig72.vue sur le parc de la villette



Fig73. Plan de masse de parc de la villette.



La cité représente un prototype d'une troisième génération et de centre scientifiques

Elle présente des aspects historiques, techniques et scientifiques, aussi bien qu'économique ou sociologiques.

Un des objectifs de la cité est de toucher tous les publics ; les dimensions du bâtiment rassemblent en un seul lieu des activités très diversifiées.

Elle propose ainsi :

\*30000 m<sup>2</sup> d'exposition permanente.

\*10000m<sup>2</sup> d'exposition temporaire.

\*Un centre de documentation multimédia « espace science actualité » .

\*Un centre international de conférences.

\*Des salles de découvertes pour les enfants.

\*Un espace consacré à l'industrie et aux entreprises.

\*Un planétarium.

\*Trois grands niveaux de lecture correspondant à trois sortes de public.

\*Un niveau de lecture visuel

\*Un niveau interactif développé par l'informatique et la présence des animateurs.

\*Un niveau « conceptuel » pour approfondir les connaissances dans un domaine scientifique déterminé.



Fig74.

**Le zénith:**

Situé à l'est du parc, le Zénith est une salle de concert de 6 400 places consacrées au rock et à la variété.



**La cité de la musique:**

Conservatoire, musée de l'instrument, centre de formation et de recherche, salles de concerts modernes ou classiques.

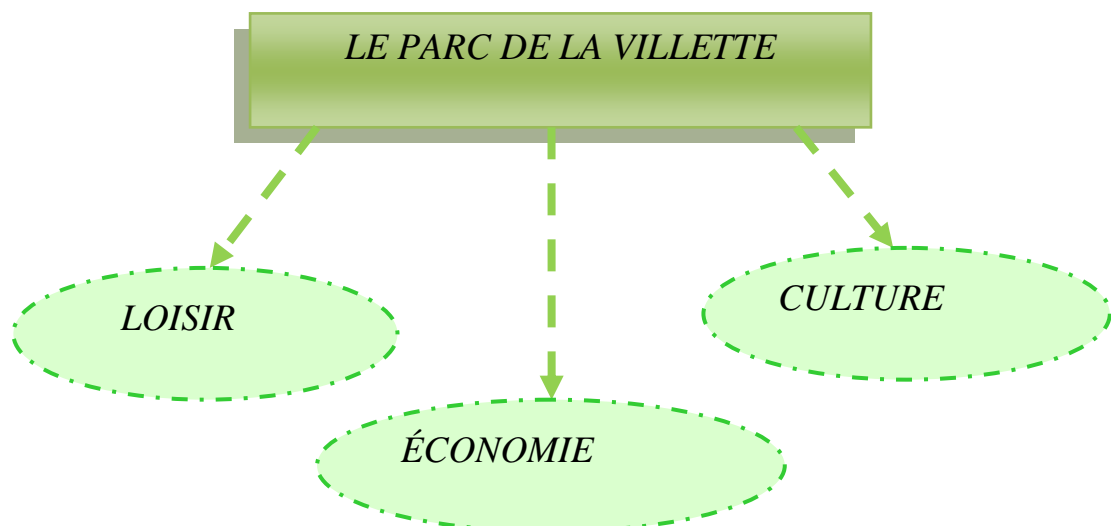


**La géode :**

Il s'agit en fait d'une gigantesque sphère d'acier dans laquelle se reflètent le ciel, les nuages et la Cité.



**SYNTHESE :**





## VIII.5.4.LE PARC DE TETE D'OR:

### 1. Présentation de projet :

Le parc de la Tête d'Or est un parc urbain de Lyon, l'un des plus grands de France. Œuvre des frères Denis et Eugène Bühler, le parc est ouvert dès 1857. Il est exactement contemporain du Central Park de New York, créé la même année. Situé sur les bords du Rhône, le Parc de la Tête d'or couvre une superficie de 105 hectares.

On y pénètre par 7 entrées, dont la plus remarquable est la porte des Enfants du Rhône qui ouvre sur la perspective d'un lac de 16 hectares, centre de la composition paysagère. Les vastes pelouses d'esprit romantique alternent avec des bosquets d'arbres plus que centenaires. Les massifs fleuris, les parterres de roses ou de pivoines, apportent en toutes saisons des touches colorées et parfumées.



Fig75. Espace détente dans le parc



Fig76. L'entrée principale de parc



L

Fig77. Plan de masse de parc de tête d'or.



**'embarcadère :**

Naviguez sur les 17 hectares du lac de la Tête d'Or à bord de barques, glisseurs, bateaux à moteur électrique, tout en contemplant de manière reposante le Parc qui vous environne. Dans la partie nord du lac émergent deux îles arborées, l'Île des Tamaris, seulement accessible en barque, et l'Île du Souvenir sur laquelle est érigé un mémorial en forme de quadrilatère.



Fig78. L'embarcadère

**Bateaux pour enfants :**

Marin d'eau douce, moussaillon, capitaine au long court, loup de mer, pirate ou simple matelot, si vous avez le pied marin et entre 3 et 12 ans.



Fig79. Bateaux pour enfants

**Les arbres et la roseraie :**

Le parc compte plus de 8 800 arbres, dont 36,5 % de résineux, 61,0 % de feuillus, 2,5 % d'essences rares. Certains sont remarquables : l'on trouvera en particulier des platanes atteignant 40 mètres de hauteur, des cèdres du Liban, des tulipiers de Virginie, des ginkgos biloba, des cyprès chauves et des séquoias géants. La Roseraie Internationale de Lyon s'étend sur 40 000 m<sup>2</sup> et compte 30 000 rosiers répartis en 350 variétés. Il existe aussi deux autres roseraies : la roseraie du Jardin botanique qui retrace l'histoire de la rose, et une roseraie de concours qui sert de support au Concours International de Roses Nouvelles.



Fig80. Les arbres et la roseraie

**Le Jardin botanique :**

Le jardin des plantes de Lyon (créé en 1796 sur les pentes de la Croix-Rousse) est transféré au sein du Parc de la Tête d'Or. Il s'enrichit alors de collections de plantes du monde jusqu'à constituer le plus grand jardin botanique municipal français. Aujourd'hui, il s'étend sur 8 hectares dont 6500 m<sup>2</sup> de serres.



Fig81. Le Jardin botanique

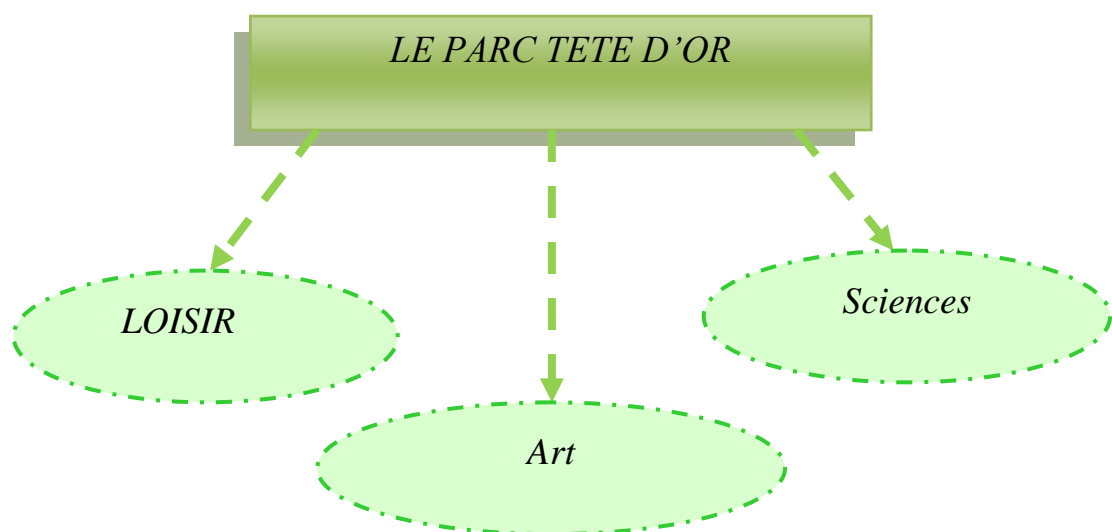
**Le Jardin zoologique :**

S'étend sur 8 hectares et compte environ 800 animaux. A l'origine Jardin Zoologique présentait alors des animaux domestiques et sauvages de la faune locale et exotique.



Fig82. Le Jardin zoologique

**SYNTHESE :**



## **SYNTHESE**

D'après l'analyse des exemples similaires de notre projet, on peut dire que les parcs n'ont pas un programme standard mais chacun d'eux a un programme propre à lui, tous dépendent de sa destination, situation, et des besoins de la population concernée.

✓ mais en remarque qu'il y a un élément important commun entre eux qui est l'espace vert.

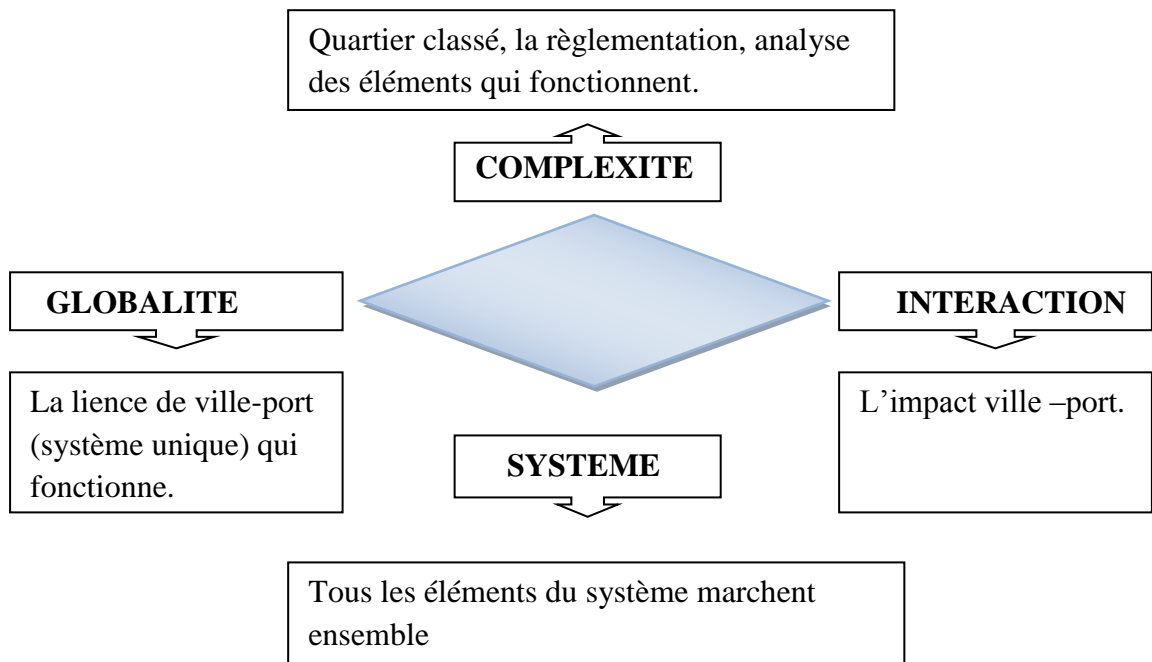
✓ aussi la présence des loisirs avec ses différents types (scientifiques, culturels, ...etc.) qui participent dans l'attraction des gens.

