



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique
جامعة عبد الحميد ابن باديس
Université Abdelhamid Ibn Badis de Mostaganem
كلية العلوم والتكنولوجيا
Faculté des Sciences et de la Technologie
قسم الهندسة المدنية والهندسة المعمارية
Département de génie civil et d'architecture



N° d'ordre : M.../ARCHI/2017

MEMOIRE DE FIN D'ETUDE DE MASTER ACADEMIQUE

Filière : Architecture et Urbanisme

Spécialité : Habitat et Projet Urbain

Thème :

**Renouvellement de l'interface Portuaire- Quartier la marine
(Ville de Mostaganem)**

Présenté par :

- 1. BENNOUR Meriem**
- 2. OULD AHMED Nora**
- 3. HARRATS Hanane**
- 4. YAHIAOUI Soumia**

Soutenu 23/05/2017 devant le jury composé de :

Président : Mr BERRAS Sid Ahmed

Examineur : Mme RABIA Radia

Examineur : Mr BEKHLIFI Med Amine

Encadreur : Mr MESSAHHEL Med Reda

Année Universitaire : 2016/ 2017

Remerciement

En préambule à ce mémoire, Nous tenons tout d'abord à remercier Dieu le tout puissant et miséricordieux, qui nous a donné la force et la patience d'accomplir ce Modeste travail. Et nous a donné la patience et le courage durant ces longues années d'étude.

En second lieu, nous tenons à remercier notre encadreur

Mr : MESSAHEL Mohamed, pour son précieux conseil et son aide durant toute la période du travail. Ainsi pour l'orientation, la confiance, la patience qui ont constitué un apport considérable sans lequel ce travail n'aurait pas pu être mené au bon port. Qu'il trouve dans ce travail un hommage vivant à sa haute personnalité.

Nos vifs remerciements vont également aux membres du jury pour l'intérêt qu'ils ont porté à notre recherche en acceptant d'examiner notre travail Et de l'enrichir par leurs propositions.

Enfin, nous tenons également à remercier toutes les personnes qui ont participé de près ou de loin à la réalisation de ce travail.

Dédicace

A la mémoire de mon défunt père

Avec lequel je n'aurais pas le plaisir de partagé cet événement, mais qui est et qui demeura dans mon cœur et à jamais. J'espère que je saurais à la hauteur des valeurs que tu as semé en nous.

À la plus belle créature que Dieu a créée sur terre,

À cet source de tendresse, de patience et de générosité,

À ma mère !

À l'homme de ma vie, mon âme sœur. La personne qui a su guider mes pas égarés vers un horizon plus clair, plus joyeux.

À tous mes sœurs, Naima, Touatia et Nadia ainsi que leurs enfants

À ma très chère sœur BOUCHAMA Bochra ainsi à sa famille

À Mon Oncle, sa femme et toute la famille MUSTAPHA et OULD AHMED

À Ma Sœur, et ma chère amie et binôme BENNOUR Meriem et nos partenaires HARRATS Hanane et YAHIAOUI Soumia et leurs familles

A mon encadreur Mr MESSAHEL Med Reda

À tous mes amies (Houda-Zahia-Amina et Tinou)

À tous les étudiants de la promotion 2016/2017

Option : patrimoine et projet urbain /Architecture

A tous ceux qui, par un mot, m'ont donné la force de continuer

OULD AHMED Nora

Dédicace

À la plus belle créature que Dieu a créée sur terre,

À cet source de tendresse, de patience et de générosité, À ma mère !

*A mon père, en signe d'amour, de reconnaissance et de gratitude
pour tous les soutiens et les sacrifices dont il a fait preuve à mon
égard.*

*À mon ange gardien et mon fidèle compagnant dans les moments les
plus délicats de cette vie mystérieuse mon frère Mohamed*

*A l'homme de ma vie, Tes sacrifices, ton soutien moral et matériel
m'ont permis de réussir mes études. Ce travail soit témoignage de
ma reconnaissance*

*A mes très chères sœurs : Souad, Zohra et Amina ma petite sœur
adorée, sur qui je peux toujours compter*

*À tous mes proches de la famille BENNOUR, et CHEMLEL plus
particulièrement, ma grand-mère et ma tante fatma mon oncle Amar
et Mohamed et tous leurs familles*

*À ma sœur, mon binôme et ma copine OULD AHMED Nora et nos
partenaires HARRATS Hanane et YAHIAOUI Soumia et leurs
familles, et tous mes chers amis (Ouda-Sara-ahlem-Asma- Touatia
Kaoutar et Housseem et mes collègues de l'Université de
Mostaganem*

A mon encadreur Mr MESSAHEL Med Reda

Et à tous ce qui m'ont enseigné au long de ma vie scolaire

*A tous ceux qui, par un mot, m'ont donné la force de continuer
BENNOUR Meriem*

Dédicace

Ce travail modeste est dédié :

À ma chère mère ;

À mon cher père ;

À tous mes proches de la famille HARRATS, et plus

Particulièrement, ma sœur et mes frères tout à son nom et sans

Oublier la famille KHITER ;

À tous mes chers amis et mes collègues de l'Université de

MOSTAGANEM ;

Et à tous ce qui ont enseigné moi au long de ma vie scolaire ;

Et surtout à notre encadreur Mr MESSAHEL Med Reda

HARRATS Hanane

Dédicace

Ce travail modeste est dédié :

À ma chère mère ;

À mon cher père ;

*À tous mes proches de la famille YAHIAOUI, et plus
Particulièrement, mes sœurs et mes frères tout à son nom*

*À tous mes chers amis et mes collègues de l'Université de
MOSTAGANEM ;*

Et à tous ce qui ont enseigné moi au long de ma vie scolaire ;

Et surtout à notre encadreur Mr MESSAHEL Med Reda

YAHIAOUI Soumia

Résumé :

Renouvellement de l'interface Portuaire Quartier la marine (ville de Mostaganem)

Le port et la ville sont deux entités qui non seulement, ont pu élargir leur domaine territorial tout au long de l'histoire, mais ont ordonné et réordonné l'utilisation de leurs espaces en fonction de leurs besoins. En effet, des processus de développement compatibles ont été conçus pour l'un et l'autre, et pour les deux en même temps, dans le cadre de grandes opérations de renouvellement urbain dans une perspective du développement durable qui impose la mixité urbaine dans toutes ses dimensions : fonctionnelle, sociale, culturelle et économique, en valorisant les spécificités liées à l'identité des territoires et en imaginant des liens nouveaux entre la ville et son port.

Dans ce contexte, notre travail vise la question des enjeux pour une stratégie du renouvellement de l'interface porte-vin, et concentre les questionnements qui fondent la problématique de la reconquête des espaces délaissés. Et vu la complexité du système ville-port, notre but de recherche est d'identifier une stratégie de renouvellement urbain de l'interface ville-port et de définir une méthode d'analyse adéquate afin de construire une démarche stratégique qui vise à élaborer un outil d'aide à la décision pour l'aménagement des interfaces ville-port ; en s'appuyant sur des expériences étrangères.

Toute opération de renouvellement urbain procède par une phase indispensable, qui est la phase d'analyse. La politique de renouvellement urbain implique le renouvellement du système de gouvernance qui réside dans l'association et la mobilisation des différents acteurs et partenaires tout au long de son processus.

L'élaboration de cette analyse nous a permis de révéler certains aspects encore peu abordés dans la politique de renouvellement urbain Algérienne et cette recherche constitue un point de départ de réflexion autour de questionnements liés à l'apparition des friches portuaires dans les villes portuaires Algériennes et leur stratégie de prise en charge.

Abstract :

Renewal of the Harbor Interface Quartier la marine (town of Mostaganem)

The port & city are two different entities which could not only widen their province throughout history. However, they could expand their capacity according to their requirement.

With a view of urban expansion complimentary development process were perceived at the same time, within the framework of metropolitan renewal and expansion process. These ideologies were based on sustainable development of urban literacy in all dimension: functional calculus, econometrics, economics, social-cultural, political etc. by developing strategies to recognize the various territorial requirements and by establishing new bonds between the city and its ports.

In this context, our work aims at the challenges faced with strategies to renew the interface between the city-port. It emphasis on restructuring of the deserted lands. And considering the complexity of the system - city & port. We need to define an adequate method to analyze and build strategic approach aids in decision making that contribute to the expansion of suburban city and its port, whilst being exposed to foreign experiments.

Any urban renovational process would be subject to phase of analysis. The urban renewal policies imply renewal of system of governance and its various counterparts.

This aids in Algerian policy to renew its metropolitan suburbs. This research emphasies on reflecting the question on how to optimize the resources to make the deserted harbor lands more productive.

الملخص

تجديد ميناء منطقة الواجهة البحرية (مدينة مستغانم)

الميناء والمدينة هي كيان كانت ليس فقط قادر على توسيع مساحة أراضيها طوال التاريخ. ولكن رتبت إعادة ترتيب استخدام فضاءات وفقا لاحتياجاتهم في الواقع. تم تصميم عملية التنمية متوافقة الواحد والآخر وكلاهما في نفس الوقت في إطار عملية تجديد حضرية كبيرة في منضور التنمية المستدامة الأمر الذي يتطلب التنوع الحضري في جميع إبعاده الوظيفية الاقتصادية متعنا خصوصيات الهوية الإقليمية مع تخيل روابط جديدة بين المدينة ومينائها. الاجتماعية الثقافية

في هذا السياق عملنا هو مسالة القضايا ومعلمات لتجديد واجهة المدينة والميناء ويركز على أسئلة الكامنة وراء قضية التجديد الحضري المساحات المتروكة ونضرا لتعقيد نظام المدينة الميناء هدف بحثنا هو التعرف معلمات إصلاح لواجهة المدينة والميناء وتحديد أسلوب التحليل المناسب لبناء نهج استراتيجي يهدف إلى تطوير أداة أتخاض القرار لتطوير واجهات المدينة والميناء استنادا إلى الخبرات الأجنبية وأي عملية التجديد الحضري تشرع بمرحلة لازمة والتي هي مرحلة التشخيص المشترك مع التطبيق في هذا الحال لطريقة والتي هدفها الرئيسي هو تحديد القطاعات التي تستحق الدراسة وإمكانيات التنمية ونقاط القوة وكذاك أوجه القصور والضعف في المنطقة تطبيق هذا الأسلوب هو على ميناء الجزائر المغربية. العاصمة الذي يشهد حاليا تقليبه مقارنة بالموانئ الأخرى في الجهة

إن سياسة التجديد الحضري تستلزم تجديد نظام الحكم والدي يتمثل في الجمعية وحشد من أصحاب المصلحة والشركاء في مراحل العملية. جميع

سمح تطوير هذا التحليل لنا كشف عن بعض الجوانب التي لا تزال مأخوذة بعين الاعتبار قليلا في سياسة التجديد الحضري الجزائري ويقدم هذا البحث نقطة انطلاق للتفكير في المسائل المتصلة بظهور الأراضي المتروكة للميناء في المدن الجزائرية واستراتيجية أخضاها بعين الاعتبار. الساحلية

Abréviations et glossaires :

LEDALOR	Le Laboratoire d'étude de Développement et de l'aménagement Local Régional
AIVP	L'Association Internationale Ville et Port
RETE	Un Réseau International de Villes Portuaires et de ports
SNAT	Schéma National d'Aménagement du Territoire
LEM	Laboratoire des Etudes Maritimes

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

SOMMAIRE

I. Introduction Générale :	19
II. Problématique	23
III. Les objectifs :	24
VI. Les hypothèses :	25
VII. Motivation du choix de la zone d'étude :	26
VIII. Motivation du choix du thème :	27
IX. Conclusion :	27
X. La méthodologie :	28
Chapitre I Approche urbaine	29
I. Situation de la zone:	30
I.1 Localisation et présentation du secteur d'étude dans la ville :	30
I2. Présentation de la ville de Mostaganem :	31
I.3 La situation et la délimitation du quartier d'étude :	32
1.4 Plan de situation du quartier par rapport la ville :	32
II. Analyse de secteur :	34
II.1 Aperçu historique :	34
II.1.1 cas de la ville de Mostaganem :	34
II.1.2 cas du secteur d'étude (la zone portuaire et quartier la marine):	37
II.1.3 Les étapes d'évolution du port :	38
II.1.4. Synthèse :	44
II.2 Approche morphologique :	45
II.2.1 Description du port :	45
II.2.2 Situation géographique du port :	45
II.2.3 Capacité d'accueil et de traitement :	45
II.2.4 Projets réalisés et a réalisés :	49
III Caractéristique et identités :	50
III.1 Cadre Natural :	50
III.2 Synthèse :	52
III.3 Cadre physique	52
IV. Circulation / accessibilité :	53
IV.1 La trame viaire :	54

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

IV.2 Trame parcellaire :	55
V. Typologie des îlots :	56
VI. Etat de fonction :	57
VIII. Hauteur et gabariés :	58
IX. Analyse séquentielle :	59
X. Les percées visuelles :	62
Chapitre II : Approche thématique.....	63
I. Réaménagement du vieux port de Marseille.....	64
I.1 Présentation de projet :	65
I.2 Le programme d'aménagement du vieux port :	66
I.3 Des aménagements de qualité sur les boulevards urbains :	66
I.4 Plan de déplacement et de circulation :	67
I.5 Le Vieux-Port, encore plus beau et plus convivial :	68
II. Le Port d'Inner Harbor a Batlimor USA.....	71
II.1 Présentation de projet :.....	72
II.2 Idée principale et l'aperçu du projet :	73
II.3 Les aménagements suggérés et les objectifs tracés :	74
II.4 Propositions du plan final :	74
II.5 Domaine d'intervention	76
II.6 Le programme d'aménagement du port :	79
III. Reconversion du port de Tanger.....	83
III.1 Présentation de projet	84
III.2 Problématique et concept du projet	85
III.3 Les objectifs :	85
III.4 Les principes étapes de l'exécution :	86
III.5 Propositions du plan final.....	87
III.6 Programme et réalisations	88
A. DIMENSION PORTUAIRE.....	88
B. DIMENSION URBAINE	92
IV. Aménagement du port hercule.....	96
IV.1 Présentation du projet :.....	97
IV.2 La naissance et l'aperçu du projet.....	98
IV.3 L'idée principale du projet	99

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

IV.4 Les objectifs principale de projet :	99
IV.5 Programme et aménagement	100
Chapitre III : Le projet.....	107
I. INTRODUCTION :	108
II. LES PRINCIPES GENERAUX D'INTERVENTION :	108
II.1. Interface ville / port :	108
II.2 La recherche d'une cohabitation harmonieuse :	109
II.3 Environnement et risques :	109
II.4 Culture et tourisme ; outil de mixité ville- port et d'attractivité :	109
II.5. Une complémentarité ville- port « gagnante » :	110
III. LE PROGRAMME D'INTERVENTION :	110
III.1 L'esplanade :	110
III.2 Le phare :	111
III.3 Les quais :	111
III.4 Le port de plaisance :	111
III.5 Les équipements résidentiels et de tourisme :	112
IV. LES AXES D'INTERVENTION :	112
IV.1 Axe 1 : L'aménagement de la façade maritime :	112
IV.1.1 L'activité de plaisance :	113
IV.1.2 L'activité touristique :	113
IV.2. AXE 2 : Ouvrir la façade maritime et portuaire aux citoyens :	114
IV.2.1. La réouverture par les espaces publics :	114
IV.2.2. La réouverture par la plaisance :	114
IV.2.3. La réouverture par les équipements :	114
V. LES PRINCIPES DE L'INTERVENTION :	114
V.1 le quartier :	115
V.2 le Bassin 3 :	117
VI. LE CONTENU DU PROGRAMME DU BASSIN 3 :	120
VII. LE PROGRAMME DE BASE :	120
VI.1 Les 04 tours :	121
VII.2 L'aquarium :	122
VII.3 L'hôtel :	123
VII.4 Le cinéma :	123

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

VII.5 La gare maritime :.....	124
VII.6 le musée de la marine nationale :.....	124
VII.7 Les placettes :.....	125
VIII. PRINCIPES DE COMPOSITION DE CADRE DU BATI :.....	125
IX. LES FAÇADES :	125
X. PLAN DE MASSE :.....	126
XI. CONCLUSION :	128
XII. LISTES DE FIGURES :	130
XIII. REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES :	136
XIV. ANNEXE :	138

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

Mot clés :

Stratégie – renouvellement urbain- quartier -interface- port- ville.

1) Définition de stratégie¹:

- Art de combiner l'action de forces militaires en vue d'atteindre un but de guerre déterminé par le pouvoir politique.
- Art de coordonner l'action de forces militaires, politiques, économiques et morales impliquées dans la conduite d'une guerre ou la préparation de la défense d'une nation ou d'une coalition.
- Art de coordonner des actions, de manœuvrer habilement pour atteindre un but : *La stratégie électorale.*
- Dans la théorie des jeux, ensemble de décisions prises en fonction d'hypothèses de comportement des personnes intéressées dans une conjoncture déterminée

2) Définition d'interface :

La notion d'interface désigne la ligne de contact entre deux éléments distincts. Elle énonce la limite commune à deux territoires de nature diverse, soumis à des logiques, des fonctionnements et des dynamiques spécifiques et parfois contradictoires. L'interface ville-port correspond à un espace en mouvement qui présente des caractéristiques changeantes au fil du temps et au fil du territoire.

3) Définition de quartier :

Le quartier est une « *portion de la ville dans laquelle on se déplace à pied, ou pour dire la même chose sous la forme d'une lapalissade, une partie de la ville dans laquelle on n'a pas besoin de se rendre, puisqu'on y est* »²

4) Définition de ville :

«*Dans la nature chaotique, l'homme pour sa sécurité se crée une ambiance, une zone de protection qui soit en accord avec ce qu'il est et avec ce qu'il pense ; il lui faut des repères, des places fortifiées à l'intérieur desquelles il se sente en sécurité ; il lui faut des choses de son déterminisme. Ce qu'il fait, c'est une création et celle-ci contraste d'autant*

¹ Définition sur dictionnaire LAROUSSE.

² George Perec, in *Espèces d'espaces*. Paris, 1974. Editions de Minuit.

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

plus avec le milieu naturel que son but est plus près de la pensée et plus éloigné, plus détaché du corps. On peut dire que plus les œuvres humaines s'éloignent de la préhension directe, plus elles tendent à la pure géométrie [...] la ville est pure géométrie. Libre, l'homme tend à la pure géométrie »³

Une ville est une zone urbaine qui présente une forte densité de population et dont les habitants gens ne se consacrent normalement pas aux activités agricoles. La différence entre les villes et d'autres entités urbaines est donnée par la densité de population, le statut juridique ou d'autres facteurs.⁴

5) Définition de port :

« Le port n'est-il pas dans son essence un carrefour, un lieu de confrontation ? En lui s'opère une extraordinaire rencontre, celle de la ville, construction la plus élaborée que la civilisation ait produite, et de la mer, univers naturel obéissant à ses propres lois »⁵

- Un port est un endroit géographique par lequel transitent des marchandises et/ou des passagers.

- Un port maritime est un port qui accueille des navires de mer, qui est un lieu de rendez-vous entre ces navires de mer et l'ensemble des divers modes de transport terrestre. C'est également nécessairement un téléport par lequel transitent toutes les données informatisées indispensables à la facilitation du transit, aussi bien des navires que des marchandises.

- Des ports situés à l'intérieur des terres et qui accueillent les navires de mer tels que Anvers sur l'Escaut, Rouen sur la Seine sont aussi, bien entendu, des ports maritimes.⁶

³ Le Corbusier, Urbanisme, Crès et Cie, 1925 (réée. Flammarion, 1994)

⁴ Définition selon le dictionnaire de LAROUSSE.

⁵ Aude Marché., image et imaginaire du port, in l'urbanité des cités portuaires, Paris l'Harmattan,1997, p.399.

⁶ Définition selon le dictionnaire de LAROUSSE.

Introduction Générale

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

« 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 »⁷

⁷ Rafael Cattedra, *Projet urbain et interface ville-port en Méditerranée Perspectives pour une recherche comparative* », in *Rives méditerranéennes*, n° 39 / 2011, p 83 **1**

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

I. Introduction Générale :

La ville est un territoire en mutation permanente. Toutefois, à certains moments, certains espaces urbains sont engagés dans des processus de transformation plus soutenus. La ville en transformation, en particulier la ville-portuaire avec son interface, constitue un terrain d'investigation privilégié pour la recherche urbaine afin de trouver les paramètres permettant de définir la stratégie de renouvellement urbain la plus adaptée, selon le contexte et les données de chaque ville.

Actuellement, les villes sont devenues trop complexes pour qu'on leur applique des principes d'aménagement fondés sur une réflexion théorique déconnectée de la réalité, actuellement c'est la matière même de l'urbain existant qui est au centre des débats.

En effet, les opérations du renouvellement urbain agissent sur le contenant par des opérations de restructuration, réhabilitation, rénovation, requalification physiques et environnementales, également par des opérations touchant le contenu par des reconversions et substitutions fonctionnelles et ou recomposition sociale.

Le renouvellement urbain concerne, une politique plus générale, englobant tout l'espace d'une ville ou d'une agglomération, dont l'objectif est de résoudre, dans une optique de développement durable, les problèmes des différents quartiers de la ville, qu'ils relèvent ou non de la crise d'une activité ou d'une fonction urbaine, ces problèmes et les dysfonctionnements des quartiers et leurs territoires à enjeux peuvent être définis et déterminés avec l'analyse du territoire et la connaissance de toutes ses données et ce avec l'application du diagnostic partagé, qui permet aussi la reconnaissance du système d'acteurs intervenants sur ces territoires.

Depuis quelques années, il y a un regain d'intérêt par les géographes, les urbanistes, les économistes et les historiens pour les villes portuaires, ayant cette particularité et spécificité d'inclure le port dans sa composition. Intérêt dû à une remise en question d'une conception classique et figée de la ville portuaire.

Vu que le port fait partie de ses composantes, les villes portuaires montrent une capacité de se transformer beaucoup plus aisément que d'autres villes ; La nécessité de déceler les raisons, les conséquences des différentes mutations que connaît la ville portuaire, semble avoir définitivement écarté l'idée d'une définition unique⁸ ; la question n'est pas résolue et la

⁸ Ducruet Césart, Structures et Dynamiques Spatiales des villes portuaires : du Local au Mondial,

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

ville portuaire continue d'interroger les chercheurs de toutes disciplines, puisque les mécanismes de son développement sont très complexes.

L'unité des deux entités – ville et port- n'a pu perdurer dans le temps ; marquant dissociation spatiale et fonctionnelle qui met fin à une symbiose séculaire voire millénaire selon les cas.

Selon Claude Chaline Les causes de ce phénomène de grande ampleur sont: « *la recherche d'une accessibilité et d'une productivité maximale par les opérateurs du transport et de la logistique, d'un côté, stratégies urbaines de croissance tertiaire et industrielle, de l'autre. Par conséquent, les toutes dernières décennies sont marquées, par la formation de friche portuaires et industrielles tout à fait considérables.*»⁹

Le Concept de friche¹⁰ portuaire, lesquelles friches sont nombreuses depuis la réorganisation et le déclin des ports, est issu des politiques anglo-saxonnes menées pour la première fois dans les années 1960, pour lutter contre les effets de la désindustrialisation¹¹ sur le tissu urbain.

Aujourd'hui, la conjoncture mondiale offre l'occasion de formuler d'ambitieux projets pour effacer les vides laissés par la disparition de l'industrie lourde et des activités traditionnelles. Les projets de développement des friches portuaires, permettent d'envisager de nouvelles liaisons entre les centres historiques et les zones d'activités liées au port. Le devenir incertain de la plupart des villes portuaires conduit alors à se mobiliser pour aborder la problématique des friches portuaires et de l'interface¹² ville-port.

En effet, des équipes de recherche pluridisciplinaires et des professionnels sont ainsi mobilisés via des programmes ou des concours d'idées pour construire un autre regard et penser la réorganisation fonctionnelle et spatiale du système ville et port. Parallèlement, des structures telles l'association internationale villes et port (Le Havre) ou le centre Città d'aqua (Venise) ou des collectifs tels le Réseau des chercheurs sur les villes portuaires, se sont constitués pour une mise en regard et en comparaison des analyses, des expériences et des projets conduits dans le monde.

En effet, un ensemble de réflexions et de recherches menées dans une dimension stratégique sur la relation ville/port, notamment le devenir des *waters front* ont été initiées par

CNRS, le havre, <http://mappemonde.mgm.fr/num5/articles/art05106.html>,2005

⁹ Claude Chaline (S/D), ces ports qui créèrent les villes, Ed l'Harmattan, 1994.

¹⁰ **Friche** : Espace laissé à l'abandon, 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.

¹¹ **Désindustrialisation** : les villes et les quartiers où l'usine était le principal poumon économique et social, ont constaté un abandon massif de cette activité dans les années soixante pour laisser place aux activités tertiaires. Les sites industriels se trouvant majoritairement aux centres des villes engagées dans un processus de réaménagement urbain ont été donc délaissés.

¹² **La notion d'interface** désigne la ligne de contact entre deux éléments distincts. Appliquée au champ de l'espace urbano-portuaire, elle énonce la limite commune à deux territoires de nature diverse, soumis à des logiques, des fonctionnements et des dynamiques spécifiques et parfois contradictoires. L'interface ville-port correspond à un espace en mouvement qui présente des caractéristiques changeantes au fil du temps et au fil du territoire

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

les Anglo-saxons. Puis en Europe quelques années plus tard, les chercheurs se sont investis dans ce domaine.

Des études comparatives et des réflexions théoriques sur le réaménagement des espaces portuaires mettant en lumière certaines interrogations fondamentales portant sur la spécificité des villes-ports, la spécificité du réaménagement des territoires portuaires, la réorganisation des espaces urbains ou encore l'importance des waters fronts réaménagés dans les stratégies urbaines de revitalisation des villes-centres ont été effectuées par « LEDALOR » d'où création de Port (AIVP), au Havre en 1988, réunie pour la première fois dans le cadre d'une conférence internationale sur l'évolution de la relation ville-port. L'AIVP permet des dialogues et des échanges entre les autorités portuaires et les autorités urbaines pour améliorer la relation Ville-Port et rendre plus compétitive et attractive la place portuaire.

En plus de la problématique des villes portuaires traitée en termes de rapports entre les composants de ce système, l'association **IAVP** après avoir établi à Sydney en 2006 une charte pour le développement durable des villes portuaires et après avoir échangé sur les pratiques innovantes ville-port en 2008 à Stockholm, et dans la suite des travaux du sommet de Copenhague sur le climat en décembre 2009, l'AIVP dans sa 12^{ème} Conférence Internationale a anticipé sur les stratégies à développer et sur les innovations à mettre en œuvre pour des projets de développement durable des villes portuaires, en novembre 2010.

Tout comme l'AIVP l'association RETE, fondée en 2004 en Italie, Espagne et Portugal, a pour vocation la création d'un réseau international de villes portuaires et de ports. L'ancrage de l'association est aujourd'hui le sud de l'Europe, la Méditerranée et l'Amérique latine. La RETE œuvre au développement de collaboration et d'échanges mutuels entre ses membres dans l'objectif de parvenir à un développement équilibré et de qualité au sein de ces zones mixtes urbaines et portuaires
Les activités de l'association sont triples :

- Établir un portail documentaire gratuit sur les connaissances les plus avancées dans les différents domaines et disciplines associés à la problématique des villes portuaires et de leur relation avec leur port,
- Observer les dynamiques des villes portuaires, suivre et évaluer leurs initiatives,
- Agir en laboratoire actif au plus haut niveau administratif dans le but de stimuler, analyser, puis disséminer de nouvelles idées capables d'inspirer des actions innovantes et réformatrices au sein des villes portuaires.

Les opérations de renouvellement des espaces urbano-portuaires¹³ visent aujourd'hui, une production de la ville en projetant les valorisations spécifiques liées à l'identité des

¹³ **Urbano Portuaire : selon l'Association Internationale Ville et Port**, in « Faire la ville avec le Port, Quelle stratégie pour le redéveloppement des espaces de liaison ville/port. P 7

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

Pour les aménageurs urbains, les « délaissés » portuaires sont une **nouvelle frontière urbaine**, surtout là où il s'agit d'espaces péricentraux dont la rente foncière deviendra rapidement élevée même si elle est actuellement négative. Ils permettent des développements non seulement quantitatifs mais aussi qualitatifs, avec la recherche

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

territoires. Les places portuaires entretiennent donc entre elles des relations de concurrence visant, à capter et séduire, les flux globaux.

