

**RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE POPULAIRE D'ALGÉRIE**  
**MINISTÈRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA RECHERCHE**  
**SCIENTIFIQUE**

**UNIVERSITÉ SAAD DAHLEB BLIDA -01-**  
**INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME DE BLIDA -IAUB-**  
**Département d'Architecture**



**2<sup>e</sup> ANNÉE MASTER EN ARCHITECTURE**

**Option : Architecture et Habitat**

**THEME :**

**Pour une revitalisation et modernisation de la zone portuaire  
oranaise.**

**P.F.E:**

**Réaménagement de l'ancien vieux port avec conception d'un Park-  
Mall – Quartier de la pêche -.**

**Présenté par :**

BENDJILALI Selma (202032019679).

YAZI Chaima (181832022425).

**Encadré par :**

Mr. MAROC Mourad.

**Année universitaire : 2024 / 2025**

## REMERCIEMENTS

Avant tout, nous souhaitons exprimer notre profonde gratitude à Dieu, le Tout-Puissant, pour nous avoir accordé la force, la patience et la persévérance nécessaires tout au long de cette aventure académique, c'est grâce à Sa volonté que ce travail a pu voir le jour.

Nous exprimons notre profonde reconnaissance à **Monsieur MAROC Mourad**, notre encadrant, pour son accompagnement attentif, la clarté de ses orientations et la richesse de ses conseils, sa disponibilité, sa rigueur et sa bienveillance ont constitué pour nous un véritable soutien tout au long de l'élaboration de ce mémoire.

Nous tenons également à remercier chaleureusement l'ensemble de nos enseignants pour la qualité de leur enseignement tout au long de notre parcours. Un remerciement particulier à **Monsieur ZEDDAM Redha**, dont ses conseils et ses orientations ont été particulièrement précieux dans l'évolution de notre réflexion.

Nos sincères remerciements s'adressent aussi aux membres du jury, pour avoir accepté d'évaluer notre travail avec rigueur et attention.

Enfin, nous adressons toute notre gratitude à nos familles pour leur soutien indéfectible, leur patience et leur encouragement constant.

Nous remercions aussi nos camarades, avec qui nous avons partagé cette belle aventure humaine et académique, leur présence, leur entraide et leur amitié ont joué un rôle essentiel dans notre motivation et notre persévérance.

Si ce mémoire a pu voir le jour, c'est grâce à l'ensemble de ces personnes qui ont su, chacune à leur manière, nous accompagner, nous guider et nous inspirer tout au long de ce parcours.

**BENDJILALI Selma**

**YAZI Chaima**

## DEDICACES

### **À la mémoire de mon cher grand-père, رحمه الله،**

Je lui dédie ce mémoire avec tout le respect et l'amour qu'il mérite, son absence n'efface en rien la place profonde qu'il occupe dans mon cœur, il demeure une source d'inspiration constante, et ma joie aurait été plus grande encore s'il avait pu partager ce moment à mes côtés.

### **À ma chère grand-mère,**

Pour son amour inconditionnel, sa tendresse infinie et sa présence rassurante à chaque étape de ma vie, Merci pour ses prières silencieuses, sa force douce et son soutien inestimable, ce travail lui est dédié avec toute ma gratitude et mon affection.

### **À ma mère,**

Pour son amour sans mesure, sa patience, ses sacrifices silencieux et sa foi inébranlable en moi, elle est mon repère, ma force douce, celle qui m'a portée et soutenue dans chaque pas.

### **À mon père,**

Pour son soutien constant, ses efforts immenses et sa confiance en mes capacités, Merci d'avoir toujours cru en moi et de m'avoir transmis le sens de l'engagement et de la persévérance.

### **À mes sœurs et à mon frère, Malak, Yasser et Amina,**

Merci pour votre affection sincère, votre écoute et votre présence, chacun de vous m'a apporté, à sa manière, réconfort et équilibre dans ce parcours.

### **À ma tante Fethia et à mon oncle Hamza,**

Que je considère comme mes bras au quotidien, leur aide précieuse, leur présence bienveillante et leur amour fraternel m'ont portée avec force et douceur sur ce chemin exigeant.

### **À l'ensemble de ma famille,**

Pour votre bienveillance, votre confiance et votre soutien, toujours présents dans les moments clés de cette aventure.

### **À mes amis et collègues :**

Ikram, Chakib, Rania, Abdou, Kawther, Walid, Zakaria, Selma, ainsi qu'à tous ceux qui ont partagé cette aventure de près ou de loin,  
Merci pour votre énergie, votre présence, votre soutien et ces instants de complicité qui ont rendu ce parcours plus humain et plus beau.

### **À Chaima,**

Ma binôme, mais surtout une sœur de cœur dans ce parcours, Merci pour ta patience, ton énergie, ton soutien dans les moments de doute, et pour chaque instant de complicité partagée, ce mémoire est aussi le tien.

**BENDJILALI Selma**

## DEDICACES

Ce travail ne serait rien sans ceux qui m'ont porté, soutenu, et aimé tout au long de cette aventure.

### **À mon père,**

Mon héros silencieux, mon premier amour et mon plus grand repère, tu as toujours été cette présence rassurante, ce regard plein de fierté qui me donnait la force d'avancer, Merci d'avoir été l'homme qui m'a appris la patience, la dignité, la force, et l'humilité.

### **À ma mère,**

Tout en toi m'inspire : ta douceur, ta force silencieuse, ta capacité à tout donner sans rien attendre, ce travail, c'est le fruit de ton amour, de ton soutien, de ton don absolu.

### **À mes frères Abdo, Redha et ma sœur Maria**

Merci pour votre énergie, vos sourires, votre amour simple et sincère, vous me donnez envie d'aller toujours plus loin, et je vous souhaite de poursuivre vos rêves encore plus haut.

### **À ma tante Anina, mon oncle Hamza, et mes grands-parents,**

Votre affection, vos mots, vos prières m'ont toujours accompagné, je vous garde dans mon cœur, à chaque réussite.

### **À tous les membres de ma famille,**

Merci, tout simplement, pour tout ce que vous êtes et tout ce que vous m'apportez.

### **À mes amis chers,**

Chakib, Meryem, Inès, et tous ceux qui m'ont entouré avec bienveillance, Merci d'avoir partagé avec moi les bons comme les mauvais jours, d'avoir cru en moi, d'avoir su être là sans jamais juger, votre amitié a été une lumière dans ce chemin parfois difficile.

### **À mes enseignants,**

Merci pour votre savoir, votre rigueur, et votre passion, vous avez semé en moi bien plus que des connaissances, une façon de voir, de penser, de construire.

### **Et à Salma,**

Ma partenaire de ce chemin, mon soutien dans les silences comme dans les rires, on a tout partagé, les doutes, les larmes, les moments d'épuisement mais aussi les petits bonheurs volés, ce succès est aussi le tien, un souvenir qu'on gardera à deux.

**YAZI Chaima**

## RESUME

Ce mémoire examine les défis et les opportunités associés à la réhabilitation et à la mise à jour de la zone portuaire d'Oran, une zone cruciale pour l'expansion urbaine et économique. En scrutant minutieusement les dynamiques territoriales, historiques et socio-économiques, il souligne l'exigence d'une stratégie globale qui associe la modernisation des infrastructures portuaires, la revitalisation urbaine des zones voisines et le rétablissement des liens avec le centre-ville.

Cette recherche prouve que la revitalisation de la zone portuaire, longtemps négligée, peut constituer un moteur essentiel pour améliorer l'attractivité d'Oran, si l'on mise sur une gestion inclusive et une stratégie axée sur la durabilité et la multifonctionnalité.

De plus, l'analyse met en évidence la nécessité de rétablir les liaisons urbaines entre la ville et le port, en s'attaquant aux obstacles matériels afin de réintégrer la zone portuaire dans l'ensemble urbain existant et d'encourager les déplacements résidentiels et économiques. Cette réorganisation de l'espace est cruciale pour métamorphoser la zone portuaire en un lieu animé, intégré et durable.

Il incite à continuer les efforts de planification novatrice et à intensifier la collaboration entre les intervenants, afin de garantir une mutation pérenne, préservatrice du patrimoine et en phase avec les défis futurs du développement urbain en Méditerranée.

### **Mots clés :**

Zone portuaire oranaise / Modernisation portuaire / Revitalisation urbaine / Interface ville-Port / Continuités urbaines / Développement durable / Patrimoine urbain / Planification stratégique.

## SUMMARY

This thesis examines the challenges and opportunities associated with the rehabilitation and updating of the port area of Oran, a crucial area for urban and economic expansion. By scrutinizing the territorial, historical and socio-economic dynamics, it highlights the need for a comprehensive strategy that combines the modernization of port infrastructure, urban revitalization of neighboring areas and the restoration of links with the city center.

This research proves that the revitalization of the port area, long neglected, can be an essential driver to improve the attractiveness of Oran, if we focus on inclusive management and a strategy focused on sustainability and multifunctionality.

In addition, the analysis highlights the need to restore urban connections between the city and the port, addressing physical barriers in order to reintegrate the port area into the existing urban ensemble and encourage residential and economic travel. This reorganization of space is crucial to transform the port area into a lively, integrated and sustainable place.

It encourages to continue the innovative planning efforts and to intensify collaboration between stakeholders, in order to ensure a lasting change, preserving heritage and in line with future challenges of urban development in the Mediterranean.

### **Keywords:**

Oran port area/ Port modernization/ Urban revitalization/ City-Port interface/ Urban continuities/ Sustainable development/ Urban heritage/ Strategic planning.

## ملخص

تتناول هذه الأطروحة التحديات والفرص المرتبطة بتجديد وتحديث منطقة ميناء وهران، وهي منطقة ضرورية للنمو الحضري والاقتصادي.

من خلال دراسة الديناميات التاريخية والإقليمية والاجتماعية والاقتصادية، يتضح أن هناك حاجة إلى استراتيجية متكاملة تضم تحديث البنية التحتية للموانئ، وتحفيز النمو الحضري في الأحياء المجاورة واستعادة الروابط مع مركز المدينة.

هذا البحث يوضح أن إحياء منطقة الميناء، التي تم تجاهلها لفترة طويلة، يمكن أن يسهم بشكل كبير في تعزيز جاذبية وهران، إذا تم التركيز على إدارة شاملة واستراتيجية متعددة الوظائف تركز على الاستدامة.

علاوة على ذلك، يبرز التحليل ضرورة استعادة الروابط الحضرية بين المدينة والميناء، والتعامل مع العوائق المادية بهدف دمج منطقة الميناء ضمن البنية الحضرية الموجودة وتحفيز التنقل السكني والاقتصادي..

إن إعادة هيكلة هذه المنطقة تعتبر ضرورية لتحويل الميناء إلى منطقة نابضة بالحياة.

### الكلمات الرئيسية:

التنمية / الحضرية الاستمرارية / والميناء المدينة واجهة / الحضري التنشيط / الميناء تحديث / وهران ميناء منطقة الحضري التراث / المستدامة

## TABLE DES MATIERES

Remerciments.

Dedicaces .

Résumé.

### **I-PARTIE INTRODUCTIVE**

- I. Présentation de l'atelier "HABITAT ET ARCHITECTURE".
- II. Introduction.
- III. Problématique Générale.
- IV. Problématique spécifique.
- V. Hypothèses.
- VI. Objectifs.
- VII. Méthodologie.
- VIII. Etat de l'art.

### **II- PARTIE ANALYTIQUE**

#### **Introduction.**

#### **Chapitre 01 – Analyse du territoire Oranais.**

- 1-1- Introduction.
- 1-2- Le parcours territorial.
- 1-3- Le contexte géographique et physique.
  - 1-3-1- Position géostratégique et délimitation territoriale.
  - 1-3-2 Relief et hydrographie.
  - 1-3-3- Climat méditerranéen, température et risques naturels.
- 1-4- Caractéristiques géologiques et fondements physiques du territoire.
  - 1-4-1- Risques géotechniques et sismicité.
  - 1-4-2- Capacité agricole et pression foncière.

- 1-5- Accessibilité et mobilité.**
  - 1-5-1 Réseau routier ; ferroviaire et transport urbain.**
  - 1-5-2- Fonctionnement du port et flux logistiques.**
- 1-6- Dynamique démographique et sociale.**
  - 1-6-1- Croissance démographique et périurbanisation accélérée.**
  - 1-6-2- Fragmentation socio-spatiale et enjeux de gouvernance.**
- 1-7- Analyse SWOT du territoire Oranais.**

## **Chapitre 02 – Analyse de la ville d’Oran.**

- 2-1- Présentation et caractéristiques de la ville.**
  - 2-1-1- L’origine du nom « Oran ».**
  - 2-1-2- Oran et sa localisation géostratégique.**
  - 2-1-3- La raison d’être de la ville.**
  - 2-1-4- Morphologie urbaine et organisation spatiale.**
  - 2-1-5- Infrastructures et équipements majeurs.**
  - 2-1-6- Importance stratégique du port d’Oran.**
- 2-2- Analyse diachronique de la ville.**
  - 2-2- 1- Origines et développement historique de la ville d’Oran.**
  - 2-2- 2- Les phases d’occupation.**
    - 2-2-2-1- Période phénicienne-romaine.**
    - 2-2-2-2- Période arabo-musulmane.**
    - 2-2-2-3- Occupations européennes et rivalités.**
    - 2-2-2-4- Période ottomane.**
    - 2-2-2-5- Colonisation française.**
    - 2-2-2-6- Indépendance et mutations contemporaines.**
    - 2-2-2-7- Période de modernisation et de restructuration urbaine.**
    - 2-2-2-8- Synthèse de la croissance historique de la ville.**
- 2-3- Analyse synchronique.**
  - 2-3-1- Analyse synchronique de la ville d’Oran.**

- 2-3-1-1- Repères et nœuds.
- 2-3-1-2- Système viaire.
- 2-3-1-3- Système parcellaire.
- 2-3-1-4- Système bâti-non bâti.
- 2-3-1-5- Conclusion du diagnostic urbain.
- 2-3-1-6- Recommandations pour la suite du projet urbain.
- 2-3-2- Analyse synchronique du quartier de la pêcherie.
  - 2-3-2-1- Délimitation.
  - 2-3-2-2- Système viaire.
  - 2-3-2-3- Circulation.
  - 2-3-2-4- Système parcellaire.
  - 2-3-2-5- Système bâti-non bâti.
  - 2-3-2-6- Etat du bâti.
  - 2-3-2-6- Système fonctionnel.

### **Conclusion.**

## **III- PARTIE RECHERCHE THEMATIQUE**

### **Chapitre 01 – Analyse thématique.**

- 1- Analyse thématique des ports.
  - 1-1- Histoire et origine des ports.
    - 1-1-1- Les ports à travers le monde.
    - 1-1-2- Spécificité historique du port d’Oran.
  - 1-2- Typologie et fonctions des ports.
    - 1-2-1- Classification des ports.
    - 1-2-2- Fonctions principales des ports.
    - 1-2-3- Focus sur les ports de pêche et les ports de plaisance.
      - 1-2-3-1- Les ports de pêche.
      - 1-2-3-2- Les ports de plaisance.
      - 1-2-3-3- Comparaison entre mes ports de pêche et les ports de plaisance.

- 1-3- Problématiques et défis.**
  - 1-3-1- Contraintes d'aménagement et de gestion.**
  - 1-3-2- Enjeux environnementaux et sociaux.**
  - 1-3-3- Sécurité et adaptation aux nouveaux besoins.**
- 1-4- Perspectives d'avenir pour la modernisation portuaire.**

## **2-Analyse thématique des centres commerciaux.**

- 2-1- Emergence et évolution des centres commerciaux dans le contexte portuaire.**
- 2-2- Typologie et fonctionnement des centres commerciaux.**
- 2-3- Impacts des centres commerciaux sur le tissu urbain et commercial.**
- 2-4- Attractivité, gouvernance et stratégies d'adaptation.**
- 2-5- Problématiques et défis.**
- 2-6- Perspectives de développement et d'intégration urbaine.**

## **Chapitre 02 – Recherche thématique.**

- 2-1- Choix du thème.**
- 2-2- Choix du site.**
- 2-3- Problématique du site.**
- 2-4- Hypothèses.**
  - 2-4-1- Hypothèses environnementales.**
  - 2-4-2- Hypothèses architecturales et sociales.**
- 2-5- Synthèse.**

## **Chapitre 03 – Analyse des exemples.**

- 3-1- Analyse des exemples des ports.**
  - 3-1-1- Le vieux port de Marseille « Le Lacydon ».**
  - 3-1-2- Le port Vell à Barcelone.**
  - 3-1-3- Synthèse.**
- 3-2- Analyse des exemples des centres commerciaux.**
  - 3-2-1- Les Terrasses du Port à Marseille.**
  - 3-2-2- Dubai Mall aux Emirats Unis.**
  - 3-2-3- Synthèse.**

## **IV- PARTIE OPERATOIRE**

### **Chapitre 01 – L'interprétation de l'échelle urbaine.**

- 1-1- Les critères de sélection du site.**
  - 1-1-1- Sélection de la ville d'Oran.**
  - 1-1-2- Raisons principales du choix de la ville d'Oran.**
  - 1-1-3- Sélection du Vieux port d'Oran.**
- 1-2- Stratégies d'aménagement de l'interface Ville/Port.**
- 1-3- Etapes suivies pour la réalisation du plan d'aménagement.**
- 1-4- Principes directeurs du plan final.**
- 1-5- Le programme fonctionnel du plan d'aménagement.**
- 1-6- Recommandations stratégiques**
- 1-7- Synthèse.**
- 1-8- Plan d'aménagement consolidé.**

### **Chapitre 02 – Le projet architectural.**

- 2-1- Introduction.**
- 2-2- Vers un projet architectural emblématique.**
- 2-3- Processus d'élaboration du projet.**
  - 2-3-1 – Présentation du projet.**
  - 2-3-2- Principe lié à l'urbain : Intégration au site.**
- 2-4- Genèse du projet.**
  - 2-4-1- L'Idée Fondatrice : Le Vortex comme Invitation Architecturale.**
  - 2-4-2- Genèse de la forme.**
- 2-5- Programme quantitatif et qualitatif du projet.**

**CONCLUSION GENERALE**

**REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES**

**ANNEXES**

# **PARTIE INTRODUCTIVE**

## **I. Présentation de l'atelier « HABITAT ET ARCHITECTURE » :**

L'atelier "**Habitat & Architecture**" n'est pas juste un lieu d'apprentissage académique... mais un véritable laboratoire où l'on pense, où l'on imagine et où l'on remet en question la manière dont on habite la ville aujourd'hui.

**Un objectif principal :** Au terme de quatre années de formation, cet atelier a pour ambition d'offrir aux futurs architectes un espace pour exprimer une vision personnelle et critique à travers un projet architectural complet, en prise avec une problématique réelle...

**La problématique :** Dans un monde en constant changement, où les villes évoluent rapidement et influencent nos façons de vivre, l'objectif de notre atelier c'est de réconcilier la complexité du réel (enjeux sociaux, économiques, environnementaux, historiques...) avec la force poétique et concrète du projet architectural.

L'idée est de former des architectes capables d'imaginer des réponses justes, sensibles, innovantes et profondément ancrées dans leur contexte.

**Un équilibre entre méthode et créativité :** notre atelier propose une pédagogie qui mêle analyse rigoureuse et liberté de création.

On y apprend à lire la ville, à comprendre ses contraintes (techniques, réglementaires, sociales), mais aussi à laisser place à l'intuition, à la sensibilité artistique et à la culture comme moteurs du projet.

**Le but :** concevoir un projet qui répond vraiment aux besoins de l'habitat, dans un lieu réel, avec ses enjeux propres.

**Le constat de départ :** une ville en tension. Notre point de départ, c'est une réalité qu'on ne peut ignorer : les réponses actuelles à la question du logement sont souvent déconnectées des besoins réels des habitants. Malgré un potentiel immense : humain, spatial, culturel, la ville peine à proposer des logements durables, accessibles et cohérents. Dû à cette situation nous avons pris en considération cette ce malaise urbain profond, que notre atelier cherche à interroger et à dépasser.

**Une démarche de recherche par le projet :** Ici, le projet est un outil d'exploration. On questionne les manières de concevoir, les formes architecturales, les symboles et les

récits qui accompagnent l'habitat, et ce, en s'appuyant sur des références qui ne sont pas seulement du présent mais du passé également, les étudiants sont invités à proposer des alternatives concrètes, humaines, créatives. Des réponses qui intègrent les dimensions sociales, techniques et culturelles du lieu.

**Au-delà du logement :** penser les manières d'habiter. Comme mentionné, cet atelier ne se limite pas au logement au sens strict, mais il s'intéresse à toutes les formes d'habiter : de l'espace domestique aux lieux collectifs, des équipements publics aux espaces intermédiaires. Il représente une plateforme de réflexion et d'expérimentation, qui encourage les étudiants à concevoir des projets sensibles, cohérents et durables, capables d'améliorer le quotidien et de répondre à de réels défis urbains de demain.

Pour finir et pour résumé, l'atelier « **Habitat & Architecture** » est un terrain d'engagement, de création et de transformation. Il accompagne les étudiants dans l'élaboration de leur projet de fin d'études, en les guidant dans la construction d'un regard critique, humain et engagé sur la ville et ses habitants.

## **II. Introduction :**

Depuis toujours, les ports incarnent ce lien vivant et profond entre la mer et la terre, façonnant non seulement le commerce et l'économie, mais aussi l'identité même des villes côtières. Comme le rappelle l'urbaniste Jean-François Gravier, « *le port est à la fois une porte ouverte sur le monde et un miroir des transformations urbaines* » (Gravier, 2015), soulignant ainsi la dimension humaine et symbolique de ces espaces. Pourtant, avec le temps, de nombreux vieux ports ont perdu leur dynamisme initial, laissant place à des zones industrielles délaissées et à une certaine coupure entre la ville et son littoral.

Des infrastructures et des liaisons, qu'elles soient routières, ferroviaires ou industrielles, se chevauchent dans la zone qui sépare la ville du port. Cette situation engendre une interface caractérisée par des barrières de sécurité qui accentuent les inquiétudes en matière de sûreté, matérialisant la dissociation et l'écartement entre le centre-ville et le port. L'écart entre la ville et le port est observé à travers ses ruptures et ses effets sur la qualité de vie en milieu urbain, considéré comme un facteur essentiel du déclin des villes portuaires. Cependant, depuis les années 1950, ce paradoxe a été surmonté, grâce à la relocalisation des activités portuaires vers des lieux suburbains et

en haute mer, en réponse à la nécessité d'accommoder l'énormité du secteur naval durant cette époque. <sup>1</sup>

Aujourd'hui, la modernisation de ces ports historiques offre une formidable occasion de redonner vie à ces espaces stratégiques, en conciliant héritage, innovation et développement durable. À l'échelle mondiale, plusieurs métropoles portuaires ont déjà amorcé cette transformation. Rotterdam, Hambourg ou Barcelone ont su métamorphoser leurs anciens quais en quartiers dynamiques, mêlant activités économiques, culturelles et résidentielles, et faisant du port un véritable moteur de renouvellement urbain et social. Ces exemples montrent que la modernisation des vieux ports dépasse la simple mise à niveau technique, elle s'inscrit dans une vision globale qui intègre innovation, qualité de vie et respect de l'environnement.

En Algérie, cette dynamique est aujourd'hui pleinement engagée, les ports historiques d'Alger, Annaba et Oran sont au cœur de vastes programmes de modernisation. Par exemple, le groupe public Serport a investi plus de 29 milliards de dinars en 2025 pour renouveler les équipements portuaires, renforcer les quais et améliorer la fluidité des opérations, conformément aux directives présidentielles visant à instaurer un fonctionnement continu 24/7 (*Radio Algérie, 2025*). Parallèlement, des projets de réhabilitation urbaine accompagnent ces efforts, avec l'ouverture d'espaces publics et culturels qui reconnectent la ville à la mer, renforçant ainsi le lien social et territorial. Ces initiatives témoignent d'une volonté d'inscrire la modernisation portuaire dans une perspective intégrée, où le progrès technique rime avec le développement humain.

Pour réussir cette transformation, une approche globale est indispensable, combinant expertise technique, vision économique et attention aux enjeux sociaux et environnementaux. La modernisation des vieux ports algériens ne se limite pas à la rénovation des infrastructures ; mais elle engage également une réflexion sur la gouvernance, la durabilité et la place du port dans la vie quotidienne des habitants. Ce processus ouvre ainsi la voie à une revitalisation harmonieuse des zones portuaires, renouvelant le dialogue entre la mer et la ville, et contribuant à un développement territorial équilibré, durable et humain.

### III. Problématique générale :

Historiquement, les ports anciens ont constitué des pivots fondamentaux dans le développement économique et social des villes, agissant comme des interfaces stratégiques entre la terre et la mer, ces espaces portuaires, souvent imbriqués au cœur des agglomérations, ont favorisé l'essor des échanges commerciaux, la construction d'activités industrielles et la structuration même des territoires urbains. Cependant, avec le temps, les infrastructures portuaires héritées de cette histoire se sont révélées inadaptées aux exigences contemporaines. Leur vieillissement, conjugué à l'évolution rapide des modes de transport maritime et à l'augmentation des dimensions des navires, a engendré une perte de compétitivité face aux ports modernes. Par ailleurs, ces anciens ports sont souvent devenus des zones délaissées, sources de coupures physiques et symboliques entre la ville et le littoral, générant parfois des conflits d'usage et une dégradation urbaine. Cette situation impose une reconversion profonde, qui ne se limite pas à la simple modernisation des capacités logistiques et opérationnelles, mais qui vise également à réintégrer ces espaces dans le tissu urbain, en restaurant leur fonction sociale et économique tout en renouant le lien avec les habitants.

Au cœur de cette transformation se trouvent les enjeux de la transition écologique, qui exigent des ports une adaptation urgente face au changement climatique, réduire leur empreinte carbone, intégrer des pratiques d'écoconception, et développer les énergies marines renouvelables sont autant de défis à relever pour concilier performance économique et respect de la biodiversité. La gestion durable des espaces portuaires devient ainsi une priorité, afin d'anticiper les impacts environnementaux à long terme et de préserver les écosystèmes littoraux. Parallèlement, la transition économique, marquée par la globalisation des échanges, la digitalisation des flux et l'émergence de chaînes logistiques complexes, impose aux ports une plus grande flexibilité et interconnexion, ils doivent pouvoir répondre aux nouvelles exigences de la « terminalisation » et de l'intégration intermodale, tout en s'adaptant à la rapidité et à la diversité croissante des échanges internationaux.

La réhabilitation des anciens bassins et friches portuaires ouvre ainsi la voie à une véritable dynamique de revitalisation urbaine, ces projets favorisent la création d'espaces multifonctionnels, mêlant activités commerciales, logements et lieux de

loisirs, ce qui contribue à renforcer l'attractivité des quartiers portuaires et à améliorer la qualité de vie des populations locales. En transformant des zones longtemps marginalisées en espaces ouverts et innovants, la modernisation des ports participe à réconcilier la ville et le port, souvent perçus comme antagonistes. Cette réconciliation repose sur une approche intégrée qui cherche à concilier la densification urbaine, la qualité paysagère et maintien des activités portuaires modernisées, créant ainsi un équilibre entre développement économique et cadre de vie.

Enfin, inscrire la modernisation des ports anciens dans une logique de développement durable est une condition sine qua non pour leur avenir. L'intégration de pratiques telles que l'écoconstruction, la mobilité douce et le recours aux énergies renouvelables permet de transformer ces infrastructures en véritables hubs énergétiques décarbonés.

C'est à ce niveau que se manifeste ces implications, nous amenant à nous interroger : Dans quelle mesure la modernisation des vieux ports s'impose-t-elle comme un vecteur essentiel de revitalisation des espaces urbains portuaires, dans le contexte de la transition écologique et économique contemporaine ?

#### **IV. Problématique spécifique :**

La question de la revitalisation des zones portuaires par la modernisation des vieux ports s'inscrit dans une problématique complexe, au croisement des dynamiques urbaines, économiques et identitaires. Les ports ont été des moteurs de développement, des portes d'entrée ouvertes sur le monde et des symboles forts pour les villes côtières, pourtant, la croissance urbaine, la spécialisation des fonctions logistiques et l'évolution des modes de vie ont souvent conduit à une rupture de la relation ville-port, générant des friches industrielles, une perte de centralité et un affaiblissement du lien social et culturel qui unissait autrefois ces espaces à leurs habitants. Dans l'étude de la géographie des villes portuaires, on fait référence à la séparation entre la ville et le port ou à la distinction du système Urbano-portuaire comme un phénomène urbain appelé : le clivage ville-port. Cette dynamique émerge entre la fin du XIXe siècle et le début du XXe siècle, en tant que résultat de la spécialisation des ports suite à la révolution industrielle. Cette période est perçue

comme l'événement le plus significatif dans le développement de la ville moderne, ayant contribué à la distinction entre ville et port. 2

La proximité du port avec la ville représente une contrainte pour le port, empêchant toute expansion et le confinant dans sa configuration actuelle. Cela entraîne un blocage total du port face à l'augmentation constante de la taille des navires et aux volumes croissants d'échanges qui exigent, au fil des jours, davantage d'espaces de stockage (notamment avec la conteneurisation), des quais pour l'accostage, des zones dédiées à la réparation des bateaux et d'autres infrastructures techniques. 3

Aujourd'hui, la pression foncière, la concurrence internationale et l'exigence de durabilité imposent aux villes portuaires de repenser en profondeur leur interface avec le port. Les projets de reconversion des anciens bassins portuaires, en Algérie comme ailleurs, illustrent cette volonté de transformer des territoires délaissés en quartiers attractifs, multifonctionnels, capables d'accueillir des activités économiques, des espaces publics et des usages résidentiels ou culturels. Cependant, cette mutation n'est pas sans risque : la gentrification, la perte d'authenticité ou la dilution de l'identité maritime sont autant de défis à surmonter pour éviter que la modernisation ne se fasse au détriment de l'histoire et de la mémoire collective.

En Algérie, la situation est particulièrement marquée par la nécessité d'adapter les infrastructures portuaires à la mondialisation, tout en redonnant sens et fierté aux villes portuaires. L'amélioration de la gestion, l'intégration urbaine et la valorisation du patrimoine bâti et paysager sont désormais au cœur des stratégies nationales, afin de faire du port non seulement un levier économique, mais aussi un espace de vie et de rencontre pour les habitants.

Dès lors, la problématique centrale de ce mémoire peut se formuler ainsi :

**Quelles stratégies de modernisation permettent de renforcer l'attractivité des zones portuaires tout en préservant leur identité historique et en répondant aux nouveaux enjeux urbains et sociétaux des villes côtières ?**

## **V. Hypothèses :**

En réponse à la problématique posée précédemment, ces hypothèses invitent à une réflexion approfondie sur les stratégies de modernisation permettant de dynamiser

l'économie tout en préservant l'identité patrimoniale et en améliorant le cadre de vie dans les villes côtières algériennes :

- La modernisation technologique, notamment par la numérisation des procédures portuaires, qui réduit significativement les délais d'attente des navires et optimise la gestion logistique, ce qui accroît la compétitivité des ports algériens tout en libérant des espaces pour des usages urbains et culturels.
- La réhabilitation des infrastructures existantes, associée à la création de nouveaux équipements adaptés aux normes internationales, en contribuant à décongestionner les ports historiques et à réduire leur impact environnemental, tout en valorisant leur rôle symbolique dans le tissu urbain.
- L'aménagement d'espaces publics et culturels dans les zones portuaires modernisées en favorisant la réappropriation sociale du littoral par les habitants, renforçant ainsi le lien entre la ville et la mer et préservant l'identité historique des ports

## **VI. Objectifs :**

L'objectif fondamental réside dans la recherche d'un équilibre harmonieux entre le développement des centres portuaires, en conformité avec les standards internationaux actuels, et la sauvegarde de l'identité historique originelle des villes, reposant sur :

- L'identification et l'inventaire du patrimoine architectural et culturel portuaire existant.
- L'analyse des normes internationales actuelles en matière de développement portuaire, pour définir les exigences techniques, logistiques et environnementales à intégrer dans les projets algériens.
- L'évaluation des impacts des projets de modernisation sur le tissu urbain et social des villes portuaires, notamment en termes de lien ville-port, qualité de vie et emploi local.
- Le développement de stratégies d'aménagement urbain et paysager conciliant modernité et valorisation du patrimoine, notamment par la reconversion adaptée des bâtiments historiques et la création d'espaces publics ouverts.

- L'intégration des enjeux de durabilité environnementale dans la planification portuaire, en tenant compte des spécificités du littoral algérien et des contraintes écologiques.
- La promotion de la sensibilisation et de la participation des populations locales, pour renforcer l'ancrage identitaire et social des zones portuaires modernisées.

## VII. Méthodologie :

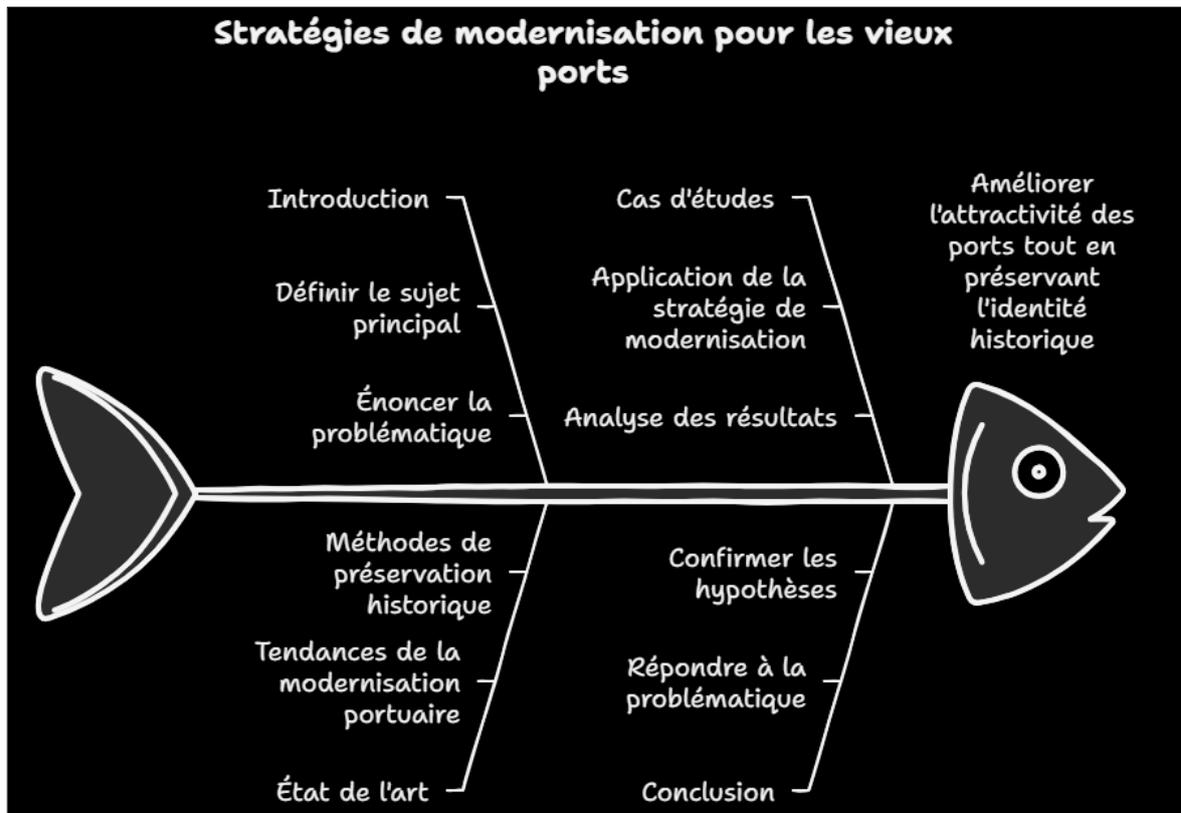
Dans le cadre plus large de l'Atelier d'Architecture et Habitat, et en suivant le cadre méthodologique précédemment exposé pour parvenir l'objectif optimal qui consiste à revitaliser les zones portuaires en modernisant les vieux ports tout en préservant l'identité historique des villes, ce mémoire adopte une démarche systématique articulée autour de **L'approche morphologique** appliquée à la ville et au territoire qui a été initialement conceptualisée par Saverio MURATORI (1910-1973) et approfondie par Gianfranco CANNIGGIA (1933-1987).

Cette perspective considère l'espace urbain comme un organisme global, en perpétuelle évolution, façonné par un processus historique complexe de formation et de transformation. Les configurations territoriales ne se réduisent pas à leur simple forme physique, mais incarnent également des significations culturelles profondes.

L'école muratorienne, notamment à travers les apports de Caniggia, élabore des cadres théoriques permettant d'analyser les cycles de changement des établissements humains. Ces modèles mettent en avant la dynamique temporelle des formes urbaines, soulignant la continuité entre passé et présent. Cette théorie s'est développée en réaction aux insuffisances du modernisme, qui tendait à négliger la valeur patrimoniale des centres historiques, véritables expressions du rapport entre l'homme et son environnement.

Muratori insiste sur la nécessité de considérer l'existant ancien comme une infrastructure indispensable, conditionnant l'émergence et le développement des nouvelles formes urbaines. Il rejette par ailleurs une approche trop centrée sur la créativité individuelle, affirmant que l'espace architectural et urbain résulte d'un processus collectif de codification et d'adaptation. Cette conception implique une intégration harmonieuse des projets dans leur contexte, en tenant compte des interactions entre formes, fonctions et évolutions temporelles.

- Structure du travail :



## VII. Etat de l'art :

La présente étude interroge trois axes thématiques majeurs pour penser la revitalisation et la modernisation de la zone portuaire oranaise :

- Le territoire portuaire.
- La ville et l'urbanité.
- La zone portuaire comme repère de la nouvelle image de la ville d'Oran « La relation VILLE-PORT »

## **1 - Le territoire portuaire :**

Le territoire portuaire d'Oran, à l'instar d'autres ports méditerranéens, s'impose comme un espace stratégique où se croisent des enjeux économiques, urbains et patrimoniaux.

## **2 - La ville et l'urbanité**

L'analyse de l'urbanité portuaire s'appuie sur différentes approches urbaines et architecturales :

- L'approche morphologique (Muratori, Rossi) met en avant l'évolution historique des tissus urbains.
- L'approche fonctionnaliste (Biot, Chaline) insiste sur l'organisation des flux et la rationalité des espaces.
- L'approche perceptuelle (Kevin Lynch) éclaire la question de l'image urbaine et de sa lisibilité.
- L'approche culturaliste (Schulz) valorise la dimension symbolique et identitaire des lieux portuaires.

Dans le contexte oranais, il s'agit de repenser l'urbanité portuaire comme un espace de dialogue entre héritage et modernité, où la création d'espaces multifonctionnels, l'amélioration de l'accessibilité et la valorisation du paysage maritime participent à la redéfinition de l'image urbaine.

*« L'image mentale de la ville, telle que perçue par ses habitants, est un élément fondamental pour concevoir des espaces urbains cohérents et vivants » (Lynch, 1960).*

## **2 - La zone portuaire comme repère de la nouvelle image de la ville d'Oran**

### **« La relation VILLE-PORT »**

*« L'avenir des villes portuaires repose sur leur capacité à conjuguer innovation technologique et respect des identités locales » (Hall, 2001).*

La modernisation de la zone portuaire s'inscrit dans une logique de repositionnement de la ville d'Oran sur la scène méditerranéenne et internationale. Le port, longtemps

marginalisé, devient un repère structurant de la nouvelle identité urbaine, catalyseur d'innovation et d'ouverture.

Cette transformation suppose :

- La reconversion des friches portuaires en espaces publics et culturels, favorisant la mixité sociale et la dynamique touristique ;
- L'intégration de solutions technologiques et environnementales (digitalisation, infrastructures vertes, gestion intelligente des flux) ;
- Une gouvernance inclusive, associant acteurs publics, privés et société civile.

La réussite de cette mutation dépend de la capacité à articuler temporalités patrimoniales et exigences du développement économique, en s'appuyant sur une vision stratégique partagée du devenir portuaire.