✓ en ce qui concerne l'architecture de ces parcs, chacun utilise des nouvelles techniques, concepts, formes, symboles...etc. afin de donner une particularité.

✓ la présence des plans d'eau (des lacs, des canaux, ...etc.).

## VIII.6.ANALYSE URBAINE :

### VIII.6.1.APPROCHE SYSTEMIQUE :



#### a)La finalité du système:

- Installation des infrastructure d'animation (loisir ,culturelle, détente).
- Ouvrir la ville sur le port (rendre accessible).
- Création d'une façade urbaine adopté a la situation maritime.

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

- Le vieux port d'Oran.
- La calère d'Oran.
- Inaccessibilité(mer –terre ).
- Au niveaux de la façade martine (port emblème du la ville ).

#### c)Les état stables possibles:

- Fort de Lamoune.
- Vieux port.
- Fort Saint Cruz.
- Les bassins.
- La vue panoramique.

- Montagne de mordjadjo .

**d)Les échanges entre les parties:**

- Le statu quo au niveau du partie de l'interface

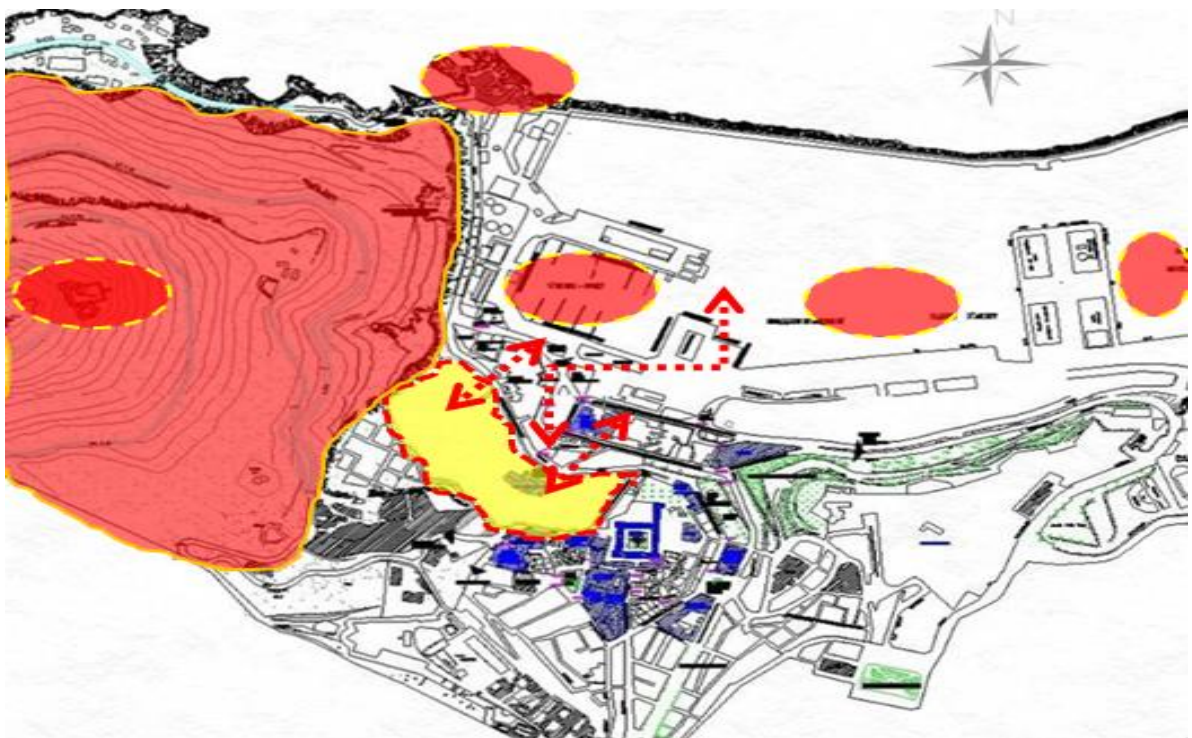
**e)Les facteurs d'équilibre et déséquilibre:**

- Déséquilibre au niveau du vieux port (perde son rôle tant que un port)
- Déséquilibre au niveau du partie terrestre ,Sid el houari et la calère ,(centre ville ancien)
- Déséquilibre au niveau d'aménagement de l'interface ville-port

**f)Les boucles logique et leur dynamique:**

Les boucles au niveau de l'aire d'étude :

- Manque d'espace d'animation(espace verts, détente)
- La clôture au niveau du port par rapport les citoyens
- Friches industrielle au niveau du vieux port
- Faille sésmique et l'instabilité du terrain au niveau de la calère.




 *Les éléments stables*       *Zone d'intervention*

Fig83. La carte de Sid el-houari



## VIII.6.2.ANALYSE PAYSAGERE:

L'identification des éléments marquants du paysage urbain dans notre site suivant Kevin Lynch :

### 1-les quartiers :



Notre zone d'étude située au cœur du quartier de Sid el-houari qui est l'un des premiers quartiers d'Oran, il est le plus ancien et le foyer historique de la ville.

### 2- Les limites :



Limite naturelle



Limite artificielle



Les limites physique de notre aire d'étude sont définies par :

**Au nord :** la mer méditerranéenne.

**Au l'ouest :** la montagne de Murdjadjo.

**Au sud :** la rue FRERES DAHI.

**Au l'est :** la mole de Saint Marie.

### 3- les noueds :



Les nœuds sont des points, les lieux stratégiques d'une ville: ils sont pénétrables par l'observateur et sont des points focaux qui attirent du monde.

Ils résultent de la convergence ou de la rencontre de plusieurs parcours.

**4-les repères :**



On peut citer comme des repères pour notre zone d'études les éléments suivant :



Fig84. FORT LAMOUNE



Fig85. LE VIEUX PORT



Fig86. SNTA



Fig87. HOPITAL BAUDENS.



Fig88. SAINT-CRUZ

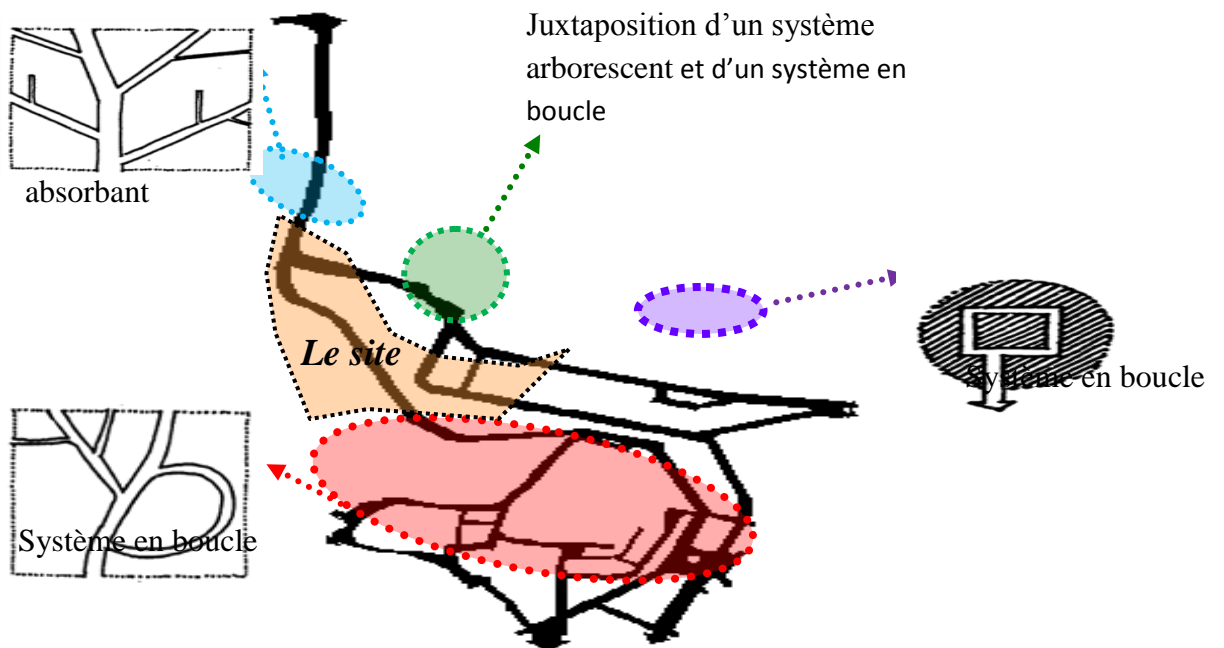
**5- les parcours :**



**VIII.6.3.ANALYSE TYPO-MORPHOLOGIQUE:**



## 1- LA TRAME VIARE :



## 2- LA TRAME PARCELLAIRE :

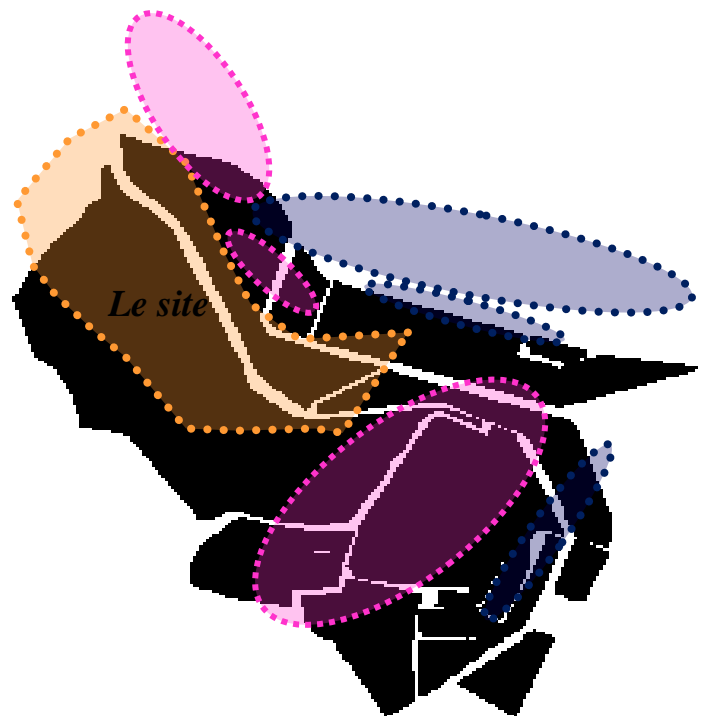
On distingue deux types de trame :

### 1-Trame parcellaire régulière :

Sa structure suit la morphologie de terrain, avec des îlots réguliers et homogènes.

