

## Remerciement

حمدا لله كثيرا مباركا فيه والصلاة و السلام على رسوله المصطفى محمدا خاتم الأنبياء والمرسلين

*Louanges et respects infinis à mes chers parents qui m'ont soutenu et sacrifié leur existence pour mon éducation.*

*Ma gratitude est non commensurable envers mes enseignants de la filière architecture ayant participé à ma formation et, une reconnaissance légitime à la précieuse direction de mes recherches par Mr BENSELLA Kada, dont son aide, conseils et assistance m'ont accompagné pas seulement en cette année, mais plus largement parlant au-delà de mon cursus.*

*Un ex-voto est offert aux membres de jury, président et examinateurs, dont son audience est ex-nihilo un geste de grâce à cet humble travail que juste le temps peut en témoigner de son quintessence.*

*Soit mon dernière appel et intention, à toutes les personnes ayant la soif de la découverte et du savoir et qui m'ont réservé des instants et des haltes pour apporter un coup de pioche pour l'enrichissement à la sculpture de moi-même.*

*Dieu soit loué, ce travail est accompli au terme butoir et plus encore sa soutenabilité est devenue plausible.*

*Merci*

*BENKEROURA Z.A*



*Je dédie ce mémoire,*

*à tous ceux et toutes celles  
qui m'ont accompagné et soutenu  
durant cette année de formation*



# Sommaire

## Première partie :

RESUME .....	6
Prédilection.....	7
1 PRISE DE VUE.....	7
2 LES ELEMENTS PARADIGMATIQUES.....	8
3 PROBLEMATIQUE.....	9
4 LA STRUCTURE DE LA RECHERCHE.....	9
5 LE PLAN DE TRAVAILLE .....	10

## Deuxième partie : conceptualisation

1 INTRODUCTION.....	11
2 DEFINITIONS NECESSAIRES.....	11
-LE PORT COMME POLE DECHANGE.....	11
-LE TERMINAL FERRY.....	12
-LES VILLES PORTUAIRES.....	12
-LE PORT.....	12
-UN PAQUEBOT .....	12
-UN NAVIRE.....	12
-UNE DIGUE.....	13
-UN QUAI.....	13
-LA JETEE.....	13
3 PROJETS THEMATIQUES.....	14
-EXEMPLE DES PORTS MEDITERRANEENS.....	14
-EX :01 LE PORT DE KANTAOUI.....	14
SITUATION.....	14

PRESENTATION.....	14
EX 02 : LE PORT DORAN.....	15
SITUATION.....	15
PRESENTATION.....	15
ETAT ACTUEL DU PORT DORAN.....	15
SYNTHESE.....	16
THEMATIQUE INTERVENTION.....	17
EXEMPLE 01 LE PROJET EURO MIDITERRANIEN DE MARSEILLE.....	17
PROBLEMATIQUE.....	17
OBJECTIF.....	18
LE PROGRAMME URBAIN .....	19
EXEMPLE 02 QUARTIER DE MEUTH-CANAL A NANCY.....	19
PROBLEMATIQUE.....	20
SYNTHESE.....	21
EXEMPLE 03 QUARTIER DE FLAMANTS A MARSEILLE.....	21
PROBLEMATIQUE .....	21
SYNTHESE.....	23
SYNTHESE THEMATIQUE INTERVENTION.....	23
THEMATIQUE TERMINAUX FERRY.....	24
INTRODUCTION.....	24
EXEMPLE DES TERMINAUX FERRY.....	24
EX : TERMINAL FERRY DORAN.....	24
1 SITUATION.....	24
2 PRESENTATION.....	24
3 LES FONDATIONS.....	25
4 ORGANISATION GENERAL DES BATIMENTS .....	26
5 MODE DE CONSTRUCTION .....	26

6 ANALYSE DES PLANS.....	27
TERMINAL FERRY INTERNATIONAUX.....	29
EX 02 CONVECTION CENTRE TERMIINALAND HOTEL VANCOUVRER CANADA.....	29
1 CONCEPTION.....	29
EX 03 TERMINAL PASSAGER TOKYO HARUMI.....	30
1 SITUATION.....	30
2 CONCEPTION.....	30
3 ANALYSE DES PLANS.....	30
4 ORGANISATION DES ESPACES.....	31
EX 04 TERMINAL FERRIES OCEAN SYDNEY .....	32
1 PRESENTATION.....	32
2 ANALYSE DES PLANS.....	32
3 ORGANISATION DES ESPACES.....	33
EX 05 DEBARCADER FERRY HAMBOURG .....	34
1 SITUATION.....	34
2 CONCEPTION.....	34
3 ORGANISATION DES ESPACES.....	35
4 FACADE /MATERIAUX DE CONSTRUCTION.....	35
THEMATIC HOTEL .....	37
EX 01 SHERATON DORAN .....	37
1 SITUATION.....	37
2 CONCEPTION .....	37
3 LENTREE.....	37
4 ANALYSE DES PLANS .....	38
5 CIRCULATION.....	38
6 FACADE.....	38
7 PROGRAMME.....	39

## Troisième partie : analyse

EVOLUTIO HISTORIQUE DE LA VILLE.....	40
A-LES DEFFERENTES PERIODES DU DEVELOPPEMENT.....	40
B- ASPECT DE LA VILLE AU DEBUT DE 19EME SIECLE .....	43
SYNTHESE.....	44

## L'analyse présentation du projet

CHOIX DU THEME.....	46
CHOIX DU SITE DINTERVENTION.....	48
SITUATION DU PROJET.....	49.
PROBLEMATIQUE.....	50
OBJECTIF.....	50
CONTEXTE MEDITERRANEENS.....	51
CONTEXTE NATIONAL.....	51
CONTEXTE LOCAL.....	52
SITUATION GEOGRAPHIQUE.....	53

## L'analyse analyse de site

1 ETAT ACTUEL DU PORT.....	54
2 ETAT DES HAUTEURS .....	55
3 ETAT DU BATI.....	55
4CIRCULATION.....	55

## L'analyse analyse paysagiste

SYNTHESE.....	59
---------------	----

## Quatrième partie : projet

LA PROGRAMMATION.....	60
1 LE TERMINAL FERRY .....	60
2 LHOTEL .....	60

CLASSEMENT DES HOTELS.....60

**PROJET :** **approche architectural**

METAPHORE DE PAQUEBOT .....61

PRINCIPE DIMPLANTATION.....61

DEFINITION DE QUELQUE CONCEPTE.....62





L'étude de **la valeur ajoutée** portuaire fait l'objet de nombreux travaux. En Algérie, le nouveau millénaire, à l'aube du 21<sup>e</sup> siècle, les ports de Ghazaouet, Oran, Arzew, Mostaganem, ou bien encore Chlef ont commencé à se manifester quant à la question de développement régional de l'Oranie. Ces mouvements, accompagnés par des études socio-économiques permettent de mesurer **l'impact économique** d'un port sur l'activité régionale. Reconnaisant la qualité de cet outil afin de mener une politique portuaire sur le plan local et national, des responsables portuaires, des associations ou les pouvoirs publics appellent aujourd'hui à **une harmonisation des méthodes** pour mesurer les **effets directs et indirects** de l'activité portuaire.

La mesure de l'activité portuaire par la valeur ajoutée ne se limite pas aux mesures du **tonnage** exprimées en valeur (PNB, PIB, revenu par habitant, etc.) ; au-delà, à l'échelle locale, les autorités portuaires reconnaissent également que la mesure en tonnage des trafics portuaires sous-estime l'impact économique d'un **port**. Cet impact, ne s'arrête pas aux **limites** du port, sachant que celui-là est généralement agencé aux espaces purement urbains ; l'enceinte portuaire alors devient une **barrière d'illisibilité** de l'espace. Beaucoup de villes, surtout méditerranéennes, se définissent par leur forme à origine militaire.

La valeur ajoutée contemporaine stipule l'interpénétration des espaces pour permettre une bonne **accessibilité** et **présence** dans des lieux aussi riche que le port où **l'eau** est une **présence naturel** qui fait la joie des citoyens. Mostaganem, ville portuaire de premier ordre, semble aujourd'hui plus intéressée par ce contact et prêche pour une relation internationale de qualité à travers **l'embellissement** de ces espaces urbains où le port est à la fois la porte et l'espace d'accueil le plus attractif. Cette richesse stratégique lui confère un rang de noblesse et prestige qu'aujourd'hui semble lui échapper.

Les pionniers de valeurs ajoutées dans les **lieux urbains** attisent l'idée de **la perméabilité** et du manifeste architectural qui peuvent donner des significations à travers des **figures représentatives**. Cette alternative **sémiologique** a pour but **l'animation** et **l'attractivité** générées à travers la multifonction et la mixité urbaine. D'où la question de la **spatialité** implique celle de **la temporalité** à travers la manière dont les activités sont agencées. Le port de Mostaganem peut-il rassembler donc une diversité fonctionnelle et assurer à la fois l'enjeu du contrôle de l'espace ?

Mots Clés : valeur ajoutée – port – impact – perméabilité – sémiologie – spatialité – mixité urbaine

## I. PRISE DE VUE

Si on peut qualifier l'architecture d'aujourd'hui à travers une étude heuristique raisonnable, l'épistémologie de **Philippe BOUDON**<sup>1</sup> de sa scientificité semble ne pas limitée aux axiomes de l'échelle et de parti mais au-delà. L'espace architectural passe de sa forme abstraite à un lieu vivant qui peut rassembler de la vie, de la joie et de la satisfaction.

Face à la mondialisation et l'universalisme imposant, la question de l'identité et de la démarcation s'affaiblissent de plus en plus. La ville machiniste prend de la valeur quant aux opportunités et affinités qu'elle peut générer à travers les espaces architecturaux super-urbains offrant des conditions de satisfaction variées et assurant des commodités hyper-technologiques que peut contenir un seul lieu. La mono-fonctionnalité et les barrières que peut stigmatiser des activités friches est dès lors un leurre pour les citoyens qui se trouvent coincés dans des cages de longs murs de clôture ou dans des boucs émissaires non concluant.

In-extremis, l'activité portuaire est l'une des friches qui génère aujourd'hui plus de mécontentement que de satisfaction chez les citoyens et les prive de l'opportunité d'être en contact direct avec la mer. Chose qu'**Albert CAMUS** l'a bien défini de la sorte que nos villes tournent le dos à la mer et elles continuent à le faire jusqu'à ce jour par l'impact qu'a pris le secteur portuaire en s'accaparant de la richesse que peut apporter l'eau à la ville. Tant de villes algériennes ne semblent aujourd'hui capables à se débarrasser de cette grande charge que l'histoire et le phénomène urbain leur ont infligée sous le signe de la valeur ajoutée générée par l'économie portuaire.

