



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



## MEMOIRE DE FIN D'ETUDE DE MASTER ACADEMIQUE

Filière : Architecture

Spécialité : Habitat et projet urbain

### *Thème*

**Reconciliation de l'interface ville/port**

**« Cas du vieux port d'Oran »**

**Présenté par :**

Melle. Guerbouz Narimane

Melle. Doudou Karima

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

Président : Mm. HADJII

Examineur : Mr. AFOUN

Examineur : Mr. BENBOUZIANE

Promoteur : Mr. MEGUEDAD Mohamed El Fadil

**Année Universitaire: 2015 / 2016**

## REMERCIEMENT

*Nous remercions le bon Dieu le tout puissant de nous avoir accordé volonté, courage et patience pour mener à terme ce travail.*

Nous tiens tout particulièrement à remercier nous encadreur, Monsieur **MOHAMED EL FADIL MEGUEDAD** pour nous avoir fait profiter de ses conseils et de ses connaissances ainsi que pour le soutien dont il nous a témoigné durant tout ce travail. Nous souhaitons également témoigner.

Aux membres du jury pour l'intérêt qu'ils ont porté à nous recherche en acceptant d'examiner ce modeste travail et de l'enrichir par leurs remarques.

Nous exprimons notre gratitude envers nos parents qui ont su faire preuve de patience et qui nous ont épaulés et soutenus moralement et financièrement.

Tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à l'élaboration de ce travail de recherche, monsieur **BOUZINE MOHAMMED** qu'il nous a aidés dans cette rédaction par leur remarque et critique et notre copine **DEROUICHE ALIA**.

## DÉDICACES

Je dédie ce modeste travail qui est le fruit récolté après tant d'année d'effort :

A mes très chers parents, qui m'ont soutenu & encouragé tout le long de mes études, eux qui m'ont toujours apporté leur soutiens moral & matériel depuis que j'ai connu le premier banc de l'école jusqu' à la chaise de l'université.

Je pris le bon dieu de les bénir, de veiller sue eux, en espérant qu'ils seront toujours fier de moi.

A ma très chère sœur **Chaimaa**, A mes très chères frères **Lazreg** & **Abd El Basset**, je les souhaite une vie pleine de bonheur, prospérité et de réussite.

À mon binôme **Karima**.

À ceux qui nous a aidé à finir ce travail surtout monsieur **Bouziane Mohammed**.

À tous mes amis et surtout les futur architectes « **ness travaux** ».

À tous ce qui, un jour ont pensé à moi les plus beaux mots ne souriaient exprimer ma redevance.

À moi **Narimane**.

## DÉDICACES

Je dédie ce modeste travail qui est le fruit récolté après tant d'année d'effort :

A mes très chers parents, qui m'ont soutenu & encouragé tout le long de mes études, eux qui m'ont toujours apporté leur soutiens moral & matériel depuis que j'ai connu le premier banc de l'école jusqu' à la chaise de l'université.

Je pris le bon dieu de les bénir, de veiller sue eux, en espérant qu'ils seront toujours fier de moi.

A ma très chère sœur **Amina**, A mes très chères frères **Abd El Rahmane** & **Missoum**, je les souhaite une vie pleine de bonheur, prospérité et de réussite.

À mon binôme **Narimane**.

À ceux qui nous a aidé à finir ce travail surtout monsieur **Bouziane Mohammed**.

À tous mes amis et surtout les futur architectes « **ness travaux** ».

À tous ce qui, un jour ont pensé à moi les plus beaux mots ne souriaient exprimer ma redevance.

À moi **Karima**.



## Résumé :

### Réconciliation d'interface ville/port « cas de vieux port d'Oran »

Depuis les années 50, les villes portuaires ont connu un mouvement de réaménagement de leurs fronts d'eau et qui s'est propagé à partir des villes nord-américaines sous l'intitulé de « waterfronts revitalisations ».

Ce mouvement est venu à la suite de la délocalisation des ports vers leur périphérie car ils n'étaient plus adaptés à l'accueil des navires, dont la taille n'a cessé d'augmenter avec le développement des échanges lié à la mondialisation. Ainsi d'immenses espaces portuaires ont été abandonnés sur les fronts d'eau urbains et sont restés à l'état de friche ce qui résulte une coupure que ce soit visuelle au physiologique entre la ville et le port.

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

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

Face à cette délocalisation envisagée du port d'Oran, et ce clivage que vivent ville et port, la recomposition ville/port sera-t-elle le destin d'Oran à l'image des autres villes portuaires qui lui ont précédé? La **recomposition** ou la **réconciliation** ville-port demeure comme l'opportunité ultime pour réaliser ses rêves et dépasser ses problèmes, comme en témoignent plusieurs exemples aînés de réaménagement « waterfront » à l'instar de Marseille, Hambourg, etc.

**Mots clés :** Villes portuaires, Oran, port d'Oran, clivage ville/port, recomposition ville/port,...



**ABSTRACT:**

**Reconciliation of city / port interface "If the old port of Oran"**

Since the 50s, port cities have experienced a movement to redevelop their waterfronts and have spread from North-American cities under the heading of; 'waterfronts revitalizations'.

This move came as a result of the relocation of ports to the periphery because they were no longer suitable for the accommodation of ships whose size has been increasing with the development of trade related to globalization. So huge port areas were abandoned on urban waterfronts and remained in the wasteland resulting a cut either visual physiological between the city and the port.

This movement of waterfronts' redevelopment is also called 'the recomposition port-city', because it came after a period of estrangement between city and port, 'a cleavage' initiated by the Industrial Revolution. Because of their backlog of the past, some cities even port cities of the Third World continue to live this split city/port as is the case for Oran.

The objective of this research is to shed the light on the problem of split city/port in the case of Oran. Antonym of nature in our area, port and urban activities are no longer cohabiting in juxtaposition on the same territory, the port is considered as a nuisance, and major risks of pollution that affects the quality of life, in the opposite side, the city, by its share of road infrastructure and its spatial juxtaposition, it is seen as stifling night for the port and its economic performance. In real words, Oran is currently in the field of battalions between the city and port, but on the other hand, it must be admitted that the port of Oran is obsolete in front of the new demands of mega-vessels, it remained unchanged for over 50 years, and its replacement has become more that necessary for economic losses that issue in the country.

Faced with this proposed relocation of the port of Oran, and that this cleavage atrocious living city and port, the recomposition city/port will Oran have the same fate as of other port cities that have preceded it? Redial or the reconciliation port- city remains as the ultimate opportunity to realize their dreams and overcome its problems, as illustrated by several examples of redevelopment 'waterfront' as Marseille, Hamburg, etc.

**Keywords:**

Port cities, Oran, Oran port, cleavage city /port, recomposition city /port...



## الملخص

### المصالحة واجهة المدينة / الميناء " الميناء القديم وهران "

منذ خمسينيات القرن الماضي عرفت المدن المينائية حركة إعادة تهيئة واجهاتها البحرية ، حيث انتشرت هذه الحركة من مدن شمال أمريكا بعنوان تنشيط الواجهات البحرية.

هذه الحركة ظهرت نتيجة نقل الموانئ الى المحيط لأنها لم تعد مناسبة لاستقبال السفن التي ازداد حجمها مع تطور التجارة المتصلة بالعولمة لذلك تم التخلي عن مناطق الموانئ على الواجهات المائية الحضرية حيث اصبحت مهجورة مما ادى الى كسر فزيائي بصري بين المدينة و الميناء .

و نسمي إعادة تطوير الواجهات المائية أيضا "إعادة تشكيل المدينة الميناء" " لأنها تأتي بعد فترة من إبعاد بين المدينة والميناء، والانقسام الناجم عن الثورة الصناعية. ولا تزال بعض المدن بما في ذلك المدن الساحلية في العالم الثالث تعيش هذا الانقسام "المدينة / الميناء" وذلك بسبب التأخير في الماضي، كما هو الحال بالنسبة لوهران.

الهدف من هذا البحث هو تسليط الضوء على إشكالية الإفتراق بين المدينة والميناء بالنسبة لوهران، حيث ان النشاط المينائي و النشاط الحضري لا ينسجمان بالتجاور على نفس الإقليم ، حيث أن الميناء يعتبر كمصدر إزعاج للمدينة وسكانها ، بسبب التلوث الجوي والصوتي وكذا الأخطار التكنولوجية الناجمة عن طبيعة النشاط المينائي ، كل هذا يعتبر مقهقر للنوعية المعاشية للمدينة ومن جهة أخرى مشاركة المدينة في البنية التحتية ومجاورتها الفضائية للميناء تعد خانقة له وهذا ما يعود سلبا على أدائه الإقتصادي . في الوقت الحالي ، وهران هي أشبه بأرض معركة بين المدينة والميناء ، و من جهة أخرى ميناء وهران يشهد عجزا كبيرا أمام المتطلبات البحرية الحدي وهذا بسبب الركود الذي شهده منذ خمسين سنة ، إستبدال ميناء وهران ليس بالأمر المستبعد بل أصبح ضرورة أكثر منه إختيار نظرا للخسائر الإقتصادية الهامة الناجمة عنه.

أمام الإستبدال المتوقع لميناء وهران و الإنشقاق الذي تعيشه المدينة مع الميناء ، فهل إعادة التركيب بين المدينة والميناء سيكون قدر الجزائر على غرار سابقتها من المدن المينائية، إعادة التركيب و المصالحة بين المدينة والميناء تعد كفرصة نهائية يجب إنتهازها لتحقيق الطموحات والتغلب على مشاكلها كما تشهد لذلك عدة أمثلة لإعادة تهيئة الواجهات البحرية لمدن مينائية مماثلة لها وسبققتها في إعادة التركيب بين المدينة والميناء كمرسيليا و هامبورج، الخ.

### كلمات البحث:

المدينة الساحلية وهران، ميناء وهران، الشق مدينة / الميناء، معاودة الاتصال مدينة / ميناء...



## SOMMAIRE

LES CHAPITRES	PAGE
<b>Introductive</b>	
I. Introduction.	11
II. Définition des concepts.	12
III. Motivation du choix du thème.	13
IV. Problématique.	14
V. Hypothèses et Objectifs.	15
VI. Structure de la recherche.	16
<b>PREMIERE PARTIE : Concepts, définitions, et mutations des villes portuaires.</b>	
<b>CHAPITRE 1: La ville portuaire, Définitions et Typologie.</b>	
1.1. Introduction.	19
1.2. Définition et genèse du thème « PORT ».	20
1.3. Développement et mutations portuaires face à la mondialisation.	21
1.4. La ville portuaire, poste avancé de la mondialisation.	22
1.5. Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires.	23
1.6. Intensité et typologie des relations villes/ports.	24
1.7. Les conséquences du « découplage » ville-port.	26
1.8. Synthèse.	27
<b>CHAPITRE 2: Des études de cas à travers le monde.</b>	
2.1. Introduction.	30
2.2. <b>Exemple 1</b> : Projet Euroméditerranée de Marseille.	31
2.3. <b>Exemple 02</b> : Hambourg : centralité retrouvée.	34
2.4. <b>Exemple 03</b> : Marina de Casablanca.	36
2.5. Synthèse.	40
<b>DEUXIEME PARTIE : Ville, Port, et Mer; L'identité d'Oran.</b>	
<b>CHAPITRE 1: Oran, ville méditerranéenne et son port.</b>	
3.1. Introduction.	43
3.2. Situation du projet.	44
3.3. Aperçu historique de la ville d'Oran.	45
3.4. Historique du port.	52
3.5. Dénomination des parties du port.	53
3.6. Vieux port.	55
3.7. Synthèse.	55



**CHAPITRE 2 : Lecture de l'interface urbano-portuaire d'Oran.**

4.1. Introduction.	57
4.2. Présentation de l'aire d'étude.	57
4.3. Motivation du choix de site.	58
4.4. Analyse du milieu physique.	53
4.5. Système viaire.	60
4.6. Etat de bâtie.	63
4.7. Etat de lieu.	64
4.8. Morphologie.	65
4.9. Analyse pittoresque.	66
4.10. Analyse séquentielle.	68
4.11. Analyse SWOT.	70
4.12. Synthèse.	71

**CHAPITRE 3 : Quel projet urbain pour l'œuvre de la ville sur la mer ?**

5.1. Introduction.	73
5.2. Le projet urbain et nouvelle image de la ville.	73
5.3. Principe d'intervention.	74
5.4. Stratégie d'aménagement d'interface ville/port.	76
5.5. Projet de la baie d'Oran.	78
5.6. Principe de projection.	79
5.7. Programme des espaces intégrées.	83
5.8. Conclusion.	85

<b>GLOSSAIRE</b>	87
------------------	----

<b>REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES</b>	91
------------------------------------	----

<b>ANNEXE</b>	93
---------------	----

The background of the slide is a faded, high-angle photograph of a city harbor. In the foreground, a large, white, domed building with a classical architectural style is visible. To the left, a tall, slender tower with a pointed top rises above the other buildings. The harbor is filled with numerous boats and ships, and the water is a deep blue. The overall scene is a mix of urban architecture and maritime activity.

## **INTRODUCTIVE**

- I. Introduction.
- II. Définition des concepts.
- III. Motivation du choix du thème.
- IV. Problématique.
- V. Hypothèses et objectifs.
- VI. Structure de la recherche .



*L'avenir des villes portuaires tient moins dans la mise en œuvre d'innovations d'ordre technique et physique, que dans la capacité des acteurs impliqués d'adopter ou pas une vision et une stratégie du développement communément partagées vis-à-vis d'un projet »<sup>1</sup>.*

## I. INTRODUCTION :

Ces dernières années les villes portuaires deviennent un sujet d'importance particulière chez les géographes, les urbanistes, les économistes et les historiens (DUCRUET, C. 2004) Par leurs importances et complexités, villes et ports « *entretiennent des relations parmi les plus complexes, les plus diversifiées et les plus déterminantes que l'urbanisme contemporain ait à traiter* » (PRELORENZO Claude. 2010). Ces relations qui parfois convergent ou à l'inverse s'opposent engagent des enjeux d'ordre régional voir international.

Comme il est constaté, la ville portuaire n'est pas un élément homogène, mais elle présente une imbrication spatiale de deux entités distinctes et en interdépendance : ville et port. Les rythmes de la ville portuaire sont ceux du port, car non seulement il constitue son élément caractéristique mais il se présente comme son organe vital. Comme le note J.L. BONILLO (1992) le destin du port engage celui de sa ville. L'essor de cette dernière ou son déclin est aussi bien souvent celui de son port.

Le transport maritime comme unique moyen d'échange intercontinental entre pays, accentua le rôle des ports comme points d'accrochages entre continents et guidera à des bouleversements spatiaux-fonctionnels dans la structure du port, induisant une nouvelle définition conceptuelle, passant de notion « **le port et sa ville** » vers celle de « **le port et sa région** ».

Ce bouleversement et ce passage entre notions et fonctions, n'est pas passé inaperçu et sans impact sur les villes-ports. Bien au contraire, il bouleverse les relations urbano-portuaire au sein de ces villes en les guidant vers une dissociation et un éclatement spatio-fonctionnel entre ville et port. D'ailleurs on parle de moins en moins de port mais plutôt **d'une infrastructure portuaire**.

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

Actuellement, le progrès technologique de l'homme continue à déterminer les relations ville/port, mais cette fois-ci comme sauveur, car on parle de mouvement de '**reconquête**' également dit '**waterfront revitalisation**' qui vise à une réconciliation pour le couple ville/port. Ce mouvement ne vise pas uniquement au recyclage du foncier des territoires portuaires délaissés, mais aussi comme moyen de recentrage, de remodelage et pour moderniser la ville portuaire.

---

<sup>1</sup> Raffaele Cattedra, *Projet urbain et interface ville-port en Méditerranée Perspectives pour une recherche comparative*», in *Rives méditerranéennes*, n° 39 / 2011, p 83



## **II. MOTIVATION DU CHOIX DE THEME :**

Les ports et les villes portuaires sont devenue des véritables d'actualités : ils font partie de ces lieux qui attirent, ils parlent au sens de l'imagination et ils constituent les places fortes de l'économie des nations, ce sont les véritable poumons de leur commerce extérieur.

Actuellement les architectes et les urbanistes ne parlent d'une ville portuaire que si Générer au moins en partie par l'exploitation des espaces maritimes.

Notre cas d'étude porte sur une ville importante qui est « Oran » :

- Nous constatons l'importance du poids économique de son port participe à la dynamique de sa structure économique et commerciale comme toute autre ville portuaire.
- Nous signalons aussi que lieux nodaux de la mondialisation sont les ports et les villes portuaire juxtaposent des espaces en mutation permanente alors que ces espaces urbano-portuaires « ville/port » constituent des lieux privilégiés du développement économique.

Avec l'étude du cas du port d'Oran nous essayerons de prouver que cette entité dispose de nombreux atouts, permettant à la ville d'Oran de renouveler sa place dans la façade maritime maghrébine.



### III. PROBLEMATIQUE :

Le port et la ville ont pendant longtemps formé un système basé sur l'imbrication et la complémentarité de leurs différentes fonctions pour constituer des places d'échanges, de valorisation et de production tournées vers le monde.

Cependant, sous l'effet des mutations extérieures et intérieures, la ville et le port ont évolué rapidement et leurs relations ont changé de nature technologique : Les évolutions technologiques dans le secteur maritime et l'expansion urbaine ont affaibli ces liens.

Toutes ces villes portuaires dans le monde sont confrontées à la délocalisation de leurs installations et activités maritimes en faveur de sites suburbains plus performants (Chaline Claude, 1994). Cela vient après une étape de déclin dû à un décrochage ville/port.

D'une manière plus spécifique et à une échelle micro, Oran et son port ne font pas exception. Actuellement ils souffrent d'un décrochage flagrant, exprimé par une distanciation spatiale croissante entre espace urbain et infrastructure portuaire. Le décrochage entre la fonction portuaire et la fonction urbaine met l'ensemble en difficulté de cohabitation ou en désarticulation, souvent même en confrontation, entre un intérêt d'efficacité économique pour le port, et le souci de la qualité de vie pour la ville.

Donc il va s'agir de répondre à la question de ce travail, à savoir *comment diminuée le clivage ville/port, notamment en ce qui concerne le vieux port le plus accessible à la ville historiquement, topographiquement?*



#### **IV. HYPOTHESES:**

À travers ce travail nous vérifierons certaines hypothèses à savoir:

- La situation de friche portuaire, définie par la stagnation, l'inactivité et surtout l'absence de statut, pénalise fondamentalement une ville dite « Portuaire » une ville qui, normalement devrait composer avec son port, notamment la partie la plus caractérisée par l'histoire, le social, le culturel... La redéfinition du vieux port participerait à réhabiliter le statut d'Oran, ville méditerranéenne.
- Les différents acteurs de la ville doivent réfléchir et intervenir en étroite collaboration pour atteindre à un résultat cohérent et harmonieux.

Le vieux port n'appartient pas aux gestionnaires portuaires, ni à ceux de l'urbain, mais plutôt à l'interface ville-port, il est le ciment entre la ville et la mer.

#### **V. OBJECTIFS :**

- L'instauration d'une mixité sociale et fonctionnelle à l'interface ville/port favorise une intégration sociale et symbolique du port dans la ville.
- Assurer la transition ville-port par des activités portuaires compatibles avec la qualité urbaine (tertiaire portuaire, activités de valorisation mutuelle comme les croisières, traitement qualitatif des sites portuaires, diversification fonctionnelle et recherche de mixité sociale...).
- Changer l'aspect de la zone, d'un caractère résiduel vers une zone à des fins culturelles et touristiques.
- Soigner l'accessibilité de site d'interface ville/port.
- Intégrer le port à la vie de la cité.
- Traiter le port comme un espace urbain.



## **VI. APPROCHE METHODOIQUE ET STRUCTURE DE LA RECHERCHE :**

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

Ce travail relève dans la première partie les faiblesses et dysfonctionnements dans les actions menées en faveur du développement des relations entre la ville et son port et analyser les causes, comprendre que la ville et le port sont des sous-systèmes et les acteurs mis en jeu dans le développement de l'un et de l'autre doivent réfléchir et intervenir en étroite collaboration.

Ceci explique que l'une des raisons majeures de ces dysfonctionnements tient au fait que l'activité portuaire est traitée à part et de manière sectorielle sans se soucier des interdépendances spatiales des systèmes urbains ville – port ; dans le cas présent, l'éclairage est donc systémique.

L'approche systémique consiste à élaborer des modèles capables de décrire ou de simuler globalement ou partiellement le comportement des systèmes étudiés.

L'approche systémique procède par analogie, pour améliorer et transmettre la connaissance du système, « 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.

L'intérêt majeur de l'application de l'approche systémique réside dans le fait qu'elle est à la fois dynamique et globale.

- Globale car elle conduit à prendre en compte plus de variables (sociales, techniques, environnement, ...) que d'autres approches.
- Dynamique car elle conduit à considérer la ville comme un système d'actions.

En parallèle de l'approche systémique, l'application de l'approche historique est indispensable pour pouvoir comprendre l'évolution du rapport ville et port, l'approche historique nous permettra de mieux comprendre les relations qu'entretenait la ville avec son port à travers le temps et les différentes périodes de son évolution.

Dans la deuxième partie du travail nous essayerons de répondre aux questionnements: Quels sont les différentes stratégies pour réconcilier les interfaces villes ports?

Nous essayerons dans cette partie de faire ressortir les propositions de réaménagement permettant à notre interface dans l'objectif de recréer le rapport entre la ville d'Oran et son port qui ont eu lieu dans le monde.



Afin de pouvoir mettre en application ces approches, nous comptons suivre dans notre travail une démarche méthodologique tenant compte des objectifs tracés, ce qui nous a amené à structurer ce travail autour de deux parties la première reposera sur une réflexion théorique et la seconde sera plutôt pratique (études de cas). Pour ce faire, notre document sera subdivisé en six chapitres:

- Le premier chapitre consiste à comprendre la ville portuaire et le port : leurs croissances (mécanismes et formes) et les problèmes rencontrés au cours de leurs développements.

Ce chapitre relève les faiblesses et dysfonctionnements dans les actions menées en faveur du développement des relations entre la ville et son port et analyser les causes.

- Le deuxième nous procéderons à l'étude et analyse des différents travaux et projets élaborés dans l'objectif de réconcilier la ville avec son port en prenant quelques exemples à travers le monde.
- Dans le troisième chapitre nous approchons l'évolution historique de la ville d'Oran et de son port en essayant de comprendre le phénomène de rupture de la ville de son port et les majeurs facteurs portuaires et urbains ayant appuyé la rupture ville-port.

- Le quatrième chapitre consiste en l'étude du cas de la ville portuaire d'Oran du point de vue : spatial et fonctionnel avec ses impacts directs et indirects sur l'espace, elle repose sur un certain nombre de critères et d'indicateurs liés aux dimensions physiques et urbanistiques.

Nous essayerons dans ce chapitre de faire ressortir les potentialités et points forts, les menaces et points faibles du territoire étudié.

- Le cinquième chapitre nous tenterons de donner quelques orientations concernant les stratégies de renouvellement urbain permettant à la ville d'Oran et son port de constituer une unité urbaine cohérente puis nous avons ressortir par un plan d'aménagement concernant le vieux port d'Oran et la partie urbaine mitoyenne.

Pour traiter notre sujet nous avons exploité la bibliographie réalisée auprès de nombreuses bibliothèques universitaires, aussi l'exploitation des travaux de recherche existants et les nombreuses études sur la relation ville-port qui permettent d'appréhender cette problématique, et permettent de comprendre comment la question de l'évolution des rapports villes ports a été traitée.

# PREMIERE PARTIE:

Concepts, définitions, et mutations des villes portuaires.



## **CHAPITRE 1 : La ville portuaire, Définitions et Typologie.**

1.1. Introduction.

1.2. Définition et genèse du thème « PORT ».

1.3. Développement et mutations portuaires face à la mondialisation.

1.4. La ville portuaire, poste avancé de la mondialisation.

1.5. Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires.

1.6. Intensité et typologie des relations villes/ports.

1.7. Les conséquences du « découplage » ville-port.

1.8. Synthèse.



« La ville portuaire, c'est une population avec une histoire, des compétences et des stratégies qu'il faut analyser dans le long terme ».<sup>6</sup>

## 1.1. INTRODUCTION

L'analyse de l'évolution de la relation ville-port permettra de donner des éclairages sur la fragmentation actuelle de ces territoires, dans leurs usages et paysages.

Et afin de mieux comprendre comment imaginer des liens nouveaux entre la ville et le port, il s'agit tout d'abord, par un bref aperçu rétrospectif, de voir quels étaient les rapports entre eux jusqu'aujourd'hui.

Actuellement, les grandes métropoles portuaires vivent une période de profondes transformations dues essentiellement à la dissociation de la fonction portuaire de la fonction urbaine. Le rôle que joue le port dans l'économie de la ville, et surtout dans le fonctionnement du tissu urbain, généralement très complexe, constitue aujourd'hui la problématique essentielle des villes dont la tendance actuelle s'oriente vers la reconquête des espaces délaissés par le port.

A cet effet, et afin de comprendre la logique et les raisons qui ont conduit à la situation actuelle des villes portuaires, il nous a semblé nécessaire de s'intéresser à l'évolution de ces territoires en général. L'objectif de cette partie est donc de faire un « état des lieux » de la ville-port, en récapitulant les phases principales de son développement et de ses mutations dans l'histoire

---

<sup>6</sup> Michèle Collin. Ville et Port XVIIIè - XXè Siècle, Paris l'harmattan, 1994, p.9



## 1.2. Définitions du thème " PORT " :

Les ports se définissent comme des points de contact ou espaces d'interface et de liaison entre deux sphères de transport, soit les sphères Terrestre et Maritime.

Le port étant un équipement structurant, constitue un outil incomparable en matière d'aménagement du territoire et contribue souvent, d'une manière décisive au décollage économique des régions qu'il dessert.

### 1.2.1. Les composantes, la morphologie des ports :

Plusieurs facteurs définissent la nature du site portuaire et déterminent l'inscription spatiale des ports dans le territoire maritime et terrestre. Ces composantes sont les marqueurs de leurs inégalités de rayonnement, à savoir:

#### A. Les infrastructures portuaires :

Ils constituent l'ossature d'un port, leurs natures et leurs qualités déterminent sa performance technique, et se résument tel :

- Les ouvrages extérieurs.
- Les ouvrages intérieurs.



Fig. 1: Port 2000, Le Havre France.



Fig.2: Ville aux cinq ports, Lorient.

#### B. Les superstructures portuaires :

Ce sont les installations de stockage de marchandises ou celles du transbordement et trafic voyageurs



Fig.3: Terminal routier, Dunkerque.



Fig.4: Saint Nazaire: Navire de croisière à Joubert.



### 1.2.2. Typologie fonctionnelle des ports :

Il existe plusieurs types de ports spécialisés dont il est possible de répartir sous deux catégories: les ports monofonctionnels et les ports multifonctionnels.

- Les ports monofonctionnels traitent un nombre restreint de produits, la plupart étant du vrac (Matières premières).
- Les ports multifonctionnels s'étendent sur de vastes territoires où une gamme de services de transport et d'activités industrielles cohabite.
- La fonction de transbordement : assurant une fluidité du transfert
- Les fonctions économiques : Cette fonction regroupe divers activités :
  - La fonction de transit : Le port se trouve à la jonction de deux trajets maritime et le terrestre. Pour cela, le port développe des relations maritimes aussi bien avec l'outre-mer qu'avec l'arrière-pays.
  - La fonction industrielle : Cette fonction concerne les trafics des marchandises qui passent par le port en raison des établissements industriels qui y sont installés ou dans ses environs immédiats.
- Les fonctions de plaisance et de pêche : Il s'agit de la pêche industrielle et la pêche locale représentée par les petits métiers, ainsi que des activités de loisirs et celles liées à la mer (Restaurants, pêche, etc.).