### 2-Trame parcellaire irrégulière :

Sa structure ne suit pas la morphologie de terrain, avec des îlots irréguliers et non homogènes.



### 3-LE CADRE BATI:

#### a) Les habitats individuels :

- **Les maisons coloniales:** qui sont l'origine de la ville d'Oran et qui se varient de RDC en 1<sup>er</sup> étage.
- **Les nouvelles maisons :** On trouve aussi les nouvelles constructions qui se situent à côté du tissu colonial et qui sont des maisons individuelles en R+1.



Fig89. Habitat individuelle coloniale



Fig90. Habitat individuelle nouvelle

#### b) Habitats collectives : sont divisés entre nouveau et ancien, à différents niveaux.



Fig91. Habitat collectif ancien



Fig92. Habitat collectif nouvelle

#### c) Les équipements : qui sont nombreux, on trouve des différents types d'équipement :

- **Des équipements administratif :** tels que

- 



Fig93. Douane au niveau du vieux port d'Oran



Fig94. Siège OPGI

- **D**  
**es équipements éducatifs :** tels que



Fig95. Centre culturelle



Fig96. CEM Ibn Batouta



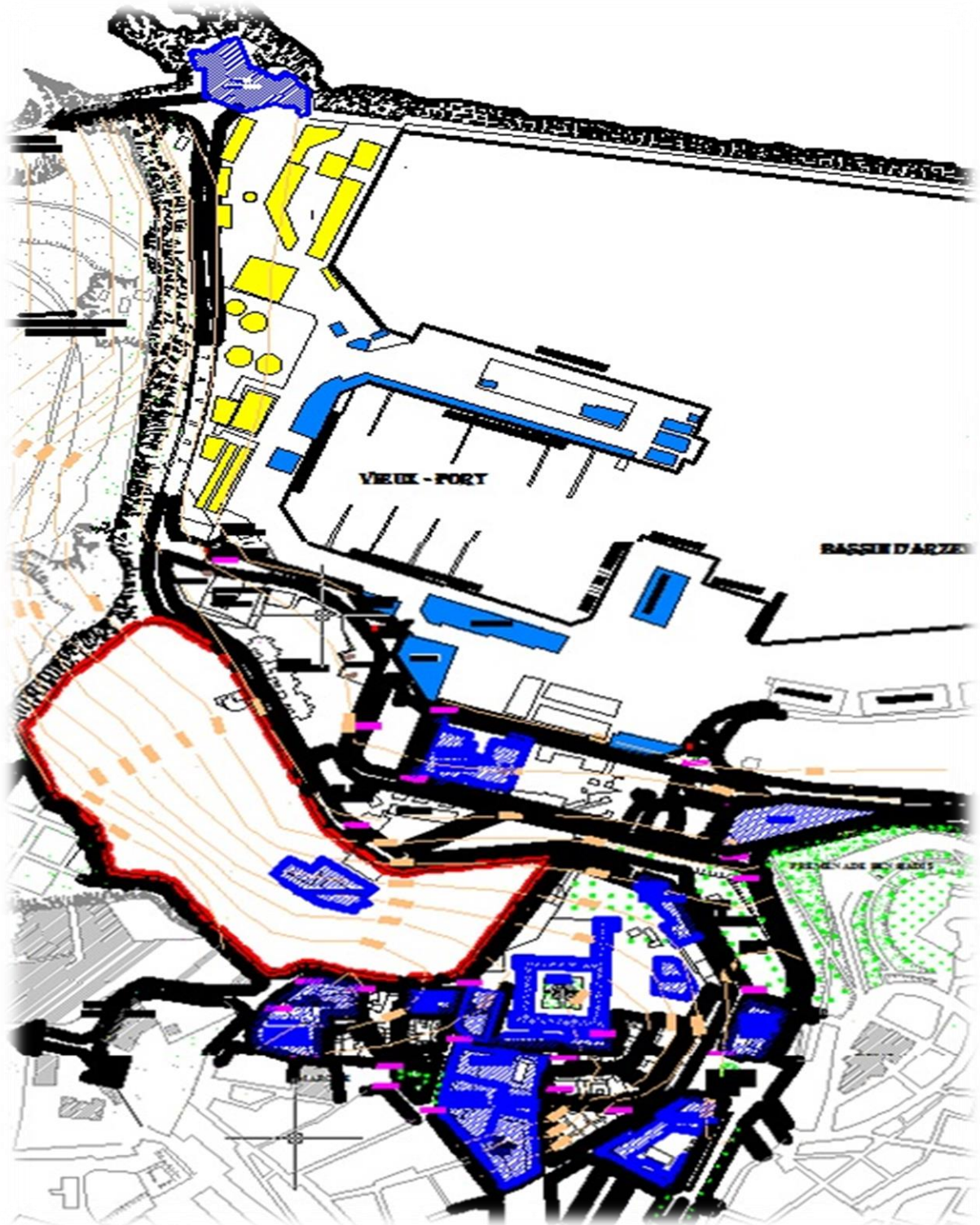
Fig97. Mosquée el-bay



Fig98. Lycée Kadiri Houcine



**4. ETAT DE LIEU :**



**LA LEGENDE**



- |  |  |
|--|--|
|  Périimètre d'étude |  Friche industriel |
|  Ancien cadre bâti  |  Équipement        |

Fig99. La carte de la zone d'intervention

## 5.LA TOPOGRAPHIE :

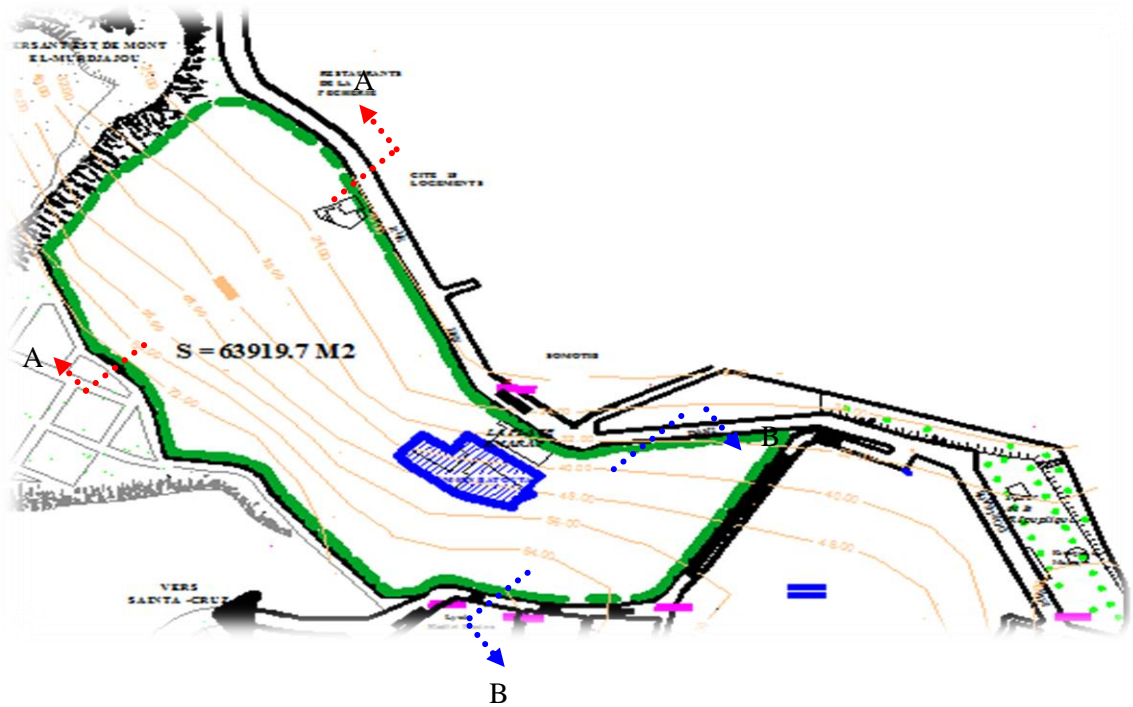


Fig100. L'assiette d'intervention

Le site est caractérisé par une Variations des niveaux due à la Morphologie du terrain.

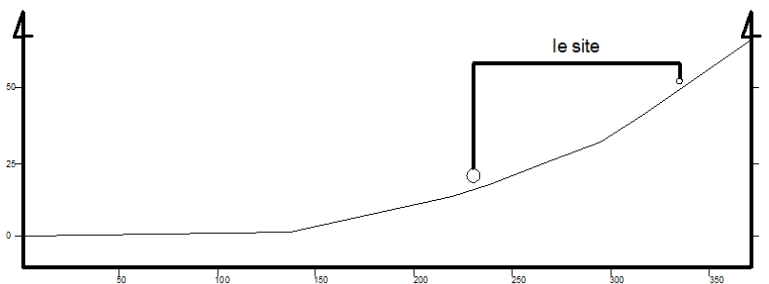


Fig101. La coupe AA

La zone d'étude représente un talus important avec une déclivée de plus de 18 m, cette forte déclivité du terrain à fait que certaines de ses relief deviennent des rues escaliers.