Ce constat est alarmant dans la mesure nos villes portuaires prennent la mer comme barrière et toutes les extensions pour ne pas dire étalements urbains suivent les autres directions et asphyxient les ports sous double condamnations : accessibilité délicate dû au besoin permanent d'aller à travers les différentes couronnes que l'histoire a sanctionné la ville avec et, le dénigrement des citoyens envers les ports qui les limitent et les punissent du plaisir de la mer. Mostaganem ne peut atteindre cette richesse qu'en déplacement latéral en allant vers les agglomérations suburbaines telles Stidia, Ouriah, ou même Sonacter.

---

<sup>1</sup> BOUDON Philippe, *sur l'espace architectural : essai d'épistémologie sur l'architecture*, Parenthèses, Paris, 157p.

## II. LES ELEMENTS PARADIGMATIQUES

La question de l'animation des espaces portuaires occupent de nombreux investigateurs opportunistes qui s'acharnent sur la mainmise de ces lieux à travers un système de substitutions et de partage d'espace où la question de contrôle de l'espace prend le dessus. L'espace public devient dès lors l'enjeu ordonnateur de cette animation à travers la promotion d'une variété multifonctionnelle et des richesses que peut générer les manifestations architecturales par le biais des mises en scène de l'acte de l'habiter de l'espace urbain.

Trois critères paradigmatiques se combinent pour la promotion de cette valeur ajoutée :

- La forme architecturale fait ressortir un mode de vie de qualité donnant satisfaction aux usagers à travers l'émergence des traditions socio-culturelles que les citoyens partagent par l'urbanité à travers ses trois phénomènes : la commercialisation, la festivalisation et la théâtralisation. **Philippe PANERAI**, **Jean CASTEX** et **David MANGIN** mettent l'accent sur la *figure architecturale*<sup>2</sup> et urbaine pour manifester cette urbanité en faisant pondérer le pittoresque architectural dans des représentations figuratives ordonnées et à travers des expressions déconstructivistes. Louis Khan fait l'accord entre la forme et le design en double définitions : « *Form is what* », « *Design is how* ». **Robert VENTURI**<sup>3</sup> semble avoir trouver la clé : « *une architecture canard* » ou « *une architecture hangar décoré* ». L'îlot dès lors passe à la forme macro, Portzamparc et Rem Koolhaas dit que c'est une condition plus qu'un lieu : **Le Macro-lot** englobe dans ses limites une ville à échelle réduite, cette figure peut se multiplier d'une façon non-interrompue à travers le « *no-stop-city* ».
- Le rassemblement comme l'explique très bien NORBERG-SCHULZ est l'autre face de satisfaction qui peut être générée par l'art de lieu qui combine présence divine et présence corporelle. Cette approche conçoit l'espace comme sorte de manifeste de phénomènes naturels cristallisés par l'artifice et la construction faisant de la texture et les matériaux un système de codes et de messages d'une architecture agrégative riches en symboles et

---

<sup>2</sup>PANERAI Philippe, CASTEX Jean, DEPAULE Jean-Charles, *Forme urbaine : de l'îlot à la barre*, Parenthèses, Paris, 1997, 192p.

<sup>3</sup> VENTURI Robert , SCOTT BROWN Denise , IZENOUR Steven, *L'enseignement de Las Vegas*, Mardaga, Paris, 2008

significations où la relation contenant/contenu est assurée par la phénoménologie heuristique.

- Et enfin la question de la mixité, le catalyseur de l'espace public, recourt à la hiérarchie des espaces, la variété des activités et plus précisément le contrôle sélective à travers la définition « à qui est destiné l'espace ? »

### **III. LA PROBLEMATIQUE**

Si Mostaganem, ville ancestrale riche par son lègue patrimonial, a accédé au rang de de ville méditerranéenne par excellence ; son port porte dans ses quais et son enceinte l'histoire d'un peuple riche en valeurs et en vision que les instruments d'urbanisme d'aujourd'hui n'arrivent à combler. Ces derniers se présentent handicapés et obsolètes quant à une solution radicale au fléau de vieillissement et de sa structure et de son ampleur urbaine.

La clôture, matérialisée par l'enceinte qui bloque est l'interpénétration visuelle et physique et l'accès à la mer ; est aujourd'hui une sanction limpide pour les citoyens mostaganemois. Le peu de restaurants à poisson où même la délocalisation de la pêche vers Salamandre n'a fait qu'enfoncer le clou. Cet état de figure affaiblie l'appartenance de cette société à la mer et crée un hiatus envers cette présence singulière.

Toutes les approches actuelles qui peuvent régénérer de la vie dans cette zone convergent vers la question de la présence et de la perméabilité. Ces deux alternatives font les outils d'un projet urbain prometteur pour la valorisation de cette friche industrielle à moitié fonctionnelle. D'où la question de départ : jusqu'à quelle limite peut-on ouvrir l'espace pour une éventuelle présence de qualité ? autrement-dit quelle valeur ajoutée peut donner une ouverture du port et un embellissement de l'activité portuaire à travers l'impact du tonnage ? Un terminal ferry peut-il assurer vraiment le rôle de contrôleur ?

### **IV. LA STRUCTURE DE RECHERCHE**

Vu que le sujet s'articule sur la question de l'espace naturel et l'espace artificiel, l'approche de l'art de lieu qui combine société, signification et figure architecturale, sous-tend une méthode qui fait appel à plusieurs registres de projet urbain tels : l'agrégation, la comparaison et la perception.

## V. LE PLAN DE TRAVAIL

La recherche sera donc répartie sur trois volets :

- Le volet conceptuel qui fait l'objet d'une exploration thématique, donnant une prise de vue sur les alternatives scientifiques pouvant conceptualiser la problématique et ainsi décrire le mode de composer éventuel.
- Le volet contextuel où un défrichage à la fois historique et local est primordial pour comprendre les conditions de genèse de l'entité et les enjeux urbains conditionnant toute intervention future ;
- Et enfin, l'établissement d'une grille d'analyse, support de l'approche affective sur le site choisie.

## **I. INTRODUCTION :**

*« Je me promène dans l'espace imaginaire et je le modifié lorsque je n'atteins pas la sensation que je souhaite »*

Toute chose naturelle ou artificielle a son impact sur le comportement et l'émotion de l'homme de ce fait l'architecture doit signifier cette profonde et importante intégration de l'homme dans son cadre naturelle. D'autre lieu sont moins animés, pourtant jouissant d'un potentiel riche (mer espace de loisirs, proximité d'un centre urbain) qui reste néanmoins inexploités, ces lieu ont besoin simplement des couleurs des formes et d'espace architectural bien définie comportant des activités multiples spécifiques au lieu, cela donne au site sa raison d'existence ce la même au port de Mostaganem.

Le port de Mostaganem est d'une grande importance économique, le transport maritime lui confère le rang de prestige et de luxe. En effet, hormis le tonnage, le voyageur est une valeur ajoutée propre et peu nuisible que peu de port peut exploiter. Beaucoup de villes dans le monde investissent dans ce créneau. Son impact n'affecte pas seulement les enjeux économiques mais en réalité, il crée un réseau de liaisons nationales et internationales. De ce fait le besoin à un terminal ferry ne fait que mettre l'accent sur cette opportunité.

Alors une recherche thématique sur ce genre d'infrastructure nous semble nécessaire pour l'éclaircissement de son importance dans l'approche pittoresque d'embellissement de la ville. Le sujet peut être interprété par le déboisement approfondi de plusieurs tiroirs :

## **II. DEFINITIONS NECESSAIRES**

- **LE PORT COMME POLE D'ECHANGE :**

Le pôle d'échanges est un lieu vers lequel convergent différents modes de transport : Il vise à assurer le transit des voyageurs allant d'un mode de transport vers un autre, répondre aux besoins et fonctionnement propre de chaque mode et accueillir les services annexes au transport. La civilisation moderne exige des moyens mécaniques pour transporter les voyageurs et les marchandises des distances plus au moins longues : ses potentialités et ses limites propres.

- **LE TERMINAL FERRY :**

Symbole de porte entre la ville et la mer, limité entre deux hommes différents. Elle occupe une situation stratégique dans la ville, elle devra avoir sa propre expression architecturale, artistique et symbolique, avec une myriade d'éléments ordonnateurs lui permettant de développer une architecture riche et pleine d'émotions, insistant sur le fait que le terminal, endroit de rencontres, de retrouvailles, des adieux, est le lieu où l'émotion est la plus exacerbée.

Le rôle de terminal ferry était limité au simple transfert de passager d'une région à une autre, dont le besoin, soit de travailler, d'émigrer ou de voyager. De nos jours, les gares se sont métamorphosées formellement et fonctionnellement. Sans oublier la fonction principale de transit, le besoin d'animer ces gares en y intégrant d'autres activités compatibles, jouant le rôle d'accompagnement est incontestablement revendiqué.

- **LES VILLES PORTUAIRES :**

Les villes portuaires de par leur appellation exigent une synergie et d'une dualité entre la ville et son port, sans cela le phénomène de clivages de l'interface ville port aura comme conséquences le déclin de l'image et du cadre bâti de cette dernière.

- **LE PORT :**

Les ports consistent en des points de contact ou espaces d'interfaces entre deux sphères de transport de fret ou de passagers, soit les sphères terrestre et maritime. Le port est doté d'infrastructures aptes à desservir ces modes tout en incarnant un lieu de convergences des systèmes de transport terrestre et maritimes. Le port est également un fournisseur de services aux transporteurs de fret et aux navires.

- **UN PAQUEBOT :**

Un paquebot est un navire spécialisé dans le transport de passager

- **UN NAVIRE :**

Un navire est un bateau destiné à la navigation maritime prévu pour naviguer au-delà de la limite où cessent de s'appliquer les règlements de navigation maritime

- **UNE DIGUE :**

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

- **UN QUAI :**

Un quai peut être : le rivage d'un port où l'on décharge les marchandises ou un équipement d'une gare de chemin de fer, de métro, etc...

- **LA JETEE :**

La jetée est une construction s'avancant dans la mer dont le but principale est de servir à l'embarquement et au débarquement des cargaisons ou des passagers.