Fig.5: Terminal du port de Boulogne-sur-Mer.



Fig.6: Port de pêche Lorient Keroman, Lorient.

### 1.3. Développement et mutations portuaires face à la mondialisation :

Les ports ont historiquement fourni la liaison entre transport maritime et terrestre, c'est à la fois une frontière et un trait d'union entre les milieux maritimes et terrestres, essences même de l'internationalité des échanges et du développement économique mondial.

Autrefois la concurrence entre les ports était quasiment absente, elle se justifie par le déroulement de ses activités à proximité de la zone portuaire, de son arrière-pays, ainsi qu'à l'absence d'autres moyens de transferts efficace, aucune retombée n'étant à craindre en la matière. Mais tel n'est plus le cas aujourd'hui. Ces ports se retrouvent soudainement sur un même marché concurrentiel, en quête de marchandise dans un arrière-pays commun. Les concurrents viennent à la fois du voisinage et de secteurs lointains, où « **Seuls les plus forts survivent et se développent** ».

Les villes et les ports ont évolué rapidement et leurs relations ont changé de nature : Le port s'est coupé progressivement de la ville en s'éloignant ou en traçant des frontières.

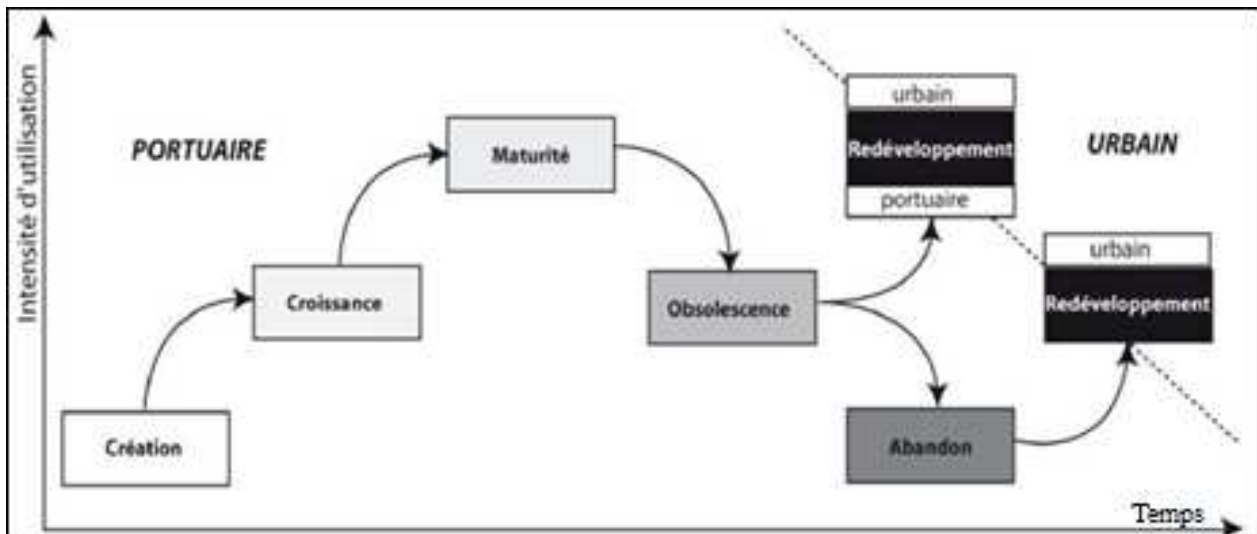


Fig.7 : Le concept de cycle de vie d'un équipement portuaire.

Une grande partie des activités portuaires s'est alors délocalisée hors du territoire urbain, et les anciennes installations portuaires au cœur des villes ont été progressivement délaissées, car devenues obsolètes. Ainsi, les espaces à l'interface de la ville et du port constituent dorénavant une véritable rupture au sein des villes portuaires. (Figure 7)

Les villes portuaires suscitent depuis une quinzaine d'années un intérêt sans précédent, justifié par la remise en question d'une conception ancienne de la ville portuaire comme objet homogène qui, bien qu'encore réel et identifiable, a subi de nombreuses crises d'identité à cause de l'évolution portuaire. La vie d'un port est ponctuée de croissance et de crise de ses activités qui ont un impact direct sur la forme de la ville. De ce fait, une nouvelle approche est désormais en marche : celle visant à rendre visible le port moderne, à en donner une nouvelle image, celle d'un port plus accessible, mieux intégré, dont la présence devient un atout supplémentaire pour l'attractivité de la ville portuaire. C'est un nouveau regard sur le port que l'on voit naître.

#### 1.4. La ville portuaire, poste avancé de la mondialisation

Aujourd'hui, la coexistence au sein d'un site urbain exigu des fonctions portuaires et urbaines est de plus en plus difficile : La plupart des travaux réalisés sur le thème de la relation ville / port mettent l'accent sur la dissociation spatiale et fonctionnelle contemporaine, annonçant la fin d'une symbiose qui a toujours existé. Les causes de ce phénomène de grande ampleur sont désormais bien connues : D'une part la recherche d'une accessibilité et d'une productivité maximales par les opérateurs du transport et de la logistique portuaire. D'autre part, les stratégies urbaines de croissance et de l'étalement de la ville portuaire.



▪ **Difficultés de définition de la « Ville Portuaire » :**

L'incapacité de donner une définition exacte de la ville portuaire, nous a conduits de référer à plusieurs théoriciens en disant : « *Le port n'est-il pas dans son essence un carrefour, un lieu de confrontation ?* ».<sup>7</sup>

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* »<sup>8</sup> dont la fonction originelle de rupture de charge en fait une « *synapse* »<sup>9</sup>, un « *point-clé de l'organisation de l'espace* »<sup>10</sup>, une « *ville-nœud de communication* »<sup>11</sup> où se développent des activités spécifiques pour le chargement et le déchargement des marchandises.

La ville portuaire se présente comme un point d'observation privilégié de la mondialisation économique à l'œuvre et constitue des zones d'articulation des logiques du **local** et du **global**, du national et de l'international.

Ainsi le port n'est pas seulement une addition d'appareils techniques, d'infrastructures, de plans d'eau, ou d'équipements et d'outils mais « *Le port renvoie également à des métiers, à des cultures, à une société et à un imaginaire spécifique* »<sup>12</sup>.

**1.5. Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires :**

○ **Une façade Urbaine**

La ville orientée vers la mer possède une façade urbaine. Ceci influence beaucoup la manière dont la ville portuaire est construite, la captation du sol, la manière de circuler, etc. Ceci dit, Ce n'est pas le cas de toutes les villes portuaires. Avant d'être une ville

○ **Une source d'évasion**

La ville portuaire est aussi une source de voyage et d'évasion. L'imaginaire du port maritime se décuple par une approche sensorielle immédiate : Sur la jetée l'œil reste attiré par l'horizon infini, par ce sentiment de force et d'impuissance face aux mouvements de la mer. L'homme est envahi par une sensation de liberté au contact de l'air marin, une attirance pour le voyage, la navigation et un désir de confronter cet élément naturel. Sa présence semble se prolonger aux espaces de la ville laissant sentir sa trace.

<sup>7</sup> Aude Marché., image et imaginaire du port, in « l'urbanité des cités portuaires », Paris le harmattan, 1997, p.399.

<sup>8</sup> M. Brocard, 1994

<sup>9</sup> H.P. White et M.L. Senior, 1983

<sup>10</sup> S.D. Brunn et J.F. Williams, 1983

<sup>11</sup> J. Bastié et B. Dézert, 1980

<sup>12</sup> F. Braudel, « *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II* » Armand Colin, Paris, 1990.



## 1.6. Intensité et typologie des relations villes/ports :

### 1.6.1. Définition de l'interface ville/port:

Une interface est un espace de contact qui met en relation deux ensembles géographiques distincts. Dans le cas de la ville portuaire, on parle d'interface ville/port, comme le montre le schéma Fig.8, cette interface est une plateforme qui reçoit du côté du port des flux maritimes et d'un autre des flux ferroviaires et routiers permettant.

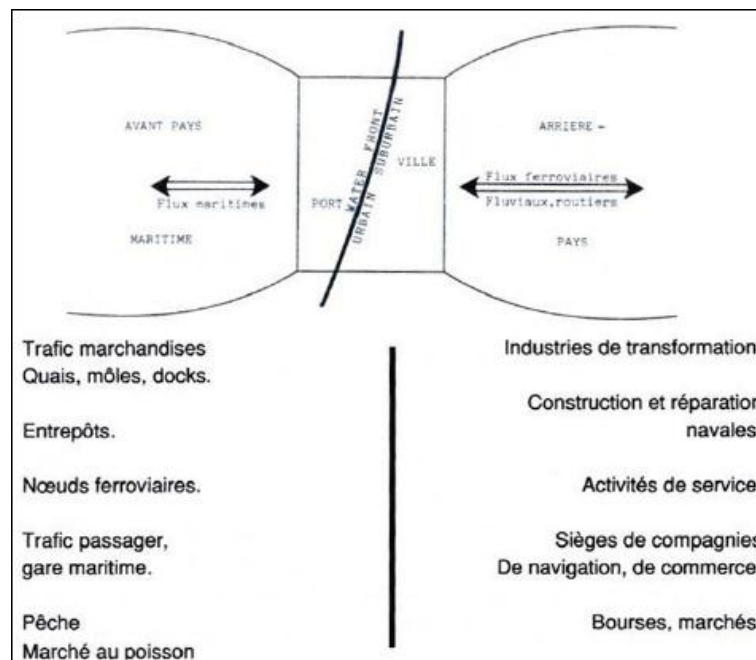


Fig.8: Système ville port XIX et début XXème siècle.

### 1.6.2. Le clivage Ville/Port

Les mutations<sup>13</sup> que connaît le couple Ville-Port ont impact direct sur la nature du port ainsi, elles ont tendance à réduire le port à un outil technique dont la mission économique est le rendement en traitant le maximum de marchandises en un temps réduit, efficacement et sûrement et surtout à moindre coût entre les transports maritimes et terrestres. **"Le port moderne fonctionne plus comme une porte que comme un centre d'activités, et les évolutions technologiques dans le secteur maritime ont comme principal effet d'affaiblir les traditionnels liens fonctionnels entre le port et la ville"**.<sup>14</sup> Ainsi le port devient petit à petit à un concentré de technicité, un lieu qui répond surtout à une fonction de transport et de transfert de conteneurs, ce qui va à l'opposé de la ville qui est encombrée et à la quête d'espace et de fluidité.

En éloignant l'ensemble des activités de manutention et les investissements aux nouveaux sites portuaires, un effacement portuaire apparaît au sein de la ville. Ainsi les anciennes installations vont connaître un délaissement et une négligence. De plus les retombées (économiques, sociales..) du port, même s'il se développe, ne vont plus concerner la ville, car la relation de la ville avec ces activités portuaires n'est plus visible spatialement.

<sup>13</sup> Changement radical, conversion, évolution profonde. Définition de Larousse.

<sup>14</sup> Hoyle, B.S. (1988) "Development dynamics at the port--city interface" in Revitalising the waterfront, Belhaven Press, London, p. 3



De ce fait la ville n'aura plus de contrôle sur le nouveau port, encore moins sur son développement qui vont la dépasser. La ville et le port deviennent officiellement deux entités distantes, car d'un côté le port aura tendance à être une porte nationale alors que la ville se développera plutôt dans les fonctions locales et régionales.

La ville connaît elle aussi des mutations qui font qu'elle devient indépendante du port (La "démaritimisation" des villes portuaires)<sup>15</sup>. Si la plupart des villes dont le port s'est détaché accordent de moins en moins d'importance à leur interface ville/port, qui n'est plus qu'un secteur dépassé et déclinant.

La dissociation spatiale n'est pas forcément synonyme de retrait de l'intégralité des fonctions portuaires hors de la ville

Claude Chaline<sup>16</sup> a résumé les différentes phases ayant conduit à la séparation progressive de la ville et du port, et les effets d'industrialisation sur la dynamique de la ville port, comme indiqués dans le tableau ci-dessous.

Phasage	Relation ville/port	Déterminants technologiques
<b>Phase I</b> Pré industrielle Avant le XIXème	Ville et port sont imbriqués, avec faible spécialisation fonctionnelle du territoire	Navigation à voile, navires en bois
<b>Phase II</b> Industrielle XIXème et début XXème siècle	Ville et port sont juxtaposés Très forte spécialisation de l'espace portuaire coupure totale entre ville et eau	Navire en métal combustible: charbon machine à vapeur chemin de fer
<b>Phase III</b> Post industrielle A (années 1970- 1980)	Suburbanisation de la population et de certaines activités portuaires. Désurbanisation, formation de friches, expériences de reconversion. séparation du port et de la ville.	Gigantisme des navires combustible pétrolier transport routier
<b>Phase IV</b> Post industrielle B (années 1990-2000)	Esquisses de réurbanisation. mutation fonctionnelle généralisée des waterfronts.	Economie de l'information et de la communication Temps libre Culturel

**Tableau 1** : Les grandes séquences technologiques sous-tendant l'évolution des waterfronts et du couple ville/port.

<sup>15</sup> Vigarié, A. (1991) "Villes portuaires et changements économiques", *ibid.*

<sup>16</sup> Chaline Claude, *Ces ports qui créèrent des villes*, Ed L'Harmattan, Paris p. 34



### 1.7. Les conséquences du « découplage » ville-port De la crise des villes-ports...

La migration du port à l'extérieur de la ville a précipité celle-ci dans une crise 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.<sup>17</sup>

- **Crise démographique :**

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

- **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<sup>18</sup>, 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 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. Cette démaritimisation de la ville est souvent synonyme pour la population urbaine de déclin, « voire même de la mort de leur port». (idem)

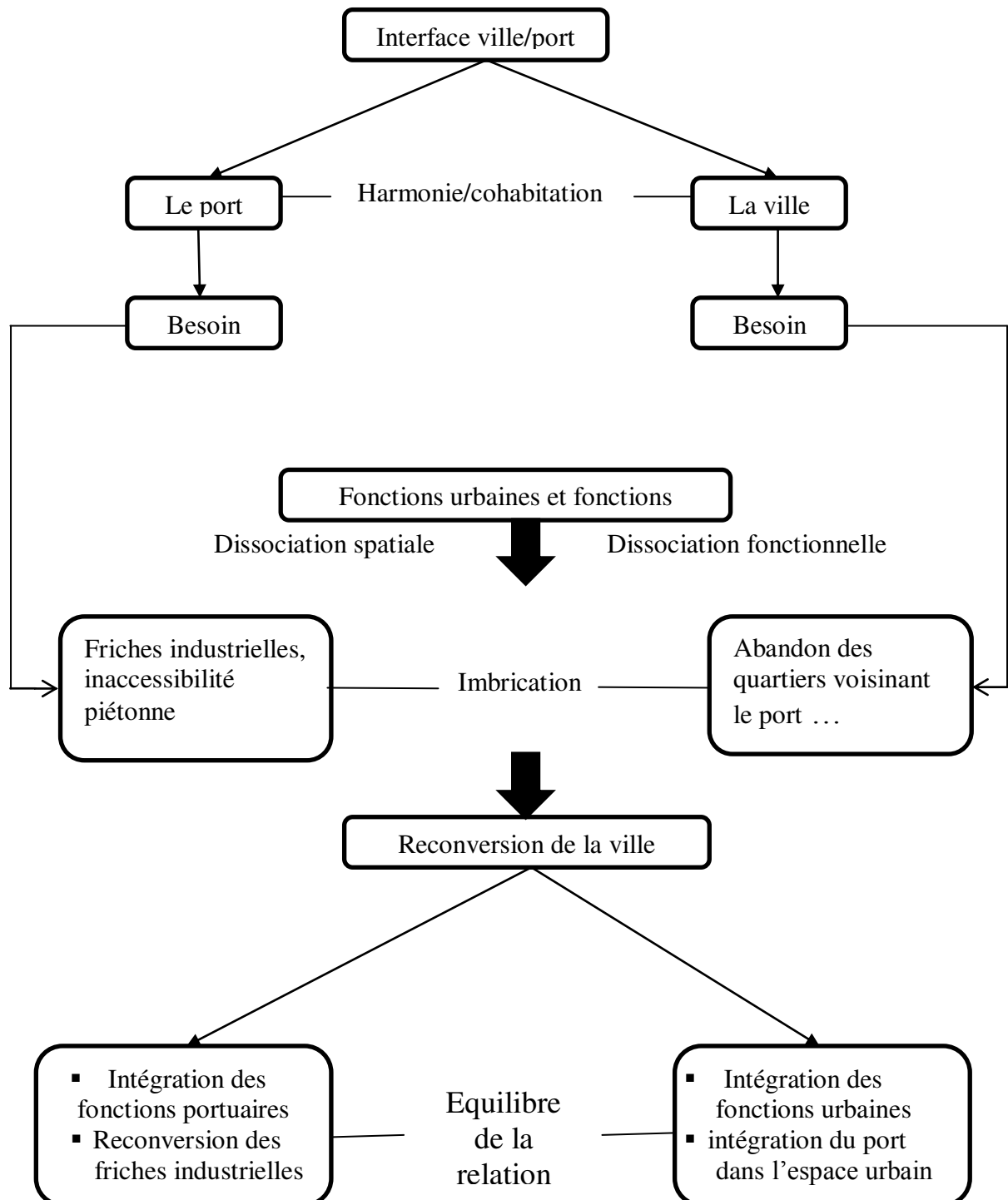
---

<sup>17</sup> On notera cependant que si les emplois ont diminué, ils ont aussi changé de nature, le port relocalisé fournissant des emplois par effets d'entraînement sur la région.

<sup>18</sup> Alteration de cellules ou d'un tissu.



1.8. SYNTHÈSE :





Le schéma ci-dessus résume le passage d'une relation ville/port harmonieuse à une relation de dissociation spatiale et fonctionnelle avec d'un côté un abandon des quartiers avoisinant le port et de l'autre les friches industrielles résultant de la délocalisation du port. L'équilibre ne peut être atteint qu'en réaffirmant les fonctions portuaires au sein des friches délaissées tout en y intégrant la ville et les citoyens: c'est la reconversion du port.

La ville redécouvre les opportunités d'aménagement que représentent les anciens espaces portuaires qui se retrouvent en position centrale et qui lui permettent de renforcer des fonctions urbaines en recyclant des espaces, hier industriels. Deux solutions globales existent : **la réconciliation entre ville et port par le biais de sa reconversion intégrée**, qui permettra de trouver l'équilibre entre fonctions portuaires et urbaines, ou celle **radicale, qui consiste à dissocier physiquement les fonctions urbaines et portuaires par la création d'un port entièrement nouveau, totalement à l'écart de la ville**. Ce nouveau port permettra de réaffirmer la fonction nœud et de résoudre à la saturation des espaces portuaires et urbaines.

Ces deux approches globales sont différentes certes mais déterminent chacune des méthodes spécifiques, à analyser minutieusement pour que le choix de réaménagement soit approprié au contexte régional d'appartenance, aux spécificités de la ville portuaire et à la nature de la relation ville-port, et ceci afin de réussir une **reconversion adéquate, à long terme**.

Les villes portuaires, plus que d'autres, doivent s'adapter aux mutations rapides des échanges internationaux. Bien que le manque d'espace dans les villes portuaires soit reconnu comme étant un facteur limitant au bon fonctionnement et à l'expansion des ports, l'intégration des deux fonctions au sein d'un même tissu de la ville demeure possible dans certains cas. De ce fait nous proposons dans le chapitre suivant une analyse des expériences internationales dans le domaine de la reconversion et de l'intégration, ou la délocalisation urbano-portuaire, afin de déceler les méthodes à adopter pour trouver l'équilibre entre les deux fonctions.

An aerial photograph of a coastal city, likely Casablanca, Morocco. The image shows a harbor with several large ships docked at a pier. In the foreground, there is a large, white, domed building, possibly a mosque or a government building. The city is built on a hillside, and the sea is visible in the background.

## **CHAPITRE 2:** Des études de cas à travers le monde.

2.1. Introduction.

2.2. Exemple 1 : Projet Euroméditerranée de Marseille.

2.3. Exemple 02 : Hambourg : centralité retrouvée.

2.4. Exemple 03 : Marina de Casablanca.

2.5. Synthèse.



## 2.1. INTRODUCTION :

Suite au processus de dégradation de l'interface ville-port centrale due aux mutations du transport maritime et à l'abandon des parties les plus anciennes du port, la plupart des villes portuaires se sont lancées dans des opérations de reconversion et de renouvellement de ces espaces.

L'organisation d'évènements de portée internationale fournissait aussi une occasion pour repenser l'interface urbano-portuaire, pour projeter des opérations de grande envergure, voire pour repenser le projet global de la ville,

A Hambourg comme à Amsterdam et à Rotterdam, les projets ont une dimension essentiellement urbaine, mais ils incluent une dimension maritime au travers de terminaux de croisières faisant en quelque sorte le lien avec la fonction antérieure de ces lieux, l'accueil de navires à passagers, de croisières mais aussi de ferries, est un instrument de la mixité des espaces d'interface urbano-portuaires.

Dans ce chapitre nous tenterons d'étudier et d'analyser les opérations d'aménagement dans l'objectif de recréer ce rapport ville-port qui ont eu lieu dans le monde, en se focalisant sur deux exemples de ville portuaires ayant déjà fait objet de renouvellement; notre choix est porté sur la ville de **Marseille**, **Hambourg** et de **Casablanca**.

Notre choix est porté sur la ville portuaire de **Hambourg**, **Marseille** et de **Casablanca** non pas dans un objectif comparatif avec la ville portuaire d'**Oran** que ce soit sur le plan typologique ou de place portuaire; tout en sachant que le port de **Hambourg** est un port d'estuaire par contre le port de **Marseille** et d'**Oran** sont des ports de rade. Mais notre étude et analyse est dans un objectif de tirer des enseignements relatifs d'une part aux principe d'aménagement urbain des interfaces villes ports pour ce qui est du cas de **Marseille** (projet de **Euroméditerranée**) et de **Casablanca** et d'autre part à la gouvernance et au système d'acteurs et leur coordination afin de bien mener les opérations de renouvellement dans une vision globale, avec le cas de **Hambourg** (projet de **Hafencity**) .  
*Quelles sont donc les stratégies tracées pour Marseille et Hambourg?*



## 2.2. EXEMPLE 01 : PROJET EUROMEDITERRENEE EN FRANCE.

### Présentation du projet :

Le projet se situe à Marseille qui est au sud – est de la France donnant sur la mer Méditerranée, il se décompose en deux phases principale qui correspondent à deux temps importants de l'évolution de ville.

### Problématique:

- Quartiers non entretenus et dégradés, friches industrielles et ferroviaires, bâtiments obsolètes, etc.
- Anciens bassins portuaires non adaptés à l'accroissement du nombre et du gabarit des navires.
- Manque d'espace pour les activités Logistiques.
- 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.
- Insuffisance des espaces publics de qualités.
- 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.

L'opération Euroméditerranée, concerne l'interface urbano-portuaire, autour de la question : *Comment faire vivre ensemble la ville et le port ?*

Sur le périmètre, trois pôles d'intervention font chacun l'objet d'une ZAC (Zone d'Aménagement Concertée) dont l'EPAEM a la maîtrise foncière totale : les ZAC de « la Cité de la Méditerranée », « Joliette » et « la rue de la République ».

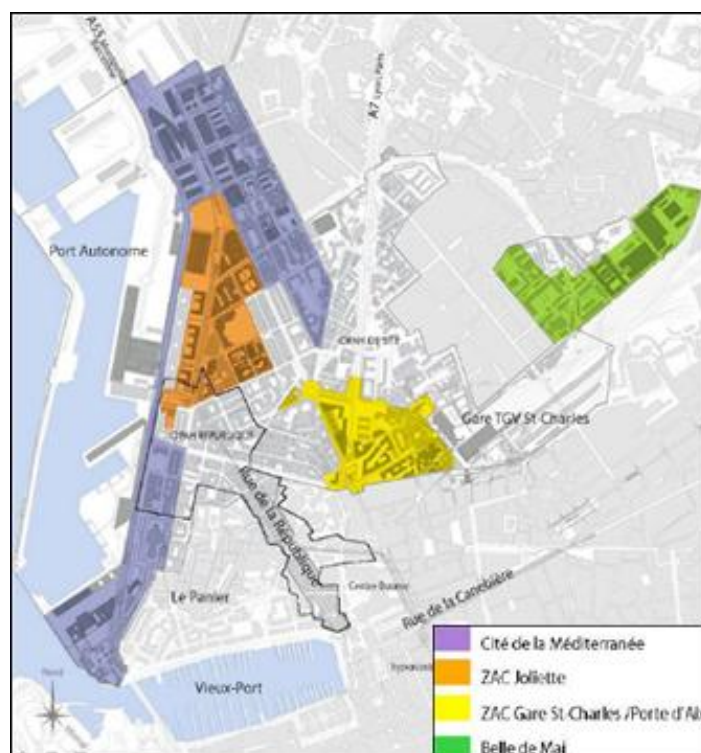


Fig.09: Périmètre d'Euroméditerranée.



### Objectifs de l'opération Euroméditerranée:

- Redynamiser l'économie locale en misant sur le secteur tertiaire.
- Améliorer l'habitat en réhabilitant certains quartiers et en construisant de nouveaux.
- Logements et équipements de proximité, tout en favorisant la mixité sociale dans ces quartiers.
- Renouveler l'interface urbano-portuaire.
- Renforcer les infrastructures de transport.
- Améliorer le paysage urbain et recréer des espaces publics.
- Implanter de nouvelles structures à vocation culturelle.

### Les projets :

#### ❖ La cité Méditerranée :

Elle constitue l'interface ville-port inclut la mise en place d'un équilibre entre activités portuaires et fonctions urbaines. Trois zones sont à distinguer :

- Le pôle Saint-Jean qui se situe le plus au sud du port actif et à la limite nord du Vieux-Port. Il s'agit du pôle touristique et culturel qui accueille notamment le Mucem.
- Le pôle commercial et de loisirs appelé aussi projet des Terrasses du port qui se situe sur les toits de hangars portuaires, comme des balcons sur la mer et sur le port. (Voir la figure10)
- Un pôle de services et de logements se situe dans la zone d'Arenc, au nord de la Joliette.

#### ❖ La Joliette :

C'est la première réalisation emblématique d'Euroméditerranée avec notamment la réhabilitation de l'immeuble des docks. (Voir la figure11)

C'est le quartier d'affaire international, quartier vivant et animé pour les salariés et les habitants. La ZAC de la Joliette s'organise autour de la création de bureaux, de la mise en place de services d'hôtellerie, de commerce et d'activités tertiaires, d'équipements publics (collège, école, etc...) et de parkings.



Fig.10: Vue sur la terrasse du port.



Fig.11: Vue sur l'immeuble des docks.



❖ **La rue de la République :**

Artère haussmannienne aux logements auparavant très dégradés, elle fait le lien entre l'hypercentre au sud et le nouveau centre de la Joliette au nord, mais également entre la ville et le port actif. La réhabilitation portant sur 5 200 logements a été accompagnée par l'installation de grandes enseignes qui fait de cette artère un véritable pôle commercial. Néanmoins, cette réhabilitation n'a pas su éviter l'écueil de la gentrification du quartier.



Fig.12: Vue sur La rue de la République.