A travers quelques expériences internationales, on retient globalement deux options dominantes dans le processus de renouvellement des zones portuaires.

Les Américains (Boston, Baltimore, San Francisco, San Diego) privilégient l'aspect commercial de la reconversion. Les Américains ont été les premiers à se pencher sur la réhabilitation des friches portuaires.

Dans la lignée du modèle dominant de *water front* promu aux Etats-Unis dès les années 1970, Londres, Barcelone ou Gênes ont élaboré des stratégies de recomposition urbaine centrées sur les friches pour les loisirs en remplacement des activités industrielles disparues, reproduisant partout musées, aquariums ou vieux gréements dans une même vision standardisée de la culture maritime : c'est le *water front* après le port, sans rapport avec la spécificité de la ville portuaire, c'est un projet urbain coupé de l'économie.

En Europe et en Amérique du Nord (le quartier Barcelonetta de Barcelone, le vieux port de Montréal) mettent la priorité sur les espaces verts semi urbains de loisirs (esplanades, lieux de promenade).

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

Le cas Algérien :

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

A cet effet, notre choix de ce thème a été effectué, le cas d'étude nous a semblé intéressant vu que la ville d'Alger avec son port doit s'aligner avec les grandes villes. Et pour être compétitive, la ville portuaire doit savoir s'adapter aux évolutions du contexte international et aux demandes des acteurs économiques, en particulier des acteurs économiques mondialisés.

« Un port qui ne s'adapte pas meurt. Mais une ville portuaire doit aussi saisir les opportunités pour redévelopper son interface ville-port et offrir ainsi un cadre de vie attractif, mieux adapté aux besoins des habitants et plus séduisant dans un contexte international de concurrence accrue, entre villes aussi ! »¹⁴

d'une **image de marque** régionale ou nationale, voire internationale favorisée par la connotation positive généralement conférée aux plans d'eau.

¹⁴ Olivier Lemaire Directeur Général, Association Internationale Villes et Ports, in 'Plan the City with

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

II. Problématique

Au cours de son histoire, la ville de Mostaganem entretient des rapports très étroits avec la mer, et elle a été de tout temps un pôle de croissance économique et un lieu de convergence, son port est le lieu de transit par lequel s'opèrent les relations avec l'outre-mer.

Depuis quelques années, le domaine portuaire en Algérie attire de plus en plus l'attention des autorités. Ceci est confirmé par l'ensemble des études et projets en cours, entre autres le SNAT 2025 avec la proposition d'un schéma directeur portuaire. Aussi des opérateurs internationaux, notamment les américains, s'intéressent à la modernisation et l'extension des ports existants. Les américains s'intéressent à la création de nouvelles infrastructures ou de projets structurants comme celui de réaliser un nouveau port dans le delta des Issers.

Aussi depuis l'année – 2009- les autorités algériennes réfléchissent sur la décongestion du port de Mostaganem avec la délocalisation de certaines activités (le trafic des diverses marchandises non conteneurisées et les véhicules) vers d'autres ports entre autres celui de Djendjen à Jijel, Oran et Ghazaouet.

Dans le même objectif qui est celui de « décongestionner » les ports du centre du pays un projet d'une nouvelle ligne entre Mostaganem et Marseille a été envisagé par le ministère algérien des Transports.

Notre travail approchera donc la question des enjeux, du renouvellement urbain de l'interface port ville, et l'évolution de la relation ville / Port ; Et concentre les questionnements qui fondent la problématique de la reconquête des espaces délaissés. Notre réflexion s'inscrivant dans ce contexte général se base sur les interrogations suivantes :

Est-il possible de relier l'espace portuaire à la ville de Mostaganem ? si oui, sous quelles formes ?

Penser donc, au renouvellement de l'interface ville-port Mostaganem sera dans un objectif principal de réconcilier la ville avec la mer, la ville qui est née de la mer se trouve après l'indépendance à lui donner dos.

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

III. Les objectifs :

« Composer c'est regrouper des éléments choisis pour faire un tout homogène et complet de telle sorte qu'aucune partie de tout ne puisse prétendre se suffire à elle-même. » par George Gromort.

Le but de notre intervention consiste à :

1) D'ordre social :

- Assurer la mixité sociale par l'amélioration de l'habitat.
- La création de nouveaux milieux de sociabilité.
- Améliorer la vie quotidienne des habitants
- La création d'un pôle de rencontre et d'animation.
- Réappropriation des espaces abandonnés.

2) D'ordre urbain :

- Revitaliser cette zone par l'insertion de nouvelles fonctions urbaines et l'implantation des équipements essentiels.
- Créer une mixité fonctionnelle.
- Rendre le tissu attractif par l'aménagement d'espaces publics et de loisirs de qualité.
- Élimination des fonctions incompatibles avec l'esprit de la centralité.

3) D'ordre morphologique :

- Utilisation raisonnable des réserves foncières
- Révision du maillage des voies secondaires et de desserte.
- Ouvrir la zone en rénovant ses liens avec les quartiers voisins.

4) D'ordre perceptuel :

- Renouveler l'image architecturale du quartier qui participera à l'image de la ville.
- Dégager les perspectives bloquées vers la mer par le front de mer pour une meilleure imagibilité de l'espace.
- Prévoir des repères visuels

5) Sur le plan économique

- L'adoption de nouvelles activités d'actualité à caractère tertiaire redynamise la ville et la transforme vite en un pôle économique attractif et compétitif

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

- Une réduction sensible des taux de chômage

6) **D'ordre écologique et environnemental :**

- Sauvegarder la matrice verte existante.
- Injecter de nouveaux espaces verdoyants.
- Projeter des axes plantés et équipés.

VI. **Les hypothèses :**

- Assurer la mixité sociale et Travailler sur l'habitabilité du quartier : la hiérarchie des usagers doit être bien établie ; une attention particulière portée aux habitants ;
- Affirmer la mixité fonctionnelle par l'injection des équipements qu'on a besoin dans le quartier en assurant la continuité fonctionnelle.
- Le développement des espaces négatives en des espaces publiques ce qui donne une dimension réaliste au projet.
- Organiser un front de mer comme un balcon pour la ville dans une logique de développement balnéaire.
- Vivre l'esprit de découverte par des promenades et des esplanades réservées aux visiteurs
- Élaborer la façade urbaine qui participe à l'amélioration du paysage de la ville
- Ouvrir le quartier sur son environnement (mer, montagne et centre-ville), en assurant une liaison entre ce dernier et les quartiers périphériques,
- Penser un pôle qui va nous permettre de lier et compléter l'activité touristique de salamandre et Kharouba, sur un axe continue entre ces trois zones maritimes.

Photo N° 1 modifié par l'auteur 2016 :



Photo N° 2 modifié par l'auteur 2016



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

VII. Motivation du choix de la zone d'étude :

- Notre zone d'étude fait partie du tissu urbain ancien (colonial) bien que relativement excentré, elle s'inscrit dans un espace intermédiaire entre le centre-ville et la côte maritime (le port)
- Cette zone souffre des problèmes qui sont apparues comme le résultat de l'évolution du territoire à travers le temps. Le territoire a connu au fil du temps une multitude de mutations. Aujourd'hui, il s'agit du résultat des diverses transitions qu'elle a connues ;
 - la mauvaise occupation de la zone vu son importance et sa situation par rapport à la ville.
 - on retrouve des bâtiments qui n'ont pas leur place dans ce lieu on relevé surtout la discontinuité que relevée le front de mer sur cette zone.
 - le manque flagrant des équipements et la condensation de l'habitat
 - des espaces publics qui sont peu nombreux. tout en créant une rupture morphologique et fonctionnelle dans le tissu urbain de la ville.
 - La situation spatiale visuelle et sociale est très difficile, la population peine à ce convaincre de l'attractivité de cette zone qui reste assimilé à des lieux délaissés, inhabitables, menaçants sur le plan de la santé ou dangereux ainsi que le paysage romantique qui est perdu.
 - ce qui la transformer en zone fragmentée, fermée sur elle-même, déconnectée de son environnement,
 - Ça nous à pousse à s'inscrire dans le domaine de l'urbanisme qui va nous permet d'analyser et comprendre les problèmes de cet tissu urbain ancien, afin de;
 - lui restitué sa vocation et lui donnée une qualité esthétique pour ces formes et ces façades
 - améliorer le paysage visuel et urbain et aussi l'image de la ville.
 - sur le plan socio-économique, cette étude nous permettra de mieux connaître les conditions dans lesquelles les gens aperçoivent leur ville et ses espaces extérieurs.

Photo № 3 modifié par l'auteur 2016



Photo № 4 modifié par l'auteur 2016



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

VIII. Motivation du choix du thème :

«Le cœur d'une ville de la même manière qu'un cœur humain à besoin d'opération chirurgicale, de modification selon l'évolution d'un nouveau apport » Par **quartiers anciens**
quartiers durables

- Dans les sites nous rencontrons des traces du **passé** qui représentent des données inestimables à la planification par exemple dans plusieurs villes on trouve des espaces désaffectés, vierges ou mal exploités, qui présentent un grand potentiel pour une éventuelle réutilisation, mais leur valeur historique et leur importance architecturale les rendent fragile et difficile à traiter.

- Par la suite les motivations du choix de notre projet de fin d'étude s'inscrivent dans cet thème d'actualité ,il est donc important de nous préparer et surtout de nous adapter à des changements :modes et cadre de vie cela ne signifie pas que nos villes devons être moins agréable a vivre , au contraire on va essayer d'offrir et de donner l'occasion à la société d'exploiter, revitaliser et de repenser son espace pour qu'il soit ouvert à tous ,accessible respectueux de son environnement porteur de valeurs et de culture .

- C'est à partir de cette réflexion que nous est venue l'idée de notre type d'intervention qui s'est porté principalement sur **la revitalisation et la régénération urbaine** du quartier existant, en rependant sur les besoins actuels des habitants à l'échelle du quartier et des citoyens, visiteurs à l'échelle de la ville,

- Afin d'aborder une nouvelle lecture visuelle et un nouveau aspect de la production paysagère pour revivre le lieu de la promenade maritime, il est important de travailler sur la discontinuité que subit le front de mer et qui vient interrompre toute la philosophie du la route national

- La projection d'un **projet urbain** en termes de récupérer les espaces abandonner va engendrer une **ambiance de vivacité** a cette zone qui est presque morte et un dynamisme économique important par des nouvelles activités et autres services.

- Alors il aura une valeur et un impact au niveau du **quartier de la ville** et pourquoi pas de toute la **région**.

- Ce quartier deviendra un véritable moteur du développement du territoire, il sera le point de départ de la trame verte et de l'urbanisation du territoire.

IX. Conclusion :

- Le quartier ancien se compose d'éléments matériels et immatériels qui constituent un ensemble urbain singulier et unique : la morphologie urbaine, l'architecture, la matière et la couleur du bâti, mais aussi les sensations engendrées par la lumière et cette ambiance indéfinissable qui émane des usages, des rites et du rythme de vie, de l'histoire, de l'âme du quartier.

- « Concevez toujours une chose en la considérant dans un contexte plus large - une chaise dans une pièce, une pièce dans une maison, une maison dans un quartier, un quartier dans une ville. » Eliel Saarinen

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

- En s'appuyant sur les traces de l'histoire et l'identité, il est possible de revivifier le quartier existant dans l'avenir tout en le modernisant et en favorisant son adaptation aux modes de vie d'aujourd'hui et de demain. Cela va impliquer également une réflexion fine sur les équilibres socio-économiques sur le quartier, son paysage, sa côte maritime, même sur le centre-ville.
- Elle nécessite la mobilisation des habitants, leur participation à la définition d'un avenir commun et à l'élaboration du projet urbain. Selon Friedensreich Hundertwasser « Lorsqu'un seul homme rêve, ce n'est qu'un rêve. Mais si beaucoup rêvent ensemble, c'est le début d'une nouvelle réalité. »
- Cette approche transversale et territoriale contribue à renforcer les bases d'un projet plus respectueux de son environnement et de ses habitants.

X. La méthodologie :

Les méthodes d'analyse avaient pour but de mettre un terme à l'absence de maîtrise de l'extension urbaine qui avait caractérisé les époques antérieures. Le constat critique de la ville moderne fait émerger les nouvelles méthodes d'analyse urbaines (Historique, morphologique, Fonctionnelle et paysagère) .

➤ **Premièrement** on commence par *l'approche historique*, empreinte largement aux études d'école italienne (S.Muratori. C.Aymonino et Aldo Rossi) et comprend l'analyse des phénomènes d'extension et de densification des agglomérations, c'est une étape initiale, elle permet de connaître l'origine de la création des villes, l'étymologie des mots, les événements historiques, le mode d'évolution et les équipements de valeur historique.



➤ **Deuxièmement** on passe à *l'approche morphologique* apparue auparavant dans l'école d'architecture italienne des années 60 et dont la théorie la plus construite a été formulée par l'architecte italien Aldo Rossi. Cette approche aborde la morphologie du lieu et la forme urbaine et les types d'édifices qui la composent, plus précisément cela consiste à penser en termes de rapport de la forme urbaine et la typologie c'est-à-dire les types de construction (position du dans la distribution interne... Etc.)



➤ **En troisième lieu** on aborde *l'approche fonctionnelle*, apparue dans la 2ème moitié du XXème siècle, en réaction à l'égard de l'hégémonie du fonctionnalisme, elle caractérise l'espace à travers la répartition des différentes fonctions urbaines à l'intérieur d'une agglomération en rapport avec les facteurs sociaux et économiques.

➤ **Quatrièmement** on procède à *l'approche paysagère* qui a muri au sein de l'école Américaine, (Revin Lynche) S. Le but de cette approche c'est d'analyser l'apparence des villes et d'en déduire leur qualité visuelle en s'appuyant sur la perception visuelle des habitants, afin de dégager une méthode de modification de la ville vers la meilleure forme urbaine, celle d'une plus grande clarté à travers des outils spécifiques tels que les voies, les limites, les quartiers, les nœuds et les points de repères.

Chapitre 01 :

Approche urbaine

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

I. Situation de la zone:

I.1 Localisation et présentation du secteur d'étude dans la ville :

Le quartier de la Marine représente un patrimoine récent représentatif de l'urbanisme du 19ème siècle. Une extension de la ville de Mostaganem et demeure de la bourgeoisie coloniale. Il participe aujourd'hui à la centralité de la ville renforcée par la présence d'équipements portuaires et culturels. (Voir figure 1et 2).

Photo № 5 (photo aérienne de la ville de Mostaganem ;
source; GOOGLE EARTH PRO 2016 modifié par l'auteur 2016



Photo № 6 (photo du port de Mostaganem ; source : Google image 2016)



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

I2. Présentation de la ville de Mostaganem :

Mostaganem est une commune [algérienne](#) de la [wilaya de Mostaganem](#) dont elle est le chef-lieu. C'est une ville [portuaire](#) de la [Méditerranée](#), située au nord-ouest de l'[Algérie](#), à 363 km à l'ouest d'[Alger](#). Elle est d'ailleurs la deuxième ville de l'ouest du pays après Oran. Mostaganem est une [ville portuaire](#), le port est situé dans le golfe d'[Arzew](#) et doté d'une superficie de 68 ha et deux bassins. Il est traversé par un réseau de voie ferrée. (Voir la photo 8)

Photo № 7 (carte géographique de l'Algérie ; source : Google image 2016)



Photo № 8 photo aérienne de la ville de Mostaganem ; (source Google image 2016)



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

I.3 La situation et la délimitation du quartier d'étude :

Le quartier de la marine situe au Nord-est de la ville de Mostaganem avec surface égale 65 hectares. Joui d'une situation géographique stratégique et intéressante en étant un espace d'articulation et de jonction entre le centre-ville et le port.

Une position de centre l'échelle de la ville, articulant la mer (à l'Ouest), la ville (à l'Est). La salamandre (au Sud), et le quartier tidjdit (Nord).

I.4 Plan de situation du quartier par rapport la ville :

Les points de repères : le paysage urbain est quelque chose que l'on doit voir, dont on doit se souvenir et se délecter » Kevin. Lynch. Ce sont des Objets physiques, des monuments, bâtiments exceptionnels ou facilement identifiables. On trouve comme repère dans cette zone.

Photo № 9 (photo aérienne de la zone d'étude ; source : Google Earth pro 2016)
modifié par l'auteur 2016



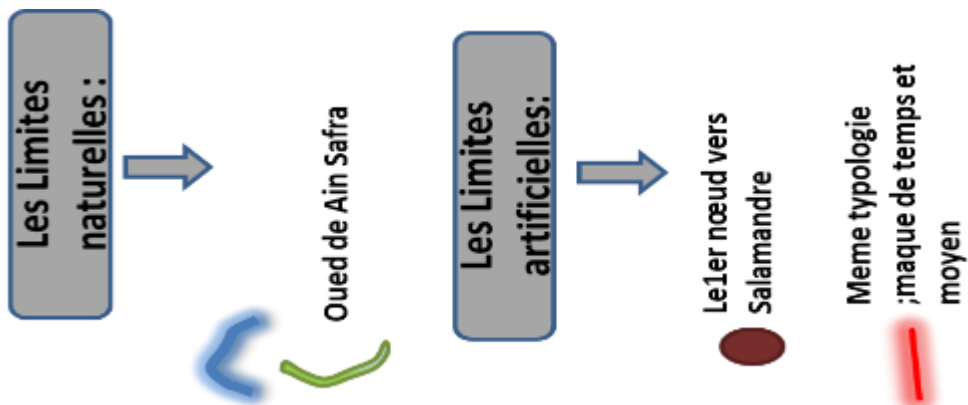
- C'est le côté ouest de la ville constituant un point d'inflexion et une rotule articulant la résidentielle (coté Est) avec la partie portuaire (côté Ouest) par la RN 11.
- Le POS de la Marine est délimité : (voir Photo № 8)
- ❖ **Au Nord** : l'Oued de Ain Sefra, qui dans le port. (Limite naturelle)
- ❖ **A l'Ouest** : la mer Méditerranéenne. (Limite naturelle)
- ❖ **Au Sud** : Le nœud du quartier. (Limite physique)

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

❖ **A l'Est** : Le boulevard AÏSSA Belkacem. (Limite physique)

Le quartier s'étend sur un terrain en pente par les talus qui le il se trouve en surplomb par rapport au port et la mer, présentant ainsi un balcon panoramique exceptionnel.

Photo № 10 situation de la zone d'étude par rapport aux repères importants, source Google earth pro travaillé par l'auteur 2016



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

II. Analyse de secteur :

II.1 Aperçu historique :

II.1.1 cas de la ville de Mostaganem :

Selon LEENEVOLO « *La ville demeure une création historique particulière ; elle n'a pas toujours existé mais apparue ; à un certain moment de l'évolution des sociétés, elle peut disparaître ou être radicalement transformée à un autre moment. Elle n'est plus le fait d'une nécessité naturelle, mais celui d'une nécessité historique qui a un début et une fin* ». ¹⁵

a) Période précoloniale :

La ville se serait développée après que des centres ruraux fussent nés, d'un marché local ou d'un grand souk. D'autre part, la présence d'une formation fortifiée jointe à une situation géographique, c'est le cas de Mostaganem, explique généralement le choix des voyageurs errants, des nomades qui cherchent à sédentariser leur commerce et leurs diverses activités.

Plusieurs tribus ont dominait Mostaganem, entre autres citons les Maghraoua, puissante tribu qui dominait la région au 12ème siècle. Entre 1267 et 1271, le Sultan de Tlemcen — Ziyanides- la réduisit.

Après l'époque Espagnole, les Mhâls formaient une puissante tribu qui dominait aussi Mostaganem, et qui devinrent plus tard les auxiliaires des turcs.

La croissance de la vile de Mostaganem a été radioconcentrique autour d'un point principal il s'agit de la mairie avant de rencontrer les limites naturelles, tel que c'est la mer et pour être après une extension linéaire vers Oran et Relizane aussi vers Kharouba. Ces derniers ont dominé jusqu'au 18ème siècle, avant la colonisation française.

Les photos aériennes de Mostaganem révèlent certains principes et logiques de localisation et de croissance pour chaque période de son histoire. La ville précoloniale, attenante à l'Oued Ain-Sefra, occupe un site protégé par une topographie élevée. Elle dominait l'environnement et favorisait ainsi une position de défense et de contrôle du secteur ouest. L'oued constituait en même temps pour les habitants, une ressource d'eau pour irriguer les jardins et actionner les moulins. La topologie de l'ensemble est significative de l'expression d'un modèle d'intégration aux données physiques du site. Occupant des terrains escarpés le long des berges de l'oued, elle se compose de trois quartiers et de quelques constructions appelées El-Arsa. Ces types d'implantation qui adhèrent aux propriétés morphologiques du site initial, se traduisent par des configurations toponymiques expressives.

¹⁵ Source Federico Cresti, contribution à l'histoire d'Alger. Rome 1993.

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

Photo N° 11 Image montrant la disposition des principaux quartiers de Mostaganem source : modifié par l'auteur 2016

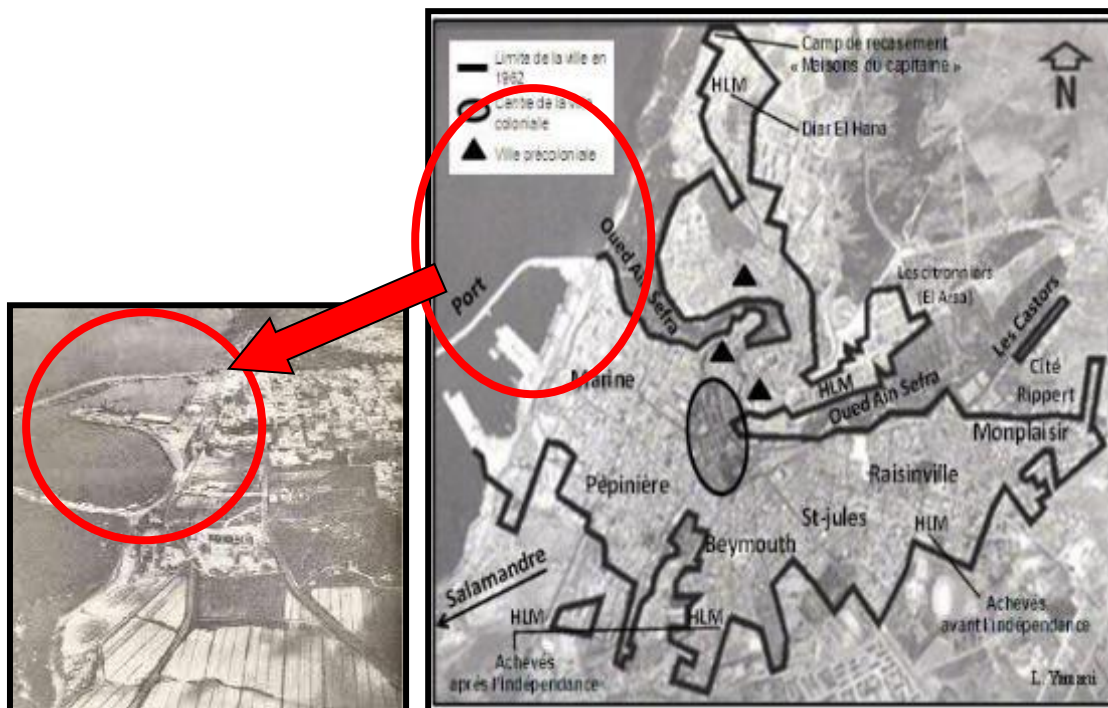


Photo N° 12 Image montrant la disposition du quartier d'étude par rapport à la ville de Mostaganem, source PDAU Mostaganem



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

- Ce tracé se définit aussi par une structure longitudinale longeant le côté marin et marquant les liaisons avec les autres agglomérations et aussi un tracé transversal reliant les quartiers à eux-mêmes et avec le balcon marin.
- Apparition des puis l'extension de la ville suivant les axes reliant les autres villes avoisinantes

b) Période coloniale :

L'urbanisme colonial qui pour des raisons militaires s'est implanté à côté du noyau initial (le Port), à épargner son entité urbaine et architecturale. L'orientation Nord-Sud adoptée au début a été rapidement abandonnée pour des raisons topographiques. Les quartiers se sont développés en échiquier autour du centre, suivant une croissance radioconcentrique ordonnée par les éléments régulateurs que sont le port et l'oued vers le Sud-est.

La ville se divisait en deux parties :

- 1) La partie haute : (pour les arabes), trame viaire irrégulière.
- 2) La partie basse : (pour les européens) ou habitaient les travailleurs espagnols dans des simples maisons (des caves et des maisons de fortune). Les arabes travaillaient seulement à l'exportation des agrumes.

Photo N° 13 Carte de division de la ville de Mostaganem (ex marine) ; source : PDAU Mostaganem modifier par l'autre



LA VILLE HAUTE



LA VILLE BASSE

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

Jusqu'en t 962 le site était plein d'usines et des caves qui fonctionnés avec le port. Et aussi les deux assembles collectifs (Chélif et le 15 ème) ainsi que et des villas.

Photo № 14 Image du port du Mostaganem source : site web Mostaganem aujourd'hui



II.1.2 cas du secteur d'étude (la zone portuaire et quartier la marine):

La zone qui a fait objet de notre étude est de type colonial ; à cette époque il y avait une relation forte avec le port (exportation d'alcool et les agrumes). (Voir figure no
Le lieu d'étude se divise en deux zones :

1. le port (ses bassins).
2. Un quartier typiquement résidentiel nommé (plateaux).

Le Port de Mostaganem ne prit son véritable départ qu'après l'inondation de 1927 dont il souffrit beaucoup. Les premiers travaux de construction furent engloutis.

Le colonialisme à implanter une caserne à 1000m environs du port (ITA actuellement) afin d'accueillir les soldats français et assurer la protection de la frange Mostaganemoise

Photo № 15 image du port militaire (vers 1900) source ; site web Google



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

Le port de Mostaganem était le 2ème port marchand d'Algérie. Il s'est taillé une place très convoitée par ses voisins dans le trafic d'exportations d'agrumes, vin, moutons, bœufs, porcs, chevaux, etc.

Photo № 16 image du port marchand (vers 1950), source : site web Google



Les bateaux qui venaient ravitailler la ville et la place de Mascara, dont Mostaganem était l'entrepôt, étaient obligés de mouiller à 800 m. de la côte et de s'en éloigner pour aller s'abriter à Arzew au moindre indice de mauvais temps.

Pour accéder au port, des projets d'autoroutes, d'aménagements des voies ferrées, déplacement de la gare, étaient en cours d'exécution en 1962... La ville se modernisait sans cesse, s'agrandissait de tous côtés.

II.1.3 Les étapes d'évolution du port :

Conquis entièrement sur la mer, à 18 milles à l'Est du Cap-Ferrat, dans la partie Est du golfe d'Arzew, sur une côte droite exposée aux vents dominants de Nord-est.

Aucun ouvrage maritime n'existait avant 1848 en face de la ville de Mostaganem établie alors sur un plateau à environ 1 km du rivage.

1) Phase 1 (1844):

En 1840, on établit un premier débarcadère en bois puis en maçonnerie ébauche du futur port. En 1844 l'ancien phare de Mostaganem construit au bas -coté de chaussée de l'ancienne route qui menait au port, tangentiel au grand virage, dans le quartier de pépinière. Après avoir En 1848, la jetée nord du port 80 m de longueur est construite, elle atteindra 325 m en 1881.

