

Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique
Université Mohamed Seddik BENYAHIA – Jijel
Faculté des Sciences et de la Technologie

Département d'Architecture



Mémoire présenté pour l'obtention du diplôme de :
MASTER ACADEMIQUE

Filière :
ARCHITECTURE

Spécialité :
ARCHITECTURE ET PATRIMOINE

Présenté par :
**LALILI MESSAOUD
GHEDOUANI AMIN
BOUHIT IDRIS**

THEME :
**La reconnaissance et la régénération du patrimoine maritime : Enjeux
Culturels et Touristiques
- Cas de Vieux port de Bejaia -**

Date de la Soutenance : 13/07/2019

Composition du jury :

Mme GHERZOULI, SH	MCB, Université MOHAMED Seddik Benyahia _ Jijel	Président du Jury
Mme AOUCI, A	MAA, Université MOHAMED Seddik Benyahia _ Jijel	Directeur de Mémoire
Mme AIDAT, A	MAA, Université MOHAMED Seddik Benyahia _ Jijel	Membre du Jury

Année universitaire : 2018/2019

REMERCIEMENT

Avant tout, on remercie Dieu le tout puissant qui nous a mené jusqu'au bout du chemin et nous a éclairé la voie du savoir.

Je tiens à remercier toutes les personnes qui ont contribué au succès de mon mémoire et qui m'ont aidée lors de la rédaction de ce mémoire.

Je voudrais dans un premier temps remercier, mon encadreur de mémoire **AOUICI AMINA**, pour sa patience, sa disponibilité et surtout ses judicieux conseils, qui ont contribué à alimenter ma réflexion, Aux membres du jury, Mme **GHERZOULI, SH** et Mme **AIDAT, A**

Je remercie également toute l'équipe pédagogique de l'université de Jijel et les intervenants professionnels responsables de ma formation, pour avoir assuré la partie théorique et pratique de celle-ci.

Je remercie mes très chers parents, qui ont toujours été là pour moi. Je remercie mes sœurs, et mes frères, pour leurs encouragements.

Enfin, je remercie mes amis qui ont toujours été là pour moi. Leur soutien et leurs encouragements ont été d'une grande aide.

À tous ces intervenants, je présente mes remerciements, mon respect et ma gratitude.

MERCI

DEDICACES

Je dédie ce modeste travail :

A mes très chers parents, qui sont la source de lumière qui m'éclairait depuis
ma naissance

A mes très chères sœurs

A mes très chers frères

A mes deux binômes, Amine et Idris

A mes très chers amis : Iqbel, Yassine, Malek, Mohamed, Youcef, Khair-
Eddine, Farouk, Abdelfattah et tout les amis

A tous ceux qui m'aiment

A tous ceux que j'aime.

Messaoud

DEDICACES

Je dédie ce modeste travail :

A mes très chers parents, qui sont la source de lumière qui m'éclairait depuis
ma naissance

A mes très chers frères

A mes très chères sœurs et leurs enfants

A mes deux binômes, Messaoud et Amin

A mes très chers amis : Hamza, Abdelghafour, Hocine et Idir

A tous ceux qui m'aiment

A tous ceux que j'aime.

DEDICACES

Je dédie ce modeste travail :

A mes très chers parents, qui sont la source de lumière qui m'éclairait depuis
ma naissance

A mes très chers frères

A Ma chère sœur

A mes deux binômes, Messaoud et Idris

A mes très chers amis : Faouzi, Idris, Med Faouzi, Ahmed et Youcef

A tous ceux qui m'aiment

A tous ceux que j'aime.

AMIN

Résumé :

Les littoraux algériens sont riches d'une histoire maritime pluriséculaire dont les héritages sont constitués à la fois de biens matériels (bâtiments, monuments, infrastructures portuaires, éléments flottants...) et de biens immatériels (rites, qualifications techniques, esprit marin...)

Le patrimoine maritime est un élément primordial et souvent oublié du développement des littoraux, contrairement au autre patrimoine. Ainsi, **les ports historiques** se voient marginalisés et non pris en considération dans les projets d'aménagement côtiers, or qu'ils disposent de potentialités touristiques et culturelles, qui pourraient jouer un rôle considérable dans la reconstruction des littoraux et la transmission du patrimoine.

A ce titre ; **le vieux port de Bejaia** riche par ces potentialités naturelles et historiques qui lui permet d'être une destination touristique nationale, pourra attirer chaque année un nombre très important de touristes. Aujourd'hui le vieux port souhaite mettre en valeur et exploiter ses potentialités .Malgré ces richesses, capacités et potentialités le vieux port reste un espace sensible et consacré à l'activité commercial ; c'est une vraie perle délaissée qui n'est pas pris à sa juste valeur et demeure par conséquent comme patrimoine méconnu.

C'est pourquoi dans cette recherche il est question de réfléchir à la mise en place et l'application des stratégies cohérentes pour **la protection, la régénération et la mise en valeur** du patrimoine maritime en général et du patrimoine portuaire en particulier. Aussi de définir les actions à entreprendre en coopération avec toutes les forces intéressées (les experts et le grand public) par la préservation de ce patrimoine culturel.

Mots clés : Patrimoine maritime, Reconnaissance, Sauvegarde, Régénération, potentialités touristiques et culturelles, ports historiques, Bejaia.

المخلص

السواحل الجزائرية غنية بتاريخ بحري يعود إلى قرون، وتتكون إرثه من كل من البضائع المادية (المباني والآثار والهيكل الأساسية للموانئ والعناصر العائمة ...) والسلع غير المادية (الطقوس والمؤهلات الفنية والروح البحرية ...).

يعد التراث البحري عنصراً أساسياً وغالباً ما يتم تجاهله في التنمية الساحلية، على عكس التراث الآخر. وبالتالي، يتم تهيمش الموانئ التاريخية ولا تؤخذ في الاعتبار في مشاريع التنمية الساحلية، ولكن لديها إمكانات سياحية وثقافية محتملة، والتي يمكن أن تلعب دوراً هاماً في إعادة بناء السواحل ونقل التراث.

على هذا النحو؛ سيكون ميناء بجاية القديم الغني بهذه الإمكانيات الطبيعية والتاريخية التي تتيح لها أن تكون وجهة سياحية وطنية، قادراً على جذب عدد كبير من السياح كل عام. اليوم يرغب الميناء القديم في تسليط الضوء على إمكانياته واستغلالها، وعلى الرغم من هذه الثروات والقدرات والإمكانيات، يظل الميناء القديم مساحة حساسة ومكرسة للنشاط التجاري؛ إنها لؤلؤة حقيقية ضائعة لا تؤخذ في قيمتها الحقيقية، وبالتالي تظل تراثاً غير معروف.

هذا هو السبب في هذا البحث هو مسألة التفكير في تنفيذ وتطبيق استراتيجيات متماسكة لحماية وتجديد وتطوير التراث البحري بشكل عام وتراث الميناء بشكل خاص. أيضاً لتحديد الإجراءات الواجب اتخاذها بالتعاون مع جميع القوى المعنية (الخبراء والجمهور العام) من خلال الحفاظ على هذا التراث الثقافي.

الكلمات المفتاحية: التراث البحري، الاعتراف، الحماية، التجديد، السياحة والإمكانيات الثقافية، الموانئ التاريخية، بجاية

Abstract :

Algerian coastlines are rich in a centuries-old maritime history whose legacies are constituted of both material goods (buildings, monuments, port infrastructures, floating elements ...) and immaterial goods (rites, technical qualifications, marine spirit)

The maritime heritage is a primordial and often overlooked element of littoral development, unlike the other heritage. Thus, the historic ports are marginalized and not taken into account in coastal development projects, but they have potential tourism and cultural potential, which could play a significant role in the reconstruction of coastlines and transmission of heritage.

As such; the old port of Bejaia rich by these natural and historical potentialities which allows it to be a national tourist destination, will be able to attract every year a very important number of tourists. Today the old port wishes to highlight and exploit its potentialities. Despite these riches, capacities and potentialities the old port remains a sensitive space and devoted to the commercial activity; it is a real lost pearl that is not taken to its true value and therefore remains as an unknown heritage.

That is why in this research it is a question of thinking about the implementation and the application of coherent strategies for the protection, the regeneration and the development of the marine heritage in general and the port heritage in particular. Also to define the actions to be undertaken in cooperation with all the interested forces (the experts and the general public) by the preservation of this cultural heritage.

Keywords : Maritime Heritage, Recognition, Safeguarding, Regeneration, Tourism and Cultural Potential, Historic Ports, Bejaia

Table des matières

I	APPROCHE INTRODUCTIVE.....	4
I.1	Introduction :	4
I.2	Problématique :.....	4
I.3	Hypothèses de la recherche :	5
I.4	Objectifs de la recherche :	5
I.5	Méthodologie du mémoire :	5
I.6	Structure du mémoire :	6
II	Chapitre 01 : le patrimoine : étude théorique et définition des concepts	7
II.1	Introduction :	7
II.2	Le patrimoine : généralité :.....	7
II.2.1	Notion de patrimoine :.....	7
II.3	Types du patrimoine :.....	8
II.3.1	Le patrimoine culturel :.....	9
II.3.2	Le patrimoine naturel :	11
II.3.3	Operations d'intervention sur le patrimoine :.....	11
II.4	Patrimoine maritime :.....	12
II.4.1	Définition du concept de patrimoine maritime :	12
II.4.2	Institutions mondiales du patrimoine maritime :.....	14
II.4.3	Les ports :	15
II.5	Conclusion :.....	18
III	Chapitre 02 : Enjeux du patrimoine maritime.....	19
III.1	Introduction :	19
III.2	Le concept du Patrimoine maritime :	19
III.3	Les valeurs du patrimoine maritime :.....	20
III.4	Principaux éléments du patrimoine maritime :.....	21
III.4.1	Les phares :.....	21
III.4.2	Constructions militaires :	23
III.4.3	Les ports :	24
III.4.4	Les bateaux :.....	26
III.5	Les effets du tourisme sur le patrimoine maritime :.....	27
III.5.1	Le tourisme :.....	27
III.5.2	Les impacts positifs du tourisme :.....	27

III.5.3	Les impacts négatifs du tourisme :.....	27
III.5.4	Le tourisme dans le monde :	28
III.5.5	Tourisme en Algérie :.....	28
III.6	Conclusion :.....	29
IV	Chapitre 03 : Expériences de régénération du patrimoine maritime	30
IV.1	Introduction :	30
IV.2	Cas du Canada : Vieux port de Montréal :	30
IV.2.1	Présentation et situation du vieux port de Montréal :.....	30
IV.2.2	Aperçu historique du vieux port de Montréal :	31
IV.2.3	Éléments patrimoniaux du vieux port de Montréal :.....	32
IV.2.4	La valorisation du vieux port de Montréal :.....	34
IV.3	Cas du France : Vieux port de Cannes :	38
IV.3.1	Présentation et situation du vieux port de Cannes :	38
IV.3.2	Aperçu historique du vieux port de Cannes :	38
IV.3.3	Les éléments patrimoniaux du vieux port de Cannes :.....	40
IV.3.4	La valorisation du vieux port de Cannes :.....	41
IV.4	Cas de l'Algérie : Vieux port d'Oran :	44
IV.4.1	Présentation et situation du vieux port d'Oran :.....	44
IV.4.2	Aperçu historique du vieux port d'Oran :	44
IV.4.3	Les éléments patrimoniaux du vieux port d'Oran :.....	47
IV.4.4	La valorisation du vieux port d'Oran :	49
IV.5	Cas de l'Algérie : Vieux port d'Alger :	50
IV.5.1	Présentation et situation du vieux port d'Alger :.....	50
IV.5.2	Aperçu historique du vieux port d'Alger :	50
IV.5.3	Les éléments patrimoniaux du Vieux port d'Alger :.....	52
IV.5.4	La valorisation du vieux port d'Alger :.....	53
V	Chapitre 04 : Pour une régénération du patrimoine maritime : cas du vieux port de Bejaia	56
V.1	Introduction :	56
V.2	Présentation de la ville de Bejaia :.....	56
V.3	Présentation et situation du vieux port de Bejaia :	57
V.4	Aperçu historique du vieux port de Bejaia :	58
V.5	Identification des éléments patrimoniaux du vieux port de Bejaia :	59
V.6	La régénération du patrimoine du vieux port de Bejaia :	61
V.6.1	Les outils méthodologiques :.....	61

V.6.2	Phase observation :.....	62
V.6.3	Phase du diagnostic et détermination des pathologies :.....	63
V.6.4	Phase des propositions (scénarios) :.....	65
V.7	Conclusion :.....	69

Conclusion général

Table des illustrations :

Liste des photos :