### III. PROJETS THEMATIQUES

#### -EXEMPLE DES PORTS MEDITERRNEENS ;

#### EX : 01 LE PORT DE KANTAQUI

##### Situation

C'est le premier port jardin de la méditerranées ; situé a 7km de Sousse

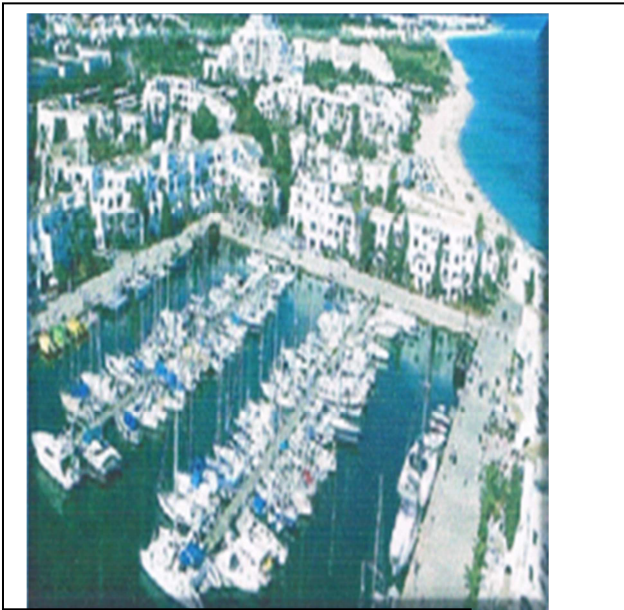


Fig 1 le port de kantaoui source de web

Le projet de création d'une station touristique intégrée sur 307 hectares résulte d'une idée du président tunisien de l'époque Habib Bourguiba qui souhaite développer le tourisme dans la région du sahel.  
Il est mis a l'étude dès 1971 dans la zone de Sidi El-kantaoui située sur le territoire de la municipalité d'hammam Sousse (au nord de Sousse )

##### Presentation

- le port est aujourd'hui un véritable village , en majeure partie piétonnier , construit selon une architecture qui rappelle le célèbre village de Sidi Bou Saïd dans son style arabo –mauresque , la blancheur de ces murs , ces arcades ,ces voutes et ses ruelles agrémentées de fleurs
  - la station accueille des nombreux commerces dont les restaurant, des cafés et des magasin a destination des touristes étranger qui fréquentent le site pour ses 7 kilomètres de plage
- Le port peut accueillir jusqu'a 340 embarcations sur une superficie totale de 4 hectares.

**EX : 02 LE PORT D'ORAN**

**Situation**

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

Le port d'Oran bénéficier d'une situation géographique de premier plan .



Fig 2 :la carte de la méditerranée source web

**Présentation**

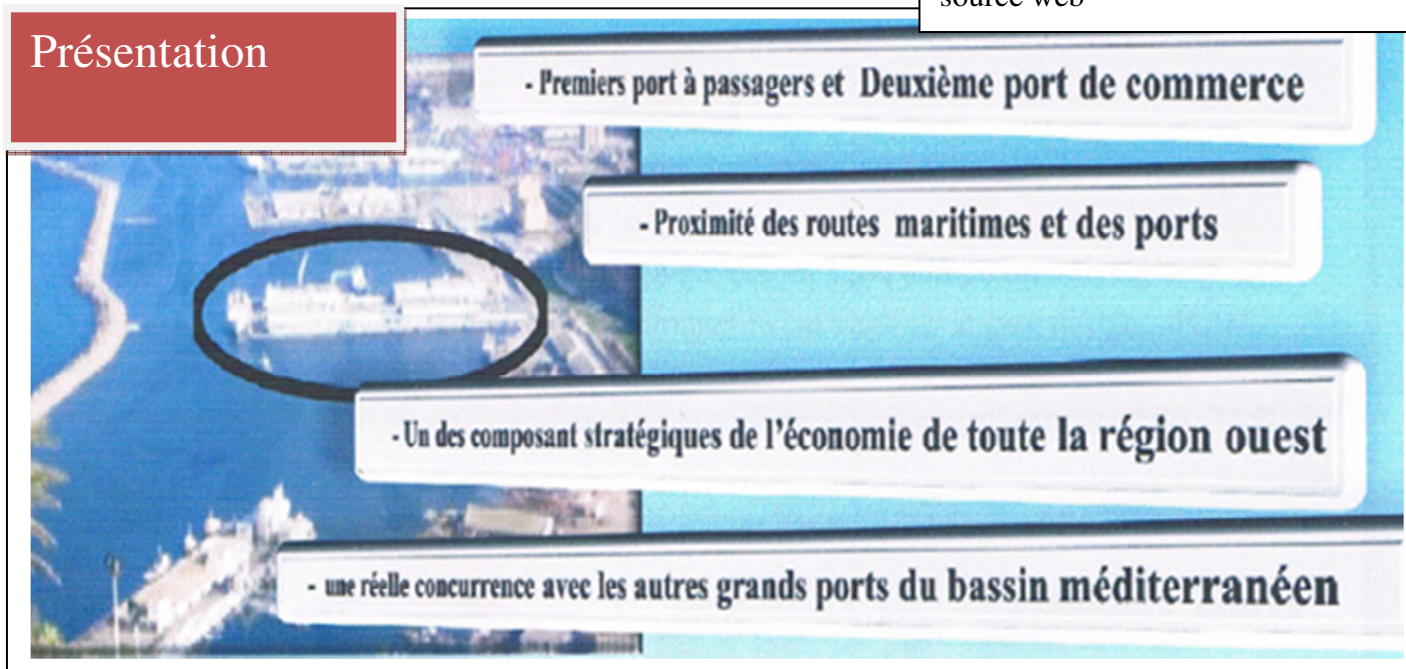


Fig3 : le port d'Oran source web modifié par l'auteur

**Etat actuel du port d'Oran**

Superficie : 72ha  
Nbre de bassin : 7 d'une superficie totale de 122ha

-1gare maritime  
-1silo céréales

Installation du port

Caractéristique physiques

Synthèse :

Plusieurs activités économique peuvent s'y installer créant des infrastructures urbaines à vocation à la fois

commerciales

touristiques

Une telle station peut servir de lieu

De détente

De tourisme

De rencontre

## Thématique : intervention

### Exemple 01 : Le projet Euro-méditerranéen de Marseille

le projet se situe a Marseille qui est au sud-est de la France donnant sur la mer Méditerranée, il se décompose en deux phases principales qui correspondent à deux temps importants de l'évolution de la ville

#### Problématique :

Déséquilibre et l'absence de liaison entre le tissu urbain et la zone portuaire

- Un interface mal traité entre la ville et le port.
- Manque d'attractivité et la mixité sociale et fonctionnelle dans cette zone dégradée
- Insuffisance des espaces publics de qualité
- manque de révision dans le maillage des voies de circulation
- Absence de variation dans les modes de transports

Comment rendre Marseille une ville d'affaire de dimension internationale?



Fig. 4 : plan de masse du projet, source : web modifiée par l'auteur du mémoire

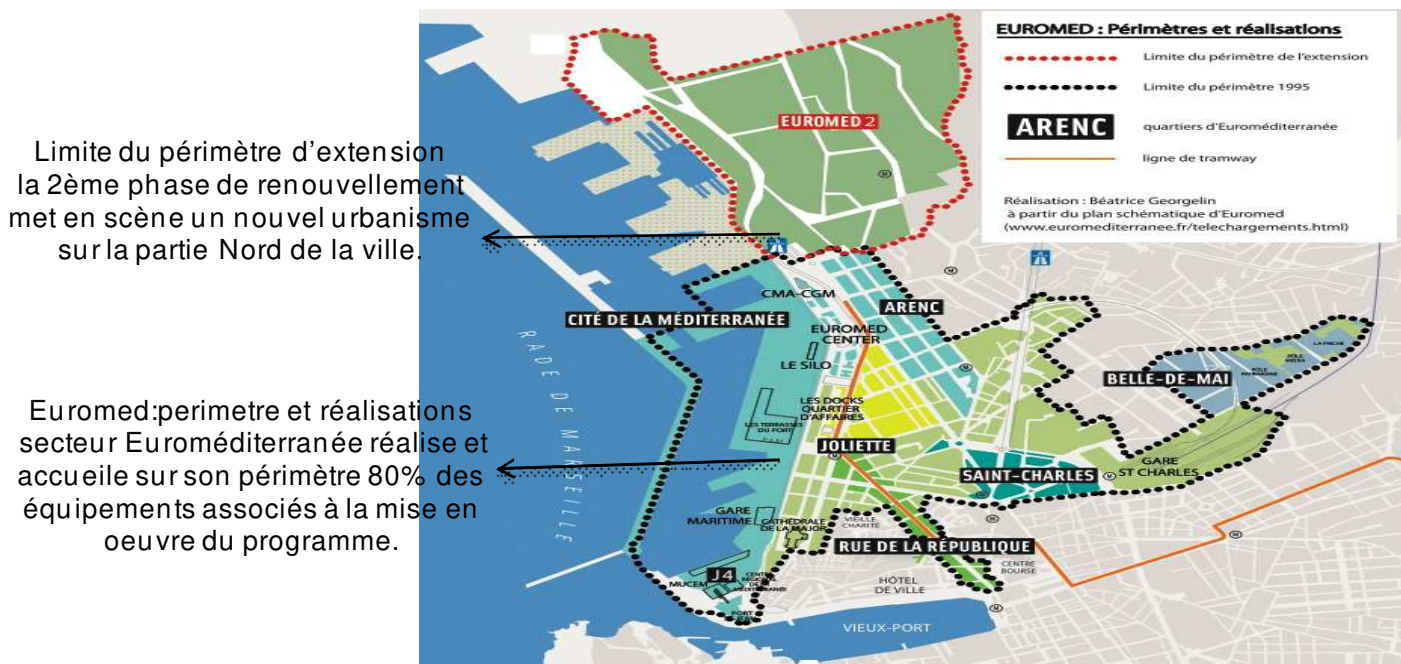


Fig. 5 : plan de masse du projet, source : web modifiée par l'auteur du mémoire

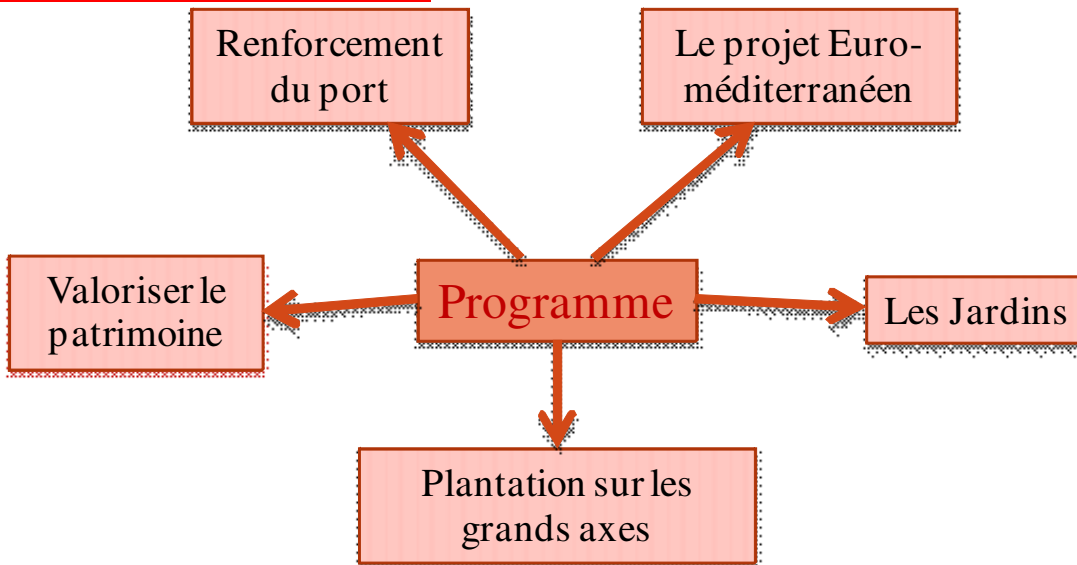
**Objectif:**

- ✓ Marseille a vu plusieurs améliorations en vue de créer une place majeure sur l'axe méditerranéen
- ✓ Étendre le centre-ville vers le nord en liaison avec les quartiers périphériques,
- ✓ Assurer la variation de cette zone dégradée en créant un quartier attractif assurant la mixité fonctionnelle, sociale, générationnelle et en diversifiant les modes de transports,
- ✓ Promouvoir le rayonnement métropolitain,
- ✓ Traiter l'interface entre la ville et le port.