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

Photo N° 17 plan schématisant le port et l'apparition du phare vers 1844 source auteur 2017

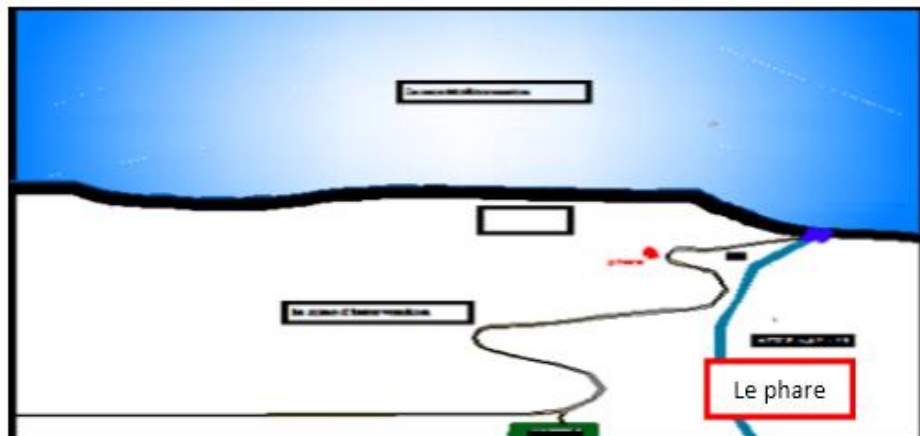


Photo N° 18 photo ancienne du port de Mostaganem , source ;site web : Mostaganem aujourd'hui

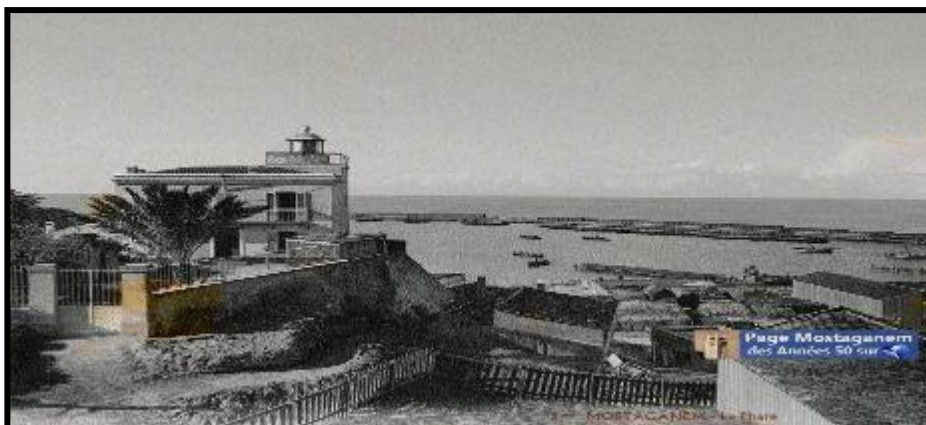
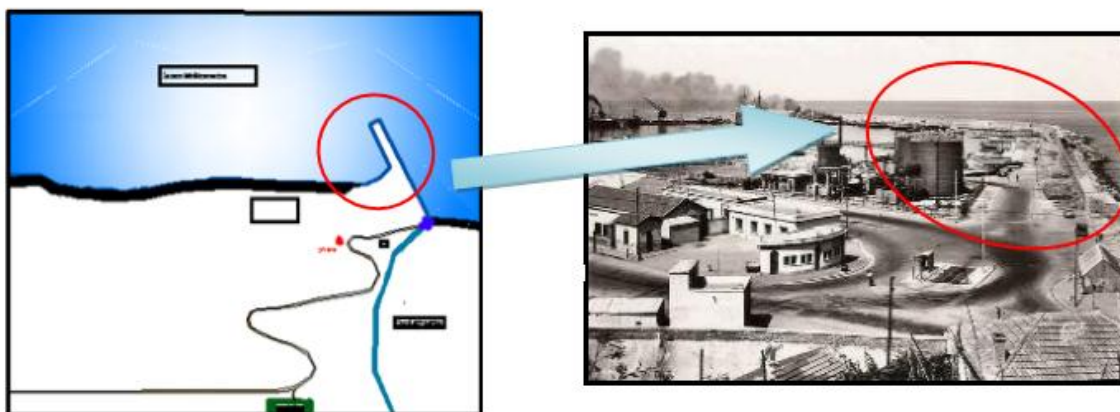


Photo N° 19 plan schématisant la construction de la 1 ère jetée vers 1840 ; source l'auteur 2017



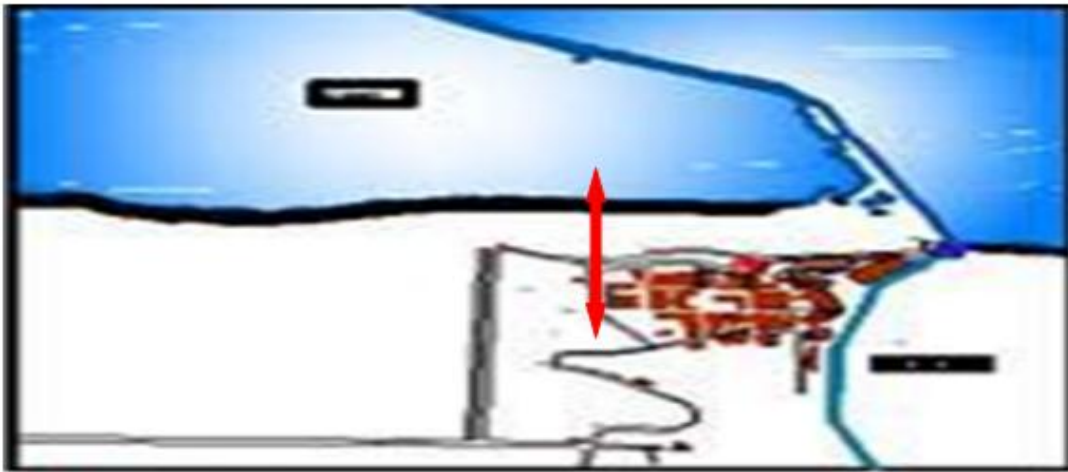
Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

2) Phase 2 (1881) :

Boulevard de BEN KARA Mustafa a été créée par l'ordre d'un colonelle qui habite devant cet axe assez large pour que le colonel puisse profiter et bénéficier le maximum des vues sur mer, donc il a interdit de construire le long de cet axe pour que personne n'ose bloquer la vue.

La marine était faite pour les travailleurs du port, ces vois avaient une relation le port parce qu'il ne sont faite que pour les gens du port, ces derniers n'avaient pas de relation avec le centre- ville.

Photo N° 20 plan schématisant la création du boulevard BEN KARA Mustapha, vers 1882 ;source auteur 2017



3) Phase 3(1882-1941) :

En 1882 est rédigé le premier projet d'aménagement du port, il est déclaré d'utilité publique en 1885. Un deuxième phare a été édifié en 1901, le phare a été édifié en 1901, le phare reste une icône d'orientation et d'aboutissement. Les premiers grand travaux débutent en 1890 et s'achèvent en 1904 d'ou le 1er bassin du port prit naissance. La jetée sud-ouest fut construite en 1941

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

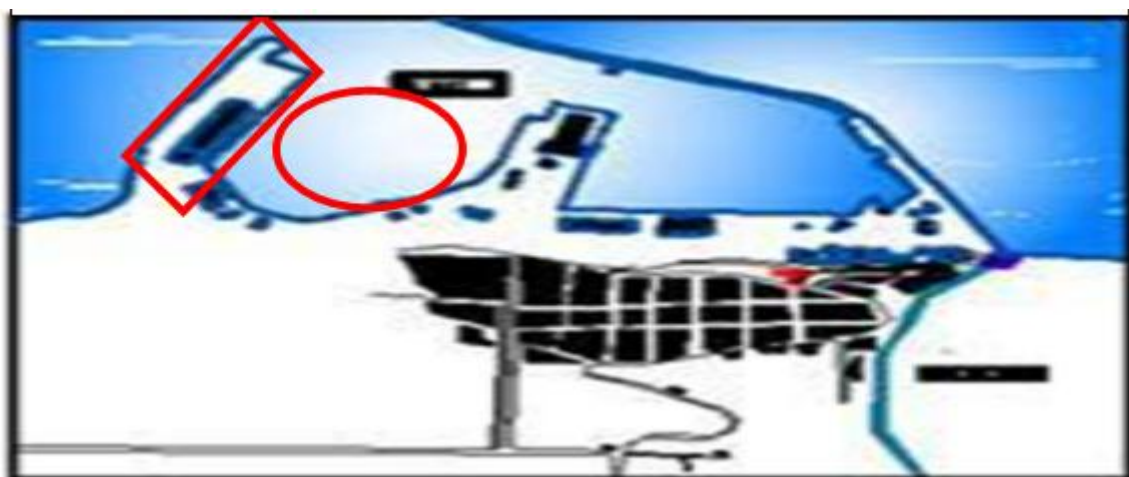
Photo № 21 plan schématisant la création du 2^{ème} phare et la jetée sud -ouest, vers 1900 ; source auteur 2017



4) Phase 04 (1955):

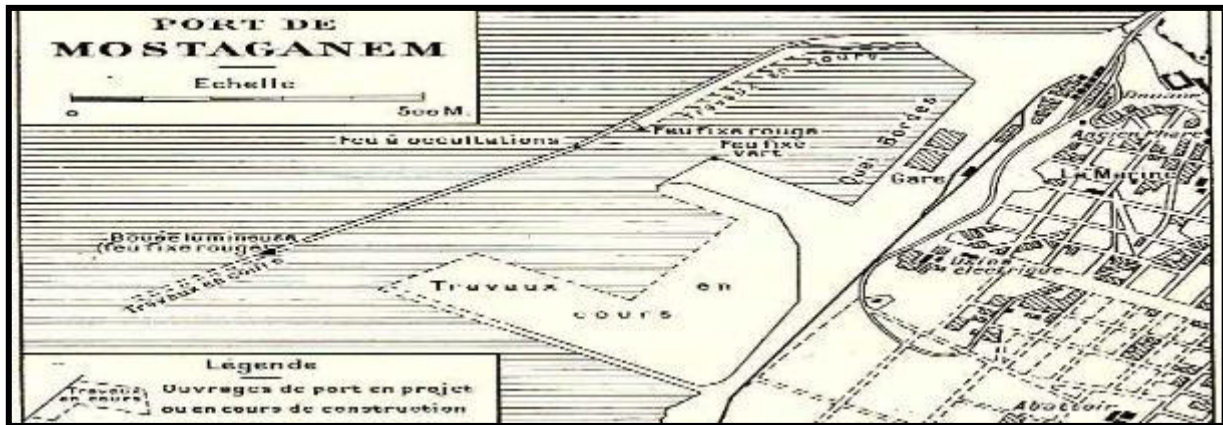
Le deuxième bassin à vue le jour vers (1955-1959), avec 430 m de quai construite. Le développement du port de la ville de Mostaganem va de part et il n'y aura guère de répit dans cet accroissement dans une situation de nouvelle réforme économique.

Photo № 22 plant schématisant la création du 2^{ème} bassin ; source auteur 2017



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

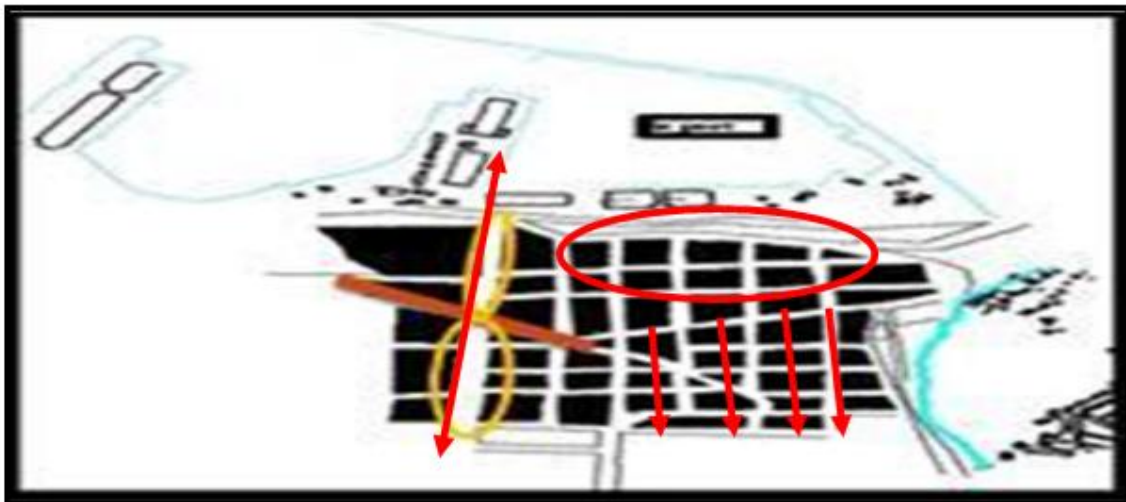
Photo N° 23 carte de la ville montrant la création du 2ème bassin ; source site web Google



5) Phase 5 (1959-1970) :

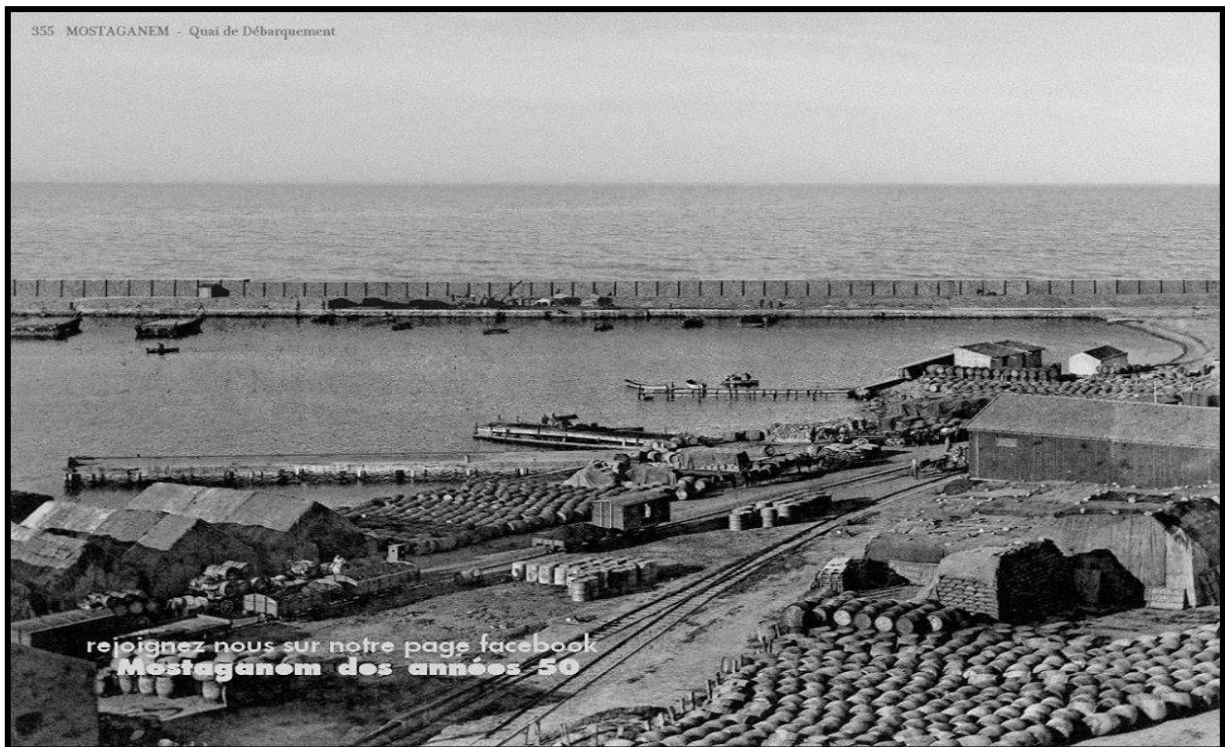
La zone est de type colonial, à cette époque il avait une relation forte avec le port (exportation d'alcool et les légumes). on marque aussi l'extension du boulevard de BEN KARA Mustapha à partir de la partie basse (la plus ancienne) vers la partie haute avec une largeur plus grande pour marquer l'ouverture vers la mer.

Photo N° 24 plan schématisant les grands travaux d'aménagement et développement du boulevard ; source auteur 2017/2017



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

Photo № 25 photo du quai de débarquement (vers les années 50) ; source: page Mostaganem

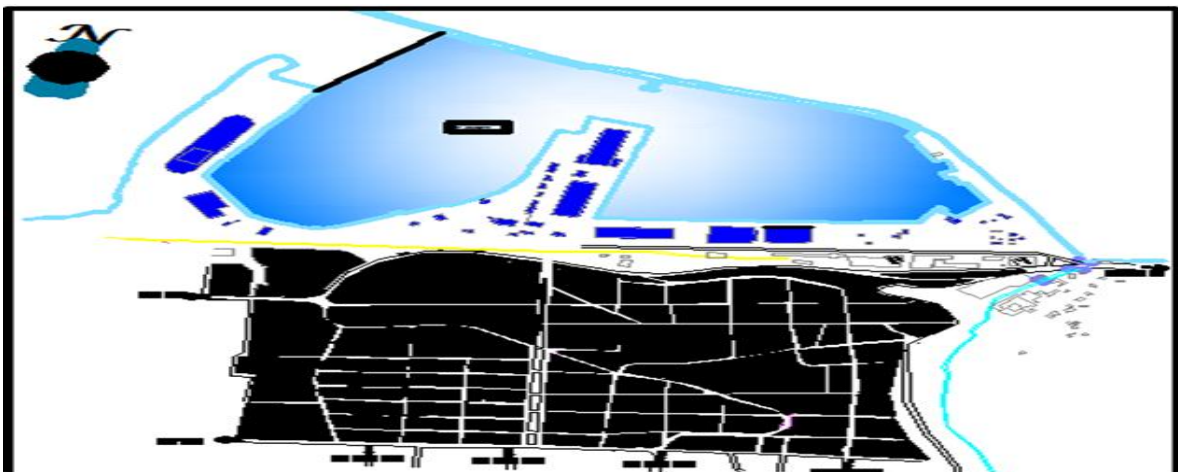


6) Phase 6 Le port actuelle (1970-2006) :

Le port actuel possède une jetée du large de 1.373 m. de longueur, de direction sensiblement Est-Ouest sur 450 m. à partir de son enracinement, puis incurvée et dirigée ensuite Nord-est Sud-ouest sur le reste de sa longueur.

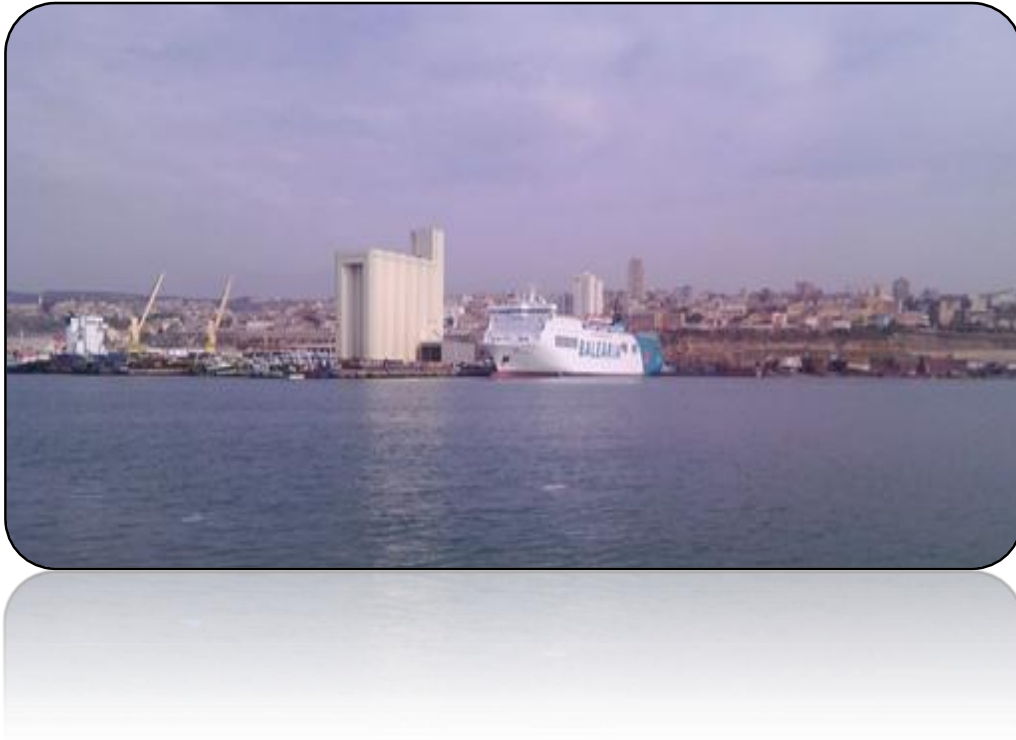
Un premier bassin de 15 ha, de plan d'eau dragué à (8 -12) ha, de terre-pleins ; 800 m. de murs de quai ; un môle inachevé et construit entre les deux bassins ; enfin, une amorce sur 220 m. de longueur de la future jetée transversale.

Photo № 26 plan schématisant le port en état actuel ; source auteur 2017 vers les années 50 ;source auteur 20172017



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

Photo N° 27 photo du port actuel ; source l'auteur 2017



II.1.4. Synthèse :

Le quartier de la Marine regroupe des potentialités inestimables, un trésor historique et culturel qui font de lui un point stratégique pour toute tentative de revalorisation du patrimoine Mostaganémois.

Ce quartier possède beaucoup de permanences, des éléments singuliers de grande valeur qui ne servent même pas à la structure de la ville. Les tissus qui le composent possèdent leur propre morphologie,

- ✓ Ces espaces publics sont vécus différemment d'une partie à une autre.
- ✓ Ces éléments ont causé une rupture entre le haut et le bas de la ville. Le Port reste toujours à l'écart de la ville.

Nous pensons que la prise en charge des permanences devrait être intégrée à une structure globale, capable de renforcer la forte symbolique qui véhicule le quartier, tel que ; la RN11, Le port lui-même, la façade résidentielle, et le boulevard BEN KARA.

C'est un héritage architectural et urbain du passé qu'il serait intéressant de reprendre et de faire revivre.

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

II.2 Approche morphologique :

II.2.1 Description du port :

La ville de Mostaganem ne disposait pas de port, et entre la pointe de la Salamandre et celle de Kharrouba s'étendait une longue plage étroite et parsemée de rochers dangereux pour la navigation. La petite " Baie aux pirates" qui s'appelait Marsa El Ghanaïm - le port du butin - a donné son nom à la ville de Mostaganem. En 1840, on y établit un premier débarcadère en bois, puis en maçonnerie ébauche du futur port. En 1848, une jetée de 80m de longueur est construite, elle atteindra 325m en 1881. En 1882 est rédigé le premier projet d'aménagement du port, il est déclaré d'utilité publique 1885. Les premiers grands travaux débutent en 1890 et s'achèvent en 1904 d'où le 1er bassin du port prit naissance. La jetée sud-ouest fût construite en 1941, date à laquelle le 2ème bassin a vu le jour. Entre la fin de l'année 1955 et le début de l'année 1959 a été construit 430m de quai au 2ème bassin. Dès lors l'aménagement progressif du port s'est opéré en fonction des besoins nouveaux d'un développement harmonieux de la région. Le développement du port et de la ville de Mostaganem vont de pair et il n'y aura guère de répit dans cet accroissement dans une situation de nouvelles réformes économiques engagées qui conduisent le pays à une économie de marché de manière irréversible.

II.2.2 Situation géographique du port :

Mostaganem se trouve au Nord de l'Algérie à 365 Km Ouest d'Alger la capitale du pays. Elle jouit d'une position géographique stratégique et une aire d'influence régionale, du fait même de l'existence de son important port de commerce. Situé à proximité du premier pôle gazier et pétrolier d'Arzew, le port de Mostaganem constitue la voie la plus courte pour l'acheminement des marchandises à destination des régions pétrolières et gazières de Hassi-Messaoud, Hassi-R'mel, Hassi-Berkine et Haoudh-El-Hamra. Localisé dans une zone agricole, son hinterland est formé de 12 Wilayas situées au Nord et Sud représentant le quart de l'ensemble des circonscriptions administratives de l'Algérie et le tiers de la superficie du pays. Le port est situé dans le golfe d'Arzew : =>L'altitude : 35° 56' Nord =>Longitude : 00° 05' Est.

II.2.3 Capacité d'accueil et de traitement :

Photo № 28 photo de la jetée ; source auteur 2017

1-Infrastructures Portuaires :

Accès :

Passé nord - Ouest

- Largeur 100m.
- Profondeur 12m.

Jetée : 1.830m de longueur.

Plan d'eau : 30 Hectares.



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

Bassins :

02 bassins.

- 1er bassin : 14ha de 6,77m à 8,22m de profondeur.
- 2eme bassin : 16ha de 6,95m à 8,32m de profondeur

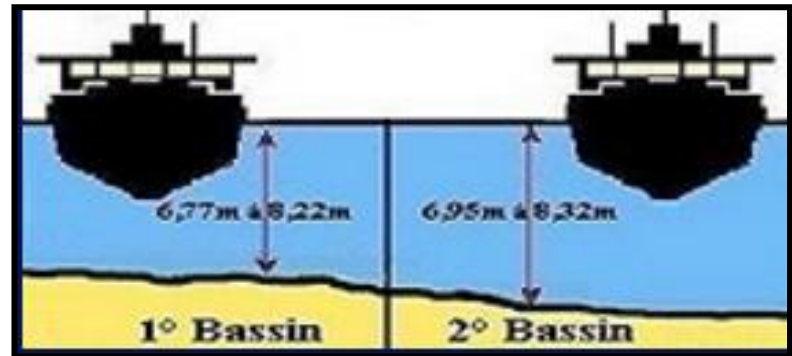


Photo N° 29 schémas montrant profondeur des bassins ; source direction du port de Mostaganem 2017

Postes à quai commerciaux :

10 postes dont 04 :

- Postes spécialisés : Céréales -Sucre roux - Bitume -Vin
- Postes de servitude : 02 postes XetY de 80m chacun

Appontement de pêche :

- 02 appontement de 90m chacun.
- Quai de pêche : 130m de longueur.



Photo N° 30 photo montrant appontement de pêche ; source direction du port de Mostaganem 2017

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

Photo N° 31 photo montrant les docks comme zone d'exploitation ; source auteur 2017

2-Zones d'exploitation :

- Surfaces non couvertes : 69.000m² de terre-pleins dont 65.000m² à usage commerciale.
- Surfaces couvertes : 16 Docks-magasin d'une superficie de 8.950m² dont 5.950m² à usage commercial.
- Surface parc véhicules : 60.000 m², capacité d'accueil 4 500 unités.



Photo N° 32 photo montrant voies de desserte ; source auteur 2017

- Voies de dessertes : Les voies de dessertes existantes dans le port sont de 4.805m de route. Les quais et terres pleins sont desservis par un réseau rénové de voie ferrée de 3.747m relié à la gare.



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

Photo N° 33 photo montrant silos de céréales ;
source direction du port de Mostaganem 2017

3-Installations spécialisées

- Silo de céréales : Mis en service en 1986. Doté de 12 cellules et de 2 portiques à grain d'un débit de 300T/H. Capacité de stockage de 30.000T.
- Station de bitume : Construite en 1929. Capacité de stockage 4.700T, pour le traitement 30.000T/An.
- Silo à sucre : Réceptionné en 1971. Capacité de stockage de 17.000T, pour le transit de 150.000T/An.



Photo N° 34 photo montrant Station de bitume ;
source direction du port de Mostaganem 2017

- Cale de halage : 02 bers de 100 T et 01 ber centre de 250 T.
- Pont bascule : 02 ponts basculent d'une capacité de charge utile de 50T.



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

Photo N° 35 plan schématique montrant proposition de Réalisation d'un 3ème Bassin; source direction du port de Mostaganem 2017

II.2.4 Projets réalisés et a réalisés :

1-Réalisation d'un 3ème Bassin

Projet lancé à partir de 1998 Etudes finalisées par le LEM réactualisées parle bureau d'études SOGREAH Algérie en mars 2011. L'ouvrage sera réalisé dans le prolongement naturel du site du port à partir du môle Sud-ouest.



Photo N° 36 photo montrant la gare maritime ; source auteur 2017

2-Réalisation d'une gare maritime

Projet d'une gare maritime provisoire élaboré en 2010 par l'EPM sur recommandation de Mr le Ministre des transports. Elle est a l'origine un dock qui reconverti a une gare maritime.



Photo N° 37 photo montrant le Port sec ; source direction du port de Mostaganem 2017

3-Port sec:

Situé à 30 km du port dans la zone d'activité d'El Bordjia dans la commune d'Ain Nouissy avec une superficie 20 hectares.



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

Photo N° 38 photo montrant la Réalisation d'un nouveau mur de clôture ; source auteur 2017

4-Réalisation d'un nouveau mur de clôture :

Pour une meilleure sécurisation de l'enceinte portuaire, le projet de réalisation d'une nouvelle clôture apparente plus esthétique sur la RN 11 est engagé.