Photo I.1: Les pratiques et savoirs liés à l'imzad des communautés touarègues de l'Algérie, du Mali et du Niger	9
Photo I.2:sagrada familia.....	10
Photo I.3: Site patrimonial du vieux Québec	10
Photo I.4: Site archéologique célèbre en Grèce	10
Photo I.5 : Labeaume – Village de Caractère Labeaume – Village de Caractère.....	11
Photo II.1: phare en terre (phare de cordouane, France)	21
Photo II.2: Le port de pêche de la Turballe, France source.....	24
Photo II.3: PORT DE PLAISANCE - YCIP, France	24
Photo II.4: Fête des chants de marins, Québec	24
Photo II.5: artisanat en relation avec la mer	24
Photo II.6: Défi international des jeunes marins, Québec	25
Photo III.1: photo de vieux port de Montréal.....	29
Photo III.2 : vue aérienne sur le vieux port de Montréal.....	29
Photo III.1: photo de vieux port de Montréal.....	29
Photo III.2 : vue aérienne sur le vieux port de Montréal.....	29
Figure III.1: Vue du port depuis les écluses	29
Figure III.2: Silo à grain numéro 2 face au Marché Bonsecours, 1912	29
Photo III.3: La Zone industrialo-portuaire de Montréal.....	30
Photo III.4: la tour de l'horloge	30
Photo III.5: Pointe-à-Callière, cité d'archéologie et d'histoire de Montréal	31
Photo III.6: la jetée Alexandra	31
Photo III.7: La jetée Mackay.....	31
Photo III.8: Vue panoramique de la Vieux-Port	32
Photo III.9: Le marché Bonsecours avec et sans les imposants silos démolis	33
Photo III.10: Canal de Lachine	34
Photo III.11 Promenade sur le quai de l'horloge	34
Photo III.12 : Le parc du bassin Bonsecours.....	35
Photo III.13: Le quai King-Edward.....	35
Photo III.14: vue aérienne du port.....	36
Photo III.15: Vieux-Port - La plage du Pantiero équipée en appontements, en 1952.	37
Photo III.16: Vue aérienne du port de Cannes après la mise en place des appontements en peigne, 1983	37
Photo III.17: nouvelle gare maritime	38
Photo III.18: le quai Laubeuf	38
Photo III.19 : le nouveau palais des festivals	38
Photo III.20:l'ancien palais des festivals	38

Photo III.21: musée de la castre	38
Photo III.22: Le Suquet, quartier historique de Cannes	39
Photo III.23: La tour médiévale du masque	39
Photo III.1: photo de vieux port de Montréal.....	29
Photo III.2 : vue aérienne sur le vieux port de Montréal.....	29
Figure III.1: Vue du port depuis les écluses.....	29
Figure III.2: Silo à grain numéro 2 face au Marché Bonsecours, 1912	29
Photo III.3: La Zone industrialo-portuaire de Montréal.....	30
Photo III.4: la tour de l'horloge	30
Photo III.5: Pointe-à-Callière, cité d'archéologie et d'histoire de Montréal	31
Photo III.6: la jetée Alexandra	31
Photo III.7: La jetée Mackay.....	31
Photo III.8: Vue panoramique de la Vieux-Port	32
Photo III.9: Le marché Bonsecours avec et sans les imposants silos démolis	33
Photo III.10: Canal de Lachine	34
Photo III.11 Promenade sur le quai de l'horloge	34
Photo III.12 : Le parc du bassin Bonsecours.....	35
Photo III.13: Le quai King-Edward.....	35
Photo III.14: vieux aérienne du port.....	36
Carte III.1: port de Cannes dit Vieux-Port - Projet d'un môle à construire au cap Saint-Pierre, vers 1774	36
Photo III.15: Vieux-Port - La plage du Pantiero équipée en appontements, en 1952.	37
Photo III.16: Vue aérienne du port de Cannes après la mise en place des appontements en peigne, 1983	37
Photo III.17: nouvelle gare maritime	38
Photo III.18: le quai Laubeuf	38
Photo III.19 : le nouveau palais des festivals	38
Photo III.20:l'ancien palais des festivals	38
Photo III.21: musée de la castre	38
Photo III.22: Le Suquet, quartier historique de Cannes	39
Photo III.23: La tour médiévale du masque	39
Photo III.24: Panneaux du projet.....	40
Photo III.25: Chantier de rénovation au carénage du port de Cannes	41
Photo III.26: Le réaménagement de la jetée Albert Édouard	42
Photo III.27: promenade piétonne	42
Photo III.28: Vieux Port d'Oran	42
Photo III.29: bassin du vieux port d'Oran.....	43
Photo III.30: le port d'Oran en 1858	43
Photo III.31: Les travaux réalisés en 1900	44
Photo III.32: Le port d'Oran actuel	45
Photo III.33: le port d'Oran en 1930	45
Photo III.34: le fort de santa Cruz	45

Photo III.35: le château Neuf	46
Photo III.36: la porte d'Espagne	46
Photo III.37: promenade Ibn Badis	46
Photo III.38: la mosquée du Pacha.....	47
Photo III.39: Bordj Al-Fanar	50
Photo III.40: Bordj Ras El Moul	50
Photo III.41: La jetée Khair-Eddine.....	50
Photo III.42: la casbah d'Alger	51
Photo III.43: Baie d'Alger	52
Photo III.44: la reconquête des espaces littoraux.....	53
Photo III.45: la reconquête des espaces portuaires	53
Photo IV.1: la ville de Bejaïa	56
Photo IV.2 : la porte sarrasine	58
Photo IV.3 : la casbah de Bejaïa.....	59
Photo IV.4 : le cippe romain	59
Photo IV.5 : Bordj Moussa.....	60
Photo IV.6 : Fort Abdelkader	60
Photo IV.7 : vue sur le vieux port	61
Photo IV.8 : vue sur la porte sarrasine	61
Photo IV.9 : Vue sur le bassin du vieux port	61
Photo IV.10 : vue sur la casbah	61

Liste des figures :

Figure III.1: Vue du port depuis les écluses.....	29
Figure III.2: Silo à grain numéro 2 face au Marché Bonsecours, 1912	29
Figure IV.1 : quais du port après la réparation	64
Figure IV.2 : réaménagement des quais de port.....	65
Figure IV.3 : intégration des activités nautiques.....	65
Figure IV.4 : réhabilitation et restauration du cadre bâtis.....	66
Figure IV.5 : restauration et réhabilitation de la porte sarrasin.....	67
Figure IV.6 : chemin de circuit touristique	67

Liste des cartes :

Carte III.1: port de Cannes dit Vieux-Port - Projet d'un môle à construire au cap Saint-Pierre, vers 1774	36
Carte III.2: Le port d'Oran en 1881	44
Carte III.3: plan du port d'Alger, années 1940	48
Carte IV.2: Le vieux port à l'époque romaine	57
Carte IV.3: Le vieux port à l'époque	57
Carte IV.4: Le vieux port à l'époque Espagnol	57
Carte IV.5: Le vieux port à l'époque turc	57
Carte IV.6 : Le vieux port entre 1853-1891	58
Carte IV.7 : Le vieux port en 1920	58
Carte IV.8 : Le vieux port après l'indépendance	58

I. APPROCHE INTRODUCTIVE

I.1 Introduction générale :

Le patrimoine se définit comme l'héritage qu'un groupe humain cherche à transmettre aux générations futures. Sa pérennisation, sa transmission, dépend pour beaucoup de son intégration dans la société actuelle en lui donnant une fonction active. Aujourd'hui, la notion du patrimoine englobe un ensemble ; de lieux, de monuments et d'objets matériels et immatériels et le champ de ce concept s'élargit de plus en plus au fil du temps, donnant naissance à de nouveaux patrimoines contemporains, à l'image du **patrimoine culturel maritime**.

Le patrimoine maritime est une richesse incontestée, au niveau local, national et international. La diversité du patrimoine maritime est d'abord celle de **la nature** : la mer et le littoral sont des réservoirs de biodiversité, un creuset de ressources et des régulateurs climatiques. Cette diversité est ensuite celle du patrimoine **culturel** : les phares, les ports, les navires, les épaves, les découvertes archéologiques sous-marines sont autant d'objets de ce **patrimoine matériel**, alors que le savoir-faire des constructeurs, des marins et des pêcheurs relèvent du **patrimoine immatériel**. (PERON. Françoise, 2009)¹. Ce dernier englobe aussi : les traditions populaires, le folklore, les costumes, la gastronomie, toutes en relation avec la zone de côte. En effet ce riche patrimoine doit être reconnu d'une part et protégé d'autre part afin d'assurer sa pérennité et sa transmission aux générations futures.

Prestigieux ou non, les héritages culturels maritimes immobiliers ont pour point commun de qualifier les littoraux d'aujourd'hui dans leur spécificité maritime, construisant les paysages côtiers en particulier dans **les ports**. Ces derniers jouent un rôle majeur dans le développement et l'expansion des villes au monde, ainsi que de leurs vastes potentiels géographiques et naturels, car ils constituent le lien entre les villes et les pays côtiers, tout en étant la source économique la plus importante, notamment dans le secteur du tourisme. En effet, tourisme et patrimoine sont étroitement liés, l'intérêt pour le patrimoine et celui accordé à sa valorisation touristique vont de pair. Il s'agit à la fois de créer de nouveaux lieux et produits touristiques afin d'augmenter l'attractivité des territoires et de construire une offre d'activités associant culture et attractivité. (LAZZAROTI, 2003).

L'Algérie possède un héritage historique et un patrimoine varié enfié dans ses villes littorales et dont la richesse est remarquable, à l'image **des ports historiques**, où le patrimoine maritime traduit l'histoire millénaire de tout un territoire. Caractérisé par des apports culturels

¹ PERON. Françoise : Agrégée de géographie et professeur émérite à l'université de Bretagne occidentale à Brest

I. APPROCHE INTRODUCTIVE

des multiples conquêtes et différentes coutumes qui doivent être protégées et valorisées pour assurer leur transmission. De nos jours **ces ports historiques (notamment celui de Bejaia en Algérie, objet de notre étude)** constituent **un potentiel** latent et un cadre référentiel culturel et touristique dont **l'intégration est nécessaire** dans les actions d'aménagement futures des littoraux, pour élargir le champ des offres touristiques et permettre au touriste de découvrir l'histoire et le vécu de toute une population et toute une ville.

En effet ; le vieux port de Bejaia se voient dénaturés et courent un risque de disparition et de perte de ses valeurs, face à l'absence d'une véritable législation efficace, à l'action de l'homme et l'urbanisation non contrôlé. Face à ces défis et cette mise en péril du patrimoine portuaire de Bejaia notre étude vise à **faire régénérer cet héritage**, à définir aussi **les actions à entreprendre** en coopération avec différents acteurs pour **sa préservation** aussi pour assurer **la reconnaissance** de ce patrimoine.

I.2 Problématique :

L'Algérie est détentrice d'un riche **patrimoine maritime** qu'il est important de protéger et de préserver des menaces naturelles, de l'oubli, des actions non contrôlés de l'homme mais aussi de l'urbanisation et des conséquences néfastes de certaines pratiques touristiques .

A l'image de ces héritages, **les ports historiques** sont en premier degré concernés par ces phénomènes apparus suite ; aux nouvelles activités injectées (militaire, économiques...etc.), à l'abandon des activités traditionnelles, à la délocalisation de l'activité portuaire et à la pression des nouvelles formes d'urbanisation qui ignorent les particularités historiques et culturelles des villes littorales. Ainsi, les ports historiques se voient marginalisés et non pris en considération dans les projets d'aménagement côtiers, or qu'ils disposent de potentialités touristiques et culturelles, qui pourraient jouer un rôle considérable dans la reconstruction des littoraux.

En effet, **le vieux port de Bejaia** (notre objet d'étude) riche par ces potentialités naturelles et historiques qui lui permet d'être une destination touristique nationale ainsi pourra attirer chaque année un nombre très important de touristes. Aujourd'hui le vieux port souhaite mettre en valeur et exploiter ses potentialités (espace exceptionnelle par son paysage de qualité et ses vestiges historiques).Malgré ces richesses, capacités et potentialités le vieux port reste un espace sensible et consacré à l'activité commerciale ; sans animation particulière c'est une vraie perle délaissée qui n'est pas pris à sa juste valeur et demeure par conséquent méconnu.

C'est pourquoi la mise en place et l'application des stratégies cohérentes pour la protection, la régénération et la mise en valeur du patrimoine maritime en général et du

I. APPROCHE INTRODUCTIVE

patrimoine portuaire en particulier, restent primordiales. Ainsi ; ces constats nous poussent à poser le questionnement suivant :

- Quels sont les moyens efficaces afin de régénérer et de croire en un patrimoine maritime reposant sur ses composantes culturelles et touristiques ?

I.3 Hypothèses de la recherche :

A partir de la problématique posée auparavant, nous conduits à formuler les hypothèses suivants :

- L'identification des éléments du patrimoine maritime des vieux ports pourrait mettre en valeur leurs potentialités culturelles et touristiques.
- La reconquête des espaces littoraux et la valorisation des unités paysagères.