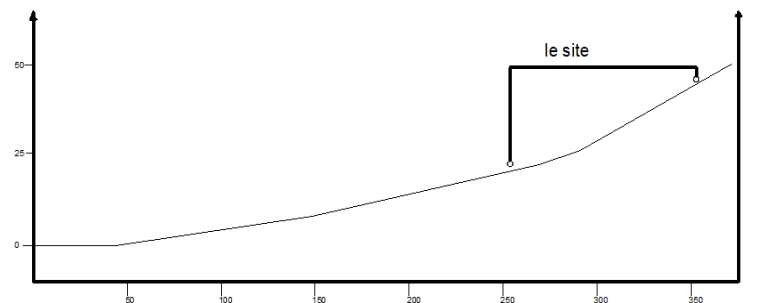
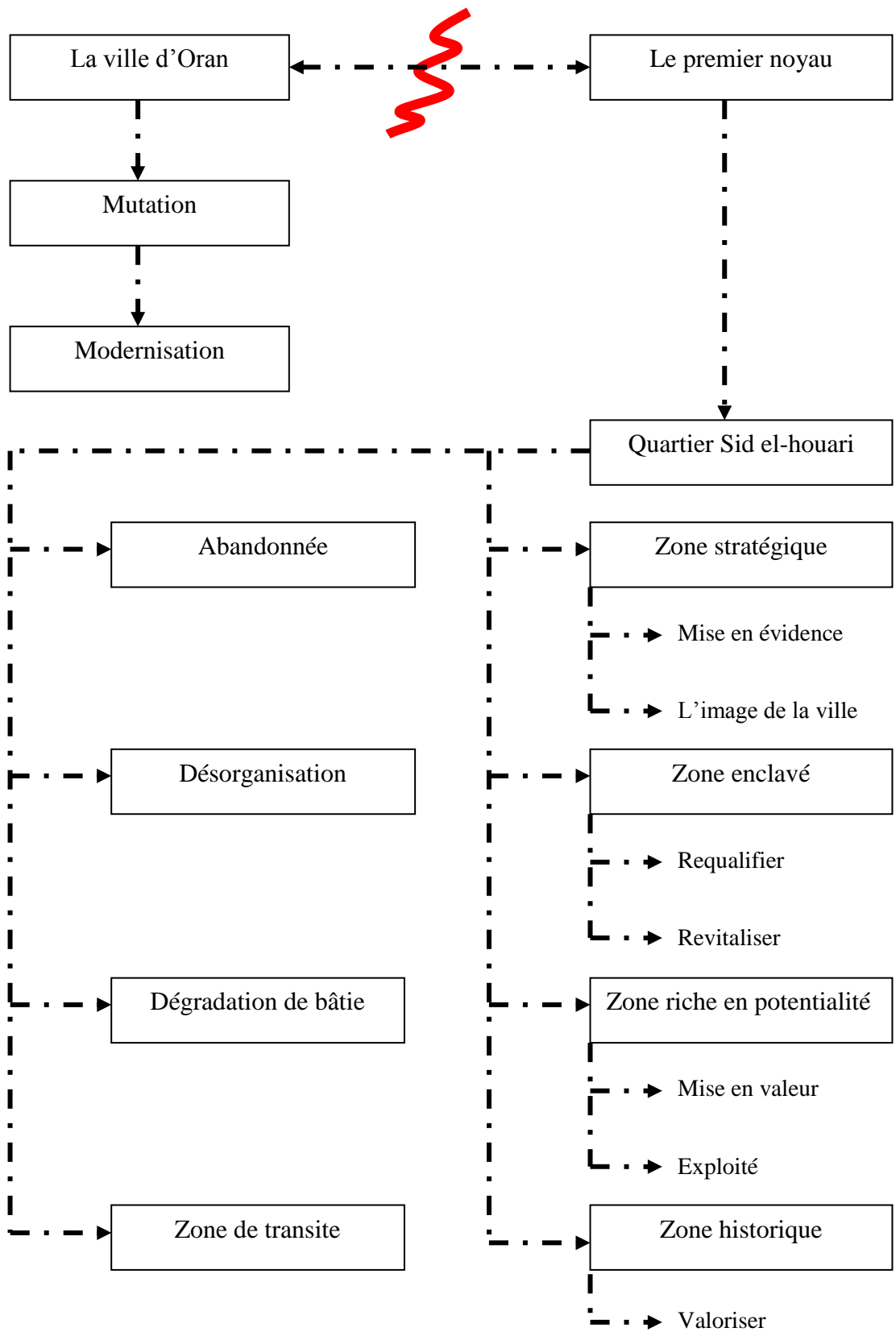


Fig102. La coupe BB

## VALEUR HISTORIQUE :

**SYNTHESE :**





**PLAN D'ACTION :**



Intégration de l'aspect de l'espace vert pour diminuer le problème de glissement de la terre.

La divisions du la zone aux ilots a partir de déterminer le champ visuel,



Création de la voie transversale par le prolongement de la voie de oued rhiou qui est perpendiculaire au la courbe d'altitude 56m.



Redynamiser le statu quo au niveau de l'interface par l'intégration de l'infrastructure culturel et de loisir.



Faire le bâti en dégradée pour profiter de la vue panoramique.

Prolonger

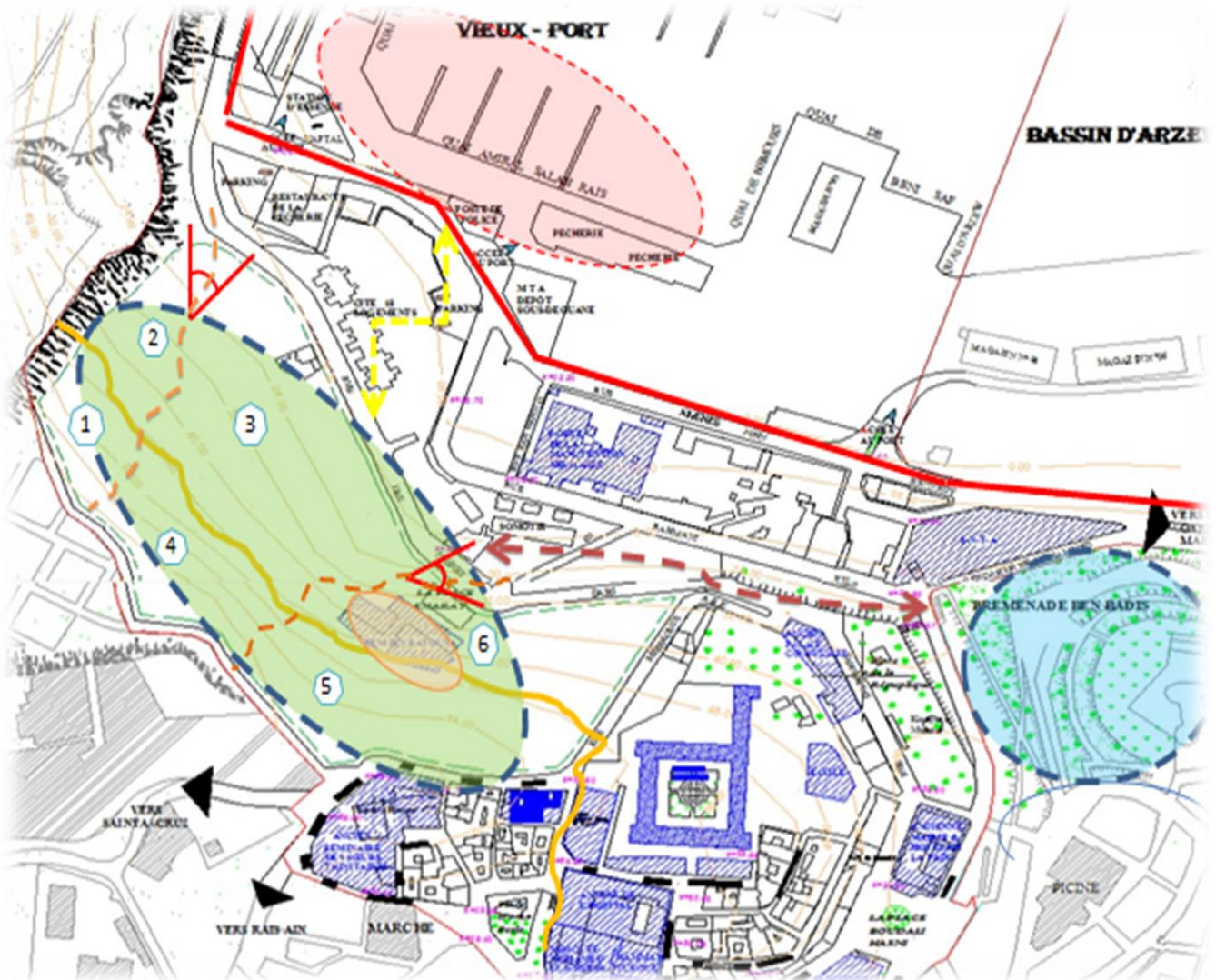


Fig103. Plan d'action

## ***CHAPITRE IX : PARTIE DE PROJET***

**IX.1          Présentation de projet**

**IX.2          Principe d'aménagement**

**IX.3          Evaluation de projet**

## **INTRODUCTION :**

Le terme "*projet urbain*" sous-entend à la fois une opération particulière d'aménagement et un concept très spécifique, une alternative à la planification traditionnelle. Il est alors entendu comme étant une pratique planificatrice ouverte et souple, comme le produit de la rencontre d'acteurs autour d'un territoire. L'apparition de cette notion « *participe d'un fantastique processus de retournement des idées qui, depuis trois décennies, a complètement renouvelé les concepts utilisés dans l'aménagement des villes* » (Tomas 1998, 17)2. « *Il s'agit d'un concept et d'une manière d'agir en formation qui marquent un moment de transition entre la manière traditionnelle de penser l'urbanisme et une nouvelle approche, moins figée et plus ouverte aux transformations et aux débats* ».

### **IX.1.PRESENTATION DU PROJET :**

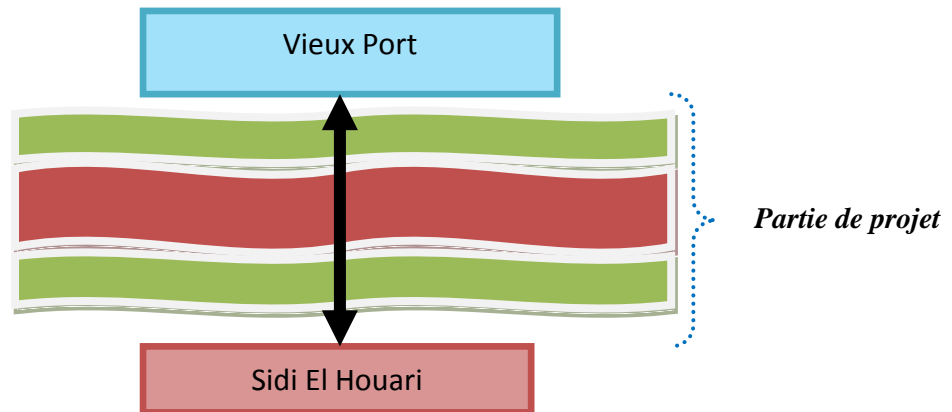
Principe d'intervention consiste au niveau de la calère pour répondre à notre *problématique* (Voir Approche introductif du présent mémoire).

Pour s'engager à renouer les liens entre la ville et le port et injecter des fonctions pour cela; équipements culturels, touristiques et de loisirs. Le parc culturel, objet de notre projet, à caractère touristique et de loisir sera implanté au nord du quartier Sid El Houari, avec une façade portuaire franche donnant sur le vieux port, *sur une surface totale de 6.3 HA, dont 0.52 HA sera une surface bâti au sol.*

le projet devisé en 3 parties : partie réserver à la construction, et la deuxième partie pour la coulée verte supérieur et l'autre pour la coulée verte inferieur.

L'aménagement du parc permettra de redynamiser la vieille ville de reconquérir des espaces portuaires aujourd'hui peu ou prou délaissés, de développer des activités qui renforcent la vocation maritime. Il s'agit de créer une véritable façade maritime permettant la création, le développement de nouvelles activités portuaires (hôtellerie, restauration, culture, loisirs, détente, centre de formation, musée de la mer, musée des arts, .....etc.), Des outils dont l'objectif est, dans ce cadre, de diversifier et d'améliorer le parc culturelle et de loisir. Ces espaces vacants et peu denses sont également mis à profit pour la structuration du vieille centre-ville par des espaces publics et des équipements. Le support d'une véritable dynamique entre la ville et son port et entre les activités commerciales et les activités de détente et de loisirs.