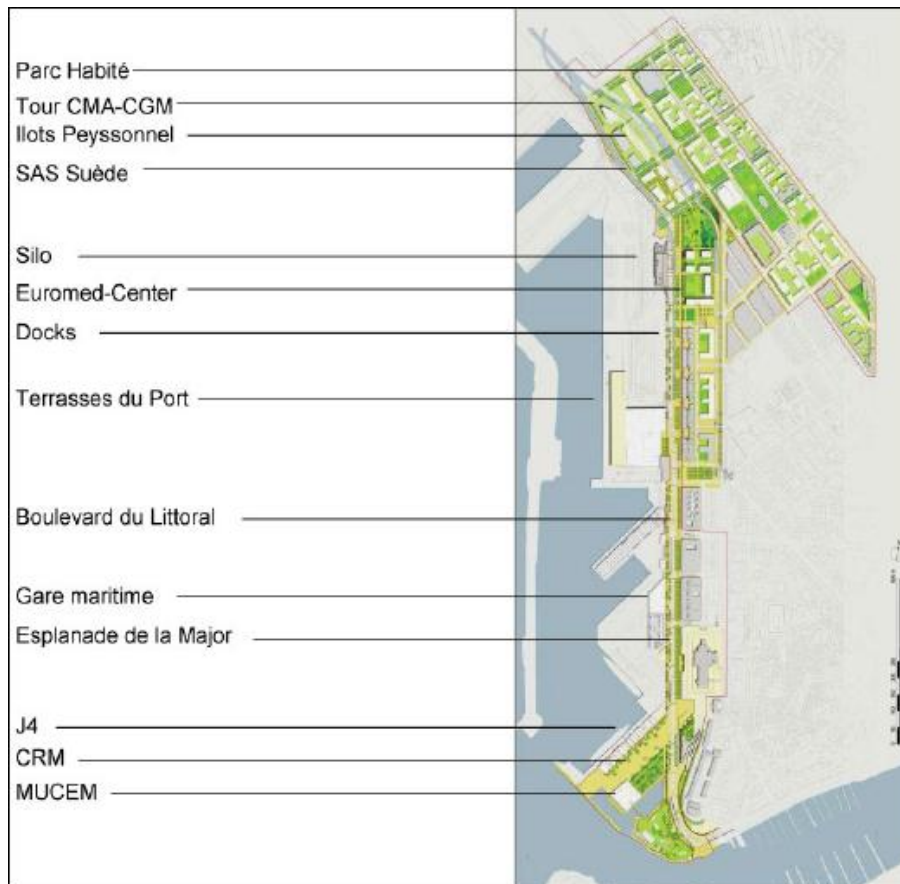


Fig. 13: Plan de la ZAC Cité de la Méditerranée.



### 2.3. EXEMPLE 02 : Hambourg : centralité retrouvée.

Avec 1,7 millions d'habitants, Hambourg est la seconde ville d'Allemagne et l'un des ports les plus importants d'Europe.

Comme de nombreuses villes portuaires, le port s'est déplacé pour conquérir des espaces plus vastes au Nord et au Sud de Hambourg.

La Speicherstadt, espace situé près du centre-ville, composé d'anciens entrepôts construits à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle pour abriter les marchandises en provenance d'outre-mer, s'est donc vu peu à peu déposséder de ses fonctions portuaires.

Depuis les années 1990, la ville a fait le choix de reconquérir cet espace de 155 hectares en exploitant sa situation en front d'eau et en créant logements, activités, loisirs et emplois.

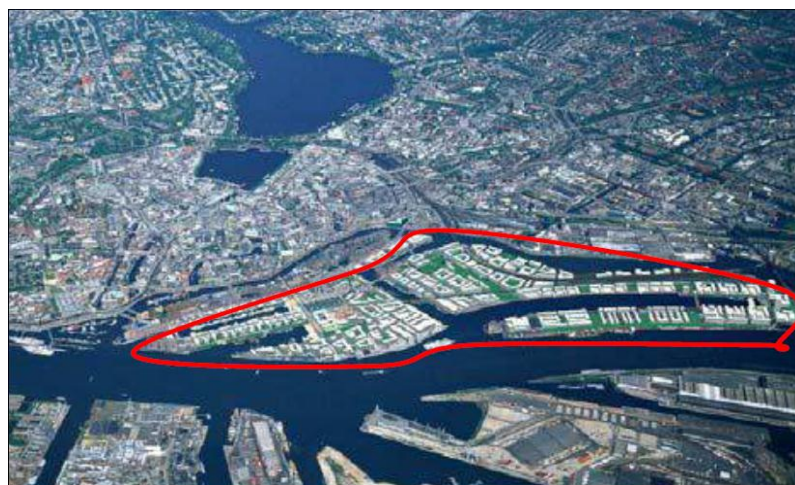


Fig.14 : le périmètre de la Hafencity Hambourg.

#### Historique :

- XX<sup>ème</sup> déplacement du port pour conquérir des espaces plus vastes au Nord et au Sud.
- La Speicherstadt : délocalisation des activités portuaires.
- 1984 : lancement d'un important plan de développement
- 1990 : reconquête des 155 hectares de front d'eau de Hambourg
- 1991 : classification des docks en monument historique.
- 2000 : adoption du projet de reconquête « Master plan ».

**Difficultés rencontrés par le port :** Plusieurs facteurs ont révélé les insuffisances des anciennes surfaces centrales du port de Hambourg :

- Tout d'abord, les anciens bassins portuaires n'étaient plus adaptés à la nouvelle génération de bateaux pouvant atteindre 400 mètres de long et transporter jusqu'à 12 000 containers.
- La profondeur de l'Elbe, qui se réduit au niveau de Hambourg, devenait aussi insuffisante pour ces nouveaux bateaux.
- Enfin, le vieux port ne pouvait s'étendre car l'arrière-pays n'était plus disponible. Tous ces facteurs ont eu pour conséquence le déplacement du port au XX<sup>ème</sup> siècle.



**Les principes d'aménagement** : La base de travail est le « Masterplan », il respecte plusieurs lignes directrices :

- L'un des principes est d'assurer la mixité. Une étude a montré une forte demande de logements de petite taille en centre-ville. 5500 logements sont ainsi prévus, 12 000 citadins auront la possibilité d'habiter dans le centre-ville au bord de l'eau.
- Des commerces ainsi que des infrastructures de loisirs, de culture et de tourisme sont programmés, surtout au centre du projet.
- Certains bâtiments historiques seront conservés, d'autres seront reconvertis.

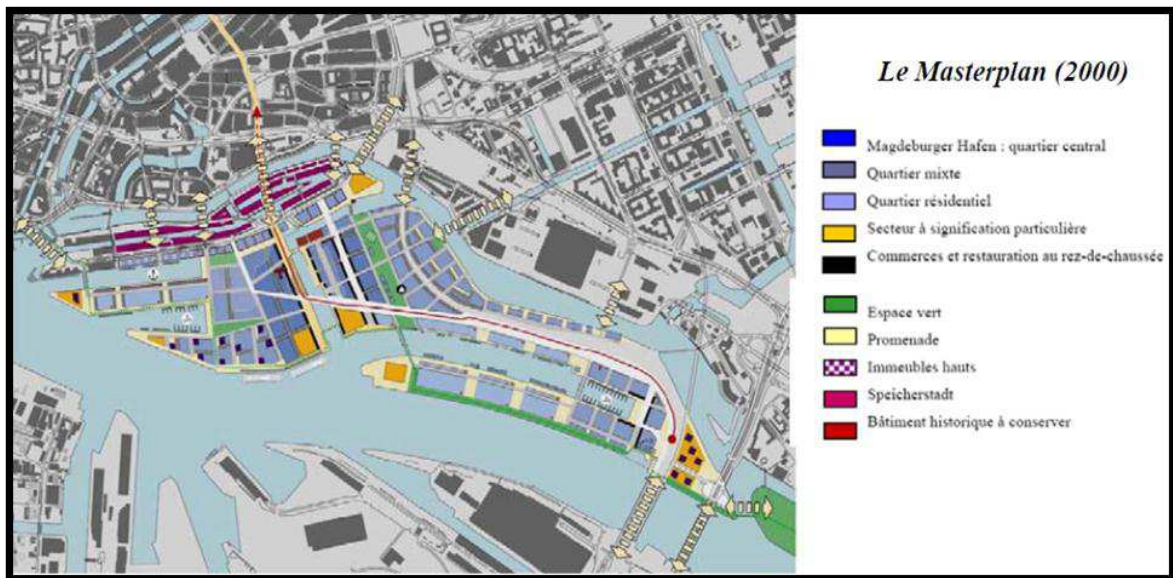


Fig. 15 : le Masterplan (2000).

➤ L'objectif est de relier le cœur de la ville à son poumon portuaire : la connexion entre les réseaux, les traitements des espaces publics, les effets de synergie entre le centre-ville et la zone portuaire sont recherchés pour créer un lien de continuité.

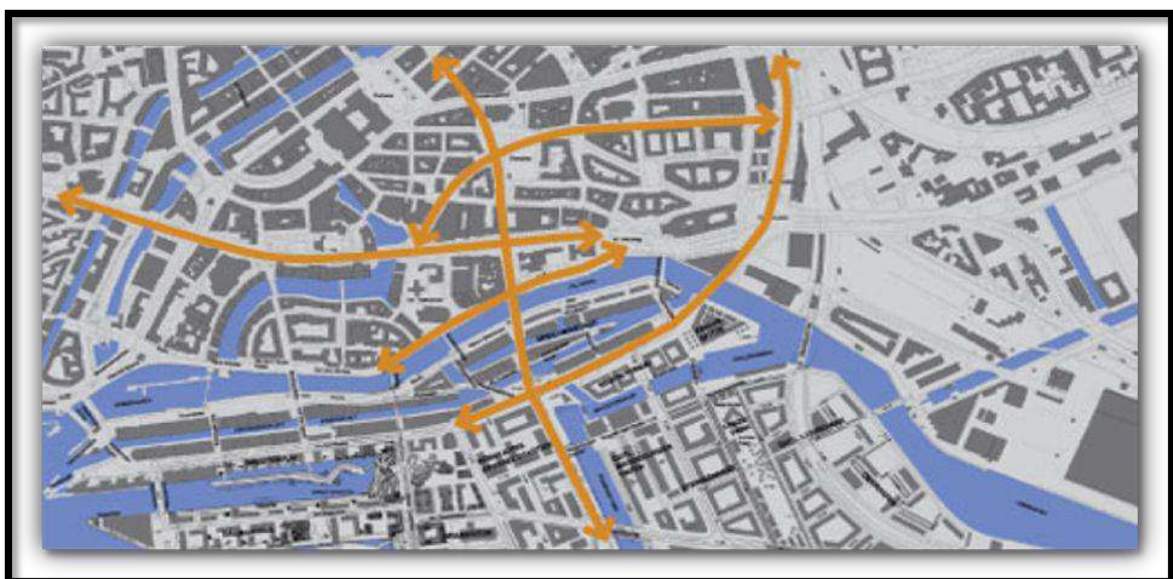


Fig. 16: Les liaisons au centre-ville.



## 2.4. EXEMPLE 03 : Marina de Casablanca

### Présentation du projet :

La marina est un projet structurant et intégré dans le plan d'aménagement de la côte. Son nom de code est: «Requalification du centre historique de Casablanca». Il vise à créer un pôle d'animation touristique et culturelle allant de la mosquée Hassan II jusqu'au port de plaisance.



Fig.17 : Vue sur La Marina.

Le site est situé dans la région de Casablanca de Maroc au front de la mer par une implantation exceptionnelle à proximité du port de Casablanca et de la Grande Mosquée Hassan II jusqu'au bassin de plaisance. Idéalement situé au cœur de la capitale économique.



Fig.18 : le périmètre de la Marina.

### Programme:

Le projet urbain se décline en 4 séquences : la *marina* dédiée au Tourisme, les *Ramblas* Cet ensemble architectural regroupe les vocations affaires, loisirs et commerces, les *Portes Océanes* comme pôles urbains intégrés et les jardins de la Mosquée aux espaces verts et spiritualité.

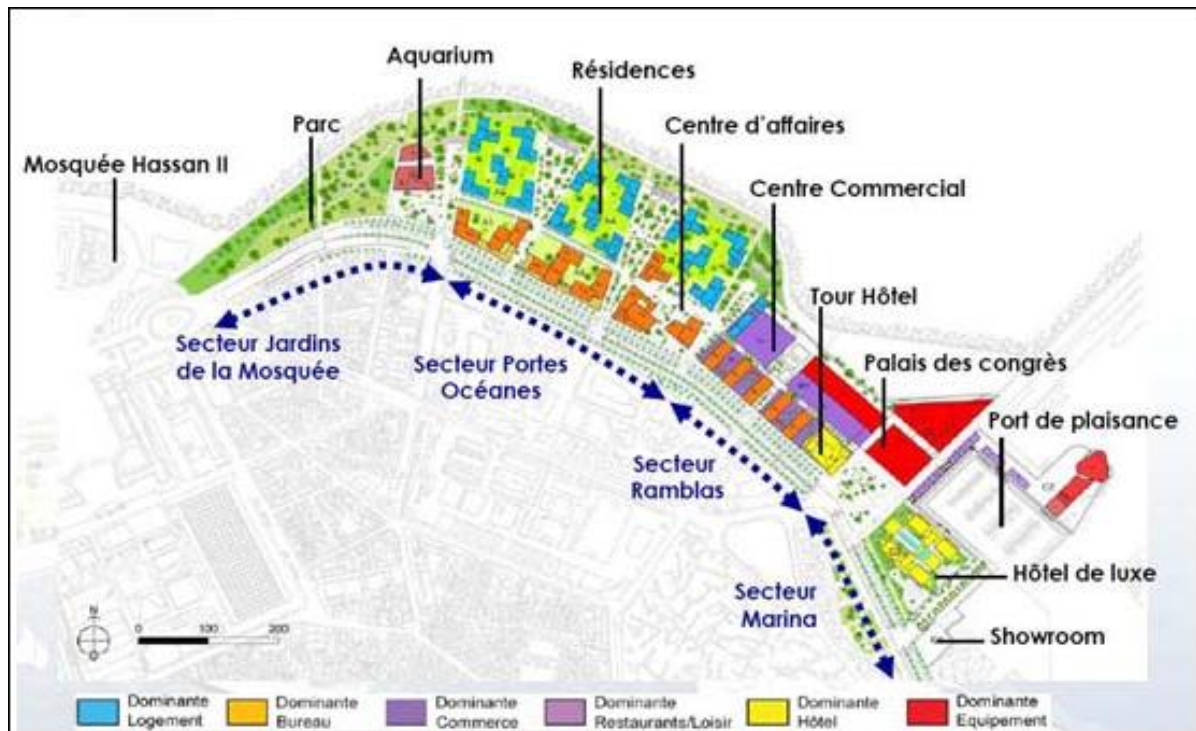


Fig.19 : Plan d'aménagement du Casa-marina.

### Les projets :

L'ouverture de la ville sur la mer « maîtrisée » vers le port de loisirs, puis plus loin les ports de pêche et de commerces. Une convergence de programmation et de situations s'exprime très fortement à cet endroit : commerces, palais des congrès, hôtels et activités de loisirs liées au port.



Fig.20 : Ouverture visuelle sur l'Océan.

❖ **Volet Marina** : sous forme de port de plaisance. Cette partie est dédiée aux activités de tourisme, d'animation et de loisirs. Il abritera un complexe d'affaires regroupant un hôtel 5 étoiles et un palais des congrès. Le secteur marina devrait également comporter des commerces de proximité, des restaurants, des lieux d'animation et des salles de cinéma sur une zone entièrement piétonnière.

En plus du port de plaisance baptisé la «Marina de Casablanca», des unités hôtelières, des bureaux, logements, commerces et espaces de loisirs seront créés.

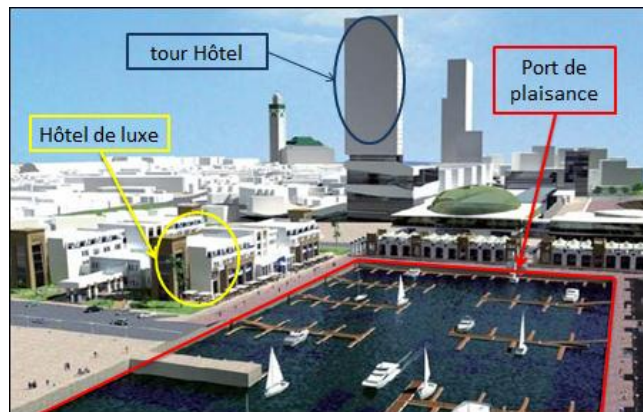


Fig.21 : Vue sur le port de plaisance.

❖ **Secteur Remblas :** est considéré comme la clé de l'opération d'urbanisation. Elle a pour vocation les affaires, loisirs et commerces, regroupés au sein d'un même ensemble architectural. Elle devra accueillir un hôtel quatre étoiles et un ensemble «appartement-hôtel», ainsi qu'un restaurant panoramique et un centre d'affaires.

Une esplanade sur le bord de mer est aménagée et accessible au public.

Une première promenade en béton pour s'offrir des grillades de poissons frais. Un plaisir qu'ils seront amenés à abandonner, en principe, puisque l'esplanade sera recouverte d'un plancher et joliment décorée. En attendant, les jeunes se sont approprié l'endroit, et les murs sont déjà couverts de graffitis.

Une seconde promenade sera aménagée en parallèle, elle est située à un niveau supérieur et placée dans une allée de verdure.



Fig.22 : Vue sur l'esplanade et les deux promenades.

Le projet a également opté pour un mode de construction en hauteur.

Bientôt, les immeubles jumeaux, seront détrônés; le site devrait abriter les deux plus hautes tours casablancaises: R + 35. L'une sera dédiée à un usage bureau, la seconde aménagée en hôtel.



Fig.23 : les immeubles jumeaux.

Toute la circulation automobile est systématiquement orientée vers les sous-sols, seuls les circuits pour les livraisons aux petits commerces et les interventions d'urgence sont prévus à la surface.

- ❖ **Portes Océanes :** est à vocation touristique côté océan et de services côté ville, contenant aussi des bureaux, des commerces de proximité avec l'aménagement de deux grandes places circulaires.
- ❖ **Secteur jardin de la Grande Mosquée:** sera essentiellement voué à l'aménagement d'un espace vert et de jardins, organisé autour d'un mail piétonnier axé sur le minaret de la Grande Mosquée.

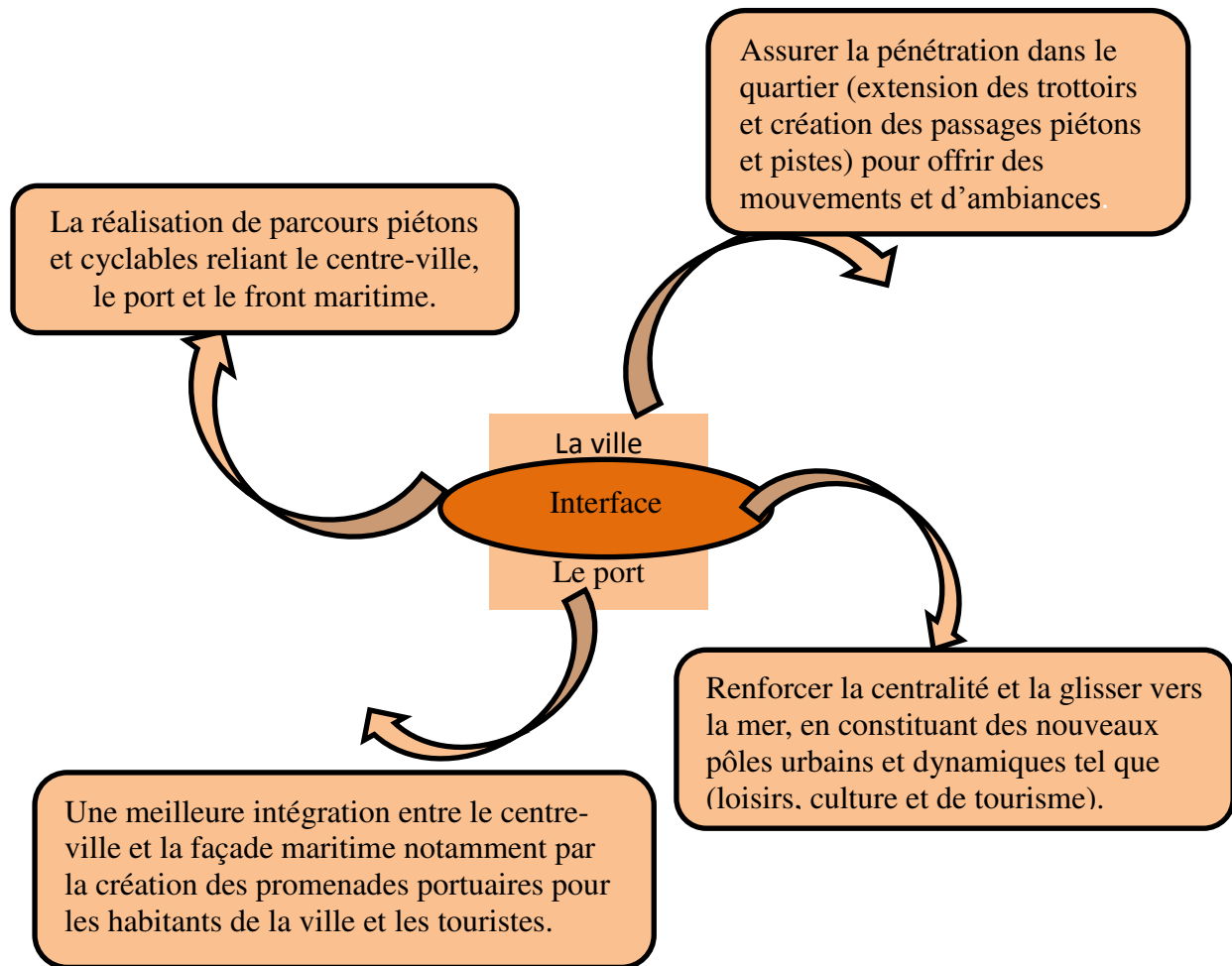
La part belle sera réservée aux espaces verts, ces espaces partent des jardins de la Sqala devant la Medina, se prolongent par une coulée verte de 500 mètres sur 50 de large dans sa partie médiane, et enfin se termine par les jardins de la Grande Mosquée Hassan II.



Fig.24 : jardins de la Sqala



## 2.5. SYNTHÈSE :



# DEUXIEME PARTIE:

Ville, Port, et Mer; L'identité  
d'Oran.

An aerial photograph of Oran, Algeria, showing the harbor with several ships docked at the quay. The city buildings are visible on the right side of the harbor, and a large, ornate building with a dome is prominent in the foreground. The sky is clear and blue.

## **CHAPITRE 1: Oran, ville méditerranéenne et son port.**

3.1. Introduction.

3.2. Situation du projet.

3.3. Aperçu historique de la ville d'Oran.

3.4. Historique du port.

3.5. Dénomination des parties du port.

3.6. Vieux port.

3.7. Synthèse.



« Avant la conquête espagnole, Oran sous la suzeraineté, toute fictive de Tlemcen, apparaît comme une véritable république marchande indépendante »<sup>19</sup>.

« Corte chica, la petite Madrid oranaise », nouvelle manière de désigner Oran, connue auparavant seulement comme un bague et un « presidio mayor ».

« Cette cité heureuse n'a plus besoin d'écrivains, elle attend des touristes »<sup>20</sup>.

### 3.1. Introduction

Les villes portuaires ont joué un grand rôle dans le développement de l'Afrique moderne, et ce par leur rôle de nœud dans les systèmes de transport maritime international. Les ports ouvraient une fenêtre sur un monde plus vaste, comme le souligne Hoyle « dans le développement de l'Afrique, le rôle des villes-ports impériales a sans aucun doute été hautement significatif ».<sup>21</sup>

Oran et son port n'ont pas échappé au modèle classique et généralisé d'évolution des relations ville/port. Les deux espaces se sont tout d'abord développés de façon imbriquée et en étroite synergie. La très forte spécialisation de l'espace portuaire a par la suite entraîné une juxtaposition de la ville et du port et une coupure entre la ville et l'eau. De nouvelles visions ont entraîné une réappropriation progressive de ces espaces. Si les déterminants technologiques et les modalités du découplage survenu entre la ville et le port historique sont communs à la plupart des villes portuaires, chaque cas présente des particularités et il est important de spécifier la façon dont Oran et son port se sont développés ensemble puis se sont progressivement tourné le dos.

L'histoire du port d'Oran est étroitement liée à l'histoire de la ville même, un survol historique nous permet d'éclairer les origines de la ville et du port, ses activités et les étapes de son évolution.

Ce chapitre du travail met l'accent sur les moments forts de l'histoire de la ville et de son port. Il nous a semblé indispensable avant de procéder à l'analyse de cas, d'étudier brièvement l'histoire de l'évolution et des dynamiques des formes et structures urbaines et portuaires.

---

<sup>19</sup> Fernand Braudel (historien français)

<sup>20</sup> Albert Camus

<sup>21</sup> Brian Hoyle, la ville portuaire en transformation dans l'Afrique d'aujourd'hui, in Urbanité des cités portuaires, L'Harmattan, Paris, p 369



### 3.2. SITUATION DU PROJET :

➤ **Situation d'Oran par rapport à l'Algérie :**

**Oran**, surnommée « la radieuse » en arabe El Bahia, est la deuxième ville d'Algérie et une des plus importantes du Maghreb. C'est une ville portuaire de la Méditerranée, située au nord-ouest de l'Algérie, à 432 km de la capitale Alger.



**Fig.25 :** Situation d'Oran stratégique.

➤ **Situation de Sidi Houari :**

Le quartier de **Sidi Houari** (du nom de l'imam oranais) est le premier arrondissement d'Oran, cet arrondissement comporte plusieurs sites et monuments classés : (**Casbah, Saint-Louis, Vieux port**).

Il se situe au nord-ouest de la ville d'Oran, il est limité grâce à la morphologie du site par : le port au Nord, le massif du Mardjadjo à l'Ouest, le centre-ville à l'Est et le planteur au sud.



**Fig.26:** Secteur Sidi Houari.

➤ **Situation de port :**

Le port d'Oran se situe à égale distance entre les limites nord-africaine ouest, et du port d'Alger à l'est, à proximité d'un carrefour des voies maritimes très fréquentées sur le chemin qui relie l'Europe du nord-ouest à l'océan Indien.

Situé au fond d'un golfe compris entre djebel KRISTEL et CAP FALCON, donc le port d'Oran bénéficie d'une situation géographique du premier plan.



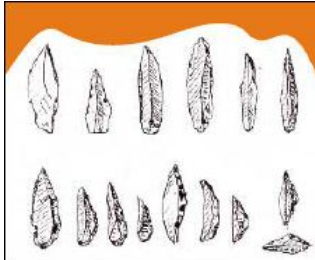
**Fig.27:** photo aérienne du port d'Oran.

La question qui se pose : si le port d'Oran a tiré pleinement de cette opportunité de situation : *il aurait pu exploiter sa proximité géographique avec les pays Européens pour attirer les touristes ?*



### 3.3. EVOLUTION HISTORIQUE DE LA VILLE D'ORAN:

L'analyse du cadre historique va nous permettre d'une part, de comprendre la formation de la ville d'Oran à travers le temps, et d'une autre part de comprendre comment le périmètre de notre étude s'est progressivement structuré.



#### Préhistoire :

Le site d'Oran fut occupé dès la préhistoire comme le confirment les fouilles entreprises dans les grottes de Murdjadjo, une riche industrie lithique est visible dans les sections préhistoire du musée Ahmed Zabana.

#### Antiquité :



les sites d'Andalous et Madagh ont été des comptoirs phéniciens, Portus Divini (Mers el Kébir) et Portus Magnus (Bethouia) ont été plus romains, au musée on peut observer les différents poteries, ustensiles et mosaïque datant de cette période.