# **PARTIE ANALYTIQUE**

## **Introduction :**

Les villes portuaires ont depuis toujours occupé une position stratégique majeure dans les dynamiques de développement économique, territorial et culturel, particulièrement en Afrique du Nord. Elles constituent des interfaces essentielles entre les territoires continentaux et les réseaux maritimes internationaux, jouant un rôle pivot dans la structuration des territoires modernes. En effet, ces villes ont agi comme des portes d'entrée, facilitant non seulement les échanges commerciaux, mais aussi la circulation des idées et des populations, contribuant ainsi à façonner les paysages urbains et sociaux. Comme l'a souligné B.S. Hoyle, « ... *dans le développement de l'Afrique, le rôle des villes-ports impériales a sans aucun doute été hautement significatif* » (B.S. Hoyle, 1989), une observation qui s'applique pleinement à la ville d'Oran et à son port.<sup>4</sup>

Oran illustre parfaitement cette dynamique historique. Depuis ses origines, la ville s'est développée en étroite synergie avec son port, qui a constitué un moteur économique fondamental et un élément structurant de son organisation urbaine. Le port d'Oran a offert à la ville une ouverture privilégiée sur la Méditerranée, favorisant son intégration dans les réseaux commerciaux internationaux tout en influençant sa morphologie et ses trajectoires de croissance. Cette relation étroite s'est construite au fil des siècles, depuis la fondation de la ville au Xe siècle, son remodelage par les Espagnols, jusqu'aux transformations majeures sous la colonisation française, chaque période laissant une empreinte durable sur le tissu urbain et portuaire.<sup>5</sup>

Cependant, comme dans de nombreuses villes portuaires contemporaines, cette proximité originelle entre la ville et son port s'est progressivement distendue. L'évolution technologique des transports maritimes, la spécialisation fonctionnelle croissante des espaces portuaires, ainsi que les enjeux liés à la sécurité et à la logistique, ont contribué à une dissociation physique et fonctionnelle entre le front de mer et la trame urbaine. À Oran, cette rupture s'est traduite par une marginalisation du port dans la vie quotidienne de la ville, une déconnexion visuelle et spatiale avec la mer, et une perte relative de l'identité portuaire dans les représentations collectives. Ces phénomènes sont accentués par des barrières infrastructurelles et une urbanisation parfois désordonnée, qui compliquent la réappropriation du littoral par la population urbaine.<sup>6</sup>

Comprendre la relation complexe entre Oran et son port nécessite donc une approche à la fois diachronique et synchronique. Il s'agit d'examiner les grandes phases historiques qui ont façonné la ville et son port, en identifiant les structures naturelles et artificielles qui ont conditionné leur développement. Cette analyse historique permet de mettre en lumière les transformations morphologiques, fonctionnelles et sociales qui ont marqué le territoire, depuis les premières installations autour de la baie naturelle jusqu'aux extensions portuaires coloniales et aux restructurations postindépendance. Par ailleurs, une lecture synchronique des dynamiques actuelles révèle les enjeux contemporains liés à la fragmentation spatiale, aux mutations des fonctions urbaines, et aux défis de la reconquête et de la revitalisation du front portuaire.

Cette double perspective historique et territoriale est essentielle pour appréhender les logiques spatiales et fonctionnelles qui ont modelé Oran, et pour envisager les potentialités d'une réintégration harmonieuse du port dans le tissu urbain. Elle constitue ainsi la base indispensable à toute réflexion sur les politiques d'aménagement et de gouvernance urbaine visant à restaurer le lien entre la ville et la mer, tout en valorisant l'héritage portuaire comme levier de développement urbain durable.<sup>6</sup>

## **Chapitre 01 - Analyse du territoire Oranais :**

### **1-1- Introduction :**

L'analyse territoriale constitue une démarche fondamentale pour appréhender la complexité et la dynamique d'un espace donné, en particulier dans un contexte urbain et portuaire aussi stratégique que celui d'Oran. Elle ne se limite pas à une description statique des composantes physiques ou humaines, mais vise à comprendre les processus de territorialisation, c'est-à-dire la manière dont les acteurs sociaux, économiques et politiques produisent, organisent et transforment l'espace en fonction de leurs intérêts et contraintes.

Dans la wilaya d'Oran, cette approche est d'autant plus cruciale que le territoire est marqué par une diversité physique importante (relief, climat, littoral), une croissance démographique rapide et une économie en mutation, centrée autour d'un port historique dont la modernisation est un enjeu majeur. L'analyse territoriale doit ainsi

intégrer une lecture croisée des dimensions naturelles, socio-économiques, infrastructurelles et institutionnelles, afin de saisir les interactions complexes qui façonnent le territoire.

### 1-2- Le parcours territorial :

Phase	Période / Repères historiques	Événement territorial marquant	Justification de l'établissement	Sources / Références
1. Structuration primitive du territoire	Préhistoire	Premiers regroupements humains sur des hauteurs	Position dominante, proximité de sources d'eau, défense naturelle	Lespès (2003), Capot-Rey (1953)
2. Établissement proto-urbain	Période phénicienne (VIIIe - VIe s. av. J.-C.)	Occupation de la rive gauche de Ras El Ain	Accès à l'eau douce, proximité de la mer pour échanges	Lafi (2005), Ben Rabah (2000)
3. Organisation topographique et accès	Antiquité tardive / ligne de crête secondaire	Chemins d'accès définis selon les lignes de partage des eaux	Nécessité d'accès et de connectivité entre plateaux et mer	Lespès (2003)
4. Constitution du noyau urbain	IXe - Xe siècle / Fondation d'Oran par les Andalous	Fondation officielle de la ville avec fonctions portuaires	Position stratégique au fond d'une baie, sur les routes commerciales	Ibn Khaldoun cité par Ben Rabah (2000)
5. Polarisation urbaine et échanges	Époque ottomane puis coloniale	Connexions entre portes de Canastel et de Tlemcen	Contrôle des flux terrestres, interface entre hinterland et mer	Lafi (2005), Archives militaires françaises, Carte d'État-Major (XIXe s.)

Tableau 1: Le parcours territorial Oranais.

### 1-3- Contexte géographique et physique :

#### 1-3-1- Position géostratégique et délimitation territoriale :

La wilaya d'Oran occupe une place clé dans le Nord-Ouest algérien, à la croisée des routes maritimes méditerranéennes et des axes terrestres régionaux. Elle est bordée au nord par la Méditerranée, offrant un accès direct aux échanges internationaux. Limitrophe des wilayas de Mostaganem, Sidi Bel Abbés et Aïn Témouchent, Oran est un carrefour



Figure 02 : Situation géographique de la wilaya d'Oran.

économique et logistique. Cette position confère au territoire un rôle stratégique dans la régionalisation économique et la coopération transfrontalière. 7

### **1-3-2- Relief et hydrographie :**

Le relief oranais est caractérisé par une alternance de plaines littorales, propices à l'urbanisation et à l'agriculture, et de massifs montagneux, notamment le plateau de « Moulay Abd-al-Kader », qui limitent l'extension urbaine et influencent les

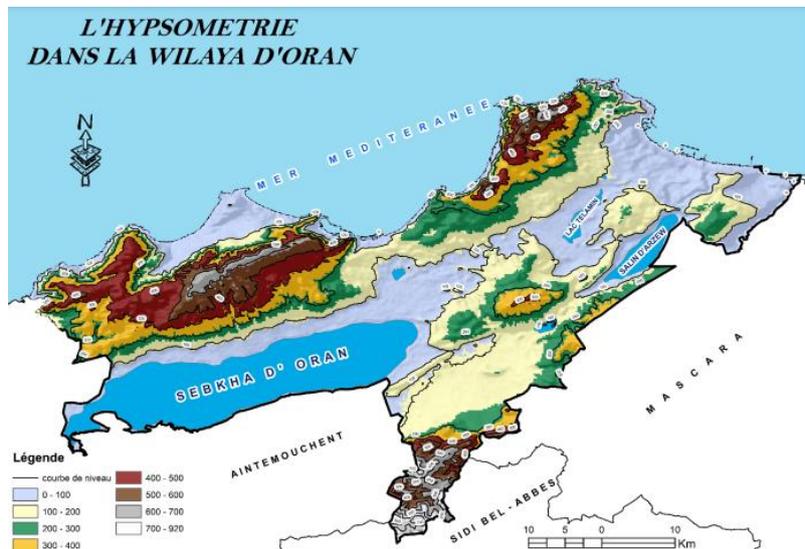


Figure 03 : L'hypsométrie dans la wilaya d'Oran.

microclimats locaux. Le réseau hydrographique, bien que peu dense, joue un rôle important dans la gestion des ressources en eau, un enjeu crucial dans un climat semi-aride. Ces éléments physiques conditionnent les choix d'aménagement, notamment en matière d'infrastructures portuaires et urbaines. 7

### **1-3-3- Climat méditerranéen, température et risques naturels :**

Le climat méditerranéen d'Oran, caractérisé par des étés chauds et secs et des hivers doux et humides, influence fortement les activités humaines.

La température moyenne annuelle s'établit au-delà de 18 °C, traduisant un climat nettement tempéré et influencé par la proximité maritime. Les températures maximales moyennes enregistrées durant le mois d'août excèdent généralement les 28 °C, illustrant la vigueur estivale caractéristique de la région. En hiver, les moyennes des températures minimales en janvier restent rarement inférieures à 8 °C, ce qui témoigne d'une modération hivernale relative. Toutefois, les extrêmes thermiques ne sont pas absentes : les valeurs minimales absolues peuvent ponctuellement passer

sous le seuil de 0 °C, tandis que les maxima absolus franchissent parfois les 45 °C lors d'épisodes caniculaires exceptionnels. Les données annuelles détaillées figurent dans le tableau 02, qui synthétise ces variations climatiques.

Cette zone est exposée à des risques naturels tels que l'érosion côtière, les inondations saisonnières et, dans une moindre mesure, la sismicité. La prise en compte de ces risques est indispensable pour garantir la durabilité des projets d'aménagement, notamment dans la zone portuaire vulnérable aux phénomènes d'érosion et de montée du niveau marin. 7

Type	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
Tmin en °C	9,1	9,8	10,9	12,9	15,5	18,5	21,1	22	20	16,4	12,6	9,6
Tmax en °C	15,8	16,9	18,3	20,3	22,6	25,1	27,6	28,7	26,7	23,5	19,6	16,9
Tmoyenne en °C	12,45	13,35	14,6	16,6	19,1	21,8	24,35	25,4	23,35	19,95	16,1	13,25

Tableau 02 : La température dans la wilaya d'Oran.

#### **1-4- Caractéristiques géologiques et fondements physiques du territoire :**

##### **1-4-1- Risques géotechniques et sismicité :**

Le territoire oranais est soumis à une sismicité modérée mais non négligeable (Zone II a), ainsi qu'à des phénomènes d'érosion côtière qui menacent les infrastructures existantes. L'identification précise des zones à risque est une étape cruciale pour la planification urbaine et portuaire, afin d'adopter des mesures préventives et des normes de construction adaptées. 7



Figure 04 : Carte de zonage sismique du nord d'Algérie.

### **1-4-2- Capacité agricole et pression foncière :**

La pression urbaine sur les terres agricoles est un enjeu majeur dans la wilaya d'Oran. L'extension périurbaine grignote progressivement les espaces cultivables, ce qui pose des questions de sécurité alimentaire locale et de préservation des écosystèmes. L'analyse pédologique permet d'évaluer la qualité et la productivité des sols menacés, orientant ainsi les politiques d'aménagement vers une meilleure gestion du foncier. 8

<b>Période d'étude</b>	<b>Taux d'évolution des surfaces urbanisées ( %)</b>	<b>Surfaces agricoles cédées à l'urbanisation (ha)</b>	<b>Taux annuel du mitage agricole (ha/an)</b>
<b>1987-1998</b>	+ 52,92	548,24	50
<b>1998-2008</b>	+ 16,50	445,76	45
<b>2008-2017</b>	+ 18,14	265,69	30

Tableau 03 : Déperdition des terres agricoles face à la croissance urbaine dans l'agglomération Oranaise (1987-2017).

### **1-5- Accessibilité et mobilité :**

#### **1-5-1- Réseau routier ; ferroviaire et transport urbain :**

Oran est desservie par un réseau routier dense, incluant des autoroutes et routes nationales, et par des lignes ferroviaires importantes. Ces infrastructures assurent la connexion du port à l'arrière-pays et aux marchés nationaux, mais nécessitent des modernisations pour répondre à la croissance des flux.

Le transport urbain à Oran reste insuffisant face à l'étalement spatial. Le développement de modes de transport durables (transports en commun, pistes cyclables) est nécessaire pour améliorer la mobilité, réduire la pollution et favoriser une meilleure intégration territoriale. 9



Figure 05 : Réseau de transports collectifs urbains de l'agglomération Oranaise.

### **1-5-2- Fonctionnement du port et flux logistiques :**

Le port d'Oran gère un volume croissant de marchandises, mais souffre de congestion et de limitations structurelles. L'optimisation des flux logistiques, via la modernisation des



Figure 06 : Port d'Oran.

équipements et la digitalisation des procédures, est un enjeu clé pour renforcer sa compétitivité. 10

## **1-6- Dynamique démographique et sociale :**

### **1-6-1- Croissance démographique et périurbanisation accélérée :**

Oran connaît une croissance démographique soutenue, alimentée par un solde naturel élevé et un exode rural important. Cette croissance se traduit par un étalement urbain rapide, notamment vers les communes périphériques. Ce phénomène de périurbanisation engendre des défis en termes d'équipements, de mobilité et d'intégration sociale. <sup>11</sup>

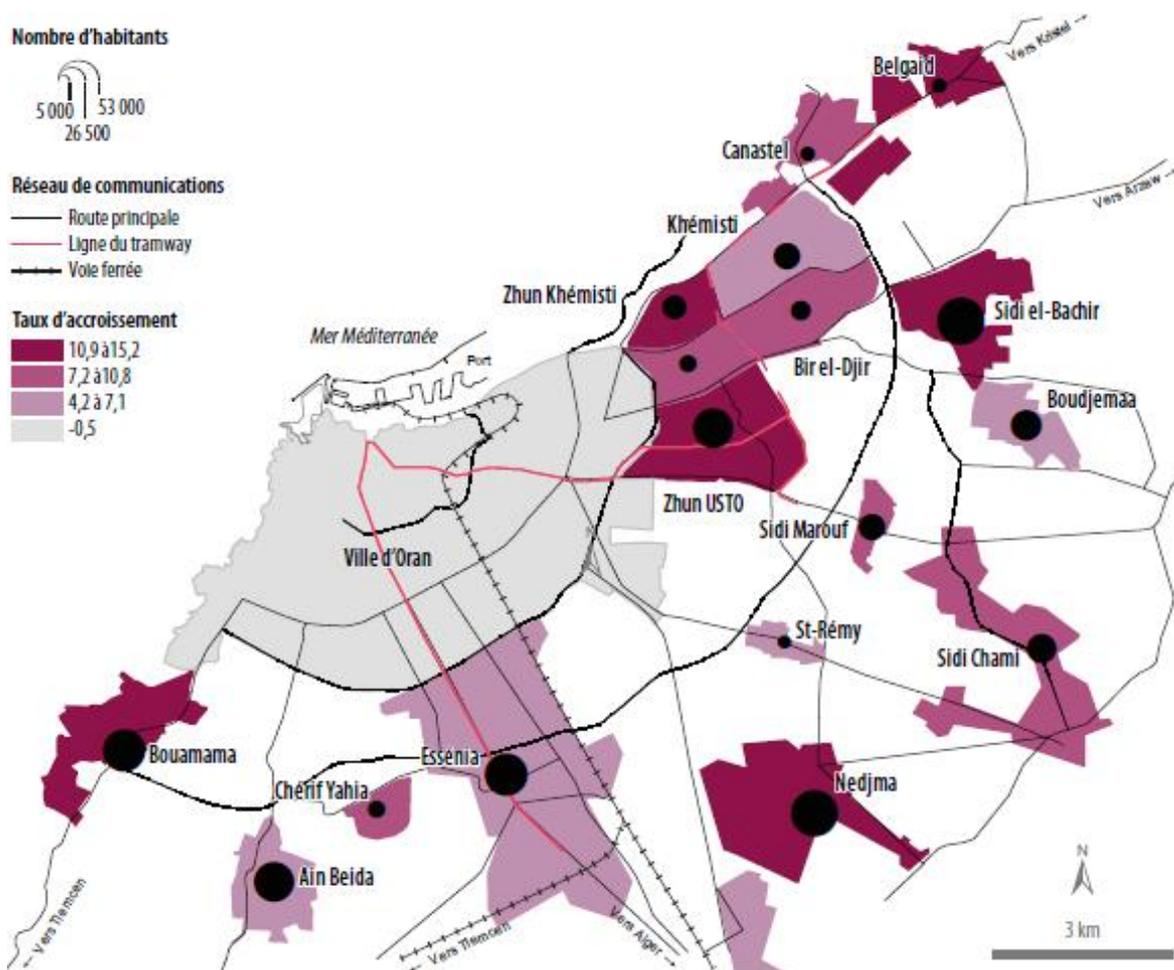


Figure 07 : Évolution de la population dans l'agglomération Oranaise.

### **1-6-2- Fragmentation socio-spatiale et enjeux de gouvernance :**

L'expansion urbaine s'accompagne d'une fragmentation socio-spatiale marquée. Les quartiers centraux bénéficient souvent d'infrastructures et de services mieux développés, tandis que les périphéries, souvent issues d'urbanisation informelle, souffrent d'un accès limité aux équipements publics, à l'emploi et aux transports. Cette

inégalité territoriale accentue les tensions sociales et complique la gouvernance urbaine.

La complexité croissante du territoire oranais nécessite une gouvernance multi-niveau, associant acteurs publics, privés et société civile. L'intégration sociale passe par des politiques publiques inclusives visant à réduire les disparités territoriales, améliorer l'accès aux services et renforcer la cohésion sociale, notamment dans les zones périurbaines fragiles. 12

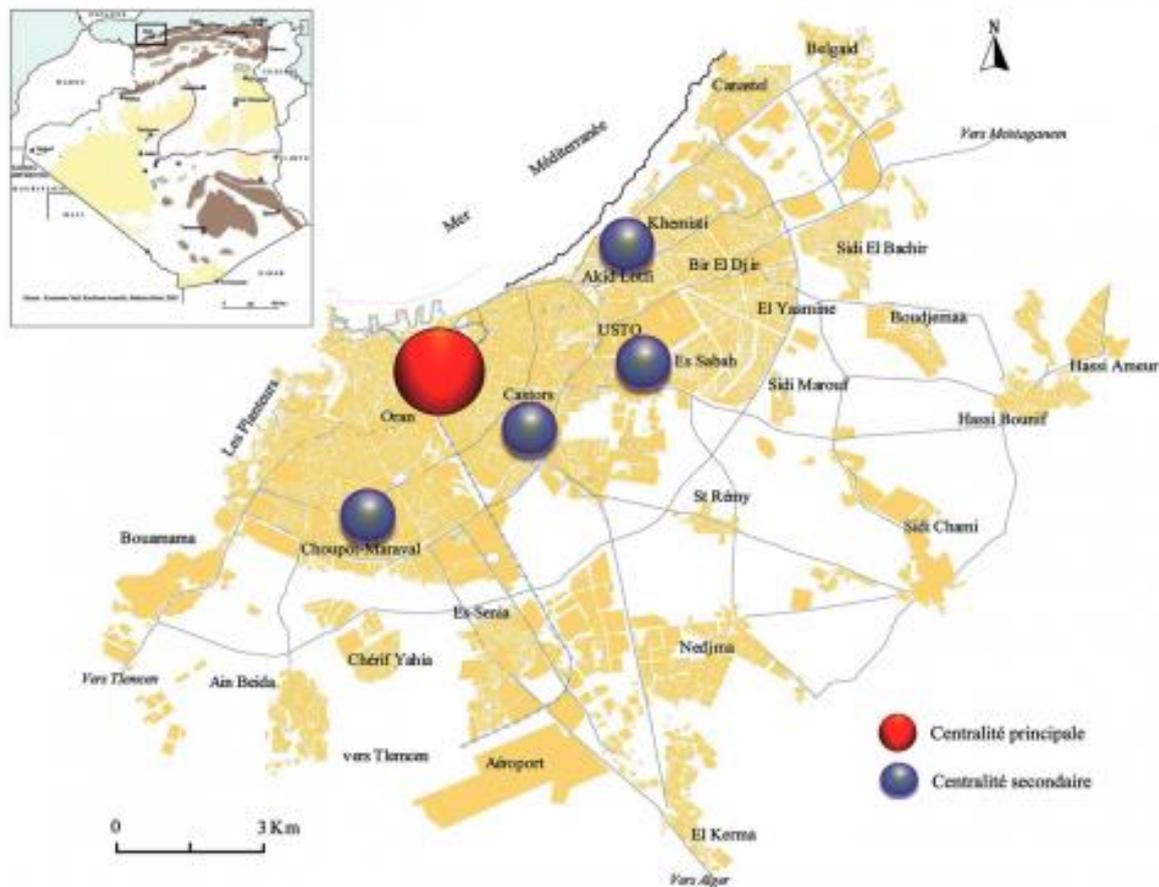


Figure 08 : Situation géographique des nouvelles centralités à Oran.

### **1-7- Analyse SWOT du territoire Oranais :**

L'analyse du territoire oranais met en lumière ses potentialités ; ses contraintes et ses atouts majeurs, comme un bilan équilibré sert de base à une analyse SWOT, essentielle pour définir les axes prioritaires de revitalisation et de modernisation de la zone portuaire.

<p><b>Forces (Strengths)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Position géostratégique majeure sur la façade méditerranéenne.</li> <li>- Richesse des ressources naturelles (littoral, sols agricoles ...etc).</li> <li>- Dynamisme économique centré sur le port d'Oran.</li> <li>- Réseau de transport multimodal existant (routes, lignes ferroviaire, port ...etc).</li> </ul>
<p><b>Faiblesses (Weaknesses)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fragmentation socio-spatiale importante avec disparités d'accès aux services.</li> <li>- Infrastructures portuaires vieillissantes et congestionnées.</li> <li>- Vulnérabilités environnementales (pollution, risques naturels).</li> <li>- Insuffisance des transports urbains et mobilité limitée.</li> </ul>
<p><b>Opportunités (Opportunities)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Modernisation et diversification des activités portuaires.</li> <li>- Développement durable et intégration environnementale.</li> <li>- Amélioration des connexions avec l'arrière-pays et la ville.</li> <li>- Gouvernance territoriale participative et multi-acteurs.</li> </ul>
<p><b>Menaces (Threats)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pressions urbaines sur les espaces agricoles et naturels.</li> <li>- Changements climatiques accentuant les risques côtiers.</li> <li>- Conflits d'usage entre activités économiques et résidentielles.</li> <li>- Contraintes financières et réglementaires pour les projets de modernisation.</li> </ul>

Tableau 04 : Analyse SWOT du territoire Oranais.

## **Chapitre 02 – Analyse de la ville d’Oran**

### **2-1- Présentation et caractéristiques de la ville :**

#### **2-1-1- L’origine du nom « Oran » :**

Le toponyme « Wahran », connu en arabe sous le nom d’Oran, trouve son origine dans le terme arabe « wahr », signifiant « lion », auquel s’ajoute la forme grammaticale du duel « -ān », formant ainsi « Wahrān », littéralement « les deux lions ». Cette étymologie est étroitement liée à une tradition locale, selon laquelle, lors de la fondation de la ville autour du Xe siècle, la région abritait encore les derniers lions des montagnes nord-africaines. Ces deux lions, symboliques, auraient été observés près d’un site aujourd’hui désigné comme la « Montagne des Lions », à proximité du centre urbain actuel.

*« Les deux lions de pierre, postés devant la mairie d’Oran, sont devenus de véritables emblèmes urbains. Ils rappellent l’origine légendaire de la ville et ancrent son identité dans un récit partagé. » (N.LAFI, 2005).*

Des recherches historiques et linguistiques, issues de travaux académiques rigoureux, confirment cette origine et insistent sur la portée symbolique de ce nom dans la construction identitaire d’Oran. En effet, les statues monumentales de lions érigées devant l’Hôtel de Ville incarnent non seulement la puissance et la noblesse attribuées à cet animal, mais elles



Figure 09 : Les statues monumentales de lions.

représentent aussi l’esprit de la cité, fondé sur une mémoire collective valorisée et un ancrage territorial affirmé. Ainsi, le nom « Wahran » dépasse sa fonction lexicale pour devenir un marqueur culturel et historique essentiel, participant activement à la représentation symbolique et à la mémoire urbaine de la ville d’Oran. 13

### 2-1-2- Oran et sa localisation géostratégique :

Oran, surnommée « El Bahia » ou encore la « perle de l'ouest », se positionne comme la deuxième agglomération la plus importante d'Algérie, après la capitale Alger. Cette ville côtière, située sur les rives de la Méditerranée dans la partie nord-ouest du pays, à environ 430 kilomètres à l'ouest d'Alger, constitue un

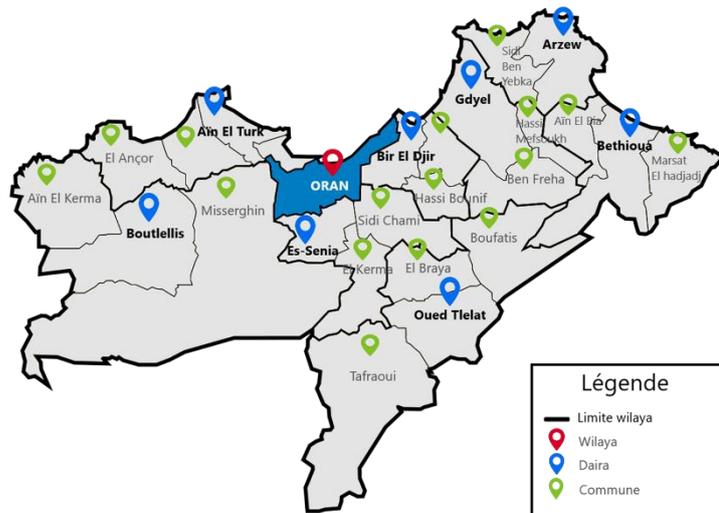


Figure 10 : La situation stratégique de la ville d'Oran.

pôle majeur tant sur le plan économique que culturel et touristique. Son port stratégique joue un rôle clé dans le dynamisme régional, faisant d'Oran un centre urbain incontournable pour l'ensemble de l'ouest algérien.

Cette localisation géographique confère à Oran une importance particulière dans les échanges commerciaux et culturels méditerranéens, tout en renforçant son statut de métropole régionale. Son influence dépasse ainsi le cadre strictement local, contribuant significativement au développement national.

#### **-Délimitations :**

**Nord :** Bordée par la mer Méditerranée, avec des plages comme Aïn El-Turck et Cap Falcon.

**Sud :** Délimitée par des zones arides et les banlieues d'Es-Sénia, où se trouve l'aéroport Ahmed Ben Bella.

**Est :** Délimitée par les zones périurbaines comme Bir El Djir, en pleine expansion.

**Ouest :** S'étend vers les collines, notamment Canastel et la Montagne des Lions, en direction de Tlemcen.<sup>14</sup>

### 2-1-3- La raison d'être de la ville :

**-Relief principal :** Le relief oranais est principalement dominé par le mont Murdjadjo, culminant à 429 m, ainsi que par les crêtes qui l'entourent, lesquelles structurent profondément l'organisation spatiale de la ville, ces formations topographiques jouent un rôle déterminant dans le développement urbain, en limitant l'expansion vers l'ouest et le sud. Cette contrainte naturelle concentre ainsi l'urbanisation dans les zones de faible altitude, tandis que les hauteurs sont privilégiées pour l'implantation de quartiers résidentiels et touristiques, valorisant le paysage et offrant des vues panoramiques.

**-Mobilité :** Sur le plan de la mobilité, la présence de ces crêtes complique la connectivité entre les différents secteurs urbains. Pour pallier ces difficultés, des infrastructures spécifiques telles que tunnels, ponts et voies adaptées ont été mises en place, afin de faciliter l'accès aux quartiers enclavés et d'assurer une circulation fluide au sein de la métropole.

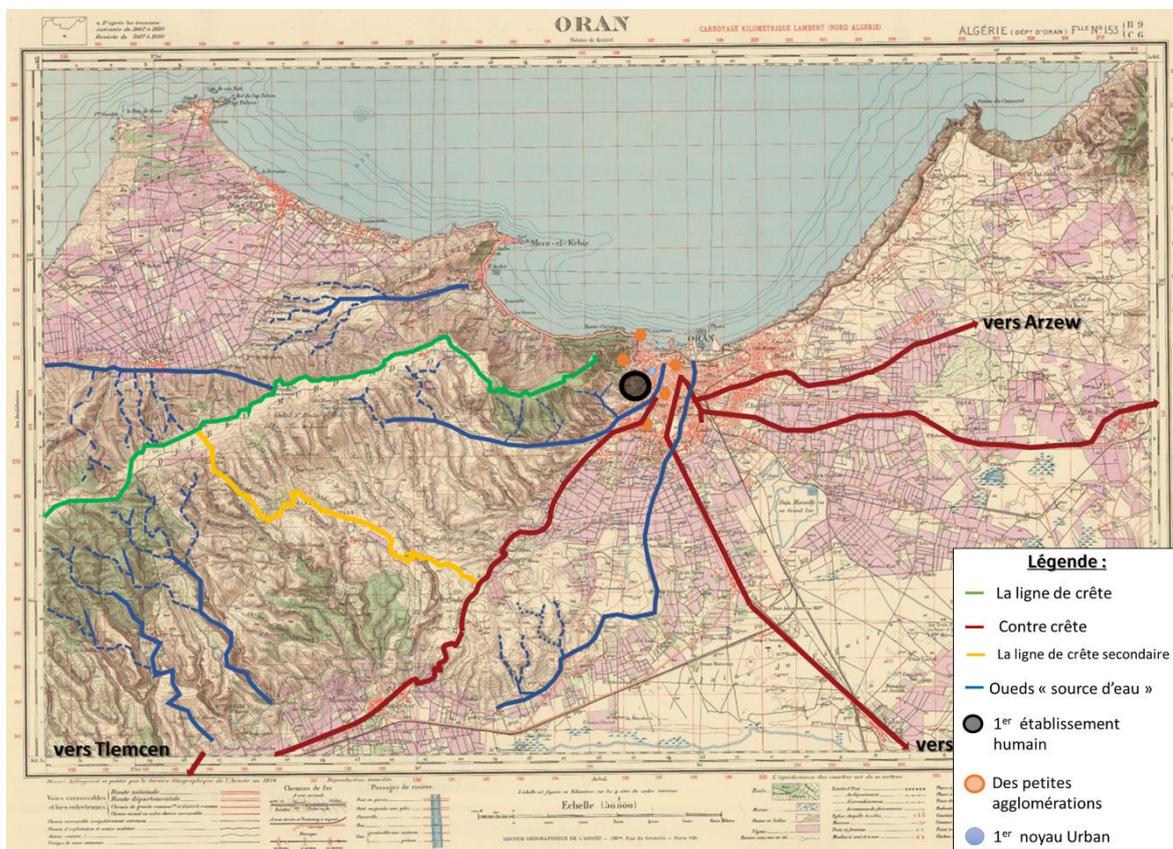


Figure 11 : Une carte représente les lignes de crêtes de la ville d'Oran.

**-Environnement :** Du point de vue environnemental, ces reliefs constituent des espaces riches en biodiversité et jouent un rôle écologique crucial en tant que « Poumons verts » de la ville. Ils abritent également des sites touristiques emblématiques, à l’instar du Fort Santa Cruz, qui participent à l’attractivité culturelle et patrimoniale d’Oran.

**-Risques :** La topographie fragile de cette ville est exposée à des risques naturels, notamment l’érosion et les glissements de terrain, exacerbés par une urbanisation parfois mal maîtrisée. Ces phénomènes soulignent la nécessité d’une planification urbaine durable, intégrant la protection des milieux naturels et la prévention des risques géotechniques.

En somme, les crêtes d’Oran représentent à la fois un défi et une ressource pour la ville, elles ont façonné son développement historique et continuent d’influencer ses dynamiques actuelles. Une gestion équilibrée, conciliant impératifs environnementaux et exigences urbaines, est indispensable pour garantir la pérennité et la qualité de vie dans cette métropole méditerranéenne. <sup>14</sup>

#### **2-1-4- Morphologie urbaine et organisation spatiale :**

Oran présente une morphologie urbaine hétérogène, avec un centre-ville historique dense et compact, caractérisé par des rues étroites et un bâti ancien, contrastant avec des quartiers périphériques plus récents, souvent issus d’extensions planifiées ou spontanées. L’organisation spatiale reflète les héritages historiques mais aussi les dynamiques contemporaines d’urbanisation rapide.

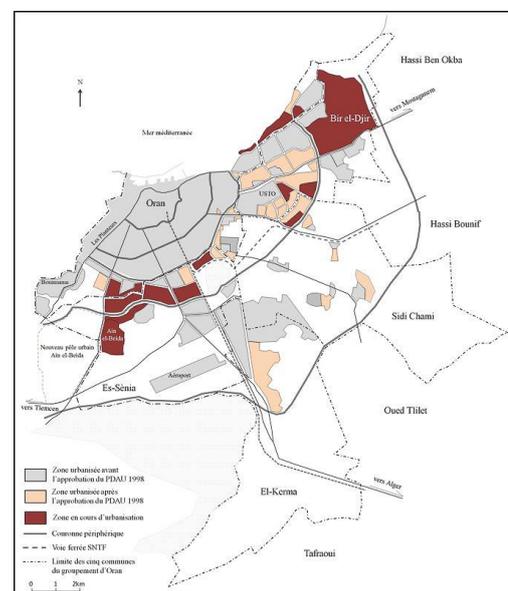


Figure 12 : La morphologie urbaine à Oran.

Les grandes opérations immobilières, notamment dans les zones périphériques, ont parfois contribué à une fragmentation urbaine, avec des quartiers isolés et peu intégrés. Cette morphologie complexe pose des défis pour la cohésion sociale et la gestion urbaine. <sup>15</sup>

### **2-1-5- Infrastructures et équipements majeurs :**

La ville dispose d'infrastructures variées, parmi lesquelles le port d'Oran, l'aéroport international Ahmed BEN BELLA, ainsi que des réseaux routiers et ferroviaires qui connectent la ville au reste du pays.

Les équipements urbains incluent des établissements d'enseignement supérieur, des centres de santé, et



Figure 13 : L'aéroport d'Oran Ahmed BEN BELLA.

des espaces culturels. Cependant, ces infrastructures sont souvent sous-dimensionnées face à la croissance urbaine rapide, et nécessitent des investissements pour leur modernisation et leur extension, ainsi que la qualité des services publics reste inégale, ce qui impacte la qualité de vie des habitants. 16

### **2-1-6- Importance stratégique du port d'Oran :**

Le port d'Oran est un élément central de l'économie locale et régionale. Il constitue une porte d'entrée majeure pour les échanges commerciaux entre l'Algérie et l'Europe, ainsi qu'un point de transit pour les marchandises destinées au sud du pays et à l'Afrique subsaharienne. Sa



Figure 14 : Secteur de la pêche-Port d'Oran.

modernisation est cruciale pour renforcer la compétitivité de la région, améliorer la logistique et attirer des investissements. Toutefois, le port fait face à des défis liés à l'obsolescence des infrastructures, à la congestion et à une gestion administrative complexe. La revitalisation de cette zone portuaire est donc un enjeu majeur pour le développement urbain et économique d'Oran. 14

## **2-2- Analyse diachronique de la ville :**

### **2-2-1- Origines et développement historique de la ville d'Oran :**

L'étude des origines d'Oran révèle une ville dont la fondation et le développement sont intrinsèquement liés aux dynamiques méditerranéennes, à la fois commerciales, militaires et culturelles. Dès le Moyen Âge, Oran s'est imposée comme un port naturel favorable aux échanges entre l'Afrique du Nord et l'Europe, notamment grâce à sa baie protégée et à sa position sur les routes maritimes. Cette situation géographique a favorisé l'implantation successive de populations diverses, contribuant à une identité urbaine composite.

Le développement historique d'Oran doit être analysé à travers la lente construction d'un espace urbain marqué par des phases d'expansion et de rétractation, souvent liées aux enjeux géopolitiques régionaux.

### **2-2-2- Les phases d'occupation :**

#### **2-2-2-1- Période phénicienne-romaine (avant 902) :**

Les premières implantations phéniciennes à Oran, remontant aux alentours du 11<sup>e</sup> millénaire avant notre ère, témoignent d'un intérêt précoce pour cette région en tant que carrefour commercial. Cette présence initiale a été progressivement relayée par la fondation de Carthage, qui a consolidé l'influence phénicienne en

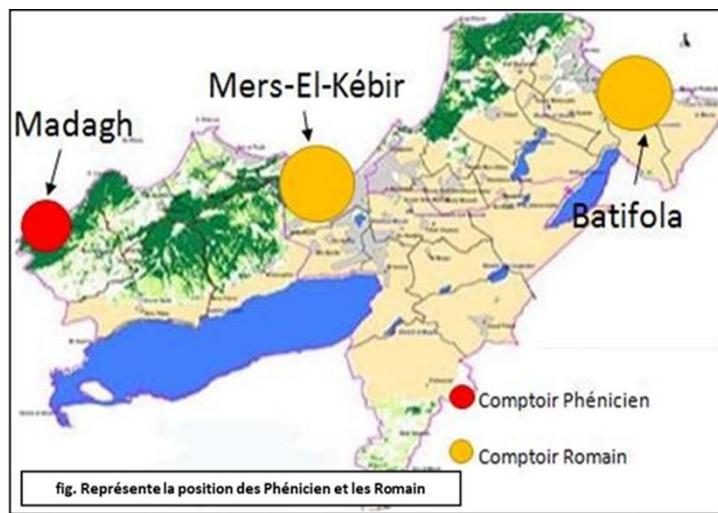


Figure 15 : La présence des phéniciens et romains à Oran.