I.4 Objectifs de la recherche :

Le but de notre travail est d'appréhender le patrimoine culturel maritime des villes littorales à travers **la valorisation et la régénération** des ports historiques afin d'arriver à **une reconnaissance** de ce patrimoine inestimable .Il est question d'essayer de répondre aux possibilités de faire de ce patrimoine maritime un nouveau support de développement touristique et culturel en exploitant ses potentialités et ceci suivant la mise en place **d'un processus de patrimonialisation** des héritages maritimes.

D'autres objectifs devront être atteints, nous mentionnerons :

- La découverte de la richesse et l'histoire du patrimoine culturel maritime du vieux port de Bejaia.
- Aborder une prise de conscience de ce patrimoine oublié et attirer l'attention des autorités locales et des différents acteurs concernés pour promouvoir l'offre touristique maritime.
- Aussi, l'objectif est de mettre en œuvre **des stratégies de protection ; de mise en valeur et de régénération** afin de générer **des mécanismes de reconnaissances** de la valeur de ce patrimoine par les différents acteurs : gouverneurs et gouvernés.

I.5 Méthodologie du mémoire :

Dans l'objectif d'arriver à apporter des réponses à notre problématique, nous avons structuré le travail en deux parties successives et complémentaires ;

I. APPROCHE INTRODUCTIVE

La première partie est l'**exploitation de données théoriques** (ouvrages, revues, articles etc.) définissant les principales notions et concepts à savoir ; le patrimoine en général, le patrimoine maritime en particulier et notamment les ports. Nous avons essentiellement tenté de cerner les principales notions y afférant. Ensuite l'accent sera mis sur les enjeux et les nombreuses opportunités qu'offre le patrimoine maritime.

La deuxième partie opérationnelle ; contiendra une analyse des exemples internationaux et nationaux ; (sans prétendre à l'exhaustivité) ; sur la valorisation et la régénération des ports historiques à travers le patrimoine culturel maritime ; l'objectif étant de chercher des solutions pour les appliquer sur notre cas d'étude. Ensuite il est question d'étudier notre cas d'étude ; à savoir le port de Bejaia. Par l'analyse contextuelle que nous avons effectuée, nous avons essayé d'abord de dresser un état des lieux suivi d'un diagnostic du périmètre d'étude. Enfin pour finaliser notre travail on essaiera d'apporter des solutions aux problèmes posés ; à travers la proposition de scénarios d'interventions et la mise en place de quelques recommandations.

I.6 Structure du mémoire :

Pour insérer cette recherche dans un cadre scientifique, on l'organise suivant quatre chapitres :

1^{er} chapitre : Etude théorique et définition des concepts du patrimoine

Dans ce chapitre nous allons définir la notion et les types du patrimoine d'une part. D'autre part on expliquera quelques notions du patrimoine maritime et à la fin on abordera les ports.

2^{ème} chapitre : Les enjeux du patrimoine maritime

Le but de ce chapitre c'est de clarifier la notion de patrimoine maritime ses différentes composantes et aussi d'identifier les principaux enjeux de ce patrimoine à la fois touristique, culturel, social qui peuvent jouer un rôle important pour la régénération et la transmission du patrimoine maritime en question.

3^{ème} chapitre : Les expériences de régénération du patrimoine maritime

Ce chapitre est voué aux expériences nationales et internationales ; contenant une lecture analytique des exemples de ports, une identification des éléments patrimoniaux relatifs à chaque exemple et les démarches de valorisation de chaque exemple.

I.APPROCHE INTRODUCTIVE

4^{ème} chapitre : Pour une régénération du patrimoine maritime : cas du vieux port de Bejaia

Dans ce chapitre nous allons d'abord définir le périmètre d'intervention, puis on met une liste des recommandations en vue d'améliorer la situation du port en particulier et la ville de Bejaia en général.

II. Chapitre 01 : le patrimoine : étude théorique et définition des concepts

II.1 Introduction :

Dès le début de l'histoire ; l'être humain a cherché à garder jalousement les traces de ses aïeux... avec l'évolution de l'homme, la signification du patrimoine a gagné en complexité. La notion du patrimoine a évolué dans le temps.

« Un bien, l'héritage commun d'une collectivité, d'un groupe humain. Il désigne un fond destiné à la jouissance d'une communauté élargie aux dimensions planétaires et constitué par l'accumulation continue d'une diversité d'objets que rassemble leur commune appartenance au passé, œuvres et chefs-d'œuvre des beaux- arts et des arts appliqués, travaux et produits de tous les savoirs et savoir- faire des humains » (CHOAY, 1992)¹

II.2 Le patrimoine : généralité :

Avec l'évolution de l'homme la notion du patrimoine a elle aussi évolué en gagnant en complexité ainsi de nos jours cette notion possède une panoplie de définitions établies par des historiens, différents acteurs et différentes chartes.il convient de s'arrêter sur la question de sa définition.

II.2.1 Notion de patrimoine :

Le terme patrimoine dans son sens moderne a fait l'objet de plusieurs définitions. Un tel foisonnement s'explique non seulement par l'évolution sémantique rapide de la notion de patrimoine mais également par l'intérêt qu'elle suscite dans plusieurs disciplines académiques. En effet, *« la notion de patrimoine est considérée comme un dénominateur commun de plusieurs disciplines de sciences sociales et humaines (géographie, économie, histoire, droit, sociologie, anthropologie ...). (Pierre. NORA, 1997)*

La conception d'origine du patrimoine était étroitement liée à la sphère familiale. Il devint par la suite, tout ce qui est commun à tous, soit l'héritage d'une collectivité : *« Le patrimoine est l'héritage commun d'une collectivité, d'un groupe humain ».* (Pierre. NORA, 1997)

Le patrimoine *« Beau et très ancien mot ».* (CHOAY, 1992)

« Patrimonium » signifie en latin : *« Héritage du père, biens de famille, biens que l'on a hérités de ses ascendants ».* Dictionnaire « Petit Robert », 1989

Autre définition selon ; F.CHOAY le patrimoine étant : « un bien, l'héritage commun d'une collectivité, d'un groupe humain. Il désigne un fond destiné à la jouissance d'une communauté élargie aux dimensions planétaires et constitué par l'accumulation continue d'une diversité d'objets

¹ Historienne des théories et des formes urbaines et architecturales. Elle est professeur aux universités de Paris I et Paris-VIII.

II. Chapitre 01 : le patrimoine : étude théorique et définition des concepts

que rassemble leur commune appartenance au passé, œuvres et chefs-d'œuvre des beaux- arts et des arts appliqués, travaux et produits de tous les savoirs et savoir- faire des humains». (CHOAY, 1992)

« Actuellement, la notion du patrimoine s'entend de l'ensemble des biens, immobiliers Ou mobiliers, relevant de la propriété publique ou privée, qui présente un intérêt historique, artistique, archéologique, esthétique, scientifique ou technique ». Dictionnaire « Petit Robert », 1989

L'Unesco² définit le patrimoine culturel au sens large comme « *étant constitué des artefacts et des attributs immatériels d'un groupe ou d'une société qui sont hérités du passé, maintenus dans le présent et préservés au bénéfice des générations futures* »

Sa vision du patrimoine culturel a constamment évolué depuis l'adoption de la convention de 1972 concernant la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel (la convention du patrimoine mondial), qui prend en compte les œuvres architecturales, les sculptures ou les peintures, les éléments ou structures de caractère archéologique, les inscriptions, les grottes, les groupes de constructions et les sites constitués par les œuvres de l'homme ou par les œuvres conjuguées de l'homme et de la nature qui ont une valeur universelle exceptionnelle d'un point de vue artistique, historique, scientifique, anthropologique, ethnologique ou esthétique.

Dans sa recommandation de 1980 pour la sauvegarde et la conservation des images en mouvement, l'Unesco a également reconnu le patrimoine audiovisuel comme faisant partie intégrante du patrimoine culturel. La convention de l'Unesco sur le patrimoine subaquatique concernant la protection de ces sites, adoptée en 2001, a été suivie en octobre 2003 par la convention pour la sauvegarde du patrimoine culturel immatériel. Reconnaisant la menace que représentent les conflits armés pour le patrimoine culturel, qui est protégé par la convention de la Haye de 1954 pour la protection des biens culturels et par ses deux protocoles, l'organisation divise le patrimoine culturel en sous-catégories :

- le patrimoine matériel ; le patrimoine immatériel ; le patrimoine naturel ; le patrimoine culturel menacé par les destructions et les pillages dans les conflits armés.

II.3 Types du patrimoine :

La notion de patrimoine concerne aujourd'hui des objets hétérogènes c'est un ensemble multiple et complexe. Il existe alors de nombreuses façons de classifier les différents types de patrimoine par souci de clarté voici les typologies arrêtées par l'Unesco

² Unesco : Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture

II. Chapitre 01 : le patrimoine : étude théorique et définition des concepts

II.3.1 Le patrimoine culturel :

Apparu à la fin du XIX^e siècle, faisant référence à l'ensemble de traces d'activités humaines ayant une valeur à la fois historique, esthétique, scientifique, ou artistique, qu'une société considère comme essentielles, pour son identité et sa mémoire collective, et souhaite leurs préservation afin de les transmettre aux générations futures. Et aussi diviser en deux grandes parties : le matériel et l'immatériel.

II.3.1.1 Le patrimoine culturel immatériel :

Selon l'UNESCO, dans son site officiel : *«Il comprend les traditions ou les expressions vivantes héritées de nos ancêtres et transmises à nos descendants, comme les traditions orales, les arts du spectacle, les pratiques sociales, rituels et événements festifs, les connaissances et pratiques concernant la nature et l'univers ou les connaissances et le savoir-faire nécessaires à l'artisanat traditionnel. Bien que fragile, le patrimoine culturel immatériel est un facteur important du maintien de la diversité culturelle face à la mondialisation croissante. Avoir une idée du patrimoine culturel immatériel de différentes communautés est utile au dialogue interculturel et encourage le respect d'autres modes de vie.»*

Sont considérés comme patrimoine culturel :



*Photo1.1: Les pratiques et savoirs liés à l'imzad des communautés touarègues de l'Algérie, du Mali et du Niger
source : (comission nationale Algerienne pour l'education ,la science et la culture, s.d.)*

II.3.1.2 Le patrimoine culturel matériel :

Selon l'UNESCO, dans son site officiel : *« Le patrimoine culturel matériel comprend le patrimoine culturel mobilier (peintures, sculptures, monnaies, instruments de musiques, armes, manuscrits...), le patrimoine culturel immobilier (monuments, sites archéologiques...),*

II. Chapitre 01 : le patrimoine : étude théorique et définition des concepts

Le patrimoine culturel subaquatique (épaves de navire, ruines et cités enfouies sous les mers...)» Sont considérés comme patrimoine culturel :

❖ Les monuments :

œuvres architecturales, de sculpture ou de peinture monumentales, éléments ou structures de caractère archéologique, inscriptions, grottes et groupes d'éléments, qui ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue de l'histoire, de l'art ou de la science.



Photo I.2 : *sagrada familia*
source : www.sagrada familia.org

❖ Les ensembles :

Groupes de constructions isolées ou réunies, qui, en raison de leur architecture, de leur unité, ou de leur intégration dans le paysage, ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue de l'histoire, de l'art ou de la science.



Photo I.3 : *Site patrimonial du vieux Québec*
source : www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca

❖ Les sites :

Œuvres de l'homme ou œuvres conjuguées de l'homme et de la nature, ainsi que les zones y compris les sites archéologiques qui ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue historique, esthétique, ethnologique ou anthropologique.



Photo I.4 : *Site archéologique célèbre en Grèce*
source : www.discovergreece.com

II. Chapitre 01 : le patrimoine : étude théorique et définition des concepts

II.3.2 Le patrimoine naturel :

«L'ensemble des monuments naturels constitués par des formations physiques ou biologiques qui ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue esthétique ou scientifique ; les formations géologiques qui ont une valeur exceptionnelle vis-à-vis du point de vue de la science ou de la conservation» (société géologique et minéralogique de Bretagne, 2016)



PhotoI.5 : Labeaume – Village de Caractère Labeaume – Village de Caractère
source : (vacancesen-ardeche.fr, s.d.)