#### La période arabo-musulmane 902-1505 :



#### Fondation d'Oran en 902 :

Ouahran, tel est le nom vraisemblablement berbère, sur un territoire occupé par des tribus berbères, fondée par Mohamed Ben Aoun et Mohammed ben Abdoun et une bande de marins Andalous venus d'Espagne.

Selon RENE Lespès ils voulaient créer un point d'appui pour les relations commerciales avec Tlemcen.

Ce qui avait déterminé ses fondateurs à choisir cet emplacement, c'était évidemment la présence d'une magnifique rade, en plus ils se trouvaient attirés par le site voisin, le massif de Mardjadjou (moyen naturel de défense), et l'eau douce du ravin de Ras el Ain, la question de l'eau a été de 1<sup>ère</sup> importance pour une ville et surtout pour une place forte.

C'est sur la rive gauche du ravin Ras el Ain, adossée aux premières pentes du Mardjadjou que s'est implantée la première agglomération composée de Berbères et d'Andalous, elle était protégée par une muraille étroite et irrégulière de 2 m de hauteur environ.

L'installation des arabes andalous était de type vernaculaire ce qui influe sur la composition urbaine (rues sinueuses, tissus urbains denses et compacts).

Oran connut une époque d'instabilité entre 902 et 1082 passant principalement entre les mains des Omeyyades et des Fatimides, elle est détruite puis reconstruite plusieurs fois et elle connaîtra enfin une stabilité sous le commandement des Omeyyades en l'an 1016, pendant cette époque, Oran connaissait un grand essor économique, culturel et militaire, et devenait une importante base maritime.



En **1082**, le sultan almoravide Youcef Ibn Tashfin s'empara de la ville d'Oran, qui grandit encore et devient un vrai pôle économique dans la région, elle resta sous son autorité jusqu'en **1145**. Entre **1145** et **1238**, Oran tomba sous les mains des Almohades, durant cette époque ; Oran connut un âge de richesse économique et culturelle, en témoigne l'accord signé par le sultan Yaakoub el Mansour avec plusieurs villes européennes.

De part sa prospérité et sa richesse, la ville s'agrandit très vite et sa population s'est vue régulièrement renforcée par les mouvements d'exode interne et externe, en provenance notamment d'Europe du sud, juifs d'Espagne en particulier, lorsque les relations entre Chrétiens et Juifs dégénèrent en Espagne, on assiste à une arrivée massive de ces derniers en Afrique du Nord, ces nouveaux arrivants ramenèrent avec eux leur façon de vivre et leur savoir-faire, ils ont réussi à dynamiser l'économie locale.

Au **15<sup>ème</sup>** siècle la population déborda sur le plateau de Karguentah, et du côté sud du ravin, créant aussi de véritables faubourgs, comme tient à le préciser René Lespès « il est indéniable par ailleurs que la population d'Oran augmenta entre **11<sup>ème</sup>** et le **14<sup>ème</sup>** siècle ; elle avait certainement franchi les murs de l'enceinte et il existait déjà sur le plateau du Kargentah un véritable faubourg ». Il a précisé que ces deux faubourgs servirent de refuge aux défenseurs d'Oran lors de la **1<sup>ère</sup>** invasion Espagnole en 1509 menée par le Cardinal Ximenes.

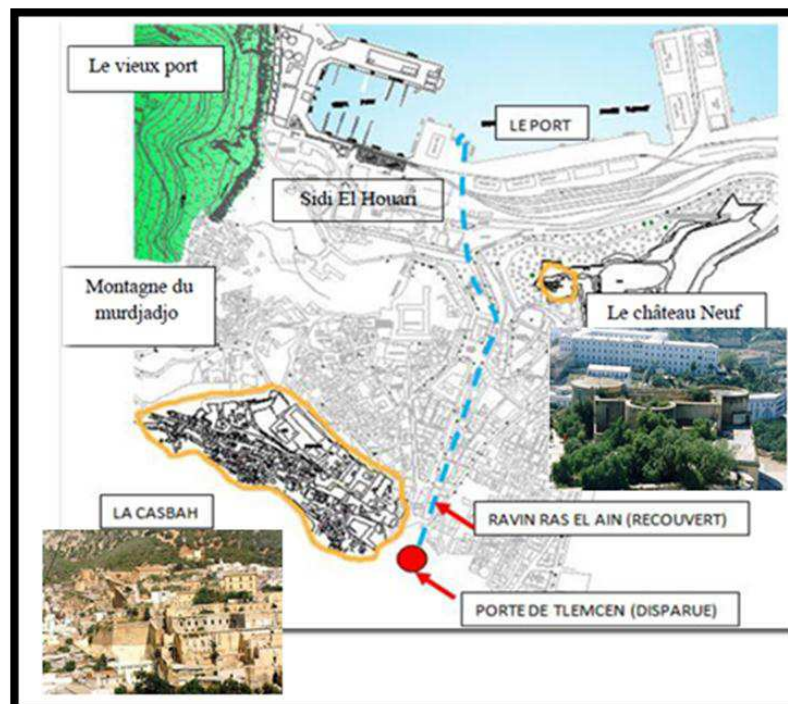


Fig. 28: Oran telle qu'elle était à l'époque arabo-musulmane sur la carte actuelle.

### La première occupation espagnole 1509-1708 :

De cette époque datent les principaux monuments de l'architecture espagnole et que l'évolution urbaine commençait à se poser en terme de modernité, le modèle arabo-musulman s'est évolué vers le modèle de ville européenne fortifiée, Oran devenue « Presidio » (une ville forteresse).

Oran avait un rôle militaire, les espagnols font de l'occupation restreinte et se limita à la place d'Oran « Plaza de Armas », actuelle place de la perle.

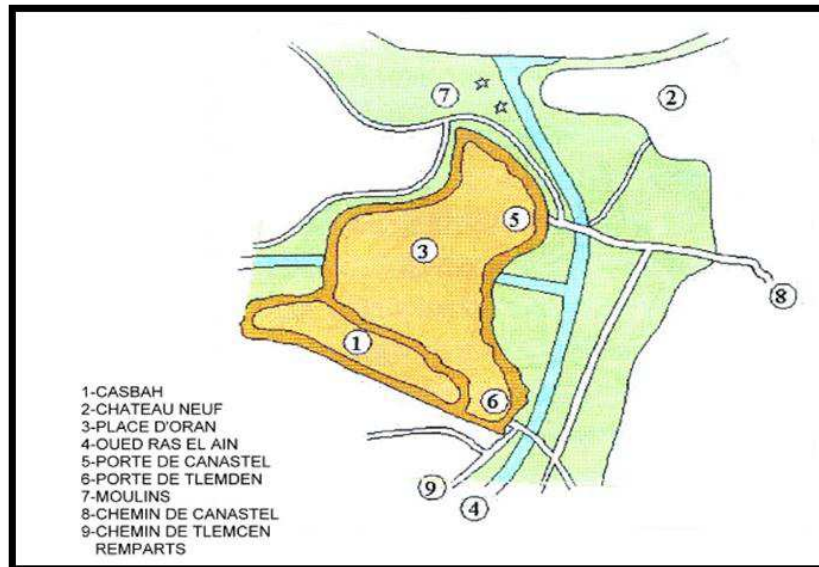


Fig.29: carte schématique de la ville en 1535.

Les espagnols ont restauré les murs de l'enceinte, ils ont agrandi la vieille forteresse (la casbah), en plus de la construction de différentes fortifications :

- Le Castillo de la Mona (château de la Guenon) : fort de Lamoune.
- Le Castillo de los Santos : Fort Saint Philippe.
- Un petit fortin à l'Ouest du rocher où s'élevait le Rosalcazar : Fort neuf.
- Le Fort Sainte Thérèse à l'Est en 1557-1558.
- Le Fort San Fernando (Bordj Ras Al Ain) au sud en 1558.
- Le Fort de Saint Grégoire au bas de montagne en 1589.
- Le Fort de Santa Cruz dominant le plateau du Mardjdjou en 1700.

A la fin du 14<sup>ème</sup> siècle la ville fut dotée dans sa partie Nord d'une épaisse muraille servant de courtine et de soutènement du plateau pour séparer la ville et le fauberg de la marine.

Le 17<sup>ème</sup> siècle fut marqué par les travaux d'agrandissement du château Neuf et la construction du fort Saint André entre Rosalcazar et le fort Saint Philippe.

Durant toute cette période, la cité oranaise se limitait plutôt à une fonction militaire.

Sa population dans sa quasi-totalité était composée d'Espagnols, de Chrétiens (divers ordres religieux vinrent s'y installer) en construisant des églises et des couvents pour leur culte.

Quant à la population autochtone, elle fut soit massacrée, soit chassée hors des enceintes de la ville : les Musulmans les tribus de l'arrière-pays.

Cette période fut marquée aussi par la construction du nouveau quartier « La Blanca » et la Marine qui s'est retrouvé dans une position extra-muros (fut déserté par la population qui préféra s'établir dans le nouveau quartier). Il était réservé aux activités liées au port telles que les dépôts, les services douaniers.

L'an **1701** fut doté par la construction de deux bourgs. Le premier nommé YFRE situé au sud, face à la naissance de Ras el Ain, le second plus loin sur la coté à Krichtel et qui fut nommé Canastel.



Cependant, Oran peu à peu délaissée par Philippe 5, allait céder à la puissance turque qui avait déjà enlevé toutes les villes Algériennes.

### **La première occupation Ottomane (1708-1732):**

Cette période fut marquée par l'ascension d'Oran au rang de grande cité, devenue par décision politique chef lieu du gouvernement de l'Ouest et résidence du Bey Bouchlaghem.

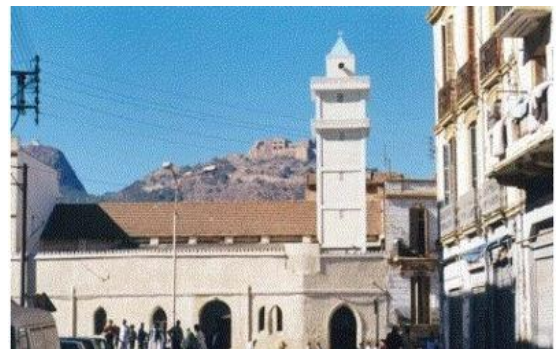
La ville n'a pas connu un développement remarquable. Ses fortifications maures construites et déjà détériorées n'ont subi aucune intervention, ils ont même arraché les pierres de taille pour construire les bâtiments du Beylik.

Seule la Casbah a connu des transformations : la réalisation d'une superbe demeure pour le Bey. La construction d'un palais maure d'une architecture remarquable, qui servira ultérieurement de résidence aux gouverneurs Espagnols. Le palais était situé dans la partie haute et les casernes dans la partie basse.

Son entrée était remarquable par une porte monumentale à droite d'une série de vingt quatre silos à blé, et donnant sur une cour autour de laquelle s'organisaient le palais et les dépendances : hôtel du ministre des domaines, Maison de la trésorerie, la chapelle royale et la ménagerie du roi, cette construction s'élevait sur trois niveaux mais il n'en reste plus aucune trace.



**Fig. 30:** Les bains Turcs bâtis.



**Fig.31 :** La mosquée de Berranis.

### **La deuxième occupation espagnole (1732-1792) :**

Lors la deuxième occupation espagnole en 1732, Oran ne compte que 8000 habitants, dont 4300 soldats, 2300 déportés 2800 maures réfugiés et quelque centaines de renégats indigènes, les Moros del paz « abrités sous remparts ».

Cette période fut marquée par l'édification du quartier la Calère, les premiers monuments publics, réellement significatifs d'Oran, remontent à la seconde occupation espagnole. Au nombre de 42, ils succédaient à la gestion chaotique de la ville délaissée par les ottomans, « auparavant les casernes, les casernes, les magasins militaires, les églises et les couvents constituaient sans doute à peu près tout le bilan de l'urbanisme oranais ».<sup>22</sup>

La logique coloniale espagnole était durant les deux occupations celle de l'urbanisme militaire défensif, avec une structure urbaine radio-concentrée et très compacte, la trame viaire très irrégulière et étroite avec les principaux axes convergeant vers la place centrale.

<sup>22</sup> LESPES René, Etude de géographe et d'histoire urbaine, Edition Bel Horizon, 2003, p.70.



On peut distinguer deux entités :

- Le quartier de la Blanca et celui de la Calère.<sup>23</sup>
- La marine qui connut édification progressive.

Ainsi que la reconstruction des portes de la ville aux nombres de deux se trouvaient à l'Est de la muraille d'enceinte. La première porte de la mer (porte de Canastal) et la deuxième porte de Tlemcen était celle qui donnait accès à la route de Tlemcen.

Le retour des Turcs ne fut pas de bon augure par rapport à ce qu'avait connu la ville avec eux entre les deux occupations espagnoles. Leur présence succéda au violent tremblement de terre de 1790 et commença avec les pires événements de l'histoire de la ville d'Oran : famine de 1793 et peste de 1794 ; 1797 et 1817.

Dans cette situation chaotique, Oran fut immédiatement assiégée par les Turcs et rapidement évacuée des Espagnols et c'est en 1791 qu'elle redevint cité musulmane, jusqu'à l'occupation française en 1831.

### La deuxième occupation Ottomane (1792-1832) :

La ville était complètement sinistrée, la majorité des édifices espagnoles n'existait plus, la casbah était rasée dans sa totalité, le Bey conquérant Mohammed el Kébir s'installa sur la partie droite de l'oued el Rehi, il était attiré par l'endroit stratégique du Rosalcazard, donc il occupait une partie du château neuf pour construire sa résidence « le Palis de Bey ».

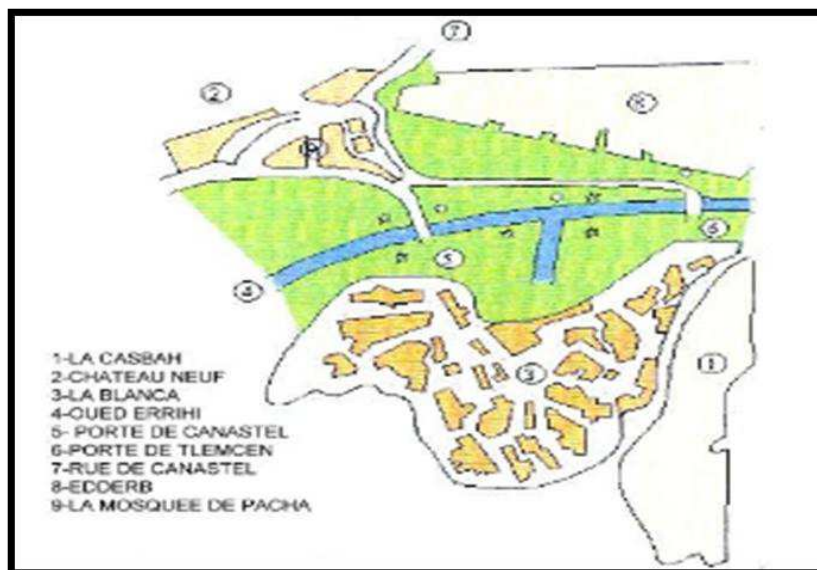


Fig.32:Les premières traces de la zone d'étude

Pour repoupler la ville le Bey Mohammed el Kébir invita les juifs de Mostaganem, Mascara, Tlemcen et Nédroma et leurs vendis de vastes terrains a bon marché pour la construction des maisons, ainsi est né le quartier israélite. Afin de repeupler la cité le Bey , fut appel aux juifs commercant des régions avoisinnates comme le Maroc, leur installation a Oran d'un sera rentable sur le point urbain et économique.

<sup>23</sup> Situé en contrebas du Mardjadjou, habité par les ouvriers espagnols travaillant dans les fours a chaux dont le nom donné au quartier.



Le Bey a édifié une mosquée qui porte le même nom dite la mosquée de la perle avec son minaret, dont il a été le fruit de l'inspiration des minarets des mosquées andalouses et aussi de la mosquée de Sidi El Halwi de Telemcen, garni d'une ornementation hispano-mauresque.

La vieille ville se composait des quartiers de la Blanca, la Calère et la Marine extra-muros, la nouvelle ville comporte aussi deux quartiers :

- Le quartier de la mosquée du Pacha, il était le quartier musulman, élevé autour de la mosquée du Pacha qui fut construite en 1796 sur ordre du Dey d'Alger en renaissance au Bey après son succès dans la reconquête d'Oran.
- Le quartier israélite (Derb el houd) implanté sur des terrains marécageux, signe de mépris du Bey, ce quartier s'est établi à l'emplacement du quartier du moulin à vent (Recha Errih).
- Les Turcs après 1792 avaient démolie ce qui reste des maisons espagnoles pour les reconstruire avec un style mauresque.



Fig. 33: Palais de Bey



Fig. 34: Mosqué de Pacha

### L'occupation française 1831-1962 :

« C'est donc au milieu de ruines et dans une bien pauvre ville que s'installèrent en 1831 les français. Quelques traces des édifices espagnols, quelques mosquées récentes et les beaux remparts de la nouvelle casbah et le fort neuf, en étaient les seuls ornements. Les anciens forts étaient eux-mêmes détruits, le port au plutôt la darse, à peine ébauchée, en fort mauvais état. Tout ou à peu près tout était à refaire ou à créer ». <sup>24</sup>

A l'apposée des turcs qui se sont abonné a de nombreuses démolitions selon RENE Lespès, les Français ont été quasiment dépositaires de l'histoire de la ville par la conservation de ses vestiges à la fois Espagnols et Turcs.

L'esprit de l'urbanisme européen était présent avant l'arrivée des Français, cette représentation apparait dans de nombreux textes, l'écrivain Guy de Maupassant affirmait qu'Oran était « une vraie ville d'Europe, plus espagnole que française ». <sup>25</sup>

<sup>24</sup> Ibid. p 70

<sup>25</sup> SALINAS Alfred, Oran la joyeuse, mémoire franco-andalouses d'une ville d'Algérie, l'Hamattan, 2004, p137.



## Oran, la ville française de Lamoricière :

Ce n'est qu'au cours de la décennie **1840** que l'Oran proprement dit français commençait à prendre forme. L'ouverture des boulevards accessibles aux charrois et la création des jardins ont été au cœur d'une véritable politique d'aménagement de la ville, une politique qui avait pour objet de rendre la vie dans la cité composée jusque-là de trois quartiers principaux :

- **La Blanca** : le quartier espagnol, dominant la rive gauche du ravin.
- **La marine** : en dehors de l'enceinte, groupant des bâtiments et des magasins militaires.
- **La ville haute** : quartier maure, dominant la rive droite du ravin.

En **1847** Lamoricière déclarait : « en vous occupant des ouvrages utiles, ne négligez pas ceux qui peuvent donner l'agrément à notre ville .....vous penser comme moi que les travaux d'agrément sont ceux qui attirent et retiennent la population dans les villes. Quand ses conditions manquent, on voit bientôt les cités languir et devenir désertes ». <sup>26</sup>

La moitié du **19<sup>ème</sup>** siècle, la vieille ville commençait à dépérir, elle ne pouvait plus continuer à accueillir plus d'habitants et devenue non conforme au mode de vie des Français qui décidèrent de construire pas loin de la Casbah, un tissu régulier et ouvert et qui devint après le quartier Stalingrad. Le centre-ville Espagnol de la Plaza de Armas a été vite déplacé vers l'est par la nouvelle place de la République, siège de la 1<sup>ère</sup> mairie et la chambre de commerce.

Elle fut réputée par ses arbres, son kiosque de musique qui était fréquenté par la bourgeoisie coloniale. En **1845**, cette même extension connut une opération d'envergure qui fut le recouvrement de l'Oued et Rehi pour établir au-dessus le boulevard Stalingrad, autour duquel s'élevèrent de nombreux équipements (mairie, préfecture, trésor publique, et services commerciaux). Ce boulevard constitua un espace déconvergence et de centralité de la ville d'Oran pendant plus d'un siècle, la place Kleber s'est construite dans la fin du boulevard du côté nord.

L'intersection de ce boulevard avec la « rue des jardins » qui se prolonge dans le sens inverse fut marquée par l'édification de la place de Quinconces.

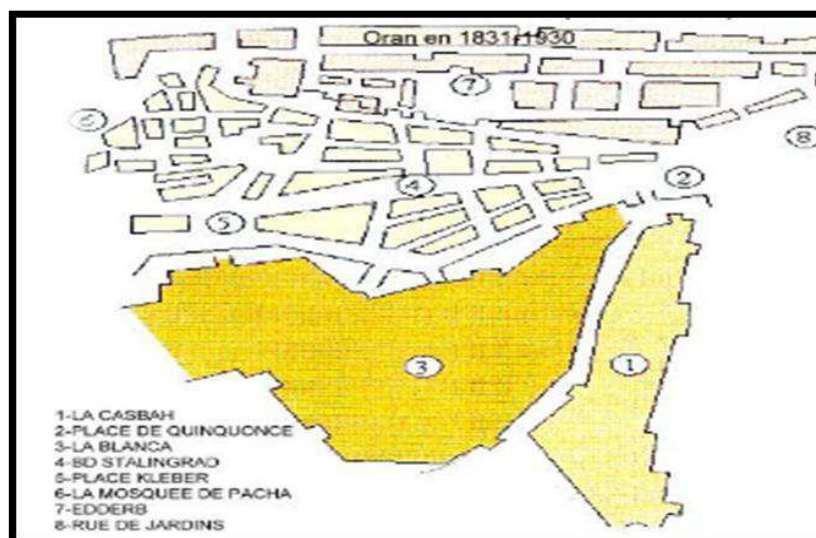


Fig. 35: Oran 1831-1930.

<sup>26</sup> LESPES René, Oran, Etude de géographe et d'histoire urbaine, Edition Bel Horizon, 2003, p 139.



### 3.4. L'HISTOIRE DU PORT :

En **1736** les Espagnols se préoccupèrent de créer un abri aux embarcations qui faisaient la navette entre Oran et Mers el Kebir. Ils avaient complété leur ouvrage d'un quai nord-sud prenant appui à la racine de la jetée, et une autre perpendiculaire (futur quai Ste-Marie) et il n'y reste que des ruines après la tempête de **1738**.

En **1831** : Lors de la prise d'Oran par les Français, il n'existait qu'une grotte dans la falaise, au sud de la pointe Lamoune .

En **1848** : ils ont construit un petit port de débarquement, deux jetées abritent un bassin de débarquement de quatre hectares et le port et la ville vivent en symbiose.

De **1848** à **1860** l'extension vers l'est et la construction de la 1<sup>ère</sup> gare maritime sur le môle central.

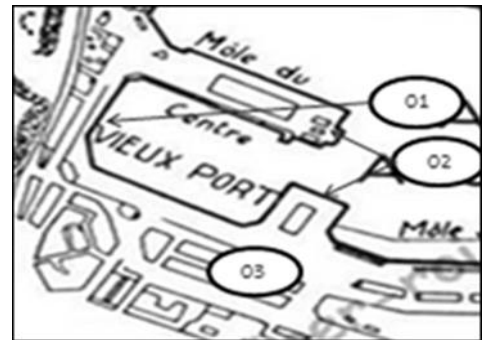


Fig.36: Port d'Oran en 1848.

**1860** à **1892** : au cours de cette période, de violentes tempêtes (en 1869, en 1876 et en 1886) ruinèrent partiellement la jetée du large causant ainsi de longs retards à l'achèvement des ouvrages et des difficultés financières.

Une première tranche de travaux correspond au bassin Aucour actuel a été exécutés de 1860 à 1892.

**1918** : continuité de l'extension vers l'Est et abandon du vieux port pour la pêche.

Une seconde tranche de travaux réalisée a permis : le prolongement de la jetée et élargissement de la mole Jules Giraud, la construction de plusieurs quais.

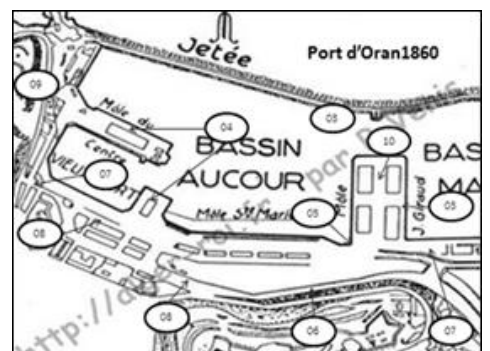


Fig.37: Port d'Oran 1918.

Dés **1931**, la troisième tranche présente le port dans son ensemble : prolongement de la jetée et l'exécution de divers aménagements tels que le nouvelle route de port.



Fig.38: Port d'Oran 1931.

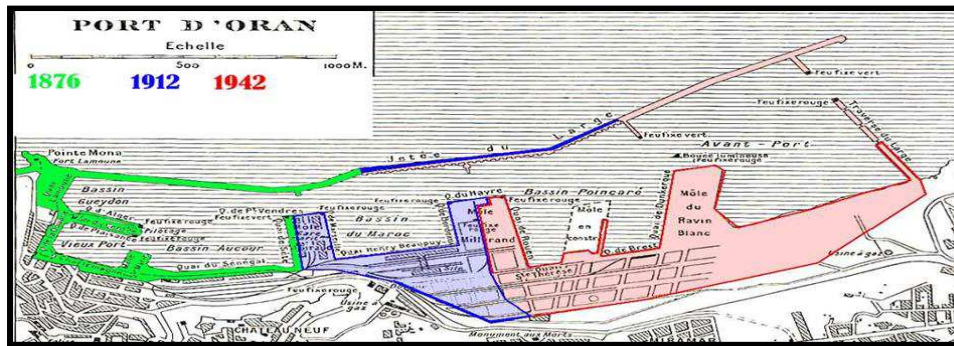


Fig. 39: Port d'Oran.

1982 : Autonomie du port avec la création de l'entreprise portuaire d'Oran. Le port devient une entité à part, c'est la rupture fonctionnelle (le port n'appartient plus à la ville).

### 3.5. PRESENTATION ET FICHE TECHNIQUE DU PORT D'ORAN :

#### Dénomination des parties du port :

- Ancienne dénomination :

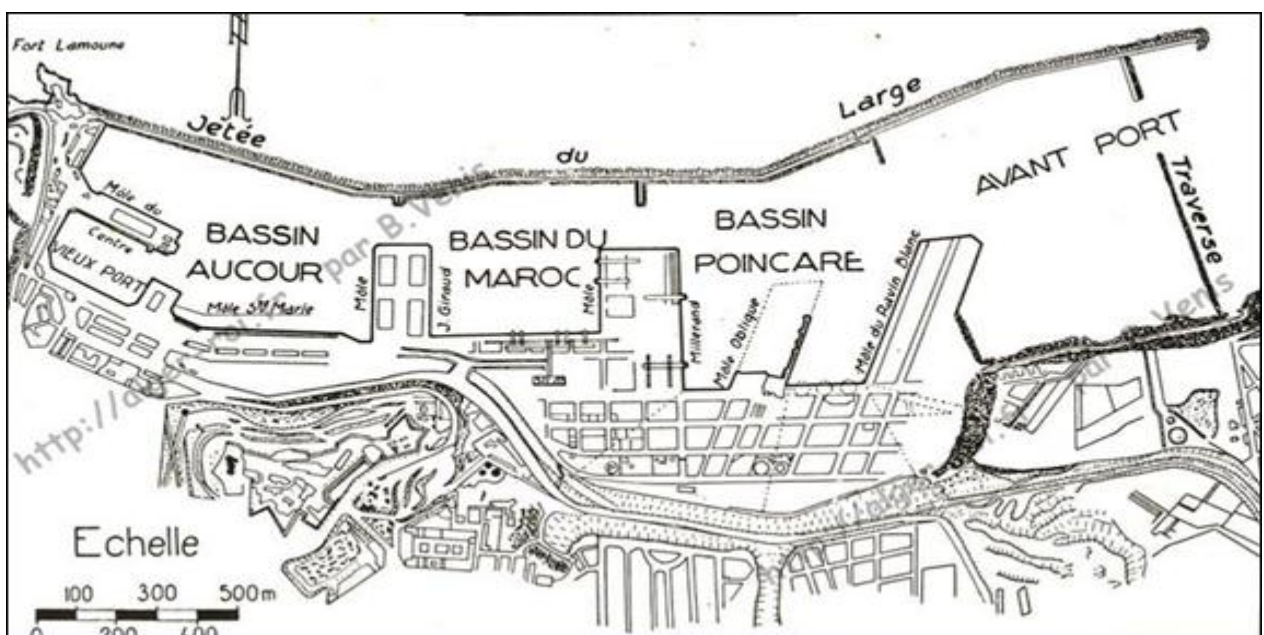


Fig.40: Ancienne dénomination des parties du port.