Méditerranée occidentale. Par la suite, l'expansion romaine a renforcé la dynamique économique locale, notamment à travers le développement du port stratégique connu sous le nom de Portus Divini, qui a joué un rôle central dans la prospérité et l'intégration régionale d'Oran. 17

### 2-2-2-2- Période arabo-musulmane (Xe-XVe siècles) :

Oran est fondée traditionnellement autour de 903 par des marchands andalous, profitant de sa situation de port naturel sur la Méditerranée. La ville s'intègre rapidement dans les réseaux commerciaux du Maghreb et d'al-Andalus, ce qui



Figure 16 : Château de ROSALCAZAR, 1331.

favorise l'essor d'une société urbaine cosmopolite et dynamique. Sous les dynasties locales comme les Zayyanides au XIIIe siècle, Oran devient un centre régional important, doté d'une médina, de mosquées et de marchés, organisés selon les

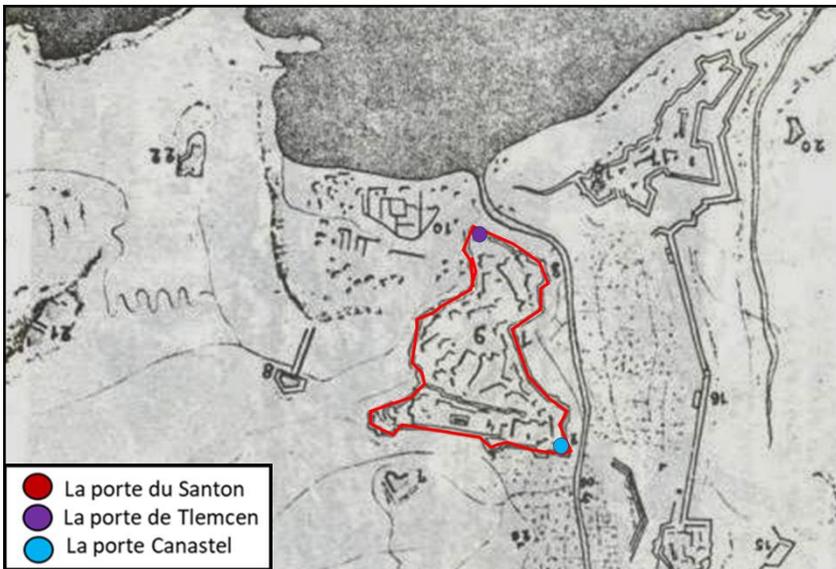


Figure 17 : La présence arabo-musulmane à Oran.

principes de l'urbanisme islamique traditionnel. Cette période est marquée par une forte influence andalouse, perceptible dans l'architecture, la vie culturelle et les pratiques commerciales. 17

### 2-2-2-3- Occupations européennes et rivalités (XVe-XVIIIe siècles) :

La ville subit de nombreuses convoitises européennes à partir du XVe siècle. Les Portugais s'en emparent brièvement en 1415, mais ce sont les Espagnols qui marquent durablement la ville en la conquérant en 1509. L'occupation espagnole, entrecoupée de sièges ottomans et de brèves reprises par les forces locales (notamment en 1708 et 1791), s'étend sur près de trois siècles. Les Espagnols transforment profondément le paysage urbain : construction de fortifications massives (dont le fort Santa Cruz en 1604), réorganisation du port et de la ville basse à des fins militaires et commerciales. Cette présence entraîne également des épisodes de violence contre les populations

locales, des déplacements de population et l'introduction de nouveaux éléments architecturaux et administratifs<sup>17 ; 18</sup>

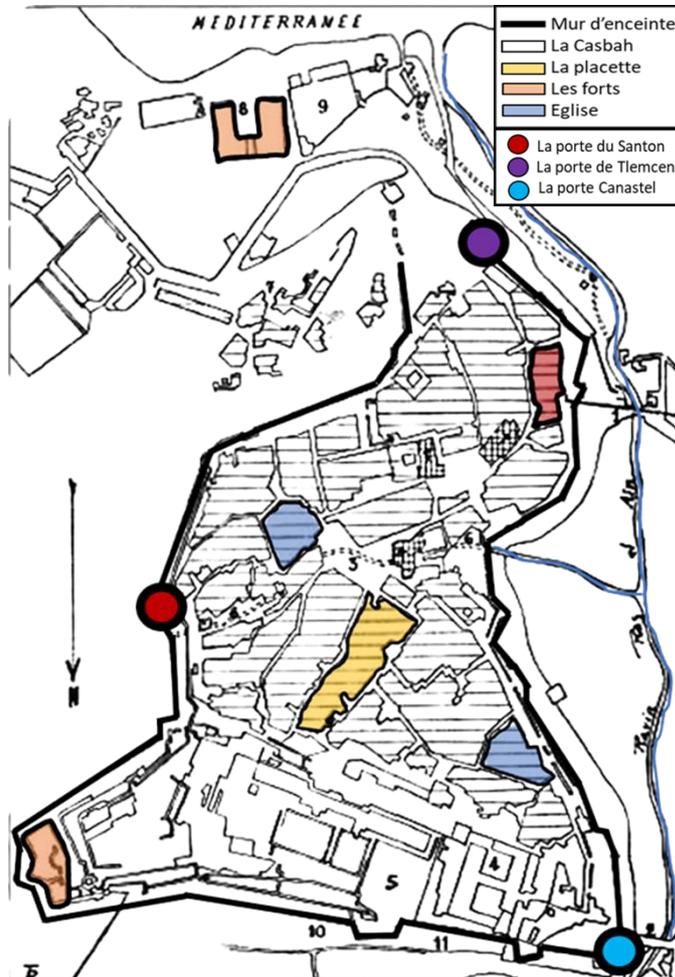


Figure 18 : La présence espagnole à Oran.



Figure 19 : La porte de Santon.



Figure 20 : La porte de Canastel.



Figure 21 : La porte de Tlemcen.

#### **2-2-2-4- Période ottomane (fin XVIIIe siècle-1831) :**

Après plusieurs tentatives, les Ottomans reprennent définitivement Oran en 1792, sous la direction du bey de Mascara Mohamed Ben Othmane El-Kébir. Cette reconquête est le fruit d'une mobilisation populaire et militaire contre la garnison espagnole, aboutissant à la libération de la ville et à son intégration au beylik de l'Ouest. L'administration ottomane réorganise la ville, restaure les infrastructures, construit de nouvelles mosquées (comme la mosquée du Bey Mohamed el-Kébir en 1792), et

relance l'activité commerciale régionale. Oran devient alors un centre administratif et militaire de premier plan, tout en conservant les traces de ses occupations précédentes.

19

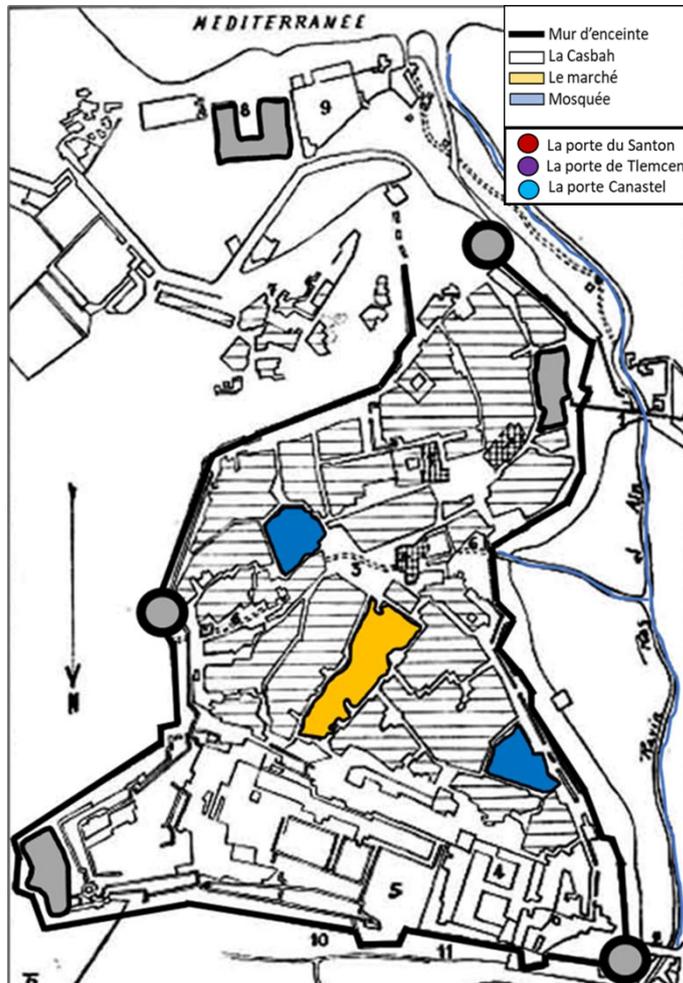


Figure 22 : La présence Ottomane à Oran.



Figure 23 : Palais du Bey.



Figure 24 : Palais du Perle.



Figure 25 : Mosquée du Pacha.

### **2-2-2-5- Colonisation française (1831-1962) :**

La conquête française de 1831 inaugure une nouvelle ère de transformation urbaine et sociale. Les autorités coloniales imposent un urbanisme européen : lotissements à l'occidentale, création de grands boulevards, quartiers résidentiels pour les colons, et extension du port pour répondre aux besoins du commerce international. Oran devient une ville à majorité européenne à la veille de l'indépendance, marquée par une ségrégation spatiale et sociale entre quartiers européens et quartiers musulmans. Cette période est aussi celle d'une forte croissance démographique, d'une industrialisation rapide, mais aussi de tensions et de résistances, qui culmineront pendant la guerre d'Algérie. <sup>20</sup>

### -Période de 1831 à 1848 :

C'est une période de restructuration urbaine et d'installation d'une société civile, on distingue 3 quartiers :

- 1) La Blanca ou bien la casbah (ancienne ville espagnole).
- 2) La Calère.
- 3) La ville nouvelle (Quartier juif Stalingrad).

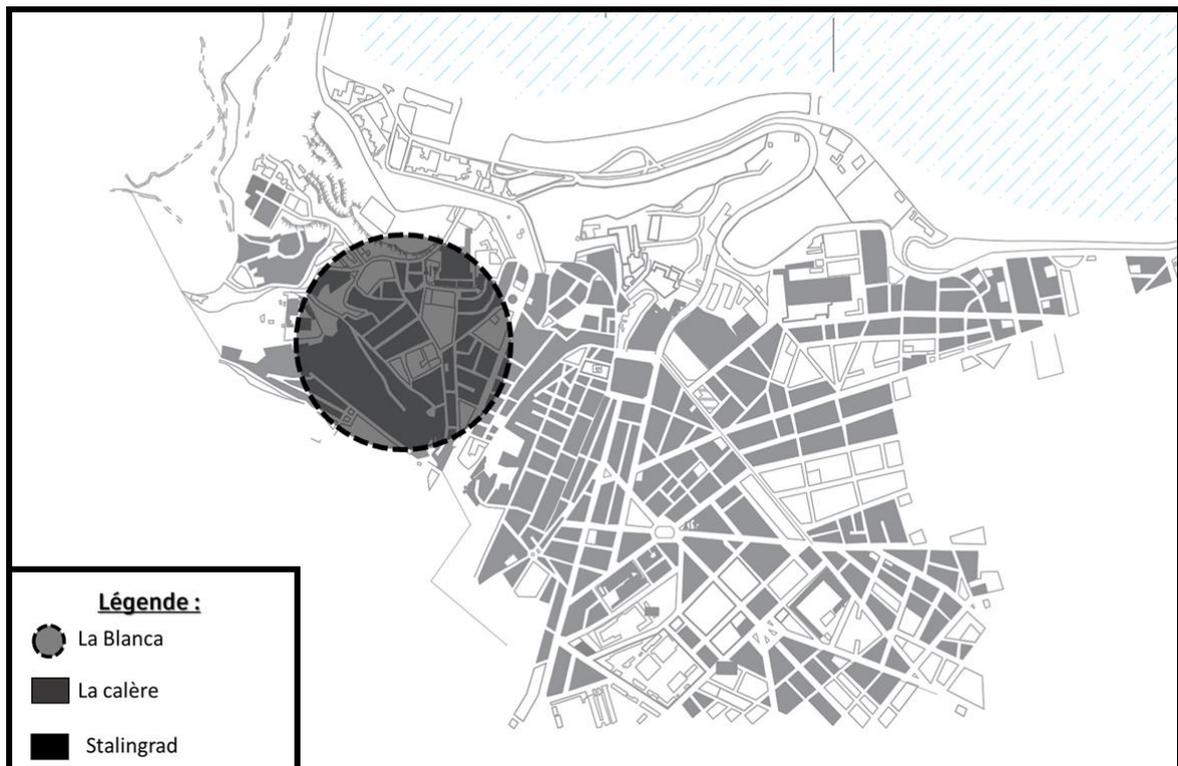


Figure 26 : L'occupation française 1831-1848.

- Formation d'un petit quartier autour de la mosquée du Pacha.
- Création d'un quartier militaire autour de la mosquée de Karguentah.
- Réalisation du Boulevard Oudinot.
- Aménagement de la rue des jardins et du Boulevard Malakoff (Stalingrad).
- Les glacis Nord et Ouest du château neuf convertis en promenade de L'étang
- Création d'un village indigène 1845.
- Des travaux de construction furent orientés sur les quatre parcours centraux : Mostaganem, Arzew, Mascara et Tlemcen.

### -Période de 1848 à 1880 :

- En 1866 la construction de la nouvelle enceinte sur le territoire de Kargentah.
- En 1854, un parc à fourrage établi à Kargentah, à côté du quartier de la cavalerie.
- Dans la ville basse, des nivellements, des redressements, des percements pour régulariser le tracé des voies et faire disparaître les impasses.
- En 1852, l'achèvement de la préfecture (Sidi-El-Houari).

Cette période se caractérise surtout par une architecture néo-classique et éclectique pour les édifices spécialisés. L'ilot, la parcelle et l'édifice constituent les principaux éléments de la composition urbaine.

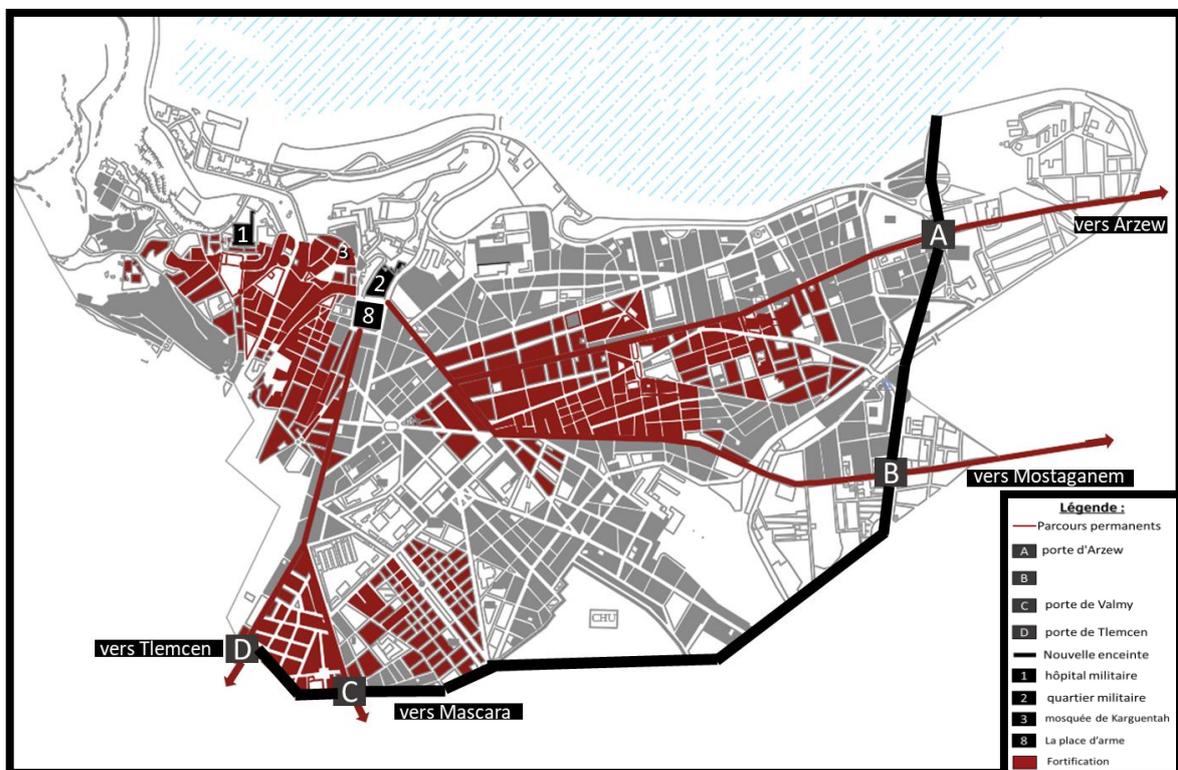


Figure 27 : L'occupation française 1884-1880.

### -Période de 1880 à 1900 :

- Aménagement des places de la ville : Place Kleber, place d'armes et la place Bastrana.
- Des nouvelles constructions le long du Boulevard Oudinot et du Boulevard Malakoff.

- Délocalisation des casernes et du parc aux fourrages donne naissance à un nouvel axe urbain appelé le Boulevard des casernes (Med khmissi actuel).
- Formation d'agglomérations tels que agglomérations étaient Eckmühl, Gambetta et Monplaisant, Saint-Eugène, Victor Hugo, Delmonte et Saint-Charles.
- Plans Additionnels relatifs aux règlements de la voirie et de l'hygiène. Les principales directives de ces plans concernaient les alignements comprenant le quartier Saint-Antoine, le village nègre, le quartier Saint-Michel et les alentours de la gare provisoire de Karguentah. Et aussi les aménagements des places et la structuration des parcours.

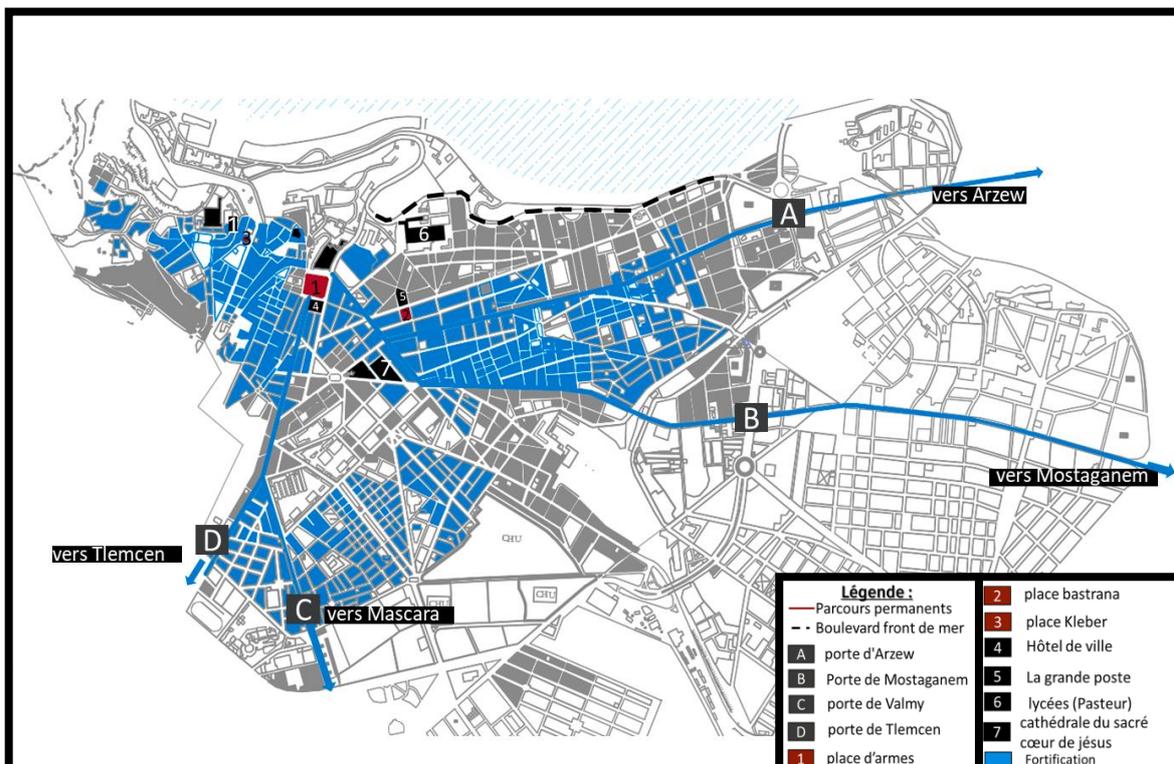


Figure 28 : L'occupation française après 1880.

### **2-2-2-6- Indépendance et mutations contemporaines (après 1962) :**

L'indépendance de l'Algérie en 1962 s'accompagne d'une rupture brutale, symbolisée par les violences du 5 juillet à Oran, qui accélèrent l'exode des populations européennes et juives et bouleversent la composition sociale de la ville. Oran entre alors dans une phase de reconstruction nationale, marquée par une urbanisation rapide, l'arrivée massive de populations rurales, et la nécessité de repenser l'aménagement urbain pour répondre à de nouveaux défis économiques, sociaux et identitaires. La ville conserve aujourd'hui les traces de toutes ces phases, faisant d'Oran un espace urbain

multicouche, où cohabitent héritages arabo-andalous, fortifications espagnoles, bâtiments ottomans et infrastructures coloniales françaises. 21

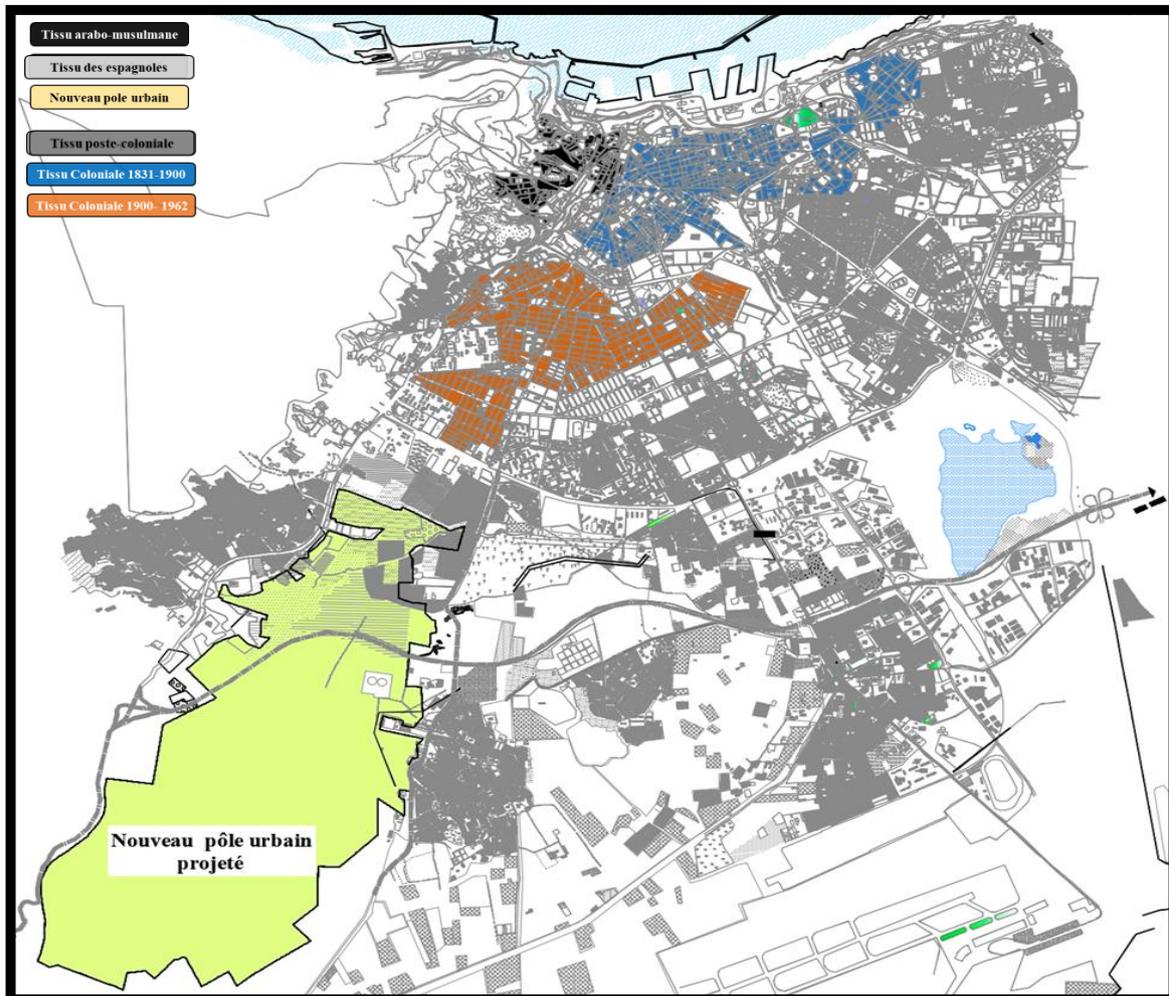


Figure 29 : Oran durant la période postindépendance.

### **2-2-2-7- Période de modernisation et de restructuration urbaine (1980 jusqu'à nos jours) :**

Cette seconde période est marquée par des transformations plus complexes, mêlant défis urbains et modernisation :

**-Urbanisation anarchique (années 1990) :** Développement de bidonvilles en périphérie, dû à une gestion moins centralisée et à la croissance démographique.

**-Rénovation urbaine et modernisation (2000 - aujourd'hui) :** Mise en place de projets modernes comme le tramway (2014), réhabilitation des quartiers historiques (Sidi El Houari), et expansion de nouveaux pôles résidentiels (Bir El Djir).

**-Tensions entre développement et préservation :** Efforts pour préserver les espaces naturels (Montagne des Lions, Murdjadjo) tout en accueillant de nouveaux projets urbains.

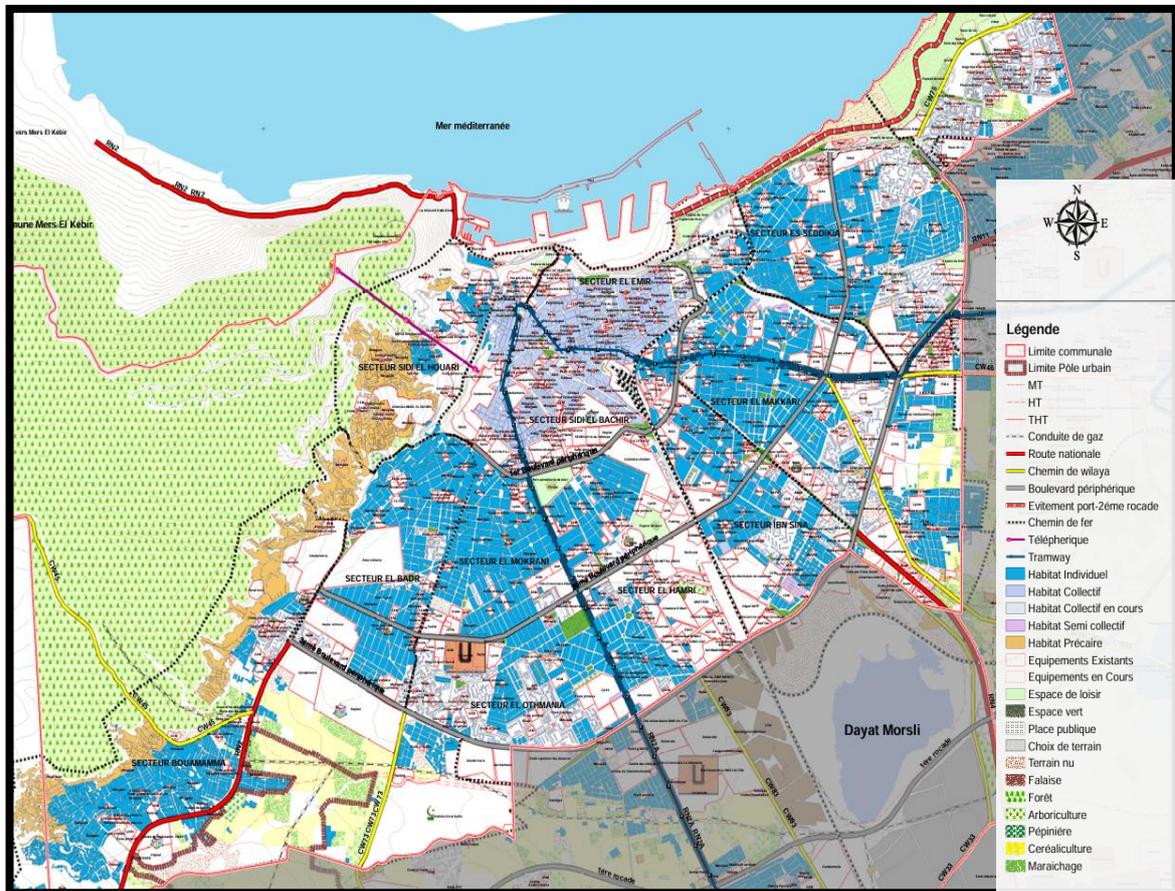


Figure 30 : Oran durant la période de modernisation et restructuration urbaine.

**- La création du 1er Boulevard :** Accueille ainsi, une zone d'emprises diverses de petites activités et de grands équipements continus, Cette aire connaissant une richesse dans les caractéristiques du site et les monuments architecturaux.

**-La création du 2ème Boulevard :** Dans les années 50, un aménagement a été conçu autour du centre-ville, formant une sorte de couronne. Cette zone, principalement destinée à l'habitat individuel, est bordée par un deuxième boulevard d'équipements et de services à divers niveaux.

**-La création du 3ème boulevard :** la ville d'Oran a subi un étalement, vers l'est, (en contresens de la montagne de Murdjadjo qui constitue une barrière physique ou sont Ajoutés des quartiers tantôt organisés et planifiés, spontanée et non réglementés. 21

### 2-2-3- Synthèse de la croissance :

**-Éléments générateurs de la croissance :** La topographie en forme d'escalier tournant a accentué la fragmentation de la ville, influençant ainsi son développement urbain.

**-Barrières de croissance :** Le piémont du Murdjadjo à l'ouest de la ville a servi de barrière naturelle, limitant l'extension urbaine dans cette direction.

**-Éléments ordonnateurs de la croissance :** Des axes comme Ain Timouchent – Mohammadia et Es-Senia – Oran ont structuré le développement territorial de la ville, guidant son expansion et son organisation spatiale.

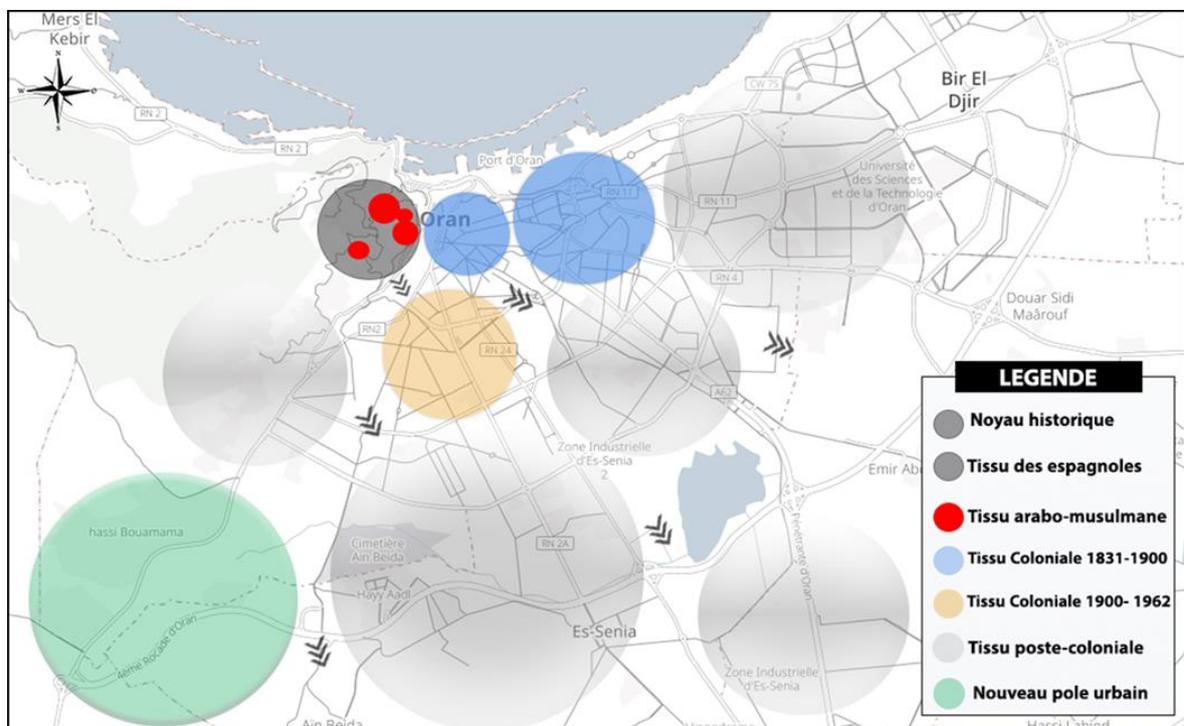


Figure 31 : Synthèse de la croissance historique de la ville d'Oran.

## 2-3- Analyse synchronique :

### 2-3-1- Analyse synchronique de la ville d'Oran :

#### 2-3-1-1- Repères et nœuds :

- Les nœuds sont des points de concentration et d'interaction dans l'espace urbain.

#### Principaux nœuds identifiés :

**-Place du 1<sup>er</sup> Novembre :** Centre névralgique et symbolique, cette place est un lieu de convergence des axes majeurs et un espace de rencontre.

**-Rond-point Zabana :** Interconnexion stratégique entre plusieurs axes routiers importants.

**-Esplanade Sidi M'hamed :** Un nœud au niveau du front de mer, marquant la transition entre l'espace portuaire et la ville.

#### Nœuds secondaires :

Les intersections majeures, comme celle entre la Rue Commandant Ferradj et le Boulevard Émir Abdelkader.

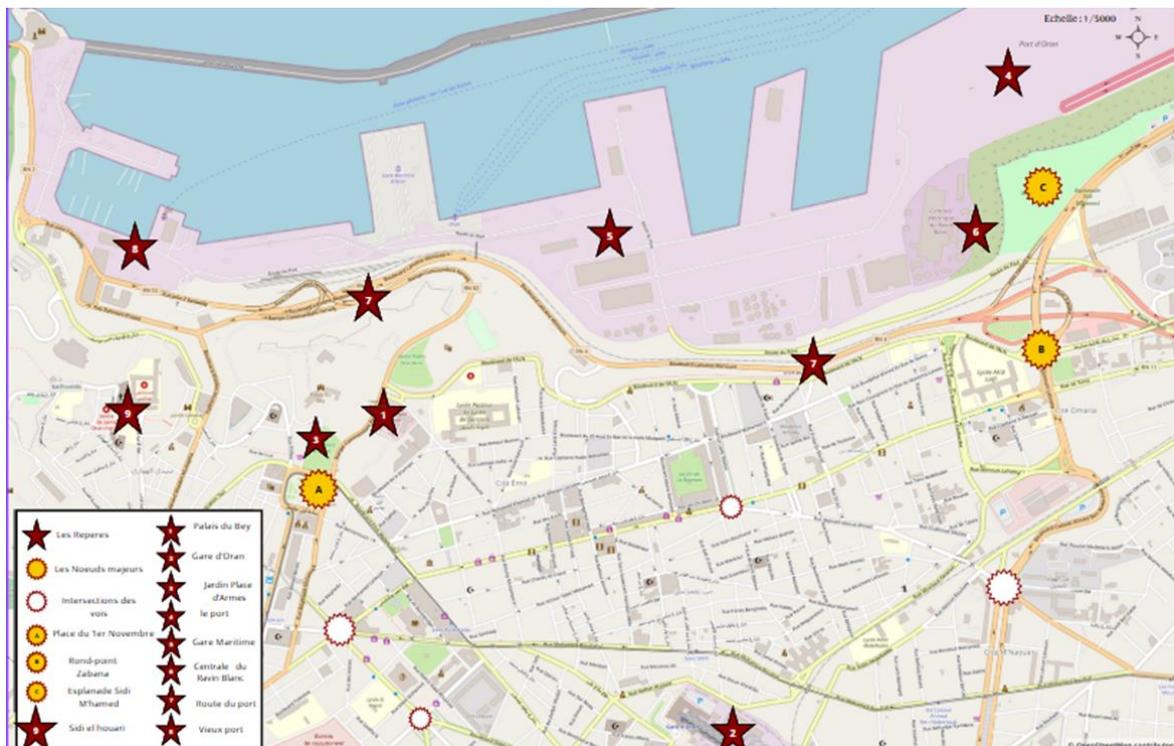


Figure 32 : Principaux nœuds et repères de la ville d'Oran.

- Les repères donnent une identité visuelle et symbolique à l'espace urbain.

### **Repères historiques :**

**-Palais du Bey :** Monument emblématique offrant une connexion culturelle forte avec l'histoire de la ville.

### **Repères modernes :**

**-Gare d'Oran :** Incontournable pour les déplacements régionaux, elle est aussi un élément structurant.

**-Jardin Place d'Armes :** Un espace paysager qui apporte une pause visuelle dans le tissu urbain dense.

### **Repères fonctionnels :**

Les infrastructures comme la Centrale électrique du Ravin Blanc et le port sont des repères pour les activités industrielles.

Repère	Valeur	Rôle urbain
<b>Palais du Bey</b>	Patrimoine architectural	Point d'ancrage historique fort dans le quartier de Sidi El Houari
<b>Sidi El Houari (quartier)</b>	Identité ancienne	Témoin du tissu précolonial, espace patrimonial à forte charge symbolique
<b>Le Vieux Port</b>	Lieu d'origine de l'activité maritime	Point de départ du développement portuaire, repère fondateur de l'interface mer-ville

Tableau 05 : Principaux repères de la ville d'Oran.

### **Conclusion synthétique :**

Les nœuds identifiés participent à la distribution des flux et à l'organisation du réseau viaire, tandis que les repères (historiques, modernes et fonctionnels) structurent la perception et l'identité de la ville.

L'enjeu majeur est de renforcer l'articulation entre ces points stratégiques, en facilitant les liaisons inter quartiers, en valorisant les interfaces ville/port et en reconnectant les repères patrimoniaux (comme Sidi El Houari ou le vieux port) avec les dynamiques contemporaines de développement.

### 2-3-1-2- Système viaire :

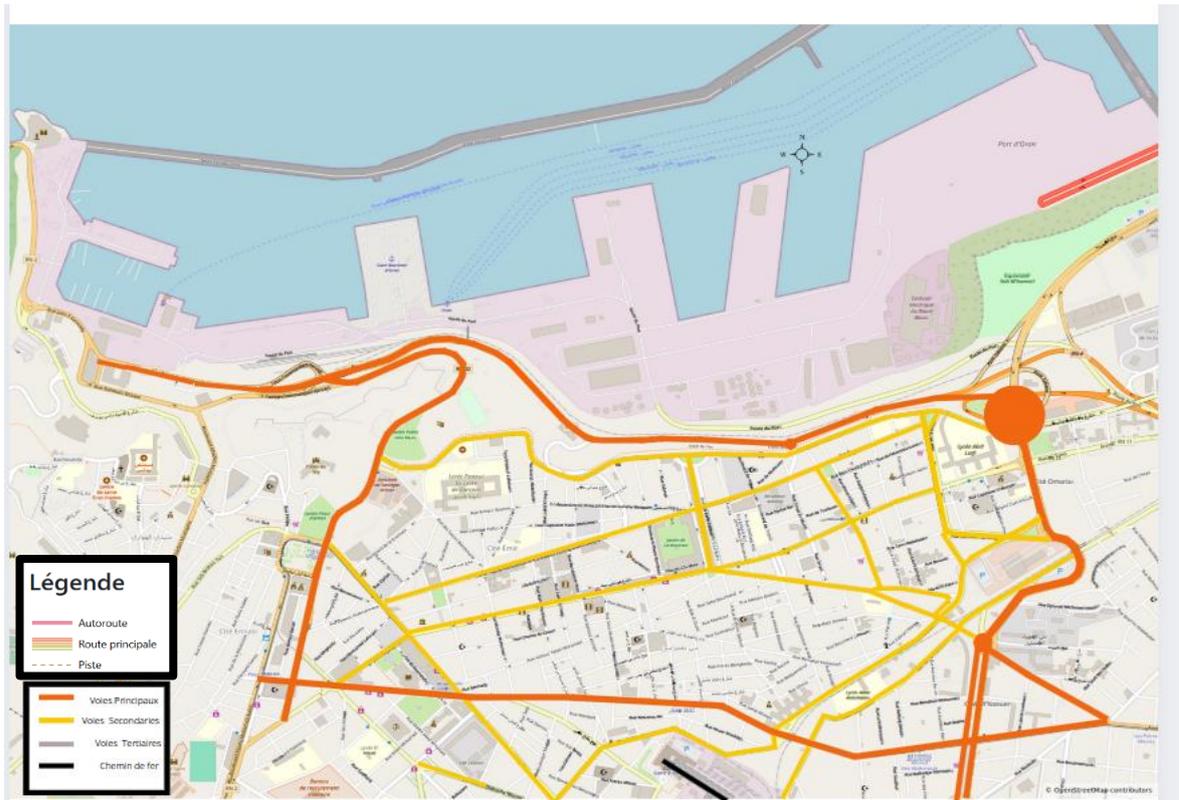


Figure 33 : Système viaire de la ville d'Oran.

Type de voie	Caractéristiques observées sur la carte	Rôle dans la structure urbaine
<b>Voies principales</b> (Orange épais)	Axes structurants à large gabarit, connectant les grands pôles (ville-port-gare)	Assurent la <b>distribution générale</b> et la <b>hiérarchisation du territoire</b>
<b>Voies secondaires</b> (Jaune)	Trame régulière, maillage interne des quartiers	Favorisent la <b>circulation locale</b> et l'accès aux équipements
<b>Voies tertiaires</b> (Gris clair)	Réseau fin et dense, souvent dans le tissu ancien	Accès à la parcelle, faible lisibilité, <b>fort potentiel de saturation</b>
<b>Chemin de fer</b> (Ligne bleue)	Ligne structurante traversant la ville, en marge du port	Axe de <b>rupture fonctionnelle</b> , mais potentiellement à requalifier

Tableau 06 : Caractéristiques et rôle du système viaire de la ville d'Oran.