II.3.3 Operations d'intervention sur le patrimoine :

Le patrimoine sous ses divers formes et typologies doit être entretenu et protégé afin d'assurer sa transmission de génération en génération et pour cela on citera quelques actions d'interventions sur le patrimoine à savoir :

II.3.3.1 Reconnaissance :

C'est d'insister à prolonger la vie architecturale de l'œuvre en lui donnant le temps de récupérer ses origines sociales, et en lui rendant son aspect d'autrefois et son équilibre. (MEHENNI, 2011)

II.3.3.2 Réhabilitation :

C'est une intervention soucieuse de préserver le caractère historique du bâti, tout en y installant des éléments de confort contemporain. (Maître Restaurateur Solier, 2017)

Dans le domaine de l'architecture, les travaux de réhabilitation consistent à rénover sans avoir besoin de détruire. Dans le cadre d'une réhabilitation, le caractère architectural des bâtiments est conservé. Le bien est restructuré, réaffecté. La réhabilitation consiste ainsi à réaménager un logement en préservant l'aspect extérieur et en améliorant surtout un confort intérieur. Généralement, dans une réhabilitation, on conserve une partie de l'ouvrage (façade, structure) et on remanie un côté. Il est souvent courant d'effectuer des travaux de réhabilitation sur des maisons anciennes, des entrepôts, des granges. (BATISBIO.COM, 2015)

Mr Saidouni définit la réhabilitation urbaine comme « cette action assez récente dans le discours et la pratique urbanistique, a pour l'objectif l'intégration de secteurs urbains

II. Chapitre 01 : le patrimoine : étude théorique et définition des concepts

marginiaux au reste de la ville par des interventions aussi bien sur le cadre physique que sur le cadre social » (SAIDOUNI.M, 2000)

II.3.3.3 Régénération :

La régénération est le faite que le patrimoine soit reconverti est intégré dans une stratégie de développement urbain. La régénération se définit comme *“l’intégration d’une opération sur le patrimoine dans le cadre, plus large, d’une stratégie de dynamisation urbaine”*

Enjeu majeur depuis plusieurs années, la régénération urbaine conjugue réhabilitation, démolition, construction de logements et d’équipements et poursuite de l’amélioration du parc immobilier dans un objectif de développement durable. Son ambition est multiple : désenclaver les quartiers, améliorer la qualité de la vie quotidienne et la qualité patrimoniale... Il intègre la redéfinition des espaces, des voiries, des transports, des équipements mais aussi l’implantation ou le développement d’activités économiques et socioculturelles dans un objectif de mixité sociale et de diversité des fonctions urbaines. Gestion urbaine de proximité renforcée ou renouvelée. Pour être menés à terme, ils nécessitent des compétences diversifiées et complémentaires. (SlideShare, 2015)

II.3.3.4 Revitalisation :

C’est un ensemble d’actions menées afin de redonner vie à un quartier par l’installation de services, de centres culturels. (Marchesin, 2013)

II.3.3.5 Revalorisation :

Action de rendre son ancienne valeur à un quartier, de le remettre en valeur. (Marchesin, 2013)

II.4 Patrimoine maritime :

Le patrimoine maritime comprend l’ensemble des éléments matériels ou immatériels liés aux activités humaines qui ont été développées dans le passé, récent ou plus lointain, en relation avec les ressources et le milieu maritimes. (ministere de la culture, 2004)

II.4.1 Définition des notions du patrimoine maritime :

II.4.1.1 Le patrimoine maritime culturel :

« Le patrimoine culturel maritime est apparu récemment au tournant des années 1980 », (PERON, 2002). « Il est né à un moment de rupture historique dans les activités littorales et maritimes, telles qu’elles se sont stratifiées depuis au moins cinq siècles. Il est apparu en réaction à la disparition brutale des activités de pêche et de construction navale artisanale qui caractérisait autrefois les sociétés littorales ». (Françoise & GUILLAUME.Marie, 2009).

II. Chapitre 01 : le patrimoine : étude théorique et définition des concepts

❖ Le patrimoine maritime culturel immatériel :

« Il englobe les biens culturels immatériels : les traditions populaires, le folklore, les costumes, la gastronomie, toutes en relation avec la zone de côte, la toponymie 7 côtière et l'hydro-toponymie etc. » (FRIER PIERRE, 1997)³. Il englobe aussi le savoir-faire des constructeurs, des marins et des pêcheurs relèvent du patrimoine immatériel.

❖ Le patrimoine maritime culturel matériel :

Les biens culturels meubles : les outils de pêche, les instruments de navigation, tous les types d'embarcations (le patrimoine flottant)...etc. (FRIER PIERRE, 1997). Il englobe aussi les phares, les ports, les navires, les épaves, les découvertes archéologiques sous-marines.

Selon Françoise Perón on a plusieurs éléments patrimoniaux ont été engendrés par les activités humaines passées sur les littoraux et les cultures maritimes matériels comme :

- ✓ La défense militaire des côtes et les fortifications littorales (châteaux, fortifications, batteries de canon...etc.),
- ✓ La signalisation pour la navigation et la surveillance des côtes (phares, sémaphores, balises...etc.),
- ✓ Les activités scientifiques et muséales (stations de recherche, aquariums, musées de la pêche...etc.).
- ✓ La pratique religieuse et les constructions légendaires (édifices religieux avec ex-voto marins, rochers associés à une légende...etc.), et
- ✓ Le transit terre/mer (cales, quais, mûles...etc.),

II.4.1.2 Patrimoine maritime naturel :

La diversité du patrimoine maritime est d'abord celle de la nature : la mer et le littoral sont des réservoirs de biodiversité, un creuset de ressources et des régulateurs climatiques ; c'est aussi un patrimoine paysager très riches et variées

II.4.1.3 Le patrimoine balnéaire :

Cet évènement s'est vu prendre de l'ampleur en premier lieu en Europe depuis le

³ Professeur de droit public à l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Auteur de nombreux travaux sur le droit et le contentieux administratif, il a également été pionnier dans les études sur le droit de l'art.

II. Chapitre 01 : le patrimoine : étude théorique et définition des concepts

XIXe siècle avec le tourisme, il est alors constitué « *de villas, de grands hôtels, mais aussi de friches industrielles, de fortifications, de citadelles, d'infrastructure D'ouvrage d'art et de moulins à marées* » (BOUCHEFIRAT, 2014)

II.4.1.4 Le patrimoine littoral :

Ce patrimoine s'exprime à la fois d'une manière environnementale et paysagère (plages, étangs, fleuves...) et d'une manière à caractère culturel. (BOUCHEFIRAT, 2014)

II.4.1.5 Le patrimoine subaquatique :

Dans les écrits d'ICOMOS le patrimoine culturel subaquatique est un bien culturel de dimension internationale, qui englobe toutes les traces de l'existence humaine qui reposent ou ont reposé dans les eaux et qui ont un caractère culturel ou historique : les épaves les navires, des sites préhistoriques, Les ruines, Les grottes et les puits...etc. (ICOMOS, 1965)⁴

II.4.2 Institutions mondiales du patrimoine maritime :

La prise en considération mondiale envers les héritages maritimes a été de grande envergure et un cadre institutionnel en relation avec les milieux marins a commencé à être instauré, dans l'optique de protéger ce patrimoine maritime en commençant par les sites sous-marins, où une recommandation de l'UNESCO en 1956, a défini les Principes internationaux à appliquer en matière de fouilles archéologiques, destinées également aux sites sous-marins. En 1982 les nations unies ont adopté la convention sur le droit de la mer, pour assurer la protection et la préservation du patrimoine subaquatique. (UNESCO, 1956).

En 1996, le conseil international des monuments et des sites, lors de sa 11^{ème} assemblée générale en Bulgarie, ratifie une charte internationale sur la protection et la gestion du patrimoine culturel subaquatique, qui plus tard (en 2001) a été adopté par les nations unies.

Selon l'assemblée parlementaire Française, en 2000 le projet « de recommandations 1489 » établi par le conseil de l'Europe, la notion de patrimoine maritime fut abordée sous toutes ses formes (matérielles, immatérielles), où le concept s'étend également aux traditions associées telles que ; les techniques de constructions navale, les savoirs maritimes...etc. incitant à sa mise en valeur et à sa protection. (L'assemblée parlementaire Française, 2002)

Dans les écrits d'ICOMOS en 2005, le patrimoine culturel du littoral entre en vigueur lors de la 15^{ème} assemblée générale du conseil international des monuments et des sites, soulignant la préservation des monuments et des sites dans leur milieu marin. (ICOMOS, 2005).

⁴ Le Conseil international des monuments et des sites

II. Chapitre 01 : le patrimoine : étude théorique et définition des concepts

II.4.3 Les ports :

II.4.3.1 Définition des ports :

Les ports ont représenté des abris, des lieux de refuge ou des havres plus ou moins bien aménagés sur les côtes lorsque les conditions de navigation étaient sévères. Puis, ils se sont avérés des lieux de chargement ou de déchargement des marchandises, insérés dans les villes à une époque où les transports maritimes étaient de loin la voie la plus adaptée, ainsi que des lieux de stationnement des forces navales des nations maritimes. (SCHERRER & CAUDE, 2016)

II.4.3.2 Logistique portuaire :

La logistique portuaire peut être définie comme étant l'ensemble des moyens stratégiques et opérationnels permettant d'optimiser les fonctions intermodales dans la chaîne portuaire. C'est aussi une démarche permettant de rendre plus rapide et plus efficiente les différentes opérations d'un port.

II.4.3.3 Evolution des ports à travers l'histoire :

L'histoire du développement des ports est étroitement liée à celle de la navigation maritime et à la géographie du commerce mondial. Pour simplifier, quatre étapes successives de développement sont retenues : le port antique, le port du moyen âge, le port moderne et le port durable. (SCHERRER & CAUDE, 2016)

❖ Les ports Antiques :

Sont les premières installations portuaires apparues avec le développement de la marine. Ils sont attestés chez les Grecs et les Romains, mais aussi chez les Puniens, chez les Minoens, en Égypte ancienne.

Le port antique est considéré dans toute sa complexité : en tant que zone d'échange reliant la mer à l'intérieur des terres et en tant que lieu soumis à des contraintes et à des changements environnementaux. (JEZEGOU & Sanchez, 2014)

❖ Les ports du moyen âge :

Répondant à l'invitation de la jeune université de La Rochelle, la Société des historiens médiévistes de l'Enseignement supérieur public y a tenu son XXVe congrès en juin 2004. Comme il se devait dans un port atlantique et un lieu hautement symbolique, le thème retenu, « *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge, touchait aux déplacements par voie d'eau. Les actes de la rencontre traitent donc de la navigation, mais aussi de toutes les activités*

II. Chapitre 01 : le patrimoine : étude théorique et définition des concepts

qui lui étaient liées et des hommes qui s'y consacraient ou qui en dépendaient.» (Éditions de la Sorbonne, 2005)

❖ Les ports modernes :

Présentent des activités plus complexes, des fonctions portuaires plus nombreuses en rapport avec la gamme bien plus étendue des produits reçus, de la plus grande diversité des provenances et des destinations et aussi par l'extrême complexité des services portuaires. (André, 1963)

II.4.3.4 Classification des ports :

❖ Classification selon les caractéristiques :

On distingue les ports naturels et les ports artificiels. Un port artificiel peut être créé à l'intérieur des terres, en creusant les plans d'eau nécessaires par dragages ; il peut être gagné sur la mer, en construisant les digues, quais et terre-pleins par apport de matériaux. Nombre de ports sont mixtes, car ils combinent ces deux possibilités.

Un port naturel peut être un port maritime, fluvial ou lacustre. Ce peut être un port d'estuaire ou un port fluvial éloigné de la mer. Ce peut être un port à marée ou non. (GONZALEZ, 2007)

❖ Classification Selon la fonction :

Le mouvement maritime portuaire ne nous montre qu'un aspect de l'activité du port. On peut aussi étudier et classer les ports en fonction de la branche économique desservie et de la qualité professionnelle des usagers du port, alors on distingue le port d'escale, le port à fonctions multiples, le port commercial ou industriel, etc.