- Dénomination actuel :

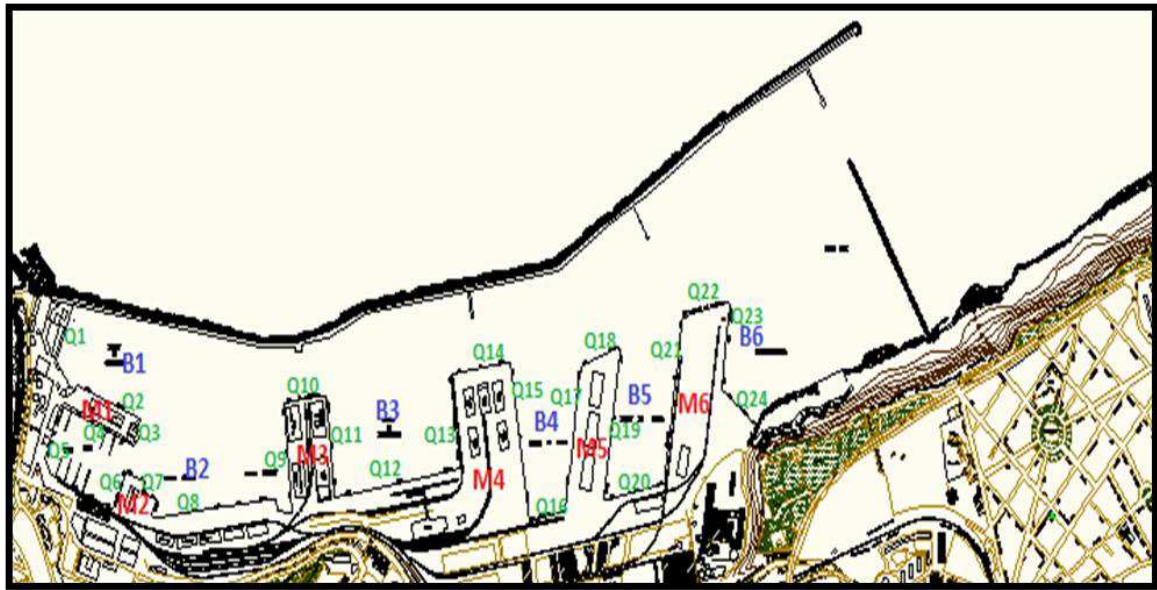


Fig.41 : Dénomination actuel des parties du port.

Bassins	Moles	Quais	Quais
<b>B1</b> : Bassin de Ghazaouet.	<b>M1</b> : mole du centre	<b>Q1</b> : quai Lamoune.	<b>Q13</b> : quai de Deraham Hanifi.
<b>B2</b> : Bassin d'Arzew	<b>M2</b> : mole de Saint Marie.	<b>Q2</b> : quai d'Alger.	<b>Q14</b> : quai de Havre.
<b>B3</b> : Bassin de Mostaganem.	<b>M3</b> : mole de Jules Giraud.	<b>Q3</b> :	<b>Q15</b> : quai de Rouen.
<b>B4</b> : Bassin de Tenès	<b>M4</b> : mole de Millerand.	<b>Q4</b> : quai de plaisance.	<b>Q16</b> : quai Saint Thérèse.
<b>B5</b> : Bassin de Bejaia	<b>M5</b> : mole oblique.	<b>Q5</b> : quai de la douane.	<b>Q17</b> : quai Lavera.
<b>B6</b> : Bassin de Skikda.	<b>M6</b> : mole du Ravin Blanc	<b>Q6</b> : quai Nemours.	<b>Q18</b> : quai d'Arzew.
		<b>Q7</b> : quai de Beni-Saf.	<b>Q19</b> : quai de Nantes.
		<b>Q8</b> : quai de Sénégal.	<b>Q20</b> quai de Brest.
		<b>Q9</b> : quai de Sète.	<b>Q21</b> : quai de Dunkerque.
		<b>Q10</b> : quai de Port-Vendres.	<b>Q22</b> : quai de Boulogne.
		<b>Q11</b> : quai de Marseille.	<b>Q23</b> : quai Mazari Mohamed.
		<b>Q12</b> : quai Baba Arroudj.	<b>Q24</b> : quai Emmanuelli.



### **3.6. LE VIEUX PORT D'ORAN :**

Le vieux port situé dans l'angle Sud-Ouest du bassin Aucour, est maintenant limité au Nord par le môle du centre et au Sud-Est par le môle Sainte-Thérèse.

Ce petit port abrite un bassin de débarquement de quatre hectares et trois quais : le premier quai de plaisance, le deuxième quai de la douane et le troisième quai de Nemours.

La longueur des quais accostables est de 720 m.

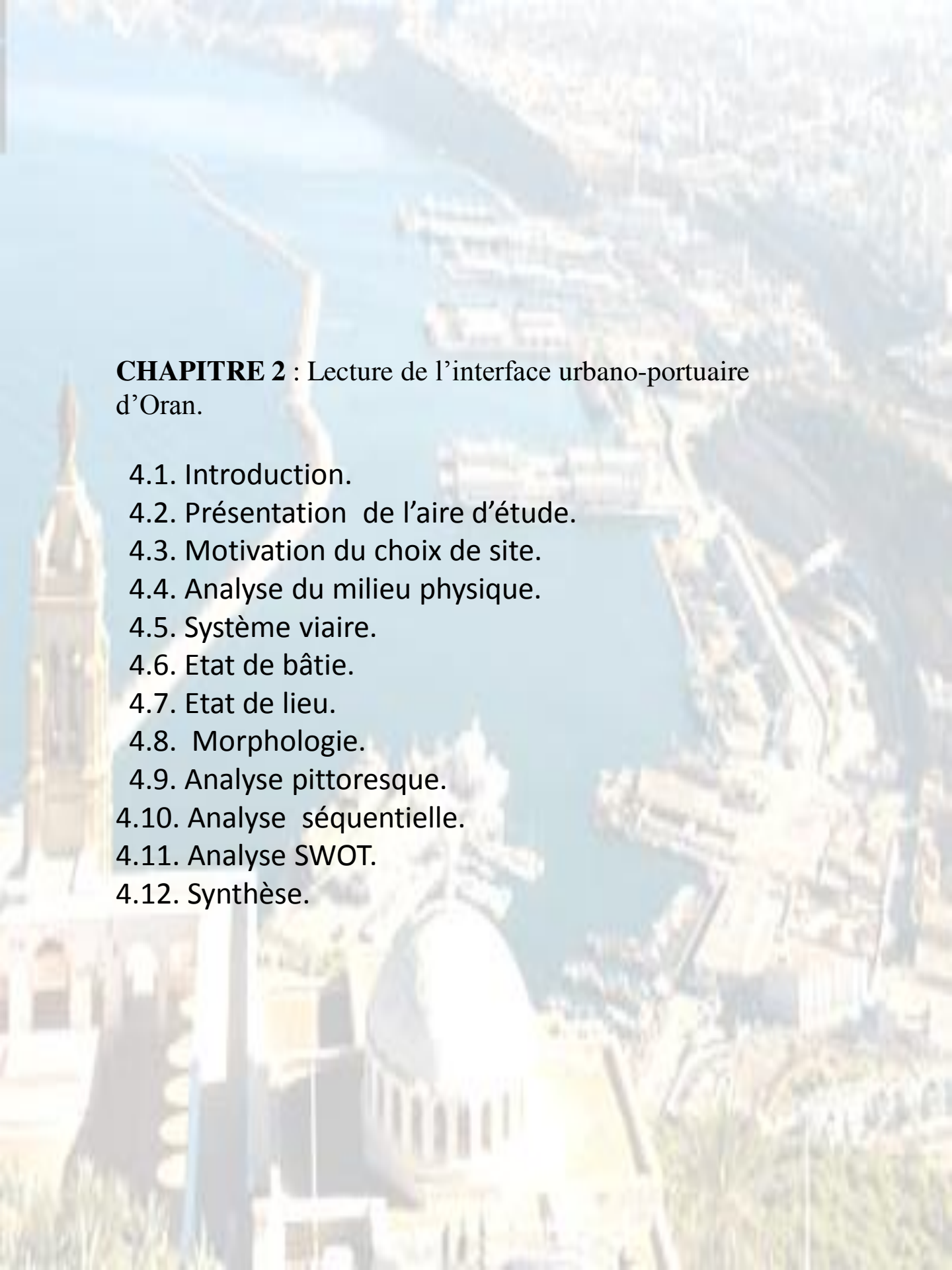
En raison de son faible mouillage (fonds de 4 à 5 m), il est réservé aux embarcations de plaisance, aux sociétés nautiques, aux remorqueurs et à la pêche.

Oran est le premier port de pêche de l'Algérie. Sa flotte de pêche comptait en 1938; 407 bateaux montés par plus de 1.700 marins. Parmi ces bateaux, 4 étaient des vapeurs et 351 fonctionnaient à moteur, leur tonnage total dépassait 4.000 tonnes. Un entrepôt réel des Douanes est installé en arrière du quai Sud, il offre une surface 7.613m<sup>2</sup> dans deux bâtiments de deux et trois étages.

### **3.7. SYNTHÈSE :**

On a vu à travers cette première partie, que la ville et le port sont les deux entités qui ont fondé Oran, et le port a joué un rôle structurant dans la croissance de la ville. La ville d'Oran et son port ont évolué durant une période de leur histoire en harmonie, offrant un système cohérent, l'un dépendant de l'autre. Mais à l'instar de toutes les villes portuaires la ville d'Oran a vu rompre ses relations avec son port.

Le port dans la ville d'Oran, constate aujourd'hui possibilité d'extension et d'élargissement de ses espaces afin de répondre aux nouvelles données du marché mondial ; La ville de son côté, et en tentant de s'intégrer dans les stratégies d'exploitation et de rentabilisation de leur baie et espaces côtiers, se lance dans des projets de renouvellement et d'aménagement de la baie d'Oran, dans un objectif de renouer la relation de la ville avec le port et la mer.

An aerial photograph of Oran, Algeria, showing the harbor, the city built on a hillside, and a prominent mosque with a tall minaret in the foreground. The image is slightly faded to serve as a background for the text.

## **CHAPITRE 2 : Lecture de l'interface urbano-portuaire d'Oran.**

- 4.1. Introduction.
- 4.2. Présentation de l'aire d'étude.
- 4.3. Motivation du choix de site.
- 4.4. Analyse du milieu physique.
- 4.5. Système viaire.
- 4.6. Etat de bâtie.
- 4.7. Etat de lieu.
- 4.8. Morphologie.
- 4.9. Analyse pittoresque.
- 4.10. Analyse séquentielle.
- 4.11. Analyse SWOT.
- 4.12. Synthèse.



#### 4.1. INTRODUCTION :

Oran est une métropole régionale, c'est aussi la deuxième ville du pays. Elle est la plus européenne des villes Algériennes et présente à un degré fort toutes les caractéristiques d'une ville moderne. Son centre-ville s'ouvre vers la mer. Il a été implanté sur un profond 'ravin' creusé dans le massif du Murdjadjo, ainsi que sur un 'plateau' à faibles pentes orienté au Nord vers la mer.

Le centre-ville est inséré dans la structure semi radioconcentrique de la ville, composée de plusieurs boulevards périphériques (actuellement urbains) et de voies radiales convergeant au centre de la ville, limitée à l'Ouest par le massif du Murdjadjo et au Nord par la mer méditerranée.

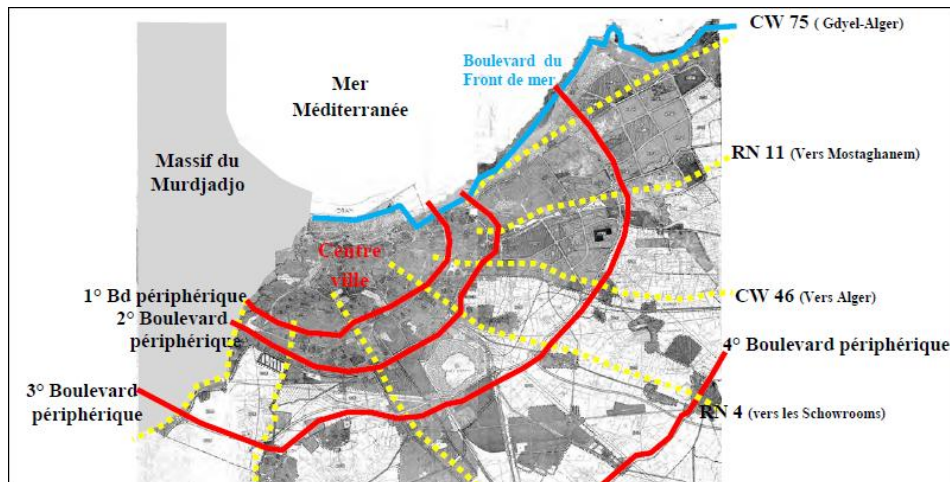


Fig.42: la structure semi radioconcentrique de la ville d'Oran.

#### 4.2. PRESENTATION DU L'ESPACE ETUDIER :

Le retour à l'urbain c'est le retour au ancien centre-ville d'Oran, il est la source, l'identité et l'histoire de la ville, il doit être préservé afin d'empêcher sa détérioration d'une part, et il doit être rajeuni afin éviter qu'il ne meurt d'autre part.

Le site qui a fait objet de notre étude regroupe partie occidentale du port d'Oran avec la partie urbaine mitoyenne quoique relativement excentré. Ce site inscrit dans un espace intermédiaire entre le centre-ville (actuel), la côte maritime (le port); c'est un espace isolé, enclavé, amorphe et déconnecté du tissu urbain de la ville.



Fig.43: Présentation de l'interface ville/port.



#### 4.3. MOTIVATION DU CHOIX DE SITE

➤ En 1991, le quartier fut délimité officiellement ce qu'on a appelé le « secteur de sidi el houari ». Il s'est divisé actuellement en deux parties dont la rive gauche du boulevard Stalingrad (ex oued Errehi), est constituée par le vieil Oran : la Casbah, la Blanca, la Calère et la Marine « zone d'étude », tandis que la rive droite (partie haute) est formée par Stalingrad, la Préfecture et le quartier Israélite (Derb).



Fig.44:Périmètre d'étude.

Le quartier sur laquelle on va réaliser notre étude, c'est **La Marine** avec son **port**, le choix de site a été motivé par des critères :

- Le secteur de Sidi Houari est la naissance de la ville d'Oran.
- C'est un espace inscrit dans un processus récent de mutations territoriales.
- Point d'accessibilité au port.
- La proximité de cet espace avec le centre urbain et par conséquent, l'opportunité d'élargir ce dernier.
- Cette aptitude créée de la valorisation foncière et immobilière concerne les potentialités d'aménagement paysager articulé autour des plans d'eau.
- La valeur historique de cette interface quartier « Sidi Houari et le port », marqué par des traces successives de l'histoire urbaine.

La situation spatiale et sociale très difficile que vit le site nous pousse à inscrire notre étude dans le domaine de l'urbanisme cela nous permet : d'analyser et de comprendre les problèmes au sein de ce fragment et de trouver par la suite des solutions adéquates à cette interface urbano-portuaire.



#### 4.4. ANALYSE DE MILIEU PHYSIQUE

Le milieu physique offre de véritables potentialités mais impose également des contraintes. Cet espace offre des sites naturels ouverts par la présence de la mer et des différentes baies (Oran Arzew), sites favorables à l'implantation d'infrastructures portuaires. Oran s'inscrit dans un milieu physique divers au niveau des reliefs (monts, pleins plateaux).

##### 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.

##### Climat D'Oran :

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 3/4 des précipitations. On distingue plusieurs microclimats, à savoir autour d'Oran, Tiaret, In Aménas, ainsi que les environs de Biskra, où les vitesses de vent enregistrées sont supérieures 4 m/s, Taux Maximale D'Humidité 73%.

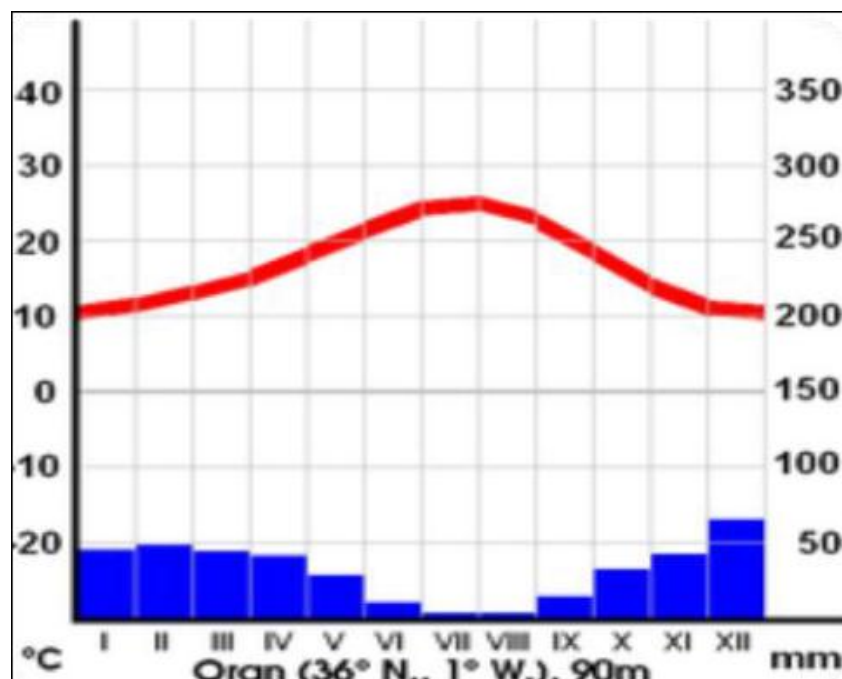


Fig. 45: Diagramme climatique.



#### 4.5. SYSTEME VIAIRE:

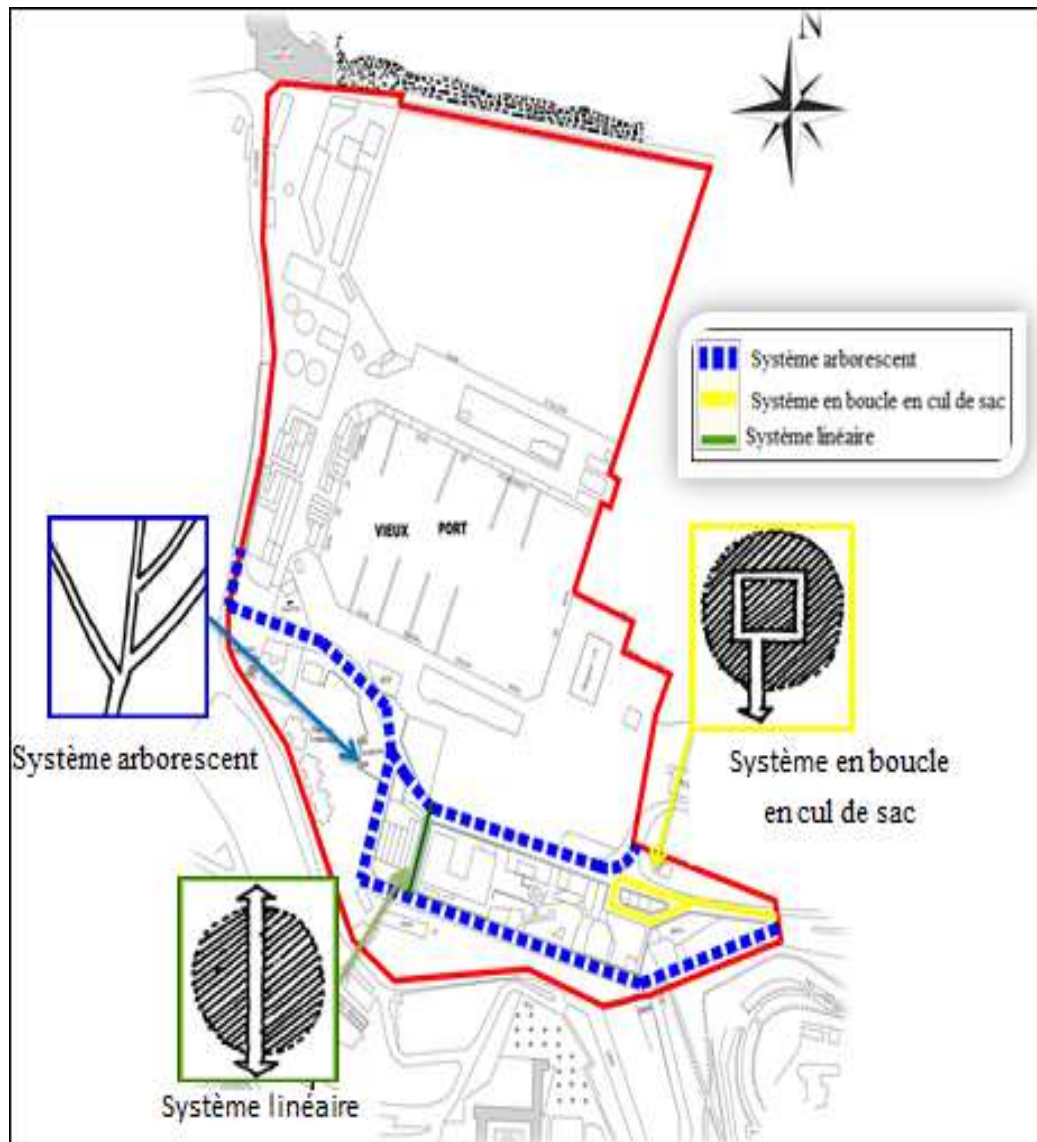


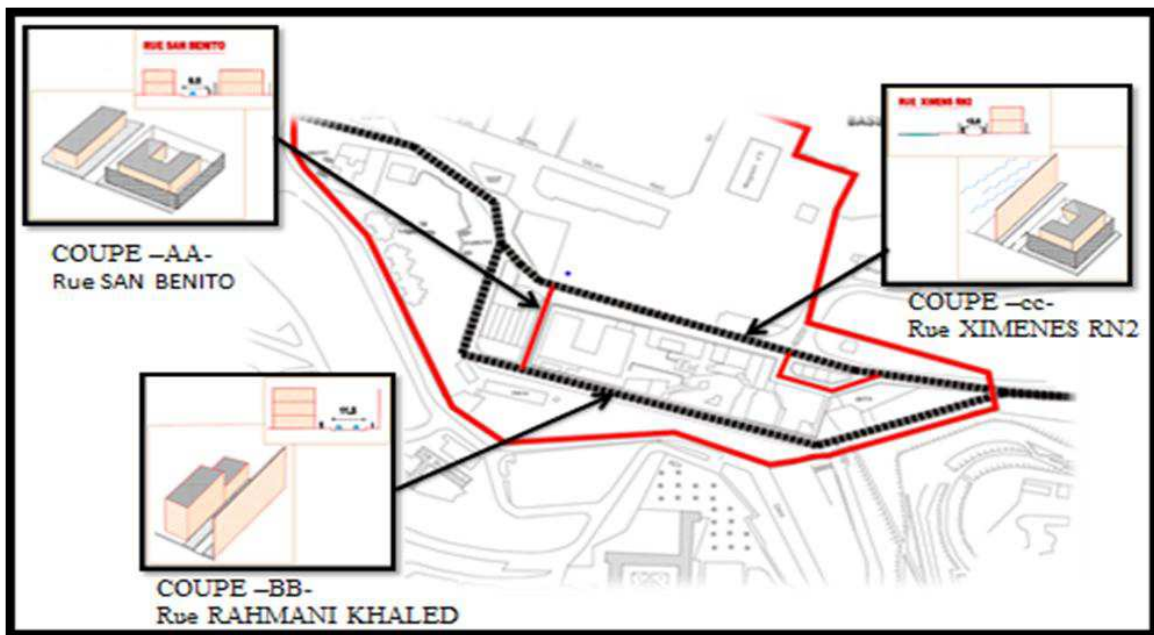
Fig. 46: Système viaire existant dans la zone d'étude.

#### Synthèse :




Nous avons distingué trois grands systèmes : **système linéaire** qu'il nous implique une absence de choix dans l'itinéraire emprunté, **système arborescent** et système en boucle.



**4.5.1. HIERARCHISATION DES VOIES:**



**Fig.47 :** Hiérarchisations des voies mécaniques.

Type de voie circulation	Voie de 1 degré		Voie de 2 degré
observation	10 à 12 m de largeur	largeur de 12 m	5 à 7m de largeur
illustration	 Rue RAHMANI KHALED	 Rue XIMENES RN2	 Rue SAN BENITO

**Synthèse :**

Le système viaire est non hiérarchisé dans sa totalité, et plus la largeur des voies est importante plus leur fonction de desserte s'accroît, avec une étroitesse dans les trottoirs.

A l'intérieure de fragment : les voies ne bénéficient pas d'aucune plantation d'arbre.



#### 4.5.2. CIRCULATION:

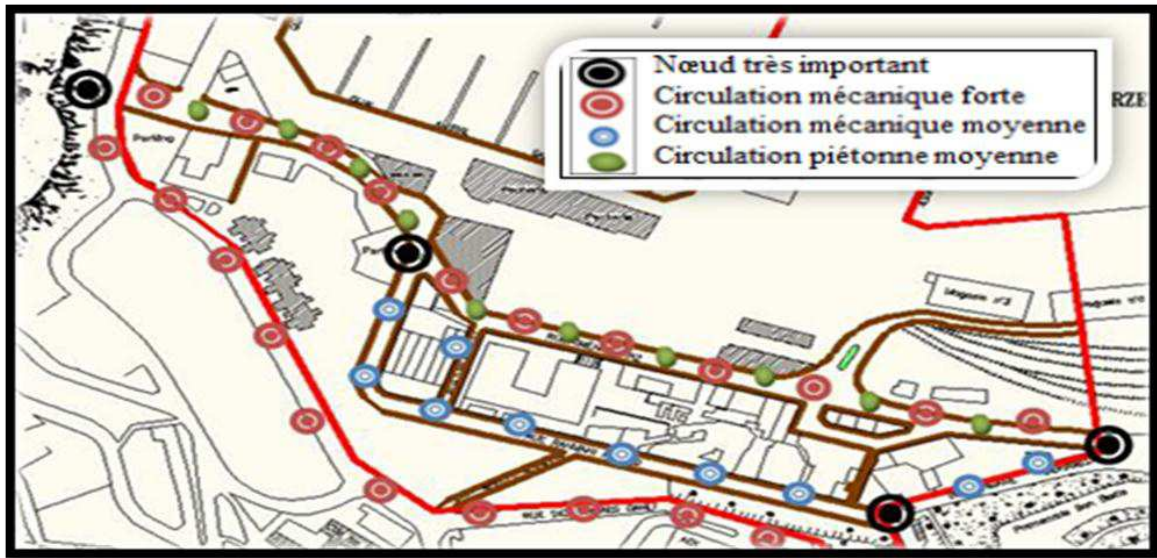


Fig. 48: Circulation mécanique et piétonne.