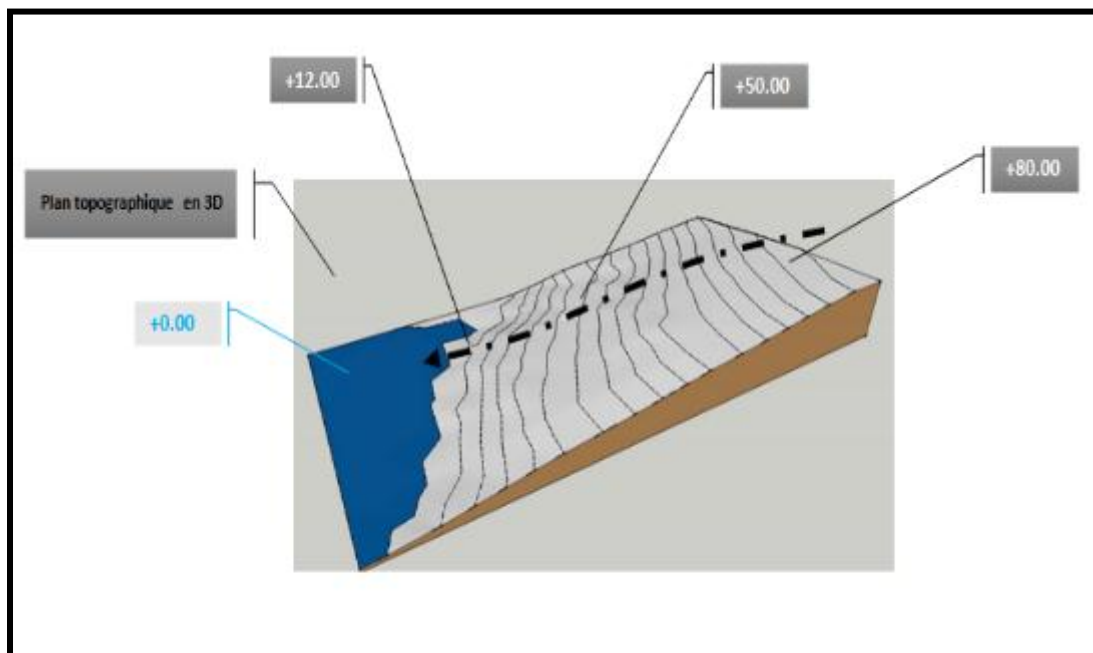


III Caractéristique et identités :

III.1 Cadre Natural :

➤ La morphologie du terrain :

Photo N° 39 plan topographique en 3D montrant la morphologie du terrain ; source auteur 2017



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

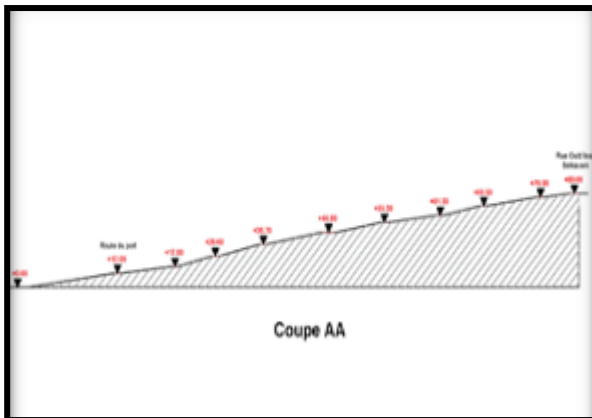
Photo N° 40 photo montrant La pente ; source auteur 2017



Les pentes du ravin de l'oued « Ain El Sefra » dépassent les 50m. A l'intérieur de la zone bâtie, les pentes sont fortes. On peut sentir une lourde pente qui dépasse le 25m.

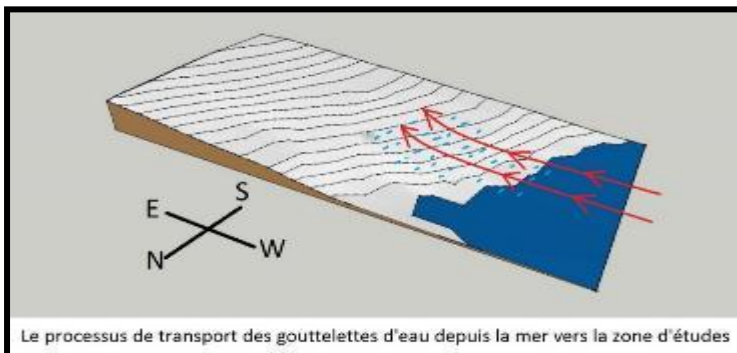
➤ Cette situation laisse présager une difficulté dans le réseau de circulation, la présence des escaliers étant un témoignage de vivre.

Photo N° 41 photos montrant les courbes de niveaux et une coupe du terrain ; source auteur 2017



➤ Les courbes de niveau sont perpendiculaires au boulevard et varient entre 12m et 80 d'hauteurs

Photo N° 42 plan en 3D montrant la ventilation ; source auteur 2017

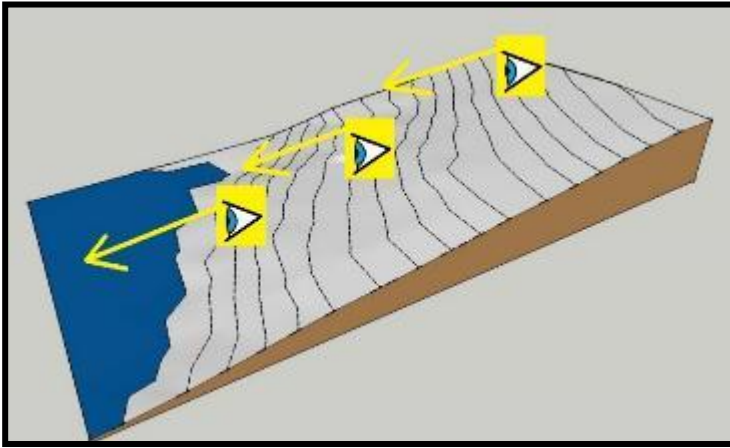


Inconvénients :

La pente expose la zone aux vents de l'Ouest qui sont non pas seulement forts mais aussi chargés de gouttelettes d'eau de mer. Et les gouttelettes d'eau augmentent les probabilités d'un glissement de terrain

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

Photo N° 43 plan en 3D montrant la visibilité ; source auteur 2017



Avantage :

La pente permet une visibilité semblable à celle des gradins des stades.

III.2 Synthèse :

Les contraintes topographiques n'étaient pas cependant sans influencer sur l'organisation spatiale du quartier, la différence de nivellement a fortement influencé la configuration urbaine.

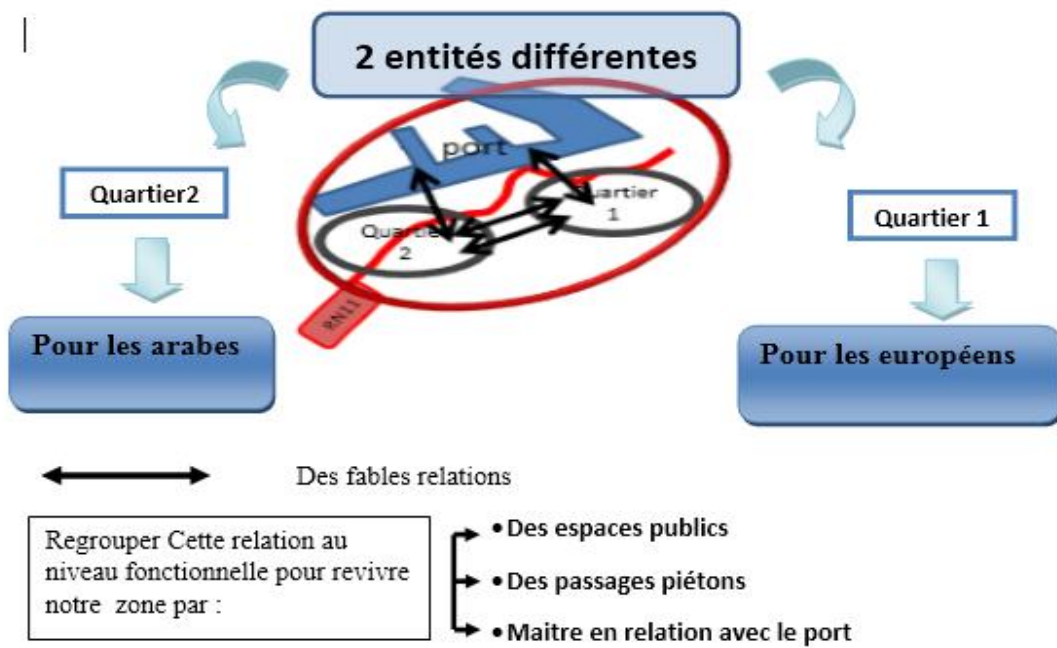
Cette situation laisse présager une difficulté dans le réseau de circulation, la présence des escaliers étant un témoignage de vivre

III.3 Cadre physique

Photo N° 44 plan montrant les différents caractéristiques et entités ; source auteur 2017



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)



IV. Circulation / accessibilité :

Photo № 45 plan montrant la Circulation et l'accessibilité ; source auteur 2017



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

Le quartier est entouré par une ceinture des voies qui sont augmentés la possibilité de pénétration seulement à partir des points bien déterminée.

Circulation:

Type des voies accessibles :

- Voie principal: la RN 11.
- Voie secondaire: le boulevard BENKARA MUSTAPHA et la rue menant de l'ITA.
- Voie tertiaires: les rues séparant les parcelles de la zone.

IV.1 La trame viaire :

Photo № 46 plan montrant la trame viaire ; source auteur 2017



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

IV.2 Trame parcellaire :

Photo N° 47 plan montrant la trame parcellaire ; source auteur 2017



Il existe 2 types de parcelles : régulier et irrégulier

- **parcelles régulières :**

Avec une forme géométrique carre, rectangulaire, triangulaire et même biseauté, avec une surface réduite entre 800 à 4000 m², pour la fonction actuelle est : l'habitat, hangars et friches

- **parcelles irrégulières :**

Avec des formes géométriques irrégulières, la surface est remarquable et mal gère entre 1 ha à 3.4 ha

Les fonctions dominantes : caves, habitat, des équipements et des friches

Comme remarque, on peut dire que la dimension de l'ilot varie selon sa fonction, et sa forme devant de la morphologie.

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

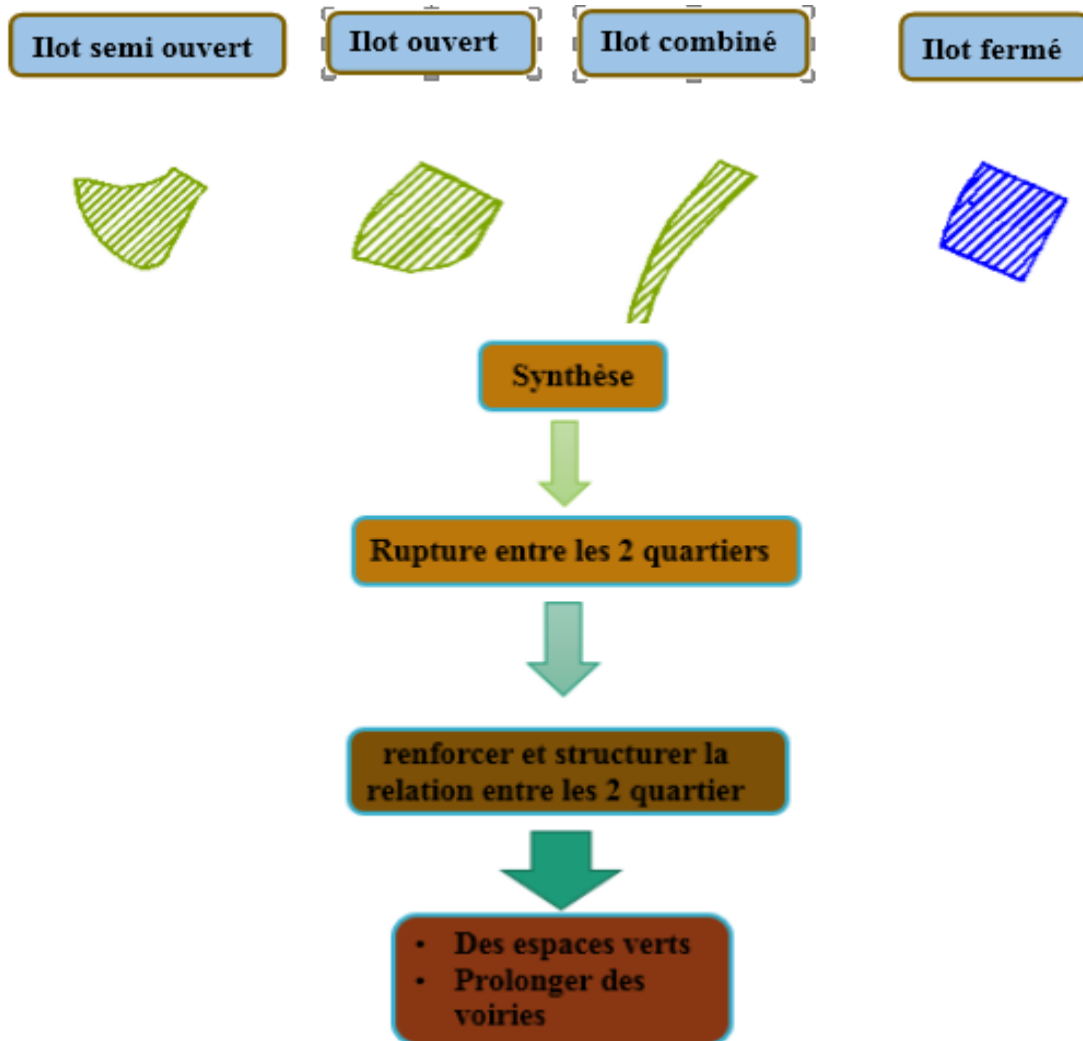
V. Typologie des îlots :

La ville de Mostaganem se caractérise par une forme radioconcentrique qui est matérialisée par les périphériques qui relient les quartiers, ces derniers sont renforcés par une série de pénétrantes, ces tracés soulignent l'historique de l'évolution de la trame urbaine de la ville Mostaganem,

Le fragment, représente un enclavement dû à une structure héritée de la période coloniale, il était considéré comme un faubourg.

Au niveau fragment il y a des îlots qui occupent des surfaces assez importantes, ils sont composés de bâtiments isolés au milieu du terrain, l'alignement est négligé et il est souvent repris par des murs de clôtures causant une rupture dans le paysage urbain: on a quatre types de îlots selon la forme : rectangle, triangle, trapèze et quelconque.

Ces différents types se présentent comme suite :



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

VI. Etat de fonction :

Photo N° 48 plan d'analyse des fonctions existantes dans la zone d'étude ; source auteur 2017



L'espace urbain abrite plusieurs fonctions urbaines telles que :

- **L'habitat:** C'est un quartier résidentiel puisque l'habitat est la fonction dominante en particulier l'habitat individuel, l'habitat collectifs est implanté ponctuellement dans le quartier.
- **L'activité industrielle:** C'est une fonction qui dégrade la qualité de l'image du quartier, la présente de 17 hangars et de clôture créent une rupture dans le paysage urbain,
- **Les équipements d'enseignement:** Il y a deux équipements scolaires école et CEM
- **Le commerce :** Se fait remarquer dans la partie nord de fragment (quelque petit commerce) mais le plus souvent il est inexistance a d'autre partie.

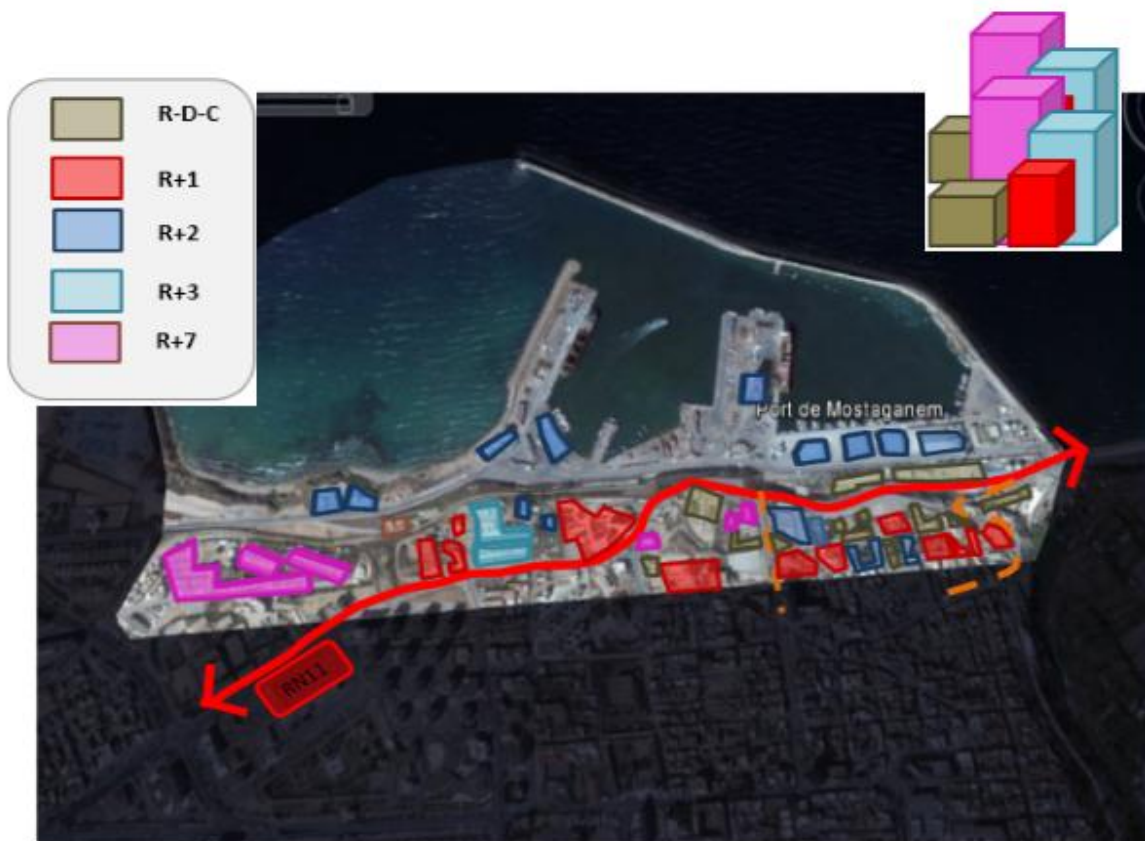
Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

Synthèse :

On remarque qu'une rupture et une faible relation entre le 1er (quartier résidentiel) et le 2ème quartier (quartier marqué par l'existence des équipements) avec le manque d'équipement à vocation, culturelle, éducative, de loisirs et d'animation, manque d'espaces publics et de rencontres.

VIII. Hauteur et gabariés :

Photo N° 49 plan d'analyse des hauteurs dans la zone d'étude ; source auteur 2017



Les gabarits varient entre le RDC et R +3 pour les maisons individuelles, par ailleurs on remarque que le fragment est ponctué par des immeuble hauts R+12, R+14 (Chélif ,15) implante d'une façon ponctuelle.

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

Photo № 50 photo d'analyse des hauteurs dans la zone d'étude ; source auteur 2017



Synthèse :

On remarque que la hauteur la plus dominant c'est R+1.

IX. Analyse séquentielle :

Une séquence visuelle représente une suite de vues ou d'image qui révèle l'intérêt particulier d'un ensemble urbain ou naturel.

Photo № 51 plan de l'analyse séquentielle ; source : plan de Google earth modifié par l'auteur 2017

Dans notre étude séquentielle on prendra comme référence l'ouvrage « Eléments d'analyse



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

urbaine » de Philippe Panerai. L'étude du paysage urbain dans notre zone, s'effectue sur plusieurs parcours importants piéton ou automobile

Notre perception de l'espace est dynamique, Elle liée à l'action plutôt qu'une vue contemplative à partir d'un point fixe notre perception est cinématique ce qui faisait dire à Le Corbusier : « *l'architecture est jugée par les yeux qui voient par la tête qui tourne par les jambes qui marchent. L'architecture n'est pas un phénomène synchronique, mais successif, fait de spectacle, s'ajoutant les uns aux autres et se suivant dans l'espace et dans le temps, comme d'ailleurs le fait la musique* » Robert Auzelle

Le parcours. : Le parcours choisi contient 5 séquences suivant l'axe d'étude :

Séquence1 :

Cette séquence marque une fermeture et une compétition sur l'axe d'étude et sur la mer méditerranée, on constate un champ de vision limité :

- A gauche par : les talus.
- A droite par : le mur de clôture du port.

Photo N° 52 séquence 1 de l'analyse séquentielle ; source auteur 2017



Photo N° 53 séquence 2 de l'analyse séquentielle ; source auteur 2017

Séquence2 :

Cette séquence donne un effet d'orientation de directions selon route et l'alignement du mur de clôture à droite.



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

Photo № 54 séquence 3 de l'analyse séquentielle ; source auteur 2017

Séquence3 :

Cette séquence dégage un effet de fermeture et d'orientation.



Photo № 55 séquence 4 de l'analyse séquentielle ; source auteur 2017

Séquence4 :

Cette séquence dégage un effet de fermeture et de respiration.



Séquence5 :

Photo № 56 séquence 5 de l'analyse séquentielle ; source auteur 2017

Cette séquence marque un effet d'ouverture par un nœud très important, il est marqué par l'élargissement du champ visuel.



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

X. Les percées visuelles :

Photo N° 57 plan d'analyse panoramique de la zone d'étude, source : auteur 2017



Photo N° 58 photo d'analyse panoramique de la zone d'étude, source : auteur 2017

Le nord du quartier est près du port et grâce à sa situation. On bénéficie d'une agréable vue panoramique.

Dans notre étude séquentielle notre zone est remarquable par :

- ✓ Variation de visibilité de l'espace.
- ✓ Bénéficier d'une vue panoramique sur la mer.
- ✓ Elargissement des champs visuels.



Chapitre 02 :

Approche

Thématique

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

I. Réaménagement du vieux port de Marseille

Fiche technique

- **Projet** : réaménagement du Vieux-Port de Marseille, France
- **Maitre d'ouvrage** : La communauté urbaine Marseille Provence Métropole (MPM) et la ville de Marseille
- **Maitre d'œuvre** : l'équipe composée de Michel Desvignes (paysagiste), mandataire du groupement, Norman Forster (architecte), Tangram architectes, Ingerop (bureau d'études) et Yann Kersale a été désignée comme lauréate.
- **Date de réalisation** : commencement en 2009.

Photo N° 59 Photos aériennes de Vieux-Port de Marseille avant et après le projet de l'aménagement



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

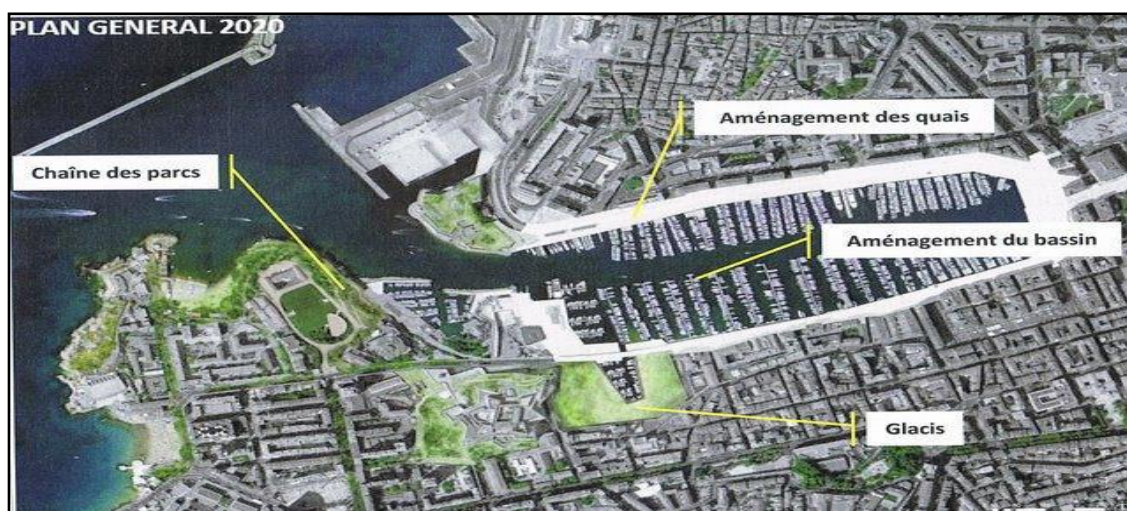
Photo N° 60 Carte de situation du Vieux-Port à Marseille



I.1 Présentation de projet :

À l'occasion de la capitale européenne de la culture à Marseille en 2013, la Communauté urbaine a lancé un concours international de réaménagement et de réorganisation du Vieux-Port, le projet est alors dit semi-piétonnisé, car les piétons gagnent une surface considérable.

Photo N° 61 Plan des aménagements prévus du Vieux-Port



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

I.2 Le programme d'aménagement du vieux port :

- la **chaîne des parcs**, recomposant la façade maritime de Marseille par la transformation de l'ensemble des forts et terrains militaires en un vaste parc.
- la restauration du **glacis du fort Saint Nicolas** comme une vaste prairie en pente vers le port, abritant un port à sec, des parkings et un village nautique.
- L'aménagement des quais **du Vieux Port** comme un espace public majeur, place centrale de la ville à l'échelle métropolitaine.

Photo N° 63 Plan des aménagements de qualité sur les boulevards et les places urbains



I.3 Des aménagements de qualité sur les boulevards urbains :

Les places aménagées sont les suivantes :

- 1)-Place du 4 septembre
- 2)-Place de la Corderie
- 3)-Place Estrangin / Préfecture
- 4/5)-Boulevard Salvator / Cours Lieutaud -Cours Lieutaud / Boulevard Thurner
- 6)-Place des Capucines /Boulevard d'Athènes

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

Photo N° 64 Le Vieux-Port, apaisé et plus accessible aux modes doux pour rejoindre le Vieux-Port depuis les boulevards urbains



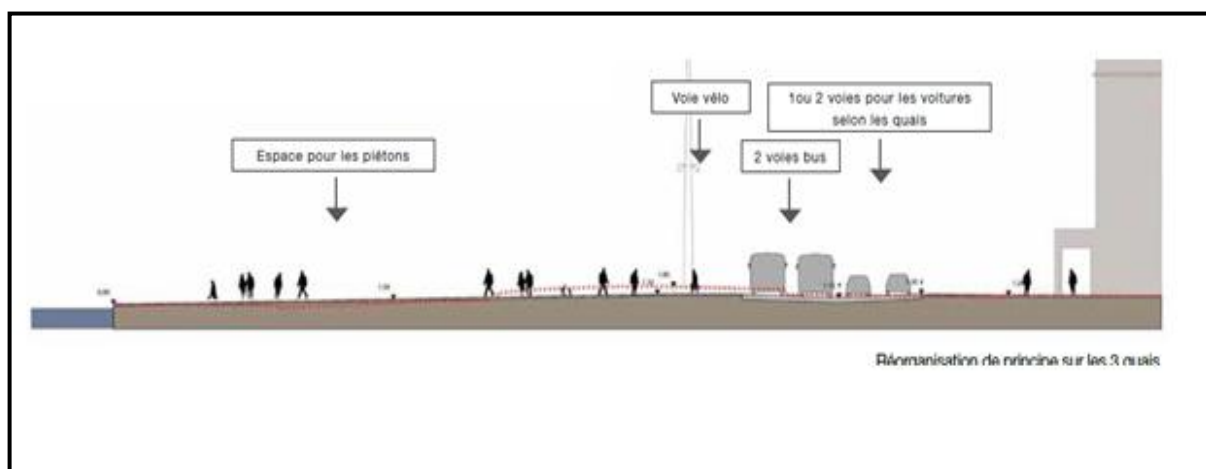
I.4 Plan de déplacement et de circulation :

La circulation réduite des voitures contribuera à créer une ambiance plus apaisée et propice aux déambulations. Priorité aux piétons et aux modes doux de déplacement.

Le Vieux-Port, apaisé et plus accessible aux modes doux de déplacement et aux transports en commun

- Nouvelle piste cyclable
- Des transports en commun plus fluides.

Photo N° 65 Réorganisation des différents modes de déplacement et des transports en commun sur les 3 quais



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

Photo N° 66: Un plan de déplacement en cohérence avec l'aménagement du Vieux-Port



D'ici 2020, la circulation des véhicules légers sera supprimée sur le quai de la Fraternité, pour le rendre complètement piéton.