Les coulées verte vient renforcer et améliorer le cadre de vie ; ses coulées verte, grâce à la jonction avec la promenade ibn Badis pour voir une homogénéité au niveau de la façade



### **IX.1.1. LES PERSPECTIVES D'AMENAGEMENT :**

- 1) un projet ambitieux qui contribue à faire de la wilaya d'Oran une ville maritime.
- 2) Rehausser le niveau culturel et de loisir propre à la ville d'Oran.
- 3) Promouvoir le patrimoine de l'ensemble des éléments constituant l'interface portuaire; le vieux port, Sidi El Houari ...
- 4) Renforcer l'identité portuaire de la ville.

### **IX.1.2. LES CONCEPTS D'AMENAGEMENT URBAIN :**

#### **1-La perméabilité urbaine :**

- renforcement de la structure viaire par :
- La création des deux mécaniques axe qui serrent des axes de service.
- Le plongement des deux voies piétonnes sur la zone d'intervention pour l'accessibilité intérieur.

- La translucidité au niveau de la façade pour ouvrir la vue sur la mer.

**2-La diversité de l'ensemble :** Par la création du parc diverses (loisir, détente,, culturel, d'hébergement).

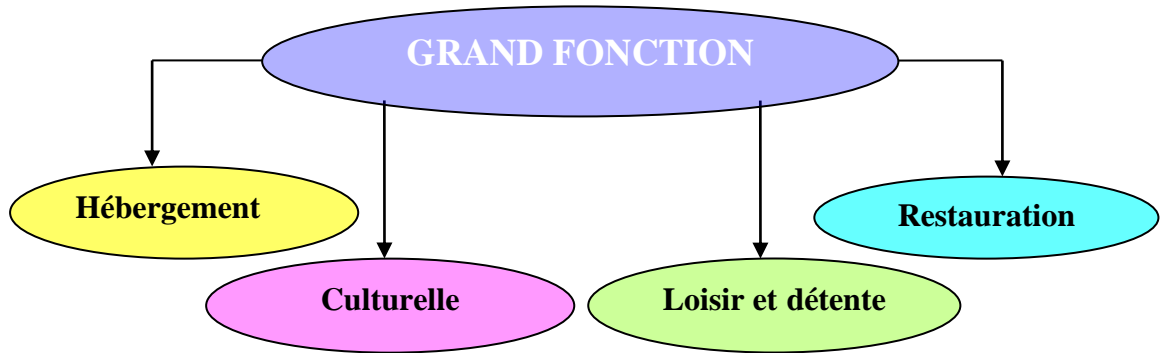
**2-La place de rencontre :** La place sera l'élément articulateur, lieu de rencontre et d'échange, elle assurera les articulations entre les différents équipements.

**3-La mémoire du lieu (référence à l'histoire) :** par l'exposition des éléments structurant les équipements patrimoniale et reste toujours dans le même type d'équipements culturels.

### IX.1.4 PROGRAMMATION :

«Le programme est un moment en avant-projet, c'est une information obligatoire à partir de laquelle l'architecture va pouvoir exister... C'est un point de départ mais aussi une préparation»<sup>25</sup>

#### 1-Grand fonction :



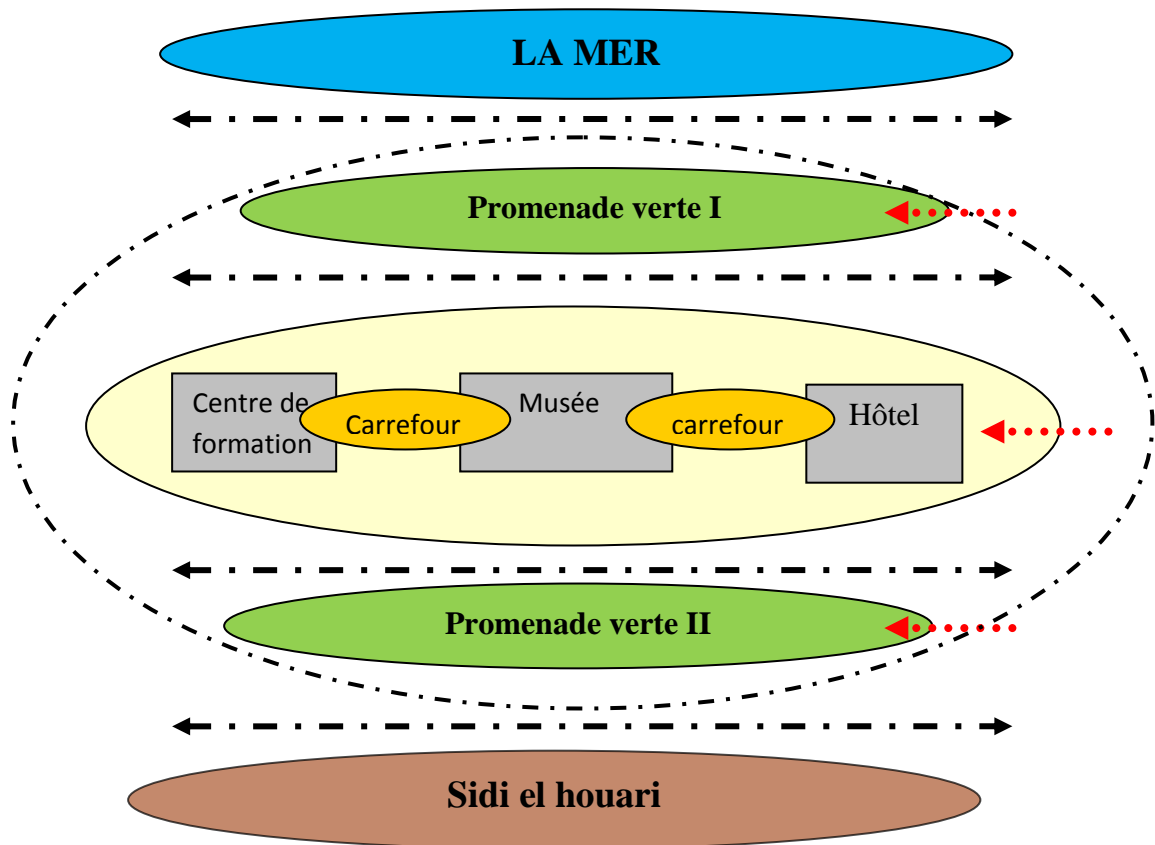
#### 2-Programme de base :

FONCTION	ESPACE
<b>Hébergement</b>	hôtel
<b>culture</b>	centre culturel. un musée des arts locaux musée de la mer des salles d'exposition. Salle de lecture Galerie d'art
<b>Loisir et détente</b>	parc d'attraction Salle de spectacle Aire de jeux (enfant et adulte) Espace détente
<b>Restauration</b>	restaurant Cafétéria Pizzeria

Tableaux 06. La programmation de base

<sup>25</sup> PAUL LASUS

**3-organigramme spatial :**



**4-programme surfacique :**

Notre zone de projet est divisée en 3 zones, ont déférentes surfaces.

-10% de bâti (Salle de spectacle. Théâtre en plein air. Restaurants et cafétérias avec des boutiques. Centre culturel. Un musée des arts locaux. Musée de la mer. Centre de formation maritime. Les ateliers) :**0.52 HA.**

-90% d'espace libre (aires de détente .balcons. Jardins) **6.39 HA.**

	<i>Zone 01</i>	<i>Zone 02</i>			<i>Zone 03</i>
<i>surface</i>	<i>0.17 HA</i>	<i>Secteur 01</i>	<i>Secteurs 02</i>	<i>Secteurs 03</i>	<i>1.80 HA</i>
		<b>306.16 m<sup>2</sup></b>	<b>2093.76 m<sup>2</sup></b>	<b>2313.99 m<sup>2</sup></b>	
<b>Surface totale bâtie au sol = 0.52 HA</b>					
<b>Ces = 0.08 (soit 8.2%)</b>					

Tableaux 07. Programmation surfacique



	<b>EQUIPEMENT</b>	<b>PROGRAMME QUANTITATIF</b>	<b>OBSERVATION</b>
<b>Zone 01</b>	Parc d'attraction Des espaces détente et de loisir	Surface total : 0.17 HA Surface bâtie au sol : <b>0.00 m<sup>2</sup></b>	Un grand parcours d'évènement proposant des différent d'aménagement de détente, jeux et de rencontre
<b>Zone 02</b>	<b>Secteur 01</b> Centre de formation (Ateliers pédagogiques)	Surface total : <b>306.16 m<sup>2</sup></b> Surface bâtie au sol : <b>1200 m<sup>2</sup></b> Haut. Max. <b>RDC + 3</b>	UN espace pédagogique d'une vocation maritime constitue des salles d s de formation et ateliers pour la pratique cet immeuble a des toits terrasse aménagés pour des expositions temporaire des travaux des formateurs.
	<b>Secteur 02</b> Les musées (Galerie d'art, Salle d'exposition...)	Surface totale : <b>2093.76 m<sup>2</sup></b> Surface bâtie au sol : <b>2897.88 m<sup>2</sup></b> Haut. Max. <b>RDC + 3</b>	Musée des arts locaux pour L'exposition des tableaux, ruines de maritime, des vieux outils de pêche .
	<b>Secteur 03</b> hôtel Hôtellerie Boutique Restaurant Cafétéria	Surface total : <b>2313.99 m<sup>2</sup></b> Surface bâtie au sol : <b>2082.51 m<sup>2</sup></b> Haut. Max. <b>RDC + 7</b>	Un hôtel avec 200 chambre, une administration et piscine, grand restauration et cafeteria des salles de sport, salle des fêtes Une bibliothèque créer des liens entre des collections variées dans tous les domaines (CD, périodiques, livres, multimédia, presse, recherches, lectures, animations)
<b>Zone 03</b>	Parc d'attraction Des espaces détente et de loisir	Surface total : 1.80 HA Surface bâtie au sol : <b>0.00 m<sup>2</sup></b>	Un grand parcours d'évènement proposant des différent d'aménagement de Loisir et air des jeux détente piste cyclable théâtre en plein air