✓ Le port de pêche :

Le port de pêche recevant des navires très spécialisés est lui-même doté d'installations portuaires très spéciales. Cette fonction est sans doute la plus ancienne des fonctions portuaires ; fonction industrielle d'abord mais aussi commerciale par la vente, le conditionnement et l'expédition des produits de la pêche. (André, 1963)

✓ Le port de vitesse et d'escale :

En raison de leur position exceptionnelle sur les grandes routes maritimes, certains ports servent d'escale pour ravitaillement des navires. S'ils ne font que remplir ce rôle ils sont dits « ports de relâche » ; leur nombre ne cesse de diminuer et beaucoup ont été abandonnés depuis la fin de la navigation à voile. (André, 1963)

II. Chapitre 01 : le patrimoine : étude théorique et définition des concepts

D'autres se spécialisent dans le trafic voyageurs ou, lorsqu'ils disposent d'un fret abondant, dans les escales sur les grandes routes du trafic maritime. Dans les trois cas le port doit être accessible à toute heure et disposer d'un équipement capable d'effectuer toutes 110 les opérations dans les délais les plus brefs. (André, 1963)

✓ La fonction industrielle :

Le port n'est pas seulement une étape ou un lieu de rupture de charge; c'est aussi un lieu où séjournent plus ou moins longtemps de grandes quantités de marchandises et de matières premières lourdes pouvant intéresser de nombreuses industries, d'autant plus que les produits importés par mer, souvent des pondéreux de valeur marchande faible, supportent mieux le coût élevé des transports intérieurs après avoir subi une transformation qui en fait des produits plus élaborés donc de plus grande valeur. Les industries attirées par le voisinage d'un port sont surtout celles qui reçoivent ou expédient des produits lourds ; elles travaillent de gros tonnages et ne fournissent en général qu'un demi-produit envoyé dans l'arrière- pays pour affinage. Parfois, au contraire, les industries portuaires valorisent un produit de l'intérieur avant son exportation par mer. (André, 1963)

✓ La fonction commerciale :

C'est l'une des plus anciennes fonctions portuaires. On estime généralement qu'il y a « fonction commerciale » dès qu'une opération commerciale précède à l'embarquement ou succède au débarquement d'une marchandise et lorsque l'utilisateur est un négociant, un commissionnaire ou un transitaire. Cette fonction assure au port une plus grande variété d'opérations que la fonction industrielle qui ne marque généralement qu'une étape du transport de la marchandise alors que la fonction commerciale en représente le point final. (André, 1963)

❖ Classification Selon l'espace d'activité :

Que le port soit industriel, commercial ou une simple étape du transport de la marchandise, son activité s'inscrit toujours dans un espace déterminé. L'étude du port maritime en fonction de son espace d'activité et en fonction du lieu de résidence ou de travail de ses usagers nous conduit à une nouvelle classification

✓ Le port local :

Son rôle se réduit à l'approvisionnement de l'agglomération même du port, la fonction **locale se limite aux zones portuaires, urbaines et suburbaines ainsi qu'à la région voisine** immédiate. (André, 1963)

✓ Le port régional :

II. Chapitre 01 : le patrimoine : étude théorique et définition des concepts

L'arrière-pays régional d'un port est très variable, surtout en fonction des produits considérés. De façon générale cet arrière-pays régional est plus limité pour les produits pondéreux que pour les produits finis ou les marchandises générales et il peut varier selon qu'il s'agit d'importation ou d'exportation ; La fonction régionale est donc fortement influencée par la capacité économique régionale, par la qualité des réseaux de communications intérieurs, par la disponibilité en fret, par la présence ou l'absence de concurrents susceptibles d'accaparer le trafic régional, par l'existence de tarifs préférentiels, etc. (André, 1963)

✓ Le port suprarégional :

Elle s'exerce sur un arrière-pays exceptionnel et correspond elle-même à des qualités exceptionnelles du port et de ses liaisons maritimes et intérieures. Cette fonction suppose des liaisons maritimes nombreuses, la présence d'un grand marché commercial, des installations techniques avantageuses, une grande qualité des services portuaires. Elle provoque fréquemment une certaine concentration du trafic d'un produit dans le port assurant une telle fonction qui est surtout le fait de quelques grands organismes à fonctions multiples, organismes portuaires de moins en moins nombreux du fait de la tendance croissante à la concentration géographique. (André, 1963)

II.5 Conclusion :

Le présent chapitre nous a permis de cerner au mieux les différentes notions et concepts en relations avec le patrimoine et notamment le patrimoine maritime. En effet le patrimoine se veut aujourd'hui au cœur des débats internationaux, sa notion a évolué considérablement depuis son émergence, en passant **du culte du moment au patrimoine culturel et naturel et du patrimoine archéologique au patrimoine contemporain** donnant naissance à de nouveaux champs patrimoniaux qui englobent dans leur sens la dimension matérielle et immatérielle, à l'image du **patrimoine culturel maritime** aux richesses incontestées.

D'autre part, le patrimoine portuaire et l'un des établissements humains les plus importants pour décrire et définir l'histoire et l'architecture d'une ville côtière, en même temps la protection des ports anciens demeure chose pas facile, à cause du milieu archéologique humide qui nuit à ce type de patrimoine et le met **en péril**. Ainsi dans le chapitre suivant il est question d'approfondir nos connaissances sur le patrimoine maritime et ses **enjeux culturels et touristiques**.

III. Chapitre 02 : Les enjeux du patrimoine maritime

III.1 Introduction :

Le patrimoine maritime est constitué de ressources culturelles finies et non renouvelables, notamment des sites et des paysages archéologiques préhistoriques et autochtones côtiers ou submergés, des structures de front de mer historiques, des vestiges de navires de haute mer, ainsi que des traditions maritimes et des moyens de subsistance du passé et du présent. À ce jour, les outils d'évaluation utilisés pour évaluer la «valeur» culturel et économique de ce patrimoine sont extrêmement limités, leur absence conduisant souvent à une perte de ressources culturelles maritimes et à des opportunités économiques non réalisées.

Comprendre notre patrimoine maritime nous aide à explorer l'histoire de notre pays. La protection des ressources maritimes nous aide à préserver et à approfondir notre utilisation et usage historique du ce patrimoine.

Le patrimoine maritime, outre sa valeur **historique** et **culturelle**, est également une référence pour **le tourisme**, contribuant ainsi à l'économie nationale, en dépit de plusieurs obstacles, mais il est nécessaire de préserver ce type de patrimoine fragile et vulnérable en s'engageant dans des activités touristiques et culturelles.

III.2 Le concept du Patrimoine maritime :

Défini comme nouvelle notion patrimoniale, le patrimoine culturel maritime figure parmi les patrimoines **récents** et **contemporains**, apparus en réaction à l'abandon des activités artisanales maritimes et au délaissement des vieux ports, regorgeant diverses notions et héritages qui participent à la culture commune des sociétés littorales, héritée d'une longue tradition maritime.

Comme il a été cité auparavant (dans le chapitre1) ; Le patrimoine maritime englobe toutes les activités liées de près ou de loin à **la mer**. Il peut être **matériel** (architecture balnéaire, constructions militaires) ou **immatériel** (savoir-faire, modes d'existence...). (observatoire national de la mer et du littoral, 2009)

Les éléments faisant partie du patrimoine maritime sont très nombreux. Il s'agit par exemple des différentes infrastructures participant à **l'identité** et **la spécificité littorales** comme les phares, les fortifications, les ensembles portuaires ou les constructions balnéaires, mais aussi tout ce qui concerne les bateaux (bateaux anciens ou restaurés, courses et régates), les épaves sous-marines ou encore les techniques et savoir-faire traditionnels. Outre qu'ils

III. Chapitre 02 : Les enjeux du patrimoine maritime

participent à l'identité du bord de mer, ceux sont aussi **des atouts importants pour le tourisme**. (observatoire national de la mer et du littoral, 2009)

Ceci dit le patrimoine maritime procure de nombreux enjeux ; **culturelles, sociales, historiques et notamment touristiques** qu'il est important d'exploiter afin d'assurer la préservation ; la régénération et la transmission de ce patrimoine.

III.3 Les valeurs du patrimoine maritime :

Le patrimoine maritime comporte de nombreuses valeurs, on citera les suivantes :

❖ La valeur culturelle et identitaire :

Une diversité de pratiques et de coutumes liées à la mer se sont construites et superposées au fil du temps et ont donné naissance à des mémoires et à des éléments immobiliers marins, dont la mise en valeur est impérative car elle présente la culture et l'identité commune des peuples marins. (BOUCHEFIRAT, 2014)

❖ La valeur historique :

Les espaces patrimoniaux maritimes, témoignent de l'histoire commerciale et anthropologique des sociétés maritimes qui se voit à travers ; le chemin des diverses civilisations créées dans le cadre géographique, les activités navales et artisanales, les modes de vie, la navigation...etc. des peuples marins, constituant ainsi leur vécu et leur mémoire. (BOUCHEFIRAT, 2014)

❖ La valeur économique :

La valeur économique des éléments patrimoniaux maritimes est liée à ses potentialités touristiques. En effet, plusieurs régions ont développé un tourisme culturel propre au littoral axé sur leur culture et leur identité maritime (MENANTEAU, 2000).Cependant, la bonne gestion du tourisme axé sur la valorisation de ce patrimoine maritime peut contribuer au développement du littoral à travers les retombées économiques et les activités culturelles. (BOUCHEFIRAT, 2014)

❖ La valeur architecturale :

A travers la relation de l'homme avec la mer, les bâtiments maritimes renfermaient une architecture ayant comme vocation première des objectifs sécuritaires et commerciaux spécifiques, puis au fil du temps, l'esthétique et la qualité architecturale viennent s'ajouter.

III. Chapitre 02 : Les enjeux du patrimoine maritime

Ces bâtiments répondaient aux méthodes de construction qui s'adaptent aux contraintes et aux conditions naturelles de ces espaces. (BOUCHEFIRAT, 2014)

❖ La valeur de consistance :

Reconnue par les architectes et les urbanistes, elle représente la mesure et le guide de la modification de la ville et elle permet d'avoir une lecture de son contexte et de ses formes. Elle constitue de ce fait, un fond de carte sur lequel les acteurs peuvent s'appuyer pour apporter des modifications. Le patrimoine maritime représente donc une base d'informations dans les aménagements futurs, dans la restructuration ou dans une optique d'extension urbaine des littoraux. (BOUCHEFIRAT, 2014)

❖ La valeur d'usage :

La pérennité des fonctions d'origine dans certains monuments ou le maintien des modes sociaux dans certains sites historiques témoigne du maintien du caractère du lieu et de sa vocation malgré les injures de l'action de la modernité sur eux. C'est ce qu'on peut remarquer sur certains sites du patrimoine maritime, notamment des ports anciens qui témoignent toujours du passage des civilisations, de l'histoire, de la culture et de l'identité d'une ville côtière.

III.4 Principaux éléments du patrimoine maritime :

Afin de mettre en valeur ce riche patrimoine il est question de bien identifier ses principaux composants. La nécessité de création et de collecte de savoir sur le patrimoine culturel lié à la mer doit avoir lieu pour établir une opération d'identification de ces héritages ; afin de pouvoir trouver des solutions adéquates pour la régénération et la transmission par la suite de cet héritage si précieux et si vulnérable¹

III.4.1 Les phares :

❖ Identification :

Les phares sont des aides lumineuses à la navigation de première importance à grand impact patrimonial. Ils peuvent être à terre ou en mer. Leurs caractéristiques (fonction, hauteur, portée, infrastructure) les différencient des autres feux et balises lumineuses.

Le phare est « une icône du littoral »² que l'on retrouve dans les arts mais également dans la publicité. Les visites contribuent à faire du phare un objet de tourisme et de patrimoine, qu'il faut protéger et sauvegarder. Les phares sont aujourd'hui ouverts à la visite. D'autres sont

⁶ On note dans cette partie que l'accent sera mis en particulier sur le patrimoine maritime matériel

⁷ Lentille de phare, H. Lepaute, 1893

III. Chapitre 02 : Les enjeux du patrimoine maritime

transformés en gîte, en lieu d'observation de la nature... Les phares ont commencé une « deuxième vie », avec de nouveaux gardiens. Construits pour signaler la terre aux marins, les phares font aujourd'hui découvrir la mer et le littoral aux terriens. (musée national de la marine, 2012)(Voir photo 7 et 8 ci-dessous)



Photo II.1: phare en terre (phare de cordouane, France) source : (veilletourisme.ca, 2014)



Photo II.2 :phare en mer source : (veilletourisme.ca, 2014)

❖ La deuxième vie des phares :

Le tourisme des phares est un créneau porteur, les phares sont ouverts au public pour les visites chaque année, l'organisation de ces visites est simple pour les phares accessibles, mais beaucoup moins pour les phares isolés. Plus généralement, nous réfléchissons à des usages alternatifs pour revaloriser le patrimoine des phares, leur donner une deuxième vie. (Passion, 2016)

Parmi les usages alternatifs nous mentionnons :

- Usage scientifique.
- Accueillent des événements culturels.
- Des expositions d'art contemporain.
- Propose ainsi des chambres d'hôtes.

❖ La culture des phares :

Les phares conservent une dimension symbolique importante, et cela nous touche tous, que nous habitons en bord de mer ou dans les terres. Les phares ont une aura, ce sont des édifices imposants et fascinants qui illustrent la lutte contre les éléments. Beaucoup d'artistes se sont emparés de ce thème, dans la peinture, la littérature, le cinéma, la photographie. (Passion, 2016)

III. Chapitre 02 : Les enjeux du patrimoine maritime

III.4.2 Constructions militaires :

❖ Identification :

Forts, redoutes, batteries, digues, abris de marine, tours et blockhaus souvent réalisés en série le long du littoral constituent un riche patrimoine maritime militaire qui se décline en une multitude d'ouvrages défensifs de dimension souvent modeste adoptant des formes et des typologies très diverses. Construits dans un milieu très agressif, en mouvement perpétuel, ces ouvrages à la mer ont constamment fait appel à l'ingéniosité de leurs bâtisseurs. Toujours en dialogue avec le site, matière première du projet architectural et paysager, ils ont su concilier économie de moyens, matériaux locaux et savoir-faire vernaculaires tout en développant des logiques d'adaptation au terrain et des innovations techniques souvent inédites et stimulantes.