La route **nationale N°2** est un axe mécanique important qui relie le site avec le centre-ville et présente une circulation mécanique forte.

#### 4.5.3. ACCESSIBILITE:

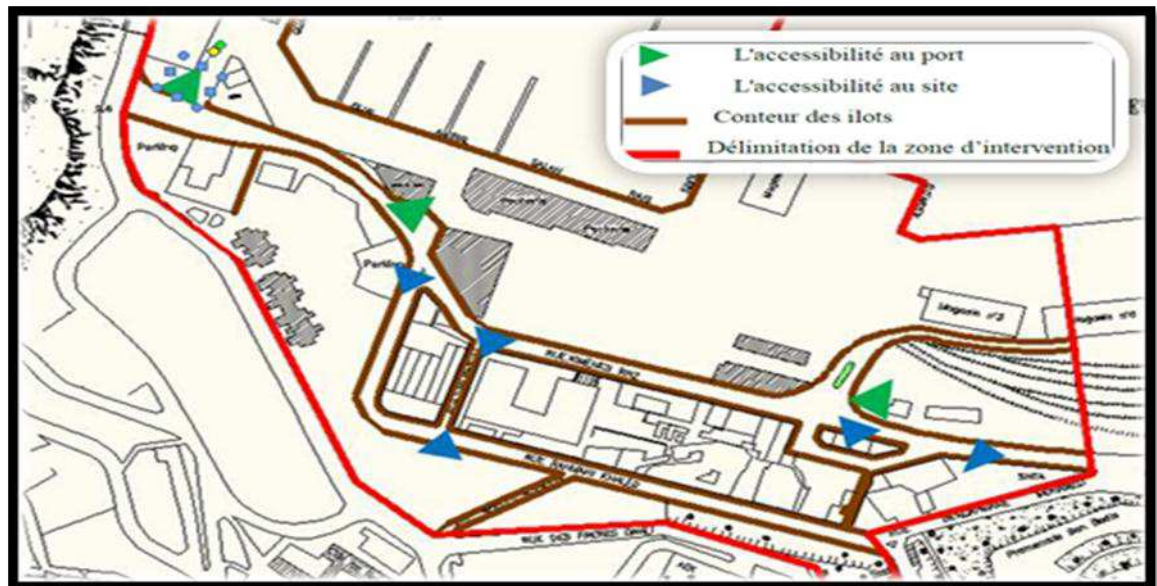


Fig.49: Accessibilité au site.

L'accessibilité au sein fragment est assurée par une série de pénétrante ; la plus intéressante est la route **nationale N°2**.



#### 4.6. ETAT DE BATI:



Fig. 50: Etat du bati.

#### Synthèse :

Nous avons remarqué une discontinuité des bâtis, qu'il a touché par la précarité et la dégradation, où il y a les hangars c'est vétuste.

À l'intérieure du quartier et à la périphérique, ils existent des maisons individuels datant de l'époque coloniale dans un état vétuste ou mauvaise, et d'autre dans un état moyen au milieu de quartier ou existence des habitations précaire.



#### 4.7. ETAT DE LIEU:

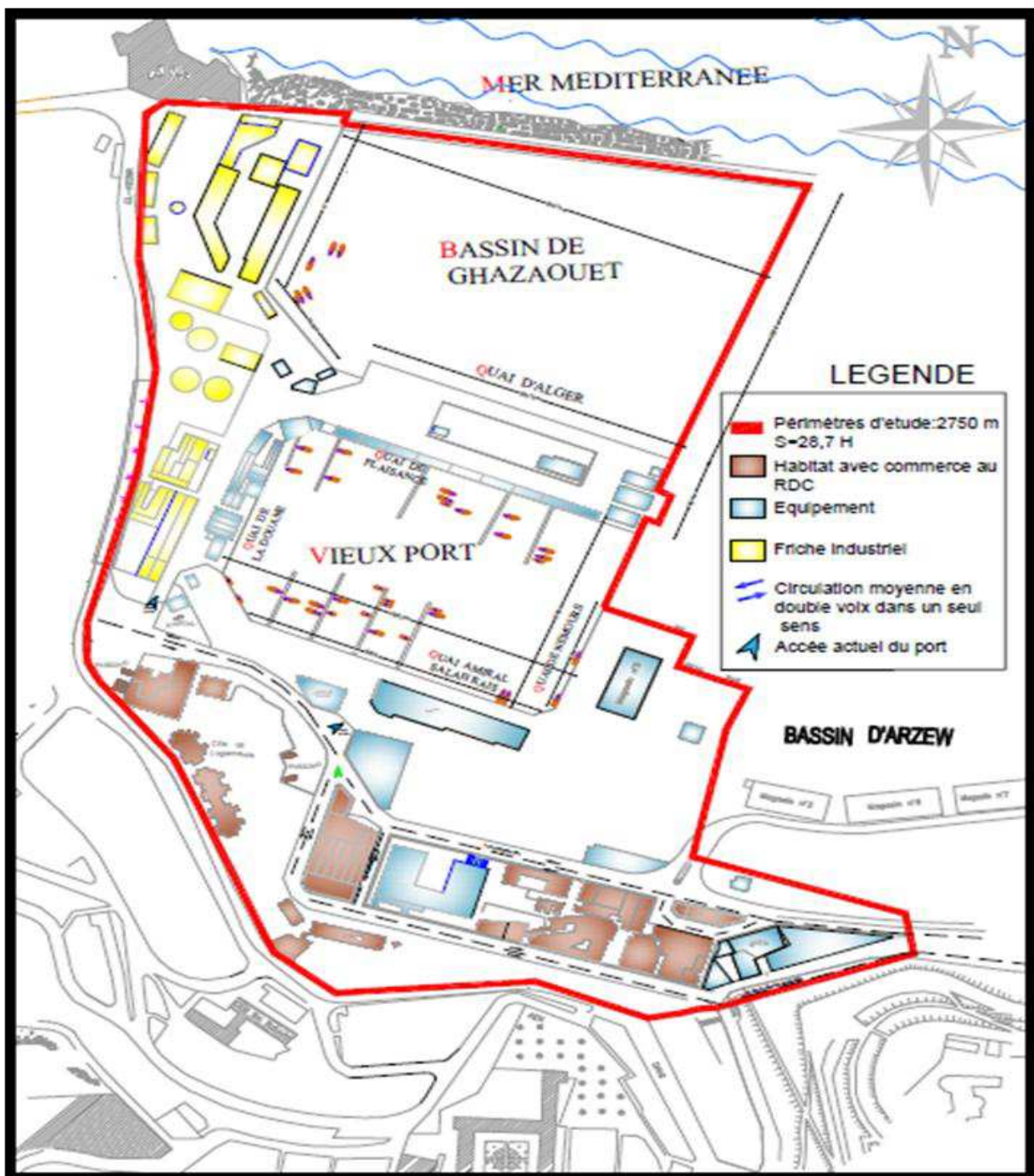


Fig.51 : Etat du lieu.



#### 4.8. LA MRPHOLOGIE:

Notre zone est en pente moyenne de 6,3 %.  
Elle est de forme irrégulière.



Fig.52: photo aérienne.

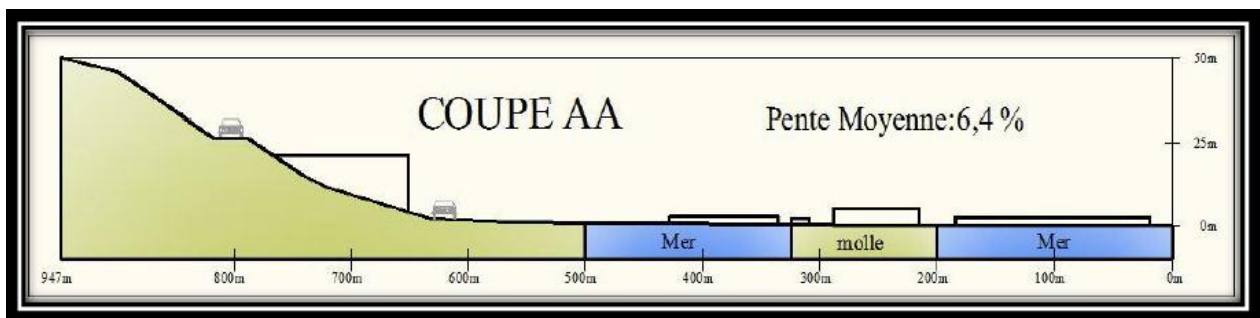


Fig.53 : Coupe AA.

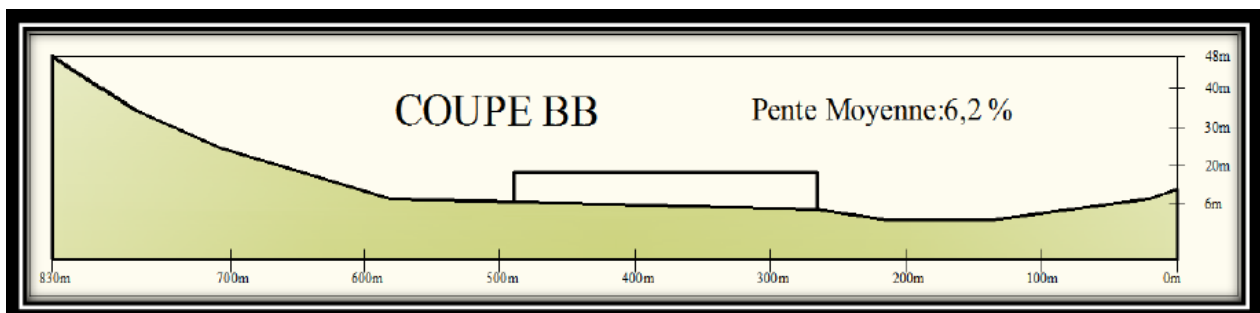


Fig.54: Coupe BB.

#### Synthèse :

Cette situation laisse présager une difficulté dans le réseau de circulation, la présence des escaliers étant un témoignage de vive.



#### 4.9. ANALYSE PITTORESQUE :

##### 4.9.1. Le secteur (quartier) :



Fig.55: Photo aérienne du quartier de La Marine.

Le quartier de la marine l'un des premiers quartiers d'Oran, il est le plus ancien et le foyer historique de la ville.

##### 4.9.2. Les limites :



Fig.56: Limites du aire d'étude.

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

**Au nord** : la mer méditerranée.

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

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

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



#### 4.9.3. Les nœuds:



Fig.57: Les nœuds points de rencontre.

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

#### 4.9.4. Les parcours (voies):

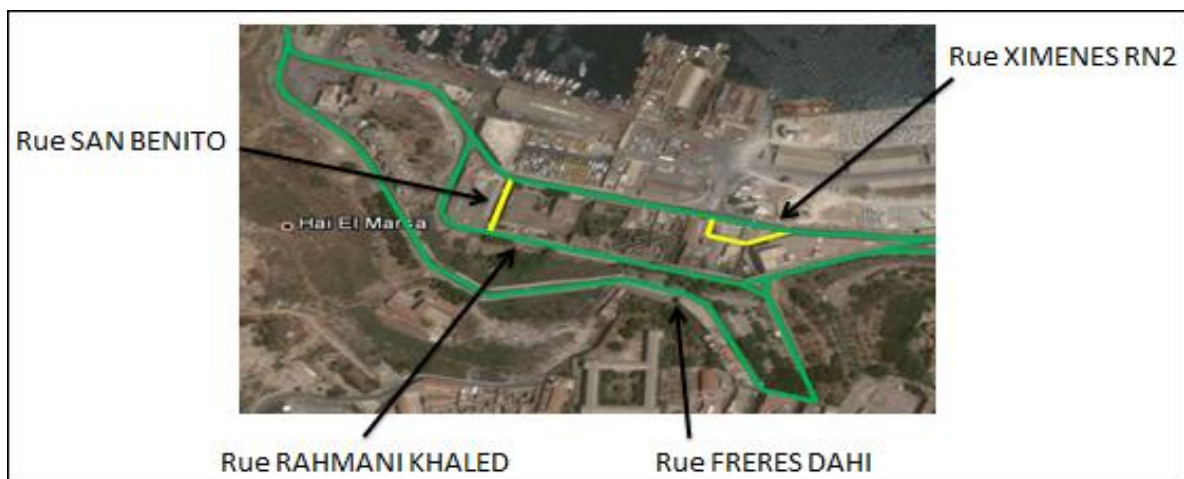


Fig.58: Les voies structurant l'aire d'étude.

- Rue FRERES DAHI: Elle assure la liaison entre quartier Sidi Houari et quartier de LA Marine.
- Rue RAHMANI KHALED: Cette rue offre une perspective directe (point de vue) sur la montagne de Murdjadjo, c'est une voie qui délimite quartier de LA Marine elle est bordé d'un côté par un talus et de l'autre côté par des habitats.
- Rue SAN BENITO: Cette rue relie les deux rues (Rue RAHMANI KHALED et Rue XIMENES), elle offre une perspective sur le port.
- Rue XIMENES: C'est la route N2 par laquelle nous avons accédé au quartier de la marine, elle est bordée d'un côté par un tissu urbain et de l'autre côté par le vieux port. Elle assure la liaison entre quartier de LA Marine et le centre-ville.



#### 4.9.5. Les repères :



Fig.59: Les repères majeurs édentifiant l'aire d'étude.

#### 4.10. ANALYSE SEQUENTIELLE:



Fig.60: Les séquences visuelles.



### **Séquence 01 : Ouverture**

Champ de vision limité à droite par des immeubles et par des activités intégré au RDC, à gauche par une clôture du vieux port.



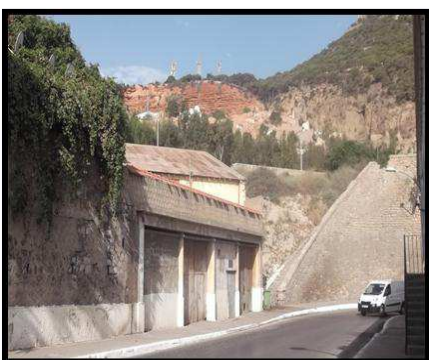
### **Séquence 02 : Inflexion**

Cette séquence prise à partir De la rue XIMENES une superbe vue vers le massif Murdjadjo.



### **Séquence 03: convexité**

Dans cette séquence, importantes vues sur la mer et le port sont cachées par les bâtiments bordant la rue.



### **Séquence 04: fermeture**

Cette séquence nous donne l'impression de fermeture et en même temps l'existence d'un autre environnement caché (la montagne de Murdjadjo).



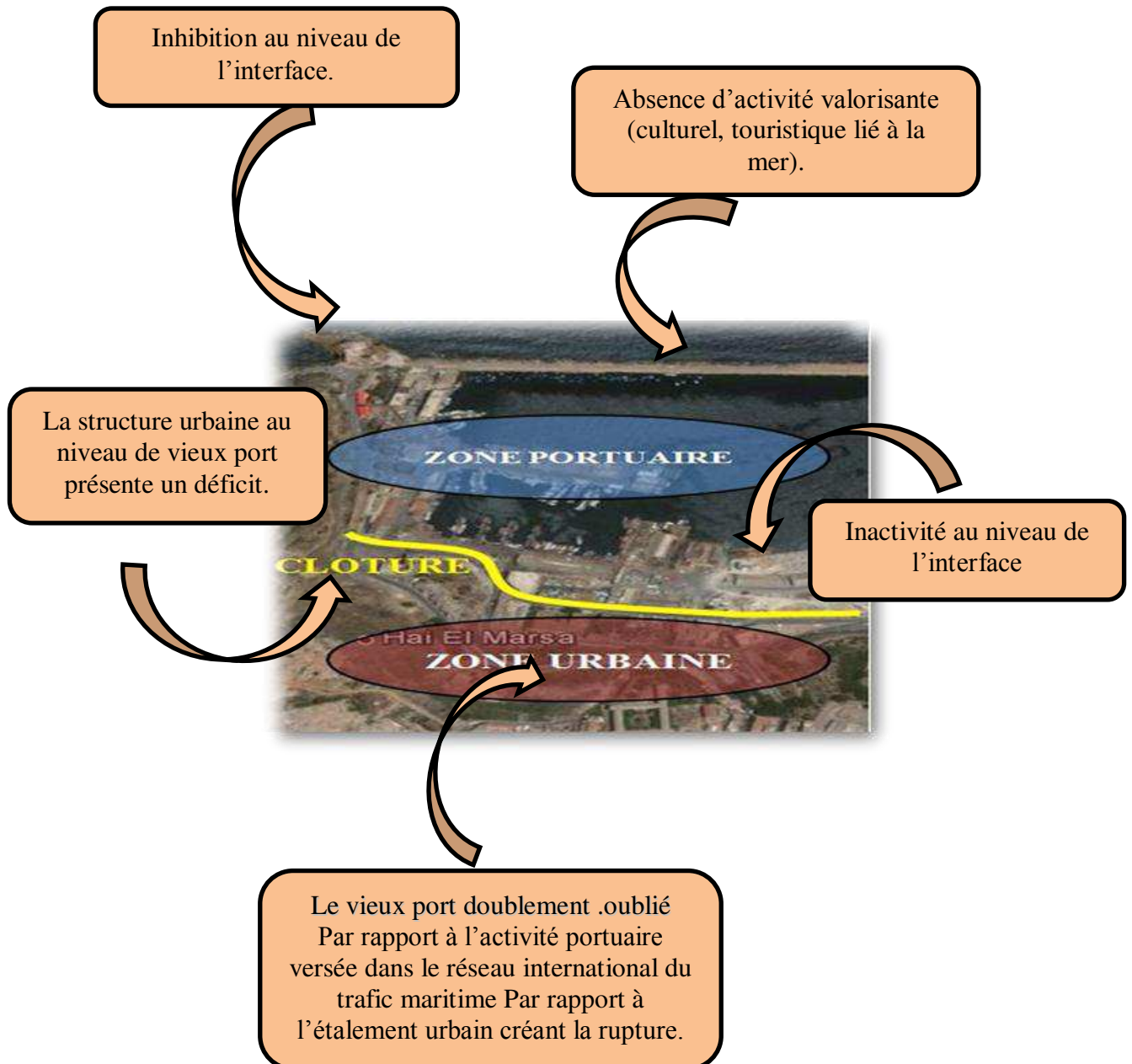
**4.11. ANALYSE SWOT:**

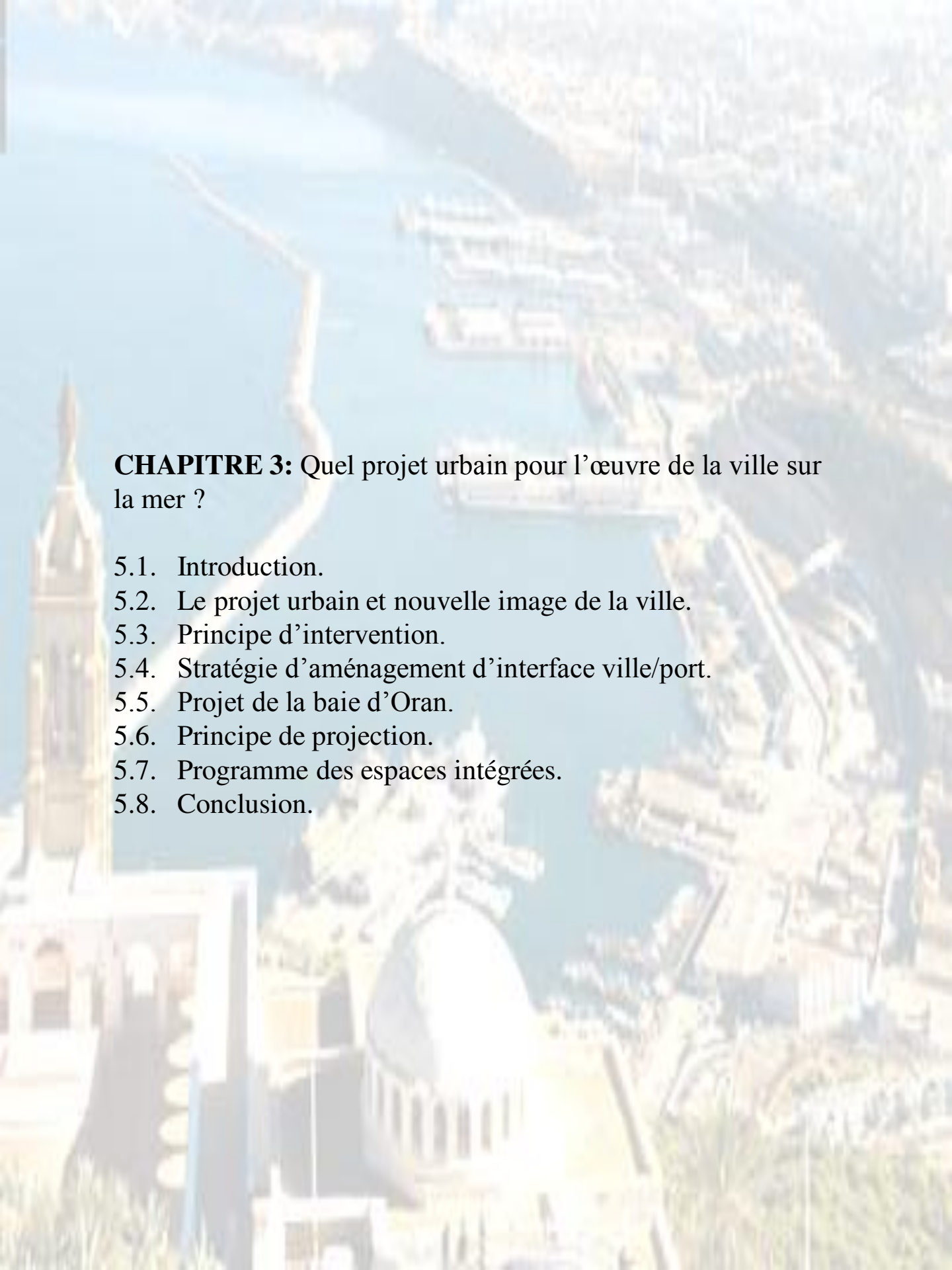
Les atouts	Les opportunités
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Localisation géographique intéressante.</li> <li>✓ Des vues panoramiques vers la mer et le massif du Murdjajou.</li> <li>✓ Potentiel touristique le long de la baie.</li> <li>✓ Animation : Pôle d'activités diverses et club des pêcheurs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Situation stratégique : dans la façade maritime Maghrébine et Méditerranéenne.</li> <li>✓ La Valeur historique : ancien site portuaire, proximité du quartier Sidi Houari et des monuments historiques.</li> <li>✓ L'existence du vieux port.</li> <li>✓ Un milieu stratégique avec son climat méditerranéen et ses superbes vues.</li> <li>✓ Forte présence des potentialités foncières.</li> </ul>

Les faiblesses	Les menaces
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ La rupture entre la ville et son port.</li> <li>✓ L'absence de la dynamique urbaine et de traitement important au niveau de la façade portuaire.</li> <li>✓ Une faiblesse au niveau d'aménagement des routes et des rues.</li> <li>✓ La vétusté très avancée du cadre bâti.</li> <li>✓ La quasi-inexistence des espaces verts ainsi que les espaces de détente.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Environnement : Problème de pollution sonore, visuelle et de la mer et la baie d'Oran.</li> <li>✓ L'insécurité.</li> <li>✓ L'abandon du noyau historique de la ville d'Oran par les autorités et par les Oranais eux-mêmes.</li> <li>✓ L'environnement immédiat des monuments historiques implique négativement sur leur valeur.</li> <li>✓ Contrainte juridique.</li> </ul>



4.12. **SYNTHESE :**



An aerial photograph of a coastal city, likely Oran, Algeria. The image shows a harbor with several large ships docked. In the foreground, a prominent white dome-shaped building is visible. The city is built on a hillside overlooking the sea. The text is overlaid on the left side of the image.

### **CHAPITRE 3: Quel projet urbain pour l'œuvre de la ville sur la mer ?**

- 5.1. Introduction.
- 5.2. Le projet urbain et nouvelle image de la ville.
- 5.3. Principe d'intervention.
- 5.4. Stratégie d'aménagement d'interface ville/port.
- 5.5. Projet de la baie d'Oran.
- 5.6. Principe de projection.
- 5.7. Programme des espaces intégrées.
- 5.8. Conclusion.



## 5.1. INTRODUCTION

L'objectif principal de notre projet urbain est de créer les conditions favorables au développement des zones urbano – portuaires et littorales.

Cette valorisation sociale, et économique de ces zones ne peut se faire indépendamment de la valorisation de l'environnement.

L'amélioration de l'environnement et son développement est un défi majeur pour la réussite de toute autre action dans le cadre des différents projets urbains préconisés ou envisagés dans le cadre globale de réinsertion des zones portuaires et industriels dans la ville, et d'ouverture de la ville sur son littoral.

Cette action est indissociable de toutes les autres par l'impact qu'elle aura sur les habitants qui seront amenés à les fréquenter dans un cadre professionnel ou ludique.

## 5.2. LE PROJET URBAIN ET LA NOUVELLE IMAGE DE LA VILLE :

Personne ne peut nier que la présence d'activités portuaires et industrielle a depuis longtemps ternie l'image de la ville de Skikda, sans omettre la dégradation du centre-ville et du littoral. La recherche d'une qualité de vie devenant la préoccupation majeure de toute intervention de projet urbain, entraînera une recomposition de l'image de la ville, qui va représenter l'histoire et la vocation multiple de la ville sans toutefois l'opposer à une opération, et à un processus tourné vers l'avenir.

La ville s'appliquera à donner un caractère moderne à sa vocation maritime. Cette volonté s'exprimera à travers une politique patrimoniale, qui consiste à revaloriser l'ancien bâti, revaloriser le littoral en les adaptant à des usages modernes et variés, avec notamment l'organisation de manifestations culturelles et touristiques.

L'image donc revalorisée va reposer sur un passé qui étant mis en scène par des projets urbains deviendra, pittoresque, nostalgique et attractive qui représente la finalité recherché du développement urbain préconisé.