Fig. 6 : plan de masse du projet, source : web modifiée par l'auteur du mémoire

**Le programme urbain :**



**Exemple 02 : Quartier de Meurthe-Canal À Nancy**

Quartier de Meurthe-Canal À Nancy représentent l'un des deux grands sites de réaménagement urbain de l'agglomération. Cette zone géographique située entre la Meurthe et le Canal de la Marne au Rhin couvre 20 % du territoire communal nancéien (300 ha), son réaménagement a été réalisé par Alexandre Chemetoff, architecte-paysagiste.



Fig. 7 : plan de masse du projet, source : web modifiée par l'auteur du mémoire

## Problématique :

le quartier industrialo-rie du centre de la concentration d'activités diverses et d'habitat entre la Meurthe et le canal de la Marne au Rhin, se trouve enclavé dans le tissu urbain et en grande partie en friche. Cette situation mène à un ambitieux programme de renouvellement urbain et de repenser l'organisation spatiale de la ville entière. Le quartier concerné est dénommé Rives de Meurthe Malgré sa dénomination, son côté portuaire et fluvial été assez réduit, car Nancy n'est pas née autour d'un cours d'eau et de son potentiel commercial.

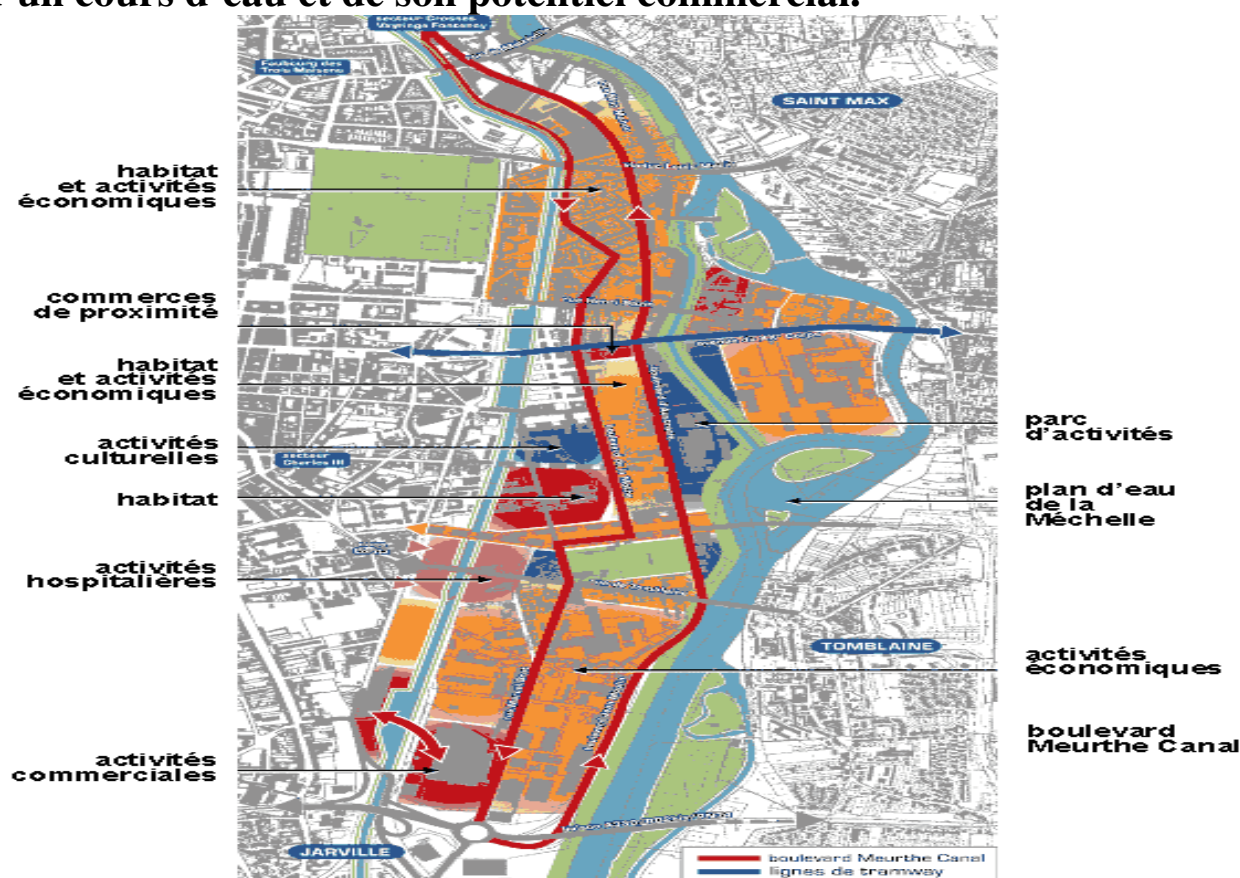


Fig. 8 : plan de masse du projet, source : web modifiée par l'auteur du mémoire

## Les raisons d'intervention:

- les inondations
- conjoncture économique
- la saturation du quartier
- la difficulté d'accès à la zone.

**Synthèse:**

L'intervention dans ce fragment à permet la réanimation du quartier délaissé avec la réappropriation des espaces abandonnés ce qui était assuré par l'ouverture du quartier au centre urbain en rénovant ses liens, et l'insertion des fonctions urbaines nécessaires sans oublié de dégager les perspectives bloquées vers l'eau pour une bonne imagibilité de l'espace.



Fig. 09 : photo aérien du projet , source :web

**Exemple 03 : Quartier de flamants à Marseille**

Localisation : France, Marseille XIVe, C'est un projet de restructuration de la Cité des Flamants

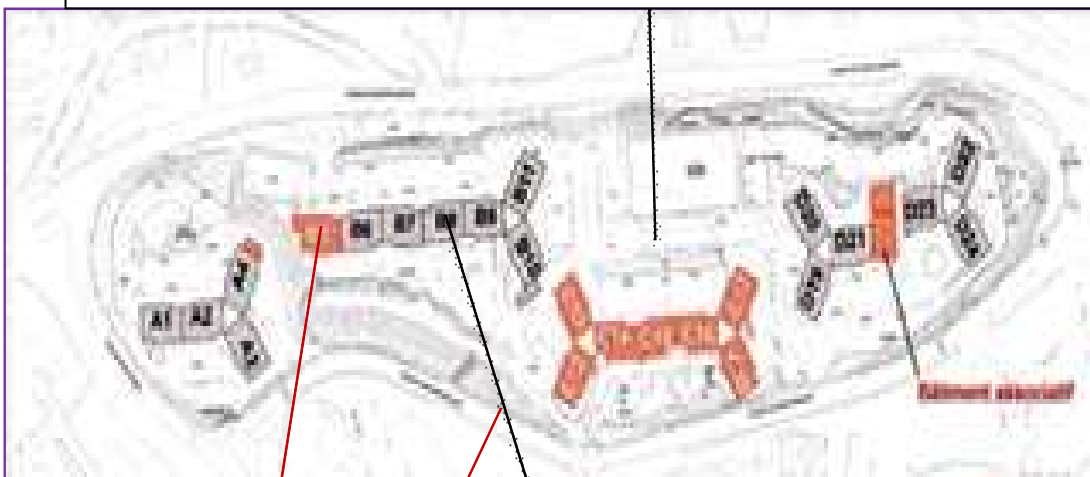
**Problématique :**



Le quartier de flamants était enclavé et mal connecté avec les quartiers périphérique, alors comment :

- redonner une identité au quartier.
- valoriser son image.
- améliorer le cadre de vie des habitants



Fig. 10 : Les opérations effectuées à fin de restructurer le bâti , source :web modifiée par l'auteur du mémoire



-  Bâtiments à démolir
  -  Bâtiments à réhabiliter
- la réhabilitation de tous les Bâtiments existents

**-Création d'un pôle de Formation et de services  
10 000 m<sup>2</sup> et 250 Places de parking**



Fig. 11 :photo après intervention , source :web

### **Synthèse:**

**Dans cette intervention, on met l'action sur l'ouverture de la zone sur les quartiers voisins par la projection de nouveaux axes plantés et équipés. Suivi par l'amélioration de l'habitat et les milieux de sociabilité aussi l'intersection de nouvelles fonctions urbaines, afin d'assurer la revitalisation du quartier dans un meilleur cadre de vie.**

### **Synthese thématique d'intervention**

La relation entre la ville et son port est très évidente, cette évidence peut apparaitre dans le prolongement des activités de la ville vers le port

Dans l'aménagement on doit viser l'amélioration de ses activités, mais sans perturber l'environnement et le paysage urbain et maritime

Un port peut dépasser son rôle d'un simple port d'intérêt commerciale, grâce a des valeurs obtenues par la mixte des grandes variétés d'activités : transport , accueil, détente , loisirs .....

Ce qu'il intéresse c'est d'avoir une idée générale sur les différents services dans le port permettant d'accueillir et inviter les gens

## THEMATIQUE TERMINAL FERRY :

### -introduction :

Pour appuyer et enrichir notre programmation nous avons retenue quelques exemples du terminal ferry représentatif de la nouvelle génération des moyens de transport.

### -Exemples des terminaux ferrys :

Terminaux ferry nationaux :

#### Ex : le terminal ferry d'oran

1

Situation



La chambre de commerce d'Oran fait construire en 1934 sur le Môle Jules-Giraud (actuel Môle Ibn Khaldoun) par l'architecte Victor Mialy


2

Présentation

Fig. 12 : photo aérienne du projet , source :web

Les quatre bâtiments de la gare maritime, couvrant une surface de **15.300m<sup>2</sup>** environ.