Tableaux 08. Programme surfacique

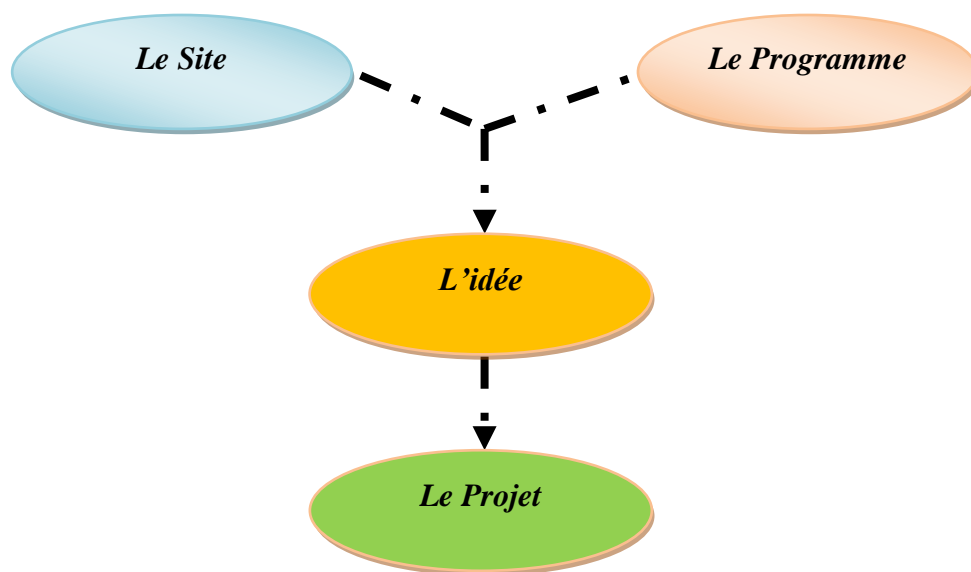
## **.2.PRINCIPE D'AMENAGEMENT :**

*« L'architecture c'est l'invention, c'est ainsi que je conçois mon travail : faire quelque chose du différent, de nouveau »<sup>26</sup>*

Après un rappel sur les fondements théoriques et les instruments adoptés pour la projection, nous présentons :

- En premier lieu, les éléments de base pour la conduite de la conception du projet en prenant en compte à la fois les éléments du programme de base et les principes directeurs liés aux aspects fonctionnels, au rapport du centre projeté à son environnement.

En second lieu la formalisation du projet qui apparaît en tant que synthèse dans la conception des différentes façades (principales et secondaires), de volumes et leur composition, de texture et couleurs, de coupes, etc.



---

<sup>26</sup> LE CORBUSIER

### **IX.3. Evaluation de projet :**

#### **IX.3.1. Genèse de projet :**

Dans cette partie, nous illustrerons les principes de composition de notre projet tout en tenant compte des synthèses tirées des étapes précédentes.

Le passage de l'idée à sa concrétisation nécessite un espace de référence conceptuelle

Constitué de trois sous espaces de référence, chacun de ces concepts intervient sur un aspect particulier de la conception.

**Le contexte :** c'est les potentialités du site et ses contraintes.

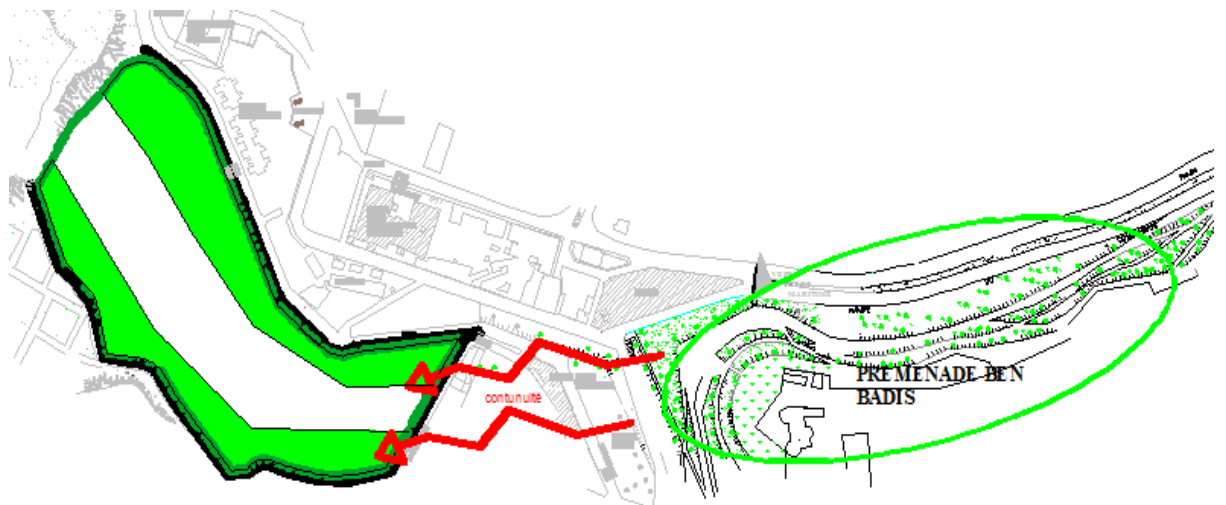
**Le programme architectural:** c'est les fonctions et les activités déterminantes dans l'espace.

**Le style :** c'est le langage et le mouvement architectural.

#### **IX.3.2. Principe D'aménagement Directeur :**

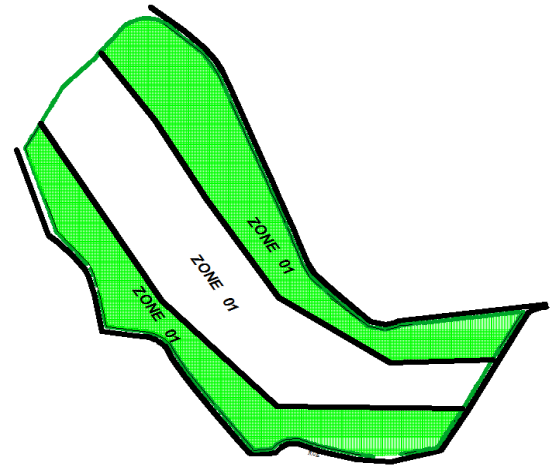
##### ***1<sup>ERE</sup> ETAPE***

L'organisation de projet s'est faite suivant des tracés existants, afin d'assurer l'articulation visuelle et physique avec l'ensemble des quartiers qui l'entourent et selon des percées visuelles importantes vers la mer.



Premièrement on a prolongé l'aménagement de la promenade existant afin d'assurer une continuité et homogénéité dans la façade urbain. De ce fait, l'assiette d'intervention est divisée en trois zones principales (selon le programme) :

- 1- zone pour la promenade inférieure
- 2- zone réservé à la construction
- 3- zone pour la promenade supérieure

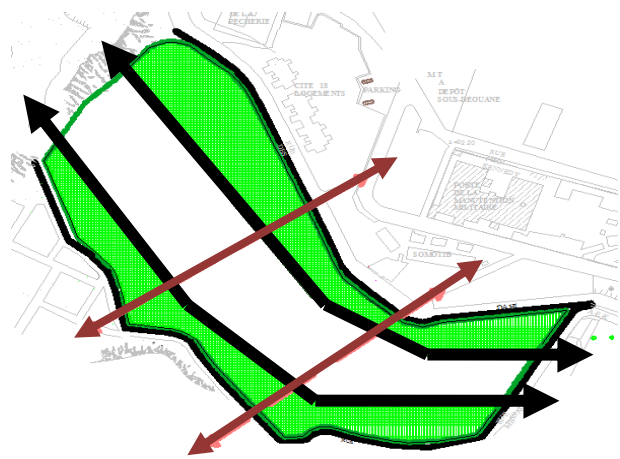


### **2<sup>EME</sup> ETAPES :**

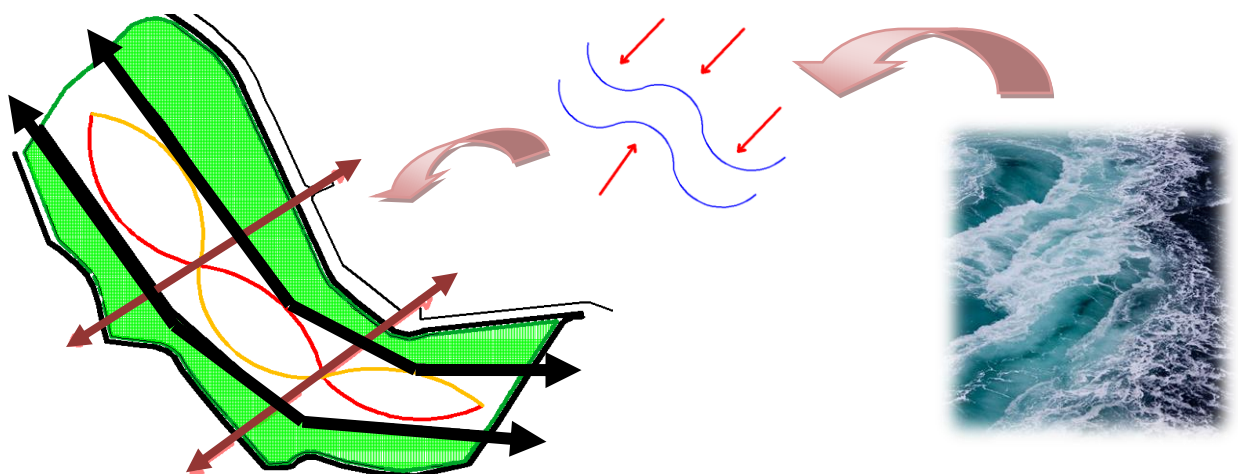
La création d'un parcours horizontal flexible et agréable au niveau de 1<sup>ère</sup> et 3<sup>ème</sup> zone qui donne naissance à des espaces végétaux hiérarchisés semi publics et privés tout le long de ce parcours (parcours animé).

Ainsi que des parcours vertical qui créer une relation directe entre les 3 zones. Ils sont matérialisés par des escaliers en rapport avec la morphologie du terrain.

La prolongation des axes routiers existants, s'adaptera à la topographie en épousant les courbes de niveaux.



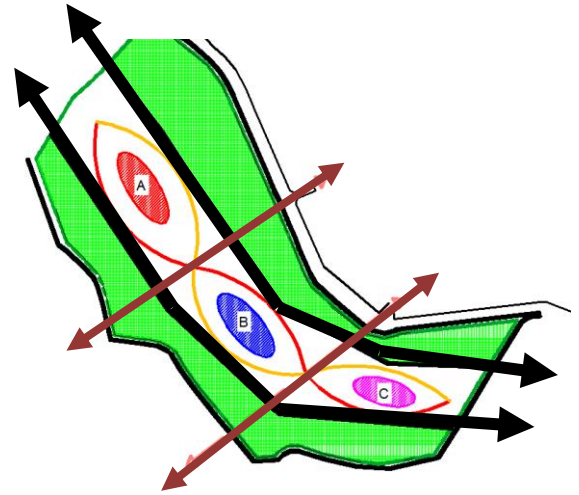
### **3<sup>EME</sup> ETAPE :**



Concernant la 2<sup>ème</sup> zone, zone réservé à la construction, on a créé un parcours principal, s'inspirant de vague.