- Création de deux voies de bus en site propre sur le Vieux-Port.
- Piétonisation du bas de la Canebière.
- L'accès au tunnel du Vieux-Port fluidifié.

I.5 Le Vieux-Port, encore plus beau et plus convivial :

Photo N° 67 photo montrant le vieux port comme un lieu de vie



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

➤ **Un lieu de vie**

Très largement rendus aux piétons, les quais se prêtent désormais bien à l'organisation et à l'accueil d'événements et d'animations. Plus l'allègement du trafic et la tranquillité qui en découlera favoriseront encore la fréquentation des restaurants, terrasses et autres commerces ouverts sur les quais.

Photo № 68 photo montrant le vieux port comme Une œuvre d'art



➤ **Une œuvre d'art : l'ombrière du quai de la Fraternité**

L'opération d'urbanisme que constitue le réaménagement du Vieux-Port méritait bien une signature architecturale forte. Ce sera le vaste mais très aérienne ombrière du quai de la Fraternité dont l'étonnante structure et la matière permettront des jeux de reflets de la mer et du ciel changeants avec les heures et la lumière.

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

Photo N° 69 photo montrant la minéralité du Vieux-Port retrouvée



➤ **Un sol en pierre : la minéralité : du Vieux-Port retrouvée**

Le revêtement du sol constitue un élément essentiel du projet. Le choix d'un pavage homogène en pierre, matériau noble et naturel par excellence, est celui qu'on s'attend à trouver sur les quais d'un port.

Photo N° 70 photo montrant une mise en lumière dans le Vieux-Port



➤ **Mieux qu'un éclairage, une mise en lumière !**

Le nouvel éclairage des quais du Vieux-Port fait appel à des lampadaires dont la forme élancée évoque celle des grands mâts, rappel de la longue histoire du port. Sur le quai de la Fraternité, ces mâts seront recouverts d'une « écorce » lumineuse tout à fait originale.

II. Le Port d'Inner Harbor a Batlimor USA

Fiche technique

- **Projet :** la revitalisation de l'Inner Harbor a Baltimore, Etats-Unis.
- **Maitre d'ouvrage :** the Committee for Downtown et the Greater Baltimore Committee mesurent l'importance la revitalisation de l'Inner Harbor apparaît alors comme un outil principal pour valoriser le centre-ville
- **Maitre d'œuvre :** par les deux groupes, le Planning Council et le Charles-Center Inner Harbor Management, agence privée
- **Date de réalisation :** commencement dans les années 60.

Photo № 71 Photos aériennes de port d'Inner Harbor avant et après le projet

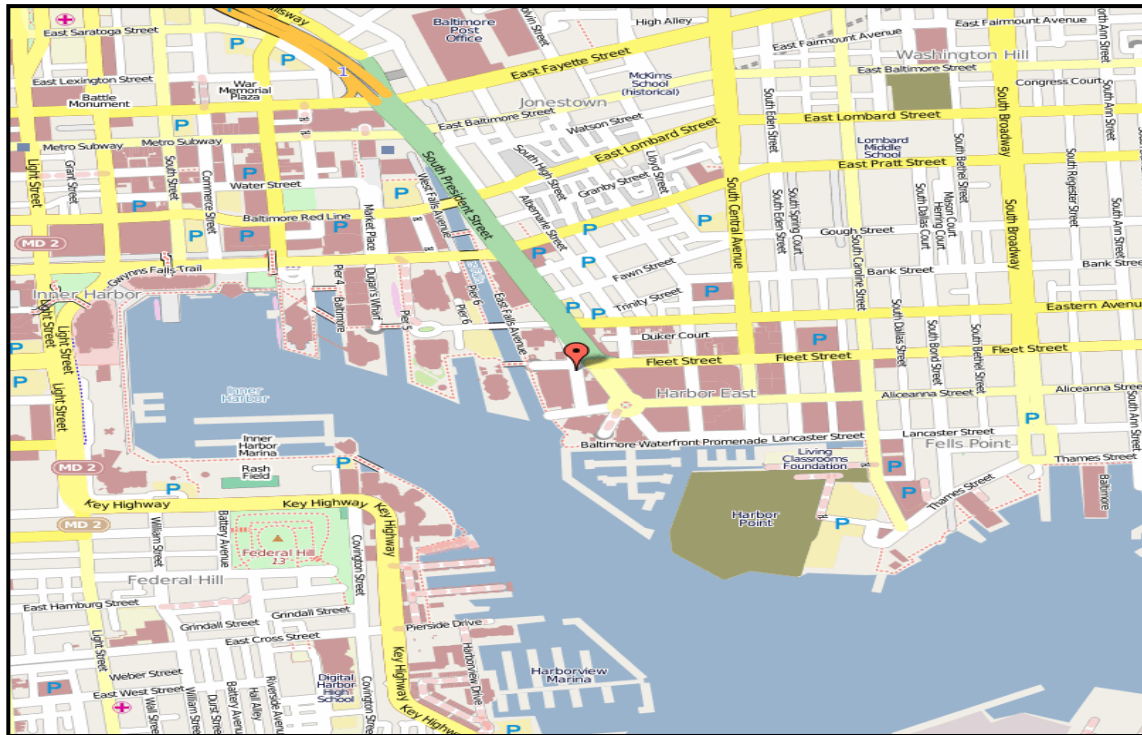


Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

II.1 Présentation de projet :

L'Inner Harbor de Baltimore constitue l'une des premières expériences de réaménagement et modèle pour de nombreux réaménagements de Water front qui ont souhaité reproduire ce modèle aux Etats-Unis et dans le monde. Ce modèle est basé sur le développement du tourisme de loisirs et d'affaires.

Photo N° 72 Carte de situation d'Inner Harbor Port à Baltimore



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

II.2 Idée principale et l'aperçu du projet :

Il y a quarante ans, les dirigeants des états et des villes avaient la vision et l'ingéniosité nécessaires pour transformer le Port Intérieur de Baltimore, d'un port industriel en déclin

En une destination de renommée mondiale pour les touristes et les résidents de la ville. L'accueil d'attractions touristiques est une des solutions envisagées pour continuer le développement afin de retrouver le dynamisme économique de la ville.

Photo N° 73 photo montrant une vue sur le port avant l'aménagement



Photo N° 74 photo montrant une vue sur le port après l'aménagement

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

II.3 Les aménagements suggérés et les objectifs tracés :

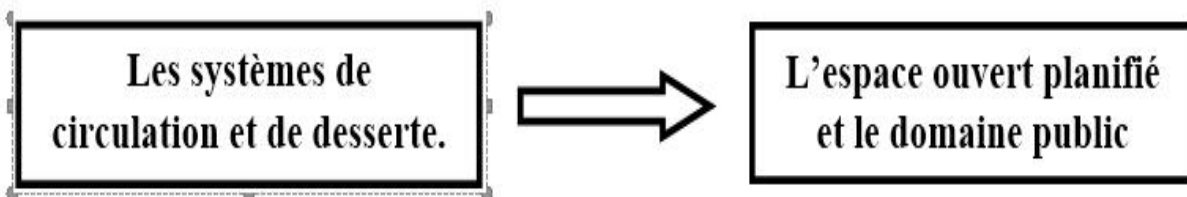
- Des infrastructures écologiques et innovantes intégrées comme œuvres d'art publiques.
- Une route maritime pour les plaisanciers ; une promenade pour les piétons au bord de l'eau.
- La multiplication des accès à l'eau pour les kayaks et les canots et le prolongement des jetées.
- Des aménagements paysagers de qualité, des parcs et des jardins, des terrasses...etc.
- Projection et implantations des équipements de vocation touristique et scientifique.

II.4 Propositions du plan final :

Le plan conceptuel représente schématiquement les principaux idées de planification et illustre une organisation et des relations entre :

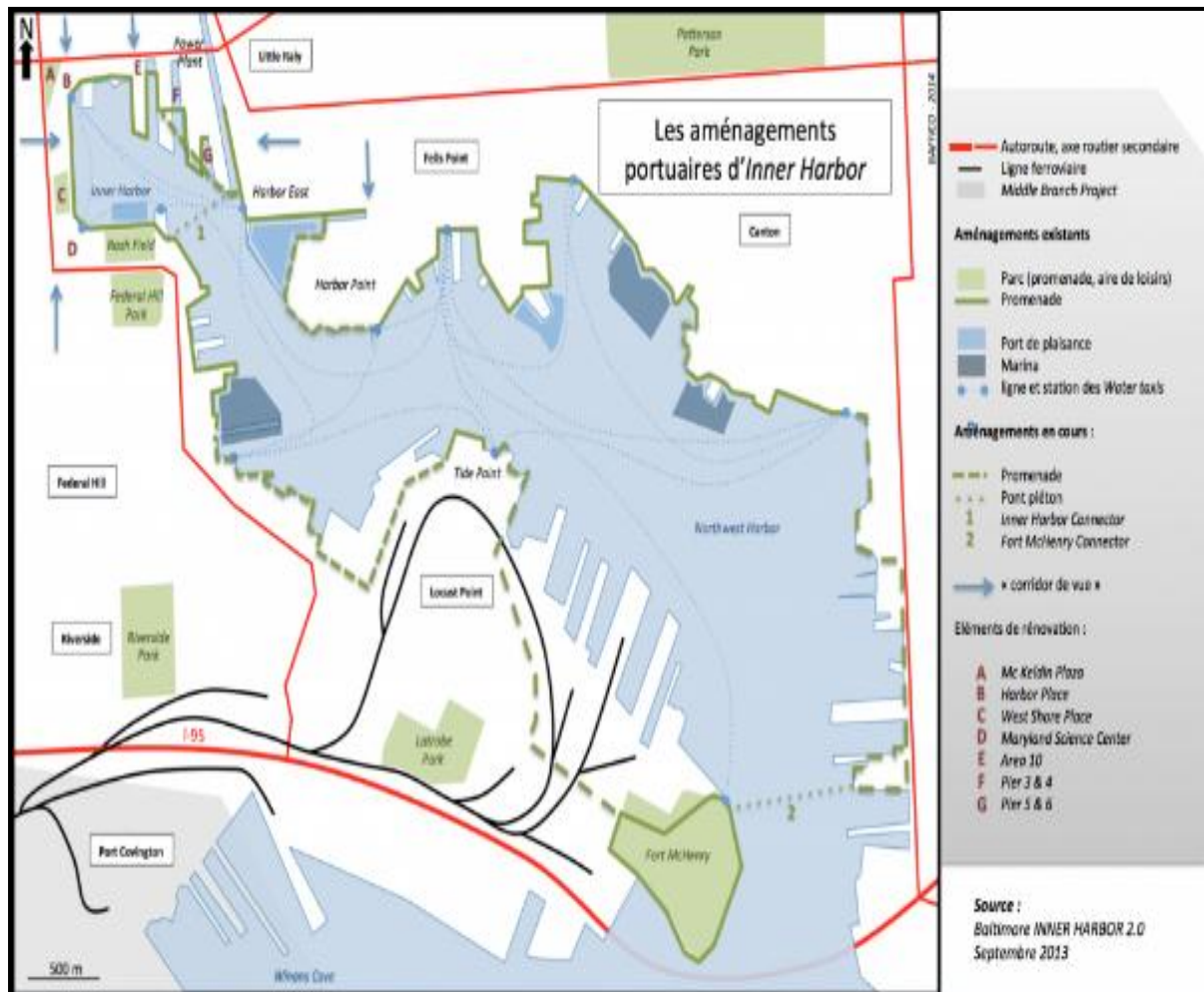
Photo N° 75 plan montrant Les systèmes de circulation et de desserte.

Photo N° 76 plan montrant L'espace ouvert planifié et le domaine public



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

Photo N° 77 Plan d'aménagement portuaire d'Inner Harbor



II.5 Domaine d'intervention

Photo N° 78 plan montrant l'intervention en Domaine des liaisons



▪ Les liaisons :

Les plans proposent des améliorations aux intersections clés qui offrent des perspectives d'ouverture pour connecter visuellement les quartiers à l'eau et au district de Port. Améliorer davantage ces liens entre les quartiers et le port et créer un environnement plus accueillant.

Photo N° 78 plan montrant l'intervention en Domaine des promenades



▪ Les promenades

Le cadre de promenade proposé et la structure du domaine public identifient un système clair et complet dans le district de Port Intérieur. Le développement ces espaces intègre la diversité dans le port d'Inner Harbour et accroître la qualité de la connectivité

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

Photo № 79 plan montrant l'intervention en Domaine des infrastructures vertes



Les infrastructures vertes :

Le plan directeur de l'Inner Harbor suggère l'intégration de l'infrastructure verte dans tout le district.

Photo № 80 plan montrant l'intervention en Domaine des Nouvelles destinations



Des Nouvelles destinations

Le plan directeur du port intérieur identifie la création de nouvelles destinations et commodités à l'intérieur du port comme une façon d'accroître l'attrait des visiteurs locaux.

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

■ Préservation du patrimoine

Des bâtiments anciens ont aussi été préservés pour leur valeur patrimoniale comme :

Photo N° 81 Librairie Barnes and noble et un hard rock café se partagent l'ancienne Usine « power plant »



Photo N° 82 Le « World Trade Center » en 1977 Abrisant les bureaux de l'administration portuaire.



II.6 Le programme d'aménagement du port :

▪ Le Maryland Science Center :

Le plan recommande de bâtir sur ses ancrs «Le Maryland Science Center» avec des améliorations stratégiques, il est une destination importante dans le port intérieur y compris un jardin scientifique interactif et une aire de jeux offrent la possibilité de découvrir et d'explorer à l'extérieur.

Photo N° 83 photo montrant Le Maryland Science Center



▪ L'aquarium national de Baltimore :

L'aquarium national de Baltimore offre une visite amusante et éducative pour tous ! Ancré sur la rive nord du port intérieur. Les familles peuvent profiter d'expériences animées, puis s'aventurer dehors pour explorer plus d'attractions pour les enfants.

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

Photo N° 84 photo montrant L'aquarium national de Baltimore



■ Harborplace :

Harborplace a été un ancrage de la vente au détail dans le port intérieur depuis son développement original. Les propositions de conception tiennent compte de l'expansion du bâtiment, de l'adresse du service aux pavillons, et rafraîchissent la relation entre les pavillons et le port.

Photo N° 85 photo montrant Harborplace



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

▪ **McKeldinPlaza**

McKeldin Plaza est à la fois la porte d'entrée de l'Inner Harbor pour le quartier central des affaires et l'une des premières connexions visuelles au port pour ceux qui visitent Baltimore de l'ouest.

Photo № 86 photo montrant McKeldinPlaza



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

■ West Shore Park

La construction de West Shore Park a fourni un centre d'activité dans le port. La fontaine de jeu interactif et l'espace vert flexible offrent des lieux de contemplation, de célébration et de rassemblement.

Photo № 87 photo montrant West Shore Park



III. Reconversion du port de Tanger

Fiche technique

- **Projet** : Reconversion du port de Tanger, Maroc
- **Maitre d'œuvre** : équipe mixte : reichien et robert, Norman FOSTER.
- **Situation** : au cœur de la ville de Tanger.
- **Date de réalisation** : 2011-2016

Photo № 88 Photos aériennes de port de Tanger avant et après le projet



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

III.1 Présentation de projet

Le projet de Tanger ville qui vise à positionner Tanger comme une destination touristique, événementielle et culturelle majeure en Méditerranée. Il s'agit dans une certaine mesure, d'un retour à l'état antérieur pour un port plus humain et plus accessible. Mais c'est surtout l'occasion d'une projection dans le futur des fonctions maritimes et de la relation avec la Ville.

Photo № 89 Carte de situation de Tanger



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

III.2 Problématique et concept du projet

Le projet de reconversion de la zone portuaire de Tanger ville s'articulera donc autour de deux idées maitresses :

- ✓ **Rendre la mer à la ville.**
- ✓ **Unir le port et la ville.**

Photo № 90 Photo aérienne de projet d'aménagement de port vue en générale



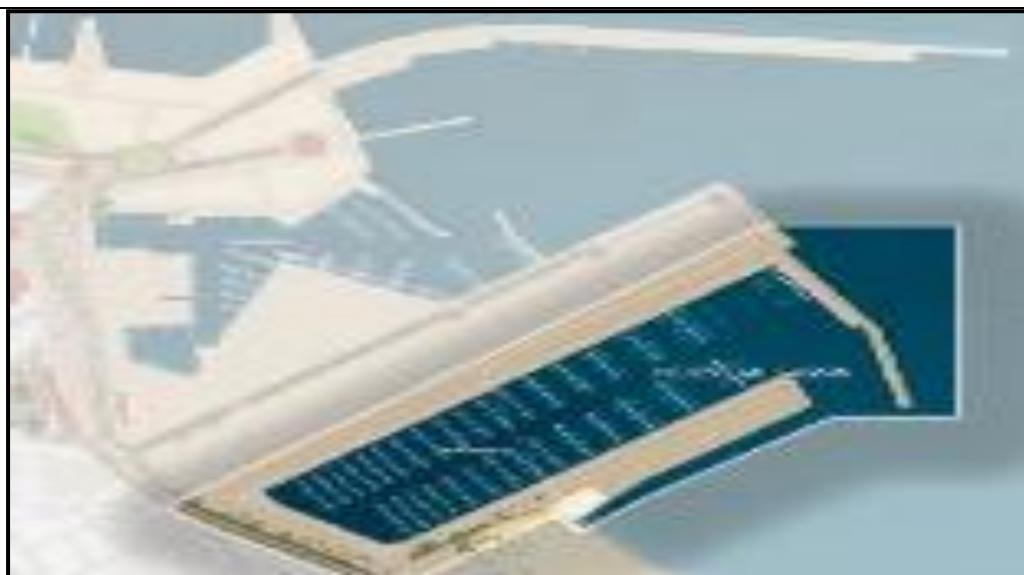
III.3 Les objectifs :

- Permettre à la ville de Tanger de se positionner en tant que destination phare du tourisme de croisière et de plaisance à l'échelle de la Méditerranée.
- Assurer une reconversion optimale du site.
- Introduire de nouvelles activités créatrices de richesses et d'emplois.
- Assurer une bonne intégration du port dans la ville.
- Garantir un développement respectueux de l'environnement.

III.4 Les principes étapes de l'exécution : PHASE 01 : Plan du nouveau port de plaisance

Un nouveau port de plaisance de 1080 anneaux sera réalisé à proximité du môle de commerce et jouxtant le Boulevard Mohammed VI

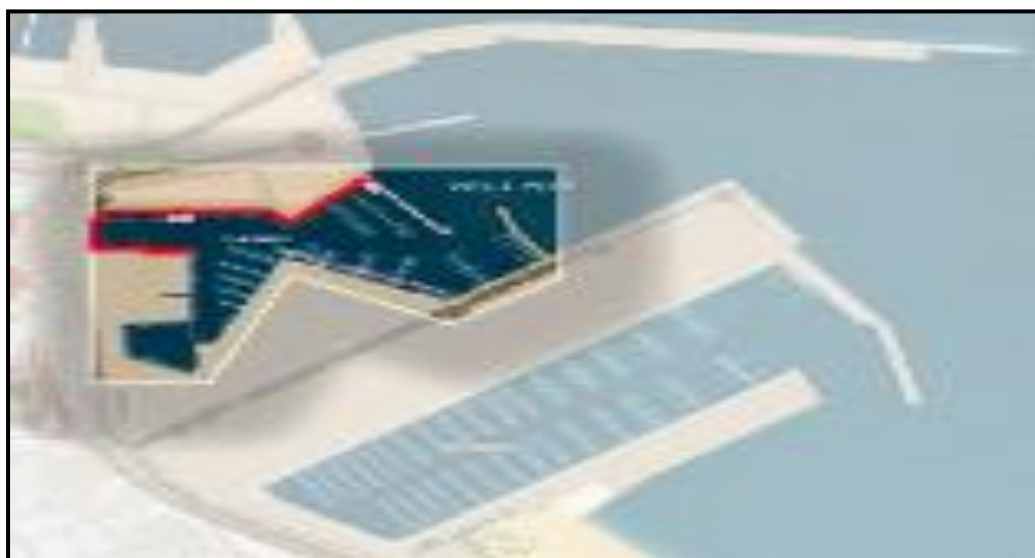
Photo N° 91 plan montrant la 1ère phase de l'exécution



PHASE 02 : 1ère étape de reconversion du port de pêche actuel

A l'endroit du quai actuel de plaisance. C'est la première étape de réaménagement du vieux port.

Photo N° 92 plan montrant la 2ème phase de l'exécution

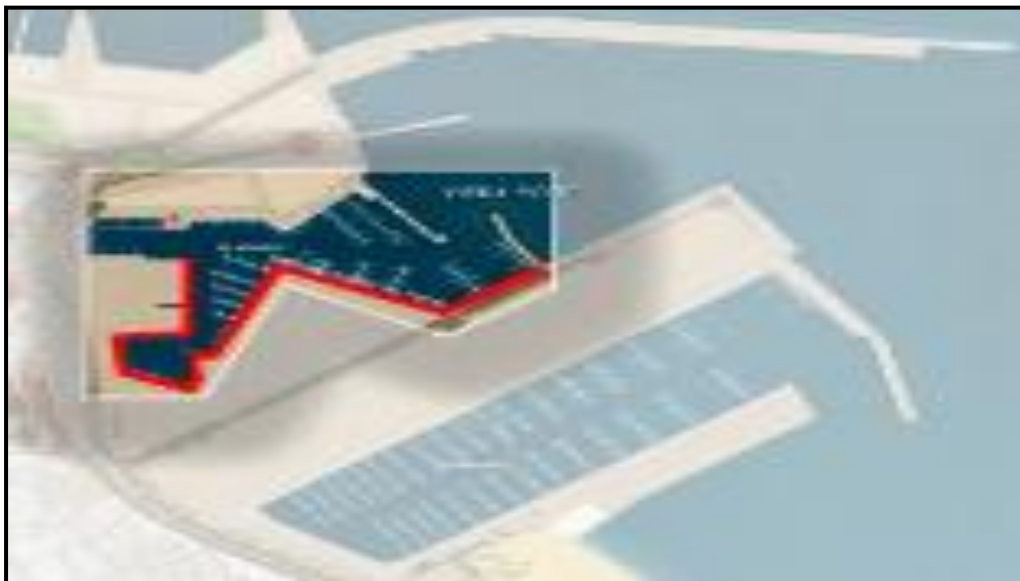


Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

PHASE 03 : 2ème étape de reconversion du port de pêche actuel

Une fois le nouveau port de pêche mis en service, la deuxième étape de reconversion du vieux port dotera le site d'une capacité supplémentaire de 430 anneaux

Photo N° 93 plan montrant la 3ème phase de l'exécution



III.5 Propositions du plan final

Photo N° 94 Plan d'aménagement portuaire de port de Tanger



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

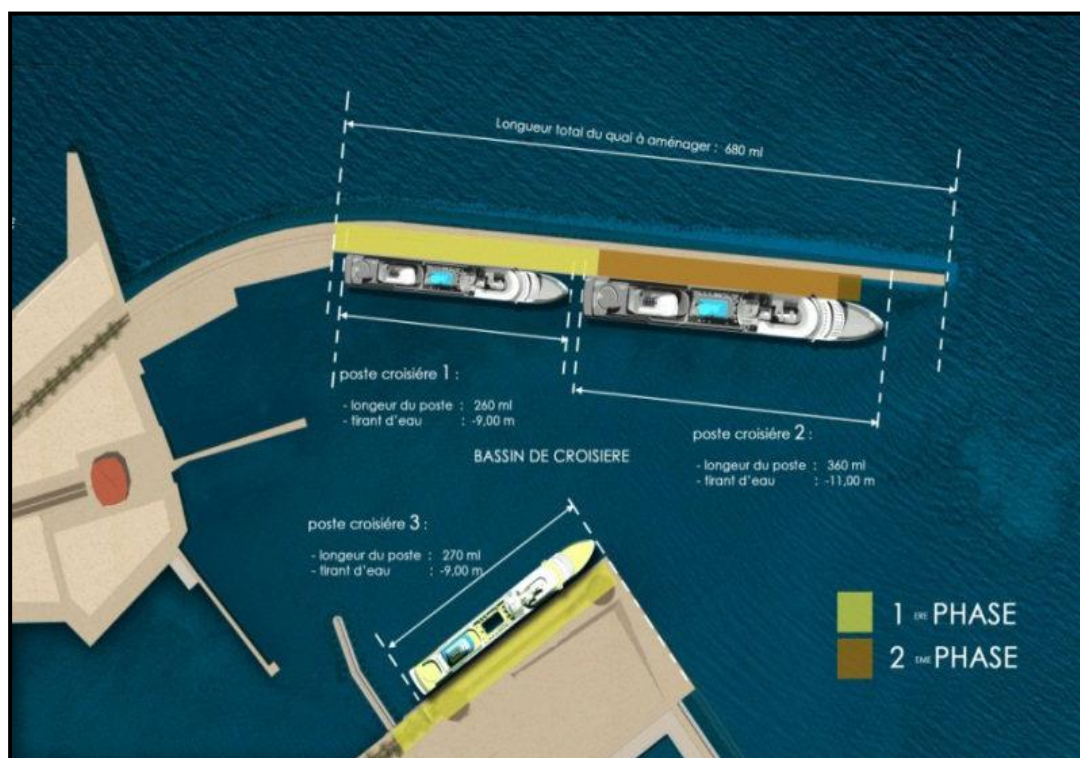
III.6 Programme et réalisations

A.DIMENSION PORTUAIRE

▪ Croisière :

Pour un développement rapide de l'activité, la solution optimale serait l'aménagement à court terme de 3 postes à quai pour pouvoir accueillir les paquebots de dernière génération : un poste d'une longueur de 360 mètres, un second de 270 mètres et un troisième de 260 mètres.

Photo № 95 plan montrant le programme des croisières



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

▪ Plaisance

Le port de Tanger ambitionne de devenir, à l'horizon 2016, disposant de l'une des meilleures offres de services aux navigateurs et aux embarcations de plaisance avec une capacité de 1610 anneaux. Ses objectifs sont :

- ✓ Aménagement d'un nouveau port de plaisance à l'est du port actuel (1.080 anneaux).
- ✓ Reconversion du port de pêche actuel en port de plaisance (530 anneaux)

Photo № 96 plan montrant le programme de Plaisance



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

▪ Fast-ferry

Le port continue à traiter une partie du trafic passager entre Tarifa et Tanger, estimée à 500.000 passagers par an. A cet effet, trois postes d'accostage seront réservés à ce trafic. Un 4ème poste mixte, d'une longueur de 100 mètres, sera aménagé pour recevoir un ferry, un petit paquebot ou un méga-yacht.

Photo N° 97 plan montrant le programme de Fast-ferry



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

▪ Pêche maritime

Le futur port de pêche, adossé à la jetée principale, mettra à la disposition des professionnels 1 900 mètres linéaires de quais, 13 hectares de terre-pleins et 13 hectares de bassin, soit presque le triple de la capacité du port actuel. La construction de ce port permettra ainsi, non seulement une meilleure reconversion du site, mais également un meilleur développement de la filière pêche dans la région.