Trois d'entre eux, situés respectivement aux angles Sud-ouest et Nord-est du Mole, sont destinés à abriter les services voyageurs et marchandises de la société générale des transports Maritimes



Le quatrième bâtiment, de 91m sur 35m situé à l'angle Sud-est du Mole, est divisé en deux parties : l'une réservée aux services des colis postaux, l'autre constituera un magasin pour la compagnie.

**3 Les fondations**

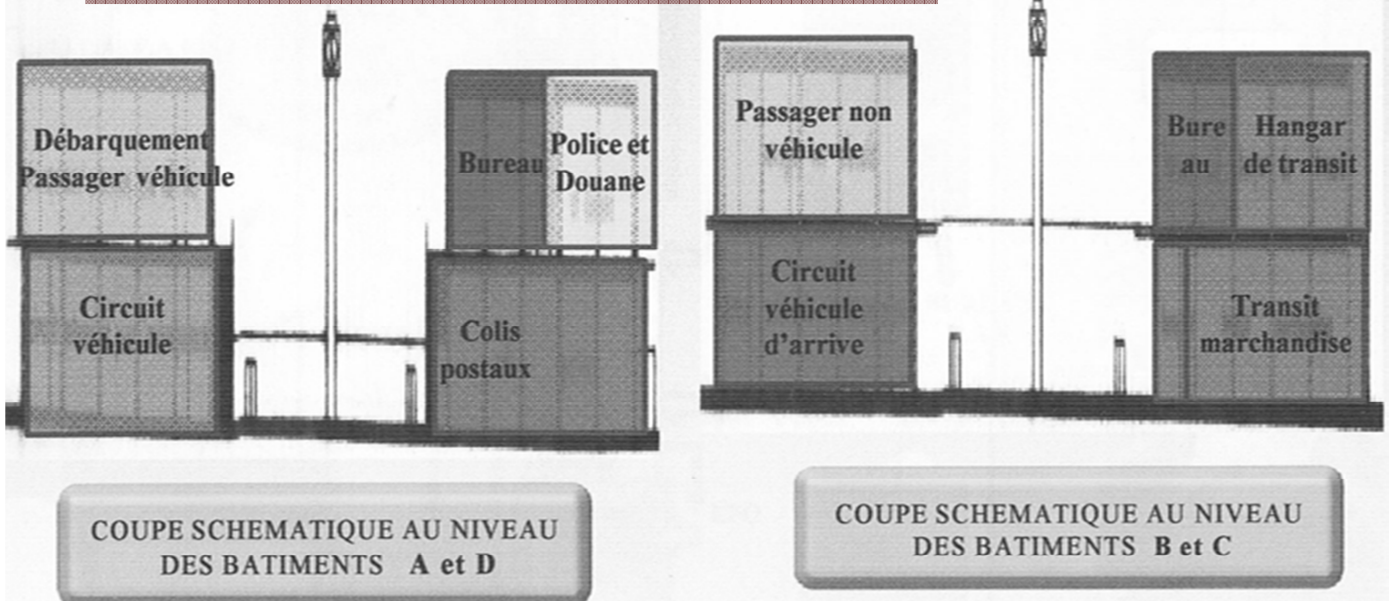
Constituent une partie importante de la construction en raison de la nature des sols, constitués par de terre-plein artificiel.

Les piliers reposent, par l'intermédiaire de semelles en béton armé, sur des groupes de pieux qui agissent suivant le cas



4

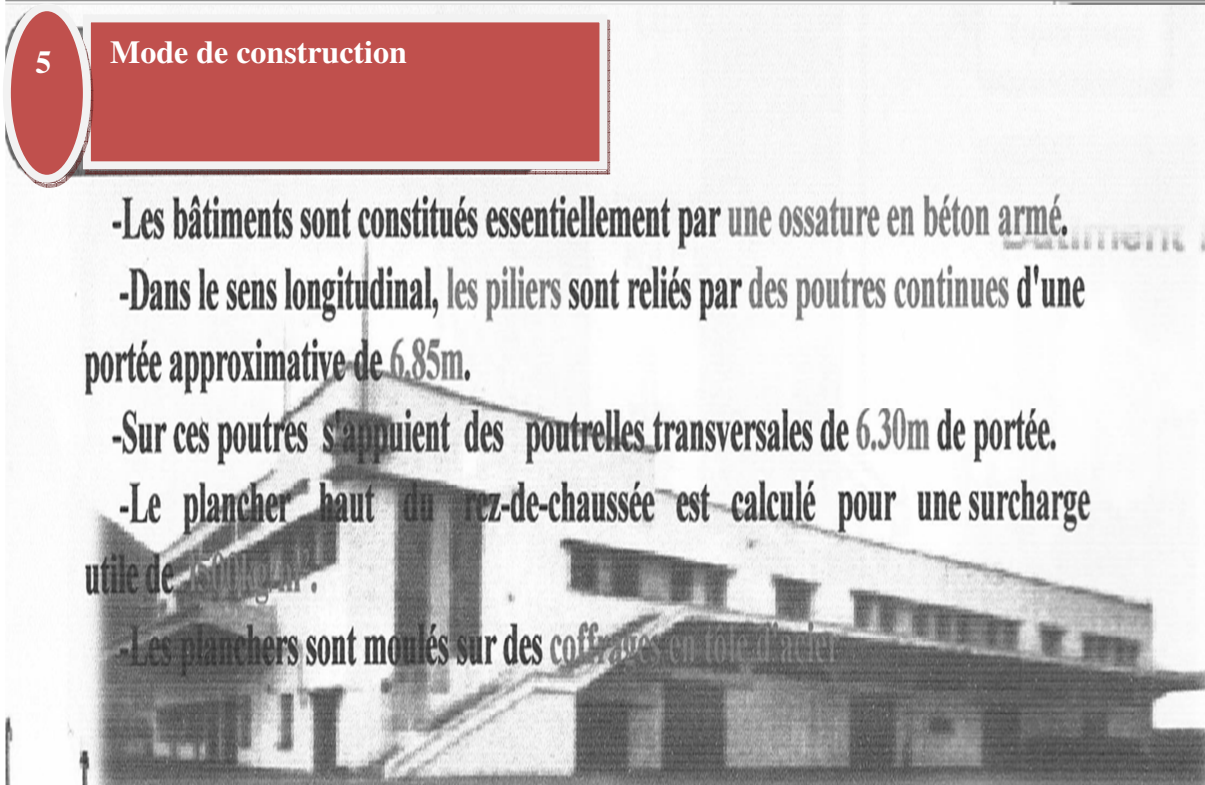
**Organisation générales des bâtiments**



5

**Mode de construction**

- Les bâtiments sont constitués essentiellement par une ossature en béton armé.
- Dans le sens longitudinal, les piliers sont reliés par des poutres continues d'une portée approximative de 6.85m.
- Sur ces poutres s'appuient des poutrelles transversales de 6.30m de portée.
- Le plancher haut du rez-de-chaussée est calculé pour une surcharge utile de 150kg/m².
- Les planchers sont moulés sur des coffrages en tôle d'acier.



6

Analyse des plans

Les plans des bâtiments ont été conçus par les ingénieurs de l'Administration des Ponts et Chaussées qui assument également la conduite des travaux au nom de la Chambre de Commerce.

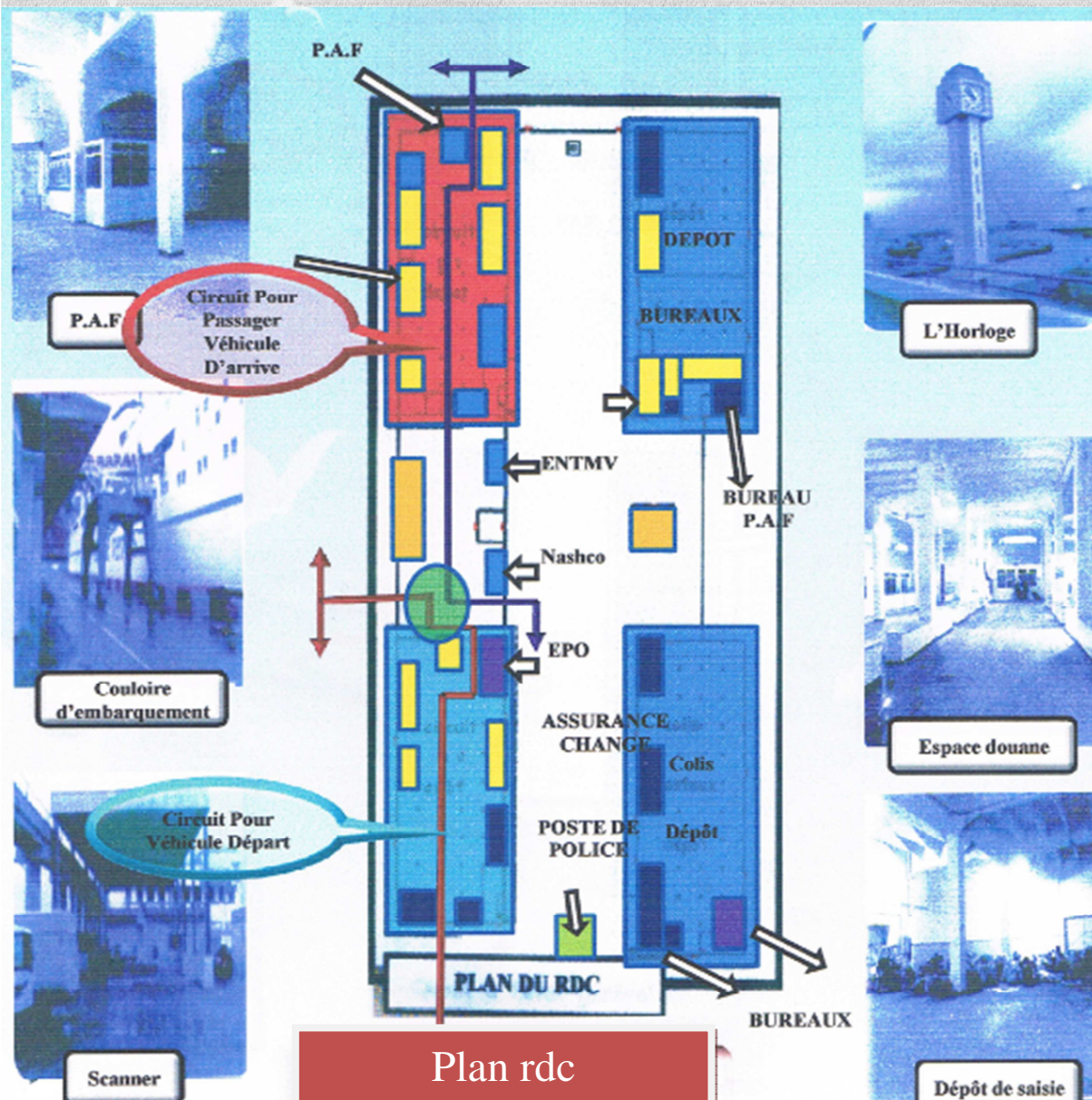


Fig. 13 : photo et plans du projet , source :web modifiée par l'auteur du mémoire