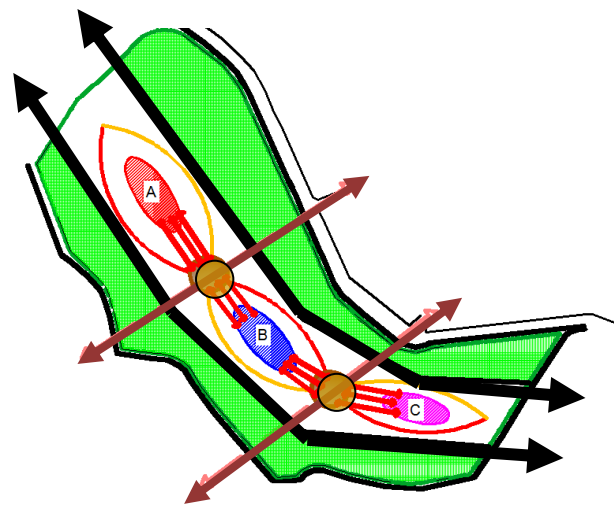
**4<sup>eme</sup> étape :**

Implantation de bâti au centre des parcours qui nous avant créé



**5<sup>eme</sup> étapes :**

Création des carrefours afin de relier les bâti



***PLAN DE MASSE :***

### **IX.3.3. Description Du Projet :**

Le plan de masse est une combinaison et une liaison entre différents espaces afin de permettre une bonne circulation.

Le projet devisé en 3 parties, qui nous avons obtenu 3 balcon orientée vers la mer pour profiter d'un vu panoramique, partie réserver à la construction, et la deuxième partie pour la promenade supérieur et l'autre pour la promenade verte inferieur.

La liaison entre les différents espaces est assurée par des espaces aménagés, espaces verts, et plusieurs circuit, notamment piétons dont l'ambiance fait le masse avec l'idée des les deux promenades inferieur et supérieur qui mène vers l'espace centrale réserve à la construction.

-Le projet est repose sur le simple agencement des espaces et la hiérarchisation dans la disposition des différentes fonctions. Le principe de centralité des espaces verts permet l'animation car ces derniers sont des espaces de regroupement et de liaison et de rencontre.

L'accès principal se trouve dans la partie ouest de projet qui est caractérisé par un flux mécanique faible.

La position des parkings est bien réfléchié par rapport aux différents accès du projet.

L'accès automobile est interdit à l'intérieur du parc sauf en cas d'urgence, ce qui minimise plus au moins la pollution émise par les voitures, et diminuer les nuisances sonores.



### **IX.3.4.Choix du système structurel :**

*« Dans l'architecture, la technique est au service de l'innovation formelle dans l'instrumentalité architecturale »*

Il s'agit de terminer le type de structure choisis afin de répondre aux critères suivants :

- La stabilité de l'ouvrage
- Le confort
- La sécurité
- L'économie
- L'esthétique

Le choix du système constructif relatif au projet est déterminé selon plusieurs critères tels :

- La recherche d'une cohérence entre la composition formelle adoptée et le choix structurelle nous permettant d'apporter des solutions logique aux diverses situations qui se présentent dans le projet.

- L'image du projet, et donc affirmer notre aire à travers sa structure, sa texture et les nouvelles techniques et procédés de réalisation.

- La recherche d'une fluidité d'espace à l'intérieur du projet, et ça d'après le compartimentage général voulu.

- La recherche d'un système capable de résister aux efforts horizontaux et verticaux, à savoir le vent et le séisme.

Notre projet exige une structure qui assure sa vocation avec un maximum d'espaces libres et de dégagements, permettant une sensibilité importante de ses espaces en leur offrant une flexibilité maximale à travers des séparations et des aménagements adéquats.

-De ce fait, nous avons opté la structure légère, est une préférence fonctionnelle, tout en évitant les appuis intermédiaire pour mieux libérer les espaces et faciliter les déplacements.

La structure métallique est la structure la plus approprié, utilisé pour ses facilites de mise en œuvre et de montage.

Cette structure est choisit vue les avantages de son utilisation, citons quelques uns :

- Solution pratique pour les retombées réduites.
- Facilité de mise en œuvre.
- Structure légère.
- Possibilité d'apporter des éléments de réponses à la réalisation de formes complexes et irrégulières.

## **CONCLUSION**

Avec la mondialisation, Le décloisonnement du port devient aujourd'hui une nécessité de développement des territoires, il est important de réintégrer la ville au port et de favoriser une meilleure cohérence et une meilleure mixité entre les espaces urbains et portuaires. Cette mixité entre les activités du tertiaire, de la plaisance, des croisières est permise par l'amélioration des flux des personnes, habitants ou touristes au sein du port.

La décentralisation a permis aux autorités locales de lier les stratégies de développement portuaire avec les politiques territoriales. Aujourd'hui, les collectivités peuvent s'impliquer dans le développement des ports et les autorités portuaires peuvent avoir un ancrage territorial plus fort. Les ports deviennent des « *outils de reconquête urbaine* ».

Le projet de parc culturel et de loisir doit répondre à l'étanchéité ville/port, revitaliser la ville et cette interface en révélant ces lieux presque méconnus aux yeux de la population. La culture peut être un moyen de découverte ou de redécouverte de la ville. Le parc culturel et de loisir doit permettre de recréer des liens entre la ville, le port et les citoyens et d'améliorer l'environnement des personnes habitant à proximité. La culture est le symbole du « *bien vivre ensemble* » au cœur des objectifs de création de liens villes ports. La reconversion de l'interface Ville-Port avec la culture peut favoriser la découverte de cette zone urbaine et permettre la création d'une nouvelle « *identité métropolitaine maritime* ». Mais cette revalorisation, réorganisation de l'interface ville/port doit tenir compte des spécificités fonctionnelles et paysagères de l'espace.

Les tendances actuelles privilégient une conception plus intégrée des projets. Ce principe d'intégration concerne tous les domaines que ce soit les activités portuaires, industrielles, de recherche, culturelles ou patrimoniales. Le projet va être un lieu s'inscrivant dans l'espace et la vie de la ville. C'est un équipement culturel, il va donc bénéficier d'une image positive emblématique. Le choix de son emplacement et de son environnement est donc important, et déterminant pour son attractivité, le lieu doit valoriser cette identité culturelle. C'est un lieu public ouvert à tous, il doit donc être facilement accessible et lisible dans l'espace public. Il doit se trouver à proximité d'équipements et autres services urbains. L'ensemble des modes de déplacement doivent être accessibles dans de bonnes conditions. Le parc doit aussi être accessible à toutes les personnes dont les personnes à mobilité réduite. Il assure de fonctions multiples, il se doit d'être fonctionnel et confortable pour les usagers et les employés.

**RECOMMANDATION :**

➤ La ville d'Oran doit mettre en valeur ses potentialités peu perceptibles et les imposer comme fondement identitaire et conceptuels pour tout processus de projet urbain qui visera à réinventer la relation entre la ville et la mer.

➤ La conception doit prendre en compte les contraintes foncières, les contraintes physiques, mais aussi la disponibilité du foncier, sa nature, encombrement, pollution, servitudes.

➤ L'intervention sur l'espace fragile (la calère) qui frappe par des réglementations difficile de développer des activités qui renforcent la vocation maritime.

➤ L'aménagement de vieux port permettra de redynamiser le vieux centre-ville (quartier sidi el houari), de reconquérir des espaces urbano-portuaires (*la calère*).

➤ L'évolution des rapports ville et port peut être comprise comme celle d'un Mouvement de longue durée qui va de l'intégration originelle.

## REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

### LIVRE

- 1 BOUBACHA E. AIVP VILLE ET PORT, « *mutation et recomposition* », les Editions Villes& Territoires, octobre 1997.
- 2 COLLIN M. « *Ville et Port, XVIIIe-XXe Siècles* », Edition Le Harmattan, 1994.
- 3 CORBIN A. « *Le territoire du vide, paris* », Edition aubier, 1988.
- 4 DUMAZEDIERJ. « *le loisir, pour qui ?* », Edition du seuil, 1962.
- 5 LESPES R. « *Oran, étude de géographie et d'histoire* », Edition bel horizon, 1938.
- 6 MARCHEA. « *Marseille : de l'aire portuaire à l'aire métropolitaine* », le Harmattan, collection «Maritimes », Paris1997.

### LES MEMOIRES

- 1 HADEF R. Mémoire de magister « *ville et projet urbain, quel projet urbain pour un retour de la ville a la mer ? cas d'étude : Skikda* », Université mentouri, Constantine, département d'architecture et d'urbanisme ,12 décembre 2013.
- 2 MAGALI H. Mémoire de licence « *les villes portuaire en mutation, les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euro méditerranée* », Université de Lausanne, institut de géographie, 2006.
- 3 HOUAIDJI K.  
HOCINE S.  
HOMRI I. Mémoire de fin d'étude master académique « *approche patrimonial pour le classement du vieux port d'Oran* », Université de Mostaganem ,2015 /2016.

### LES ARTICLES

- 1 BEKKOUCHE A. *Construire en zone à risque, le cas de la Calère à Oran*.Méditerranée ,N°108, 2007.
- 2 TAHRAOUI D. *Les étudiants-architecte, acteurs de la sauvegarde de Sid El Houari*, Madinati N° 01, 2016.

### SITE INTERNET

- 1 Site officiel du port d'Oran : [www.port-oran.dz](http://www.port-oran.dz)
- 2 Site officiel Encyclopédie Universalisé: [www.universalis.fr](http://www.universalis.fr)
- 3 Site officiel d'Oran : [oran-la-marine.com](http://oran-la-marine.com)
- 4 <http://laboratoireurbanismeinsurrectionnel.blogspot.fr/2011/05/uro-mediterranee.html>
- 5 <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=455845>
- 6 <http://translate.google.com/translate?hl=fr&sl=en&u=http://barcelona.unlike.net/guides/150052-Barcelona-22&ei=kMYcTaCIN4eI8QOq>

## DEFINITIONS DES CONCEPTS

**Abandon** : Quitter le navire, abandonner les droits qu'on a sur lui.

**A**

**Bateau** : Un bateau est une construction humaine capable de flotter sur l'eau et de s'y déplacer, dirigé ou non par ses occupants. Il répond aux besoins du transport maritime ou fluvial, et permet diverses activités telles que le transport de personnes ou de marchandises, la guerre sur mer, la pêche, la plaisance, ou d'autres services tels que la sécurité des autres bateaux.

**B**

**Bassin** : Structure construite le long ou à un angle d'une voie navigable de sorte que les navires puissent s'y stationner afin de charger et de décharger des marchandises. Elle est délimitée par des quais.