Le système de circulation à Oran est basé sur une hiérarchie distincte :

- **Les artères principales** : issues du schéma colonial, connectent les principaux centres urbains (centre-ville, port, banlieues) et garantissent une clarté directionnelle est-ouest.
- **Les rues secondaires** : organisent les zones intermédiaires, notamment dans les développements coloniaux tels que Miramar.

- **Les voies secondaires** : qui sont denses et irrégulières, se regroupent dans les zones plus anciennes telles que Sidi El Houari. Cela restreint le passage des véhicules tout en encourageant les modes de transport doux.

Le réseau subit des discontinuités opérationnelles dues à la présence du port et de la ligne de chemin de fer, qui gênent les connexions transversales entre l'urbain et le bord de mer, malgré la faible perméabilité du vieux tissu urbain aux flux motorisés, celui-ci présente un potentiel significatif de reconversion urbaine grâce à la création de trajets piétonniers, culturels et de proximité.

**2-3-1-3- Système parcellaire :**

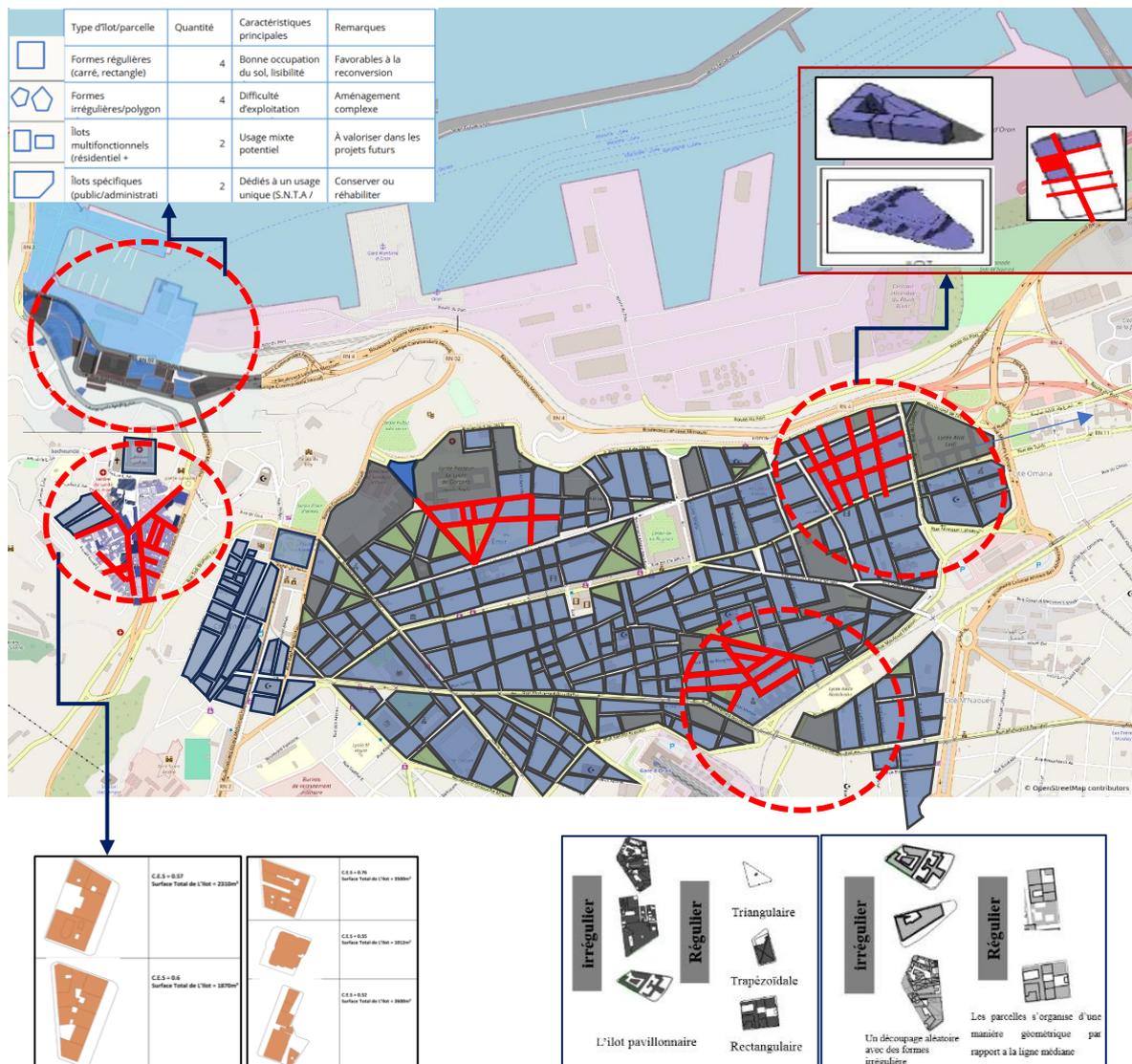


Figure 34 : Système parcellaire de la ville d'Oran.

Type de parcelle	Description	Usages dominants	Quartiers concernés
Parcelles régulières (carré, rectangle)	Issues du <b>tracé colonial</b> à trame orthogonale, bonne lisibilité et occupation optimale du sol	Habitat, tertiaire	Quartier Miramar
Parcelles irrégulières/polygones	Héritées du <b>tissu précolonial</b> , trame organique, difficilement modulables	Résidentiel ancien, mixte	Sidi El Houari
Ilots multifonctionnels	Parcelle composite, <b>résultat d'une densification post-coloniale</b>	Habitat, commerce	Centre-ville
Parcelles spécifiques	Affectées à un usage unique (administratif, industriel)	Usage exclusif, peu de mixité	Zone portuaire, SNTF

Tableau 07 : Système parcellaire de la ville d'Oran.

### **Conclusion synthétique :**

La ville d'Oran possède un système parcellaire composite, combinant :

- Un schéma précolonial organique dans les anciens quartiers (en particulier Sidi El Houari), qui requiert une méthode de mise en valeur patrimoniale et fonctionnelle.
- Un tracé colonial orthogonal distinct et organisé (secteurs de développement prévu), qui a favorisé l'optimisation de l'espace urbain, facilitant la mise en place d'infrastructures et la clarté du réseau urbain.
- Des domaines spécialisés à usage exclusif (logistique, administratif).
- Le défi consiste à relier ces zones variées tout en préservant la singularité urbaine propre à chaque secteur.

### **2-3-4- Système bâti-non bâti :**

Concernant le quartier de La Pêcherie :

- Située entre le port et la cité historique, cette région est jugée comme une zone de transition.
- Un tissu urbain complexe, historique et diversifié, se distingue par la coexistence de fonctions portuaires et résidentielles.
- Bâti vieillissant et structure parcellaire complexe à interpréter, mais qui détient un potentiel stratégique pour la connexion urbaine et le développement du littoral.



Figure 35 : Système bâti-non bâti de la ville d'Oran.

Quartier	Densité du bâti	Trame urbaine	Occupation du sol	Espaces non bâtis	Potentiel d'intervention
Centre-ville	Très élevée	Trame régulière (tracé colonial)	Bâti continu, occupation presque totale des îlots	Très rares (places, équipements)	Requalification interne, poches vertes, revalorisation
Sidi El Houari	Élevée mais fragmentée	Tissu organique (précolonial)	Bâti dense mais irrégulier, présence de vides urbains	Friches, dents creuses, cours intérieures	Réhabilitation patrimoniale, recomposition, activation des vides
Miramar	Moyenne à modérée	Trame orthogonale (coloniale tardive)	Bonne occupation du sol, présence de réserves et poches vides	Non bâti significatif autour des axes principaux	Densification planifiée, recomposition urbaine, mixité fonctionnelle
La Pêcherie	Moyenne à élevée	Trame irrégulière mixte (semi-coloniale)	Forte présence de bâti, mais morcellement important	Présence de vides, d'espaces enclavés ou délaissés	Régularisation foncière, ouverture sur le port, amélioration du cadre

Tableau 08 : Caractéristiques du système bâti-non bâti de la ville d'Oran.

### **Conclusion synthétique :**

L'examen comparatif des quatre quartiers met en évidence des dynamiques spatiales divergentes, allant de l'engorgement (centre-ville), à la fragmentation du patrimoine (Sidi El Houari), en passant par la disponibilité de terrains (Miramar) et la

spécialisation fonctionnelle (La Pêcheurie). Ces observations mettent en évidence le besoin de mettre en œuvre une stratégie distincte en fonction des particularités de chaque secteur :

- Renforcer le tissu actuel en plein centre-ville.
- Rénover le patrimoine ancien et organiser les espaces vacants à Sidi El Houari.
- Organiser l'utilisation des terrains disponibles à Miramar.

Il est nécessaire de réaménager les zones portuaires à La Pêcheurie afin d'améliorer l'interface entre la ville et le port.

### **2-3-1-5- Conclusion du diagnostic urbain – Ville d’Oran (Quartiers centraux) :**

L'étude conjointe des composantes urbaines des quartiers centraux d'Oran (Centre-ville, Sidi El Houari, Miramar, La Pêcheurie) met en lumière une ville stratifiée, marquée par une superposition de logiques historiques, fonctionnelles et spatiales, souvent en tension.

- **Une ville fragmentée et hiérarchisée :**
  - **Le système viaire :** bien que structuré dans les zones coloniales, souffre de ruptures physiques majeures liées à la présence du port et de la voie ferrée, qui entravent les liaisons entre les quartiers et le front de mer.
  - **Les nœuds et axes structurants :** révèlent une organisation radiale, mais sans réelle continuité transversale, notamment entre la ville ancienne et les zones portuaires.
  - **Le système parcellaire :** montre une forte hétérogénéité : régulier et dense au centre-ville, irrégulier à Sidi El Houari, plus lâche à Miramar, et mixte dans le secteur de La Pêcheurie, reflet d'un entrelacement entre trame coloniale, industrielle et portuaire.
- **Des contrastes bâtis / non bâtis révélateurs :**
  - La saturation du centre-ville, le tissu ancien dégradé de Sidi El Houari, et les réserves foncières potentielles à Miramar témoignent d'un déséquilibre fonctionnel et spatial.

- La zone de La Pêcherie et du vieux port, bien que stratégique, reste peu valorisée, fragmentée par des infrastructures portuaires et un manque d'intégration urbaine.

### **2-3-1-6- Recommandations pour la suite du projet urbain :**

- Améliorer les liaisons urbaines entre les différents quartiers et le bord de mer grâce à des installations transversales (zones piétonnes, espaces communs, déplacements doux).
- Transformer les zones portuaires inutilisées en nouveaux espaces de vie citadine : habitations, infrastructures culturelles, zones publiques.
- Apprécier les repères historiques existants (vieux port, Sidi El Houari) comme base d'une réinterprétation identitaire du lieu.
- Maintenir une diversité de tissus tout en proposant un aménagement urbain équilibré (logement, services, tourisme, économie marine...etc).
- Incorporer l'histoire industrielle et maritime dans le plan urbain afin de créer une nouvelle interface entre la ville et le port qui soit durable et inclusive.

### **2-3-2- Analyse synchronique du quartier de la pêche :**

#### **2-3-2-1- Délimitation :**

La configuration stratégique du quartier de la Pêcherie à Oran, où le port de la pêche borde directement les infrastructures urbaines et ferroviaires.

Elle montre aussi une forte contrainte géographique

**La Carte des Limites**

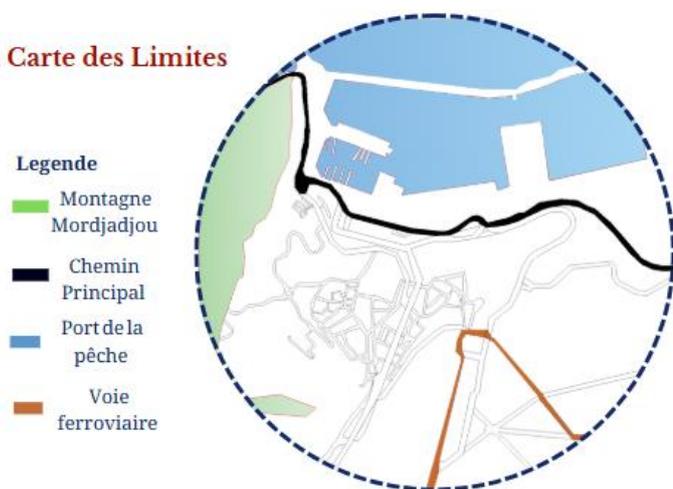


Figure 36 : Carte de délimitation.

imposée par la montagne Murdjadjou à l'ouest, influençant l'organisation du tissu urbain et les axes de circulation.

### **2-3-2-2- Système viaire :**

Nous avons distingué trois grands systèmes : système linéaire, système arborescent et système en boucle.

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

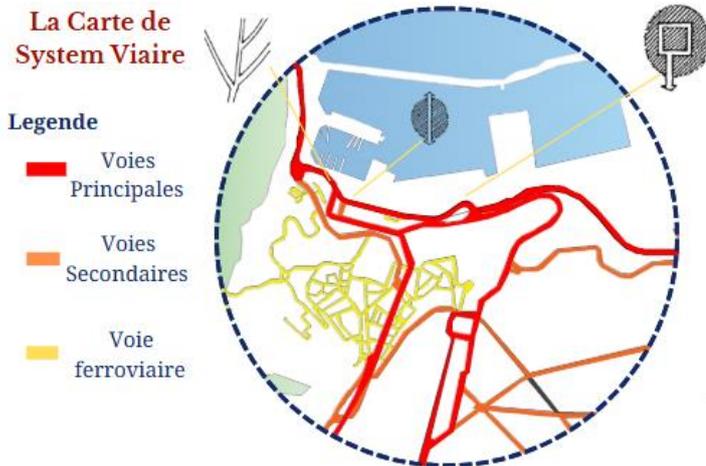


Figure 37 : Carte de système viaire.

### **2-3-2-3- Circulation :**

Une forte concentration de circulation motorisée autour des nœuds stratégiques du quartier, notamment près du port.

Les zones à circulation piétonne moyenne apparaissent surtout à l'est, indiquant une transition fonctionnelle entre espaces portuaires et zones urbaines.

#### **La Carte de Circulation**



Figure 38 : Carte de circulation.

#### **2-3-2-4- Système parcellaire :**

La carte révèle une forte présence de parcelles irrégulières le long des axes principaux du quartier de la Pêcherie, témoignant d'une urbanisation non planifiée.

La coexistence avec quelques parcelles régulières suggère une tentative d'organisation partielle, mais largement dominée par une croissance informelle.

#### **La Carte des Parcelles**

##### Legende

- Parcelles Irrégulières
- Parcelles Régulières

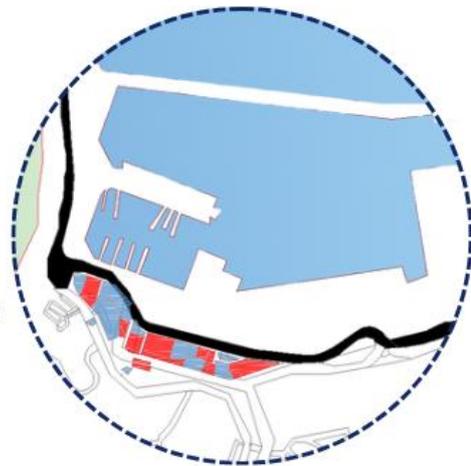


Figure 39 : Carte du système parcellaire.

#### **2-3-2-5- Système bâti-non bâti :**

Une forte densité bâtie concentrée le long de l'axe principal et dans la zone sud du port, avec une répartition compacte des constructions.

Les espaces non bâtis, rares et dispersés, traduisant une urbanisation intense et peu d'espaces libres

#### **La Carte de bâti et non bâti**

##### Legende

- Batis
- Non Bâtis



Figure 40 : Carte du système bâti-non bâti.

#### **2-3-2-6- Etat du bâti :**

Une forte concentration de bâtiments en mauvais état dans la zone sud-ouest de la Pêcherie, signe d'une dégradation urbaine avancée. À l'inverse, les édifices en bon état se trouvent surtout

#### **La Carte Etat de Bati**

##### Legende

- Mauvais Etat
- Bon Etat
- Moyen Etat



Figure 41 : Carte d'état du bâti.

dans l'enceinte portuaire, indiquant un entretien ciblé des infrastructures liées à l'activité maritime.

### **2-3-2-7- Système fonctionnel :**

Un quartier dominé par les fonctions économiques liées au port, avec peu d'habitat et une faible mixité fonctionnelle. Les zones multifonctionnelles et les équipements complètent l'activité portuaire principale.

Le port est une zone fonctionnelle mixte : commerciale, industrielle, et historique.

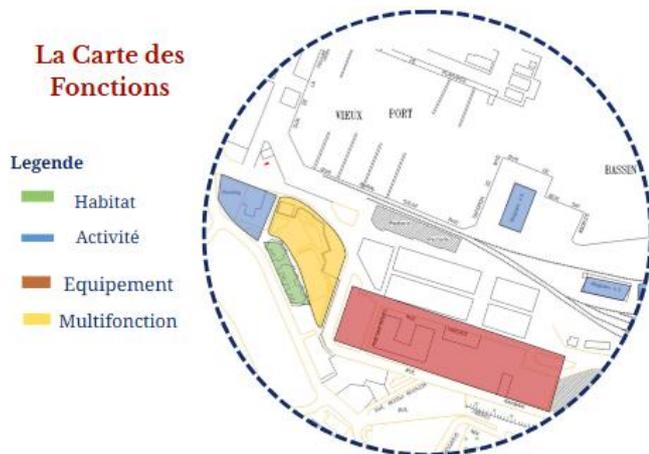


Figure 42 : Carte du système fonctionnel

### **Conclusion de la partie analytique :**

Par conséquent, cette étude en plusieurs étapes du territoire met en évidence l'importance de sélectionner le vieux port et La Pêcherie comme zones stratégiques d'intervention.

La prochaine partie se focalisera sur les étapes suivies pour établir le plan d'aménagement de ce secteur, en examinant ses aspects morphologiques, fonctionnels, sociaux et patrimoniaux, afin de poser les bases d'un projet architectural réfléchi, adapté au contexte et durable.

# **PARTIE RECHERCHE THEMATIQUE**

## **Chapitre 01 – Analyse thématique :**

### **1- Analyse thématique des ports :**

#### **1-1- Histoire et origine des ports :**

##### **1-1-1- Les ports à travers le monde :**

Les ports ont constitué depuis l'Antiquité des points névralgiques du commerce, de la circulation des idées et des échanges culturels, leur émergence est intimement liée à la maîtrise des voies maritimes et à la nécessité de sécuriser les flux commerciaux.

Dès l'Égypte ancienne, les ports ont servi de plaques tournantes pour le commerce méditerranéen et africain, la Grèce antique et Rome ont perfectionné ces infrastructures, intégrant des fonctions militaires et commerciales.

Avec les grandes découvertes européennes du XVe et XVIe siècles, les ports ont connu une transformation radicale, devenant des centres d'exportation et d'importation à l'échelle mondiale, notamment à travers des ports comme Séville et Venise. Cette période marque l'institutionnalisation des ports comme moteurs de la mondialisation précoce, avec un double rôle économique et stratégique. 22

##### **-Les premiers ports de l'Antiquité :**

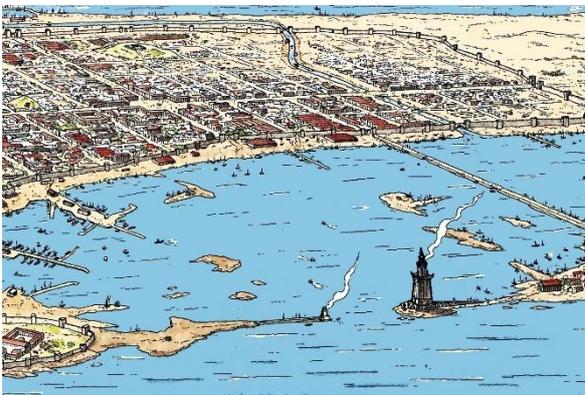


Figure 43 : Port antique d'Alexandrie.



Figure 44 : Port antique de la Grèce « Athens Piraeus »

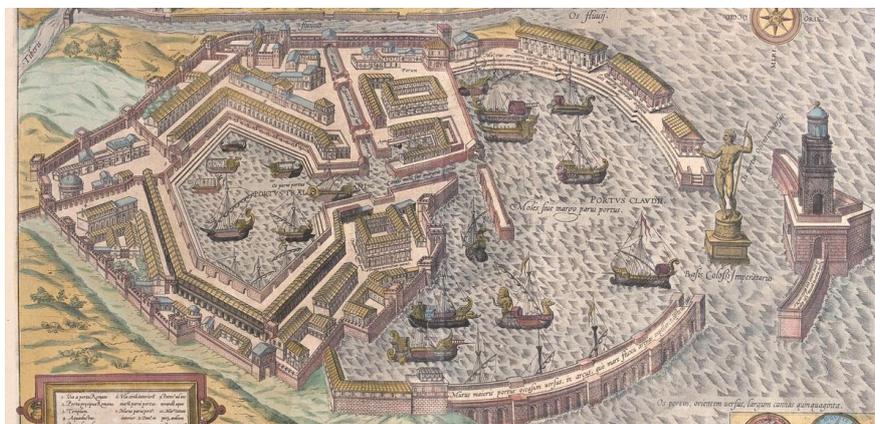


Figure 45 : Port antique de Rome.

### **1-1-2- Spécificité historique du port d'Oran :**

Le port d'Oran, fondé au Xe siècle, s'inscrit dans cette dynamique méditerranéenne mais avec des particularités liées à son contexte géopolitique, son développement reflète les influences successives des dominations andalouse, espagnole, ottomane puis



Figure 46 : Ancien port d'Oran.

française, chacune apportant des modifications structurelles et fonctionnelles. Contrairement aux grands ports commerciaux européens, Oran a longtemps combiné des fonctions militaires, commerciales et de pêche, avec une forte intégration à l'économie régionale.

La modernisation du port au XIXe siècle, sous l'administration coloniale française, a marqué une étape décisive, orientant Oran vers un rôle de plateforme logistique majeure en Méditerranée occidentale. <sup>23</sup>

### **1-2- Typologie et fonctions des ports :**

#### **1-2-1- Classification des ports :**

<b><u>Classification</u></b>	<b><u>Type</u></b>	<b><u>Caractéristiques</u></b>
<b>Selon la localisation géographique</b>	Port maritime	Situé sur les côtes et ouverts sur la mer.
	Port fluvial	Installé sur les rivières ou les fleuves, joue un rôle d'interface entre le transport terrestre et maritime.
	Avant-port et port intérieur	Avant-port situé en aval pour faciliter l'accès des grands navires / Port intérieur est connecté par voie navigable à la mer.

<b>Selon la taille et la capacité</b>	Grand port maritime	Plateforme majeure à vocation nationale ou internationale, dotée d'infrastructures lourdes et de capacités logistiques étendues.
	Port régional ou local	De taille plus modeste, desservant principalement des besoins régionaux ou locaux (commerce, pêche, plaisance).
<b>Selon l'activité dominante</b>	Port de commerce	Spécialisé dans le transit de marchandises (vrac solide, vrac liquide, conteneurs, marchandises diverses). Il joue un rôle central dans les chaînes logistiques internationales et la mondialisation des échanges.
	Port de plaisance	Infrastructure destinée à l'accueil des bateaux de plaisance et de loisirs nautiques, souvent intégré aux dynamiques touristiques et urbaines.
	Port de pêche	Dédié à la flotte de pêche professionnelle, au débarquement, à la transformation et à la commercialisation des

		produits halieutiques. Il est essentiel au tissu économique et social de littoral.
	Port militaire	Réservé aux activités navales de défense, bases logistiques et chantiers de la marine nationale.
	Port de passagers	Orienté vers le transport de personnes, qu'il s'agisse de lignes régulières (ferries) ou de croisières internationales.
<b>Selon la spécialisation fonctionnelle</b>	Port polyvalent	Accueillant plusieurs types d'activités (commerce, pêche, plaisance...) souvent organisé en terminal spécialisé.
	Port spécialisé : -Port pétrolier -Port à conteneurs -Port vraquier (vrac solide ou liquide) -Port minéralier -Terminal gazier ou chimique	Concentré sur une seule activité dominante.
<b>Selon le statut juridique</b>	Port autonome	Etablissement public doté d'une autonomie administrative et financière, géré par des conseils d'administration

		mixtes (État, acteurs économiques...).
	Port d'état	Propriété et gestion publique, souvent pour les grands ports stratégiques.
	Port privé	Infrastructure appartenant à des entreprises ou à des particuliers, généralement orientées vers la plaisance ou des activités industrielles spécifiques.
<b>Selon le niveau d'équipement et l'intégration logistique</b>	Port urbain	En interface directe avec la ville, souvent concerné par des projets de reconversion ou de revitalisation urbaine.
	Port industriel	Intégré à des complexes industriels (zones franches, plateformes multimodales...).

Tableau 09 : Classification des ports.

**1-2-2- Fonctions principales des ports :****-Logistique et commerce international :**

Les ports sont des pivots essentiels de la logistique mondiale, ils assurent la connexion entre les réseaux maritimes et terrestres, permettant le transit efficace de marchandises à l'échelle internationale.

Les opérations portuaires incluent le chargement et le déchargement des navires, le stockage temporaire des biens dans des entrepôts, la gestion de zones de transit, la manutention spécialisée (conteneurs, vrac, marchandises dangereuses), ainsi que la distribution vers les destinations finales. 24

Les ports modernes sont équipés pour traiter une grande variété de marchandises : conteneurs, vrac solide (minerais, céréales), vrac liquide (pétrole, gaz), produits manufacturés, véhicules, ...etc

Leur efficacité logistique permet de réduire les délais, d'optimiser les coûts de transport et d'améliorer la compétitivité des entreprises sur les marchés mondiaux.

Les ports sont également des centres de tri et de transbordement, où les flux de marchandises sont redistribués selon les besoins du commerce international. 24



Figure 47 : Port de commerce à Shanghai.

### **-Transport de passagers et de marchandises :**

Outre le fret, de nombreux ports jouent un rôle clé dans le transport de passagers, ils accueillent des ferries reliant différentes régions, des navires de croisière générant un tourisme maritime, ainsi que des liaisons locales ou internationales.



Figure 48 : Port de passagers à Miami.

Pour le transport de marchandises,

les ports mettent en œuvre des solutions multimodales qui facilitent le passage rapide des biens du navire vers d'autres modes de transport (camion, train, péniche), assurant ainsi une chaîne logistique fluide du producteur au consommateur final.

La diversité des types de navires (porte-conteneurs, vraquiers, pétroliers, rouliers, etc.) permet d'adapter le transport aux besoins spécifiques des marchandises et des destinations. 24

### **-Activités halieutiques et de loisirs :**

Les ports de pêche sont des infrastructures dédiées à l'accueil des flottes de pêche professionnelle et artisanale, ils disposent de zones de débarquement, de criées pour

la vente des produits de la mer, d'ateliers de réparation et de services de stockage du poisson, ces activités soutiennent la filière halieutique, essentielle à la sécurité alimentaire, à l'emploi et à la vitalité des communautés littorales.

Les ports de plaisance et de loisirs, quant à eux, sont conçus pour accueillir les bateaux de plaisance, yachts et embarcations de tourisme, ils offrent des services spécialisés et participent à l'attractivité touristique des territoires côtiers.

Le développement de ces activités de loisirs contribue à la diversification économique des zones portuaires et favorise l'intégration urbaine des espaces portuaires, souvent à travers des projets de reconversion ou de revitalisation urbaine. <sup>24</sup>



Figure 49 : Port de loisirs « Hercule » à Monaco.

### **1-2-3- Focus sur les ports de pêche et les ports de plaisance :**

#### **1-2-3-1- Les ports de pêche :**

Les ports de pêche constituent des infrastructures spécialisées qui soutiennent une activité économique souvent vulnérable mais essentielle, ils sont au cœur d'un réseau complexe associant pêcheurs, mareyeurs, transformateurs et marchés locaux, leur gestion doit concilier efficacité économique, durabilité des ressources halieutiques et préservation des savoir-faire traditionnels. Les ports de pêche sont aussi des lieux majeurs de d'identité culturelle pour les communautés littorales.



Figure 50 : Port de pêche « Boulogne sur mer » en France.

### **- Le rôle économique et social des ports de pêche :**

Les ports de pêche constituent souvent le cœur des économies locales, générant des emplois directs pour les pêcheurs, les transformateurs, les commerçants, ainsi qu'un vaste réseau d'emplois, leur impact s'étend au-delà de la sphère économique, contribuant à la cohésion sociale, à la transmission des savoirs et à la résilience des communautés face aux crises alimentaires et économiques.

En Afrique de l'Ouest par exemple, la pêche artisanale soutient la sécurité alimentaire de millions de personnes, tout en favorisant l'autonomisation des femmes, très actives dans la transformation et le commerce du poisson. L'effet multiplicateur de la pêche sur l'économie locale est particulièrement marqué, chaque investissement générant des retombées substantielles dans d'autres secteurs.

### **- Les infrastructures spécifiques des ports de pêche :**

Les ports de pêche sont dotés d'infrastructures spécialisées, telles que les criées, lieux de vente et de régulation des prix du poisson, les halles à marée pour le stockage et la préparation, ainsi que des zones de débarquement équipées pour assurer la fraîcheur et la traçabilité des produits, ces équipements facilitent la coordination entre offre et



Figure 51 : Zone de mouillage des bateaux.

demande, tout en garantissant la qualité sanitaire et la transparence des transactions. La gestion efficace de ces infrastructures est cruciale pour la compétitivité des filières halieutiques, mais elle est confrontée à des défis liés à la raréfaction des ressources, à l'évolution des marchés et à la nécessité d'intégrer des critères environnementaux et sociaux dans la gouvernance portuaire. 25

### **1-2-3-2- Ports de plaisance :**

Les ports de plaisance, quant à eux, reflètent l'essor des loisirs nautiques et du tourisme maritime, ils participent à la diversification économique des zones portuaires, souvent

marquées par des reconversions urbaines, leur développement pose cependant des questions d'équilibre entre usages récréatifs, protection environnementale et accessibilité sociale.



Figure 52 : Port de plaisance « Camargue » en France.

### **-Un développement touristique et urbain :**

Les ports de plaisance participent à la valorisation des fronts de mer, à la diversification des activités économiques et à la requalification des espaces portuaires souvent en déclin industriel, leur présence contribue à l'attractivité des villes littorales, stimulant l'investissement privé et la création d'emplois dans les secteurs du tourisme, de la restauration et des services nautiques.

### **-Services et équipements dédiés aux loisirs nautiques :**

Les ports de plaisance offrent une gamme étendue de services : marinas, pontons, ateliers de maintenance, approvisionnement en carburant, espaces de détente, commerces spécialisés, écoles de voile et clubs nautiques, ces équipements répondent à une demande croissante de loisirs maritimes et favorisent l'émergence de nouvelles

pratiques sociales autour de la mer. L'innovation dans la qualité des services et la gestion durable des espaces est un facteur clé de compétitivité.



Figure 53 : Loisirs d'eau.



Figure 54 : Un bateau Ponton.

### **-Une attractivité pour les investisseurs et les visiteurs :**

L'essor des ports de plaisance attire des investisseurs désireux de capitaliser sur le dynamisme du tourisme nautique et la valorisation foncière des littoraux, les visiteurs, quant à eux, sont séduits par l'offre diversifiée d'activités, la qualité des infrastructures et l'ambiance conviviale des marinas, cette attractivité stimule la croissance économique locale, mais pose aussi des défis en matière de gestion environnementale et d'accessibilité sociale. 26

### **1-2-3-3- Comparaison entre ports de pêche et ports de plaisance :**

<b>Critères</b>	<b>Port de plaisance</b>	<b>Port de pêche</b>
<b>Fonction principale</b>	Accueil des bateaux de plaisance, activités de loisirs et tourisme nautique.	Exploitation des ressources halieutiques, soutien à la pêche artisanale et industrielle.
<b>Localisation</b>	Zones urbaines ou touristiques, littoraux attractifs, parfois intégrés à des complexes immobiliers.	Près des zones de pêche, sur les côtes, estuaires, parfois dans des villages ou quartiers historiques.
<b>Public concerné</b>	Plaisanciers, touristes, entreprises de loisirs nautiques, associations nautiques.	Pêcheurs, mareyeurs, transformateurs, acteurs de la filière halieutique.

<b>Infrastructure</b>	Pontons flottants, marinas, cales de mise à l'eau, zones de mouillage, capitainerie, aires de carénage.	Criées, halles à marée, zones de débarquement, ateliers de réparation, entrepôts frigorifiques.
<b>Gestion</b>	Gestion mixte : capitainerie, associations nautiques, acteurs privés.	Souvent publique ou semi-publique, administration portuaire locale.
<b>Impact économique</b>	Développement touristique, attractivité urbaine, création de services et d'emplois liés au nautisme.	Emplois directs/indirects, sécurité alimentaire, filière pêche, ancrage territorial.
<b>Valeur ajoutée</b>	Valeur tertiaire élevée, contribution au tourisme, dynamisme urbain.	Forte valeur économique et sociale locale, sécurité alimentaire.

Tableau 10 : Comparaison entre les ports de plaisance et les ports de pêche.

### **1-3- Problématiques et défis :**

#### **1-3-1- Contraintes d'aménagement et de gestion :**

Les ports sont confrontés à des contraintes foncières, à la concurrence entre usages, à la vétusté des infrastructures et à la nécessité d'adapter leur gestion aux évolutions du marché et des politiques publiques, l'articulation entre développement économique, aménagement du territoire et respect des équilibres sociaux est un enjeu majeur.

#### **1-3-2- Enjeux environnementaux et sociaux :**

La pression sur les ressources halieutiques, la pollution, la dégradation des milieux naturels et la vulnérabilité des populations littorales imposent une gestion intégrée et durable des espaces portuaires, les ports doivent aussi répondre aux attentes croissantes en matière de justice sociale, d'équité dans l'accès aux ressources et de participation des communautés à la prise de décision.

#### **1-3-3- Sécurité et adaptation aux nouveaux besoins :**

La sécurité des personnes et des biens, la prévention des risques (climatiques, sanitaires, technologiques) et l'adaptation aux nouveaux besoins (digitalisation,

transition énergétique, évolutions des pratiques de consommation) constituent des défis transversaux pour l'ensemble des ports, l'innovation et la formation continue sont essentielles pour anticiper ces mutations. 24

#### **1-4- Perspectives d'avenir pour la modernisation portuaire : "Vers une réhabilitation intégrée, une innovation technologique durable et une gouvernance synergique" :**

Les perspectives de modernisation portuaire se concentrent sur la réhabilitation et l'extension des infrastructures, tout en intégrant des technologies innovantes et durables, telles que l'électrification des quais et les systèmes intelligents de gestion. Cette évolution vise à améliorer la compétitivité économique, à réduire l'impact environnemental et à renforcer la résilience face aux défis climatiques et économiques. Par ailleurs, le développement de ports multifonctionnels favorise des synergies entre activités commerciales, halieutiques et touristiques, dans une approche d'aménagement territorial inclusive. La réussite de cette transformation dépend d'une gouvernance partagée et d'un accompagnement adapté des acteurs portuaires pour assurer une transition durable et efficace. 24

### **2-Analyse thématique des centres commerciaux :**

#### **2-1- Émergence et évolution des centres commerciaux dans le contexte portuaire :**

L'émergence des centres commerciaux, communément appelés malls, résulte d'une dynamique historique influencée par l'évolution des pratiques de consommation et les stratégies urbaines.

Ces zones, qui avaient été initialement pensées comme des espaces périphériques pour répondre à l'essor de la voiture et à la recherche de confort, ont progressivement trouvé leur place dans le paysage urbain, ceci est particulièrement vrai dans les régions qui se développent, comme les lieux portuaires non utilisés. Cette évolution dénote une aspiration à régénérer le cœur de la ville, à limiter l'étalement urbain et à proposer des espaces d'habitation intégrés à l'environnement urbain.

Par conséquent, ils deviennent des instruments d'organisation capables de favoriser le développement local, d'accroître l'attrait des quartiers et de participer à la réhabilitation des zones délaissées. 27



Figure 55 : Complexe commercial et de loisirs, "Les Terrasses du Port" à Marseille.

## **2-2- Typologie et fonctions des centres commerciaux :**

Les centres commerciaux offrent une grande diversité de formats, depuis les centres à l'échelle régionale jusqu'aux petits commerces de quartier, en passant par les complexes hybrides qui allient commerce, loisirs, culture et services.

Cette variété démontre leur capacité à s'adapter aux environnements urbains, aux exigences des communautés et aux plans d'action établis par les intervenants privés.

Les centres commerciaux ne se limitent pas à la vente de produits, ils participent aussi activement à la socialisation, au loisir et parfois même à l'émergence de la culture.



Figure 56 : Typologie des centres commerciaux.

Effectivement, ces espaces comprennent des zones réservées aux événements, des aires de jeux, une variété de restaurants et des équipements sportifs.

Ils ont un rôle économique crucial, en tant que créateurs d'emplois directs et indirects. Ils participent également à l'organisation des centralités urbaines et à la transformation des habitudes de consommation. 28

### **2-3- Impact des centres commerciaux sur le tissu urbain et commercial :**

La création de centres commerciaux entraîne des impacts contradictoires pour la ville. Ils participent à la revitalisation des zones défavorisées, à la conception de nouveaux espaces publics et à l'amélioration de la qualité urbaine par le biais d'architectures emblématiques ou de travaux paysagers.

En outre, ils peuvent renforcer la concurrence avec les commerces locaux, engendrer d'importants déplacements en voiture et contribuer à l'artificialisation des terrains.

Des recherches récentes mettent en évidence l'importance d'une meilleure incorporation des centres commerciaux à leur cadre urbain, promouvant la continuité des interfaces, la variété fonctionnelle et l'amélioration de la qualité des ambiances urbaines. 28

### **2-4- Attractivité, gouvernance et stratégies d'adaptation :**

L'attrait des malls est dû à la variété et la qualité des produits et services qu'ils mettent à disposition, tout en tenant compte de leur potentiel d'innovation dans les prestations proposées (expérience client, événementiel, etc.).

Les gestionnaires conçoivent des stratégies de marketing territorial et de branding urbain pour consolider leur position et attirer les visiteurs. Ces mesures nécessitent généralement une collaboration entre les entités publiques et privées, dans le but d'assurer l'inclusion urbaine, l'accessibilité et la participation au développement local. Dans un contexte de transformations commerciales radicales, comme l'essor spectaculaire du commerce en ligne ou les crises de santé publique, les centres commerciaux se doivent de démontrer leur robustesse et leur aptitude à s'adapter. Ils doivent diversifier leurs opérations et s'ajuster à de nouvelles modalités d'utilisation.

**-Les centres commerciaux les plus attractifs au monde :**



Figure 57 : Dubai Mall, Emirates Unis.



Figure 58 : The mall of America, Bloomington, Minnesota, États-Unis.



Figure 59 : Le West Edmonton Mall, Canada.

### **5- Problématiques et défis contemporains :**

Plusieurs enjeux importants se posent pour les centres commerciaux :

- **Économiques** : vulnérabilité due à la concurrence numérique et l'impératif de réviser leur modèle économique.
- **Environnementaux** : gestion des déchets, contrôle de l'empreinte carbone, intégration paysagère et restriction de l'artificialisation.
- **Sociaux** : intégration et accessibilité universelle, combat contre la ségrégation spatiale, sauvegarde des identités locales. 29

### **2-6- Perspectives de développement et d'intégration urbaine :**

Le futur des centres commerciaux dépend d'une meilleure intégration dans l'urbanisme, de la diversification de leurs fonctions et de l'adoption de modèles plus durables et inclusifs.

Les initiatives les plus avant-gardistes de ces projets ont pour objectif de se transformer en leviers de changement urbain, aptes à faire face aux défis économiques, sociaux et écologiques actuels. 29

## **Chapitre 02 – Recherche thématique :**

### **2-1- Choix du thème :**

Dans le cadre des dynamiques actuelles en matière de renouvellement urbain et de mise en valeur du patrimoine portuaire en Algérie, ce mémoire est conçu en visant à redynamiser les zones côtières historiques qui souffrent d'une dégradation fonctionnelle. L'Algérie, par le biais de son projet axé sur un développement durable et une diversification touristique, s'efforce de revitaliser des sites chargés d'histoire, tels que l'ancien port d'Oran, pour objectif de leur attribuer une nouvelle fonction moderne tout en préservant leur identité originelle.