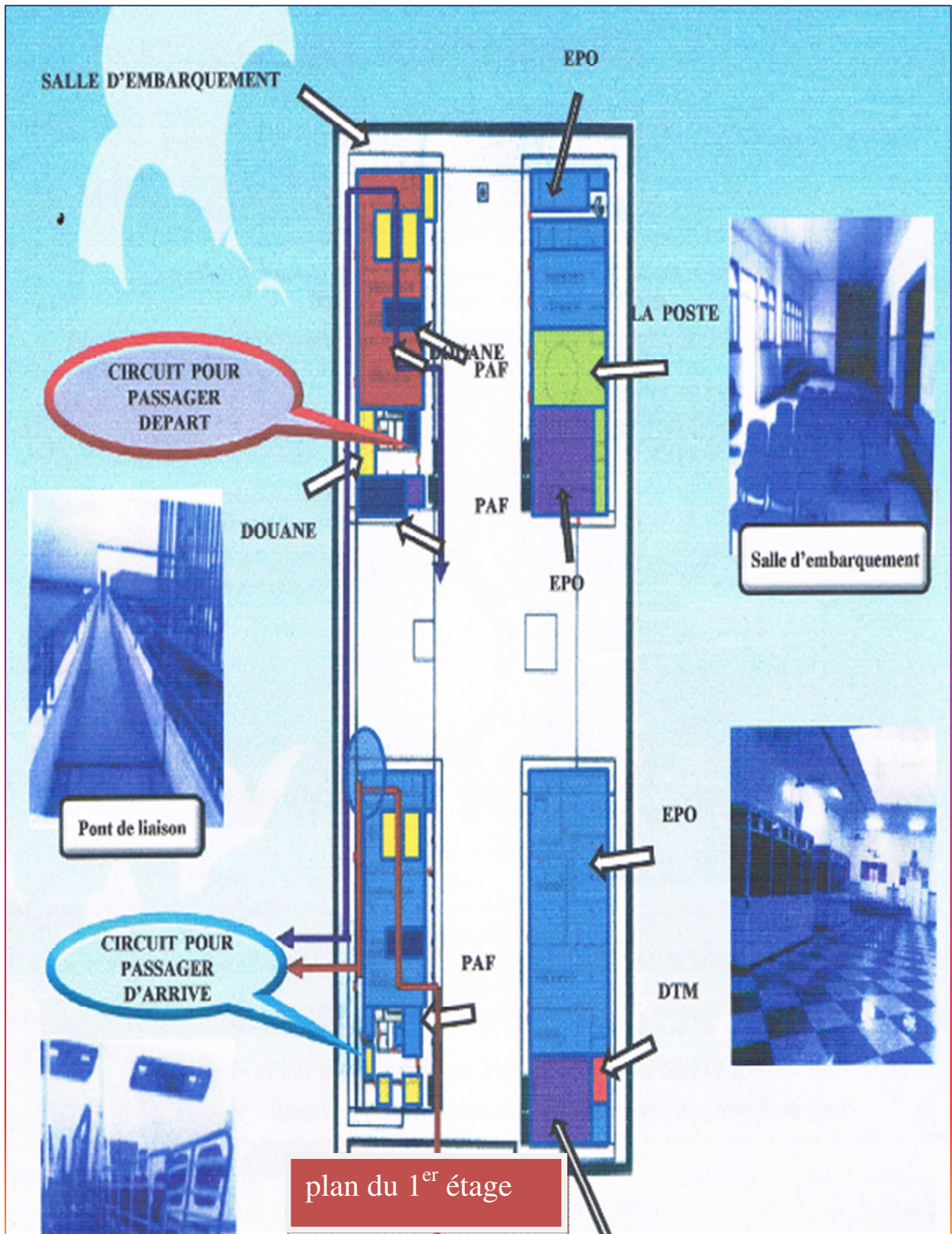


Fig. 14 : photo et plans du projet , source :web modifiée par l'auteur du mémoire

**Terminal ferry internationaux :**

**Ex : 02CONVENTION CENTRE TERMINALAND  
HOTEL VANCOUVERER CANADA :**

Architectes : down trchabault ,musson cattel and parteners et zeidler pasteners ship

1 Conception

Ce complexe est scindé en plusieurs parties

La puissance

La rencontre de la mer avec la terre



Fig. 15 : photo du projet, source :web

**Sur le quai de débarquement**

On y trouve un grand hôtel revêtu de plaques métalliques blanches et de verres réfléchissants

- -Pour avoir l'image de la passerelle d'un bateau
- -Dans l'intention de donner aux chambres une vue d'un port

**Le dernier niveau**

Est un espace d'exposition avec plafond teinté en blanc

Dans l'intention d'avoir une image qui reflète les voiles sur l'eau.

L'assimilation en des images de bateau et de voiles est discordante on essayé de générer **UNE ARCHITECTURE NAUTIQUE**

Fig. 16 : photo du projet , source :web modifiée par l'auteur du mémoire

## Ex :03 TERMINA PASSAGER TOKYO HARUMI

1

### SITUATION

Ce terminal localise dans le quai de Harumi, il est prévu pour être un symbole d'affaire vivant

2

### Conception

-les terrasses multi élevées  
-les restaurants  
Les passerelles d'observation

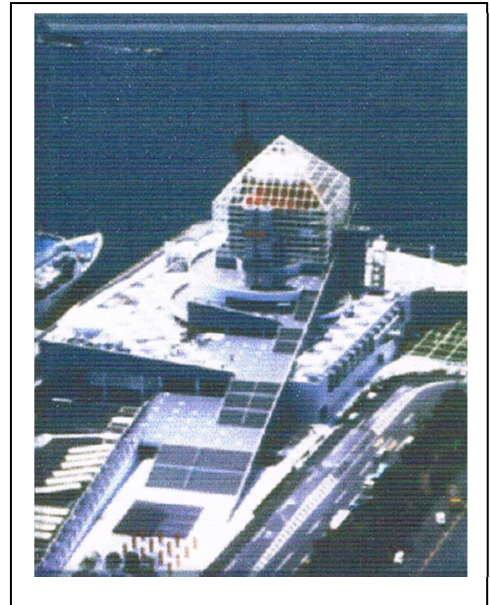


Fig. 17 : photo du projet, source :web

1

Ce terminal a été conçu selon deux axes

2

➤-Un axe de terre pris  
➤du réseau routier existant

➤-Un axe basé sur la vue vers  
la mer a partir de la passerelle.

3

### Analyse des plans



1-L'étang

2-La place de front  
de mer

3-Signaler de tour

4-Le café terrasse

5-Parking

6-Machinerie

7-Hall d'entrée

8-La place

9-Sculpture

10-L'autobus  
station

Fig. 18: plan du projet, source :web

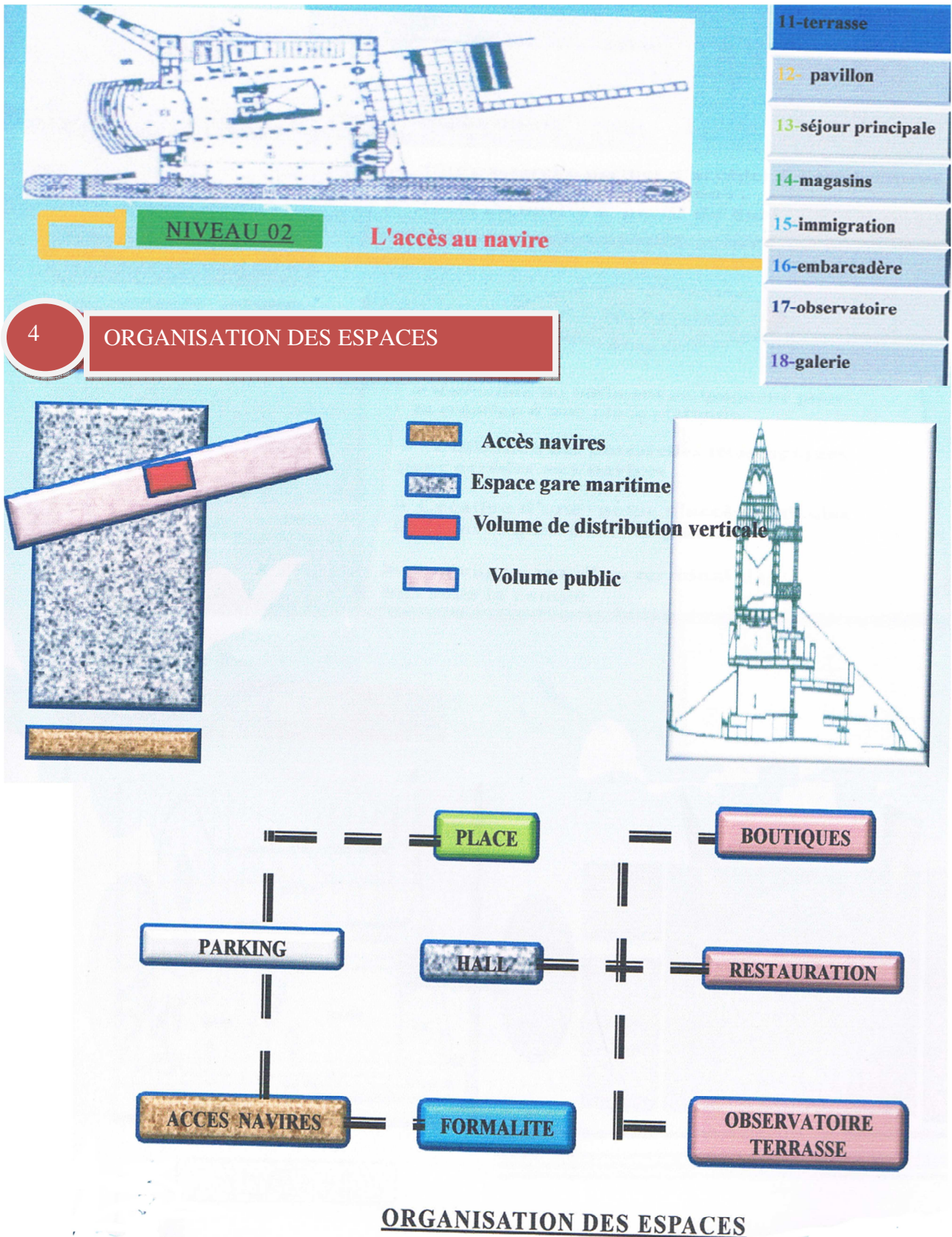


Fig. 19: photo et plan du projet, source :web

## Ex :04 Terminal ferries océan-Sidney

1

### Présentation

- Rédaction du bâtiment en longueur pour la création d'une rampe d'action d'une place piétonne
- utilisation des passerelles télescopique pour accéder aux navires
- création d'une rampe d'accès véhicule libérant le quai pour les piétons
- aménagement d'un terminal de bus sous la rampe