Photo N° 98 plan montrant le programme de Pêche maritime

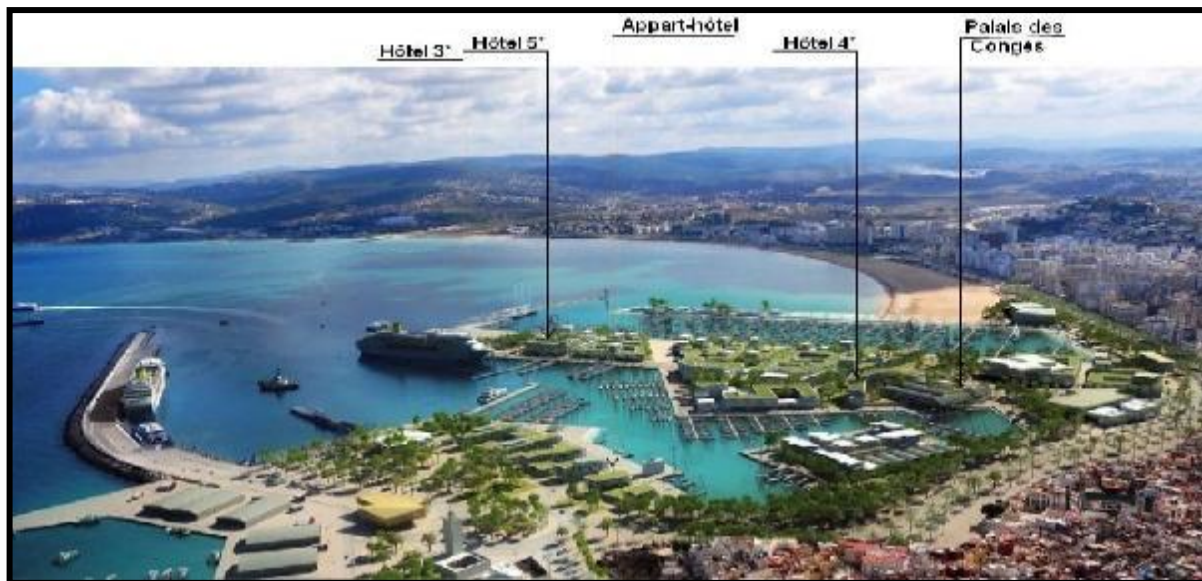


Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

B. DIMENSION URBAINE

▪ Hôtellerie :

Photo N° 99 photo montrant le programme d'Hôtellerie



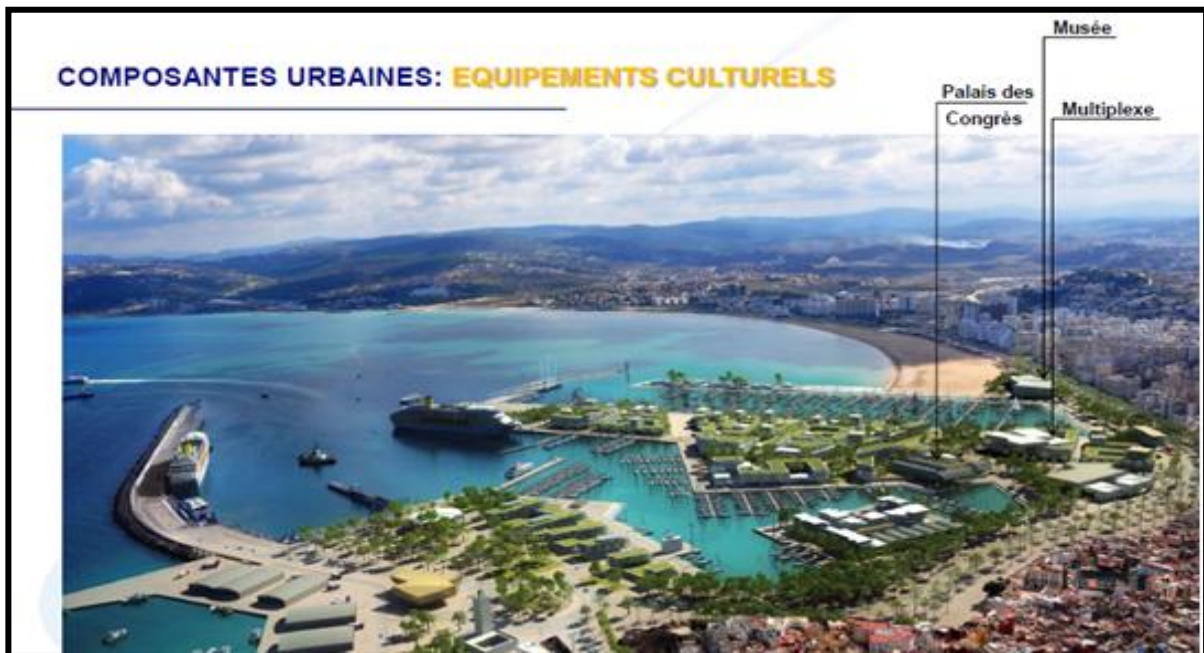
Les études réalisées préconisent que le site peut offrir une capacité de 1200 lits répartis de la façon suivante :

- ✓ 01 hôtel de catégorie cinq étoiles (300 lits)
- ✓ 01 hôtel de catégorie quatre étoiles (500 lits)
- ✓ 01 hôtel de catégorie trois étoiles (200 lits)
- ✓ 01 résidence touristique (200 lits)

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

■ Culturel & évènementiel

Photo N° 100 photo montrant le programme Culturel & évènementiel



La composante Culturel et Evènementiel occupe une place prépondérante dans le Projet. Le Projet prévoit la construction et l'aménagement de différents équipements :

- **Un musée**, d'une superficie d'environ 15.000 m², donnant sur le nouveau bassin de plaisance, à la rencontre de la ville, du port et de la plage.
- **Un palais des congrès** d'une capacité de l'ordre de 1500 places et d'une superficie de 5000 m². Ce palais des congrès comprendra plusieurs salles des projections et des représentations théâtrales
- **Un multiplexe cinématographique**, sur une superficie de 7000 m², comblera l'absence quasi-totale de salles de cinéma dans la ville.

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

▪ Commerce et animation :

Photo N° 101 photo montrant le programme de Commerce et animation



Afin de répondre à ce besoin et de devenir le principal pôle d'attraction de Tanger et de sa région, le site comprendra également des zones commerciales et d'animation, notamment :

- Un grand centre commercial de renommée internationale sur une superficie de 25.000 m² de surface commerciale (GLA) adossé à l'ancienne gare ferroviaire.
- Des magasins de grandes marques, des galeries, des cafés restaurants et des lieux de service le long du grand boulevard du môle de commerce, sur une aire de l'ordre de 12 000 m².
- Des magasins de vente de bateaux de plaisance et d'équipements de sports nautiques situés sur le vieux port d'une superficie de 3000 m².
- Des magasins d'artisanat, agences et services seront implantés sur les différentes zones en fonction des besoins

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

▪ Résidentiel et bureaux :

Photo N° 102 photo montrant le programme Résidentiel et bureaux



Afin que le site soit un lieu de vie permanent offrant un cadre agréable de travail, de résidence et de distraction, le projet prévoit la construction d'espaces destinés aux plateaux bureaux et au résidentiel. Dans le souci de préserver les espaces publics, cette composante a été regroupée au niveau du grand môle dans la continuité de la ville moderne dans une parfaite mixité avec la fonction hôtelière. Se trouvant entre les deux bassins de plaisance, cet endroit offrira un cadre idéal de résidence pour les plaisanciers permanents ou de transit. La surface allouée aux bureaux et de l'ordre de 20.000 m². Le programme du résidentiel comprend 400 appartements de très haut standing. Les travaux de construction du pôle résidentiel et bureaux seront entamés dès début 2014, après la réalisation des études architecturales et techniques.

IV. Aménagement du port hercule

Fiche technique

- **Projet** : aménagement et extension du port hercule à Monaco, France
- **Maître d'ouvrage** : Principauté de Monaco
- **Maitre d'œuvre** : LEBUNETEL Architectes Urbanistes, NEMIS Paysagistes, Agence HUTINET Concepteur lumière, OER BET
- **Surface** : 10.6 Ha / **Année** : 2002/2014

Photo № 103 Photos aériennes de port d'hercule avant et après le projet



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

IV.1 Présentation du projet :

Le Gouvernement Princier a décidé d'investir sur plusieurs années afin de redonner tout son lustre et accentuer la cohérence et l'attractivité d'un des ports de plaisance les plus illustres au monde. Plusieurs actions ponctuelles ont été engagées dès 2011 afin de rendre aux zones portuaires un aspect satisfaisant.

Le projet constitué un nouveau socle urbain construit un fond de scène unitaire et unifiant. Il sert d'interface entre le bâti vertical de la ville et l'étendue horizontale du plan d'eau. Ce projet urbain a été partiellement mis en œuvre pendant 10 ans avec la réalisation du fond de port, des nouvelles digues.

Photo N° 104 Carte de situation de port d'hercule



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

Photo N° 105 photo montrant le port d'hercule



IV.2 La naissance et l'aperçu du projet

La principauté a déjà accru d'un quart sa superficie grâce à ses constructions sur le domaine maritime. Le nouveau projet prévu sur 10 hectares multiplie des plusieurs types d'interventions urbaines pour aménager du front de mer, et le port de hercule constitue un lieu central de la Principauté, à l'articulation entre les quartiers de la Condamine, de Monte Carlo, et du Rocher à la croisée des voies et chemins reliant notamment le Palais Princier, le Musée Océanographique

Photo N° 106 Plan d'aménagement de front de mer d'hercule



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

IV.3 L'idée principale du projet

Situé dans un contexte urbain très hétérogène, marqué par une urbanisation dense et des aménagements souvent banals, le projet propose une cohérence d'ensemble au site, il vise à «**calmer**» cet espace et à donner à la Principauté un espace de respiration en ce lieu exceptionnel.

Photo N° 107 Photo de l'aménagement portuaire de port d'Hercule



IV.4 Les objectifs principale de projet :

Le projet s'inspire de l'esprit du lieu, des origines de ce site à forte charge historique et passagère. Il vise à donner par un traitement unitaire :

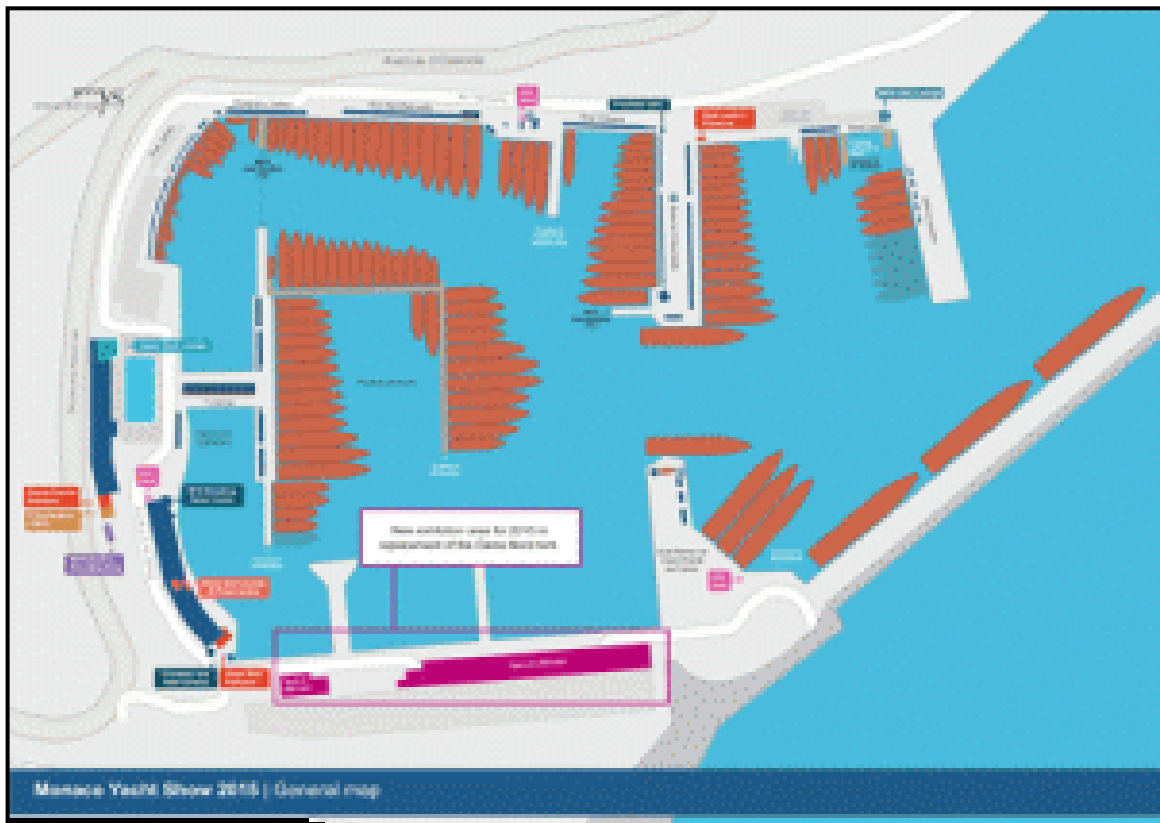
- Une cohérence forte à l'écrin portuaire et aux différents ouvrages constituant le pourtour du port.
- Une simplicité de lecture pour une meilleure appropriation collective.

IV.5 Programme et aménagement

Le parti d'aménagement est basé sur trois grands principes :

- Mettre en place un traitement unitaire des espaces publics à la hauteur de leur rôle.
- Organiser une nouvelle cohérence urbaine en redonnant une lecture claire de l'espace portuaire tant au niveau de sa géométrie que de ses pratiques.
- Recomposer la silhouette portuaire par l'affirmation d'un socle bâti à dominante minérale et de nouveaux volumes structurant la silhouette urbaine du Port.

Photo N° 108 Plan d'aménagement portuaire de port d'Hercule

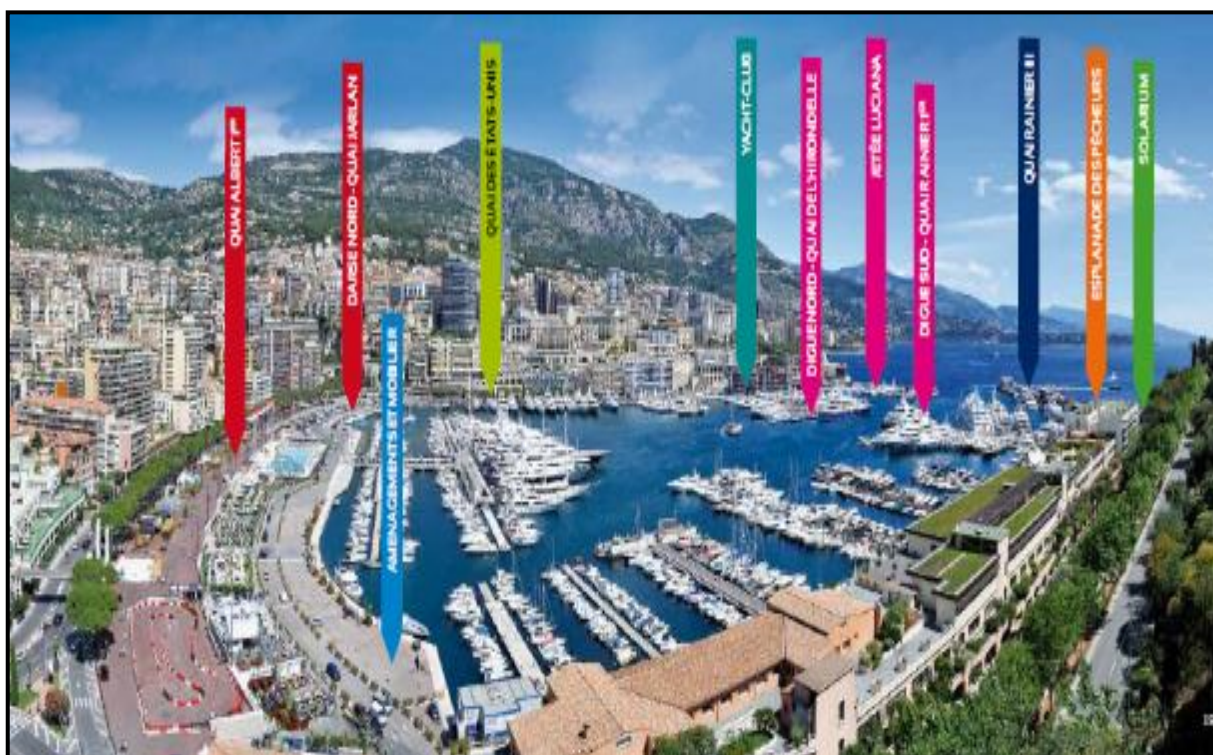


Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

L'aménagement de l'avant-port

L'aménagement de l'avant-port comprend la surface des ouvrages d'infrastructure maritime ; la mise en place des réseaux nécessaires à la desserte portuaire : quai Louis II, digue Nord et jetée Lucciana ; l'aménagement des abords du nouveau bâtiment du Yacht Club.

Photo N° 109 Photo aérienne des principaux aménagements des quais de port d'hercule



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

D'autres aménagements complémentaires :

- Mise en œuvre d'enrobés
- Ajout des jardinières
- Amélioration de l'éclairage public

Photo N° 110 Les photos des différents aménagements complémentaires



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

Les réalisations :

- L'extension du port avec la digue flottante, le projet propose une structuration symétrique de l'espace par des punctuations bâties, et rend lisible la nouvelle composition portuaire par une silhouette spécifique.

Photo N° 111 photo montrant l'extension du port



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

- Le Quai représentent le plus grand espace public de la Principauté, qu'ils sont un enjeu majeur en terme de fonctionnement comme en terme de qualité. Ce vide est et sera le support de la vie sociale (cafés, restaurants, promenade, circulation).

Photo N° 112 photo montrant une vue sur le quai présentant un espace public



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

- Le programme consiste en la réalisation de la gare maritime du Port Hercule destinée à accueillir les grands bateaux de croisière (de 80m à 310 m de longueur) et l'aménagement de surface des 350 ml de la digue flottante.

Photo N° 113 photo montrant la gare maritime



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

- Les quais et l'esplanade en fond de scène portuaire sont réaménagés en tant qu'espaces (semi-) piéton. En renforçant la polyvalence de l'espace public

Photo № 114 photo montrant Les quais et l'esplanade en fond de scène portuaire



Chapitre 03 :

Le projet

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

I. INTRODUCTION :

La plupart des villes du monde imaginent leur renouvellement à partir des rivages maritimes ou fluviaux, et ce n'est pas un hasard ; l'histoire des villes est liée à leurs multiples rapports avec l'eau : ressource, exutoire, déplacement, transports, limites paysage.

Il est vraisemblable qu'au tournant de chaque époque, le phénomène de l'édification urbaine doit retrouver sa définition par rapport à ce qui lui échappe.

Aujourd'hui, période de retour à des dimensions plus sensibles après une période plu fonctionnaliste, on essaie de comprendre et de renforcer cette relation à l'eau Cette relation sera au centre du projet urbain, qui faut – il le rappeler diffère d projet architectural. Certes des croisements existent entre les deux, mais l'urbaniste, travaille beaucoup plus en amont, dans un autre rapport au temps. La production architecturale est en fait l'œuvre d'acteurs bien identifiés, pour s'affirmer, elle doit résister au temps. Il y a un « avant » et un « après » des bâtiments réalisés

La ville au contraire est une œuvre collective sans fin. Certaines villes ont été conçues comme des « architectures » en plus grand. Ce sont souvent des œuvres morts : la ville est le mouvement de la civilisation. Il n'est pas possible d'y faire œuvre d'auteur, de terminer la ville.

Notre travail consiste à concilier deux logiques de temps différents : le temps long de l'évolution des villes et le temps plus court lié aux calendriers politiques. C'est ce qu'on appelle la démarche de progressivité, cette démarche doit confronter des vues d'avenir à long terme et certaines réalisations particulièrement significatives à court terme.

Les premières concrétisations du projet vont révéler certainement de nouvelles potentialités et enrichir une démarche qui se nourrit de leurs apports autant que des atouts du site préexistant. Au contraire de la maîtrise d'œuvres architecturales ; toutes les propositions restent ouvertes

Le projet s'enrichira au fil du temps. Car la demande évolue dans la durée cependant, le court terme donne le ton et l'ambition de la suite, il faut donc démarrer avec des ambitions. Certains choix peuvent être nets, d'autres peuvent rester flous, pour se nourrir des premières options ou pour pouvoir évoluer avec la demande. C'est une démarche variante et collective. Pour mener cette démarche au long cours, on s'attache à quelques grands principes essentiels, pour définir un projet partageable.

II. LES PRINCIPES GENERAUX D'INTERVENTION :

II.1. Interface ville / port :

La ville de Mostaganem, doit se lancer dans des projets ambitieux de redéveloppement d'espaces portuaires délaissés qui sont des espaces de liaisons entre les lieux historiques de centralité urbaine et les zones d'activités liées aux ports.

Ces espaces sont aujourd'hui dans la plupart des villes portuaires des territoires d'enjeux ; la ville peut y proposer une offre alternative en termes de logement de qualité, d'espaces publics et d'équipements

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

propres à attirer de nouvelles catégories de population, leur revalorisation permet à la ville portuaire de modifier une image parfois dégradée et de retrouver une attractivité vis-à-vis d'investisseurs privés. Parallèlement à ces objectifs urbains, les autorités portuaires cherchent à maintenir leur compétitivité en adaptant les espaces dont ils ont la gestion aux demandes des opérateurs maritimes internationaux. Développement des activités logistiques et tertiaires liées à la fonction portuaire internationale les incite fortement à résister aux pressions urbaines exercées sur les espaces de liaisons ville- port afin de pouvoir garantir aux entreprises les conditions les mieux adaptées à leur activité. La recherche d'un développement équilibré entre la ville et le port sur ces territoires d'enjeux suppose aujourd'hui une réflexion commune qui vise à :

- Assurer la comptabilité des évolutions tant des projets urbains que des fonctions portuaires
- Rechercher des solutions communes associant sur les espaces de liaison un cadre de vie de qualité et des fonctions portuaires performantes
- Mettre en place d'éventuelles mesures de compensation.

II.2 La recherche d'une cohabitation harmonieuse :

L'interface entre la ville et le port s'affirme comme une valeur sûre pour les projets de développement urbain dans la plupart des villes portuaires, grands espaces, originalités du patrimoine, bassins, activités maritimes, séduisent aménageurs, chefs d'entreprise et citoyens désireux de participer à la modernité de la place portuaire.

Cependant il convient d'anticiper les déconvenues inhérentes à la cohabitation parfois orageuse entre la nouvelle population attendue et les fonctions portuaires à maintenir, voire à renforcer, des solutions existent, elles sont à évaluer

II.3 Environnement et risques :

Le port et les activités industrielles qui lui sont associées sont la source majeure de nuisances environnementales, marchandises dangereuses, en transit sur l'eau ou sur terre, activités industrielles à risque et à risque majeur, bruit, pollution....

Un port industriel reste un milieu a priori hostile au développement urbain. Les outils qui permettent de maîtriser les nuisances, qu'ils soient réglementaires, de planification, ou de concertation rendent possible et plus sûre la cohabitation entre la ville et le port. Vécue parfois comme une contrainte, ils constituent aujourd'hui pour les autorités urbaines et portuaires une chance unique pour mieux organiser l'espace de développement commun.

II.4 Culture et tourisme ; outil de mixité ville- port et d'attractivité :

Ville internationale, ville de modernité, la ville portuaire doit jouer également la carte du développement culturel et touristique- certaines réalisations architecturales de Sydney à Bilbao sont désormais emblématiques et exemplaires. Au-delà de l'activité croisière en pleine croissance, les villes- ports valorisent leur image et s'offrent de nouvelles opportunités économiques ; les équipements culturels et de loisirs se multiplient et s'inscrivent dans une démarche touristique souvent ambitieuse qui valorise les caractéristiques de la ville portuaire.

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

II.5. Une complémentarité ville- port « gagnante » :

A l'heure de la recherche de la performance économique et d'une compétition internationale accrue, le couple ville- port doit développer des synergies pour élaborer de nouveaux concepts de développement économique. Pour être complémentaires et dégager une réelle valeur ajoutée, la ville et le port doivent d'abord mieux se connaître identifier leurs points forts et saisir cette occasion pour redéfinir leurs rapports. Elaborer un projet sur la mixité des fonctions urbaines et portuaires constitue aujourd'hui un principe fondamental pour chaque ville portuaire.

III. LE PROGRAMME D'INTERVENTION :

Le programme sera établi en tenant compte les principes d'humanisation des boulevards et de réaménagement urbain des villes côtières cité dans l'approche thématique ainsi en tenant compte des objectifs sociaux, économiques et environnementaux de l'urbanisme durable, donc l'enjeu est de créer la Plusieurs activités amplifient l'attractivité du port comme lieu de consommation et consommation du lieu, le port doit comporter une gamme d'équipement (équipement de loisirs multifonctionnelles...Etc.) Hiérarchisés, diversifiés et complémentaires. Il est un lieu où convergent tous les cheminements.

Mais avant tout, le port est synonyme de : quais, esplanade, phare... des éléments indispensables qui devraient être mis en valeur.

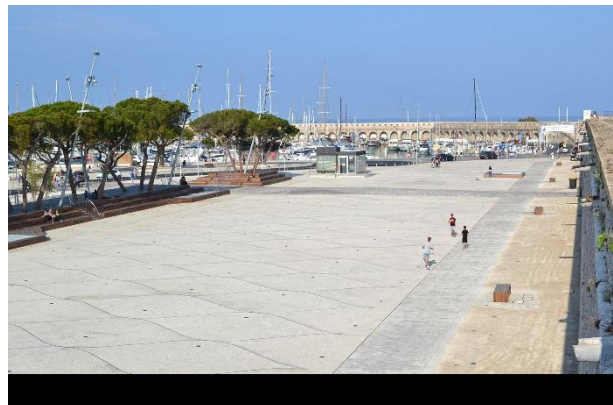
III.1 L'esplanade :

L'espace structurant majeur de l'aire portuaire (auparavant sorte de cours de service pour halage de bateaux, mise sur cale, réparation...) sorte d'agora, elle regroupe sans uniformiser, distribue sans canaliser, oriente sans sens préférentiel, organise sans contraindre, elle est spectacle pour ce qu'elle offre une mosaïque de couleurs, de lumière, de textures, de forme et de pratiquement en même temps scène pour spectacles et manifestations.

L'esplanade traduit le prolongement de ville et son prolongement vers le port, et ou le dialectique ville/port s'établie avec la recherche d'un élément d'articulation (mobiliers urbains, espace collectif, élément symbolique...) qui constitue une forme de porte urbaine entre deux séquences relevant d'un même scénario.

Le lien ombilical reliant l'esplanade à la ville aurait pour réceptacle un axe d'animation urbaine dont le tracé prolongerait la perspective ouverte depuis un point de la ville le plus en retrait possible (en fonction de la topographie) jusqu'à la ligne d'horizon dessinée au-dessus d l'esplanade.

Photo № 115 photo montrant l'esplanade d'un port de plaisance



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

III.2 Le phare :

Tout port comporte un phare, qui justement s'avère être un lieu de promenade de prédilection. L'évasion visuelle conforte l'illusion corporelle, un changement d'échelle tant recherché par les nostalgiques et qui varient aux rythmes des heures et des jours.

Ses mobiliers urbains et techniques (môles, escalier, jetée, embarcadères, brises, vagues) contribuent à l'émergence de pratique (pêches, détente, vue panoramique...). Telle l'organisation d'excursion et de promenades en mer qui ouvrent d'autres horizons.

Photo N° 116 photo montrant le phare du port de Mostaganem dans les années 50

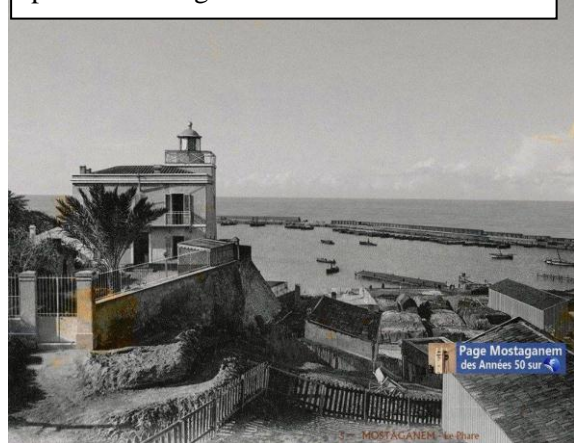


Photo N° 117 photo montrant les quais d'un port de plaisance en Egypte



III.3 Les quais :

Les quais d'un port doivent être comme les rues d'une ville, des lieux de vie authentiques qui expriment un mode de vie caractéristique des pratiques des gens de mer autant qu'un lien de rencontre qui fascine par le particularisme des autres espaces qui l'entourent.

III.4 Le port de plaisance :

Après l'euphorie des années 60 et 70 en Europe, les nouvelles installations sont de plus en plus contestées, l'idée de port de plaisance isolé et exclusif est quasi révolue, Le port central et polyvalent est préféré. Pour le grand port commercial, la plaisance est secondaire, pour le petit de pêche, Elle peut être salubre, pour le tourisme, elle est indispensable.

Photo N° 118 photo montrant une vue aérienne d'un port de plaisance



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

La ville va à la reconquête du port de plaisance, vers un meilleur contrôle de l'impact du port sur la ville et sur la qualité des eaux de mer (pollution), associé au vieux port, il en amplifie l'attractivité bien que le charme discret de l'action vaille mieux que l'ostentation du nouveau. Pour les plaisanciers et population visiteuse qui allie un cadre exceptionnel à une rythmique caractéristique de son, de voix, de mouvement, de pratiques inhabituels.