Notre thème intitulé : « **Pour une revitalisation et modernisation du vieux port d'Oran** », s'inscrit dans cette logique de recomposition territoriale, il s'agit de penser une transformation du site portuaire à travers un projet architectural multifonctionnel, en phase avec les besoins sociaux, économiques et environnementaux de la ville.

Ce travail s'articule autour du principe fondamental d'interrelation entre architecture et contexte, en intervenant selon deux échelles principales :

- **Échelle contextuelle** : Cette analyse vise à étudier le port en fonction de son urbanisme, de son histoire et de son économie, tout en soulignant ses forces et ses faiblesses actuelles.
- **Échelle architecturale** : Elle s'intéresse à la matérialisation d'un projet réel, « **Le Park Mall du Vieux Port** », vise à développer une infrastructure commerciale, culturelle et de divertissement qui s'harmonise idéalement avec l'environnement existant tout en revitalisant la dynamique urbaine.

### **2-2- Choix du site :**

**Le vieux port d'Oran** : qui se trouve tout près du centre-ville, plus précisément dans le quartier de la pêcheurie, représente un élément symbolique du panorama maritime d'Oran. Autrefois centre névralgique d'activités économiques, de pêche et de commerce, cet endroit subit désormais un déclin graduel, tant sur le plan pratique que symbolique.

Ce port, qui a joué un rôle vital dans l'économie de la ville pendant l'ère ottomane et coloniale, est



Figure 60 : Quartier de la pêcheurie.

aujourd'hui fragmenté, sous-exploité et en partie déconnecté de la vie citadine. Néanmoins, grâce à son abondance patrimoniale, son accès à la mer Méditerranée et sa proximité avec des sites notables tels que la montagne de Murdjadjo ou le site de pêche, elle se révèle être un lieu d'intervention stratégique.

**Le choix de ce site s'impose donc naturellement :** l'idée est de réinterpréter un lieu chargé d'histoire, d'en mettre en évidence les aspects paysagers, de le rattacher à la ville et d'y établir un projet architectural capable de tisser un lien solide entre **l'Oran d'hier et la métropole moderne de demain.**



Figure 61 : Le site d'intervention.

### **2-3- Problématique du site :**

La question centrale ce résume en :

**« Comment redynamiser un port historique, délaissé et sans fonction, grâce à un projet d'architecture multifonctionnelle et pérenne, tout en préservant son caractère patrimonial et son environnement urbain ? »**

Cette question comporte plusieurs sous-actions, qui guideront notre processus de recherche et de création :

- Rétablir l'ancien port sans altérer son caractère.

- Rétablir le lien entre le port et les utilisateurs de la ville d'Oran.
- Allier l'évaluation du patrimoine et l'innovation en architecture.
- Stimuler la revitalisation sociale et économique du quartier portuaire via le **Park-Mall**.

#### **2-4- Hypothèses :**

Pour faire de l'ancien port d'Oran un pôle urbain vivant et attrayant, plusieurs hypothèses de travail ont été établies, ces suppositions ont été formulées en se basant sur les constatations issues de l'examen du lieu, les besoins exprimés par les usagers, les autorités locales et les ambitions contemporaines en termes d'urbanisme.

##### **2-4-1- Hypothèses environnementales :**

L'emplacement du vieux port est soumis à des contraintes naturelles particulières, associées à son emplacement côtier, à l'exposition aux vents prépondérants et à la salinité de la mer. Dans ce contexte, l'élaboration d'un projet architectural doit ainsi inclure des solutions durables pour l'environnement illustrées dans le schéma suivant :

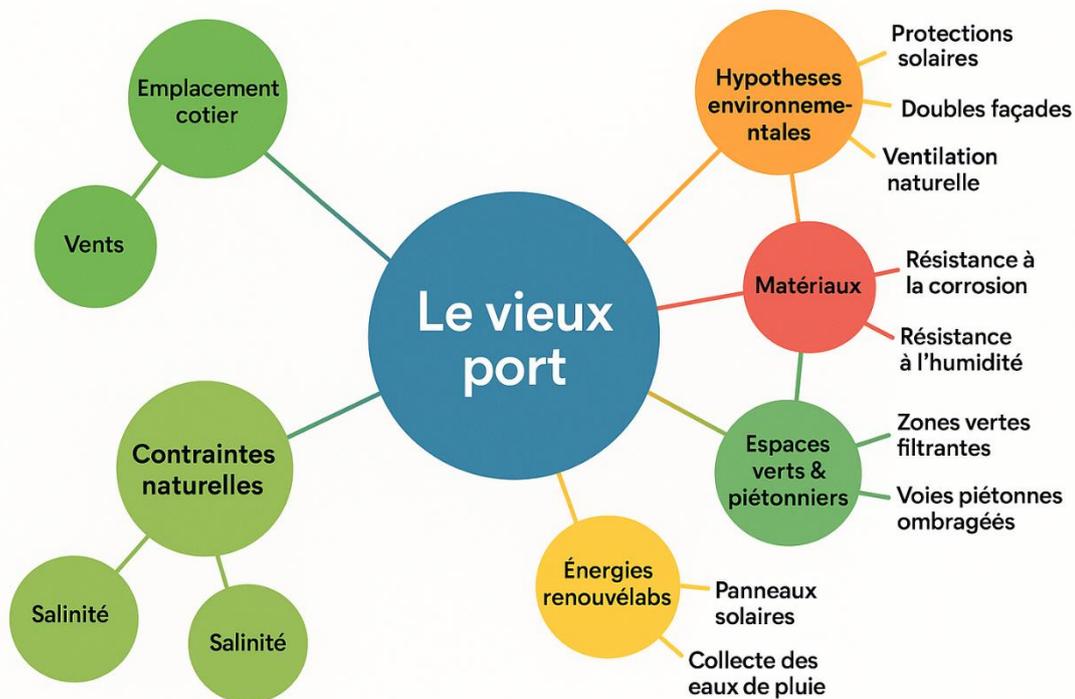


Figure 62 : Schémas des hypothèses environnementales.

### 2-4-2- Hypothèses architecturales et sociales :

**Le Park Mall** vise à favoriser une diversité d'usages pour raviver l'attractivité urbaine et touristique, c'est un dispositif polyvalent qui va au-delà d'une simple utilisation commerciale, se transformant en un moteur de vie sociale.

Dans ce contexte, diverses suppositions sont proposées dans le schéma suivant pour finalement établir un point de repère architectural marquant et distinctif, observable depuis les sommets du Murdjajo ainsi que depuis la mer en assurant le sauvegarde de l'identité historique et sociale du site :



Figure 63 : Schémas des hypothèses architecturales et sociales.

### **2-5- Synthèse :**

Ce chapitre expose tous les éléments théoriques et conceptuels qui serviront de base à la démarche du projet, bien que l'importance du vieux port d'Oran ait diminué, il conserve un potentiel significatif pour être valorisé en raison de son emplacement stratégique, de sa valeur historique et de ses perspectives maritimes.

Le choix du sujet s'intègre dans une démarche de réhabilitation urbaine durable où le site choisi, délimité par des éléments naturels importants tels que la montagne de Murdjajo et le port maritime, présente un sol fertile pour concevoir une architecture moderne qui honore l'histoire. Les présomptions établies orientent la réflexion vers une transformation complète de l'endroit, en considérant les enjeux écologiques, d'aménagement urbain, de patrimoine et sociaux.

Cette structure conceptuelle et d'étude servira de fondement robuste pour la conception architecturale du **Park Mall** du Vieux Port, avec des précisions qui seront livrées dans les chapitres de la partie suivante.

## **Chapitre 03 – Analyse des exemples :**

### **3-1- Analyse des exemples des ports :**

#### **3-1-1- Le vieux port de Marseille « Le Lacydon » :**

Le Lacydon, aujourd'hui connu sous le nom de Vieux-Port de Marseille, constitue un bassin naturel en forme de calanque, situé au cœur de la ville. Il s'étend sur environ 20 hectares et présente une profondeur moyenne de 6 mètres, ce qui en fait un abri idéal pour les embarcations depuis l'Antiquité. Les quais, progressivement aménagés entre le XVe et le XVIIe siècle, bordent un espace portuaire qui a longtemps constitué le principal point d'échange et d'accueil maritime de la cité.



Figure 64 : Le vieux port de Marseille.

#### **Fiche technique :**

- Localisation** : Centre-ville de Marseille, Méditerranée.
- Fondation** : Vers 600 av. J.-C. par les Grecs de Phocée.
- Fonctions historiques** : Commerce, pêche, échanges maritimes.
- Monuments principaux** : Fort Saint-Jean, Fort Saint-Nicolas, Hôtel de Ville.
- Transformation majeure** : Réaménagement par l'architecte Norman Foster en 2013.
- Activités actuelles** : Marché aux poissons, départs vers les calanques et le Château de tourisme.

**-Statut actuel :** Espace piéton et culturel, symbole de Marseille.

**Histoire :**



**1-Fondation Grecque (600 av. J.-C.)**  
: Créé par les Phocéens, le port devient un centre commercial méditerranéen.



**2-Époque Romaine :** Intégré à l'économie impériale pour le commerce de produits locaux.



**3-Moyen Âge :** Centre régional de pêche et commerce, protégé par des fortifications.



**4-Époque industrielle (XIX<sup>e</sup> siècle)** : Déclin face aux nouveaux ports industriels.



**5-XX<sup>e</sup> siècle :** Reconstitué après la Seconde Guerre mondiale



**6-XXI<sup>e</sup> siècle :** Réaménagé en espace touristique et culturel.

**Critère du choix :**

- Sa morphologie naturelle, offrant un abri contre les vents et les assauts maritimes.

- Sa proximité des voies de circulation antiques et des ressources locales (eau douce, terres fertiles).
- Sa position stratégique pour le commerce méditerranéen, facilitant les échanges entre l'Europe, l'Afrique et l'Orient.
- La capacité à évoluer avec les besoins de la ville, intégrant progressivement des fonctions marchandes, militaires, puis récréatives et patrimoniales.

### **Problématiques :**

- L'évolution du Lacydon, du port antique au Vieux-Port contemporain, tout en illustrant la capacité d'un espace urbain à intégrer à la fois mémoire historique et innovation fonctionnelle.
- L'adaptation constante aux transformations économiques, sociales et environnementales qui ont marqué Marseille au fil des siècles.
- La gestion et la valorisation du Lacydon en reflétant les enjeux complexes liés à la préservation du patrimoine tout en répondant aux besoins contemporains de la ville.

### **Spécificités :**

Le vieux port de Marseille se caractérise par :

- Le rôle de matrice urbaine, ayant conditionné l'organisation spatiale et le développement de Marseille depuis l'Antiquité.
- La richesse de ses strates archéologiques, révélant une continuité d'occupation et d'aménagements sur plus de vingt-six siècles.
- La valeur symbolique, à la fois lieu de mémoire collective, d'identité locale et de représentation de la ville à l'échelle internationale.
- La capacité à se réinventer, passant d'un port marchand à un espace de loisirs, de tourisme et de patrimoine, tout en conservant une fonction portuaire résiduelle pour la pêche et la plaisance. La piétonnisation du Vieux-Port a amélioré la circulation piétonne et réduit les voitures autour des quais.

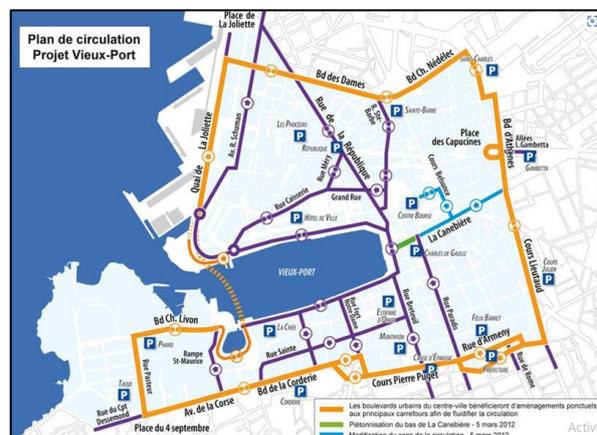


Figure 71 : Plan de circulation – Vieux port de Marseille.

Les passerelles, comme celle reliant le MUCEM au Fort Saint-Jean, renforcent l'accessibilité.

-L'affluence touristique en haute saison cause des congestions, nécessitant une gestion plus efficace des flux.

### **Inspiration pour notre plan d'aménagement :**

- **Piétonnisation** : Limiter la circulation automobile autour du vieux port et transformer les espaces libérés en zones piétonnes avec des passerelles, des espaces verts, des bancs et des terrasses
- **Activités culturelles** : Organiser des événements réguliers (festivals, marchés, expositions) et créer un centre d'interprétation maritime ou un musée pour valoriser l'histoire du port et sa relation avec la ville.
- **Tourisme** : Développer des pôles gastronomiques autour du port, valoriser la cuisine locale et créer des espaces modernes et iconiques pour attirer les visiteurs.
- **Modernité et durabilité** : Intégrer des solutions écologiques, comme l'utilisation de matériaux locaux et des aménagements respectueux du climat méditerranéen,
- **La relation Ville-Port** : Renforcer la liaison entre le vieux port et les quartiers historiques, comme Sidi El Houari, grâce à des cheminements piétons, des passerelles, et des infrastructures comme un axe vert reliant le port aux autres espaces culturels d'Oran.

### **Conclusion :**

L'étude du Lacydon met en lumière la singularité d'un espace portuaire qui, loin d'être figé, a su traverser les époques en s'adaptant aux défis successifs. De la fondation de Massalia à la requalification contemporaine du Vieux-Port, le Lacydon incarne la résilience et la capacité d'innovation d'un territoire portuaire, tout en demeurant un marqueur identitaire fort pour Marseille. Sa trajectoire exemplaire invite à repenser la gestion et la valorisation des espaces portuaires historiques dans les villes méditerranéennes.

### **3-1-2- Le port Vell à Barcelone :**

Le Port Vell, littéralement « vieux port », est le bassin portuaire historique de Barcelone, situé à l'interface entre le centre-ville et la mer Méditerranée. Il s'étend du quartier gothique et des Drassanes Reials (anciens chantiers navals royaux) jusqu'à la Barceloneta, intégrant des quais, des promenades, des marinas, ainsi que des espaces commerciaux et culturels. Aujourd'hui, il accueille aussi bien des yachts de luxe que des embarcations de plaisance, et constitue un pôle touristique majeur de la ville.



Figure 72 : Le port Vell à Barcelone.

#### **Fiche technique :**

- Localisation** : Quartier du Port Vell, Barcelone, Espagne.
- Date du projet** : Début des travaux autour de 2021, avec des améliorations significatives prévues pour 2024 (en lien avec la Coupe de l'America).
- Portée du projet** : Revitalisation urbaine et maritime, mise à jour des infrastructures et création d'espaces publics modernes.
- Concepteurs et architectes** : Albert Viaplana, Helio Piñón (projets historiques), avec de nouveaux cabinets pour les récentes transformations.

**Histoire :**

Port Vell incarne plus de deux mille ans d'histoire maritime à Barcelone. Dès l'Antiquité, le site sert de point d'échanges commerciaux, mais ce n'est qu'au XVe siècle que la construction d'un quai artificiel permet de protéger



Figure 73 : Le vieux port Vell à Barcelone – 17<sup>e</sup> siècle.

les navires des tempêtes,

marquant le début d'un véritable port structuré. Au fil des siècles, Port Vell s'impose comme un carrefour commercial stratégique, notamment à l'époque médiévale, à la croisée des mondes chrétien et musulman. L'industrialisation du XIXe siècle entraîne la modernisation des infrastructures, avec l'installation de grues, de voies ferrées et de services douaniers. Toutefois, le port reste longtemps séparé de la ville par ses propres installations.

La grande transformation intervient à la fin du XXe siècle, avec le « Pla especial del Port Vell » adopté en 1989. Ce plan vise à réintégrer le port dans la ville, en diversifiant ses usages et en ouvrant ses espaces au public, dans le contexte de la préparation des Jeux Olympiques de 1992. D'anciens entrepôts sont réhabilités, de nouveaux espaces publics et commerciaux voient le jour, et le port devient un symbole de la renaissance urbaine de Barcelone.

**Critère du choix :**

- Sa position centrale dans l'histoire urbaine et maritime de Barcelone.
- Son rôle de laboratoire de la reconversion portuaire en Méditerranée.
- Sa capacité à conjuguer patrimoine, innovation architecturale et attractivité touristique.
- Les débats qu'il suscite autour de la préservation de l'identité locale face à la mondialisation et aux pressions immobilières.

### **Problématiques :**

- La transformation du Port Vell, d'infrastructure portuaire historique en espace urbain multifonctionnel, en illustrant la capacité d'un territoire à articuler mémoire maritime, renouvellement urbain et adaptation aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux contemporains.
- Les tensions entre valorisation patrimoniale, développement touristique et préservation des usages portuaires traditionnels.

### **Spécificités :**

Le Port Vell se distingue par :

- La stratification historique, du port antique à la marina contemporaine.
- L'intégration d'éléments patrimoniaux majeurs (Drassanes Reials, Llotja de Mar, Torre del Relloge).
- Le rôle de vitrine de la ville lors des grands événements internationaux, notamment les Jeux Olympiques de 1992.
- Les enjeux écologiques liés à la pression touristique et à la gestion des espaces portuaires en milieu urbain dense.

### **Interventions réalisées :**

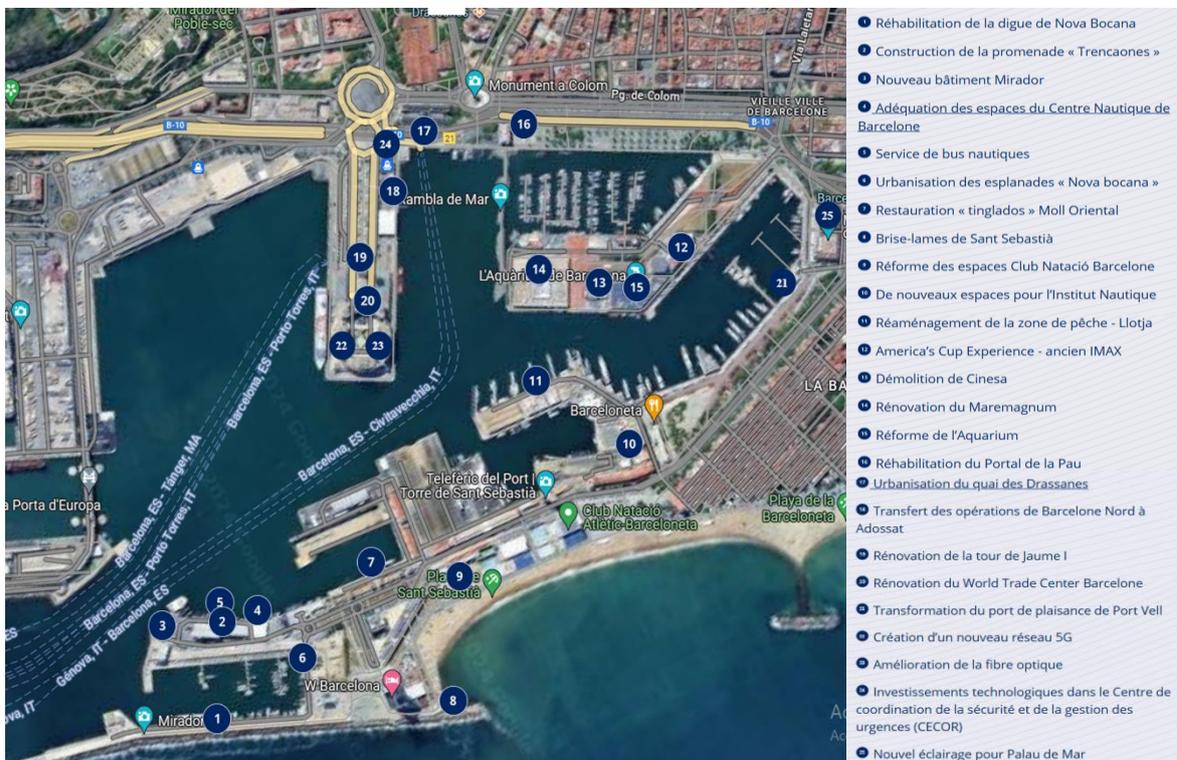


Figure 74 : Les interventions réalisées sur le port Vell.

**Conclusion :**

L'étude du Port Vell révèle un espace en perpétuelle recomposition, où se croisent héritage historique, ambitions urbaines et défis contemporains. Sa reconversion exemplaire, tout en soulevant des questionnements sur la marchandisation du patrimoine et la durabilité environnementale, offre un modèle de transformation portuaire qui inspire d'autres villes méditerranéennes. Port Vell demeure ainsi un laboratoire vivant des enjeux de la ville-port du XXI<sup>e</sup> siècle.

**3-1-3- Synthèse :**

<b>Axes d'intervention</b>	<b>Actions au Vieux-Port de Marseille</b>	<b>Actions au Port Vell de Barcelone</b>	<b>Actions inspirées pour le Vieux-Port d'Oran</b>
<b>1. Accessibilité et mobilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Piétonnisation des abords du port pour réduire le trafic automobile.</li> <li>- Création de parkings souterrains pour désengorger les rues.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Amélioration des connexions piétonnes et cyclables.</li> <li>- Création de passerelles comme la Rambla de Mar.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Instaurer des zones piétonnes autour du port.</li> <li>- Construire des parkings en périphérie pour limiter les véhicules.</li> <li>- Ajouter des pistes cyclables reliées aux quartiers environnants.</li> <li>-Création d'une promenade cyclo-piétonne.</li> </ul>
<b>2. Aménagement des espaces publics</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Requalification des quais pour créer des espaces de promenade.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Transformation des quais en promenades touristiques.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réaménager les quais pour créer des promenades et espaces de détente.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Installation de mobilier urbain moderne.</li> <li>- Ajout d'espaces verts pour favoriser le cadre de vie.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Création de zones de loisirs (aires de jeux, terrasses).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Intégrer des jardins et des zones ombragées.</li> <li>- Installer un mobilier urbain inspiré de l'identité locale (style andalou ou méditerranéen).</li> </ul>
<p><b>3. Activités économiques et culturelles/ Activités nautiques et maritimes</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Création de marchés locaux</li> <li>- Développement d'espaces culturels (musées, galeries).</li> <li>- Organisation d'événements festifs.</li> <li>- Développement de zones dédiées aux activités nautiques.</li> <li>- Hébergement de petits bateaux de pêche et de plaisance.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Développement de zones commerciales et touristiques (restaurants, boutiques).</li> <li>- Hébergement d'événements internationaux (Coupe de l'America).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménager des espaces pour accueillir des marchés locaux.</li> <li>- Créer un musée maritime ou culturel lié à l'histoire d'Oran.</li> <li>- Organiser des festivals nautiques ou de la pêche traditionnelle.</li> <li>- Proposition de créer d'un centre nautique.</li> </ul>
<p><b>4. Revitalisation architecturale/ Intégration urbaine</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rénovation des façades historiques visibles depuis le port.</li> <li>- Harmonisation architecturale des bâtiments autour du port.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Construction de bâtiments multifonctionnels modernes.</li> <li>- Restauration des bâtiments anciens avec une identité méditerranéenne.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rénover les façades et les bâtiments historiques autour du port.</li> <li>- Construire des bâtiments modernes</li> </ul>

			multifonctionnels pour dynamiser la zone.
<b>5. Valorisation patrimoniale et touristique</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Création de parcours touristiques intégrant l'histoire du port.</li> <li>- Mise en place de visites guidées ou audioguidées.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Promotion de l'identité méditerranéenne du port.</li> <li>- Développement d'offres touristiques diversifiées (croisières, musées).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Valoriser l'histoire du Vieux-Port d'Oran par des parcours historiques.</li> <li>- Promouvoir des circuits touristiques reliant le port aux sites emblématiques d'Oran.</li> <li>- Création d'un centre Touristique.</li> </ul>

Tableau 11 : Synthèse des actions sur les deux ports.

### **3-2- Analyse des exemples des centres commerciaux :**

#### **3-2-1- Le complexe commercial et de loisir « Les Terrasses du Port » à Marseille :**

Le complexe des « **Terrasses du Port** », qui se trouve au centre du port de Marseille, occupe une position clé dominant les installations portuaires conventionnelles, ce projet phare symbolise l'ambition de renouer le lien entre la ville et son littoral, en métamorphosant une zone portuaire traditionnellement dédiée aux activités maritimes en un espace commercial et de loisirs accessible à tous.



Figure 75 : Les Terrasses du Port à Marseille.

#### **Fiche technique :**

- **Localisation** : Quartier Euroméditerranée, Marseille, en bordure du port, près des quais des ferrys.
- **Date d'inauguration** : Mai 2014.
- **Superficie** : Environ 61 000 m<sup>2</sup> de surface commerciale sur 5 niveaux, 230 000 m<sup>2</sup> de surface totale, parking de 2 600 places sur 5 niveaux.
- **Architectes** : Atelier Aquitain d'Architectes Associés (4A Architectes) et Michel Pétuaud-Létang.

**-Services offerts :** 190 boutiques et restaurants, grande terrasse panoramique de 260 m, parking souterrain, espaces événementiels, partenariat culturel avec le Mucem, certification BREEAM.

### **Histoire :**

L'initiative de créer les Terrasses du Port a été prise au début des années 2000 par l'autorité portuaire, représentant une exception à ses règles en introduisant une « fonction urbaine » dans un espace normalement dédié exclusivement aux activités portuaires.

Ce projet s'inscrit dans le contexte de l'initiative d'intérêt national Euroméditerranée, qui a pour but de revitaliser un nouveau quartier au centre de Marseille, il représente la revitalisation urbaine et l'ambition de rétablir le lien entre la ville et son port, en restructurant la ligne côtière et en rendant public un territoire qui était auparavant hors d'atteinte.

Le site dessert une zone commerciale regroupant 1,45 million d'habitants.

### **Références programmatiques :**

Le projet « Terrasses du Port » se positionne comme une initiative visant à promouvoir le développement économique, commercial et culturel de Marseille, son architecture, alliant pierre et métal, a pour but de se fondre harmonieusement dans l'ambiance du quartier de la Joliette ainsi que dans le paysage urbain portuaire.



Figure 76 : L'intérieur de Terrasses du Port à Marseille.

Le centre a été pensé pour être facilement accessible par divers modes de transport et il possède une certification BREEAM, attestant de l'emploi de techniques de construction « durables ».

Hammerson a signé un accord d'insertion avec la ville et les acteurs économiques locaux dès 2007, dans le but de renforcer l'attractivité de Marseille, le centre a aussi

établi une collaboration avec le Mucem, une institution culturelle de premier plan, et a soutenu plusieurs projets culturels et commerciaux en centre-ville.

### **Critères du choix :**

Plusieurs facteurs ont guidé la décision de sélectionner ce complexe comme objet d'étude :

- Sa localisation stratégique au centre du quartier Euroméditerranée et son implication dans la revitalisation urbaine de la façade maritime de Marseille.
- Sa capacité à représenter l'union de la ville et de son port, qui étaient autrefois séparés.
- L'intégration d'activités commerciales et de loisirs dans une ancienne zone portuaire représente une nouvelle manifestation d'urbanité.

Le projet vise à devenir un point de référence et un endroit « tendance » à Marseille.

### **Problématiques :**

- La construction du centre commercial et de loisir « Les Terrasses du Port » est une démonstration de la politique de reconquête urbaine et d'intégration de Marseille à son littoral.
- Des interrogations concernant la métamorphose des zones portuaires et l'incorporation de fonctions urbaines et commerciales dans des régions historiquement consacrées aux opérations maritimes.
- Les défis d'harmoniser le développement économique, l'attractivité du tourisme, la sauvegarde de l'identité locale et la considération des particularités d'un lieu portuaire.

### **Spécificités :**

Les Terrasses du Port se caractérisent par :

- La position distincte, en surplomb de la zone d'embarquement des passagers de ferries, qui a continué à fonctionner pendant les travaux.
- L'existence d'une vaste terrasse de 260 mètres linéaires donnant sur la mer, pensée pour recevoir des événements et des animations.
- Les conteneurs en verre et des panoramas marins sont intégrés dans la conception des magasins et l'architecture globale, avec usage de codes maritimes.

- La fonction de moteur économique et culturel, comprenant des financements pour la réhabilitation des façades en centre-ville et une collaboration avec le Mucem.

- Les enjeux techniques de construction incluent, entre autres, la création d'un parking en infrastructure dans un trou de 2 hectares excavé à une profondeur de 15 mètres, ainsi que l'emploi de techniques innovantes telles que le terrassement « en taupe ».



Figure 77 : Une terrasse du Terrasses du Port à Marseille.

### **Conclusion :**

« Les Terrasses du Port » met en lumière un projet symbolique de la mutation urbaine de Marseille, représentant une avancée significative dans la réintégration de la ville à son littoral, en incorporant des activités commerciales et de divertissement dans une zone portuaire historique, le complexe illustre une nouvelle vision de l'urbanisme côtier.

Même si le projet contribue indéniablement à l'attrait et à la croissance économique de la métropole, il soulève également des interrogations quant à l'avenir des zones portuaires et aux implications de leur ouverture à des activités non liées au maritime. Son succès repose sur un mélange d'innovation architecturale, de stratégie marketing et d'engagement local, faisant des Terrasses du Port un cas d'étude pertinent pour examiner les tendances actuelles des villes portuaires.

### **3-2-2- Dubaï Mall aux Emirats Unis :**

Le « Dubaï Mall » s'affirme comme un symbole de métropolisation et de l'urbanisation globale moderne, au-delà de la simple définition d'un centre commercial, il représente une nouvelle manière d'urbanité intérieure, où les aspects commerciaux, culturels et de loisirs se juxtaposent pour offrir une expérience immersive et multisensorielle.

Sa localisation à la base de la Burj Khalifa, emblème architectural et économique de Dubaï, met en exergue l'ambition de la ville d'affirmer sa présence sur la scène internationale, alliant luxe, innovation et spectacle, ce site se caractérise par son aptitude à séduire un public international diversifié, qui va des touristes recherchant des expériences novatrices aux habitants locaux, sans oublier les professionnels en visite.

Le « Dubaï Mall » est donc un élément essentiel dans l'économie et le tourisme de la ville, en proposant un environnement où l'achat se combine avec l'exploration culturelle et le loisir, en mettant également en lumière les enjeux actuels associés à la gestion de volumes considérables, à la durabilité écologique dans un contexte désertique, et à la sauvegarde d'une identité locale dans un environnement globalisé.

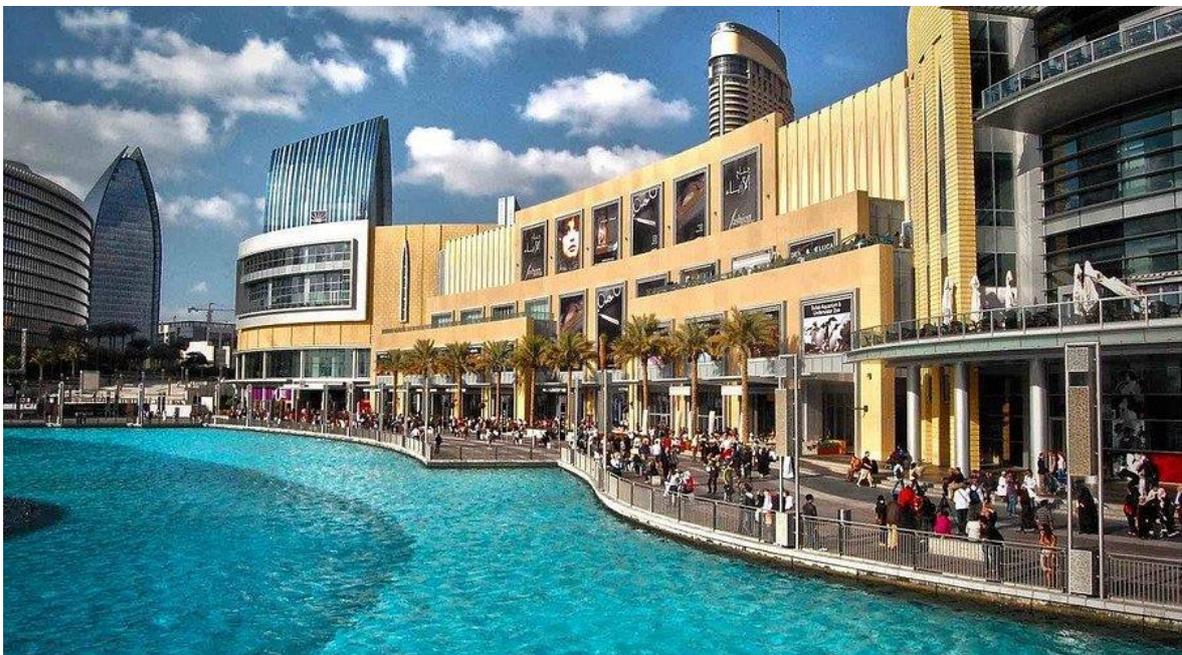


Figure 78 : Dubai Mall aux Emirats Unis.

**Fiche technique :**

- **Localisation :** À Dubaï, aux Émirats arabes unis, au pied de la Burj Khalifa, dans le quartier de Downtown Dubai.
- **Date d'inauguration :** 4 novembre 2008.
- **Superficie :**
  - Surface totale d'environ 1,1 million de m<sup>2</sup>.
  - Surface commerciale d'environ 836 000 m<sup>2</sup> répartie sur 4 niveaux.
  - Plus de 1 200 boutiques et points de vente.
  - Parking d'environ 14 000 places.
- **Architectes :** Cabinet DP Architects (Singapour) en collaboration avec le cabinet américain Gensler.
- **Services offerts :** Shopping ; Loisirs ; Evènements ; Restauration ...etc.

**Histoire :**

L'ouverture du Dubai Mall a eu lieu en 2008, dans le cadre de l'aménagement du quartier Downtown Dubai, en parallèle avec la construction de la Burj Khalifa, conçu pour être la plus grande destination de commerce et de divertissement à l'échelle mondiale, il allie le luxe du shopping, les plaisirs du divertissement en famille et les expériences culturelles.

Depuis sa création, il a subi de nombreuses extensions et initiatives d'élargissement, y compris une expansion prévue pour 2024 qui s'élève à 1,5 milliard de dirhams.

**Références programmatiques :**

Le Dubai Mall fait partie du plan stratégique d'Emaar Properties visant à transformer Dubaï en un centre mondial de tourisme, de commerce et de luxe, il est conçu pour être un lieu polyvalent, alliant commerce, divertissement, culture et services, dans le but d'optimiser son attrait et la durée des visites.



Figure 79 : L'intérieur de Dubai Mall.

- **Shopping** : Plus de 1 200 magasins, comprenant une « Fashion Avenue » de 80 000 m<sup>2</sup> qui abrite 450 boutiques de luxe (Chanel, Louis Vuitton, Dior...) et des marques plus abordables (Zara, H&M).

- **Loisirs** : aquarium géant en apesanteur, zoo aquatique, patinage olympique, cinéma à multiples salles, parc d'attractions couvert (Sega Republic), espace pour enfants KidZania, maison hantée Hysteria, simulateur de vol Emirates et circuit de karting situé sur le toit.

- **Restauration** : des centaines d'établissements culinaires diversifiés, offrant des espaces avec vue panoramique.

- **Événements** : présentations de mode dans l'atrium, spectacles culturels et festifs fréquents.

- **Services numériques** : un réseau d'affichage dynamique pour orienter les visiteurs et transmettre des informations et publicités personnalisées.

- **Accessibilité** : stationnement spacieux, accès facilité par métro, bus et taxis, et proximité avec d'autres sites touristiques de premier plan (Burj Khalifa, Dubai Fountain).

Le centre commercial prend également en compte les défis climatiques en fournissant un espace climatisé dans une zone désertique, tout en utilisant des technologies numériques sophistiquées pour la gestion du trafic et l'interaction avec les clients.

#### **Critères du choix :**

- Le centre commercial le plus grand au monde, en termes de superficie et de diversité des produits proposés.

- Son intégration unique au cœur de la Burj Khalifa, symbole mondial du tourisme et de l'architecture.

- Centre commercial multifonctionnel combinant shopping, loisirs, culture et technologie.

- Une démonstration marquante de l'approche économique et urbaine de Dubaï qui cherche à étendre son attractivité au-delà des simples ressources pétrolières.

#### **Problématiques :**

- La transformation du Dubai Mall en un immense complexe commercial et de loisirs illustre la capacité d'un centre commercial à devenir un véritable espace polyvalent, répondant aux besoins d'une clientèle aussi bien locale qu'internationale.

- La gestion du grand nombre de visiteurs, à la durabilité environnementale dans un contexte désertique, et au maintien d'un équilibre entre consommation, divertissement et identité culturelle.

### **Spécificités :**

- Avec plus de 33 000 créatures aquatiques, cet aquarium suspendu et zoo subaquatique est l'un des plus imposants au monde.



Figure 80 : L'Aquarium de Dubai Mall.

- Patinoire de taille olympique et complexe cinématographique de 22

salles, proposant une gamme complète d'activités récréatives.

- Système évolué d'affichage numérique pour orienter et renseigner les visiteurs dans un vaste espace.
- Un souk de l'or et une « île de la mode » consacrée au luxe.
- Sa situation à proximité de la Burj Khalifa et de la Dubai Fountain, renforçant ainsi l'attractivité touristique.

### **Conclusion :**

Dubai Mall incarne parfaitement le modèle de centre commercial du XXI<sup>e</sup> siècle, combinant l'aspect commercial à une proposition de loisirs et divertissements à l'échelle mondiale, son inclusion dans le plan urbain de Downtown Dubai en fait un facteur crucial pour séduire les touristes et stimuler l'économie locale.

Cependant, la dimension, la diversité et l'innovation technologique du Dubai Mall génèrent d'importants défis en termes de gestion durable et d'adaptation aux changements des habitudes de consommation.

### **3-2-3- Synthèse :**

<b>Critères</b>	<b>Dubai Mall</b>	<b>Les Terrasses du Port</b>
<b>Modernisation</b>	Expansion massive en cours (1,5 Md AED) avec ajout de 240 boutiques de	Projet moderne inauguré en 2014, intégrant architecture

	<p>luxe, intégration de technologies immersives, amélioration des infrastructures de transport (métro élargi) pour gérer plus de 110 millions de visiteurs annuels.</p>	<p>contemporaine, terrasse panoramique et certification environnementale BREEAM. Adapté aux usages urbains et portuaires, avec intégration de services culturels et événementiels locaux.</p>
<b>Relation avec la ville</b>	<p>Fort ancrage dans le quartier Downtown Dubai, au pied de la Burj Khalifa, créant un pôle touristique et commercial majeur qui dynamise l'économie locale et internationale. Intégration poussée avec les transports publics et le tissu urbain.</p>	<p>Situé dans le quartier Euroméditerranée, il participe à la reconquête urbaine du port de Marseille, favorisant la réconciliation entre ville et façade maritime. Offre un espace public ouvert et multifonctionnel, mêlant commerce, loisirs et culture locale.</p>
<b>Impacts sur l'économie</b>	<p>Génère un flux de plus de 110 millions de visiteurs par an, moteur essentiel du tourisme et de l'emploi à Dubaï. Expansion soutenue par des investissements colossaux, renforçant la place de Dubaï comme destination commerciale mondiale.</p>	<p>Stimule l'économie locale en attirant 9 millions de visiteurs annuels, dynamise le commerce de détail et la restauration, et soutient la revitalisation du quartier Euroméditerranée. Partenariats avec acteurs culturels locaux renforcent l'attractivité.</p>
<b>Valeur</b>	<p>Considéré comme le plus grand centre commercial au monde, symbole du luxe et de l'innovation urbaine, avec une forte valeur immobilière et touristique. Projet emblématique d'une ville globale en expansion rapide.</p>	<p>Symbole de la modernisation portuaire marseillaise, valorisé pour sa capacité à intégrer patrimoine, développement durable et usages urbains. Représente un modèle de reconversion réussie d'espace portuaire en centre commercial et culturel.</p>

Tableau 12 : Synthèse comparative entre les deux centres commerciaux.