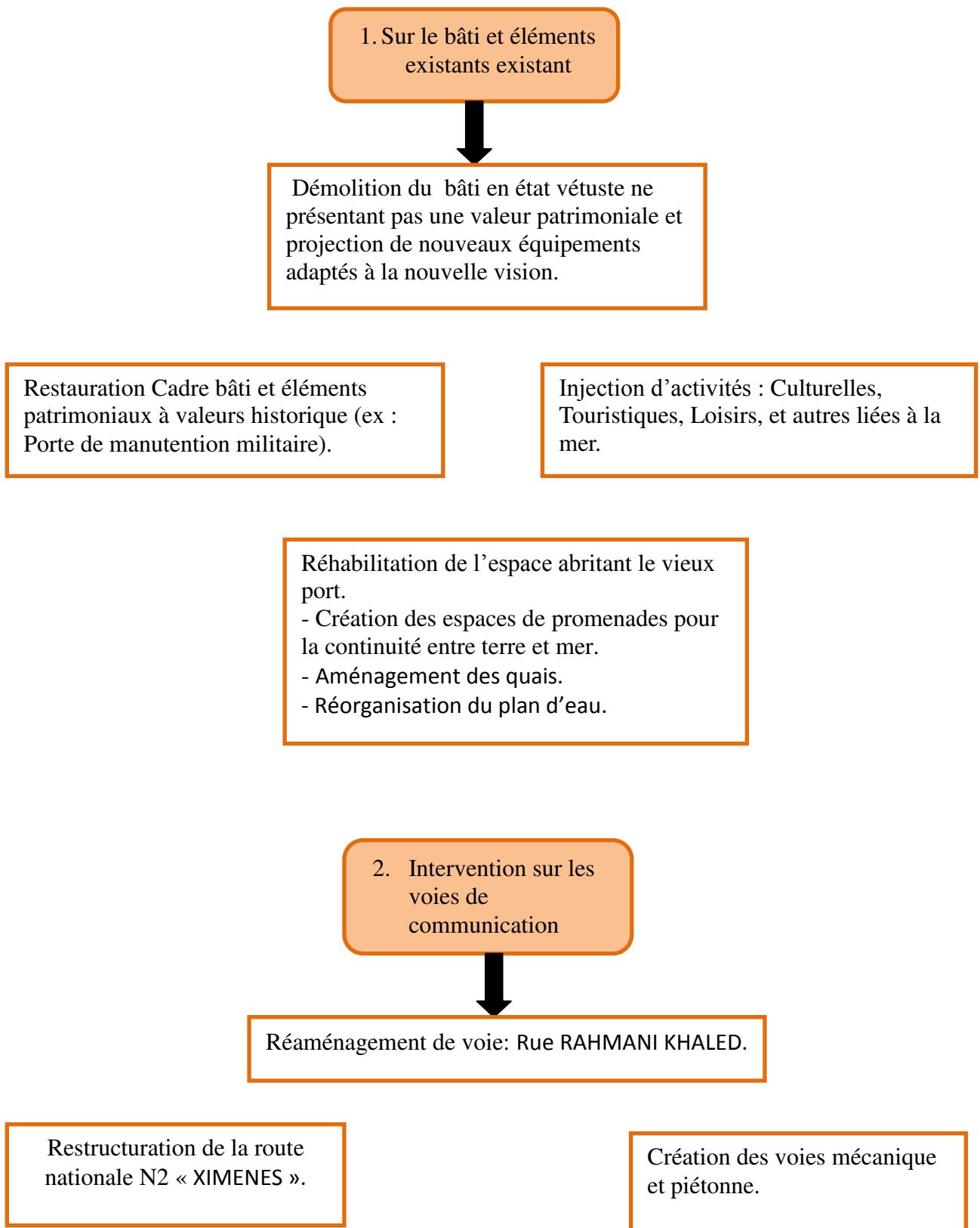
L'eau constituera surtout la pièce maîtresse de la nouvelle image reconstruite et la relation ville- port en deviendra l'axe principal, le port étant un support privilégié de diffusion promotionnelle, et de marketing social et économique.

Il faudra reconnaître que cette image ne peut être formelle, mais elle se construit à long terme, qui se modifie au fur et à mesure de l'avancement du projet urbain. Elle sera loin d'être une photo figée, représentant un moment de la ville avec un fait accompli, elle est loin de là, c'est une image qui se construit dans l'imaginaire des habitants et qui peut changer suivant des temporalités diverses mais également des perceptions différentes.

Une scénographie va imprégner l'ensemble ; bâti et non bâti, eau et terre, réalité et utopie, passé et futur et va constituer le support d'une nouvelle identité urbaine d'une ville tournée vers la mer, vers le monde. L'environnement jouera un rôle important et notamment l'écologie urbaine, qui au même titre que l'écologie de la nature, aura la lourde tâche de préserver et de valoriser le patrimoine culturel, du centre et de la ville entière.



### 5.3. PRINCIPE D'INTERVENTION :



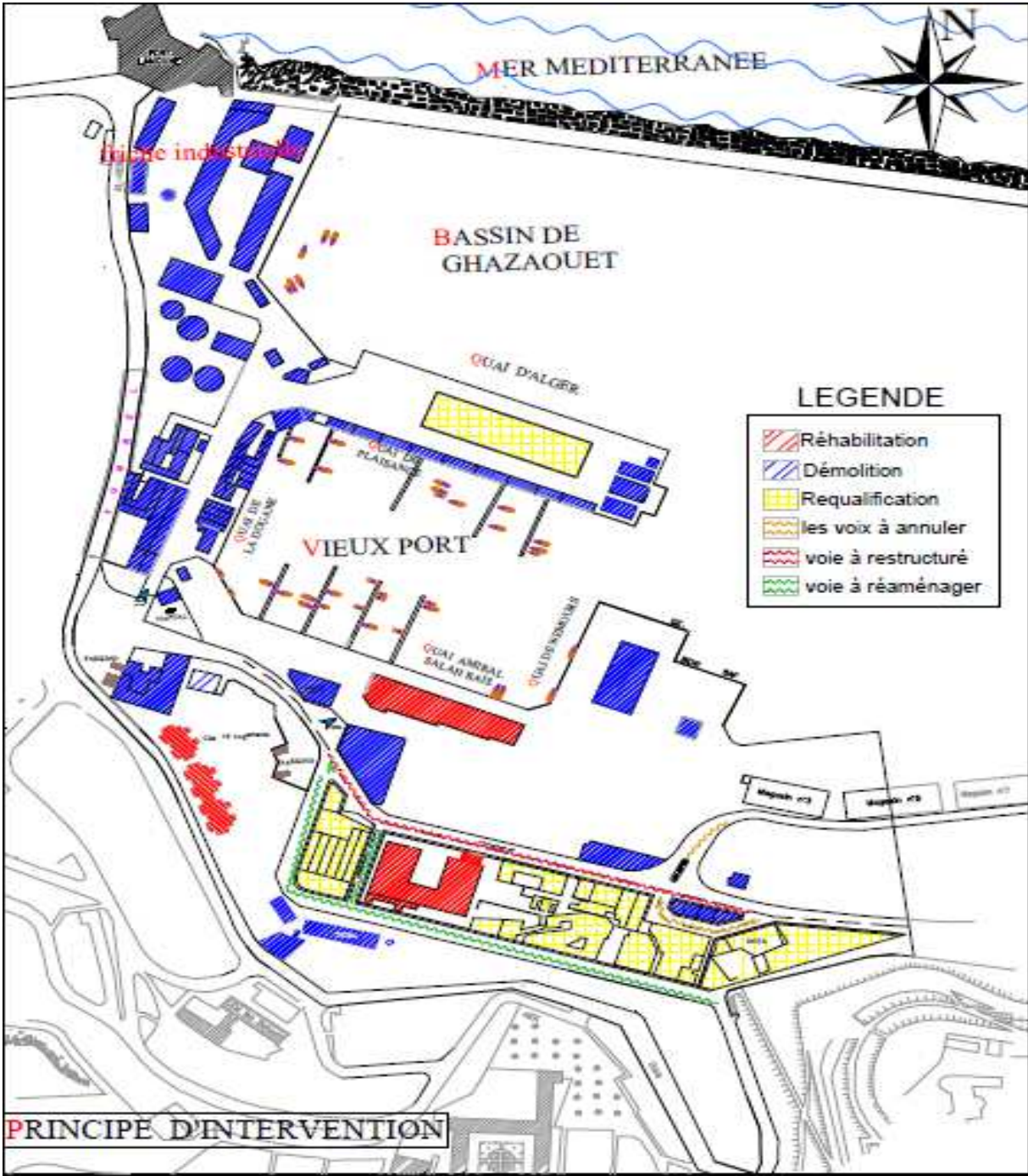


Fig.61 : Principe d'intervention.



## 5.4. STRATEGIE D'AMENAGEMENT D'INTERFACE VILLE/PORT :

### 5.4.1. INTEGRER LES ESPACES :

**Objectif 1** : respecter les accès aux espaces portuaires.

❖ **Redéfinir les plans de déplacement urbain et portuaire.**

Cette réflexion portera simultanément sur les flux de personnes et de marchandises et concernera tous les modes de transport.

❖ **Evaluer les incompatibilités et prévenir les aménagements irréversibles.**

Des implantations de logements ou des comblements de bassins peuvent constituer des stratégies irréversibles obérant pour le futur la totalité ou une partie des activités portuaires existantes.

**Objectif 2** : soigner l'accessibilité des sites d'interface ville/port.

❖ **S'appuyer sur la trame existante et la compléter.**

La prolongation de la trame des dessertes existantes (routière, ferroviaire) vers le territoire ville-port en développement est un moyen d'intégrer ces sites à la structure urbaine.

Elle devra être complétée le plus souvent par la réalisation de nouvelles connexions pour contribuer au désenclavement physique du site : accès piétons, vélos, tramway, bus, etc.

❖ **Etre attentif aux liaisons vers les terminaux passagers.**

Les terminaux passagers peuvent être des constructions totalement nouvelles ou être aménagés dans des bâtiments portuaires réaffectés. Mais entre deux sites d'implantation possibles sur le plan nautique, priorité sera donnée à celui offrant les meilleurs accès au centre-ville : distance, cheminement piétons sécurisé, aménagement paysagé, etc.

### 5.4.2. INTEGRER LA DIMENSION URBAINE :

**Objectif 1** : Traiter le port comme un espace urbain.

❖ **Jouer la carte de la qualité architecturale.**

La recherche d'une architecture de qualité pour des bâtiments portuaires nouveaux ou réutilisés sera préférée à une simple architecture utilitaire et uniquement fonctionnelle.

❖ **Soigner le traitement des éléments de séparation.**

Au même titre que pour le mobilier urbain, un traitement architectural sera porté au "mobilier portuaire" tel que les barrières qui, pour des raisons de sécurité, limitent les accès à certaines zones portuaires.

**Objectif 2**: Rendre le port visible.

❖ **Combiner réduction des nuisances potentielles du port et ouverture visuelle sur l'eau et le port.**

La hauteur, la volumétrie et l'orientation des bâtiments, les parcs urbains et les espaces publics ouverts... sont autant d'éléments sur lesquels intervenir pour optimiser l'intégration des sites d'interface ville-port avec le contexte urbain immédiat.



### 5.4.3. INTEGRER LES FONCTIONS :

**Objectif 1 :** organiser tirer profit de la mixité.

❖ **Privilégier des terminaux passagers mixtes, associant fonctions urbaines et portuaires.**

En complément de la fonction portuaire d'accueil des voyageurs, l'aménagement d'un terminal passager peut être l'opportunité pour la ville portuaire de développer des fonctions complémentaires plus urbaines. Cela pourra prendre deux formes :

- une mixité horizontale qui reposera sur une juxtaposition d'équipements.
- une mixité verticale qui associera au sein d'un même bâtiment une activité portuaire à un niveau donné, et des fonctions urbaines sur d'autres niveaux.

### 5.4.4. INTGRER L'ENVIRONNEMENT :

**Objectif 1 :** minorer les impacts réciproques.

❖ **Travailler sur les zones "tampon" et de transition.**

Compte tenu des contraintes environnementales, la mise en place de zones "tampon" entre le front urbain existant ou futur et l'activité portuaire facilitera la cohabitation ville port. Différentes solutions s'offrent aux partenaires :

- des zones "tampon" urbaines accueillant des équipements culturels, bureaux culturels...
- des zones "tampon" portuaires accueillant des équipements portuaires: petite logistique, base des activités de services au navire, "parking" fluvial, ...
- des zones tampon "vertes" tel que de la création d'espaces verts.

### 5.4.5. INTGRER LES SOCIETE :

**Objectif 1:** intégrer le port a la vie de la cité.

❖ **Ouvrir le port à la population.**

Plusieurs pratiques pourront y contribuer :

- l'implication régulière de l'autorité portuaire dans des activités culturelles de la ville (exposition, mécénat, etc.);
- la création de circuits bus, piétons ou cyclistes de promenade avec accès à des points de vue naturels ou artificiels : construction de belvédères, accès aux toits terrasse de certains entrepôts, etc.

❖ **Définir une offre touristique globale.**

Le potentiel touristique des villes portuaires dépasse largement seule activité croisière. La mise en œuvre d'une offre touristique globale y contribuera. Aux atouts urbains et culturels propres à chaque ville, elle associera non seulement le patrimoine industrialo-portuaire (musées maritimes) ou océanique (aquarium), ...



## 5.5. PROJET DE LA BAIE D'ORAN :

Le projet de la baie d'Oran, prévoit un réaménagement du port d'Oran par « *une reconversion du port en espace culturels et de loisirs* », qui a pour objectif de faire la ville d'Oran une grande métropole méditerranéenne. Le projet vise à réconcilier la ville avec la mer et s'étend sur une vaste superficie.

Dans ce projet de la baie d'Oran, la recombinaison est plus prononcée grâce à l'échelle du projet, le port renoncera radicalement à son activité portuaire au profit de nouvelles activités qui répondent mieux aux besoins de la ville et de ses habitants, l'interface aussi sera réaménagé et permettra de ressouder la ville avec son port qui deviendra son intermédiaire avec la mer.

Le réaménagement de l'interface est représenté par un ensemble d'ilots respectant les courbes de niveau de site, cette disposition est une manière de garantir l'intégration du bâti dans le paysage existant. Ces ilots s'articulent par des passages piétons ou nous trouvons des infrastructures touristiques, culturelles et de loisirs...

Ainsi le port sera appelé à former une nouvelle vitrine pour la ville, exprimée par la création des promenades portuaires et des nouveaux édifices d'une architecture remarquable, plus moderne et embellissant et qui reflètera mieux le statut de la ville.



## 5.6. PRINCIPE DE PROJECTION :

- ❖ Structure urbaine existante : une implantation adaptée à la structure urbaine qui épouse la cote.

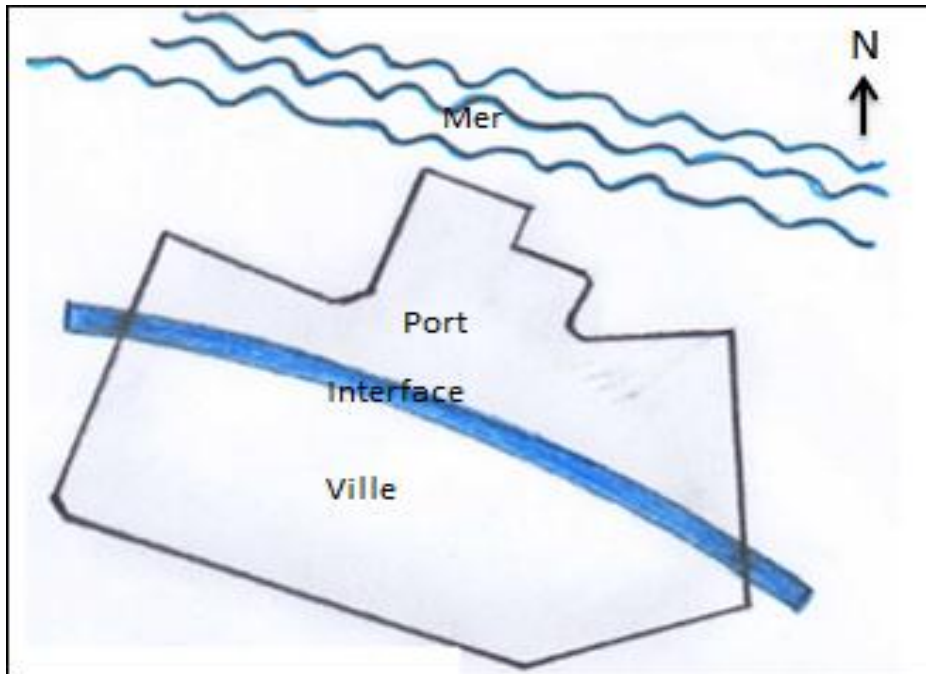


Fig.62 : Rupture entre la ville et son port.

- ❖ Point de rencontre : la nature et l'urbain.  
Cet espace est un point de convergence.

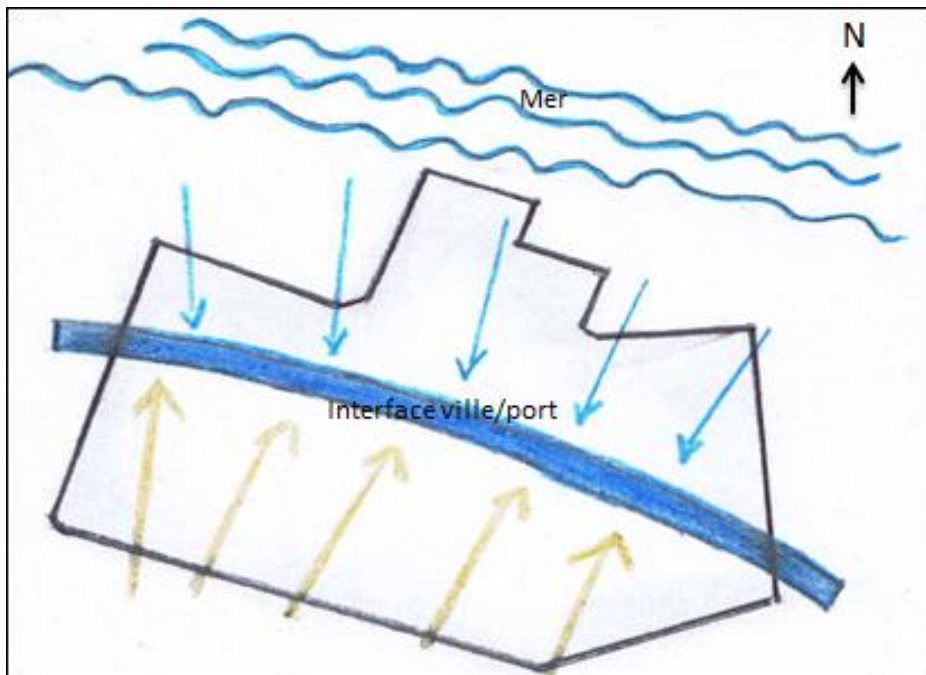


Fig.63 : Point de rencontre.



- ❖ Maximiser les façades qui donnent sur la mer.  
Cet espace est un lieu d'échange.

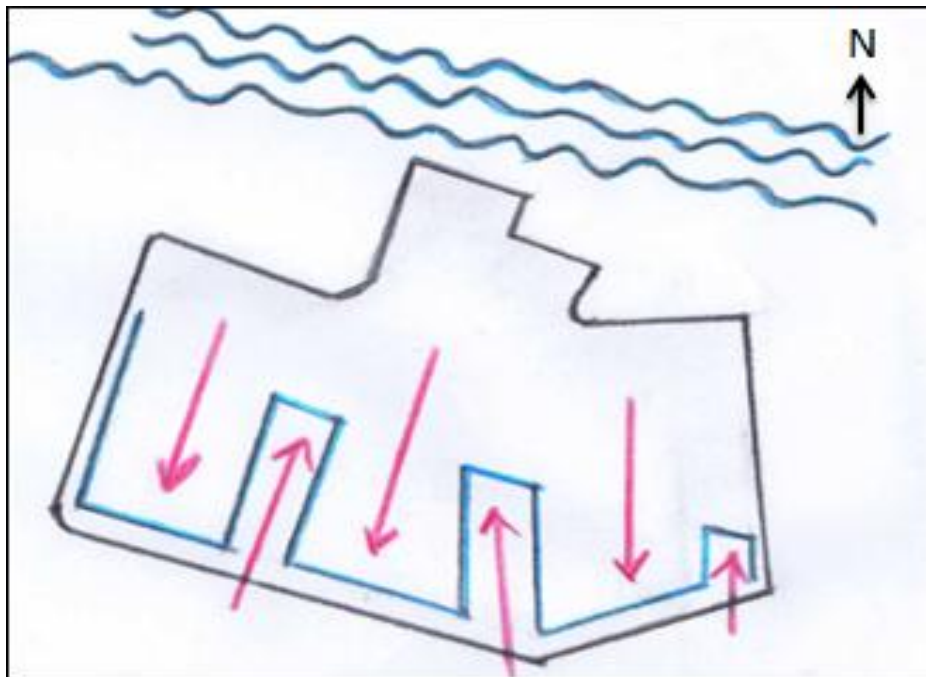


Fig.64 : Lieu d'échange.

- ❖ Ouverture visuelle sur la méditerranée à travers l'aménagement avec création d'un espace qui s'adapte aux différents contextes.

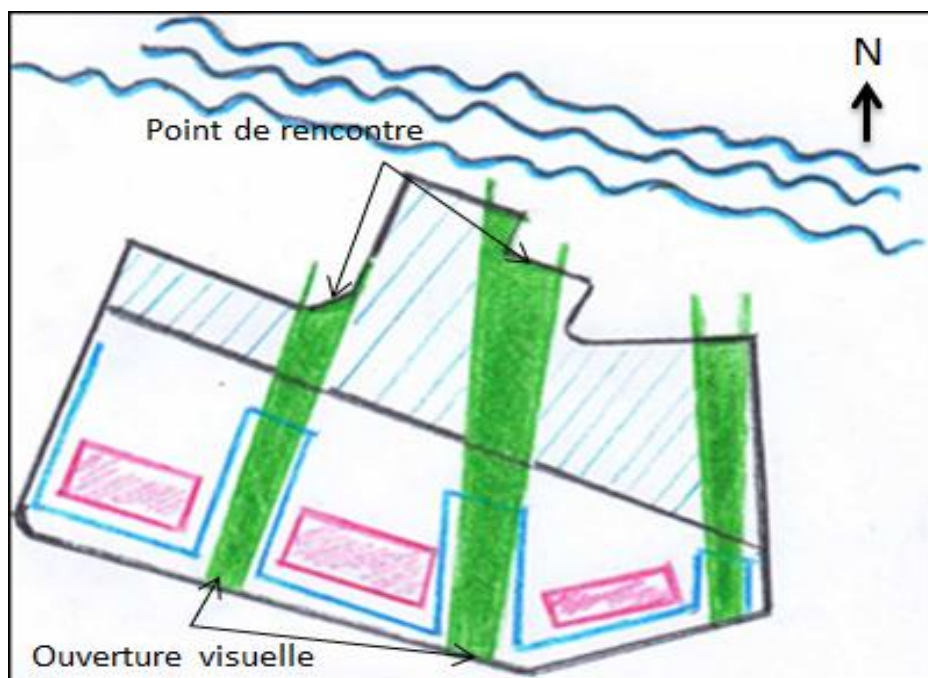


Fig.65 : Ouverture visuelle.



- ❖ Réaménagement urbain au profil de redynamisation de l'interface urbano-portuaire par la création de la continuité du front de mer ; des parcs et des parcours (promenade) au niveau de la marina qui permettent de rejoindre les différents plates -formes et les diverses infrastructures (culturelle, loisir, touristique) intégrées au projet. Ces activités sont liées à la mer.

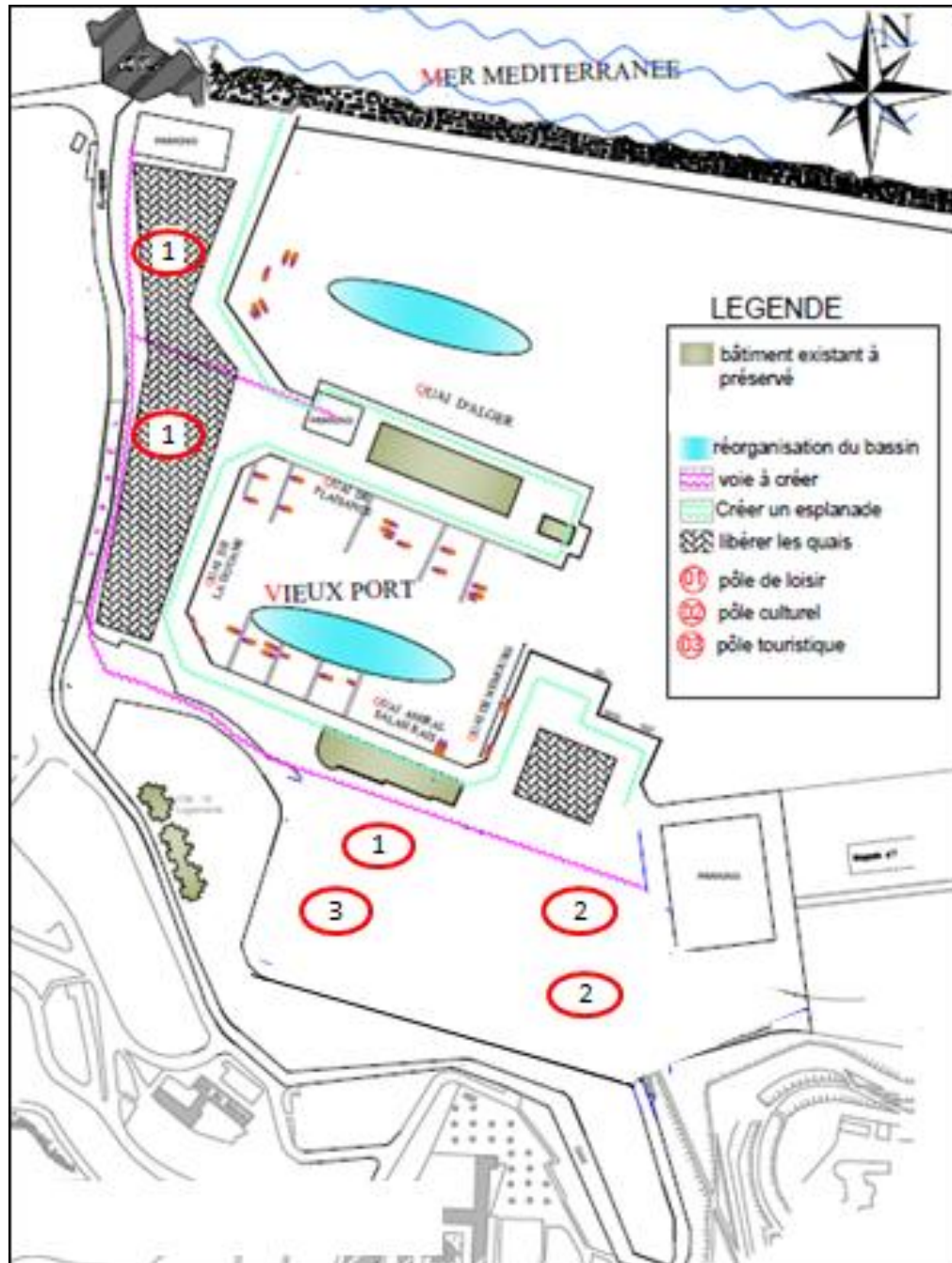


Fig.66 : Implantation des bâtiments adaptés a l'environnement.



Fig.67 : Plan d'aménagement.



## 5.7. PROGRAMME DES ESPACES INTEGREES

N°	Désignation	Programme
<b>01</b>	2 circuits cyclables.	- Cette piste comporte des espaces de stationnement.
<b>02</b>	Espace multiservice (kiosque) (RDC).	- Guichet d'orientation. - Service de consigne de bagage. - Buvette. - Sanitaire.
<b>03</b>	Ombrière.	- Grande place public on Inox Poli de structure vaste aérien sur pilotés.
<b>04</b>	Espace des activités et services liée à la mer (R+1).	- Club nautique. - Vestiaires + sanitaires. - Bureaux de services liés au port de plaisance. - Cafeteria +boutique.
<b>05</b>	Espaces de jeu pour les enfants.	- Espace regroupant plusieurs jeux comme : des toboggans, tourniquets, tape-culs et balançoires, situés au sein de Jardins publics.
<b>06</b>	Restaurants de Poisson (RDC).	- Hall d'accueil. - Bureau de chef. - Bureau de giron. - Cuisine. - Stockage. - Salle des clients. - Vestiaire.
<b>07</b>	Tour d'horloge (R+5).	- Restaurants. - Cafétéria. - Crémerai. - Terrasse. - Sanitaires.
<b>08</b>	Les parkings.	- 150 places de stationnement.
<b>09</b>	Musée maritime (R+2).	Accueil. - Bureau de conservateur. - Salle de conférence. - Exposition permanente. - Exposition temporaire. - Aquarium. - Auditorium.