**Déficit** : Manque, insuffisance (adjectif : déficitaire). En finance, il s'agit de la différence négative entre les recettes et les dépenses, donc on est en déficit quand on dépense plus que ce que l'on gagne.

**D**

**Façade maritime** : Partie d'un territoire ouvert sur la mer. Ex : façade atlantique, méditerranéenne.

**F**

**Friche portuaire** : espace laissé à l'abandon temporairement ou définitivement, à la suite de l'arrêt d'une activité.

**Interface** : Est une surface ou une ligne virtuelle limite entre deux éléments ou deux systèmes par laquelle ont lieu des échanges et des interactions.

**I**

**Interfaces villes-ports** : sont des aires de contact entre les espaces portuaires et les espaces urbains de la ville.

Il existe différents types d'interfaces selon qu'elle soit située entre un vieux port et un centre historique, entre un port de commerce et un quartier d'habitation ou encore entre un port et un espace naturel de campagne



**J** *Jetée* : une structure rigide construite s'avancant dans la mer, un lac ou fleuve

**L** *Littoral* : c'est la bande de terre constituant la zone comprise entre une étendue maritime et la terre ferme, le continent, ou l'arrière-pays. Selon les échelles retenues, le littoral peut s'étendre de quelques centaines de mètres à plusieurs kilomètres de part et d'autre de la limite terre-eau ou au sens strict, correspondre à l'estran.

*Mole* : massif de maçonnerie construit à l'extrémité d'un jetée, et qui protégé des vagues l'entrée d'un port

**M** *Mutation* : changement radical et profond. Synon. Conversion, transformation. Mutation de matière, de forme ; la mutation des métaux en or.

**N** *Navire* : est un bateau destiné à la navigation maritime

*Portuaire* : Relatif à l'univers d'un port. Espace laissé à l'abandon, temporairement ou définitivement, à la suite de l'arrêt d'une activité portuaire.

**P** *Parc* : Est un espace de loisirs en plein air fournissant des activités culturelles, de loisirs et de divertissements.

**Q** *Quai* : levée ordinairement revêtue de pierre, et faite le long d'une rivière ou d'un canal, il est construit au bord de l'eau pour la circulation, l'accostage, l'annavage du bateau.

*Rade* : Grand bassin naturel, ayant issue vers la mer, où les navires trouvent des mouillages surs.

**R** *Rénovation* : Destruction de bâtiments très dégradés pour les remplacer par des neufs.

**S**

**Tirant d'eau** : nombre de pieds entre la coque d'un navire et la surface de l'eau.

**Tourisme** : Le fait de voyager pour son plaisir, en dehors du temps de travail.

**Tourisme culturelle**: c'est l'art de satisfaire les diverses aspirations qui incitent

**T**

l'homme à se déplacer hors de son univers quotidien.

**Trafic** : Mouvement général des véhicules ou d'un produit.

**U**

**Ville** : le milieu urbain - où se concentre une forte population humaine, et dont l'espace est aménagé pour faciliter et concentrer ses activités : habitat, commerce, industrie, éducation, politique, culture, etc.

**V**

**Water front** : Front d'eau, espace de confrontation entre la terre et les espaces aquatique (mer, bassins).

**W**

## LISTE DES TABLEAU

Tableaux 01 :	Classification des ports maritimes suivant la génération.....	12
Tableaux 02 :	Récapitulatif des ouvrages d'accostage.....	66
Tableaux 03 :	Présentation des caractéristiques techniques de la flottille de pêche et de plaisance du port.....	67
Tableaux 04 :	Dénomination des parties du port d'Oran.....	67
Tableaux 05 :	Présentation des installations spécialisées du port d'Oran.....	67
Tableaux 06 :	La programmation de base.....	97
Tableaux 07 :	La Programmation surfacique.....	98
Tableaux 08 :	La Programmation surfacique.....	99

## LISTE DES FIGURES

Figure 01 :	Vue panoramique sur le site d'intervention.....	3
Figure 02 :	Vieux port de commerce.....	13
Figure 03 :	Bandes délimitées par la loi 02-02 du 05-02-2002.....	20
Figure 04 :	Le stade olympique d'Oran.....	36
Figure 05 :	Aérogare d'Oran.....	36
Figure 06 :	Le tramway d'Oran.....	36
Figure 07 :	La grande mosquée Abdelhamid Ibn Badis.....	36
Figure 08 :	Le corridor vert d'el Hamri.....	37
Figure 09 :	Le parc sidi m'hamed.....	37
Figure 10 :	Le complexe culturelle Abdelhamid ibn Badis.....	37
Figure 11 :	L'aquarium méditerrané.....	37
Figure 12 :	Projet de pole de Misserghine.....	37
Figure 13 :	Etat de port de Marseille avant l'intervention.....	40
Figure 14 :	État de port de Marseille avant l'intervention.....	40
Figure 15 :	Le projet 22@ districts.....	41
Figure 16 :	Plan de situation de Le projet 22@ districts.....	41
Figure 17 :	Le projet 22@ districts.....	42
Figure 18 :	L'obsolescence et dégradation abandon d'usine.....	42
Figure 19 :	L'ouverture de l'avenue diagonale et l'ouverture du water font.....	43
Figure 20 :	Vue générale sur le projet.....	43
Figure 21 :	Carte d'aménagement.....	45
Figure 22 :	Carte présente des principes d'aménagement de 22 @.....	46
Figure 23 :	Planning de réalisation de la stratégie du projet 22@.....	47
Figure 24 :	Localisation de Saint-Nazaire et son port qui s'étend aujourd'hui sur la rive nord de l'estuaire.....	48
Figure 25 :	Situation de Saint-Nazaire par rapport au France.....	49
Figure 26 :	Représentation de Saint-Nazaire en 1830, écomusée de Saint-Nazaire.....	49
Figure 27 :	Lithographie du vieux Saint-Nazaire, fin XIXe, écomusée de Saint-Nazaire.....	49
Figure 28 :	Développement de Saint-Nazaire à partir du vieux village et du premier bassin, 1883 de Saint-Nazaire.....	50
Figure 29 :	Plan de la ville de Saint-Nazaire, fin XIXe siècle.....	50

Figure 30	: Schéma représentant le développement de la ville de Saint-Nazaire à partir de son port.....	50
Figure 31	: Vue aérienne de la ville de Saint-Nazaire avec les nouveaux aménagements autour de la base sous- marine.....	51
Figure 32	: Boulevard de la Légion d'Honneur requalifié dans le cadre du projet Ville-Port.....	52
Figure 33	: Panorama sur la place de l'Amérique Latine depuis le balcon du Ruban Bleu.....	52
Figure 34	: Promenade du front de mer réaménagée.....	52
Figure 35	: Eléments structurant du nouveau quartier Ville-Port.....	53
Figure 36	: Projet d'aménagement futur intégrant l'autre berge du bassin.....	54
Figure 37	: Carte de situation de la ville d'Oran au niveau méditerranée.....	58
Figure 38	: Situation de la ville d'Oran au niveau national.....	60
Figure 39	: Situation de la zone d'intervention par rapport au port.....	60
Figure 40	: Carte représente l'évolution de la ville d'Oran.....	61
Figure 41	: La 1ere installation du port.....	62
Figure 42	: La prise de la marine par l'espagnol.....	62
Figure 43	: Port de débarquement.....	62
Figure 44	: Travaux du premier port d'Oran en 1858.....	62
Figure 45	: Construction du bassin Aucour.....	63
Figure 46	: Construction du vieux –port.....	63
Figure 47	: Prolongement de la jetée.....	63
Figure 48	: Construction de l'avant –port.....	63
Figure 49	: Le port d'Oran en 1930.....	64
Figure 50	: Construction des parties du port.....	64
Figure 51	: L'état actuel du port.....	64
Figure 52	: La carte topographie d'Oran.....	65
Figure 53	: Diagramme climatique.....	65
Figure 54	: schémas d'Évolution de la population à Oran.....	65
Figure 55	: La carte de Classification des zones sismique.....	66
Figure 56	: la carte géologique de la ville d'Oran.....	66
Figure 57	: Vue panoramique sur le vieux port d'Oran.....	67
Figure 58	: Dénomination des parties du port d'Oran.....	69
Figure 59	: Vue aérienne et photo présentes situation de la calère paraport à SDH.....	70
Figure 60	: Le site de la Calère à Oran. Élaboré à partir de la carte néotectonique de l'ouest algérien.....	71
Figure 61	: La ville d'Oran à l'occupation ESPAGNOLE.....	72
Figure 62	: Bassin du vieux port d'Oran et le quartier de la calère (la marine)....	73
Figure 63	: Quartier de la calère en 1955.....	73
Figure 64	: Vue panoramique sur le quartier de la calère (la marine).....	74
Figure 65	: Vue aérienne de site de la calère.....	74
Figure 66	: Vue sur la calère d'avenir.....	75
Figure 67	: Aménagement de la calère, schémas de circulation.....	75
Figure 68	: Aménagement de la calère, présentations les différentes zones et ces différentes fonction.....	76
Figure 69	: Implantation des espaces verts.....	77
Figure 70	: Perspective d'ambiance.....	77
Figure 71	: Implantation des logements.....	77
Figure 72	: Vue sur le parc de la villette.....	78
Figure 73	: Plan de masse de parc de la villette.....	78

Figure 74	: Fig74.	79
Figure 75	: Espace détente dans le parc.....	81
Figure 76	: L'entrée principale de parc.....	81
Figure 77	: Plan de masse de parc de tête d'or.....	81
Figure 78	: L'embarcadère.....	82
Figure 79	: Bateaux pour enfants.....	82
Figure 80	: Les arbres et la roseraie.....	82
Figure 81	: Le Jardin botanique.....	83
Figure 82	: Le Jardin zoologique.....	83
Figure 83	: La carte de Sid el-houari.....	86
Figure 84	: FORT LAMOUNE.....	88
Figure 85	: LE VIEUX PORT.....	88
Figure 86	:	88
Figure 87	: HOPITAL BAUDENS.....	88
Figure 88	: SAINT-CRUZ.....	89
Figure 89	: Habitat individuelle coloniale.....	90
Figure 90	: Habitat individuelle nouvelle.....	90
Figure 91	: Habitat collectif ancien.....	90
Figure 92	: Habitat collectif nouvelle.....	90
Figure 93	:	91
Figure 94	:	91
Figure 95	: Centre culturelle.....	91
Figure 96	: CEM Ibn Batouta.....	91
Figure 97	: Mosquée el-bay.....	91
Figure 98	: Lycée	91
Figure 99	: La carte de la zone d'intervention.....	92
Figure 100	: L'assiette d'intervention L'assiette d'intervention.....	93
Figure 101	: La coupe AA.....	93
Figure 102	: La coupe BB.....	93
Figure 103	: Plan d'action.....	95