# **PARTIE OPERATOIRE**

## **Chapitre 01 – L'interprétation de l'échelle urbaine :**

### **1-1- Les critères de sélection du site :**

#### **1-1-1- Sélection de la ville d'Oran :**

Le projet se situe dans la ville d'Oran, l'une des métropoles algériennes majeures en termes d'histoire, d'économie, de culture et de maritime.

L'option de sélectionner le vieux port d'Oran comme lieu d'intervention n'est pas due au hasard, c'est un lieu avec une histoire riche, une position stratégique et un potentiel énorme, que ce soit pour revitaliser l'économie, revaloriser le patrimoine ou transformer la ville de manière durable.

Ce lieu offre toutes les caractéristiques idéales pour un projet d'architecture puissant, significatif et pratique, qui pourra satisfaire tant les exigences locales que les aspirations à long terme de la ville d'Oran.

#### **1-1-2- Raisons principales du choix d'Oran :**

- **Un port d'importance stratégique à l'échelle nationale et méditerranéenne :** Oran a toujours été un point de rencontre crucial pour les échanges maritimes. Ce port a été un pivot essentiel pour les liens commerciaux, militaires et culturels.

- **Une diversité architecturale et urbaine impressionnante :** la ville propose un large éventail de formes, d'époques et de styles. Elle renferme des vestiges de l'époque coloniale, ottomane et moderne.

- **Une dynamique de modernisation actuelle :** à travers plusieurs initiatives de revitalisation urbaine (telles que le tramway, la corniche, les équipements culturels), Oran est actuellement une ville en pleine mutation, ce qui crée un environnement favorable à l'intervention architecturale moderne.

- **Un potentiel touristique méconnu :** avec sa côte, son climat de style méditerranéen et ses paysages variés, Oran a toutes les cartes en main pour se positionner comme une destination incontournable du tourisme côtier et urbain.

### **1-1-3- Sélection du vieux port d'Oran :**

Parmi les nombreux secteurs porteurs d'Oran, le vieux port a été choisi pour plusieurs raisons stratégiques et conceptuelles :

- **Un emplacement clé entre la mer et la ville :**

- Il se trouve au pied du tissu ancien, à l'intersection entre le cœur historique de la ville et la mer.

- Il sert de liaison entre les altitudes urbaines (la montagne) et la limite maritime.

Cela confère à cette position une importante valeur symbolique tout en faisant d'elle un point de rupture urbaine à restaurer.

- **Un lieu porteur de mémoire :**

- Le vieux port est l'un des premiers éléments constitutifs de la ville, associé à l'histoire de la pêche, du commerce et aux différentes occupations au fil du temps.

- Il conserve des aspects patrimoniaux et des vestiges d'infrastructures anciennes qui devraient être restaurés plutôt que substitués.

- Il s'agit également d'une zone négligée ou marginalisée dans le développement récent d'Oran, ce qui rend nécessaire un projet de revitalisation.

- **Une dualité fonctionnelle intéressante : pêche et navigation de plaisance.**

Le site offre une séparation naturelle entre une zone consacrée à la pêche (en cours d'utilisation mais manquant d'équipement) et un potentiel pour le développement de la navigation de plaisance et du tourisme.

Cette dualité fournit un fondement stable pour un projet polyvalent, apte à combiner développement économique local et tourisme ouvert.

- **Une richesse de contrastes physiques et paysagers :**

- La juxtaposition de la mer en premier plan, des montagnes à l'arrière-plan et des structures industrielles portuaires constitue un point de départ inspirant pour un projet conceptuel axé sur les ondes (d'eau et d'écho).

- Le terrain, la déclivité naturelle du lieu (environ 25 m de dénivelé), les perspectives et les vues créent des possibilités spatiales singulières.

- **Un besoin urgent de requalification urbaine :**

- L'industrie est confrontée à une détérioration avancée, à une déficience d'accessibilité piétonne et à un désordre opérationnel.

- Les résidents, les utilisateurs du port, ainsi que les visiteurs ne profitent pas d'un espace aménagé et valorisé.

L'objectif de ce projet est donc de rectifier cette situation en rétablissant l'importance du vieux port, tout en préservant sa mémoire vivante.

### **1-2- Stratégie d'aménagement de l'interface ville/port : Cas du vieux port d'Oran:**

Dans le contexte de reconversion du vieux port d'Oran, il devient impératif de concevoir une stratégie qui dépasse le simple zonage fonctionnel. Le site étudié constitue une interface complexe, entre ville haute et zone portuaire, entre patrimoine et innovation, entre flux logistiques et pratiques piétonnes, cette interface doit être pensée comme un espace hybride, poreux et actif, où les logiques urbaines rencontrent les dynamiques portuaires.

#### **1-2-1- Intégrer les espaces – Reconnecter ville et port :**

- **Objectif 1 : Restructurer les accès pour garantir la continuité fonctionnelle**

- La première étape consiste à repenser les plans de circulation, à toutes les échelles.

- L'accès au port ne peut plus être pensé de façon cloisonnée.

- Les flux de marchandises, de passagers et de visiteurs doivent être anticipés et hiérarchisés.

- Les modes de transport doux (piétons, vélos) doivent être intégrés aux tracés routiers existants.

Cette reconfiguration vise à reconnecter le port au tissu urbain, sans créer de ruptures définitives ou d'aménagements irréversibles (par exemple, des comblements de bassins ou des implantations massives d'habitat sur des zones techniques).

- **Objectif 2 : Faciliter l'accessibilité intermodale**

L'intégration spatiale passe par une extension intelligente des réseaux existants (routiers, piétons, transports en commun), accompagnée de la création de :

- Passerelles et connexions verticales (notamment la passerelle urbaine du projet).
- Axes piétonniers sécurisés longeant les quais.
- Un système de liaison douce entre les terminaux portuaires et les espaces publics.
- La localisation des terminaux, notamment pour les passagers de plaisance, a été pensée pour favoriser les liaisons rapides avec le centre-ville, garantissant une insertion fonctionnelle et paysagère de qualité.

**1-2-2- Intégrer la dimension urbaine – Urbaniser le port sans le dénaturer :**

- **Objectif 1 : Qualifier l'espace portuaire comme territoire urbain**

Le port n'est plus une enclave industrielle. Il devient espace public à part entière, porteur d'identité et d'attractivité. Cela suppose :

- Des interventions architecturales ambitieuses sur les nouveaux bâtiments (comme le Park Mall ou le musée maritime).
- Une attention portée à la forme urbaine et au traitement des limites (voiles légères, transparences, brise-vues paysagers).

- **Objectif 2 : Ouvrir le port à la ville – valoriser les vues, les usages, les ambiances**

La relation visuelle et symbolique avec l'eau est centrale. Le projet optimise les ouvertures, oriente les volumes de manière à :

- Réduire les barrières physiques et visuelles.
- Maximiser les perspectives sur la mer depuis la ville haute.
- Favoriser un dialogue architectural entre ville et horizon maritime, renforcé par la passerelle et la terrasse du vortex.

### **1-2-3- Intégrer les fonctions – Créer une mixité porteuse de vie :**

- **Objectif : Articuler usages urbains et portuaires**

Le plan d'aménagement met en place une mixité programmatique maîtrisée, favorisant la cohabitation :

- Des fonctions économiques (pêche, commerce).
- Des fonctions culturelles et touristiques (musée, scène musicale, promenade).
- Des fonctions urbaines (logement, restauration, services).

Cette mixité s'exprime :

- **Horizontalement** : avec des fonctions juxtaposées autour de l'esplanade.
- **Verticalement** : notamment dans des bâtiments hybrides où une même structure accueille commerces au rez-de-chaussée et bureaux ou équipements aux étages.

### **1-2-4- Intégrer l'environnement – Apaiser et valoriser les transitions :**

- **Objectif : Créer des zones de transition entre ville et port**

La reconquête du port impose la création de zones tampon, qui agissent comme interfaces paysagères, sonores et fonctionnelles :

- **Zones vertes** : plantations, placettes ombragées, toitures végétalisées.
- **Zones culturelles** : insertion d'espaces muséographiques, expositions ouvertes, espaces d'interprétation maritime.
- **Zones logistiques discrètes** : espaces techniques intégrés, caches visuelles, mobiliers à double usage.

Cette stratégie permet de préserver les usages sensibles tout en assurant une expérience agréable pour les visiteurs.

### **1-2-5- Intégrer la société – Le port comme espace collectif partagé :**

- **Objectif 1 : Réinsérer le port dans la vie quotidienne de la cité**

Le vieux port d'Oran ne doit plus être un espace réservé. Il doit devenir un espace vécu, traversé, pratiqué au quotidien :

- Création de circuits piétons et cyclistes de découverte, ponctués de belvédères, points d'observation et accès aux toitures-terrasses.
- Intégration de lieux culturels accessibles, favorisant la mémoire maritime : musée, centre d'interprétation, activités pédagogiques.
- Organisation d'événements ouverts : scènes flottantes, expositions, marchés culturels ou artisanaux.

- **Objectif 2 : Structurer une offre touristique complète**

Le projet s'appuie sur une vision élargie du tourisme portuaire, qui dépasse le simple accueil de bateaux :

- Mise en valeur du patrimoine maritime, avec un musée et une terrasse-vue sur le port.
- Développement d'une offre d'hospitalité intégrée : hôtel, restaurants, activités nautiques, balades culturelles.
- Inscription du vieux port dans les circuits touristiques urbains d'Oran, comme espace de découverte et d'expérience.

### **1-3- Les étapes suivies pour la réalisation du plan d'aménagement :**

#### **1-3-1- Etape 01 :**

Les constats de cette première phase d'analyse critique du territoire concernant ainsi un domaine d'étude de 19.9 hectares. Elle a permis d'établir un portrait exhaustif de la situation du vieux port et de son environnement immédiat :

- Une mosaïque d'utilisation peu cohérente ; le site est caractérisé par la juxtaposition des fonctions de certaines infrastructures, des entrepôts portuaires et de friches industrielles, d'autres, des bâtiments en état



Etape 1 : Etat de fait

- ▭ Périmètre d'étude (S=19,9Ha)
- ▭ équipements
- ▭ Habitats avec commerce
- ▭ Friche industriels
- ▭ Habitats
- ▲ Accès actuel au port

Figure 81 : Etape 01 du plan d'aménagement

de délabrement et certaines constructions à l'abandon.

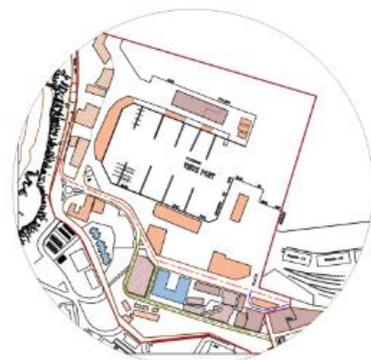
- L'espace de pêche, dont les activités sont encore actives, est déficitaire en matière d'équipements adéquats et modernes.
- L'accès au port de la ville haute est disloqué et difficile à comprendre ; en effet, la dénivellation et la coupure causées par les voies à grande circulation empêchent que l'accès au port soit continu.
- Certaines zones construites ont été identifiées comme à faible valeur architecturale ou obsolètes, notamment des bâtis industriels en friche.
- Le site conserve néanmoins un fort potentiel, notamment en raison de sa position en bord de mer, sa proximité immédiate avec le centre historique d'Oran, et la richesse de son histoire maritime.

Cette lecture fine a permis de distinguer les zones à conserver, à valoriser, à restructurer ou à supprimer, en vue d'élaborer une stratégie cohérente de transformation.

### **1-3-2- Etape 02 :**

Sur la base du diagnostic, une série d'interventions ciblées a été définie pour amorcer la mutation du site :

- **Réhabilitation** : Les bâtiments à potentiel historique ou structurel intéressant ont été conservés pour être intégrés au nouveau programme (notamment certains entrepôts portuaires).
- **Requalification** : Les secteurs présentant une activité existante mais sous-exploitée (zone de pêche, voiries secondaires, esplanades) ont été sélectionnés pour un réaménagement fonctionnel et spatial.
- **Démolition** : Les friches industrielles sans valeur patrimoniale ou urbaine ont été destinées à la démolition, dans l'objectif de libérer du foncier pour de nouveaux usages.
- **Reconfiguration des voiries** :



Etape 2: Les actions appliqués

- Périmètre d'étude (S=19,9Ha)
- Réhabilitation
- Requalification
- Démolition
- Voix à restructurer
- Voix à réaménager
- Voix à annuler

Figure 82 : Etape 02 du plan d'aménagement

- Des voies à restructurer ont été identifiées dans les zones internes du port.
- Des voies à réaménager visent à fluidifier les accès pour les piétons et véhicules.
- Certaines voies à supprimer permettent de réduire la fragmentation du site.

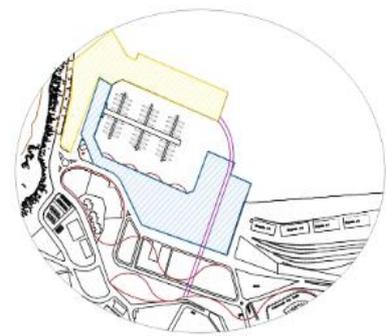
Ces actions sont pensées comme une transition nécessaire entre le site existant et le futur plan d'aménagement, elles permettent de préparer un socle fonctionnel sur lequel pourra se déployer le concept architectural.

### **1-3-3- Etape 03 :**

Dans cette phase, le projet entre dans une logique de structuration et de réécriture urbaine.

Le concept initial fondé sur les ondes d'eau et d'écho de la montagne trouve ici son application concrète dans la morphologie du plan :

- Le site est divisé en deux grandes entités :
  - Une zone de plaisance nouvellement aménagée autour d'une marina, ouverte sur les loisirs et le tourisme.
  - Une zone de pêche restructurée, maintenant l'activité traditionnelle du port, avec des quais fonctionnels et une organisation modernisée.
- La réorganisation des quais permet une meilleure gestion des flux de circulation, entre les piétons, les pêcheurs et les visiteurs.
- Le plan suit une organisation fluide, traduisant les ondes dans l'implantation des espaces : les lignes courbes guident la disposition des bâtiments, des parcours, et des ouvertures visuelles.
- Les voies secondaires sont requalifiées, tandis que l'axe principal est élargi pour créer une nouvelle continuité entre la ville haute et la mer, par le biais de passerelles, rampes douces et promenades.



Etape 3 : Application du concept et organisation

- Application du concept
- La zone du plaisance
- La zone de la pecherie
- Organisation des Quais
- Elargissement de la voie principale
- Réaménagement des voies secondaires

Figure 83 : Etape 03 du plan d'aménagement

Cette étape marque la traduction directe du concept dans la réalité physique du site, en faisant dialoguer les formes, les fonctions et les flux dans une organisation cohérente.

### 1-3-4- Etape 04 :

À cette étape, le projet atteint une phase de concrétisation programmatique. Il ne s'agit plus simplement d'appliquer une logique conceptuelle, mais de traduire cette logique en affectations fonctionnelles précises, en tenant compte des besoins d'usage, des parcours, et de l'équilibre entre les différentes composantes du site.

Ce schéma d'organisation repose sur plusieurs grands principes :

- **Structuration des accès :**

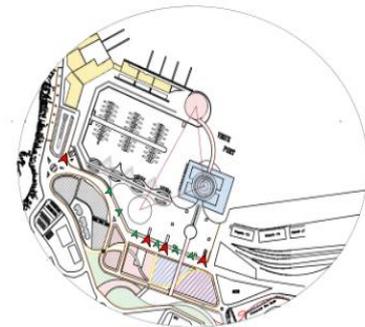
Deux types d'accès ont été définis pour gérer au mieux les flux internes et les connexions avec la ville :

- Accès piétons (flèches vertes) : ils forment un maillage lisible et fluide, reliant les espaces publics (placettes, promenade, marina) aux équipements, en assurant une bonne perméabilité entre la ville et la mer.
- Accès mécaniques (flèches rouges) : ils mènent à des parkings souterrains intégrés sous la plateforme du port, afin de libérer le sol au profit des piétons et de la qualité paysagère.

- **Organisation des fonctions selon une logique ondulatoire :**

Les différentes affectations fonctionnelles suivent les principes du concept (ondes d'eau et d'écho), en se disposant de manière radiale et fluide autour du port :

- **À l'ouest** : la zone résidentielle et hôtelière (en bleu clair), située en retrait du front de mer pour garantir calme et vues panoramiques.
- **À l'est** : la zone de pêche (en jaune), conservée et organisée autour de ses quais fonctionnels.
- **Au centre** : la zone de plaisance (en blanc), aménagée avec des pontons, une promenade et des espaces de détente.



Etape 4 : Schemas d'organisation

- ▲ Accès piéton
- ▲ Accès mécanique (parking sous terrain)
- zone résidentielle et l'hôtellerie
- Les bâtiments multifonctionnels
- Les équipements culturels et historiques
- services
- La zone de pêche
- La zone de plaisance
- Placette public

Figure 84 : Etape 04 du plan d'aménagement

- **À l'interface** : les bâtiments multifonctionnels (en gris) et les équipements culturels (en rose), placés entre la ville et le port pour favoriser la transition urbaine.
- **Polarités et repères** :

Deux polarités principales structurent la lecture du projet :

- Le vortex architectural, situé à l'extrémité de l'axe piéton, qui agit comme point de convergence et d'appel visuel. Il se compose d'un volume circulaire en R+4 surmonté d'une terrasse panoramique.
- Une placette publique (en vert clair) positionnée au cœur du site, servant de point d'articulation entre les fonctions et lieu de rassemblement.
- **Cohabitation des activités** :

L'organisation du projet permet la coexistence harmonieuse entre :

- Activités économiques (pêche).
- Activités récréatives (plaisance, promenade).
- Activités culturelles (musée, scène, centre d'interprétation).
- Activités résidentielles et hôtelières.
- Services et commerces de proximité.

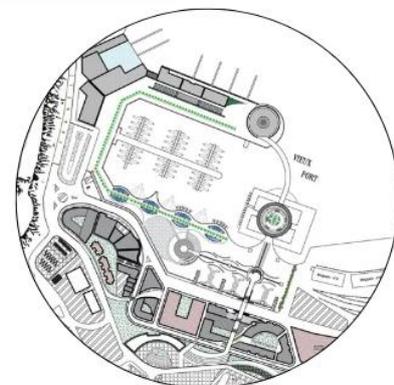
Cette organisation garantit une vitalité permanente du site, avec une fréquentation variée tout au long de la journée et de l'année.

### **1-3-5- Etape 05 :**

- **Finalisation du plan d'aménagement - Vers une nouvelle image du vieux port d'Oran :**

Une synthèse entre patrimoine, modernité et innovation urbaine.

La dernière étape de conception correspond à la finalisation du plan d'aménagement, matérialisant l'ensemble des intentions conceptuelles, spatiales et fonctionnelles précédemment développées.



Etape 5 : Schémas d'organisation

Figure 85 : Etape 05 du plan d'aménagement

Le projet s'inscrit dans une démarche contemporaine de transformation des fronts portuaires, en s'appuyant sur :

- Les technologies modernes liées aux ports de plaisance (organisation des pontons, gestion du plan d'eau, logistique douce).
- La modernisation des équipements pour la pêche artisanale, avec un circuit fonctionnel et des espaces rationalisés.
- Une vision centrée sur l'humain et le confort d'usage, où les piétons deviennent les premiers usagers du site.

#### **1-4- Principes directeurs du plan final :**

##### **1-4-1- Priorité donnée aux piétons :**

- L'esplanade centrale du port est totalement piétonnisée, favorisant les déambulations, les activités culturelles et la contemplation.
- Des espaces de détente (placettes, assises, plantations) sont implantés tout au long du parcours.
- Le traitement des circulations permet une gestion fluide des flux piétons, tout en assurant la lisibilité des parcours.

##### **1-4-2- Lien visuel et physique avec la ville haute :**

- Une passerelle urbaine structurante relie directement le centre-ville en hauteur au port, franchissant les ruptures de dénivelé, elle crée une continuité visuelle forte jusqu'au vortex, élément iconique et terminal du projet. Ce dispositif joue un rôle à la fois fonctionnel (accès) et symbolique (porte d'entrée du projet).

##### **1-4-3- Réorganisation complète du quartier portuaire :**

- Élargissement des voies principales pour fluidifier les déplacements.
- Création de trottoirs confortables et accessibles.
- Ajout de voies secondaires exclusivement piétonnes, insérées entre les volumes bâtis pour renforcer la perméabilité.
- Intégration de passerelles légères et structurantes, facilitant la connexion entre les différentes entités du programme.

#### **1-4-4- Une image portuaire réactive et vivante :**

Le port est transformé en une interface urbaine moderne, animée, évolutive et en dialogue permanent avec l'eau, la ville et ses habitants. Le projet s'éloigne d'une image figée pour devenir un milieu actif, capable d'accueillir :

- Activités maritimes et commerciales.
- Loisirs, culture et tourisme.
- Habitation, hébergement et services.

#### **1-5- Le programme fonctionnel :**

<b>Fonction</b>	<b>Rôle</b>
<b>Zone de pêche</b>	Organisation logistique ; quai ; marché ; ateliers.
<b>Zone de plaisance</b>	Pontons ; capitainerie ; services nautiques ; détente.
<b>Hôtel</b>	Accueil des visiteurs ; tourisme.
<b>Musée maritime</b>	Valorisation patrimoniale ; exposition ; mémoire portuaire.
<b>Bâtiments multifonctionnels</b>	Commerces ; bureaux ; restauration ; co-working.
<b>Zone résidentielle</b>	Logements ; transition urbaine.
<b>Scène musicale / événementielle</b>	Culture ; animation ; attractivité.
<b>Esplanade / placette publique</b>	Lieu de rencontre ; déambulation ; détente.
<b>Passerelle urbaine</b>	Connexion ville-port ; panorama ; repère.

<b>Park mall (Vortex urbain R+4 + terrasse)</b>	Élément iconique ; point d'appel visuel ; terrasse panoramique.
---	---

Tableau 13 : Programme fonctionnel du plan d'aménagement.

**1-6- Recommandations stratégiques :**

- **Pérenniser les usages mixtes** : le projet doit accueillir une pluralité d'activités pour garantir sa vitalité continue.
- **Assurer la maintenance des espaces publics** : en particulier ceux liés aux flux piétons, aux plantations et aux mobiliers urbains.
- **Promouvoir une gestion durable du port** : récupération des eaux pluviales, énergies renouvelables, éclairage LED intelligent.
- **Renforcer l'identité visuelle du site** : signalétique cohérente, matériaux inspirés du paysage (bois, acier, pierre claire), branding du vortex comme icône architecturale.
- **Favoriser l'appropriation citoyenne** : prévoir des animations, des espaces d'usages libres et un musée évolutif.

**1-7- Synthèse :**

Le projet d'aménagement du vieux port d'Oran constitue une réponse complète et innovante aux problématiques contemporaines des fronts maritimes.

Il intègre :

- Une lecture sensible et historique du site.
- Un concept fort fondé sur les ondes (eau et montagne).
- Une organisation fonctionnelle fluide et hiérarchisée.
- Une priorité claire aux usages piétons et au confort urbain.
- Une identité architecturale forte, culminant avec le vortex, figure symbolique et fédératrice du projet.

Ce plan transforme le vieux port d'Oran en interface urbaine active, connectée à la ville, à son histoire, à la mer et tournée vers un avenir durable.

**1-8- Plan d'aménagement consolidé :**

Figure 86 : Plan d'aménagement consolidé.

## **Chapitre 02 – Le projet architectural**

### **2-1- Introduction :**

L'aménagement du vieux port d'Oran, tel que développé dans ce mémoire, dépasse largement une simple opération de requalification urbaine, il s'agit d'une recomposition stratégique et sensible d'un lieu à forte charge historique et symbolique, en rupture depuis plusieurs décennies avec la dynamique urbaine de la ville.

En réintroduisant des continuités – physiques, visuelles, sociales – entre la ville haute et la mer, en valorisant les zones d'activité traditionnelles (pêche) tout en développant de nouveaux pôles d'attractivité (plaisance, culture, tourisme), ce projet offre les fondations d'un renouveau portuaire complet, à l'échelle de la métropole oranaise.

C'est dans cette logique d'ouverture, de convergence des flux et d'identité partagée que s'inscrit le choix du projet architectural central : le Park Mall.

### **2-2- Vers un projet architectural emblématique :**

Le « Park Mall » représente le prolongement logique et symbolique de la démarche d'aménagement :

- Il est le point d'aboutissement visuel et fonctionnel du projet.
- Il incarne le renouveau du vieux port, en y réintroduisant vie, flux, usages mixtes et identité urbaine forte.
- Il marque le passage d'un espace délaissé à un espace actif et réinvesti, capable de redonner au port son rôle central dans la vie oranaise contemporaine.

Ce projet architectural, que nous développerons dans le chapitre suivant, vient donc cristalliser tous les enjeux portés par la requalification du site : entre histoire et modernité, entre mer et montagne, entre flux et ancrage.

### **2-3- Processus d'élaboration du projet :**

#### **2-3-1 – Présentation du projet :**

- **Le projet :** Centre commercial et loisir maritime « Park Mall », situé au vieux port d'Oran, intégrant un vortex central iconique, un espace commercial, un centre nautique et un pôle culturel avec aquarium.
- **La surface :** 4 800 m<sup>2</sup> (80 m x 60 m).

- **Les niveaux** : 03 niveaux (RDC + 2 étages), avec un 3<sup>e</sup> niveau aménagé en **terrasse panoramique accessible**. Le vortex culmine à R+4 avec une terrasse circulaire vitrée.
- **Les usagers** : Grand public : visiteurs, touristes, familles et habitants, dans un cadre alliant commerce, culture, loisirs et vues portuaires.

### **2-3-2- Principe lié à l'urbain : Intégration au site :**

Le projet « **Park Mall** » s'inscrit dans une logique de revalorisation du vieux port d'Oran, en intégrant les dimensions urbaines, paysagères et historiques du site. Son implantation repose sur cinq principes d'intégration majeurs :

- **Connexion aux dynamiques urbaines** :
  - Ancrage dans le tissu de la pêcherie.
  - Continuité avec la corniche et les axes piétons majeurs vers la mer.
- **Dialogue avec le paysage portuaire** :
  - Socle commercial étalé en harmonie avec l'horizontalité des quais.
  - Vortex vertical agissant comme repère visuel depuis la ville haute.
- **Maîtrise des hauteurs et des perspectives** :
  - Respect des vues vers la mer et les éléments patrimoniaux.
  - Terrasse accessible au 3<sup>e</sup> étage offrant une vue panoramique.
- **Intégration par les matériaux** :
  - Matériaux légers et adaptés : verre, brise-soleil, métal perforé.
- **Accessibilité et porosité urbaine** :
  - Espaces traversants favorisant la circulation piétonne.
  - Passerelle urbaine reliant la ville haute au centre du projet.



Figure 87 : Le terrain d'intervention.



Figure 88 : l'idée du vortex.

## 2-4- Genèse du projet :

### 2-4-1- L'idée Fondatrice : Le Vortex comme Invitation Architecturale

#### Inspiration principale :

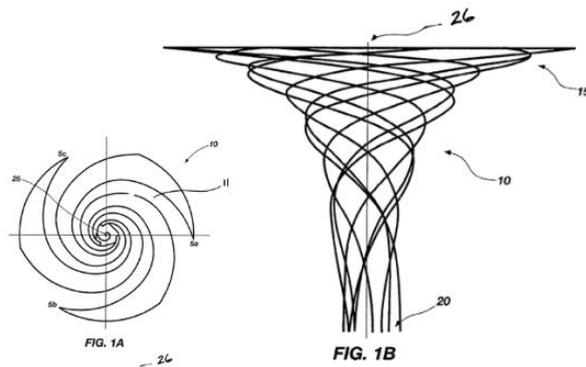


Figure 89 : Schéma d'inspiration du vortex.

- Le projet s'inspire du mouvement naturel de l'eau, des ondes générées par un impact, et du phénomène du vortex qui attire et guide les flux.

#### Pourquoi un vortex ?

- Il représente une force d'attraction qui invite le public à entrer.

- Il crée une dynamique fluide qui contraste avec la rigidité du cube .
- Il devient un repère urbain fort, visible de loin, surtout grâce à sa transparence et son illumination nocturne.

### 2-4-2- Genèse de la forme :

- **Le projet débute par une enveloppe cubique de R+3, simple et rigide :**

Cette masse initiale, de **80 m x 60 m**, correspond à la surface bâtie du programme principal (socle

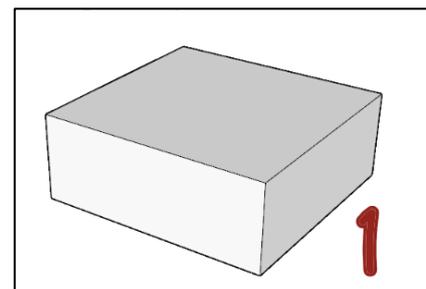


Figure 90 : Etape 1.1

commercial). Elle établit une base fonctionnelle claire et lisible, en adéquation avec la trame urbaine du port et la volumétrie dominante du quai. Ce socle est destiné à accueillir les espaces commerciaux, culturels et de détente.

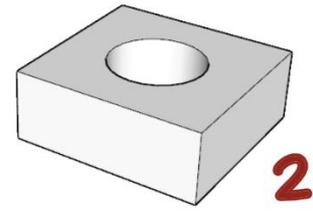


Figure 91 : Etape 1.2..

- **Un vide central en spirale est ensuite creusé, créant une dynamique verticale et une circulation fluide à l'intérieur :**

Un vortex né de l'ensemble du schéma d'aménagement du port, conçu comme le point d'aspiration de toutes les dynamiques du site.

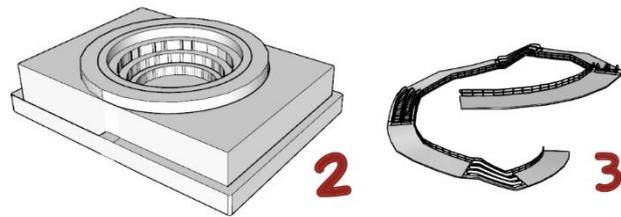


Figure 92 : Etape 2 et 3.

Il symbolise le cœur du projet, vers lequel convergent les flux piétons, visuels et fonctionnels.

- **Ce vide est animé par l'ajout d'une rampe hélicoïdale intérieure, qui structure l'espace tout en assurant une circulation continue entre les niveaux :**

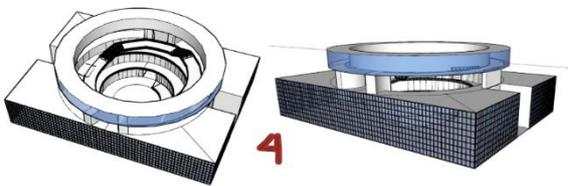


Figure 93 : Etape 4..

Cette rampe permet une **expérience immersive**, fluide et accessible, avec une montée progressive vers les niveaux

supérieurs. Elle évoque à la fois les **vagues de la mer** et les **rues-promenades en pente douce**, en lien avec le relief de la ville d'Oran et sa corniche

- **Le disque supérieur est découpé et élevé dans l'espace, tandis que des soustractions latérales ouvrent le bâtiment sur son environnement :**

Ce niveau supérieur en R+4 constitue une **terrasse panoramique circulaire**, accessible au public, offrant une vue à 360° sur le port, la mer et la ville haute. Les découpes latérales permettent une **respiration urbaine**, une

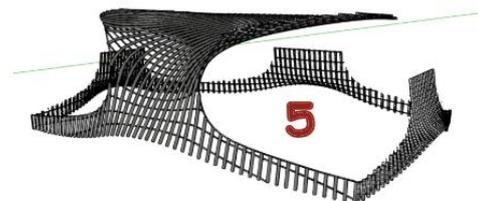


Figure 94 : Etape 5..

**perméabilité visuelle** et un **dialogue entre intérieur et extérieur**.

- **Une peau fluide et ondulante est ajoutée, reliant les différents éléments par des gestes expressifs :**



Figure 95 : Etape 6..

Cette peau agit comme un lien plastique entre les masses, elle **floute les limites**, rend l'architecture plus

**sensorielle et organique**, et évoque les **ondulations de l'eau**. Elle participe à la mise en scène des parcours et crée des **jeux d'ombre et de lumière** constants sur les façades.

- **Des brise-soleil ondulaires sont intégrés à cette peau fluide :**

Ces éléments, à la fois **techniques et esthétiques**, permettent une **protection solaire optimisée** tout en accentuant l'identité du projet. Leur rythme souple et mouvant évoque la mer, le vent portuaire, et participent à l'**expressivité de l'enveloppe**, tout en assurant un confort thermique intérieur.

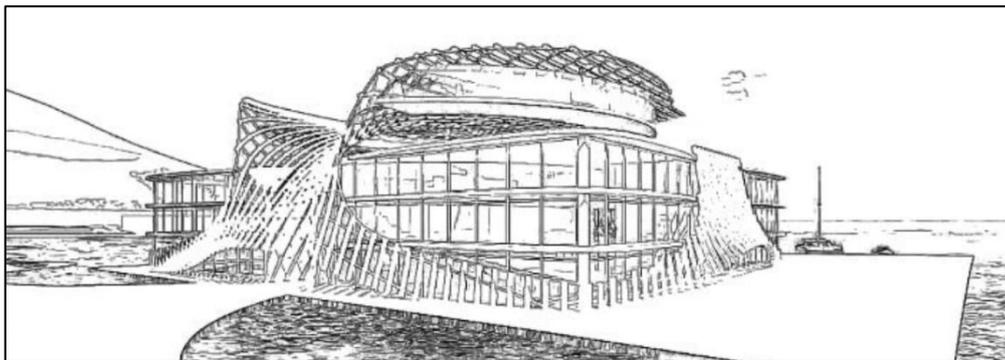


Figure 96 : Forme finale du projet - Sketch.

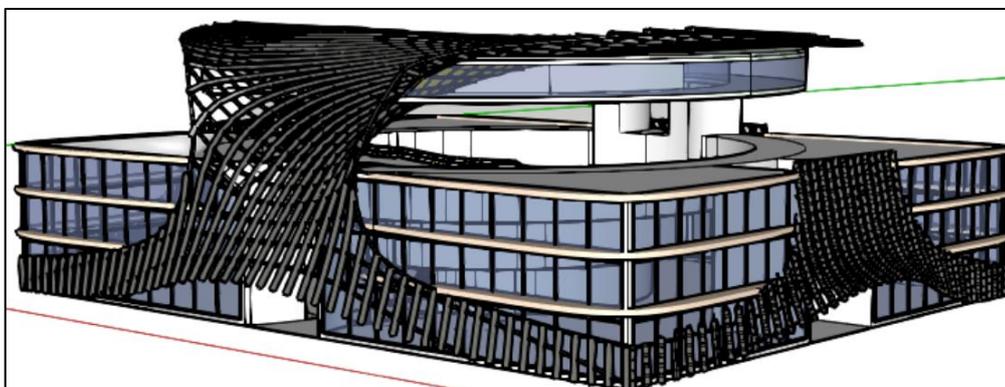


Figure 97 : Forme finale du projet.

## 2-5- Programme quantitatif et qualitatif du projet :

### 2-5-1- Tableau surfacique du projet :

Programme Surfacique				
Etage	Espaces	Activité	surface	Ambiance
<b>Sous Sol</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aquarium</li> <li>Réception</li> <li>Explorarium</li> <li>Salle de cinema 4D</li> <li>Zone De VR aquatique</li> <li>Aqua play</li> <li>Salle de prière</li> <li>salle d'ablutions</li> <li>Vestiaires</li> <li>Sécurité</li> <li>Local de filtrage</li> <li>Locaux techniques</li> <li>Sanitaires</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Observation et découverte du monde marin</li> <li>Accueil des visiteurs</li> <li>Apprentissage ludique, exposition interactive</li> <li>Projection immersive de films éducatifs/marins</li> <li>Expériences de réalité virtuelle aquatique</li> <li>Jeux d'eau pour enfants</li> <li>Recueillement</li> <li>Préparation et rangement personnel</li> <li>Surveillance et assistance</li> <li>Traitement de l'eau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>210 m<sup>2</sup> X 4 + 200m<sup>2</sup></li> <li>35 m<sup>2</sup></li> <li>45 m<sup>2</sup></li> <li>45 m<sup>2</sup></li> <li>45 m<sup>2</sup></li> <li>45 m<sup>2</sup></li> <li>30 m<sup>2</sup></li> <li>10 m<sup>2</sup></li> <li>40 m<sup>2</sup></li> <li>10 m<sup>2</sup></li> <li>43 m<sup>2</sup> X 4</li> <li>30 m<sup>2</sup> X 3</li> <li>20 m<sup>2</sup> X2</li> </ul>	
<b>Rez - de - chaussé</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Patio</li> <li>Aqua Park</li> <li>Piscine ludique</li> <li>Piscine d'initiation</li> <li>espaces de détente</li> <li>Atelier de location de matériels nautique</li> <li>Market</li> <li>laboratoire pâtisserie</li> <li>laboratoire poissonnerie</li> <li>laboratoire boucherie</li> <li>chambre froide</li> <li>food court</li> <li>Decathlon</li> <li>Parfumerie</li> <li>Maison du monde</li> <li>Boutique</li> <li>Livraison et stockage</li> <li>Salle de DJ</li> <li>Bureau de surveillance</li> <li>Réception et administration</li> <li>sanitaires</li> <li>infirmierie</li> <li>locale technique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Détente, circulation, point de rencontre</li> <li>Jeux et activités aquatiques en plein air</li> <li>Activités aquatiques récréatives</li> <li>Apprentissage de la natation</li> <li>Repos, relaxation</li> <li>Prêt de matériel (paddle, kayak...)</li> <li>Courses et shopping alimentaire</li> <li>Préparation et traitement des produits</li> <li>Stockage à froid</li> <li>petit Restauration variée</li> <li>Vente d'équipements sportifs</li> <li>Vente de parfums et cosmétiques</li> <li>Décoration et mobilier</li> <li>Shopping divers</li> <li>Logistique</li> <li>Animation musicale</li> <li>Sécurité et contrôle</li> <li>Gestion du site</li> <li>Hygiène</li> <li>Soins et premiers secours</li> <li>Maintenance des équipements</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>60m<sup>2</sup></li> <li>350m<sup>2</sup></li> <li>130 m<sup>2</sup></li> <li>120m<sup>2</sup></li> <li>120m<sup>2</sup></li> <li>300 m<sup>2</sup></li> <li>40 m<sup>2</sup></li> <li>40 m<sup>2</sup></li> <li>40 m<sup>2</sup></li> <li>40 m<sup>2</sup></li> <li>200 m<sup>2</sup></li> <li>64 m<sup>2</sup></li> <li>100 m<sup>2</sup></li> <li>40 m<sup>2</sup></li> <li>60m<sup>2</sup> X 2</li> <li>15 m<sup>2</sup></li> <li>10m<sup>2</sup> X4</li> <li>20 m<sup>2</sup> X 2</li> <li>37 m<sup>2</sup> X 4</li> <li>15 m<sup>2</sup></li> <li>20m<sup>2</sup></li> </ul>	
<b>1er Etage</b>	<p>Magasins :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Adidas</li> <li>Bershka</li> <li>Stardivarius</li> <li>Zara</li> <li>Nike</li> <li>H&amp;m</li> <li>Must</li> <li>Pull &amp; bear</li> <li>Sephora</li> <li>Kiabi</li> <li>Puma</li> <li>Michal kross</li> <li>Boutiques</li> </ul> <p>Agences :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bureau de change et d'assurance Voyage</li> <li>Agence de voyage</li> <li>Agence de tourisme locale et croisière</li> <li>Bureau de poste</li> <li>Bureau d'administration</li> <li>Bureau de surveillance</li> <li>sanitaires</li> <li>Stockage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Shopping de vêtements, chaussures et accessoires de marques</li> <li>Achats divers : mode, beauté, lifestyle</li> <li>Services financiers et assurances pour voyageurs</li> <li>Planification de séjours et voyages</li> <li>Informations, réservations, excursions</li> <li>Envoi, réception de courrier</li> <li>Gestion du centre</li> <li>Sécurité</li> <li>Stock pour les commerces</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>450 m<sup>2</sup> X 3</li> <li>350 m<sup>2</sup></li> <li>150 m<sup>2</sup></li> <li>35 m<sup>2</sup> X 2</li> <li>45 m<sup>2</sup> X 4</li> </ul>	
<b>2eme Etage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Salle de jeux</li> <li>Salle de Gym</li> <li>Espaces de Consommations</li> <li>Kiosques de fast food</li> </ul> <p>Cuisine :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Espaces de preparation</li> <li>chambre froide</li> <li>stockage</li> <li>sanitaires</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Divertissement pour enfants/adolescents</li> <li>Activité physique et bien-être</li> <li>Restauration et détente</li> <li>Repas rapides et variés</li> <li>Préparation alimentaire</li> <li>Stockage des aliments</li> <li>Logistique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>450 m<sup>2</sup></li> <li>450 m<sup>2</sup></li> <li>350 m<sup>2</sup></li> <li>100 m<sup>2</sup></li> <li>300 m<sup>2</sup></li> <li>50m<sup>2</sup></li> <li>25 m<sup>2</sup> X2</li> </ul>	
<b>3eme Etage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Terrasse accesible</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Détente, vue panoramique, événements extérieurs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2200 m<sup>2</sup></li> </ul>	
<b>4eme Etage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>observatoire astronomique.</li> <li>espaces de consommation panoramique</li> <li>kiosques</li> <li>sanitaires</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Observation des étoiles et du ciel , la ville et les éléments naturel</li> <li>Dîner avec vue</li> <li>Vente de glaces, gâteaux, crêpes, snacks salés ,</li> <li>Rafraichissements / jus / cafés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>70 m<sup>2</sup> X 2</li> <li>1000 m<sup>2</sup></li> <li>60 m<sup>2</sup> X 2</li> <li>15m<sup>2</sup> X 2</li> </ul>	

Tableau 14 : Programme surfacique du projet.