III.5 Les équipements résidentiels et de tourisme :

Ils représentent la dimension urbaine qui réintroduit la ville en milieu portuaire, elle lui confère la pérennisation de son animation, l'introduction d'autres utilisateurs qui infirmeront le caractère trop technique, trop encombrant et une forme de socialisation des différentes aires portuaires (quais, embarcadères, jetée, phare...) Les hôtels, les galeries de vente et d'expositions relatives à la navigation, pêche et de plaisance notamment celle liées aux embarcations, à la faune et à la flore marines, à l'histoire marine régionale (prise de pêche et évènement climatique exceptionnels...), à la vulgarisation et initiation aux différentes techniques liées aux activités maritimes (matériel navigant, raccommodage filet...) restituent cette dimension sociale à cette entité, qui, d'espace répulsif redevient un véritable lieu de vie.

De même les lieux de gastronomies liées à la consommation des produits de la mer, les terrasses de café ou le paysage portuaire constituent un arrière-plan sans cesse renouvelé, ce sont des espaces emblématiques de la vie de la ville côtière historique. L'attrait du port, au-delà du simple facteur économique reste surtout un lieu de vie incomparable, les sorties en mer des pêcheurs sont toujours émouvantes, elles relèvent de la mise en scène mélodramatique, un spectacle haut en couleurs, en émotions et en rêves.

Même s'il ne peut y avoir symétrie dans leurs évolutions, la mémoire historique de la ville imposerait l'association du vieux port qui pourrait être un prétexte pour l'améliorer, l'assainir, l'équiper, et le revitaliser.

La revitalisation de l'espace portuaire répondrait à un double enjeu : développer le potentiel touristique tout en reliant de manière optimale le port et la ville. Cette liaison se traduit par la recherche et l'optimisation (donner de l'épaisseur voire de l'imbrication) de tout contact spatio-fonctionnel entre l'espace portuaire et l'espace urbain. (Tissu urbain limitrophe). Enfin le port ainsi aménagé, devient tel un miroir grossissant sur l'image de l'agglomération, sur sa centralité potentielle fondée sur les facteurs endogènes, à l'instar du front d'eau, il devient une vitrine urbaine et une polarisation du flux intra urbain.

Ainsi, tout projet de composition urbaine inclurait de façon symbolique les deux dimensions pour conférer à cet espace un rôle de point de convergence qui amorce dans tous les sens la nouvelle centralité secondaire.

IV. LES AXES D'INTERVENTION :

IV.1 Axe 1 : L'aménagement de la façade maritime :

Tout en favorisant le développement des activités portuaires, la ville doit procéder à l'aménagement de son front de mer et des espaces ville –port afin de renforcer son attractivité.

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

L'animation de ces nouveaux quartiers portuaires résultera de l'association d'activité de commerce, de loisirs, de tourisme, de bureaux, de logements et d'équipements publics. Ces aménagements permettront de diversifier l'économie portuaire maritime traditionnelle en favorisant l'implantation d'activités tertiaires de hautes valeurs ajoutées qui recherchent une qualité d'environnement, de travail et de vie au bord de l'eau. Pour la filière halieutique ce sont par exemple les activités de négoce, de recherche de développement ou les services valorisant le produit (certification, marketing, communication qui viendront renforcer le secteur). L'aménagement englobera des opérations diverses, complexes parfois, complémentaires le plus souvent, et le tout doit renforcer l'objectif de restituer la rive aux habitants par l'aménagement de promenades et de parvis, d'esplanade sur mer, un ensemble d'équipement et d'animation autour du port de pêche incluant : aquarium, théâtre, restaurants voire des commerces d'évasion et des fêtes du poisson. Le long de la façade maritime, de nouvelles activités de loisirs, de commerces et de résidences peuvent être imaginées. Tout en maintenant l'activité portuaire et industrielle, d'autres projets peuvent connaître un nouvel essor, comme l'implantation d'une partie de l'université le long du littoral ou une école dédiée au tourisme et à l'hôtellerie, ou au développement durable et à la globalisation, un musée pour la mer et l'écologie ou encore des hôtels et des anneaux de plaisance, autant de projets innovateurs et pertinents qu'on peut prévoir sur cette façade maritime.

Ces projets peuvent être regroupés dans des pôles ou de filières importantes, qui seront :

IV.1.1 L'activité de plaisance :

La plaisance connaît une croissance constante et représente un secteur économique à part entière, alors l'implantation d'un nouveau port de l'activité de plaisance s'avère un moteur pour le tourisme à Mostaganem. Pour créer ce nouveau port de plaisance doté d'équipements, d'entreprises nécessaires à l'entretien, la réparation, la vente de bateaux et une base vie pour la voile, il est nécessaire de réaliser des bâtiments appropriés, d'aménager les quais, d'installer des pontons, de désenvaser et de créer de nouveaux anneaux permettant de franchir un « seuil critique » pour des investisseurs et pour les clients potentiels nationaux et internationaux.

IV.1.2 L'activité touristique :

Le développement d'une quelconque activité touristique restera bien évidemment corollaire à l'avènement d'une culture du tourisme qui sera déclenchée par une volonté politique réelle et s'inscrit dans une vision globale intégrant à la fois durabilité, valorisation des potentialités de la région, et métropolisation en termes de projets.

La ville peut déclencher une stratégie à long terme en inscrivant un calendrier à destination d'investisseurs privés nationaux et internationaux qui comporte : la construction d'hôtels, de restaurants, des salles de spectacles, des promenades à vélo, des parcs de verdure, des musées, la mise en valeur du patrimoine, le développement du transport maritime, les espaces piétons, le traitement des espaces publics, les aires de stationnement, l'amélioration du réseau de voirie, les discothèques et une gare maritime.

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

IV.2. AXE 2 : Ouvrir la façade maritime et portuaire aux citoyens :

Cette ouverture doit s'opérer par :

IV.2.1. La réouverture par les espaces publics :

Elle nécessite l'aménagement des placettes en belvédère, sur le port et la mer, qui seront placées de façon à donner l'impression d'être dans le port sans que l'on y soit, et d'être en contact avec la mer à tout moment et mettre en évidence la placette qui doit s'ouvrir davantage sur la mer, par la création de construction en cascade, des terrasses surplombant le port, une placette à étage serait une réponse possible en diversifiant l'offre, la création des promenades, des équipements et bien sur l'accès aux logements.

IV.2.2. La réouverture par la plaisance :

Cela peut se traduire par l'implantation d'un port de plaisance, ou la reconversion, ou l'extension du port de pêche mais également par la reconversion portuaire,

Tout cela procurera le développement de l'apprentissage de la mer. Ces projets permettront aux citoyens de découvrir, de voir autrement la mer, ses contraintes et d'avoir une nouvelle vision de la ville. La création d'un port de plaisance permettra d'envisager la mise en place des parcours maritimes et de sport nautique, qui permettra également le renforcement de l'attractivité de la région et la découverte de ses paysages et ses cultures.

IV.2.3. La réouverture par les équipements :

Les divers équipements permettront également la reconquête de la façade maritime et portuaire car suffisamment attractive pour la population locale et étrangère.

Ces équipements précédemment cités seront ainsi dotés d'une image dynamique et poétique liée à la magie des lieux, à l'image d'une base nautique ou d'un musée de la mer, d'autres équipements doivent associer animation, volumétrie distinctive, connexion entre de grands bassins d'eau et de large plages ombragées par des pergolas, autant d'idées novatrices et osées que les architectes auront à imaginer pour retenir l'attention, attirer de nouvelle clientèle et satisfaire la curiosité. Sur le même alignement que les logements, hôtellerie et restauration, ils auront à renforcer le caractère commercial et économique de la façade urbaine. A travers ces équipements, la ville affirmera un peu plus sa dimension de cité portuaire tournée vers la mer, tournée vers le monde.

V. LES PRINCIPES DE L'INTERVENTION :

Aujourd'hui le port, orienté sur ses activités, semble distant malgré sa proximité. Notre projet prévoit un aménagement urbain de qualité pour créer une articulation entre la ville et le port et répondre ainsi à l'attente des Mostaganemois et des touristes. Les points de rencontre entre les deux ensembles seront aménagés ainsi qu'une liaison paysagère et piétonne. Les espaces publics seront traités en continuité avec la ville.

Le but principal du projet est de faire de ce site portuaire un pôle d'attraction, par la création des lieux de rencontre de regroupement, d'échange de communication. Nous proposons de construire et

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

développer des places publiques, des lieux de promenade et d'expression, des établissements culturels et de loisirs, dont le but est de créer un espace lié à l'eau où les habitants puissent jouir de la mer, des bateaux et du port. Il s'agit en quelque sorte d'une cité culturelle au bord de la mer, où l'on peut faire du shopping, prendre un repas et participer aux activités de loisir, ainsi qu'un pôle administratif pour que l'animation persiste même en basse saison. Nous proposons la démolition de la totalité du bâti y compris les installations portuaires.

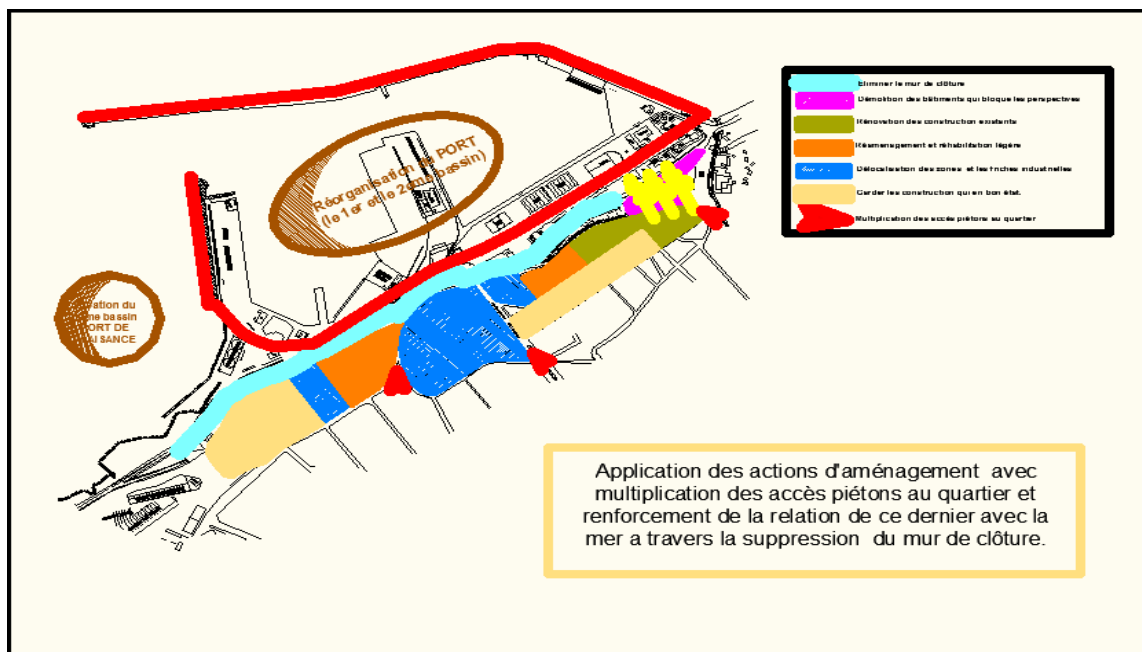
Pour la partie du quartier de « la marine » qui représente la frontière entre le centre-ville et le site portuaire. Nous proposons de le reconstituer afin de lui donner des nouvelles fonctions selon le besoin des habitants ainsi afin de résulter une façade maritime légère et intéressante, ainsi nous profiterons de la différence de niveau pour créer un système de deux fronts de mer dont un est supérieur et l'autre inférieur pour pouvoir bénéficier des différentes vues dégagées sur la Mer.

Pour la partie du site le long de l'axe principale, le tracé projeté sera en continuité avec le quartier ou il va se présenter le front de mer inférieur qui sera lié avec le front de mer supérieur quelque part pour créer une continuité, pour maintenir la qualité paysagère de ce lieu par le prolongement des percées visuelles sur la mer. En outre, Nous projetons des voies sinueuses pour la promenade du côté de la mer. En outre : Nous projetons des voies sinueuses pour la promenade du côté de la mer.

La promenade piétonne sera très favorisée dans le port de plaisance, les promeneurs profiteront de quais et l'esplanade. Le prolongement de du front de mer inférieur jusqu'à le port de plaisance qui seras accessible par des escaliers en gradins.

V.1 le quartier :

Photo N° 119 photo montrant les différentes actions d'aménagement ; source auteur 2017



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

Photo N° 120 photo montrant les différentes propositions d'aménagement ; source auteur 2017

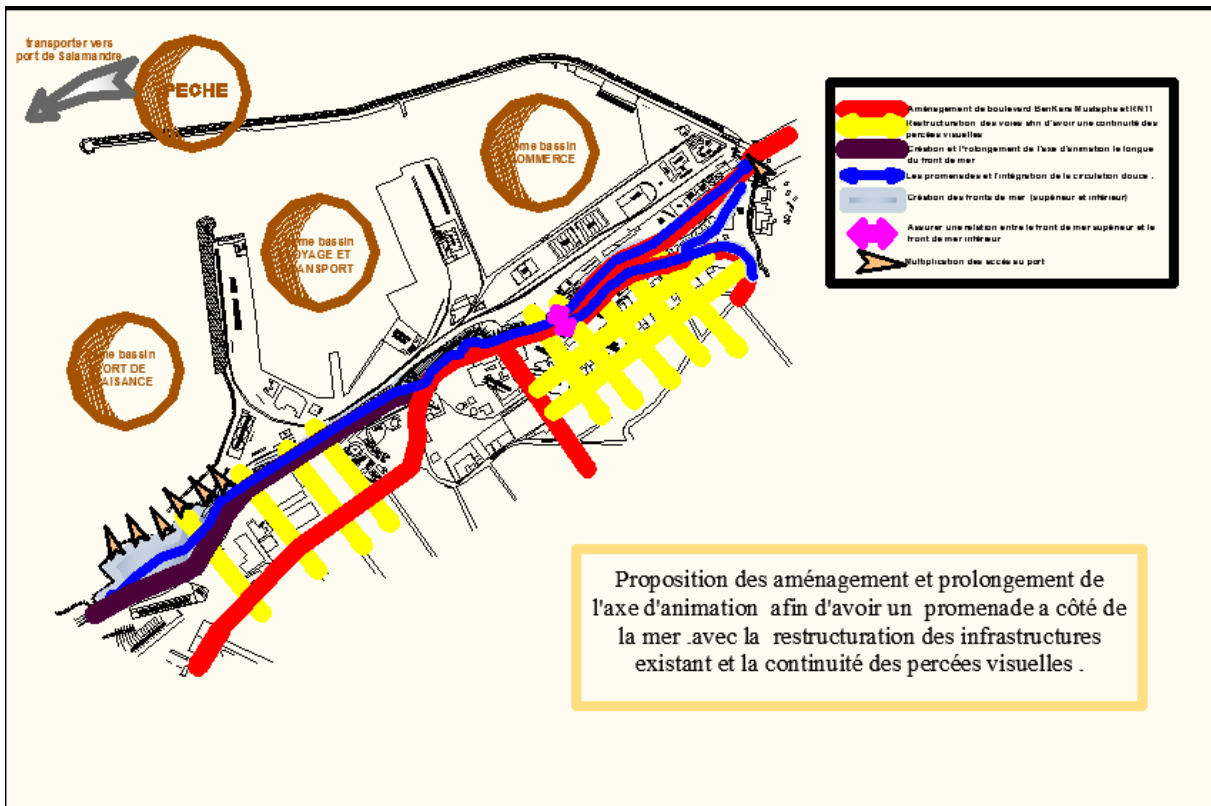
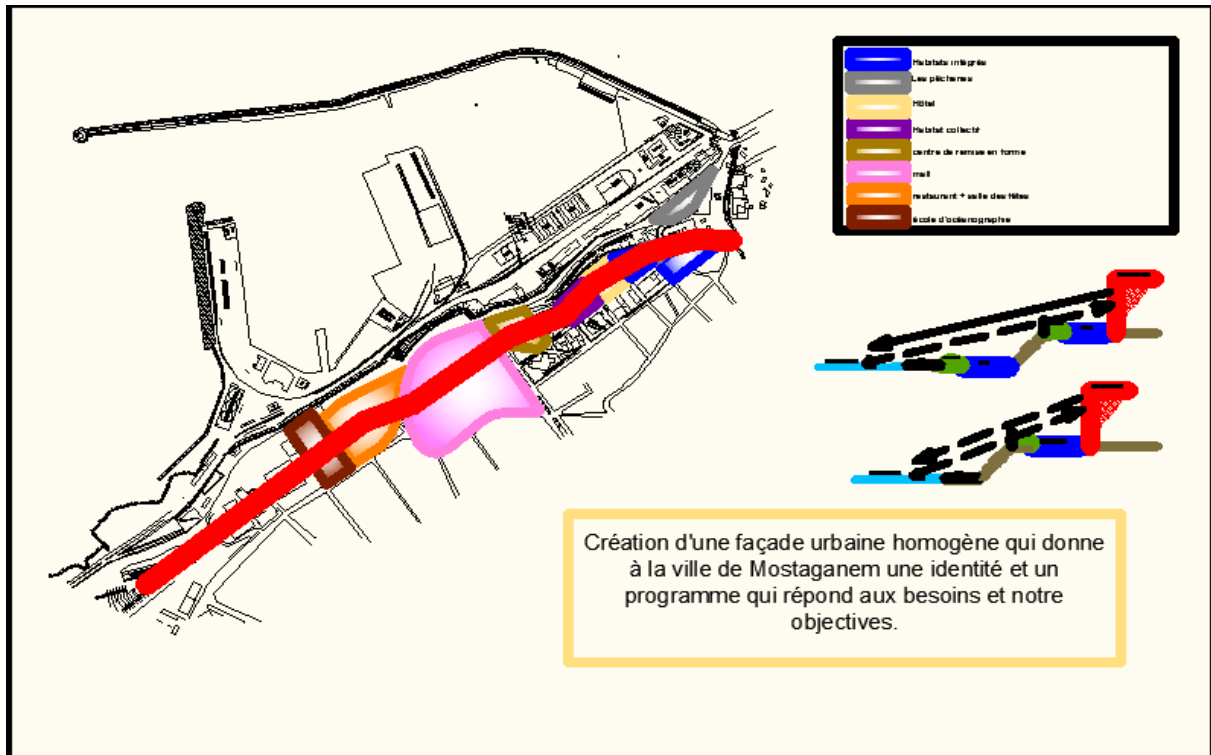


Photo N° 121 photo montrant le plan d'action du quartier ; source auteur 2017



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

Photo N° 122 photo montrant une vue aérienne d'un port de plaisance

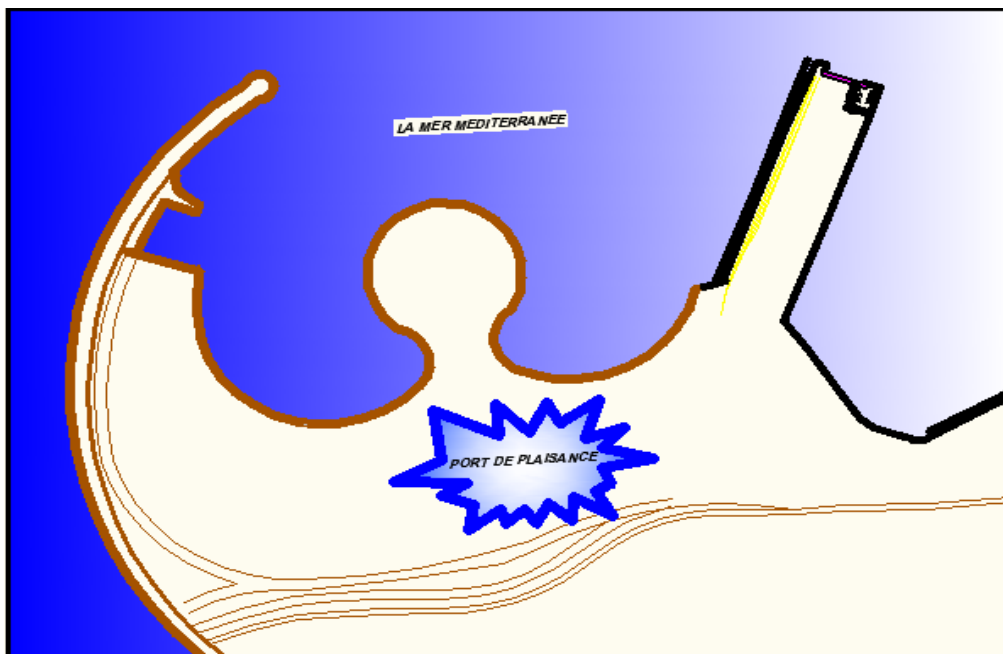
V.2 le Bassin 3 :

a) - Etape 01 :

- La première démarche c'est créer le 3ème bassin qui va représenter un port de plaisance qui sera accessible au large public, et ça en suivant l'étude qui a été faite sur les ports et en s'inspirant aussi de quelques formes de port illustrées dans les images.



Photo N° 123 photo montrant la création du 3ème bassin ; source auteur 2017



b) - Etape 02 :

- La deuxième démarche consiste à décomposer le terrain en deux plateformes en s'inspirant de la vague et la mer.

Photo N° 124 photo montrant la vague comme une source d'inspiration



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

c)-Etape 03 :

- La troisième démarche consiste à élaborer le schéma fonctionnel qui détermine les fonctions principales au niveau de notre assiette.

Photo N° 125 photo montrant les différentes plateformes du bassin ;
source auteur 2017

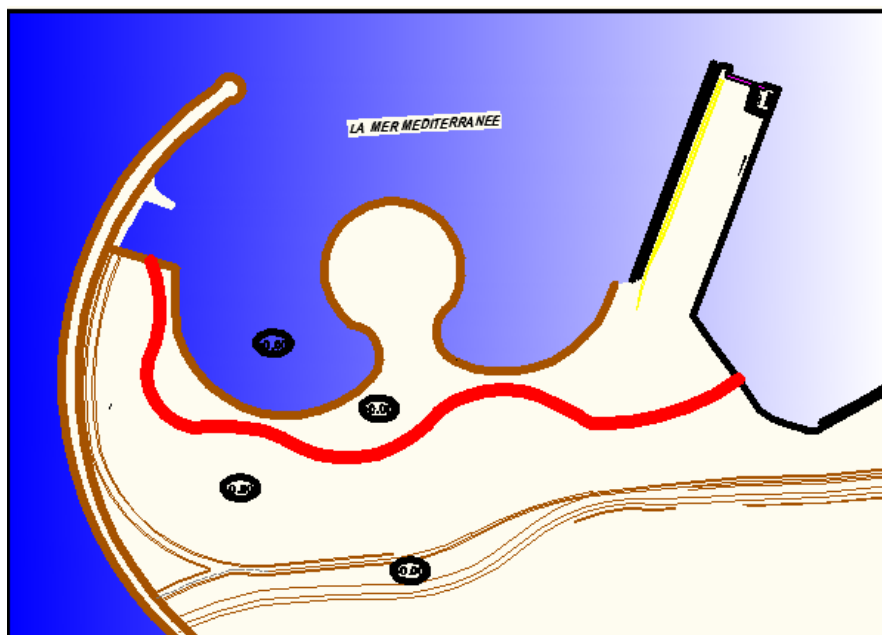
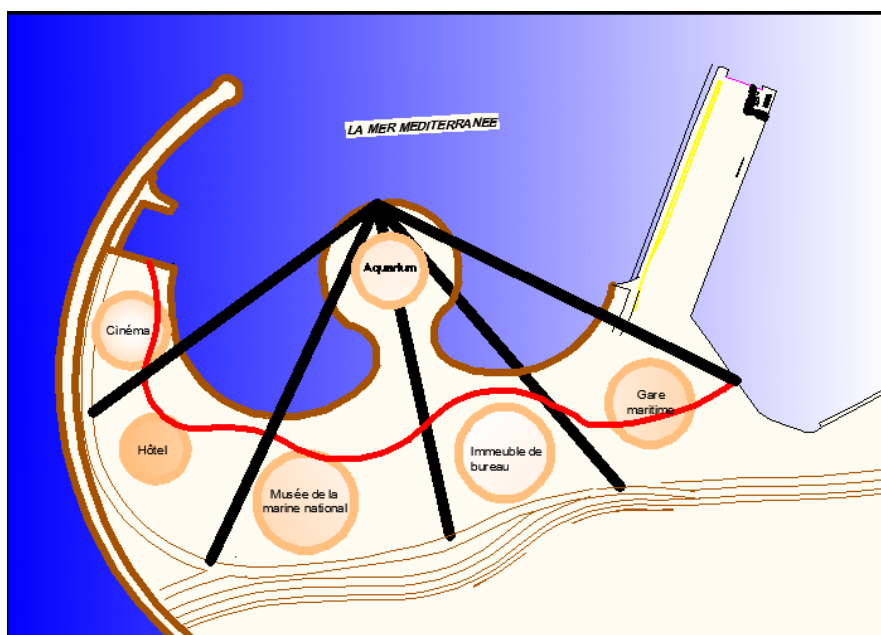


Photo N° 126 photo montrant le schéma fonctionnel du bassin ; source auteur 2017

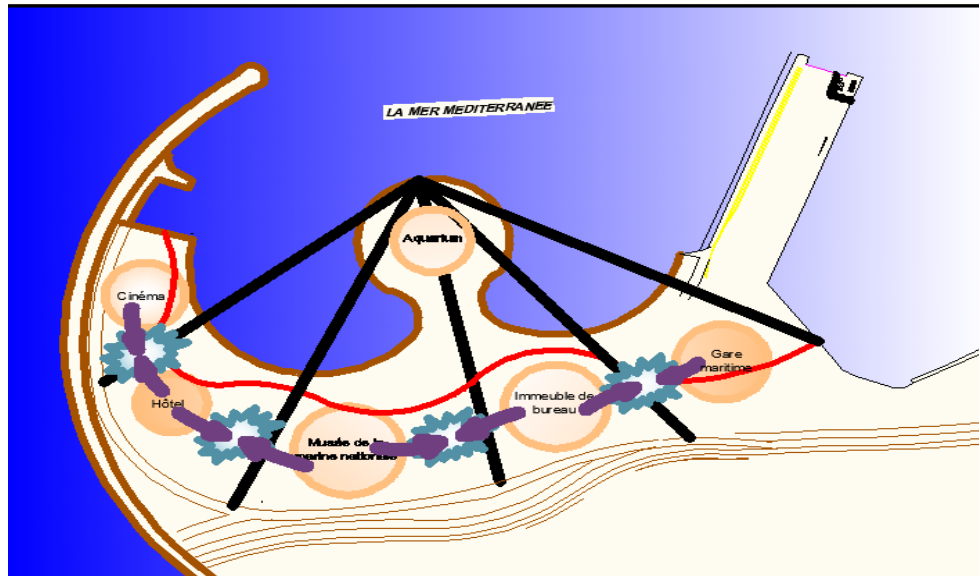


Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

d)-Etape 04 :

- La quatrième démarche consiste à concevoir des espaces intermédiaires (des espaces publics) qui vont relier les différentes fonctions projetées.

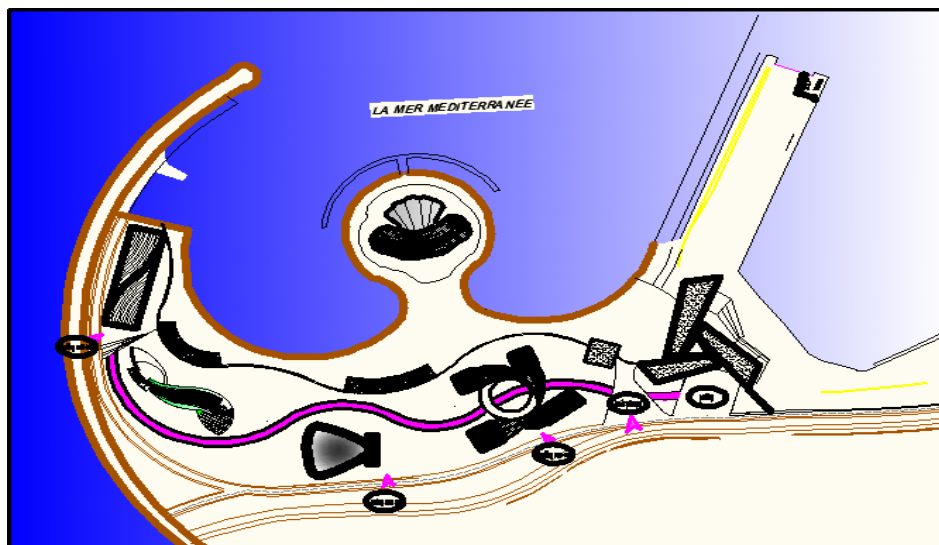
Photo N° 127 photo montrant la création des espaces intermédiaires entre les projets du bassin ; source auteur 2017



e) -Etape 05 :

- Dans La cinquième démarche on a choisi des formes géométriques de base tel que : le rectangle, le carré, et on choisit la forme circulaire et fluide, car elle nous offre un maximum de vues panoramique vers la mer. Source d'inspiration pour les éléments bâtis goutte d'eau.