Il est pourtant difficile aujourd'hui de conserver et de faire vivre ces lieux rugueux et fragiles, dont il ne reste parfois même que des traces dans le paysage. (Meynen & d'Orgeix, 2014) Il est à noter aussi le caractère souvent inaccessible de ces lieux pour le grand public ; souvent pour des raisons de sécurité, de défense.....etc.



Photo II.3: Château de FOURAS, France
source : (over-blog.com, 2009)

❖ La deuxième vie des fortifications :

✓ La muséification :

On note que **la muséologie** est la science du musée dans son sens le plus générale elle englobe tous les types et toutes les formes de musées et tous les aspects sous lesquels le musée peut être perçu. Pour le cas des constructions militaires on constate deux possibilités de développer ces musées d'histoire et de patrimoine :

- Restaurer le patrimoine, ce qui implique l'apport de fonds financiers.
- La conservation en l'état, option souvent choisie par les sites situés dans les petites villes, ou les sites marqués par des combats importants. (Chemins De Memoire, 2012)

✓ L'intégration dans le paysage urbain :

Le premier scénario consiste à reconverter l'ensemble des bâtiments militaires d'une friche militaire en locaux d'entreprises afin de créer un parc d'activités économiques d'envergure. Les opérations visant à doter les villes d'espaces publics entendent reconquérir des terrains intramuros et les transformer en parcs urbains, nouveaux poumons verts d'une ville et espaces de loisirs et de détente.

III. Chapitre 02 : Les enjeux du patrimoine maritime

Les restructurations sont ainsi l'occasion, pour des villes très denses, de se doter de nouveaux parcs en centre-ville. Le dernier type de reconversion est le plus répandu et le plus prisé par les villes. (Chemins De Memoire, 2012)

❖ La culture des fortifications :

Ce patrimoine n'est pas seulement le témoin de l'importance de la défense et de la protection des villes et des citoyens, c'est aussi le marqueur d'une époque, d'un style de défense. (Chemins De Memoire, 2012)

III.4.3 Les ports :

❖ Identification :

Le patrimoine portuaire constitue l'un des établissements humains les plus importants pour identifier et définir l'histoire et l'architecture d'une ville côtière. En réalité ce patrimoine portuaire est **méconnu**, notamment parce que les notions de port et de commerce maritime sont peu présentes dans les programmes scolaires d'histoire et de géographie et que les zones d'activité portuaire ne sont **pas accessibles** aux grands publics. Il est également **complexe** car il est composé de multiples éléments corrélés (les bassins, les écluses, les quais, les chenaux, les installations de signalisation, les entrepôts, les équipements de manutention...) qui constituent un système technique et forment, sur de vastes territoires, un paysage en constante mutation. Cependant de nos jours L'intérêt du public envers le patrimoine portuaire est en hausse, et son potentiel de développement touristique est bien présent.

❖ La vie des ports :

Innover dans l'offre touristique en développant les activités littorales, maritimes et nautiques, notamment à travers les ports de plaisance et le bassin nautique, est l'objectif à atteindre. Les routes bleues thématiques et patrimoniales concrétisent ces nouveaux supports d'attractivité et de développement local autour des villes-ports. Des territoires et acteurs qui réaffirment tous leurs attachements à leur histoire et patrimoine maritime, aux filières de

III. Chapitre 02 : Les enjeux du patrimoine maritime

l'économie bleue (plaisance, croisière, nautisme, pêche...) et à leurs engagements pour la mixité et une meilleure accessibilité : Mer – Ville – Port – Terroir. (odyssea, 2012)



Photo II.4 : Le port de pêche de la Turballe, France source : (Escale de nuit, 2017)



Photo II.5 : PORT DE PLAISANCE - YCIP, France source : (pornic, 2015)

❖ La culture des ports :

Promouvoir les métiers traditionnels de la mer, illustrer les similitudes, différences et inter fécondations culturelles tout en contribuant à leur préservation et à la création d'emplois (Charpente maritime traditionnelle, voilerie, loisirs nautiques etc.). Il s'agit ainsi de développer et mettre en valeur, à partir de patrimoines naturels, culturels, matériels et immatériels, flottants et subaquatiques des bassins de navigation, comme enjeu de développement économique, notamment par la création d'itinéraires terrestres et maritimes de tourisme culturel. Outre les nombreuses fêtes maritimes mettant à l'honneur les anciens métiers de la mer, le patrimoine culinaire et musical ou encore les bateaux traditionnels. (odyssea, 2012)



Photo II.6 : artisanat en relation avec la mer source : (alamyimages, 2015)



Photo II.7 : Fête des chants de marins, Québec source : (veilletourisme.ca, 2014)

III. Chapitre 02 : Les enjeux du patrimoine maritime

III.4.4 Les bateaux :

❖ La deuxième vie des bateaux :

Le principe est celui du réemploi et non du recyclage. Un bateau, ça a des murs, un toit, des chambres... On peut facilement en faire un hébergement touristique, à mi-chemin entre tente et mobile-home.". Après quelques travaux et réaménagement, le bateau est prêt à accueillir les touristes. Libéré des contraintes techniques liées à la navigation, l'opération pour le chantier est plus simple et plus économique qu'une rénovation classique. (Merlet, 2018)



Photo II.8 : une deuxième vie aux bateaux hors d'usage source : (Merlet, 2018)

❖ La culture des bateaux :

Les bateaux traditionnels retrouvent une seconde vie. Ils sont devenus les icônes d'événements et de festivités maritimes, et de nombreuses villes du littoral possèdent leur bateau emblématique, souvent une réplique de l'original. (veilletourisme.ca, 2014)



Photo II.9 : Défi international des jeunes marins, Québec source : (veilletourisme.ca, 2014)

III. Chapitre 02 : Les enjeux du patrimoine maritime

III.5 Les effets du tourisme sur le patrimoine maritime :

III.5.1 Le tourisme :

L'OMT et la commission des statistiques des Nations Unies définit le tourisme comme : *« les activités déployées par les personnes au cours de leurs voyages et de leurs séjours dans les lieux situés en dehors de leur environnement habituel pour une période consécutive qui ne dépasse pas une année à des fins de loisirs, pour affaires et autres motifs »*

III.5.2 Les impacts positifs du tourisme :

❖ Sur le plan et culturel :

Le tourisme est porteur de développement mais aussi de contacts entre les peuples de cultures et de modes de vie différents.

- L'ouverture aux autres cultures
- L'apprentissage des nouvelles langues
- Les manifestations artistiques et sportives
- Le développement de l'esprit de tolérance
- La conservation et préservation des sites touristiques.

❖ Sur le plan économique :

Le tourisme est un formidable levier de développement économique :

- Pourvoyeur de devises ;
- Construction des infrastructures
- Promotion et commercialisation
- Un relèvement du niveau de vie local.

III.5.3 Les impacts négatifs du tourisme :

❖ Sur le plan social et culturel :

Nous pouvons citer entre autres :

- Confiscation de terre et déplacement de population pour la construction d'infrastructures touristique ou l'accès à des aires protégées
- Travail sous payé pour certaines catégories de la population non protégée socialement
- Perturbation des modes de vie locaux
- Priorité ou exclusivité donnée aux touristes dans l'accès à divers espaces ou services
- Le pillage des biens culturels.

III. Chapitre 02 : Les enjeux du patrimoine maritime

❖ Sur le plan économique :

Le tourisme présente des impacts négatifs sur le plan économiques, notamment :

- La répartition inégale des flux et recettes au niveau international
- La fuite des devises et de revenus des pays émetteurs
- Le faible retour du revenu touristique dans le pays d'accueil
- Les emplois créés sont non qualifiés
- Le caractère saisonnier.

III.5.4 Le tourisme dans le monde :

« Le tourisme international a connu un développement spectaculaire depuis la seconde guerre mondiale qui fait de lui l'un des principaux secteurs exportateurs du monde aux côtés du pétrole, et de l'industrie aéronautique. En 1995, L'organisation mondiale du tourisme (OMT) à estimer que les recettes au titre du tourisme international sont passées à 372.5 milliards de dollars, employant 212.2 millions de personnes. En 1997 : 610 millions de touristes internationaux. L'OMT en prévoit 1.6 milliard en 2020, 130 millions d'emplois nouveaux en 1995/2005. Ce secteur pèse ainsi aujourd'hui de façon notable sur les grands équilibres économiques emploi, investissement, équilibre des échanges extérieurs qui constituent autant de facteur essentiel de la croissance. D'après les prévisions de l'OMT, le tourisme devrait même devenir au début de ce millénaire la première activité économique à l'échelle de la planète, dépassent le commerce des denrées énergétiques et des biens manufacturés. » (OMT)

III.5.5 Tourisme en Algérie :

L'histoire, la géographie, le climat, les potentialités touristiques, tout concourt à faire de l'Algérie un des bastions du tourisme mondial aux attraits multiples.

Par contre, une négligence pour ne pas dire arrogance mélangée à un manque de savoir-faire a été adoptée vis-à-vis du secteur touristique en Algérie. Les potentialités touristiques de l'Algérie sont bien plus immenses que ses ressources naturelles : (TOURISMEALGÉRIE.COM, s.d.)

- 1200 kilomètres de zone côtière,
- Des vestiges de l'époque romaine pour qui le pays était le grenier du royaume,
- Des musées d'arts (beaux-arts entre autres) hors normes.
- Aussi le touriste qui va en Algérie devrait essentiellement apprendre à connaître la grande culture du pays, les paysages sublimes de par leur diversité et surtout

III. Chapitre 02 : Les enjeux du patrimoine maritime

d'éviter de développer de hautes attentes quand il s'agit des stations balnéaires. Car soit elles sont excessivement chères et sont utilisées hors de la saison d'été pour les hommes et femmes d'affaires ; soit en allant plus bas sur la gamme des étoiles on risquerait la déception. Aussi l'Algérie est un pays que l'on doit aimer pour son tout en ne négligeant pas l'aspect humain : l'Algérien et l'Algérienne même en étant direct demeure authentique et lorsqu'il/elle vous a adopté(e), cela va au-delà de la saison estivale cela devient de l'amitié. Et n'est-ce pas là le but du tourisme ? Lier des liens entre les peuples à l'heure où on veut séparer les peuples.

III.6 Conclusion :

Le patrimoine maritime est un domaine d'intérêt international émergent dans différents secteurs de la société.

La définition de l'infrastructure et des valeurs du patrimoine maritime joue un rôle important en donnant une vision claire de ce type de patrimoine et de tous ses détails, ce qui facilite les interventions que nous faisons.

Grâce à la diversité des éléments du patrimoine maritime et de la culture de chaque élément, nous obtenons un ensemble de valeurs qui élèvent ce type de patrimoine et lui confèrent un caractère spécial, une touche de civilisation et d'histoire et un aperçu de ses origines et de son évolution.

Toutes ces valeurs créent un espace de travail économique en attirant l'attention des touristes et en leur faisant découvrir ce type de patrimoine, qui constitue un gain de revenu national qui contribue au développement économique des pays.

IV. Chapitre 03 : Expériences de régénération du patrimoine maritime

IV.1 Introduction :

Le patrimoine portuaire et l'un des établissements humains les plus importants pour identifier l'histoire et l'architecture d'une ville côtière. Aussi la protection des ports notamment anciens semble chose pas facile, à cause du milieu naturel et archéologique qui nuis à ce type de patrimoine. C'est pourquoi il est important de mettre en valeur et de choisir les bonnes stratégies de valorisation et de régénération de ce patrimoine maritime.

En effet ; Afin d'explorer les différentes actions de valorisation entreprise à l'égard du patrimoine maritime des ports historiques, il est question dans le présent chapitre d'aborder l'étude de deux exemple internationaux (**Vieux port de Montréal et Vieux port de Cannes**) et deux exemples nationaux (**vieux port d'Oran et Vieux port d'Alger**). Ces exemples nous serviront de guide dans l'élaboration d'une **démarche de valorisation et de régénération** des richesses patrimoniales maritimes propres au contexte Algérien ; notamment pour notre cas d'étude qui est « **le vieux port de Bejaia** ».