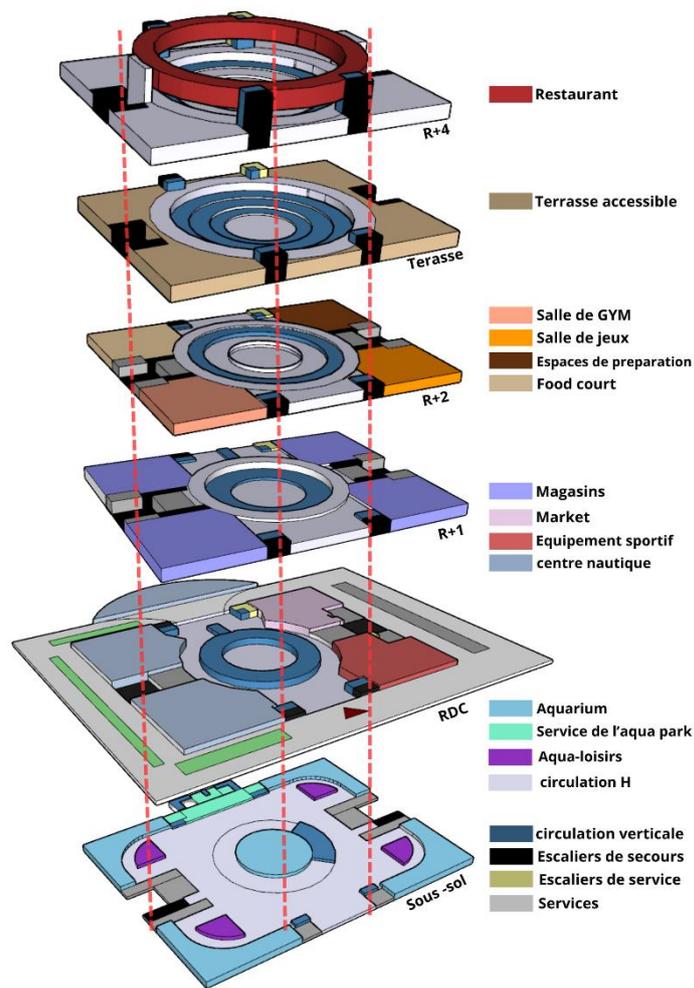


Figure 98 : Affectation spatiale.

### **2-5-3- Organisation spatiale et structurale :**

Dans cette partie, nous présentons l'ensemble du dispositif architectural et spatial à travers des représentations graphiques qui traduisent les choix conceptuels et fonctionnels du projet, l'objectif est de mettre en évidence l'organisation générale du complexe, sa structuration verticale et horizontale, ainsi que les principes de circulation, d'accessibilité et d'articulation des pôles d'activités.

### **2-5-2 Affectation spatiale :**

Ce découpage fonctionnel montre une hiérarchisation des activités selon leur nature : les loisirs aquatiques et les services sont concentrés en bas, tandis que les espaces commerciaux et de restauration se développent en hauteur, favorisant une expérience utilisateur fluide et logique. La circulation en anneau central permet une lisibilité claire des parcours, et les circulations verticales assurent une accessibilité optimale entre les niveaux.

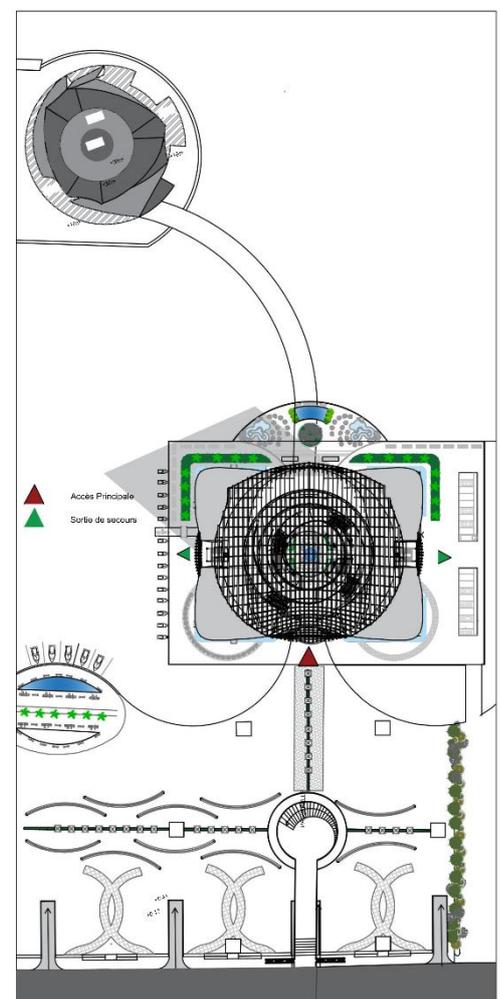


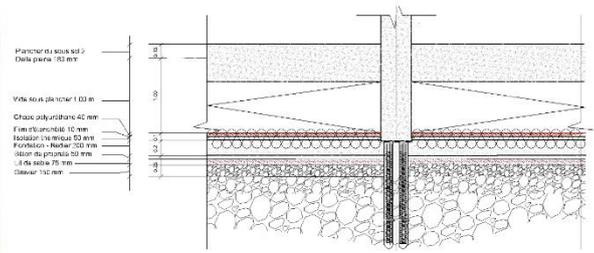
Figure 99 : Plan de masse.

## Système Structurelle

1. Structure mixte béton-métal implantée sur l'eau, fondée par pieux forés via batardeau, avec trame régulière 8x8 m, contreventée par noyaux et voiles.
2. Une rampe spirale métallique tridimensionnelle avec escalators relie le RDC à une terrasse suspendue, alliant légèreté, stabilité et maîtrise du site aquatique

### 1/-STRUCTURE PORTEUSE PRINCIPALE (TRAME BÉTON)

**Fondations spécifiques – Projet sur l'eau**  
**Type de fondation :** Pieux forés en béton armé.  
**Technique :** Batardeau (coffrage temporaire étanche dans l'eau).  
**Contreventement Assuré par :**  
 -Noyaux rigides : cages d'ascenseurs et cages d'escaliers.  
 -Deux voiles périphériques en béton armé (longitudinaux ou transversaux).

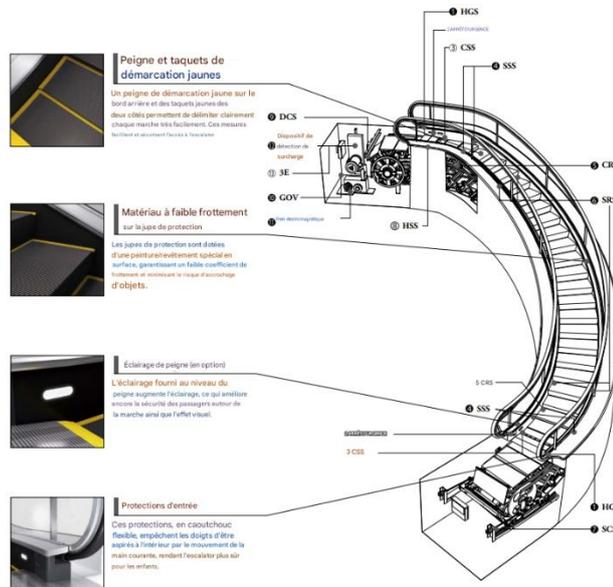


### 2/-RAMPE SPIRALE PIÉTONNE AVEC ESCALATORS & STRUCTURE DE LA TERRASSE DISQUÉE

**Principe de Design**  
**Conception tridimensionnelle hélicoïdale** Permet un mouvement fluide dans un espace vertical courbe. Et Intégration compacte dans des structures circulaires

**Fixation :** Consoles métalliques fixées à la structure porteuse

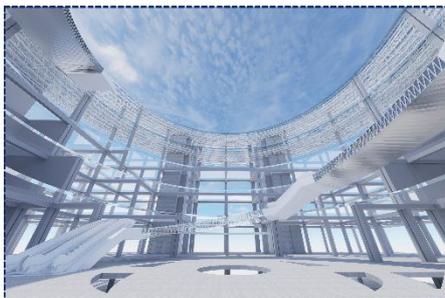
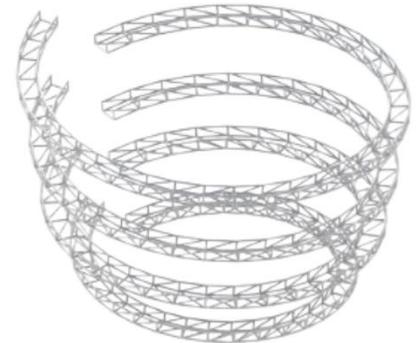
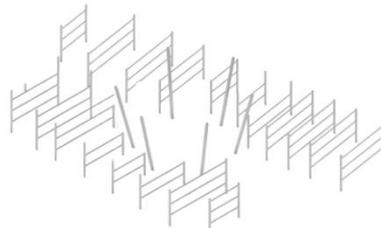
**Dispositifs techniques** des composants mécaniques de haute précision qui assurent son bon fonctionnement, même dans une trajectoire courbe tridimensionnelle :



**HGS :** Boutons d'arrêt d'urgence en haut et en bas.  
**CSS :** Capteurs de sécurité pour la chaîne et les marches.  
**DCS :** Système de détection de surcharge moteur.  
**3E :** Frein électromagnétique pour arrêt rapide.  
**GOV :** Régulateur de vitesse automatique.  
**CRS, SRS, HSS, SSS :** Systèmes de guidage et de support qui maintiennent la stabilité, la tension et le mouvement continu des marches sur le tracé en spirale.

**Structure métallique tridimensionnelle :**

- Type :** Treillis spatial tubulaire.
- Matériau :** Acier galvanisé ou peint – sections tubulaires circulaires soudées.
- Configuration :**
  - Forme autoportante en torsion/flexion.
  - Supporte à la fois poids propre, charges d'usage et équipements (escalators).



**LA TERRASSE DISQUÉE**

- a. Structure & Matériau**  
 Treillis spatial métallique tubulaire, identique à la spirale.
- b. Support**
  - Repos sur 4 noyaux en béton armé.
  - Points de contact via appuis métalliques isostatiques ou consoles ancrées.



Figure 100 : Détails de structure.

### 3/- INTÉGRATION STRUCTURE MÉTALLIQUE DANS LA STRUCTURE BÉTON

#### a. Liaisons entre spirale métallique et trame béton

-Dans les dalles béton, prévoir des réservations ou platines noyées avec ferrailage renforcé.

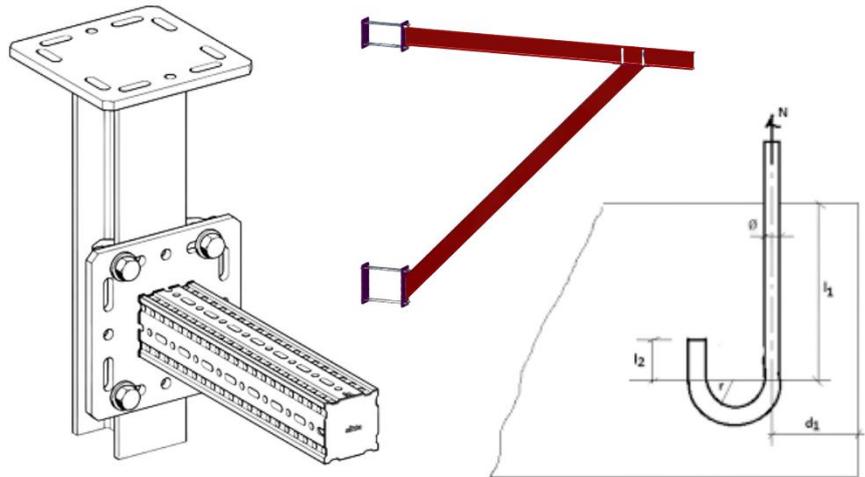
-Utiliser des queues de carpe (ferrailage sortant) pour liasonner les consoles/supports.

#### b. Détail des consoles métalliques noyées

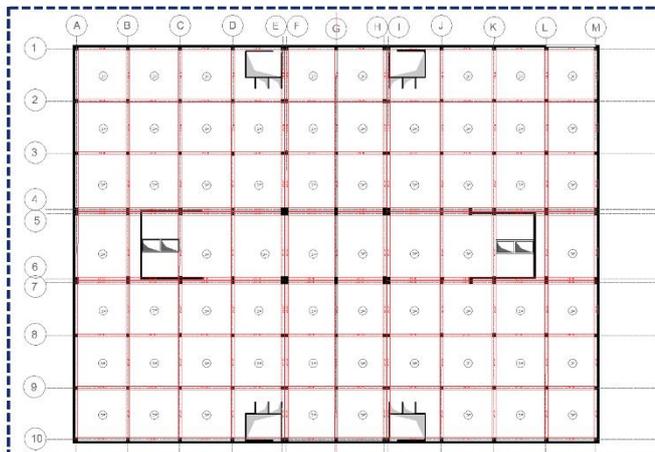
-Une console métallique en acier (IPE ou HEA, selon les charges) est soudée à une platine.

-La platine est ancrée dans la dalle béton à l'aide de tiges d'ancrage chimiques ou précolées avec chevêtres et crosses.

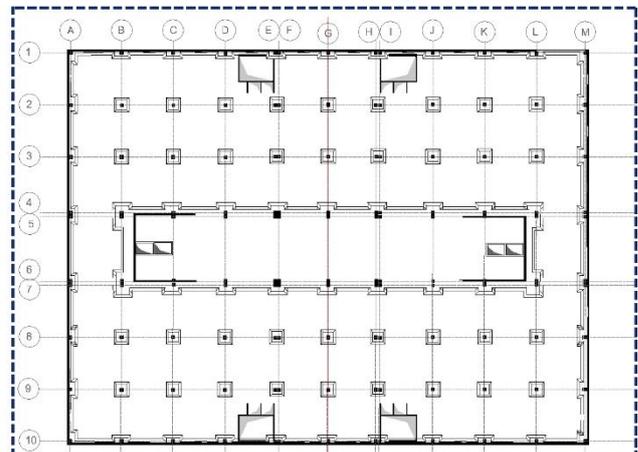
-Étanchéité assurée avec résine époxy ou joint élastomère autour de la zone d'interface métal/béton.



Plan Fondation



Plan Gaufrage



La 3D de la Structure

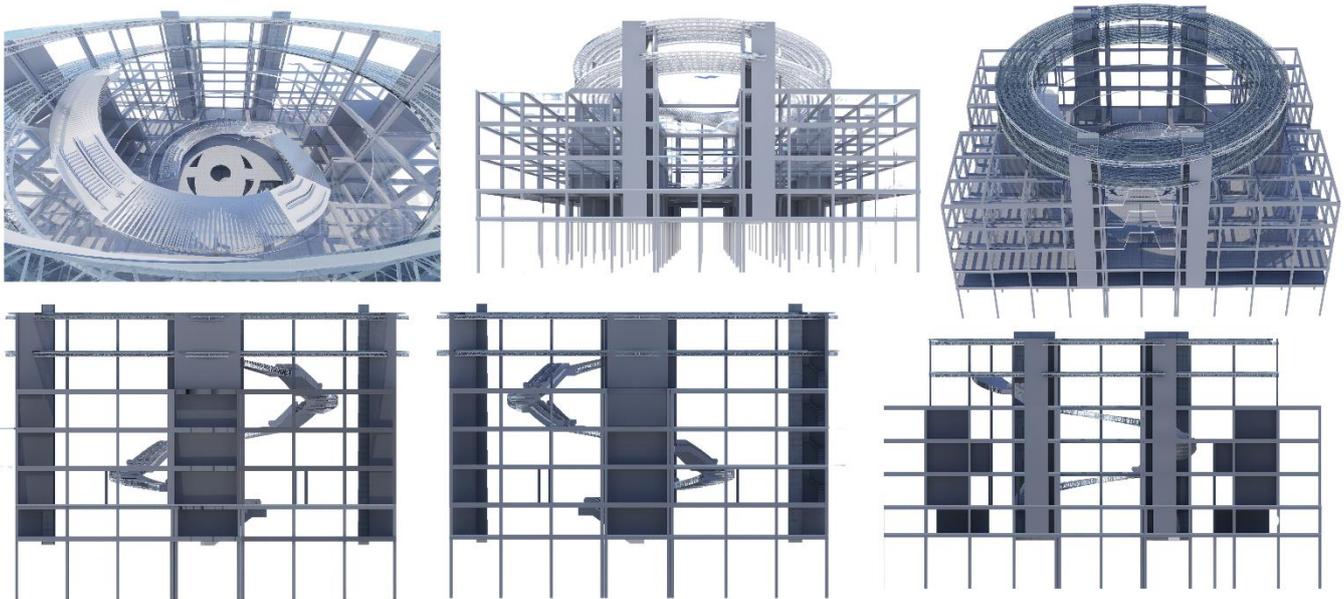


Figure 101 : Détails de structure.

## CONCLUSION GENERALE

À l'issue de ce travail, il est manifeste que l'hypothèse préliminaire selon laquelle la modernisation des infrastructures portuaires, associée à une stratégie globale de redynamisation urbaine, représente un élément clé pour la revitalisation de la zone portuaire d'Oran, est entièrement validée. En réalité, l'étude détaillée des dynamiques régionales, économiques et sociétales a prouvé que la revitalisation des zones portuaires ne peut se réduire à une simple mise à jour technique, mais elle doit être intégrée dans une perspective globale qui rétablit les continuités urbaines, met en valeur le patrimoine historique tout en répondant aux demandes actuelles de durabilité et de multifonctionnalité.

Ce travail a souligné que la zone portuaire d'Oran, qui a longtemps été négligée et fragmentée, possède un potentiel énorme pour se transformer en un catalyseur de développement à l'échelle métropolitaine, si les actions mises en place sont synchronisées, inclusives et tiennent compte des caractéristiques locales. L'actualisation des ports, en intégrant les avancées logistiques et écologiques, pave la voie à une reconversion efficace qui peut attirer de nouvelles entreprises économiques tout en augmentant l'attractivité urbaine.

Via cette recherche on a aussi démontré que la revitalisation de la zone portuaire d'Oran est non seulement souhaitée, mais également faisable, si l'on privilégie une stratégie globale combinant modernisation technologique, réaménagement urbain et gouvernance participative. Cette interprétation encourage à continuer les démarches de planification stratégique et à rassembler les intervenants autour d'un projet partagé, assurant ainsi un développement équilibré et durable.

**REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES :**

- 1- (CHALINE.C, LE BOSSÉ.M, LARROUY ESTEVENS.D, RODRIGUES MALTA.R , 1994, Ces ports qui créèrent des villes, Paris, Par : L'Harmattan).
- 2- (AOUISSI.K.B, MADANI.S, 2017, Alger: prospection de scénarii pour sa reconversion portuaire, Par : Cinq Continents, p151-172, URL : <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-63426-8> (Connection : 02/04/2025, Blida, Algérie)).
- 3- (AOUISSI.K.B, 2016, Le clivage ville/port. Le cas d'Alger, p61-64, Par : Connaissance et Savoir, ISBN : 2753903336, 9782753903333).
- 4- (HOYLE.B.S, 1989, The Port-City Interface: Trends, Problems and Examples, p429-435, Par: Geoforum URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/0016718589900262> / (Connection: 02/04/2025, Blida, Algérie)).
- 5- (MIOSSEC.J.M, 2019, Le désenclavement portuaire de l'Afrique au Nord de l'Équateur : enjeu du XXIe siècle dans un contexte de conteneurisation-mondialisation et de tensions géopolitiques, Par : Norois, p19-40, URL: <https://journals.openedition.org/norois/9333> (Connection : 02/04/2025, Blida, Algérie)).
- 6- (Secteur privé et développement,2017, Le secteur portuaire en Afrique : Plein cap sur le développement, Par : Proparco, URL : <https://www.isemar.org/wp-content/uploads/2017/04/Le-secteur-portuaire-en-Afrique-Proparco.pdf> (Connection : 02/04/2025, Blida, Algérie)).
- 7- (DJEBIRI.S.I, HORRI.O.I, 2018-2019, Université M'hamed Ben Ahmed Oran 2, Apport de la Géomatique pour évaluer la couverture d'un réseau GSM.cas réseau Ooredoo wilayas d'Oran,p07-12)
- 8- (NEMOUCHI.H, ZEGHICHE.A, 2021, Oran : des terres agricoles sacrifiées pour un urbanisme sauvage, Par : Belgeo, URL : <https://journals.openedition.org/belgeo/46093?lang=de> (Connection : 14/04/2025, Blida, Algérie)).
- 9- (F.Z.KADDOURI, B.YOUSFI, TRACHE.S.M, 2024, (Dé)cohabitation du transport conventionnel et artisanal dans l'agglomération oranaise (Algérie), Par : Méditerranée, URL : <https://journals.openedition.org/mediterranee/15343> (Connection : 14/04/2025, Blida, Algérie)).
- 10- (GUERBOUZ.N, DOUDOU.K, 2015-2016, Université Abdelhamid Ibn Badis de Mostaganem, Reconciliation de l'interface ville/port 'Cas du vieux port d'Oran' ,p52-55).

- 11-(TRACHE.S.M, KHELIFI.M, 2022, Périurbanisation et décroissance démographique de la ville centre : l'exemple d'Oran (Algérie), Par : Cahiers de géographie du Québec, p169-189, URL : <https://www.erudit.org/fr/revues/cgq/2020-v64-n181-182-cgq07091/1090226ar/> (Connection : 14/04/2025, Blida, Algérie)).
- 12-(OTHMANE.T, MACHOU.H.M, Yousfi.B, 2023, Émergence des nouvelles centralités à Oran en Algérie entre métropolisation et circulation marchande mondialisée, Par : Suds, , p53-89 URL : <https://journals.openedition.org/suds/340> (Connection : 14/04/2025, Blida, Algérie)).
- 13-(LAFI.N, 2005, Oran: Ville-monde et citoyenneté urbaine au Maghreb, Les villes maghrébines à l'époque ottomane, Par: Karthala).
- 14-(NEMMOUCHI.H, 2023, Peri-Urban Pressures: The Interplay of Land Strategies and Urbanization in Algeria's Oran Metropolis, Par: Journal of Contemporary Urban Affairs, p01-19, URL: <https://doi.org/10.25034/ijcua.2023.v7n2-1> (Connection : 16/04/2025, Blida, Algérie)).
- 15-(TOUATI.M, YAMANI.L, 2024, From urban planning instruments to produced urban forms: Analysis of the eastern extension of Oran (Algeria), Par : ITU Press Press of the Istanbul Technical University, URL : [https://www.researchgate.net/publication/382748020\\_From\\_urban\\_planning\\_instruments\\_to\\_produced\\_urban\\_forms\\_Analysis\\_of\\_the\\_eastern\\_extension\\_of\\_Oran\\_Algeria](https://www.researchgate.net/publication/382748020_From_urban_planning_instruments_to_produced_urban_forms_Analysis_of_the_eastern_extension_of_Oran_Algeria) (Connection : 16/04/2025, Blida, Algérie)).
- 16-(KADRI.Y, MADANI.M, 2015, L'agglomération oranaise (Algérie) entre instruments d'urbanisme et processus d'urbanisation", Par : EchoGéo, URL : <https://journals.openedition.org/echogeo/14386> (Connection : 16/04/2025, Blida, Algérie)).
- 17-(FEY.H.L, 2009, Histoire d'Oran avant, pendant et après la domination Espagnole, ISBN : 978-1103926909 / 110392690X).
- 18-(FE CANTO.L.F, 2011, École doctorale de l'École des hautes études en sciences sociales, Paris, 'Oran (1732-1745) : les horizons maghrébins de la monarchie hispanique').
- 19-(GALLIN.A, 2019, 'Oran, une ville ottomane au Maghreb', URL : <https://doi.org/10.58079/qoj4> (Connection : 17/04/2025, Blida, Algérie)).

- 20- (BEKRI.F.Z, NOUIABAT.B, SOUIAH.S.A, 2024, 'URBAN REHABILITATION OF THE CITY CENTER OF ORAN (ALGERIA): A RECONCILIATION WITH THE COLONIAL HERITAGE? ', Par : International Journal of Innovative Technologies in Social Science, URL <https://rsglobal.pl/index.php/ijitss/article/view/2751> (Connection : 17/04/2025, Blida, Algérie)).
- 21- (COQUERY.M, 1965, Quartiers périphériques et mutations urbaines, Par : Méditerranée, p285-298, URL : [https://www.persee.fr/doc/medit\\_0025-8296\\_1965\\_num\\_6\\_4\\_1175](https://www.persee.fr/doc/medit_0025-8296_1965_num_6_4_1175) (Connection : 17/04/2025, Blida, Algérie)).
- 22- (RODRIGUE.J.P, 2024, The Geography of Transport Systems, "Par : Routledge, Chapitre 1;5;6, ISBN : 9781032380407).
- 23- (BENSAAD.A, 2005. Histoire d'Oran et de sa région, Par : Editions Dar El Gharb).
- 24- (NOTTEBOOM.T, PALLIS.A, RODRIGUE.J.P, 2022, Port Economics, Management and Policy, "Par : Routledge, ISBN : 9780367331559).
- 25- (BENNE.C, 2016, Increasing the contribution of small-scale fisheries to poverty alleviation and food security, Par : FAO Technical guidelines for responsible fisheries, p 665-681, URL : <https://openknowledge.fao.org/server/api/core/bitstreams/2e81a43b-4f60-4934-b823-161a5e7c391a/content> (Connection : 22/05/2025, Blida, Algérie)).
- 26- (HALL.C.M, 2001, Trends in ocean and coastal tourism: the end of the last frontier?, Par : Elsevier, p 601-618, URL : <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0964569101000710> (Connection : 22/05/2025, Blida, Algérie)).
- 27- (LAROCHE.S, 2014, Le laboratoire AAU (Ambiances Architectures Urbanités) de France, L'urbanisme commercial à l'usage : ambiances, pratiques et projets).
- 28- (LOUIS.T, 2022-2023, Université de Tours, L'influence de la nouvelle génération de centres commerciaux sur la centralité urbaine).
- 29- (GASNIER.A, 2019, Le commerce dans la ville, entre crise et résilience, Par : Presses universitaires de Rennes, URL : [https://s3.eu-west-3.amazonaws.com/nova-pur-production/upload/documents\\_1/95af5600-b2ff-4292-bc0f-7e59b0d6d7e5.pdf](https://s3.eu-west-3.amazonaws.com/nova-pur-production/upload/documents_1/95af5600-b2ff-4292-bc0f-7e59b0d6d7e5.pdf) (Connection : 22/05/2025, Blida, Algérie)).

**LISTE DES FIGURES :**

- Figure 01 :** Structure du travail.
- Figure 02 :** Situation géographique de la wilaya d'Oran.
- Figure 03 :** L'hypsométrie dans la wilaya d'Oran.
- Figure 04 :** Carte de zonage sismique du nord d'Algérie.
- Figure 05 :** Réseau de transports collectifs urbains de l'agglomération Oranaise.
- Figure 06 :** Port d'Oran.
- Figure 07 :** Évolution de la population dans l'agglomération Oranaise
- Figure 08 :** Situation géographique des nouvelles centralités à Oran.
- Figure 09 :** Les statues monumentales de lions.
- Figure 10 :** La situation stratégique de la ville d'Oran.
- Figure 11 :** Une carte représente les lignes de crêtes de la ville d'Oran.
- Figure 12 :** La morphologie urbaine à Oran.
- Figure 13 :** L'aéroport d'Oran Ahmed BEN BELLA.
- Figure 14 :** Secteur de la pêche-Port d'Oran.
- Figure 15 :** La présence des phéniciens et romains à Oran.
- Figure 16 :** Château de ROSALCAZAR, 1331.
- Figure 17 :** La présence arabo-musulmane à Oran.
- Figure 18 :** La présence espagnole à Oran.
- Figure 19 :** La porte de Santon - Bab El Marsa.
- Figure 20 :** La porte de Canastel.
- Figure 21 :** La porte de Tlemcen.
- Figure 22 :** La présence Ottomane à Oran.
- Figure 23 :** Palais du Bey.
- Figure 24 :** Palais du Perle.
- Figure 25 :** Mosquée du Pacha.
- Figure 26 :** L'occupation française 1831-1848.
- Figure 27 :** L'occupation française 1848-1880.
- Figure 28 :** L'occupation française après 1880.
- Figure 29 :** Oran durant la période postindépendance.
- Figure 30 :** Oran durant la période de modernisation et restructuration urbaine.
- Figure 31 :** Synthèse de la croissance historique de la ville d'Oran.
- Figure 32 :** Principaux nœuds et repères de la ville d'Oran.

- Figure 33** : Système viaire de la ville d'Oran.
- Figure 34** : Système parcellaire de la ville d'Oran.
- Figure 35** : Système bâti-non bâti de la ville d'Oran.
- Figure 36** : Carte de délimitation de l'aire d'études.
- Figure 37** : Carte du système viaire.
- Figure 38** : Carte de circulation.
- Figure 39** : Carte du système parcellaire.
- Figure 40** : Carte du système bâti-non bâti.
- Figure 41** : Carte d'état du bâti.
- Figure 42** : Carte du système fonctionnel
- Figure 43** : Port antique d'Alexandrie.
- Figure 44** : Port antique de la Grèce « Athnes Piraeus ».
- Figure 45** : Port antique de Rome.
- Figure 46** : Ancien port d'Oran.
- Figure 47** : Port de commerce à Shanghai.
- Figure 48** : Port de passagers à Miami.
- Figure 49** : Port de loisirs « Hercule » à Monaco.
- Figure 50** : Port de pêche « Boulogne sur mer » en France.
- Figure 51** : Zone de mouillage des bateaux.
- Figure 52** : Port de plaisance « Camargue » en France.
- Figure 53** : Loisirs d'eaux.
- Figure 54** : Un bateau Ponton.
- Figure 55** : Complexe commercial et de loisirs « Les Terrasses du Port » à Marseille.
- Figure 56** : Typologie des centres commerciaux.
- Figure 57** : Dubai Mall, Emirates Unis.
- Figure 58** : The Mall of America, Bloomington, Minnesota, Etats-Unis.
- Figure 59** : Le West Edmonton, Canada.
- Figure 60** : Quartier de la pêche.
- Figure 61** : Le site d'intervention.
- Figure 62** : Schéma des hypothèses environnementales.
- Figure 63** : Schéma des hypothèses architecturales et sociales.
- Figure 64** : Le vieux port de Marseille.
- Figure 65** : Le vieux port de Marseille durant la période de fondation Grecque.

- Figure 66** : Le vieux port de Marseille durant l'époque Romaine.
- Figure 67** : Le vieux port de Marseille durant l'époque du Moyen-âge.
- Figure 68** : Le vieux port de Marseille durant l'époque industrielle.
- Figure 69** : Le vieux port de Marseille durant le XXe siècle.
- Figure 70** : Le vieux port de Marseille durant le XXIe siècle.
- Figure 71** : Plan de circulation – Vieux port de Marseille.
- Figure 72** : Le port Vell à Barcelone.
- Figure 73** : Le vieux port Vell à Barcelone – 17<sup>e</sup> siècle.
- Figure 74** : Les interventions réalisées sur le port Vell.
- Figure 75** : Les Terrasses du Port à Marseille.
- Figure 76** : L'intérieur de Terrasses du Port.
- Figure 77** : Une terrasse du Terrasses du Port.
- Figure 78** : Dubail Mall aux Emirats Unis.
- Figure 79** : L'intérieur du Dubai Mall.
- Figure 80** : L'Aquarium de Dubai Mall.
- Figure 81** : Etape 01 du plan d'aménagement.
- Figure 82** : Etape 02 du plan d'aménagement.
- Figure 83** : Etape 03 du plan d'aménagement.
- Figure 84** : Etape 04 du plan d'aménagement.
- Figure 85** : Etape 05 du plan d'aménagement.
- Figure 86** : Plan d'aménagement consolidé.
- Figure 87** : Le terrain d'intervention.
- Figure 88** : L'idée du Vortex.
- Figure 89** : Schéma d'inspiration du vortex.
- Figure 90** : Etape 1.1 - Genèse de la forme.
- Figure 91** : Etape 1.2 - Genèse de la forme.
- Figure 92** : Etapes 2 et 3 - Genèse de la forme.
- Figure 93** : Etape 4 - Genèse de la forme.
- Figure 94** : Etape 5 - Genèse de la forme.
- Figure 95** : Etape 6 - Genèse de la forme.
- Figure 96** : Forme finale du projet – Sketch.
- Figure 97** : Forme finale du projet.
- Figure 98** : Affectation spatiale.

**Figure 99** : Plan de masse.

**Figure 100** : Détails de structure.

**Figure 101** : Détails de structure.

**LISTE DES TABLEAUX :**

**Tableau 01 :** Le parcours territorial Oranais.

**Tableau 02 :** La température dans la wilaya d'Oran.

**Tableau 03 :** Déperdition des terres agricoles face à la croissance urbaine dans l'agglomération Oranaise (1987-2017).

**Tableau 04 :** Analyse SWOT du territoire Oranais.

**Tableau 05 :** Principaux repères de la ville d'Oran.

**Tableau 06 :** Caractéristiques et rôle du système viaire de la ville d'Oran

**Tableau 07 :** Système parcellaire de la ville d'Oran.

**Tableau 08 :** Caractéristiques du système bâti-non bâti de la ville d'Oran.

**Tableau 09 :** Classification des ports.

**Tableau 10 :** Comparaison entre les ports de plaisance et les ports de pêche.

**Tableau 11 :** Synthèse des actions sur les deux ports ( Vieux Port de Marseille et Vieux Port de Barcelone).

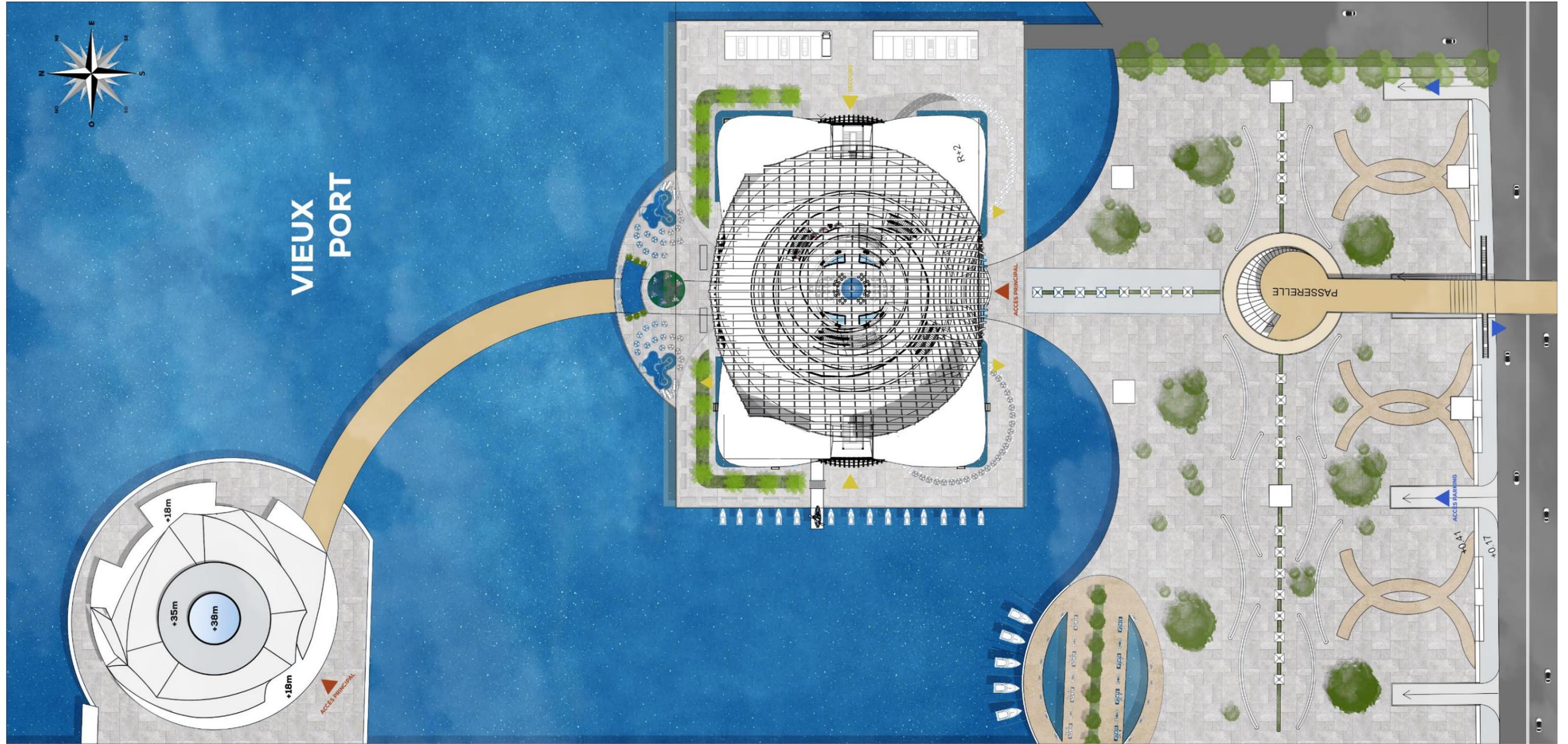
**Tableau 12 :** Synthèse comparative entre les deux centres commerciaux.