Photo N° 128 photo montrant la première ébauche du projet ; source auteur 2017



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

VI. LE CONTENU DU PROGRAMME DU BASSIN 3 :

Nous proposons de nouvelles activités et fonctions, liés à l'élément aquatique et aux activités de la mer, pour tout le reste la proximité de l'eau n'est pas qu'un atout paysager, mais aussi l'animation de ces lieux par une variété de fonctions et d'activités. La surface totale du bassin est de 246560 m² = 24.6 ha. Ces nouvelles fonctions incluent les principaux types suivants :

- **Ludique et récréatif** : ce qui associe espaces publics et équipements de loisirs.
- **Commerces et restauration.**
- **Tertiaire de bureaux** : afin de doter la ville d'une cité d'affaire qui lui manquait.
- **Activités culturelles et récréatives** : à caractère maritime
- **Activités scientifiques** : de recherche de haute technologie ou enseignement supérieur, orienté prioritairement vers le génie océanique et le génie maritime.
- **Habitat intégré.**

Comme l'a cité Claude Chaline : « le front d'eau devient une vitrine urbaine dont la visite s'impose, d'autant plus que c'est là que vont se dérouler des fêtes et d'autres manifestations ludiques, grosses polarisatrices de flux de fréquentation intra urbain »¹⁶

VII. LE PROGRAMME DE BASE :

FONCTIONS	Surfaces
- Les 4 tours : - Centre de conventions - Hôtel d'affaires -immeuble de bureaux -Centre commercial	3000 m ²
- La gare maritime	6000 m ²
- Musée de la Marine Nationale	3400 m ²
- Le cinéma	4550 m ²
- Hôtel Touristique	4300 m ²
- L'aquarium	5490 m ²

¹⁶ Claude Chaline, « Ces ports qui créent ces villes », Edition l'Harmattan, Paris, 1994, p52

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

VI.1 Les 04 tours :

Photo N° 129 photo montrant le projet des 4 tours ; source auteur 2017



Les tours

Centre de conventions

Hôtel d'affaires

Immeuble de bureaux

Centre commercial

a) - L'immeubles de bureaux :

- Accueil et secrétariat.
- Bureaux individuels.
- Bureaux collectifs.
- Bureaux appartenant au port.
- Restaurants et cafétérias.
- Les Salles des réunions.
- Stockage et archives.

b) - Le centre commercial :

- Accueil et hall.
- Administration.
- Les espaces de vente.
- Les espaces de jeux.
- Restaurants et cafétérias.
- Locaux techniques.
- Espaces de stockage.

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

c) - Centre de conventions :

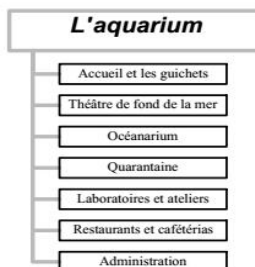
- Accueil et réceptions.
- Administration.
- Les salles de conférences.
- Les salles d'expositions.
- Les salles de réunions.
- Les salles de presse.
- Restaurants et cafétérias.

d) - Hôtel d'affaire :

- Accueil et réceptions.
- Administration.
- Les chambres +chambres VIP.
- Bureaux individuels.
- Les salles de réunions.
- Restaurants et cafétérias.
- Restaurants et cafétérias.
- Stockage et locaux techniques.

VII.2 L'aquarium :

Photo № 130 photo montrant l'aquarium ; source auteur 2017



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

VII.3 L'hôtel :

Photo № 131 photo montrant l'hôtel ; source auteur 2017

Hôtel Touristique

- Accueil et réception
- Administration
- Les chambres
- Espace détente
- Activités sportives/culturelles
- Restaurants et cafétérias
- Stockage et locaux techniques



VII.4 Le cinéma :

Photo № 132 photo montrant le cinéma ; source auteur 2017

Le cinéma

- Accueil et réception
- Administration
- Billetteries et boutiques
- Salles de projection
- Les cabines de projections
- Restaurants et cafétérias
- Stockage et locaux techniques



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

VII.5 La gare maritime :

Photo № 133 photo montrant la gare maritime ; source auteur 2017

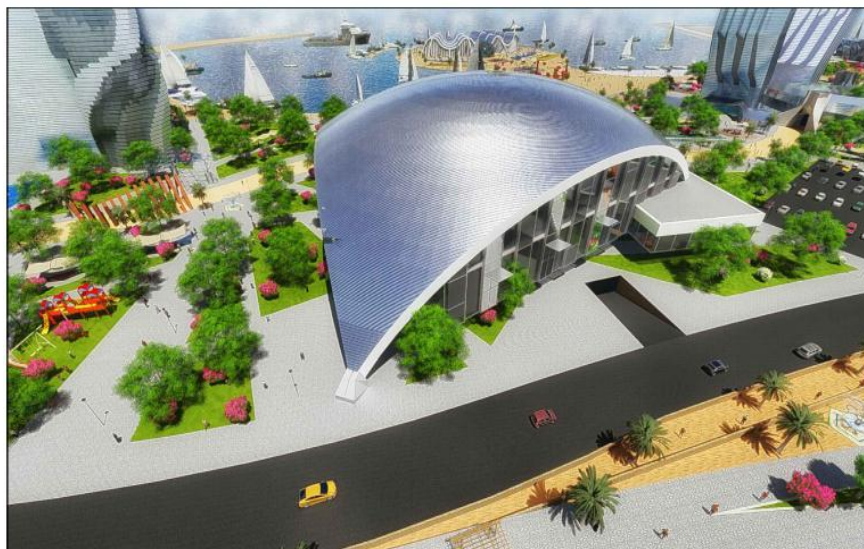


La gare maritime

- Renseignement /informations
- Administration
- Les agences: bancaires, postales, touristiques et d'assurances
- Les espaces d'attente
- Restaurants et cafétérias
- Infirmierie et salle de prière

VII.6 le musée de la marine nationale :

Photo № 134 photo montrant le musée de la marine nationale ; source auteur 2017



Musée de la Marine Nationale

- Accueil et réception
- Administration
- Les salles d'expositions
- Les ateliers
- Espaces de stockage
- Espace d'archive
- Salles de conférences

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

VII.7 Les placettes :

Implantation des places récréatives pour un équilibre fonctionnel qui représentent ainsi des espaces intermédiaires entre les différentes fonctions projetées dans notre bassin tels que : des aires de jeux – des places de rencontres – des espaces publiques

Photo N° 135 photo montrant les placettes ; source auteur 2017



VIII. PRINCIPES DE COMPOSITION DE CADRE DU BATI :

- La Hauteur limité à 30 étages dans ce cas sont les tours d'affaires.
- Volumétrie harmonieuse selon l'activité de point de vue (taille forme et meilleure identification de l'espace).
- Notre choix s'est porté sur la fluidité entre les différentes parties du projet pour avoir une continuité et unifier l'ensemble du projet
- Une architecture moderne tout en effectuant un équilibre entre plein et vide pour donner l'impression de légèreté l'ensemble.

IX. LES FAÇADES :

Le projet architectural dans son ensemble est traité d'un style contemporain.

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

X. PLAN DE MASSE :

Photo № 136 photo montrant le plan de masse de l'ensemble (port de plaisance) ; source auteur 2017



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

Photo N° 137 photo montrant une vue de l'ensemble ; source auteur 2017



Photo N° 138 photo montrant l'ensemble du port de plaisance ; source auteur 2017



Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

XI. CONCLUSION :

La ville côtière ne veut pas dire port et port ne veut pas dire ville, la dialectique Ville/port n'est pas toujours établie, souvent, l'un peut être générateur de l'autre.

Pareillement à la ville, l'apparition du port dans les villes côtière historique remonte aux même temps immémoriaux leurs genèses se confondent.

La vocation première du port est la mise en contact entre deux domaines de circulation l'un maritime et l'autre continental,

L'évolution dans le temps de ce nœud s'est matérialisée par un redéploiement sur l'aire portuaire de fonctions nouvelles.

Les ports de l'antiquité avaient leurs constructions de bateaux, leurs ateliers de cordage, de filets Carthage en témoigne avec ses cales d'entretien des galères.

De même pour le priée, Rome avec le commerce et la navigation, le moyen age comme l'après révolution industrielle vivent la complexification des activités sur les ports avec des transports de matière exogène conflictuelle avec les activités traditionnelles en place.

Les ports sont allés conquérir d'autres emprises foncières plus adaptées à leurs développements délaissant des friches industrielles née des crises structurelles de l'économie portuaire confirmant la rupture ville port.

Les quartiers du port sont plus pittoresques, dans les grands ports ils prennent une signification particulière et sont le creuset de la personnalité de la ville.

Hambourg, Saint Pauli, les Steen (Anvers), Nyhavn (copenhgne), Amsterdam, Chartons (Bordeaux), Ile de Kervegande (Nantes), l'amirauté d'Alger, lieux d'histoire et d'architecture, lieux de fixation de populations, de marins que l'histoire a fait accoster, sorte de lieux de métissage ethnique,

La situation qui prévaut dans ces villes, se présente autrement dans les villes côtières moyennes comme Jijel où le port ne constitue pas une entité autarcique et suffisamment forte mais se reconquête restituerait à la ville ses dimensions historiques, culturelles, économiques et urbaines.

Du fait des mutations technologiques portuaires et aux cours des siècles, la juxtaposition spatiale de l'ancien tissu et du port et devenu un moment important du processus de dissociation et de déconnexion entre ville et port.

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

La problématique du rapport ville/port se pose en termes de repenser globalement les rapports ports/ville et ville/port dans une nouvelle synergie, intégrant les conditions actuelles de l'activité portuaire et les formes nouvelles du développement urbain.

Le port cristalliserait la fonction urbaine pour devenir un fragment urbain qui aurait pour vocation de définition d'une « centralité portuaire ».

Il ne sera désormais plus perçu comme un espace économique conflictuel avec l'espace urbain. Il constituera un espace public où se rencontre souvent une multitude d'activité liée à la mer dont la fonction urbaine n'est jamais exclue.

Ainsi la ville trouvera sa continuité et son prolongement dans l'aire portuaire en intégrant des fonctions urbaines qui se conjugueraient avec cet espace et généreraient des pratiques et ne animation qui grandirait la pérennité de leurs interdépendances.

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

XII. LISTES DE FIGURES :

Numéro N°	Intitulé	Page
01	La zone d'étude, modifié par l'auteur 2016	12
02	Vue sur le port, modifié par l'auteur 2016	12
03	Paysage urbain actuel, modifié par l'auteur 2016	13
04	L'état actuel des voies, modifié par l'auteur 2016	13
05	Photo aérienne de la ville de Mostaganem	17
06	Photo du port de Mostaganem	17
07	Carte géographique de l'Algérie	18
08	Photo aérienne de la ville de Mostaganem	18
09	Photo aérienne de la zone d'étude	19
10	Situation de la zone d'étude par rapport aux repères importants	20
11	La disposition des principaux quartiers de Mostaganem	22
12	La disposition du quartier d'étude par rapport à la ville de Mostaganem	22
13	Carte de division de la ville de Mostaganem (ex marine)	23
14	Image du port du Mostaganem	24
15	Image du port militaire (vers 1900)	24
16	Image du port marchand (vers 1950)	25
17	Plan schématisant le port et l'apparition du phare vers 1844	26
18	Photo ancienne du port de Mostaganem	26
19	Plan schématisant la construction de la 1 ^{ère} jetée vers 1840	26
20	Plan schématisant la création du boulevard BEN KARA Mustapha	27
21	Plan schématisant la création du 2 ^{ème} phare et la jetée sud -ouest	28
22	Plant schématisant la création du 2 ^{ème} bassin	28
23	Carte de la ville montrant la création du 2 ^{ème} bassin	29

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

24	Plan schématisant les grands travaux d'aménagement et développement du boulevard	29
25	Photo du quai de débarquement (vers les années 50)	30
26	Photo du port actuel 2017	31
27	Plan schématisant le port en état actuel	31
28	Photo de la jetée	33
29	Schémas montrant profondeur des bassins	33
30	Photo montrant appontement de pêche	33
31	Photo montrant les docks comme zone d'exploitation	34
32	Photo montrant voies de desserte à l'intérieur du port	34
33	Photo montrant silos de céréales	34
34	Photo montrant Station de bitume	35
35	Plan schématique montrant proposition de Réalisation d'un 3ème bassin	35
36	Photo montrant la gare maritime	36
37	Photo montrant le Port sec	36
38	Photo montrant la Réalisation d'un nouveau mur de clôture	36
39	Photo montrant La pente	37
40	Plan topographique en 3D montrant la morphologie du terrain	37
41	Photos montrant les courbes de niveaux et une coupe du terrain	38
42	Plan en 3D montrant la ventilation	38
43	Plan en 3D montrant la visibilité	38
44	Plan montrant les différents caractéristiques et entités	39
45	Plan montrant la Circulation et l'accessibilité	40
46	Plan montrant la trame viaire	41
47	Plan montrant la trame parcellaire	42
48	Plan d'analyse des fonctions existantes dans la zone d'étude	44
49	Plan d'analyse des hauteurs dans la zone d'étude	45

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

50	Photo d'analyse des hauteurs dans la zone d'étude	46
51	Plan de l'analyse séquentielle	46
52	Séquence 1 de l'analyse séquentielle	47
53	Séquence 2 de l'analyse séquentielle	47
54	Séquence 3 de l'analyse séquentielle	48
55	Séquence 4 de l'analyse séquentielle	48
56	Séquence 3 de l'analyse séquentielle	48
57	Plan d'analyse panoramique de la zone d'étude	49
58	Photo d'analyse panoramique de la zone d'étude	49
59	Photos aériennes de Vieux-Port de Marseille avant et après le projet de l'aménagement	52
60	Carte de situation du Vieux-Port à Marseille	53
61	Plan des aménagements prévus du Vieux-Port	53
62	Plan des aménagements de qualité sur les boulevards et les places urbains	54
63	Le Vieux-Port, apaisé et plus accessible aux modes doux pour rejoindre le Vieux-Port depuis les boulevards urbains	55
64	Réorganisation des différents modes de déplacement et des transports en commun sur les 3 quais	55
65	Un plan de déplacement en cohérence avec l'aménagement du Vieux-Port	56
66	Photo montrant le vieux port comme un lieu de vie	57
67	Photo montrant le vieux port comme Une œuvre d'art	57
68	Photo montrant la minéralité du Vieux-Port	58
69	Photo montrant une mise en lumière dans le Vieux-Port	58
70	Photos aériennes de port d'Inner Harbor avant et après le projet	59
71	Carte de situation d'Inner Harbor Port à Baltimore	60
72	Photo montrant une vue sur le port avant l'aménagement	61
73	Photo montrant une vue sur le port après l'aménagement	61

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

74	Plan montrant Les systèmes de circulation et de desserte.	62
75	Plan montrant l'espace ouvert planifié et le domaine public	62
76	Plan d'aménagement portuaire d'Inner Harbor	62
77	Plan montrant l'intervention en Domaine des liaisons	63
78	Plan montrant l'intervention en Domaine des promenades	63
79	Plan montrant l'intervention en Domaine des infrastructures vertes	64
80	Plan montrant l'intervention en Domaine des Nouvelles destinations	64
81	Librairie Barnes and Noble et un Hard Rock Café se partagent l'ancienne Usine « power plant »	65
82	Le « World Trade Center » en 1977 abritant les bureaux de l'administration portuaire.	65
83	Photo montrant Le Maryland Science Center	66
84	Photo montrant l'aquarium national de Baltimore	66
85	Photo montrant Harborplace	67
86	Photo montrant McKeldin Plaza	67
87	Photo montrant West Shore Park	68
88	Photos aériennes de port de Tanger avant et après le projet	69
89	Carte de situation de Tanger	70
90	Photo aérienne de projet d'aménagement de port vue en générale	71
91	Plan montrant la 1ère phase de l'exécution	72
92	Plan montrant la 2ème phase de l'exécution	72
93	Plan montrant la 3ème phase de l'exécution	73
94	Plan d'aménagement portuaire de port de Tanger	73
95	Plan montrant le programme des croisières	74
96	Plan montrant le programme de Plaisance	75

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

97	Plan montrant le programme de Fast-ferry	75
98	Plan montrant le programme de Pêche maritime	76
99	Photo montrant le programme d'Hôtellerie	77
100	Photo montrant le programme Culturel & évènementiel	78
101	Photo montrant le programme de Commerce et animation	79
102	Photo montrant le programme Résidentiel et bureaux	80
103	Photos aériennes de port d'hercule avant et après le projet	81
104	Carte de situation de port d'hercule	82
105	Photo montrant le port d'hercule	83
106	Plan d'aménagement de front de mer d'hercule	84
107	Photo de l'aménagement portuaire de port d'Hercule	84
108	Plan d'aménagement portuaire de port d'Hercule	85
109	Photo aérienne des principaux aménagements des quais de port d'hercule	86
110	Les photos des différents aménagements complémentaires	87
111	Photo montrant l'extension du port	88
112	Photo montrant une vue sur le quai présentant un espace public	88
113	Photo montrant la gare maritime	89
114	Photo montrant Les quais et l'esplanade en fond de scène portuaire	90
115	Photo montrant l'esplanade d'un port de plaisance	97
116	Photo montrant le phare du port de Mostaganem dans les années 50	98
117	Photo montrant les quais d'un port de plaisance en Egypte	98
118	Photo montrant une vue aérienne d'un port de plaisance	98
119	Photo montrant les différentes actions d'aménagement ; source auteur 2017	102
120	Photo montrant les différentes propositions d'aménagement ; source auteur 2017	103
121	Photo montrant le plan d'action du quartier ; source auteur 2017	103

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

122	Photo montrant une vue aérienne d'un port de plaisance	104
123	Photo montrant la création du 3 ^{ème} bassin ; source auteur 2017	104
124	Photo montrant la vague comme une source d'inspiration	104
125	Photo montrant les différentes plateformes du bassin ; source auteur 2017	105
126	Photo montrant le schéma fonctionnel du bassin ; source auteur 2017	105
127	Photo montrant la création des espaces intermédiaires entre les projets du bassin ; source auteur 2017	106
128	Photo montrant la première ébauche du projet ; source auteur 2017	106
129	Photo montrant le projet des 4 tours ; source auteur 2017	108
130	Photo montrant l'aquarium ; source auteur 2017	109
131	Photo montrant l'hôtel ; source auteur 2017	110
132	Photo montrant le cinéma ; source auteur 2017	110
133	Photo montrant la gare maritime ; source auteur 2017	111
134	Photo montrant le musée de la marine nationale ; source auteur 2017	111
135	Photo montrant les placettes ; source auteur 2017	112
136	Photo montrant le plan de masse de l'ensemble (port de plaisance) ; source auteur 2017	113
137	Photo montrant une vue de l'ensemble ; source auteur 2017	114
138	Photo montrant l'ensemble du port de plaisance ; source auteur 2017	114

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

XIII. REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES :

Ouvrages :

- Rafael Cattedra, Projet urbain et interface ville-port en Méditerranée Perspectives pour une recherche comparative », in Rives méditerranéennes, n° 39 / 2011, p 83 1
- Ducruet Césart, Structures et Dynamiques Spatiales des villes portuaires : du Local au Mondial, CNRS, le havre, <http://mappemonde.mgm.fr/num5/articles/art05106.html,2005>
- Claude Chaline (S/D), ces ports qui créèrent les villes, Ed l»Harmattan, 1994.
- Urbano Portuaire : selon l'Association Internationale Ville et Port, in « Faire la ville avec le Port, Quelle stratégie pour le redéveloppement des espaces de liaison ville/port. P 7
- Olivier Lemaire Directeur Général, Association Internationale Villes et Ports, in 'Plan the City with The Port' - PCP Project, Final Seminar - Le Havre (France), 23-25 Mai 2007, p 2
- Source Federico Cresti, contribution à l'histoire d'Alger. Rome 1993.
Claude Chaline, « Ces ports qui creerent ces villes », Edition l'Harmattan, paris, 1994, p52

Mémoires, thèses et études :

- **BERKANI BAZIZ AMEL**, « le port d'Alger et son impact sur l'organisation et le fonctionnement du tissus urbain » mémoire de magistère, Alger, USTHB, 2002.
- **TAMANI-DJEBRA Fatiha**. -Paramètres pour une Stratégie de Renouvellement Urbain De l'Interface Ville-Port : cas d'Alger Essai de Diagnostic Partagé. Mémoire de Magister Option : Urbanisme et Développement Durable, EPAU Alger, 2014.
- **MR BELBACHIR MOHAMED ELAMINE**, le boulevard maritime : à la recherche a la qualité d'espace urbaine et une identité d'une ville côtière « ville de Mostaganem, mémoire de fin d'étude pour l'obtention de diplôme d'architecte d'état, Tlemcen 2014
- **BIBI LOUIZA**, réaménagement de la bande littorale de la ville de Jijel « le vieux port, mémoire de fin d'étude pour l'obtention de diplôme d'architecte d'état, Jijel, 2007
- **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.
- **GHARBI MOUNA**, « Elaboration d'une approche de renouvellement urbain

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

Comme réponse à l'échec de la politique de l'habitat après l'indépendance cas D'étude – cité Soummam / commune de Bab Ezzouar » mémoire de magistère, Alger, EPAU, 2008.

- **GUEMAZI MED REDA**, « Le devenir des espaces portuaires et industriels au Maghreb » mémoire de DEA, Paris, IUP, 1992.

- **HADEF RACHID**, « Quel projet urbain pour un retour de la ville à la mer ? cas d'étude : SKIKDA », mémoire de magistère, Constantine, université MENTOURI, 2008.

- **MAGALI HENRY**, Villes portuaires en mutation -Les nouvelles relations ville-port à Marseille -, dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euroméditerranée, Mémoire de licence, Université de Lausanne Institut de Géographie, 2006.

Sources Internet :

- <http://developpementdurable.revues.org/index261.html>

- <http://www.cnam.fr/depts/te/ote/CB021.htm>

- http://pagesperso-orange.fr/nathalie.diaz/html/approche_systemique.htm, consulté le 06 Juin 2010.

- <http://noris.revues.org/index899.html>

- http://encyclopedie-afn.org/index.php/Quartiers_Alger-Ville, la Documentation Française, N°114 - Juin 1956

- <http://www.archdaily.com/>

- <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais>

- <http://www.port-mostaganem.dz/>

- <http://www.mostaganem-aujourd'hui.com/>

Renouvellement de l'interface Portuaire-Quartier la marine (ville de Mostaganem)

XIV. ANNEXE :

Reflexion

Mostaganem

Dimanche 20 Novembre 2016

9

LE WALI ABDELWAHID TEMMAR A REÇU LE DIRECTEUR
DELEGUE DE "CORSIKA LINEA"

Une compagnie française pour la ligne Mosta-Marseille

Le wali de Mostaganem, M. Abdelwahid Temmar, a reçu hier, M. Jean Marc, Directeur délégué du Maghreb de la compagnie maritime française "Corsica Linea" qui devrait assurer la saison prochaine la desserte Mostaganem-Marseille conjointement avec la compagnie nationale ENTMV.



Par Riad

Si les informations qui nous sont parvenues, la compagnie française affectera deux ferries à cette nouvelle ligne maritime. Il s'agit de "Danielle Casanova" hors saison et "Méditerranée" en saison. La rencontre à laquelle ont assisté les Directeurs du Port de Mostaganem et des transports de la wilaya, s'est axée autour de la logistique et des services au port. Le wali a rassuré ses hôtes que tous les moyens seront mis à la disposition de la compagnie maritime pour qu'elle entame dans de bonnes conditions sa desserte vers Mostaganem. En ce qui concerne le ferry qui devrait en premier exploiter cette nouvelle ligne maritime, on

apprend que ce sera "Le Méditerranée" qui est un ferry construit par les Chantiers de l'Atlantique pour la SNCM en 1989. En cette année, le navire est baptisé Danielle Casanova, nom d'une intellectuelle et résistante corse, morte en déportation à Auschwitz en mai 1943, et son port d'attache est alors Ajaccio. Il a assuré depuis sa mise en service les liaisons avec la Corse. Il est rebaptisé en 2002 sous son nom actuel Méditerranée pour être affecté en priorité sur les lignes du Maghreb. Son port d'attache devient alors Marseille. Un autre ferry portant le nom de Danielle Casanova a été mis en service la même année par la SNCM. À sa mise en service, il est le car-ferry le plus rapide du monde. Dans la première convention particulière d'exploitation des lignes ma-

ritimes continent-Corse figurent les caractéristiques principales du navire : capacité passagère en traversée de nuit (800 couchettes en 1ère classe, 1 050 couchettes et 600 fauteuils pullman en 2e classe), garage de 800 voitures, un pont complet de locaux communs, 160 mètres de long et 27 mètres de large. Si les dimensions, capacité, vitesse étaient définies dès 1982, les aménagements intérieurs subissent eux de nombreuses modifications, à la suite d'une étude menée en 1985. Ainsi, avec ce nouveau opérateur maritime, Mostaganem commence déjà à se faire connaître comme un pôle de transit maritime important dans la méditerranée. Trois ports méditerranéens seront desservis à partir de Mostaganem en attendant d'autres à l'instar du Port de Gênes en Italie.

MOSTAGANEM

MOSTAGANEM

Le wali ordonne aux chefs de daïra d'assainir les poches foncières

Le wali de Mostaganem a présidé, hier matin, au siège de la wilaya une réunion de travail avec les 10 chefs de daïra qui composent la wilaya de Mostaganem, et en présence du secrétaire général de la wilaya, le DRAG et les conseillers du wali. Le sujet d'urgence qui a été débattu par le wali est le bâti en ce qui concerne surtout les dernières opérations de rélogement, notamment les maisons précaires démolies et qui sont restées comme des carcasses défigurant l'image de la ville et devenues des abris pour les délinquants, les rats et les ordures ménagères. Sur ce point, le wali a instruit particulièrement le chef de la daïra de Mostaganem pour intervenir sur les médias pour recenser précisément toutes ces poches foncières, récupérer les assiettes publiques et adresser des mises en demeure aux propriétaires des terrains privés pour une prise en charge et un réaménagement de ces bâtisses pour une éventuelle reconstruction de maisons neuves si non l'Etat va intervenir pour restaurer ces terrains non prises en charge. Aussi, le wali a ordonné la clôture de ces maisons démolies après le nettoyage, en attendant le lancement de l'opération après la fin de l'étude des dossiers. Plusieurs points ont été détaillés lors de cette réunion en ce qui concerne l'hygiène, l'environnement, la prise en charge des citoyens, la communication et l'accueil. Le wali, durant ses interventions, a été très sévère en insistant sur l'exécution de ses directives avec fermeté. S.Hajida

MOSTAGANEM

Une délégation française à la quête de maraichers

Dans le cadre des échanges économiques établis par la chambre d'industrie et du commerce « le Dahra » et afin de prospecter d'éventuels partenaires agricoles, originaires de la région mostaganémoloise, spécialisés en maraîchage et déboucher des expériences relatives aux techniques culturales en ce domaine, une délégation du département du Tarn-et-Garonne (un département français relevant de la région d'Oc-

taine. Composée par le président du conseil municipal du département cité, du président de la Chambre de l'agriculture et d'un exploitant agricole, la délégation sera reçue par les cadres de la Chambre de commerce et d'industrie, qui a déjà élaboré un programme de visite pour cette dernière. A cet effet, une rencontre de délégation et des exploitants de cultures maraîchères ainsi que les cadres de la Chambre de wilaya de l'agriculture aura