IV.2 Cas du Canada : Vieux port de Montréal :

IV.2.1 Présentation et situation du vieux port de Montréal :

Le Vieux-Port de Montréal est le port historique de la ville de Montréal, métropole du Québec, au Canada. Situé sur la berge nord du fleuve Saint-Laurent, il s'étend sur plus de deux kilomètres au sud du Vieux-Montréal. (quebecvacances, 2016)

Le Vieux-Port, situé à deux pas du centre-ville de Montréal, regorge d'activités et de points de vue uniques. Théâtre de nombreux événements et festivals pour la plupart gratuits, le secteur est réputé pour ses bonnes tables, ses terrasses, ses boutiques et ses spas. L'été, on peut se détendre à la Plage de l'Horloge, louer des pédalos, des quadricycles ou des segways, ou partir en croisière sur le fleuve. Le Vieux-Port héberge aussi le Centre des sciences de Montréal et son cinéma IMAX. L'hiver, une vaste patinoire et une foule d'activités animent le quartier féerique sous la neige. Le Vieux-Port, c'est une destination incontournable pour toute la famille à l'année longue.

IV. Chapitre 03 : Expériences de régénération du patrimoine maritime



Photo III.1: photo de vieux port de Montréal
source : (UQAM, Université du Québec à Montréal, 2017)

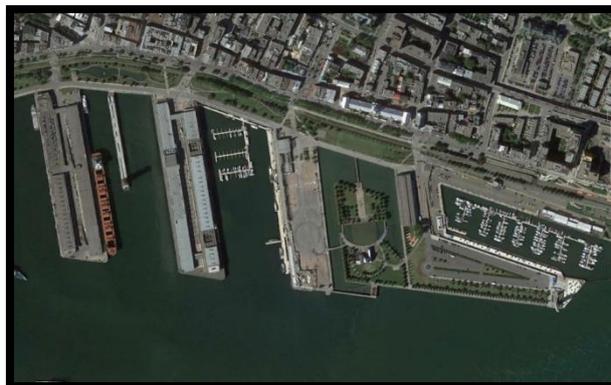


Photo III.2 : vue aérienne sur le vieux port de Montréal
source : (googleearth, 2019)

IV.2.2 Aperçu historique du vieux port de Montréal :

En 1992, étaient inaugurés les premiers aménagements du site du Vieux-Port de Montréal à l'occasion du 350^{ème} anniversaire de la fondation de Montréal. Depuis, les aménagements continuent et font du Vieux-Port un espace paysager attractif et récréatif.

C'est au XVI^{ème} siècle que le site du Vieux-Port commence à être utilisé par les premiers colons pour charger les navires. En 1642, Chomedey de Maisonneuve fonde Montréal qui de petit comptoir se retrouve au cœur d'un véritable empire de la fourrure à l'échelle continentale. Sa position géographique à la jonction du fleuve Saint Laurent et de la rivière des Outaouais en fait un grand carrefour commercial.



Figure III.1 : Vue du port depuis les écluses source : (AUCAME, 2008)

Le port va continuer petit à petit son développement pour adopter en 1902 sa morphologie actuelle. La partie centrale se spécialise peu à peu dans les céréales, on y construit des élévateurs agraires qui, associés aux voies de chemin de fer et à la gare de triage, vont cacher le fleuve et amener une coupure entre le port et la ville. C'est entre 1930 et 1960 que le port va connaître son apogée.

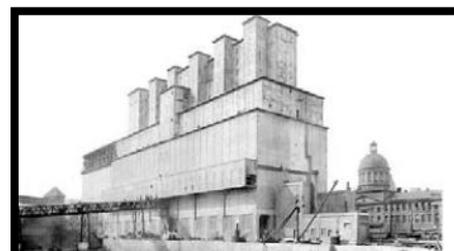


Figure III.2 : Silo à grain numéro 2 face au Marché Bonsecours, 1912
source : (AUCAME, 2008)

IV. Chapitre 03 : Expériences de régénération du patrimoine maritime

Mais l'ouverture de la voie maritime en 1959 permettant aux transatlantiques de rallier directement les grands lacs va mettre fin aux transbordements obligatoires des marchandises à Montréal. Le canal de Lachine ne sert alors désormais plus et son entrée est remblayée en 1960.

La restructuration des activités qui va suivre entraînera le déclin du port central, mais aussi de la ville, dont le destin a toujours été étroitement lié à celui des activités portuaires. Les évolutions techniques et le glissement du port vers l'aval durant la seconde moitié du XXème siècle vont accélérer l'abandon du Vieux-Port.



Photo III.3: La Zone industrialo-portuaire de Montréal
source : (AUCAME, 2008)

IV.2.3 Éléments patrimoniaux du vieux port de Montréal :

Le vieux port de Montréal fut de toutes les époques un maillon important dans l'histoire économique et sociale du Canada, entouré de nombreux éléments patrimoniaux, qui sont ouverts pour la visite, nous mentionnons :

Les monuments	La description
<p style="text-align: center;"><u>La tour de l'Horloge</u></p>  <p><i>Photo III.4 : la tour de l'horloge source : (GrandQuebec.com, 2016)</i></p>	<p>La tour de l'Horloge est érigée entre 1919 et 1922, d'après des plans de l'ingénieur montréalais Paul Le claire. Du haut de ses 45 mètres, elle marque l'entrée du port et sert de monument commémoratif dédié aux marins de la Marine marchande disparus en mer au cours des grands conflits mondiaux.</p> <p>Monument désigné « Édifice fédéral classé du patrimoine » depuis 1996.</p>

IV. Chapitre 03 : Expériences de régénération du patrimoine maritime

Pointe-à-callière



*Photo III.5 : Pointe-à-Callière, cité d'archéologie et d'histoire de Montréal
source : (société des musées du Québec, 2014)*

Étroitement lié aux découvertes archéologiques effectuées dans le Vieux-Montréal dès les années 1980. Pointe-à-Callière est fondé en 1992 sur le lieu où naquit Montréal 350 ans plus tôt.. Classé site archéologique et historique national, Pointe-à-Callière couvre plusieurs siècles, de la période amérindienne à nos jours. Plongez dans l'histoire grâce à un parcours souterrain inédit au cœur de vestiges archéologiques.

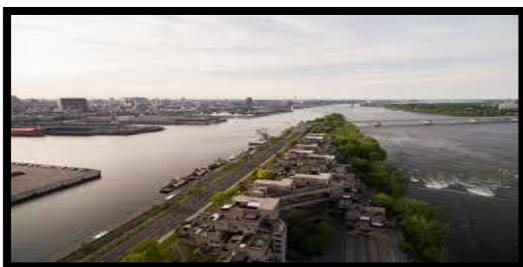
Le quai Alexandra



*Photo III.6 : la jetée Alexandra
source : (Radio Canada, 2004)*

Le quai Alexandra est le second des quatre grands quais à haut niveau à être construit. Commencés en 1899, les travaux se sont terminés en 1901. Mesurant 91 mètres de largeur, le quai avait à l'origine 305 mètres de longueur. En 1908 presque toute la superficie était occupée par quatre grands hangars maritimes à deux étages.

La jetée MacKay



*Photo III.7 : La jetée Mackay
source : (Mémoires des Montréalais, 2016)*

La jetée MacKay (maintenant pont de la Cité-du-Havre) est construite entre 1891 et 1898 pour garder les glaces dans le courant Sainte-Marie et les empêcher d'atteindre la rive. Un mur de crue en pierre de taille est aussi érigé le long de la rue de la Commune en 1899. Ainsi protégé, le port de Montréal se développe.

IV. Chapitre 03 : Expériences de régénération du patrimoine maritime

Le bassin du vieux port

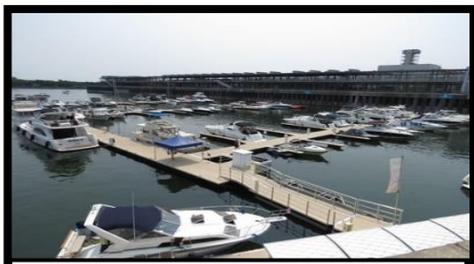


Photo III.8 : Vue panoramique de la Vieux-Port source : (GrandQuebec.com, 2016)

Le Vieux-Port de Montréal est un endroit magique. Véritable parc urbain en plein cœur de la ville, le Vieux-Port s'étend sur plus de deux kilomètres au bord de l'eau. Au 2e rang des sites les plus visités au Canada. classé par une société du vieux port de la commission sur la mise en valeur du territoire annonçait sa vision de développement, Montréal sur fleuve, phase IV (2005-2015).

IV.2.4 La valorisation du vieux port de Montréal :

Les nouveaux aménagements du Vieux-Port de Montréal sont inaugurés au printemps 1992, dans le cadre des célébrations du 350e anniversaire de la métropole québécoise, au coût de 125 millions de dollars, aux prix de 1992. Comme résultat de ces travaux, bien des changements ont modifié l'apparence du port : cinq quais ont été construits ou modifiés – quai Alexandra, quai King Edward, quai Jacques-Cartier, quai de l'Horloge et quai des Convoyeurs. Un certain nombre de dépôts, de silos à grains et d'autres bâtiments ont disparu lors des travaux pour créer un site touristique parsemé d'allées piétonnes, telle la Promenade des Quais. Le bassin Bonsecours est construit à l'époque (le bassin se transforme en patinoire l'hiver venu), ainsi que l'actuel bâtiment du Centre des Sciences et d'Imax. Des sites pour les spectacles de toutes sortes sont aménagés. (grandquebec, 2016)

IV.2.4.1 Les acteurs concernés :

Le gouvernement réagit en créant en 1981, la Société Immobilière du Canada Limitée (appelée communément Société du Vieux-Port). Sa mission est la mise en valeur du premier site portuaire de Montréal dans le cadre de la revitalisation du Vieux-Montréal et en prenant compte l'avis de la population.

La société inaugure pour cela une pratique inconnue jusque-là à cette échelle en organisant une vaste consultation populaire sur le devenir du territoire dont elle a la charge. (AUCAME, 2008)

IV.2.4.2 Les principes d'aménagement :

Plusieurs principes sont retenus de la concertation publique :

IV. Chapitre 03 : Expériences de régénération du patrimoine maritime

- ✓ Permettre à la population d'accéder librement à un site dont elle avait été pendant longtemps exclue.
- ✓ Dynamiser les activités liées à la vie traditionnelle du Vieux-Port et en implanter de nouvelles (comme des marinas...).
- ✓ Préserver la morphologie des jetées et des installations encore présentes, inciter à la préservation et à la mise en valeur des vestiges et des ressources archéologiques.

A la suite de ces principes, « un plan budgétaire d'aménagement » est réalisé par la société du Vieux-Port de Montréal. Il ne propose pas d'aménagements précis mais plutôt des utilisations possibles des sols. Un plan directeur d'aménagement est ensuite défini par les architectes et urbanistes montréalais Cardinal et Hardy. (AUCAME, 2008)

IV.2.4.3 Les actions de valorisation du vieux port de Montréal :

Les travaux de réaménagement du Vieux-Port ont débuté en 1982 avec l'élaboration d'une promenade longeant les quais. Cet espace longiligne est le fruit du principe « d'ouvrir une fenêtre sur le fleuve aux Montréalais ». On assiste alors aux destructions des barrières monumentales que constituent les hangars, les élévateurs à grains, les silos, les vestiges de l'ancienne activité céréalière. Sur ce nouvel espace est aménagé un parc linéaire comprenant des pelouses, une piste cyclable et une promenade offrant un panorama sur le Saint Laurent et sur la jetée.