10	Centre de loisir (R+1).	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Activités sportives : (salle de gymnase...).</li> <li>- Activités de loisir : (salle polyvalente, bibliothèque, salle de jeu, salle de musique, salle de lecture...).</li> <li>- Administration : (Bureaux, Salles de réunions...).</li> </ul>
11	Auberge de jeunes (R+3).	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accueil.</li> <li>- Administration.</li> <li>- Espace de détente.</li> <li>- Hébergement.</li> <li>- Salle polyvalente.</li> </ul>
12	Hôtel de tourisme (R+5).	<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'hébergement : (Chambres, suites...).</li> <li>- Administration : (Bureaux, Salles de réunions...).</li> <li>- Fonctions culturelles : (salle de cinéma, salle d'informatique, bibliothèque...).</li> <li>- Fonctions sportives et de loisirs: (Salle de jeux, Salle des fêtes, Salle de gymnastique...).</li> <li>- Fonctions commerciales : (Foyer, Restaurant...).</li> <li>- Locaux techniques: (Stock nourriture + chambre froide, lingerie, Maintenance et entretien...).</li> </ul>
13	Centre culturel (R+3).	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accueil.</li> <li>- Administration.</li> <li>- Espace de détente.</li> <li>- Salle de projection.</li> <li>- Salle d'exposition.</li> </ul>
14	Remise en forme (R+4).	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réception.</li> <li>- Salle de relaxation sur lit a eau.</li> <li>- Cabines de massage.</li> <li>- Cabines esthétique.</li> <li>- Espace marbre chaud.</li> <li>- Jacuzzis extérieurs et solarium.</li> <li>- Saunas.</li> <li>- Bain.</li> </ul>
15	Administration	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bureau de directeur.</li> <li>- Secrétariat.</li> <li>- Archive.</li> <li>- Bureaux.</li> <li>- Sanitaire.</li> </ul>
16	Restaurant (R.D.C).	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hall d'accueil.</li> <li>- Bureau de chef.</li> <li>- Bureau de giron.</li> <li>- Cuisine.</li> <li>- Stockage.</li> <li>- Salle des clients.</li> <li>- Vestiaire.</li> </ul>



## 5.8. CONCLUSION

Engager la ville sur la voie d'une recomposition nouvelle, à la fois spatiale, fonctionnelle et économique, est la finalité des projets qui peuvent être imaginés pour passer d'un urbanisme fonctionnelle à un urbanisme de valorisation, et de mise en place d'un processus nouveau de définition, de conception et d'application dans l'espace et dans le temps.

La nouvelle lecture de l'espace se fera désormais par un enjeu de contact osé entre des entités spatiales très hostiles et jaloux de préserver une prédominance sur le littoral, la ville et même le territoire.

Avec ces projets, l'ensemble devra fonctionner en symbiose du moins en compromis, pour préserver l'environnement et amorcer une nouvelle conduite de l'espace. Les friches portuaires, industrielles et urbaines qui se situent aux abords des ports, des complexes, et du centre-ville, deviendront des espaces privilégiés et convoités ou peut s'exprimer de nouvelles méthodes de fabrique de l'espace, et ce en conjuguant, durabilité et temporalité.

Le long du littoral, voire de la façade maritime, des projets touristiques mais aussi d'habitat pourront y être implanté, toute en préservant le patrimoine naturel et culturel, les éléments majeurs d'un développement du tourisme et de la plaisance.

Enfin la présence portuaire, serait intégrée dans la ville, en nouant des relations de porosité, d'ouverture et de modernisation des infrastructures portuaires afin d'améliorer la qualité urbaine et architecturale.

Ce sont là des idées de projets, que seule une nouvelle dynamique politique, sociale et citoyenne basée sur la concertation, la participation et la négociation entre les différents acteurs peut mettre en valeur.





## GLOSSAIRE :

### A :

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

**Accessibilité :** Fait de favoriser l'accès à un territoire (avec des routes par exemple).

**Aménagement :** C'est la réorganisation de l'espace pour qu'il réponde à certains besoins et objectifs définis comme importants pour le groupe social. C'est une action volontaire et réfléchie d'une collectivité sur son territoire.

**Aquarium:** est un réservoir rempli d'eau dans lequel vivent des animaux et des plantes aquatiques, par exemple des poissons, des mollusques, des crustacés, des tortues aquatiques...

### B :

**Baie :** Avancée (en forme d'anse) de la mer dans les terres. Petit golfe.

**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.

**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.

### C :

**Conteneur :** Une grande caisse métallique utilisée pour le transport de marchandises dont la taille est standardisée.

**Clivage :** séparation, division en plusieurs parties en fonction de certains critères.

### D :

**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.

**Démolition :** est la destruction d'œuvres de génie civil telles que bâtiments, infrastructures de transport de biens, énergie, ou personnes, avions ou bateaux etc. Quand un objectif de recyclage ou réutilisation des éléments de l'ouvrage existe : on parle plutôt de démontage ou de déconstruction (cette dernière étant communément appelée "curage").

**Digue :** Une digue est un remblai longitudinal, naturel ou artificiel, le plus souvent composé de terre. La fonction principale de cet ouvrage est d'empêcher la submersion des basses-terres se trouvant le long de la digue par les eaux d'un lac, d'une rivière ou de la mer.



## F:

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

**Friche** : appelée encore délaissé ou terrain vague est un morceau de ville abandonné, temporairement ou définitivement, à la suite de l'arrêt d'une activité agricole, portuaire, industrielle, de service, de transformation, de défense militaire, de stockage, de transport.

C'est un état transitoire plus au moins long. Ou les espaces sont en attente d'une reconquête.

**Frontière** : C'est une limite relativement étanche et imperméable qui se résout souvent en une limite linéaire. C'est l'espace qui divise et limite. Elle est située en front, en avant. Centre, Frange, Périphérie.

## I:

**Interface** : Est la couche limite entre deux éléments par laquelle ont lieu des échanges et des interactions.

**Interface ville/port** : correspond à un espace en mouvement qui présente des caractéristiques changeantes au fil du temps et au fil du territoire.

## J:

**Jetée**: Structure rigide, elle est perpendiculaire à la côte et à laquelle un navire est amarré pour le chargement et le déchargement de fret.

## 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.

**Lieu** : C'est un point de l'étendue identifiable et singulier. Il permet de localiser les faits et répond à la question "où".

## M:

**Marina** : station balnéaire organisée autour d'un port de plaisance.

**Môle**: Terre-plein souvent quadrangulaire entouré de plan d'eau.

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

## N:

**Navire** : Un navire est un bateau destiné à la navigation maritime. Il existe toutes sortes de navires, que l'on peut classer selon leur usage, leur taille, leur mode de propulsion principal :

- Les navires de charge
- Les navires rouliers, les navires à passagers et les navires mixtes
- Les caboteurs Les navires de pêche Les navires spéciaux
- Les navires d'assistance



## O :

**Ombrière:** est une structure vaste et aérienne constitué par 153 panneaux d'inox micro-billé pour la toiture et d'inox poli-miroir pour le plafond réfléchissant, porté par huit poteaux suscite des jeux de reflets entre ciel et terre, variant selon les heures et la lumière. L'ensemble est magnifié par un éclairage spécifique, avec une gamme de lampadaires adaptés aux particularités du site.

## P :

**Plan d'eau :** est une masse d'eau, plus ou moins permanente, douce, salée ou saumâtre, généralement caractérisée par des courants qui ne suivent pas la pente du fond et une stratification thermique de la densité.

**Pôle :** Lieu qui attire des personnes, des capitaux, des marchandises et qui exerce une influence sur le territoire environnant.

**Port :** Un port est une infrastructure construite par l'homme, située sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac ou sur un cours d'eau, et destinée à accueillir des bateaux et navires.

**Port de plaisance :** est un port situé en bord de mer ou de rivière, réservé aux bateaux de plaisance à voile et à moteur. Il accueille des bateaux résidant à l'année ou des bateaux visiteurs en offrant des services variables d'un port à l'autre.

**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.

**Promenade:** est un mot dérivé du verbe se promener, désignant les actions associées comme la marche. Par extension, une promenade désigne aussi des lieux où l'on se promène

## Q :

**Quai :** Structure liée à la terre située le long d'une voie navigable permettant aux navires de s'amarrer pour effectuer des opérations de chargement et de déchargement.

## R :

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

**Reconquête :** action de conquérir de nouveau ce qui l'a déjà été.

**Réhabilitation :** Dans le domaine de l'urbanisme et de l'architecture, la réhabilitation désigne au sens large le fait de réaménager un local, un bâtiment ou un lieu (quartier, friche, espace vert...). Elle consiste à garder l'aspect extérieur du bâtiment et à améliorer le confort intérieur et économiser l'énergie (réhabilitation énergétique).

**Restauration :** Ce type d'intervention urbanistique se limite au cas de figure d'une entité à identité culturelle et/ou architecturale menacées, qui réclame des mesures de sauvegarde.

**Restructuration :** La restructuration introduit une nouvelle configuration de l'entité, en la remodelant. Elle implique, de ce fait, un changement radical d'un espace urbain assez vaste, aussi bien au niveau de son tracé elle s'applique à des entités qui présentent une déstructuration et un manque d'homogénéité évidente au niveau du tracé ou du cadre bâti.



## S:

**Stratégie** : (Géo) politique d'un Etat pour maintenir sa présence dans le monde.

**Système** : C'est un ensemble d'éléments et de structures liées en interaction dynamique qui fait que toute modification, si minime soit-elle, se répercute sur l'ensemble par des ajustements successifs jusqu'à atteindre un nouveau état d'équilibre.

Un système fonctionne comme un tout qui intègre le temps (l'histoire) et est doté de capacités d'autorégulation, d'équifinalités, de complexité croissante, d'irréversibilité, d'échanges avec l'environnement extérieur avec lequel il peut entrer aussi en contradiction.

## T:

**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.

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

## V:

**Ville** : Une ville est un milieu physique - 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.

**villes portuaires** : Les deux grandes orientations des villes portuaires (fonction urbaine, fonction portuaire) se combinent de façon variable, chacune pouvant être interprétée en termes d'emplois.

## W:

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

## Z:

**Zac** : Zone d'Aménagement Concerté à l'intérieur de laquelle une collectivité territoriale (commune, département, région) ou un établissement public décide d'intervenir pour construire des logements, des équipements collectifs ou des activités.



## REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES :

### Les ouvrages :

- **Aude Marché**, « *Urbanité des cités, portuaires* », Paris, l'Harmattan, collection "Maritimes", Paris, 1997.p399.
- **BOUBACHA E.**, AIVP VILLE ET PORT, « *mutation et recomposition* » Les Editions Villes & Territoires, octobre 1997.
- **Brian Hoyle**, « *la ville portuaire en transformation dans l'Afrique d'aujourd'hui*, in *Urbanité des cités portuaires* », L'Harmattan, Paris, p 369
- **Chaline Claude**, « *Ces ports qui créèrent des villes* », Ed L'Harmattan, Paris p. 34.
- **DE ROO P.**, « *Marseille : de l'aire portuaire à l'aire métropolitaine* », Paris l'Harmattan, collection Maritimes, 1994.
- **F. Braudel**, « *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II* » Armand Colin, Paris, 1990.
- **GRAS P.**, « *Le Temps des ports : Déclin et renaissance des villes portuaires (1940- 2010)* ».
- **Hoyle, B.S.** (1988) "Development dynamics at the port-city interface" in *Revitalising the waterfront*, Belhaven Press, London, p. 3.
- **Kevin Lynch**, « *L'image de la cité* », 1960.
- **LESPEDES René**, « *Oran, Etude de géographe et d'histoire urbaine* », Edition Bel Horizon, 2003, p 139.
- **Michèle Collin**, « *Ville et Port, XVIIIè-XXè Siècles* ». Ed L'Harmattan, 1994 -292 p.
- **Vigarié, A.** "Villes portuaires et changements économiques", *ibid.* (1991).

### Les articles :

- **Brigitte Bertoncetto**, *Le projet Euroméditerranée ou de nouvelles perspectives pour Marseille*, 2003.
- **Céline Rozenblat (Coord)**, *Les villes portuaires en Europe, analyse comparative, étude réalisée par l'Institut de recherche en stratégie et territoire (IRSIT), rapport final septembre 2004, Villes Interface Portuaire, maison de la géographie*, 168 p.
- **PRELORENZO C.**, « *La ville portuaire, un nouveau regard, évolutions et mutations* » Rives méditerranéennes Numéro 39, 2011.
- **RODRIGUES -MALTA R.**, « *Villes portuaires horizons 2020* », *Méditerranée*, 111 | 2008, <http://mediterranee.revues.org>
- **SALINAS Alfred**, *Oran la joyeuse, mémoire franco-andalouses d'une ville d'Algérie, l'Hamattan*, 2004, p137.

### Revus et documents :

- Ecocite Marseille - Euroméditerranée, signature de la convention-cadre du protocole financier d'Euroméditerranée 2 (extension), juin 2011, in Contact Presse Euroméditerranéen. **173**
- L'Hafencity à HAMBOURG – Avril 2008, [www.aucame.fr/web/publications/.../](http://www.aucame.fr/web/publications/.../)  
Fiche- Hambourg, consulté le 15 / 04 / 2011
- The Master Plan Concept of the HafenCity Hamburg, Paper Approved and Supervised by Mr. Steffe Fachhochschule Nürtingen, Edited by Christoph Ziercke, *Course of Studies Real Estate Management*.



**Les mémoires:**

- **Djedouani Rakem.S**, « *mutation urbaine et stratégie de renouvellement dans deux villes-ports méditerranéennes, le cas de Marseille et d'Alger* », thèse de doctorat, France, Université Paris XII, 2004.
- **Magali Henry** « *Villes portuaires en mutation, Les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euroméditerranée* » UNIL, Université de Lausanne, institut de géographie, Automne 2006.



ANNEXE

ARTICLE DE JOURNAL LE QUOTIDIEN D'ORAN RELATIF AU PROJET

Urbanisme

## Réhabilitation du périmètre du port et de la pêche

*« Nous allons entrer dans l'enceinte du port. C'est une question de temps. Tôt au tard, il faut que cet espace clos suive l'opération d'agrémentation et d'enjolivement que nous sommes sur le point de lancer dans ce périmètre maritime de la ville ».*



Houari Saaïdia

Ainsi, le chef de l'exécutif local a-t-il pris l'engagement solennel d'inclure la structure portuaire dans le champ d'intervention du lifting paysagiste lancé dans les quatre coins de la ville, avec effet «zoom» sur le centre-ville. Une décision «courageuse» qu'aucun de ses prédécesseurs n'y avait même pas songé. «Un pied dans la fourmilière», pour reprendre le dépositai-

se clôture métallique, couleur vert militaire, qui longeait la route du port jusqu'au tunnel de la pêche, pour la reprendre avec une nouvelle de bonne qualité et qui sied au paysage. Mais ce n'est qu'un petit pas, car le gros à changer est à l'intérieur, au fond d'écran.

La parenthèse fermée, le wali a aussitôt demandé au directeur de l'habitat, Mohamed Merdjani, de lire son compte rendu concernant la mission de réhabilita-

s'opérera à terme dans ce site névralgique d'El-Bahia, qui tient une bonne part de sa renommée à sa marina séculaire très prisée. Ce bas-côté de la ville d'Oran, qui constitue la première façade maritime dans l'histoire d'El-Bahia, était composé de maisons nettes, mêlant couleurs bleuâtre et blanchâtre, visibles de très loin dans la baie d'Oran. Jadis, le quartier qui se dressait en contrebas du piedmont Murdjadjo (djebel Sidi Abdellkader pour les



### Houari Saaidia

**A**insi, le chef de l'exécutif local a-t-il pris l'engagement solennel d'inclure la structure portuaire dans le champ d'intervention du lifting paysagiste lancé dans les quatre coins de la ville, avec effet «zoom» sur le centre-ville. Une décision «courageuse» qu'aucun de ses prédécesseurs n'y avait même pas songé. «Un pied dans la fourmilière», pour reprendre le dépositaire de l'autorité de l'Etat à l'échelon de la capitale de l'Ouest, qui a entrouvert ce dossier -qui n'est ordinaire qu'en apparence- lors du dernier conseil de l'exécutif. C'est en faisant le point sur l'avancement de l'opération de «relook» du périmètre de la pêche, dont le pilotage est confié au directeur de l'habitat de la wilaya, que le wali a ouvert une parenthèse pour affirmer en substance que le port d'Oran ne doit pas être en reste par rapport à l'effet d'entraînement de l'amélioration urbaine qui se fait et qu'il doit lui aussi se dépoussiérer comme son entourage tout entier. Il compte pour cela, bien entendu, sur la bonne réponse de l'entreprise gestionnaire, l'EPO. L'intérêt supérieur de l'action envisagée par les pouvoirs publics de la collectivité ainsi que sa finalité sont de nature à susciter - en principe- une mobilisation spontanée des décideurs de l'Entreprise portuaire d'Oran.

Ces derniers savent mieux que quiconque quels sont les points noirs à résorber en priorité dans leur parc. Ils ont d'ailleurs répondu favorablement à un premier appel en ce sens, acceptant ainsi de démanteler l'ancienne affre-

se clôture métallique, couleur vert militaire, qui longeait la route du port jusqu'au tunnel de la pêche, pour la reprendre avec une nouvelle de bonne qualité et qui sied au paysage. Mais ce n'est qu'un petit pas, car le gros à changer est à l'intérieur, au fond d'écran.

La parenthèse fermée, le wali a aussitôt demandé au directeur de l'habitat, Mohamed Merdjani, de lire son compte rendu concernant la mission de réhabilitation et de relook des façades à travers le périmètre de la pêche et toute la partie basse d'Oran par rapport au quartier de Sidi El-Houari. Ce dernier a fait savoir que le coup d'envoi de cette action, financée à partir de la taxe d'habitation, a été donné récemment. Il est question, dans une première phase, du ravalement du parc immobilier de tout le secteur, composé en majorité de locaux désaffectés et de commerces spécialisés en restauration de poisson. Il sera question, dans un second temps, du traitement du talus, ce qui nécessite des fonds plus importants, avec à la clé une étude et un appel d'offres, le cas échéant. Mais en attendant, il est question d'une action ponctuelle consistant en la mise en place d'un alignement de panneaux sur lesquels s'exprimeront des peintres des Beaux-Arts. Il faut dire que les choses ont besoin de bien plus de quelques touches de pinceau dans ce site qui a été complètement délaissé et exclu de la gestion territoriale depuis bien des années. «Ce n'est qu'un petit début, le gros est à venir», promet néanmoins M. Merdjani, qui parle d'une métamorphose qui

s'opérera à terme dans ce site névralgique d'El-Bahia, qui tient une bonne part de sa renommée à sa marina séculaire très prisée. Ce bas-côté de la ville d'Oran, qui constitue la première façade maritime dans l'histoire d'El-Bahia, était composé de maisonnettes, mêlant couleurs bleuâtre et blanchâtre, visibles de très loin dans la baie d'Oran. Jadis, le quartier qui se dressait en contrebas du piedmont Murdjadjo (djebel Sidi Abdellkader pour les Oranais), face à la mer, abritait les familles des pêcheurs. De jour comme de nuit, l'animation dans ce quartier tournait autour des activités de pêche nocturnes, mais était faite aussi de clients fréquentant les restaurants et les tavernes qui s'y trouvaient.

A cette époque encore, la marina était le point focal de tous les groupements d'habitations existants dans le vieil Oran. Aujourd'hui, de ce prestigieux passé glorieux, il ne reste que les vieilles et fragiles bâtisses abritant les restaurants de la pêche. Le temps a fait son effet, et le laisser-aller aussi, et des maisonnettes qui embellissaient cet endroit stratégique de la ville, il ne reste que les vestiges visibles à certains endroits. Du temps de l'ex-wali d'Oran, aujourd'hui ministre de la Santé, la marina allait constituer le point focal du projet de modernisation d'Oran. Les bâtisses servant de restaurants allaient toutes être rasées et les propriétaires indemnisés. Les habitants des logements sociaux de la commune allaient également faire l'objet de nouvelles attributions sociales. Un projet tombé à l'eau car étant, tout simplement, utopique.



## QUELQUES ASPECTS REGLEMENTAIRES RELATIFS AU PROJET

### 1/ LA LOI N° 90-29 DU 1ER DECEMBRE 1990 RELATIVE A L'AMENAGEMENT ET L'URBANISME

**Art. 43.** - Le littoral, les territoires présentant un caractère naturel, culturel ou historique marqué ainsi que les terres agricoles à potentialités élevées ou bonnes sont soumis aux dispositions particulières ci-après.

#### Section 1 : Le littoral

**Art. 44.** - Le littoral, au regard de la présente loi, englobe toutes les îles et îlots ainsi qu'une bande de terre d'une largeur minimale de huit cents mètres (800 m) longeant la mer et incluant :

- toutes les terres, versants de collines et montagnes, visibles de la mer tout en n'étant pas séparés du rivage par une plaine littorale,
- les plaines littorales de moins de trois kilomètres (3 km) de largeur,
- l'intégralité des massifs forestiers dont une partie est en littoral tel que définie ci-dessus,
- l'intégralité des << zones humides >> et leurs rivages sur trois cents mètres (300 m) de largeur dès qu'une partie de ces zones est en littoral tel que définie ci-dessus.

**Art. 45.** - Dans le littoral, l'extension de l'urbanisation doit préserver les espaces et mettre en valeur les sites et paysages caractéristiques du patrimoine national, naturel, culturel et historique du littoral et les milieux nécessaires aux équilibres biologiques et doit s'opérer en conformité avec les dispositions du plan d'occupation des sols.

Toute construction sur une bande de territoire de cent mètres de large à partir du rivage est frappée de servitude de non aedificandi. Cette distance est calculée horizontalement à partir du point des plus hautes eaux.

Peuvent être toutefois autorisées, les constructions ou activités exigeant la proximité immédiate de l'eau.

Les modalités d'application du présent article seront définies par voie réglementaire.



**2/ LOI N° 02-02 DU 5 FEVRIER 2002, RELATIVE A LA PROTECTION ET  
A LA VALORISATION DU LITTORAL**

**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'Etat, les collectivités territoriales, les organisations et les associations qui œuvrent dans ce domaine et se fonde sur les principes de développement durable, de prévention et de précaution.

**Art. 4.** - Dans le cadre de l'élaboration des instruments d'aménagement et d'urbanisme concernés, l'Etat 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 au non détérioration du milieu environnemental. L'Etat décide des mesures réglementaires en vue de l'exploitation durable des ressources littorales.

**CHAPITRE II Le littoral**

**Art. 7.** -Au sens de la présente loi, le littoral englobe l'ensemble des îles et îlots, le plateau continental ainsi qu'une bande de terre d'une largeur minimale de huit cents mètres (800m), longeant la mer et incluant :

- les versants de collines et montagnes, visibles de la mer et n'étant pas séparés du rivage par une plaine littorale ;

- les plaines littorales de moins de trois kilomètres (3 km) 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 leurs rivages dont une partie se situe dans le littoral à partir des plus hautes eaux maritimes tel que défini ci-dessus ;

- les sites présentant un caractère paysager, culturel ou historique.

**Art. 8.** - Le littoral, au sens de l'article 7 ci-dessus, fait l'objet de mesures générales de protection et de valorisation énoncées par la présente loi.

Il comprend une zone spécifique qui fait l'objet de mesures de protection et de valorisation, dénommée zone côtière, qui comprend :

- le rivage naturel,
- les îles et les îlots,
- les eaux intérieures maritimes.
- le sol et le sous-sol de la mer territoriale.

### **Section I Dispositions générales relatives au littoral**

**Art. 9.** - Il est interdit de porter atteinte à l'état naturel du littoral qui doit être protégé, utilisé et mis en valeur en fonction de sa vocation.

**Art. 10.** - L'occupation ; et l'utilisation des sols littoraux doivent préserver les espaces terrestres et marins remarquables ou nécessaire au maintien des équilibres naturels. Sont concernés par la présente disposition, les côtes rocheuses d'intérêt écologique, les dunes littorales et les landes, les plages et les. Lidos, les forêts et les zones boisées littorales, les plans d'eau côtiers et leur proximité, les îlots et les îles et tous autres sites d'intérêt écologique ou de valeur scientifique sur le littoral, tels que les récifs coralliens, les herbiers sous-marins et les. Formes ou formations côtières sous-marines. Toutefois, peuvent être admises les installations ou constructions légères nécessaires à la gestion, au fonctionnement et la mise en valeur desdits espaces.

**Art. 11.** - Les espaces réservés aux activités touristiques et notamment les activités balnéaires et les sports nautiques, le camping et le caravanning, même à titre temporaire, sont définis par voie réglementaire qui en précise les conditions de leur utilisation. Ces activités sont interdites au niveau des zones protégées et des sites écologiques sensibles et font l'objet de prescriptions particulières dans les zones comprenant des sites culturels et historiques.

**Art. 12.** -L'extension longitudinale du périmètre urbanisé des agglomérations situées sur le littoral est interdite au-delà de trois (3) 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.

**Art. 15.** - Toute implantation d'activité industrielle nouvelle est interdite sur le littoral tel que défini à l'article 7 ci-dessus. Sont exclues de la présente disposition, les activités industrielles et portuaires d'importance nationale prévues par les instruments d'aménagement du territoire.

Les conditions et les modalités de transfert d'installations industrielles au sens de l'article 4 Alinéa 3° ci-dessus, sont fixées par voie réglementaire.

**Art 16.** - Les réseaux routiers et les voies carrossables d'accès au rivage sont réalisés conformément aux dispositions ci-dessous :

1 - sont interdites les voies carrossables nouvelles parallèles au rivage dans la limite d'une bande de huit cents (800) mètres ;

2 - sont interdites les voies carrossables nouvelles sur les dunes littorales, les cordons dunaires côtiers et les parties supérieures des plages ;

3 - sont interdites les routes de transit parallèles au rivage réalisées sur une distance de plus de trois (3) kilomètres au moins à partir des plus hautes eaux maritimes. Toutefois, en raison de contraintes topographiques de configuration des lieux ou de besoins des activités exigeant la proximité immédiate de la mer, il peut être fait exception aux alinéas (1) et (2) ci-dessus. L'exception prévue ci-dessus est précisée par voie réglementaire.



## **CHAPITRE II Instruments d'intervention sur le littoral.**

**Art. 33.** - En cas de pollution sur le littoral ou les zones côtières ou dans les autres cas de pollution marine nécessitant une intervention d'urgence, des plans d'aménagement sont institués à cet effet.

Les modalités de définition des plans d'intervention d'urgence, leur contenu et leur déclenchement ainsi que la coordination entre les différentes autorités intervenant dans leur mise en œuvre sont précisés par voie réglementaire.

**Art. 34.** - Dans les zones littorales ou côtières sensibles ou exposées à des risques environnementaux particuliers et afin de mobiliser l'ensemble des moyens requis, il est institué un conseil de coordination côtière.

La composition et le fonctionnement de ce conseil sont fixés par voie réglementaire.

**Art. 35.**- Il est institué un fonds pour financer la mise en œuvre des mesures de protection du littoral et des zones côtières. Les ressources de ce fonds ainsi que les modalités de leur affectation sont fixées par la loi de finances.

**Art. 36.** - Des mesures d'incitation économique et fiscale favorisant l'application de technologies non polluantes et d'autres moyens compatibles avec l'internalisation des coûts écologiques, sont institués dans le cadre de la politique nationale de gestion intégrée et de développement durable du littoral et des zones côtières.