Fig. 20: photo du projet, source :web

2

### Analyse des plans

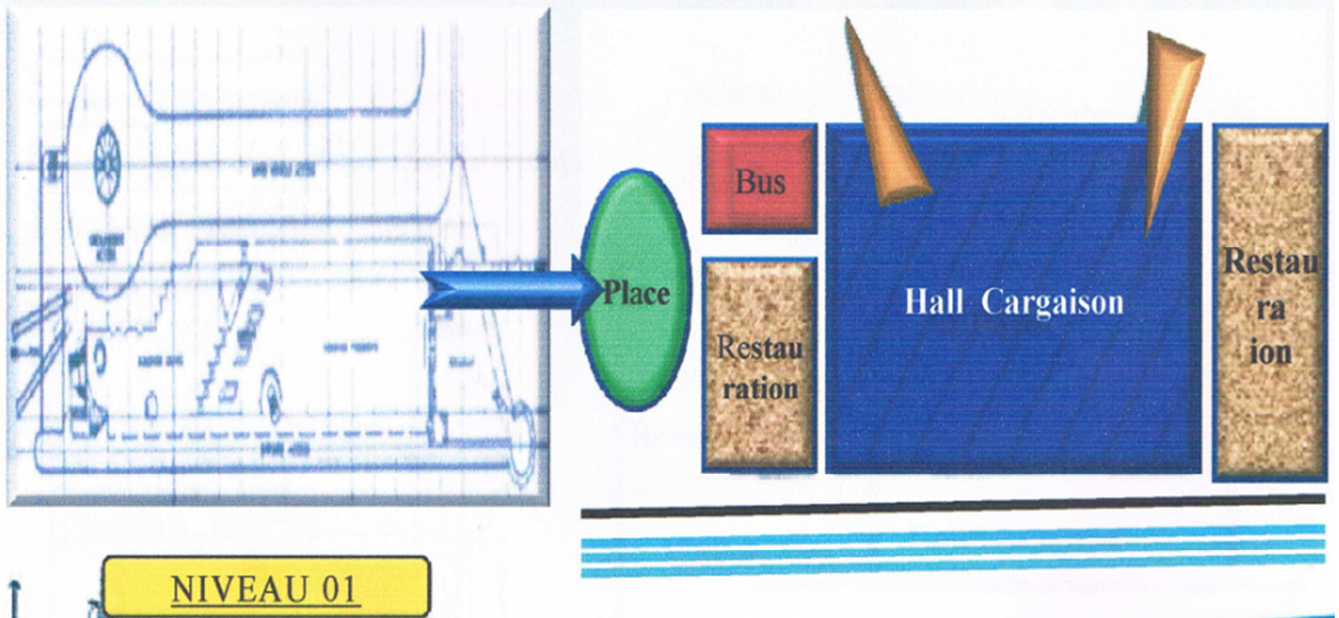


Fig. 20: photo et plan du projet . source :web

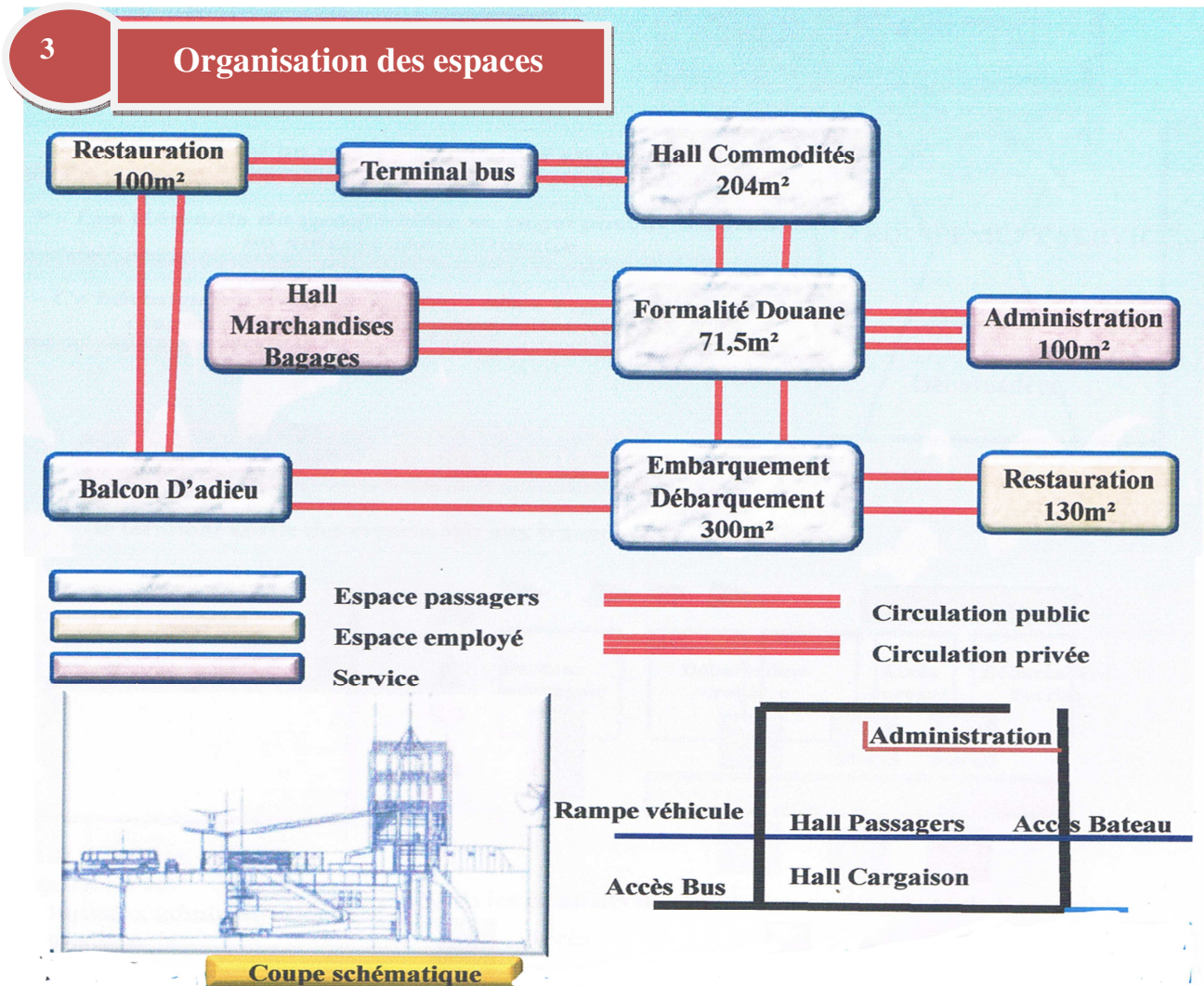
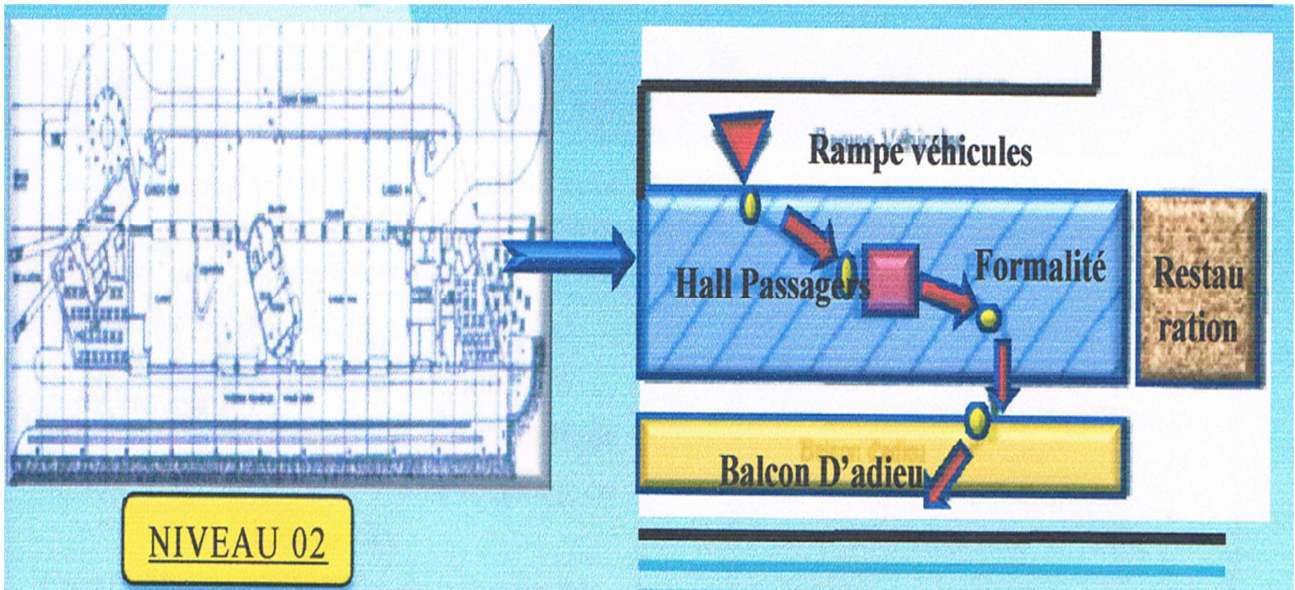


Fig. 21: photo et plan du projet , source :web

## Ex :05 DEBARCADERE FERRY-HAMBOURG ARCHITECTE : WILLIAM ALSOP EN 1988

### 1 Situation

Terminal ferry qui relie Hambourg à l'Angleterre, est situé au port de la baltique sur une long de sable de l'Elbe aménagé en presque ile .



Fig. 22: photo du projet. source :web

### 2 Conception

➤- Le projet tel un navire s'organise en verticalité

➤- Les éléments du programme se superposent formant un volume monolithique

➤- Ce bâtiment est divisé en deux ailes réparties sur trois étages, reliées par des passerelles vitrées

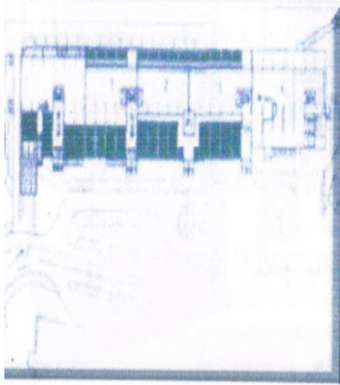
EQUIPEMENT SERVICE.