**Tableau 13 :** Programme fonctionnel du plan d'aménagement.

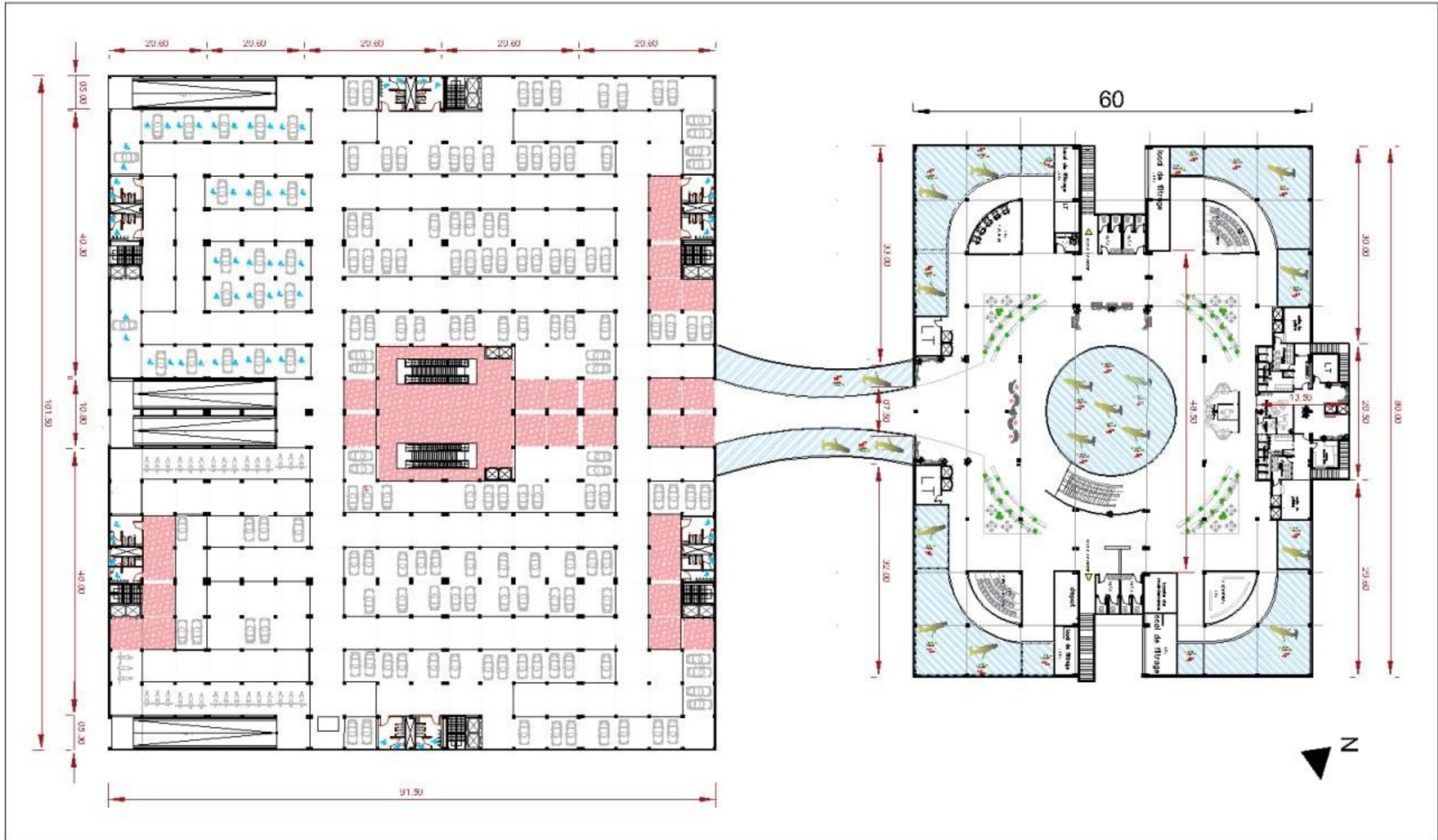
**Tableau 14 :** Programme surfacique du projet.

# ANNEXES

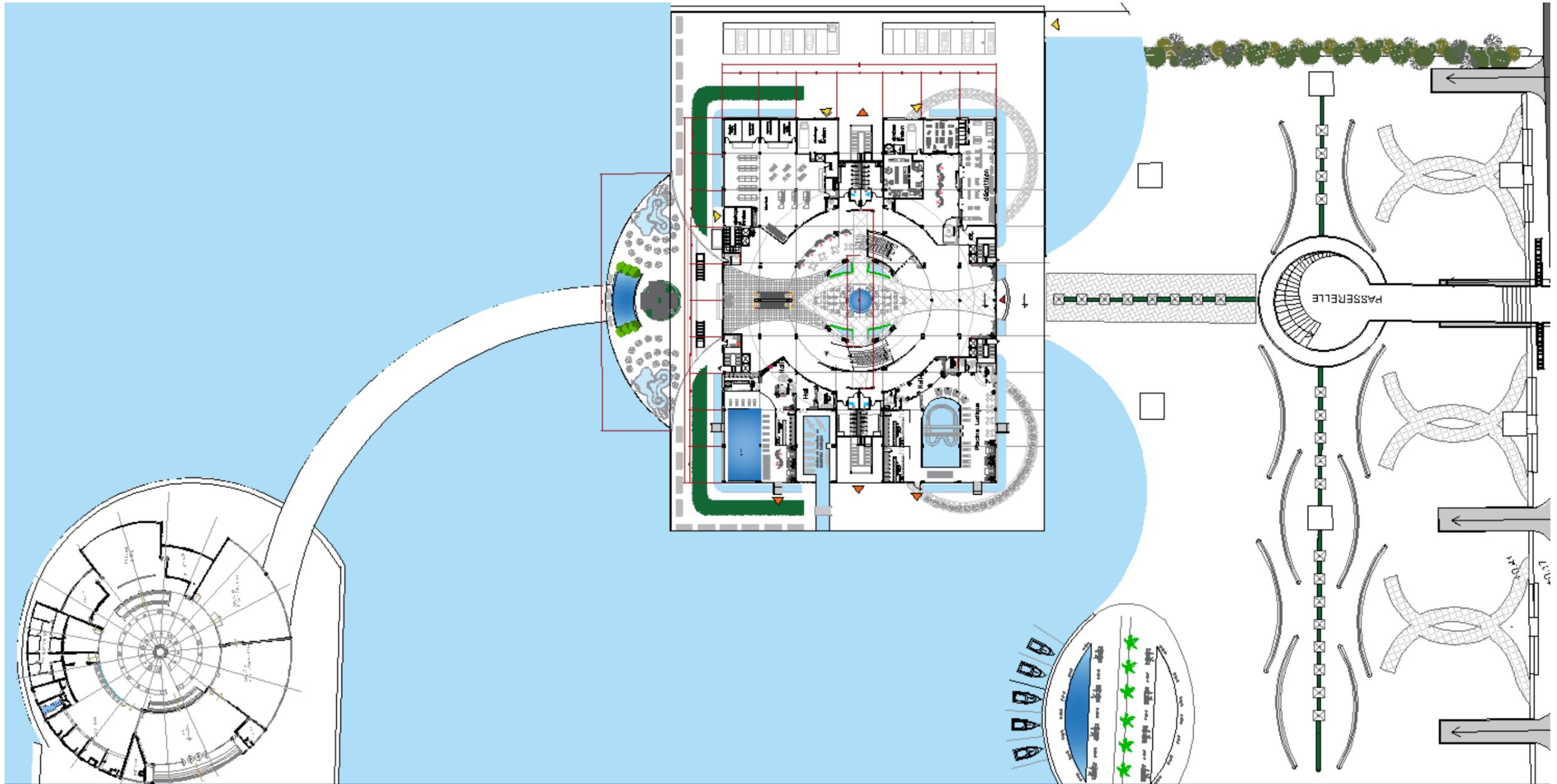
**DOSSIER GRAPHIQUE :**



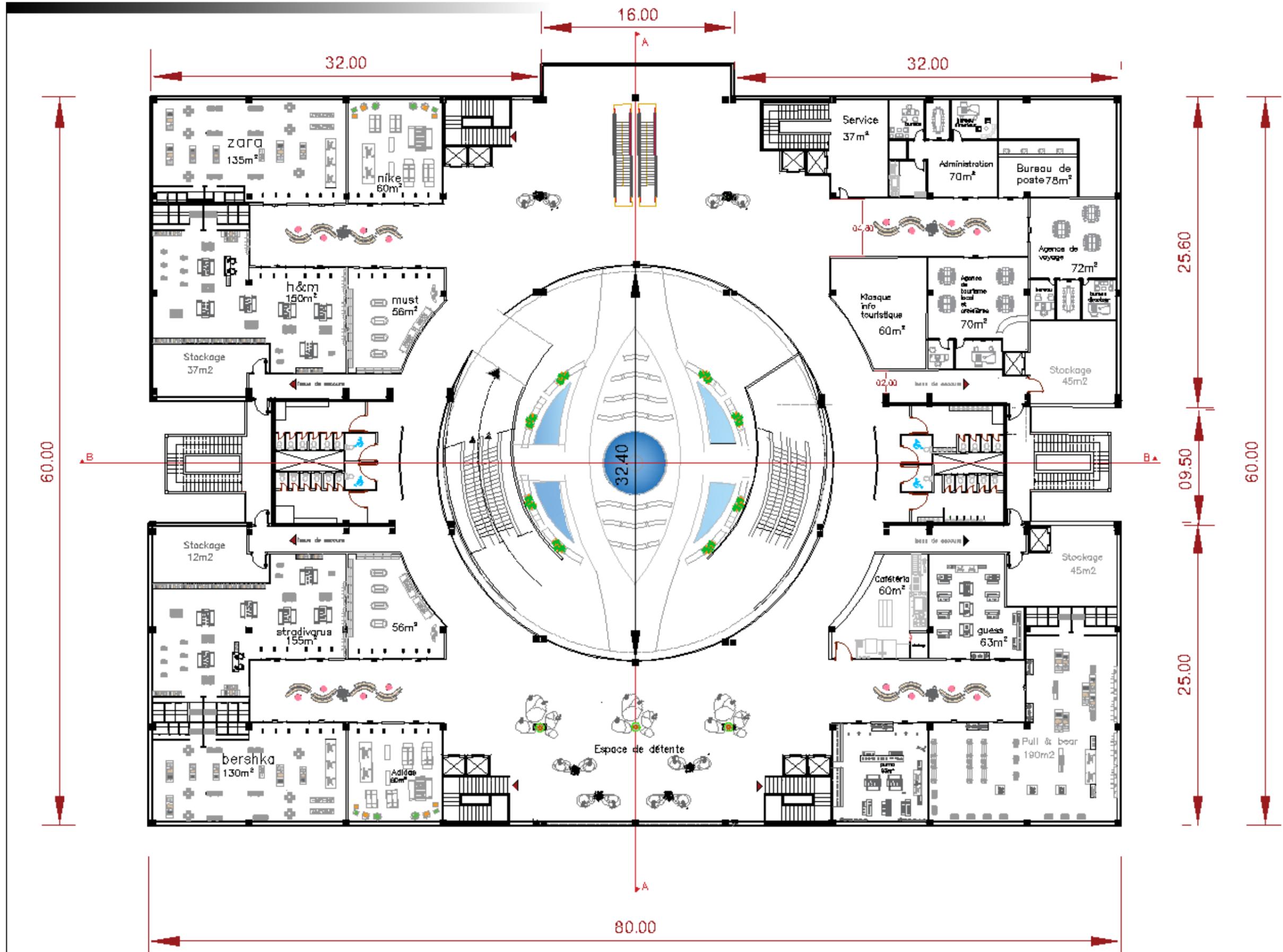
**PLAN DE MASSE**



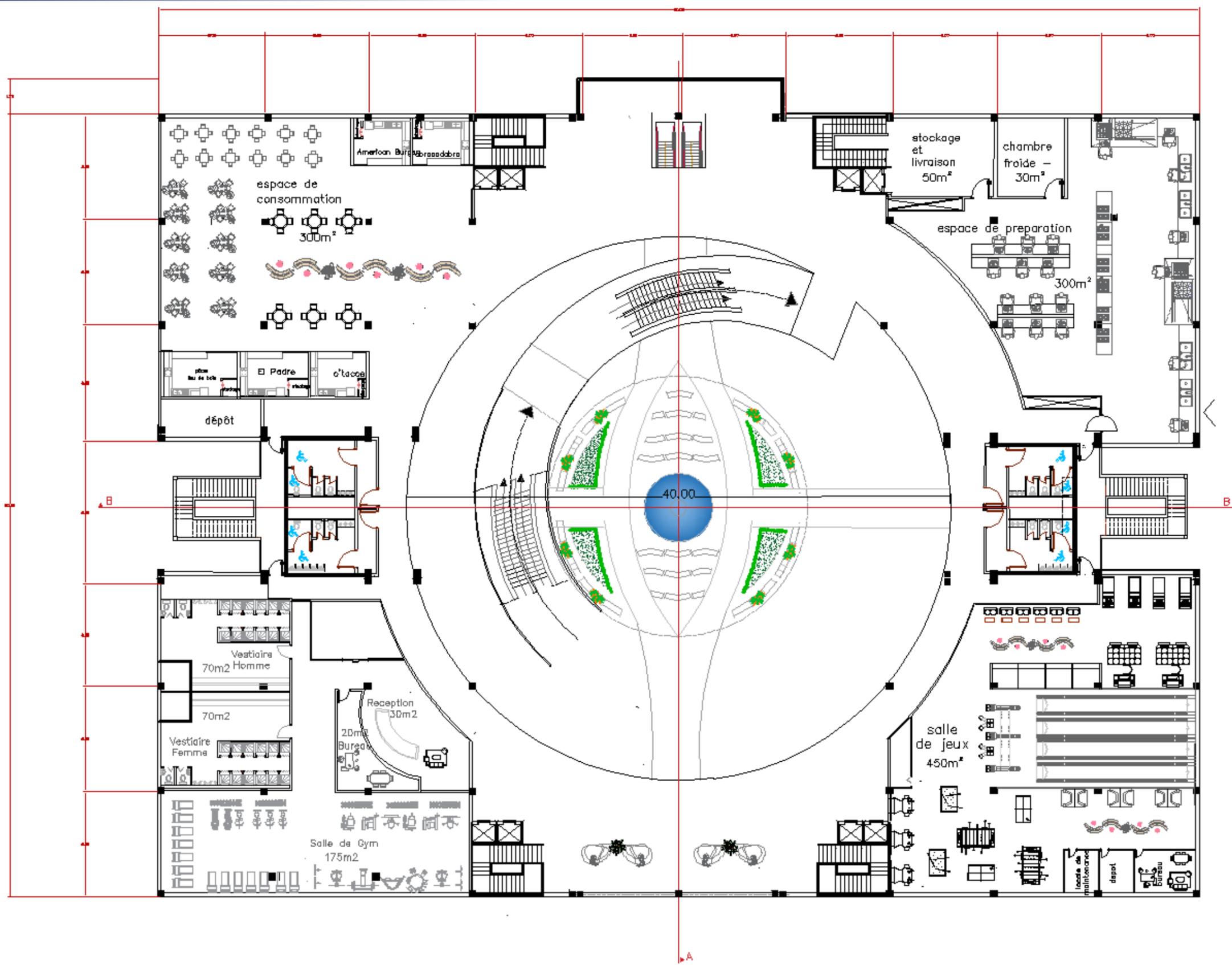
PLAN DE SOUS-SOL



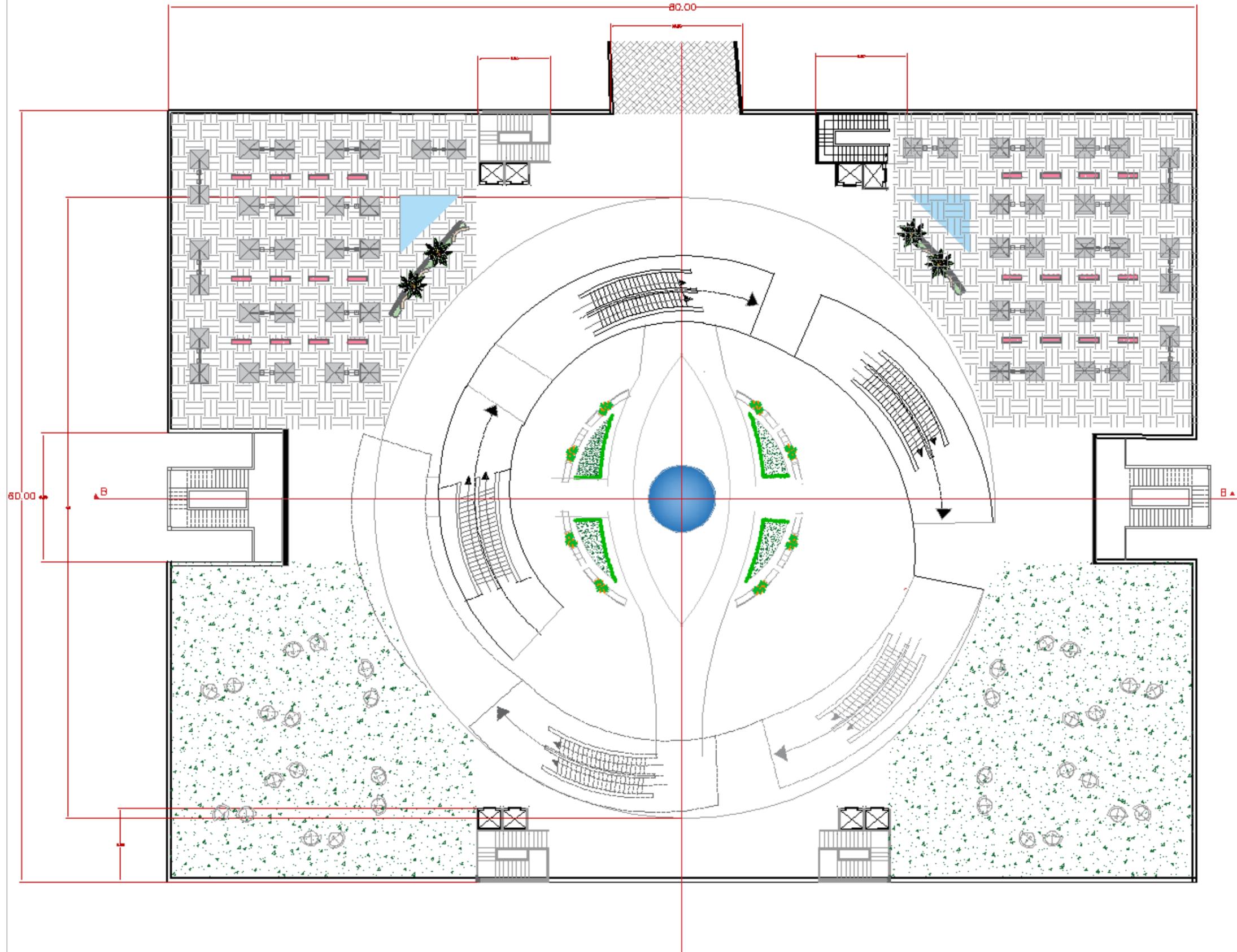
**PLAN DE REZ-DE-CHAUSSEZ.**



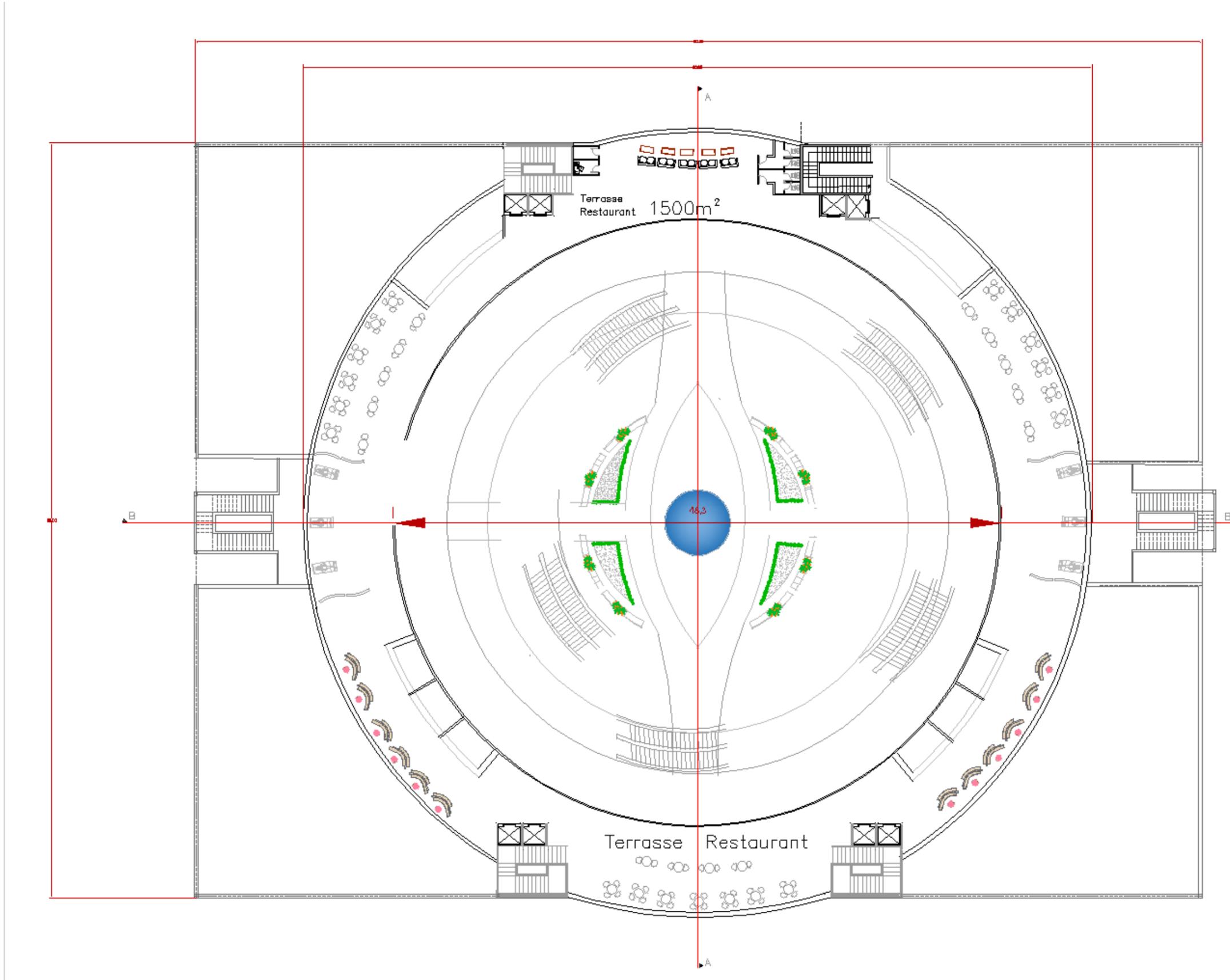
**PLAN DE 1ér ETAGE.**



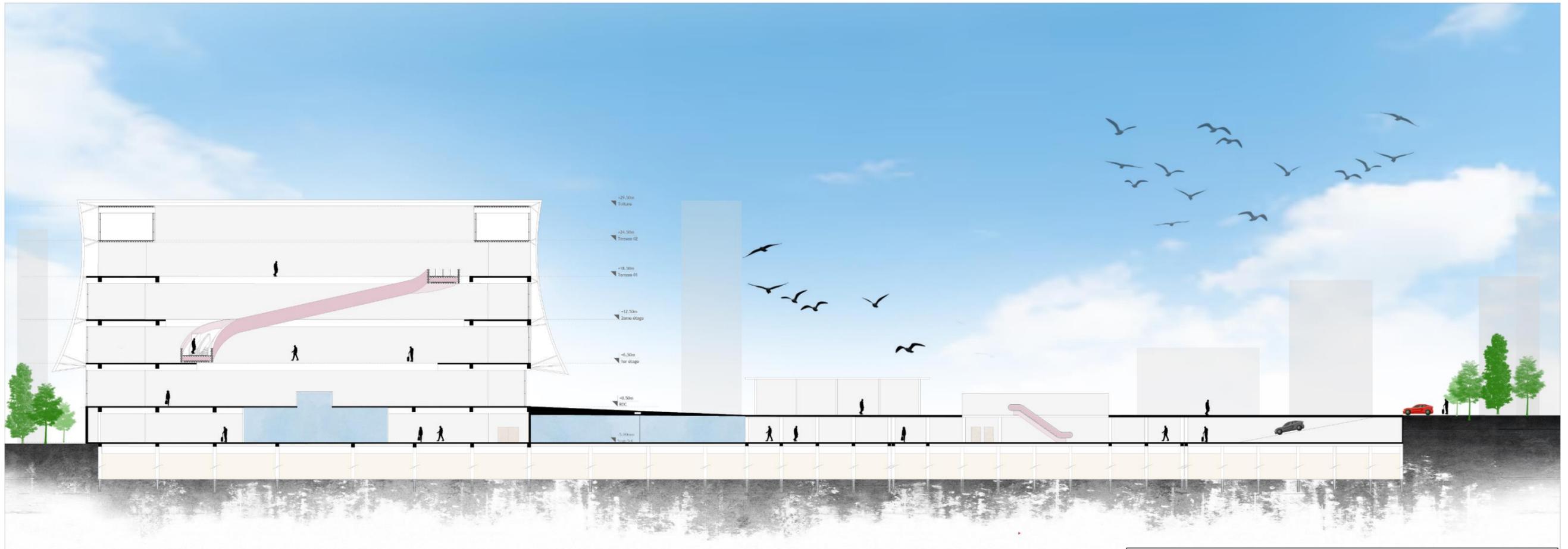
PLAN DE 2eme ETAGE.



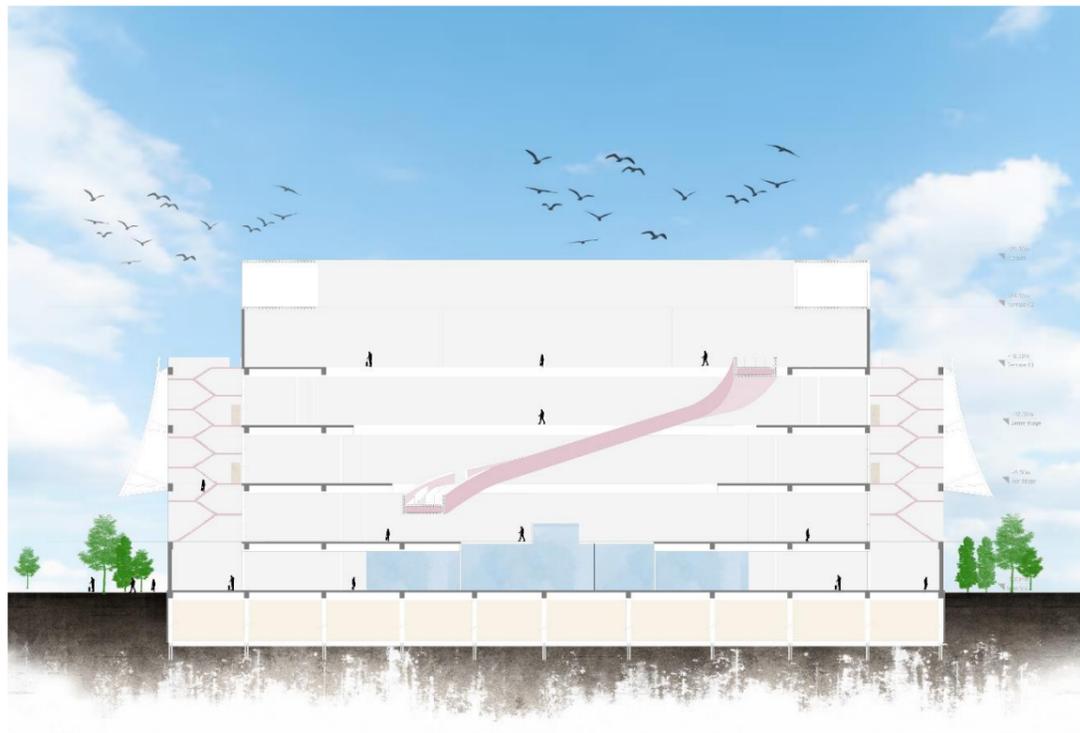
**PLAN DE LA TERRASSE ACCESSIBLE.**



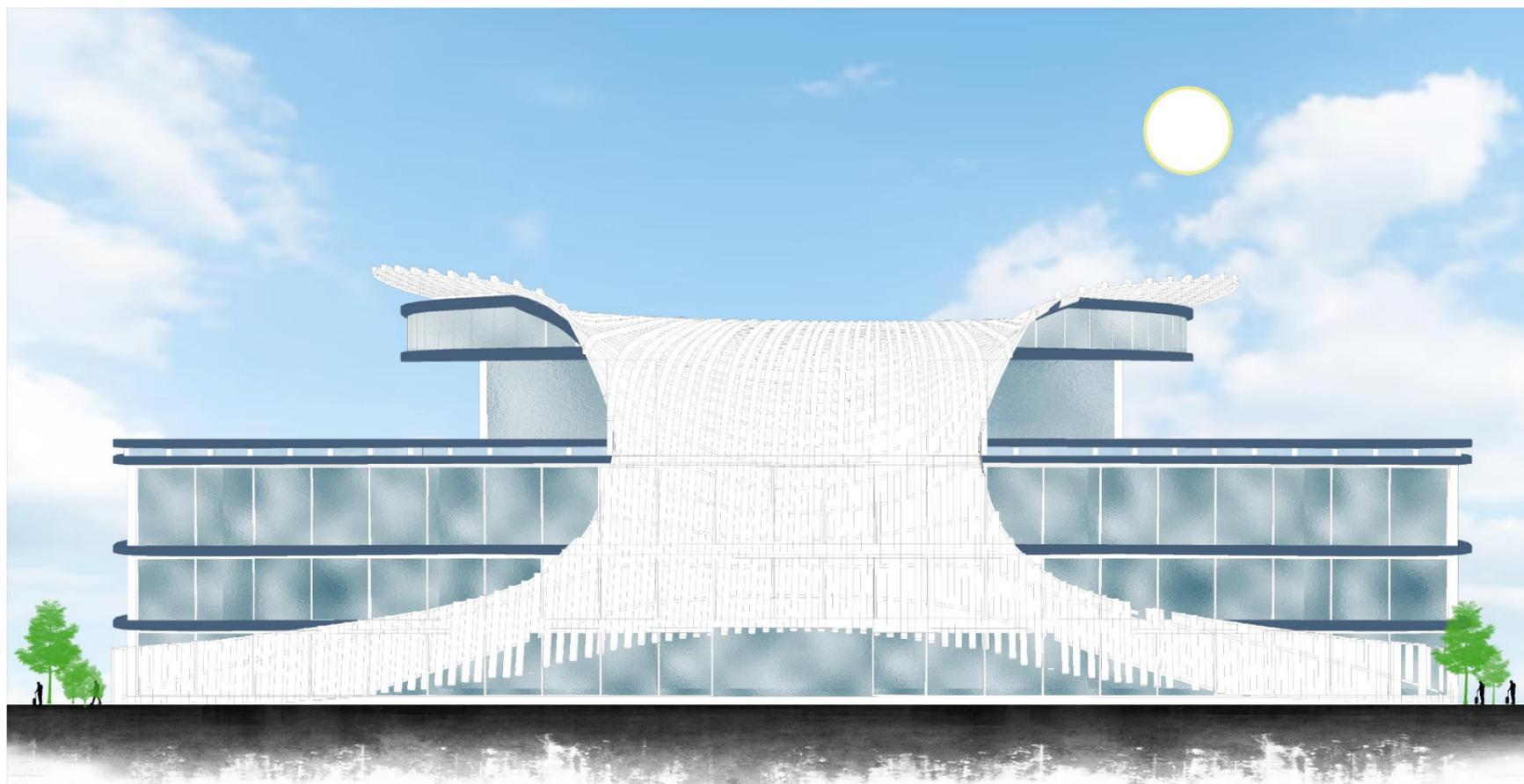
**PLAN DE LA TERRASSE DU RESTAURANT.**



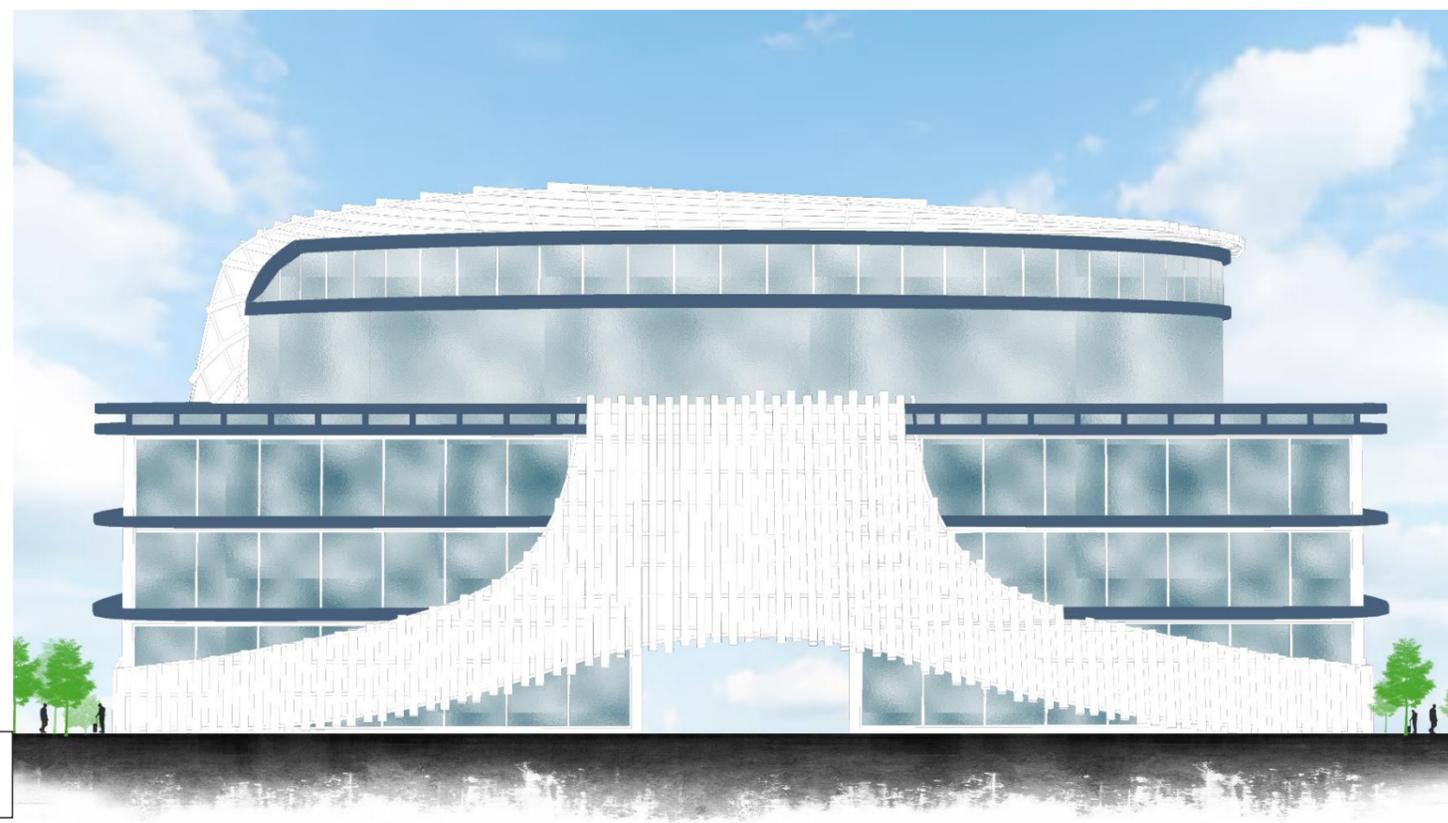
**COUPE AA.**



**COUPE BB.**

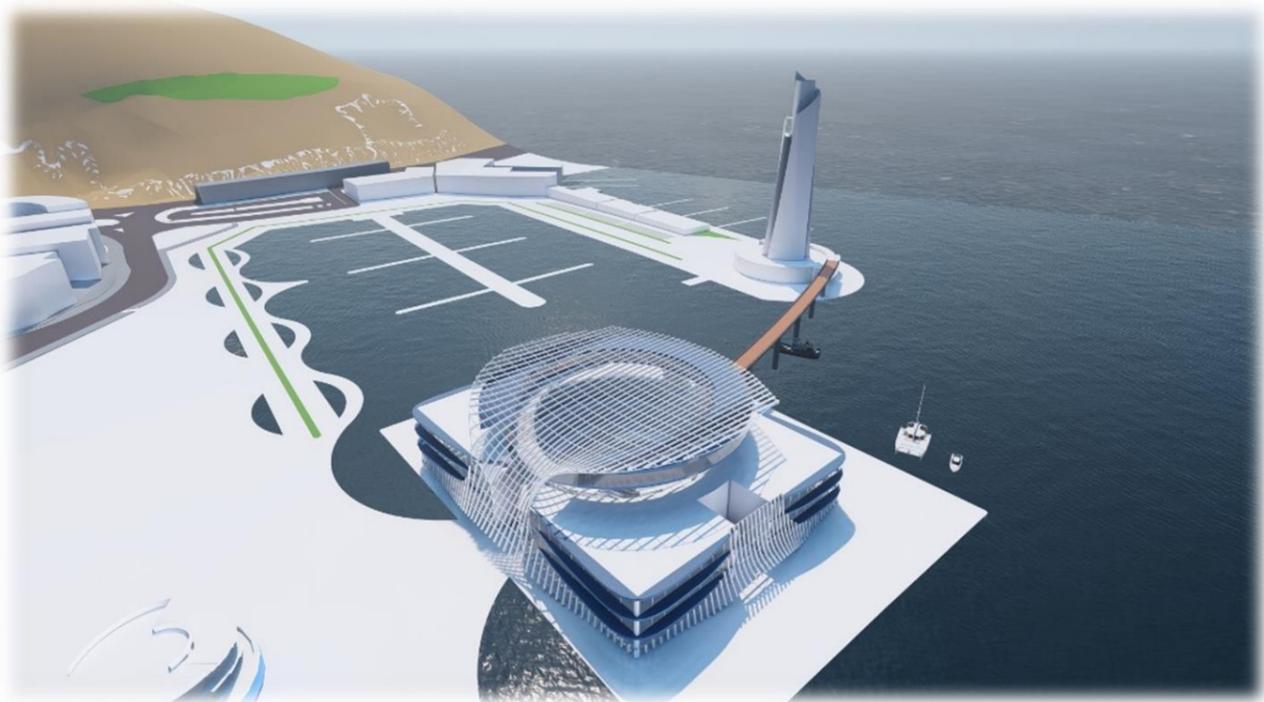
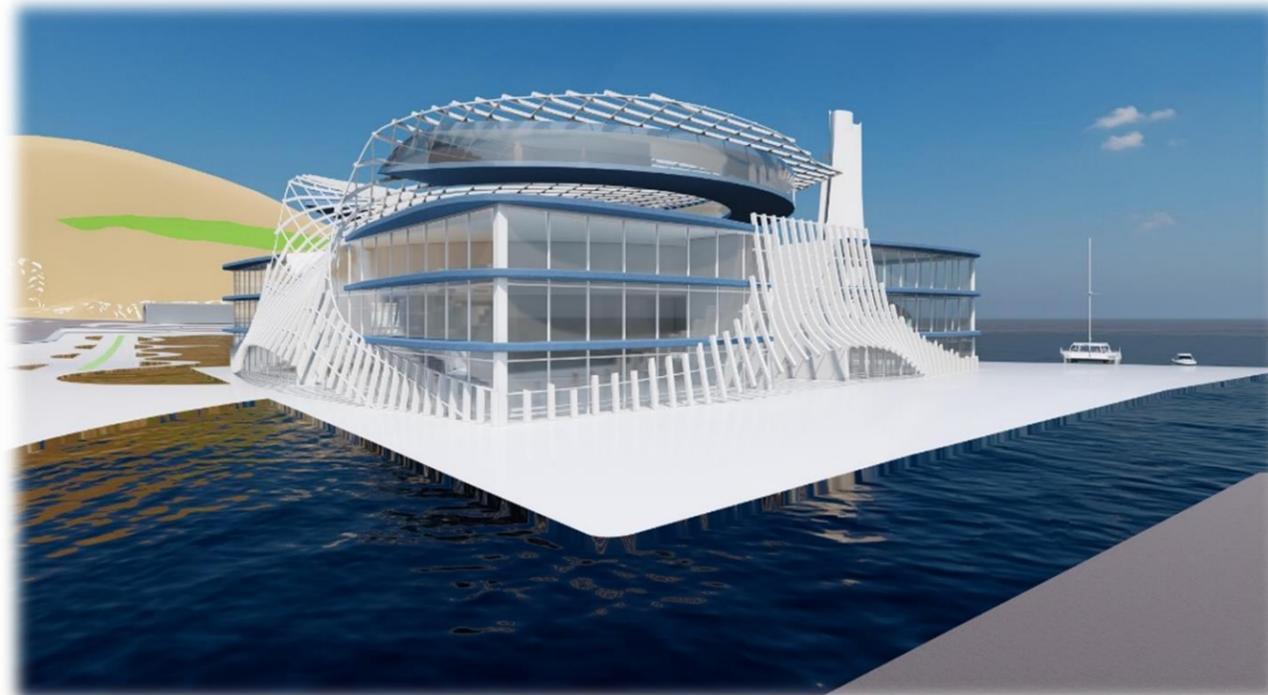


**FACADE PRINCIPALE - SUD-**



**FACADE EST**

PERSPECTIVES DE LA 3D



PERSPECTIVES DE LA 3D