Débarcadère.

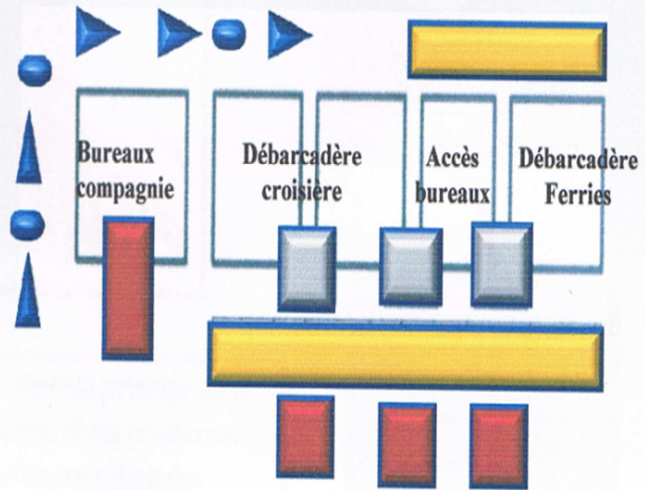
3

Organisation des espaces

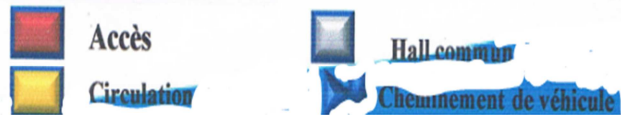
le terminal abrite des espaces liés aux transport



(salle d'attente, vente de billets, douanes)  
les bureaux administratifs de la compagnie



Seuls les éléments de circulation se détachent de l'ensemble



4

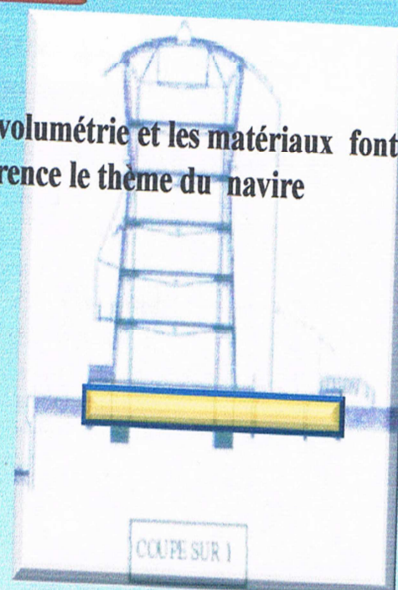
FACADE / MATERIAUX DE CONSTRUCTION

- Pour isoler les violentes crues annuelles de l'Elbe

L'immeuble est surélevé sur des pilotis

- Pour permettre la circulation et le stationnement des automobiles sous le bâtiment

la volumétrie et les matériaux font référence le thème du navire





**Les niveaux supérieurs**

Sont en avancée, certains espaces ont un volume de deux ou trois niveaux.

Un bardage de zinc habille les parois extérieures et la couverture en berceau

Fig. 23: photo du projet, source :web modifié par l'auteur

exprime ostensiblement la structure du bâtiment, et quant à la liberté d'organisation des poteaux

**La partie intérieure**

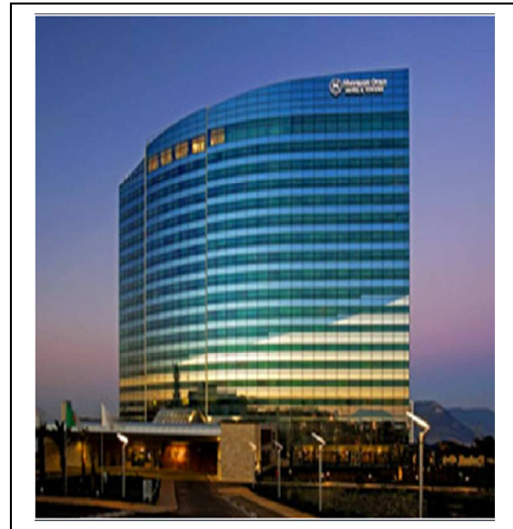
Est bardée d'aluminium brillant

**Thématique hôtel :**

**Ex :01 :Sheraton d'Oran hôtel &towers**

**1 SITUATION**

**il borde la frange marine vers Oran  
croisement de centre ville avec la  
périphérique nord est d'Oran**



**Fig. 24: photo du projet, source :web**

**2 Conception**

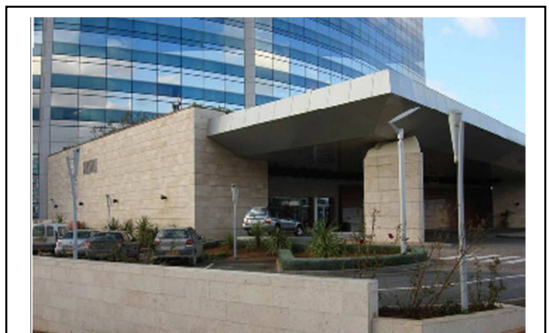
**du haut de ces vingt deux étages  
le Sheraton devient un signal  
pour la ville  
le concept du projet est un  
bateau.la base de la tour est un  
plan en forme du bateau. Au rez  
de chaussé un volume**



**Fig. 25: photo du projet, source :web**

**3 L'entrée**

**l'entrée du Sheraton se trouve  
sur la façade ouest elle est  
signalé au loin par 2 ligne  
blanche verticale**



**Fig. 26: photo du projet, source :web**

4 ANALYSE DES PLANS

Se dispose verticalement en 18 étages sans oublier le sous sol. Organisé par hiérarchie plus on monte en hauteur plus l'aménagement du plan prend l'importance.

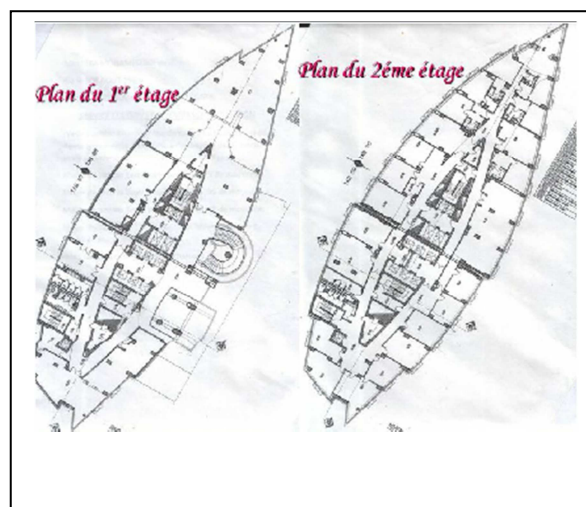


Fig. 27: plan du projet. source :web

5 CIRCULATION

l'hotel tour s'organise autour d'un noyau suivant la forme de base (bateau) ce noyau concerne tous les circulation vertical :client ( 4 ascenseurs) personnel (2 ascenseurs) service (2 ascenseurs) de secour (2 escalier).

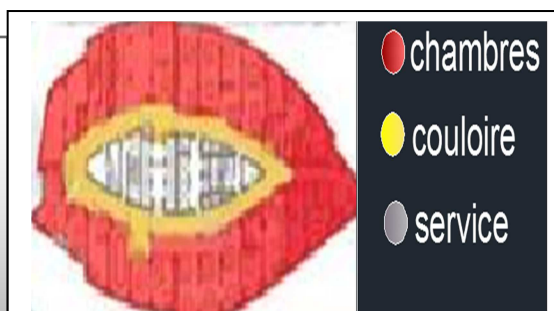
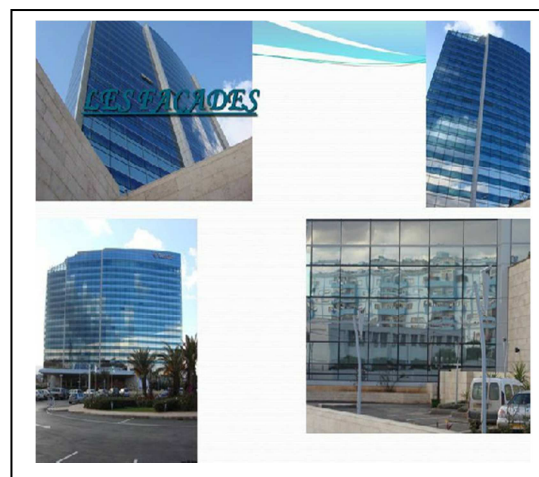


Fig. 28: plan du projet. source :web

6 FACADE

Les façades sont vitrées et d'une teinture bleu verdâtre peut être pour rappeler la mer il sont on mur rideau.



7

PROGRAMME

**321 chambres**  
**27 sweet junior**  
**10 sweet diplomatique**  
**01 restaurant**  
**01 l'atrium**  
**01 une piscine**  
**01 l'aqua snack et bar**  
**01 discothèque**  
**01 salle de conférence**  
**et de banquet**  
**01 le ciel d'Oran**  
**01 le centre d'affaire**  
**01 le sport et les loisirs.**

Fig. 29: photo du projet, source :web

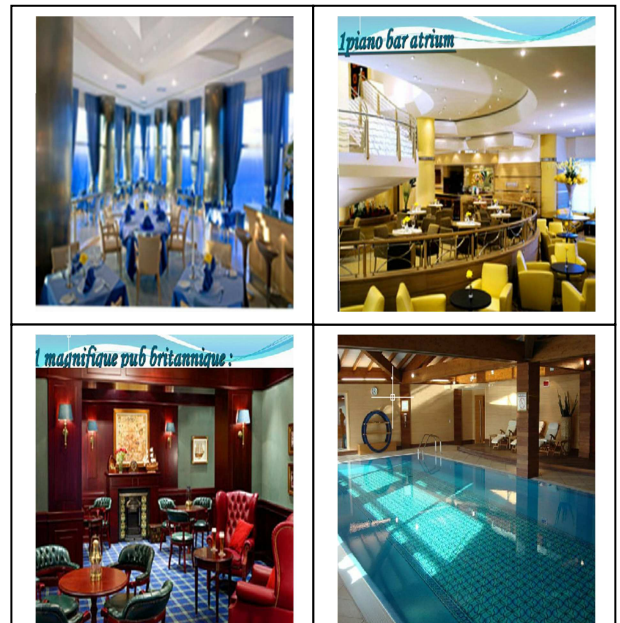


Fig. 30: photo du projet, source :web