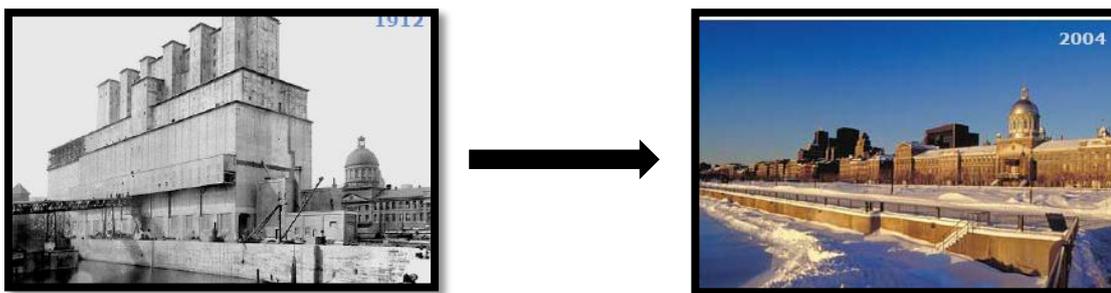


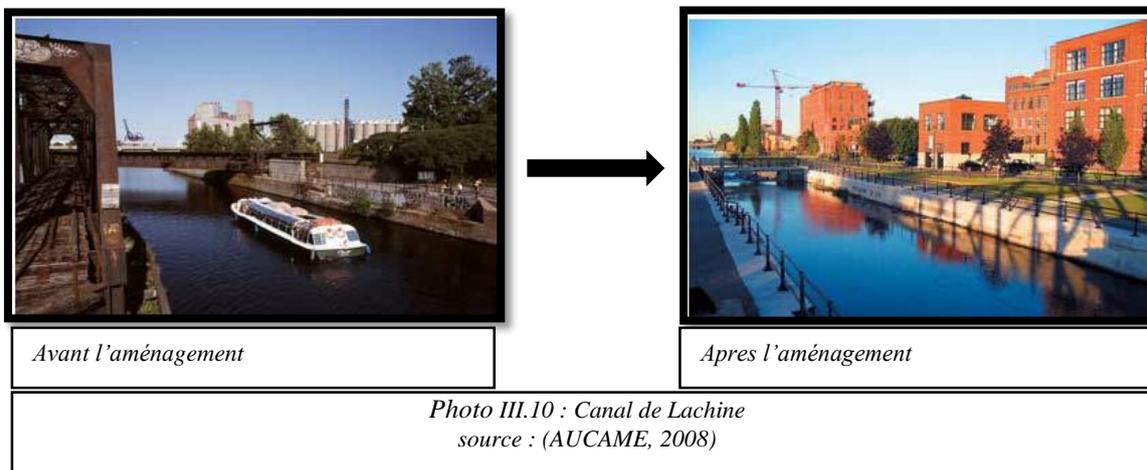
Photo III.9 : Le marché Bonsecours avec et sans les imposants silos démolis
source : (AUCAME, 2008)

Pour la poursuite des aménagements, le site a été subdivisé en trois secteurs :

Dans le secteur Ouest, soit le territoire à l'Ouest de la jetée Alexandra, une série d'interventions ont été menées dans l'optique de recréer le contexte physique qui prévalait à l'apogée du port de Montréal, soit à la fin du XIX^{ème} siècle. L'intervention principale a consisté à excaver l'embouchure du canal Lachine qui avait été comblée en 1964. On pensait

IV. Chapitre 03 : Expériences de régénération du patrimoine maritime

à cette époque que l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent le rendait obsolète. Cette excavation a permis la mise à jour et la réutilisation d'une série de vestiges architecturaux. Des aménagements paysagers ont été réalisés. Ils font de cet espace, avec la Maison des éclusiers, un parc fort agréable.



Le secteur Est s'étend de la tour de l'horloge jusqu'à l'extrémité du bassin de l'horloge. Il y règne une atmosphère portuaire particulière.

Le but de l'aménagement de ce secteur a été d'organiser l'espace de telle sorte que chaque grande composante, quai, bassin ait sa propre identité. Le bassin de l'horloge a gardé ses activités de remorquage, et les bateaux d'excursion et de croisières peuvent toujours s'y amarrer.

Le quai de l'horloge, dont une partie a été dédiée au stationnement, a aussi connu un aménagement paysager et un petit parc a été créé autour de l'horloge. Au Nord-Est de ce secteur, la ville de Montréal a procédé à l'acquisition des terrains de l'ancienne cour de triage Vider et a réalisé un vaste programme de constructions résidentielles, celui du faubourg-Québec.

Dans le secteur centre, qui va de la rue Mc Gill jusqu'au bassin Bonsecours, on trouve les quais-clés des bassins King Edward et Jacques Cartier ainsi qu'une partie de l'esplanade de Peter Rose. L'idée principale de l'aménagement de ce secteur était de sauvegarder et de préserver l'histoire du lieu. Sur la jetée King Edward, quatre hangars ont été réhabilités, offrant une surface de 50 000 m² en vue d'accueillir des activités diverses. On y



Photo III.11 : Promenade sur le quai de l'horloge
source : (AUCAME, 2008)

IV. Chapitre 03 : Expériences de régénération du patrimoine maritime

trouve aujourd'hui l'Expo tec, le cinéma IMAX, un vélo-aventure, des espaces d'expositions, des jeux pour enfants...

Concernant le bassin Jacques Cartier et ses quais, tous les hangars qui s'y trouvaient ont été détruits. Un édifice métallique accueille aujourd'hui le bâtiment Jacques Cartier qui abrite un restaurant et une grande passerelle d'exposition. L'amarrage des navires de plaisance et l'accostage des navettes se font aussi sur ce bassin.

Enfin dans le bassin Bonsecours a été créé un espace récréatif par le biais de l'installation d'une membrane imperméable. L'hiver le bassin accueille une patinoire extérieure, l'été des activités nautiques. Au centre du bassin, une presqu'île a été construite créant ainsi un petit parc.

Une vingtaine d'années se sont écoulées depuis les premières réalisations de réaménagement du Vieux-Port. Le site a changé de visage avec le réaménagement des terrains, ceux-ci ont rendu le site attrayant tout en préservant son passé maritime et



Photo III.12 : Le quai King-Edward
source : (AUCAME, 2008)



Photo III.13 : Le parc du bassin
Bonsecours source : (AUCAME, 2008)

industriel et en intégrant les ensembles paysagers adjacents. Les retombées touristiques et économiques ont très vite suivi.

Ces succès sont dus au réalisme des aménageurs qui ont proposé des aménagements légers mais aussi flexibles qui laissent place à des bonifications futures et qui peuvent s'adapter aux écueils conjoncturels possibles.

Le site plait à la population par sa vocation de parc et de fenêtre sur le fleuve, il plait aussi aux propriétaires du site de la Société du Vieux-Port qui s'appuie sur la réussite touristique pour réaliser de nouveaux aménagements.

L'un des bémols de ce réaménagement concerne le Vieux-Montréal qui n'a pas profité, autant qu'on l'espérait, de l'aménagement du Vieux-Port. (AUCAME, 2008)

IV. Chapitre 03 : Expériences de régénération du patrimoine maritime

IV.3 Cas du France : Vieux port de Cannes :

IV.3.1 Présentation et situation du vieux port de Cannes :

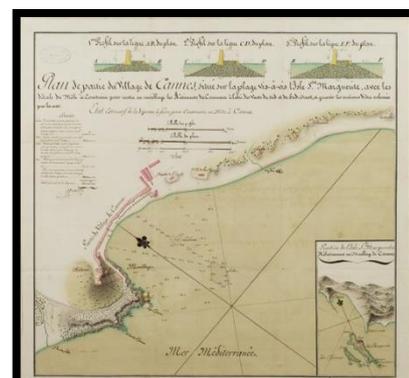
En plein cœur de Cannes, face à la vieille ville du Suquet et jouxtant le Palais des Festival, le port est l'un des plus anciens de la Côte d'Azur. Uniquement destiné à l'origine au commerce et au transport de passagers (un bateau à aubes assure une liaison Cannes-Marseille dès 1835), il s'agrandit au fil des années, accompagnant le développement touristique de la ville. Devenu port transatlantique dans les années 1930-1940 (liaison Cannes-New-York entre autres), il devient ensuite le berceau de la plaisance naissante sur la Riviera Française. Il abrite aujourd'hui des voiliers prestigieux et son yacht-club organise chaque année des régates internationalement reconnues, dont les Régates Royales.



Photo III.14 : vieux aérienne du port
source : (bateaux.com, 2017)

IV.3.2 Aperçu historique du vieux port de Cannes :

Avant les premiers aménagements portuaires, le site de la plage du Pantiero, abrité par la colline du Suquet, fait office de port abri. Les embarcations sont allées sur la plage ou laissées au mouillage. Un projet de môle est figuré en 1590 sur un plan de l'ingénieur militaire Ascanio Vitozzi, pour le mouillage de la flotte sarde. Cependant en 1772, la communauté de Cannes sollicite toujours la construction d'un môle de protection.



Carte III.1 : port de Cannes dit Vieux-Port - Projet d'un môle à construire au cap Saint-Pierre, vers 1774
source : (l'inventaire, 2015)

IV. Chapitre 03 : Expériences de régénération du patrimoine maritime

Sous la Monarchie de Juillet, suite à l'intervention de lord Brougham auprès du roi Louis-Philippe, une première digue de 150 mètres est construite entre 1837 et 1843 sur les plans de l'ingénieur Duval. Le port reste peu abrité des vents d'est et insuffisamment protégé contre l'ensablement. Vers 1870 le chantier naval de la plage du Pantiero est déplacé pour des questions de salubrité. Un nouveau chantier, est construit au quai Saint-Pierre, actuel quai Laubeuf : une avant-cale facilite la construction navale.

Les architectes Michel et Arluc présentent un projet d'aménagement en 1894. Le 18 février 1895, le Conseil municipal adopte le projet d'une jetée orientale, dite jetée Albert-Edouard, dont la première pierre est posée le 10 mars 1898 par le prince de Galles. Le môle occidental est prolongé de 260 m (1892-1897) puis de nouveau sur 90 mètres et exhausé de 2 mètres (1908-1911). En 1913, la municipalité décide d'agrandir le port, mais le projet n'aboutit pas à cause de la guerre. En 1914, un feu de port est transféré sur le nouveau musoir de la jetée ouest. Les quais Saint-Pierre et ceux du môle sont élargis après 1918. En 1930, la gare maritime est inaugurée. La seconde guerre mondiale engendre de nombreux dégâts.

A partir de 1947, l'activité de croisière implique une adaptation des infrastructures portuaires : escale du paquebot polonais Sobinsky avant de rejoindre New-York. Le quai Laubeuf et le phare sont reconstruits en 1950-1951. La cale de halage est agrandie en 1951-1953. Le quai Saint-Pierre et son mur sont reconstruits entre 1953 et 1954. La gare maritime est aménagée en 1956, deux ans après l'achèvement du pavillon des Douanes. Les activités du port connaissent un profond remaniement : le commerce maritime diminue au profit des croisières et de la plaisance qui se développe depuis la création du cercle nautique, au point de conduire au projet du second port Pierre Canto. Depuis la fin des années 1970 le vieux port accueille la grande plaisance et les yachts.

En 1995 la plage du Pantiero est aménagée en estacade. De 1994 à 1998 le quai Laubeuf est réaménagé. En 1999 projet d'agrandissement de la jetée du large à 170 m pour accueillir des navires de croisière de 150 m, construction d'une nouvelle gare maritime, l'ancienne gare maritime est détruite au profit d'un bassin de plaisance. Ces travaux sont estimés à 70 millions de francs. En 2005, une héliport est construite à l'extrémité de la digue du large.



Photo III.15 : Vieux-Port - La plage du Pantiero équipée en appointements, en 1952.
Source : (l'inventaire, 2015)



Photo III.16 : Vue aérienne du port de Cannes après la mise en place des appointements en peigne, 1983
Source : (l'inventaire, 2015)

IV. Chapitre 03 : Expériences de régénération du patrimoine maritime



Photo III.17 : le quai Laubeuf
source : (DondyTour, 2017)



Photo III.18 : nouvelle gare maritime
source : (CCI nice cote d'azure, 2016)

IV.3.3 Les éléments patrimoniaux du vieux port de Cannes :

Les monuments	La description
<p style="text-align: center;"><u>Le palais des festivals</u></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="169 1021 491 1317"> </div> <div data-bbox="507 1021 829 1317"> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div data-bbox="169 1323 491 1424"> <p>Photo III.19 : l'ancien palais des festivals source : (Lefort, 2013)</p> </div> <div data-bbox="507 1323 829 1424"> <p>Photo III.20 : le nouveau palais des festivals source : (Bottero, 2016)</p> </div> </div>	<p>Le palais des festivals et des congrès de Cannes est mondialement connu car il accueille le festival de Cannes et c'est ici qu'a lieu la mythique montée des marches. Il accueille des événements toute l'année. Le bâtiment de béton de 35 000 m² manque de charme mais sa situation est sans égale au début de la Croisette, dos au vieux port. Le bâtiment est construit en 1979 à la place de l'ancien casino de Cannes. Un premier palais des festivals avait été construit en 1949 pour ...</p>
<p style="text-align: center;"><u>le musée de la Castre</u></p> <div data-bbox="252 1608 746 1939"> </div> <div data-bbox="260 1951 738 2024"> <p>Photo III.21 : musée de la castre source : (AZUR RIVIERA EVENTS, 2015)</p> </div>	<p>Dans les vestiges du château médiéval du vieux quartier du Suquet, le musée de la Castre est un musée archéologique et ethnographique. Le château appartenait aux moines du Lérins, il est classé monument historique et offre une vue imprenable sur la baie de Cannes, notamment du haut de la tour carrée du XII^{ème} siècle. Les fonds du musée proviennent à l'origine de la donation du baron</p>

IV. Chapitre 03 : Expériences de régénération du patrimoine maritime

	<p>Lycklama à la ville en 1877. Cet amateur d'antiquités, d'art primitif, d'orientalisme ... a...</p>
<p style="text-align: center;"><u>le Suquet</u></p>  <p><i>Photo III.22 : Le Suquet, quartier historique de Cannes source : (Cannes, 2017)</i></p>	<p>Le quartier du Suquet est le plus ancien de Cannes. Il se situe sur le mont Chevalier, autrement appelé le Suquet ce qui signifie « sommet » en provençal. Dès 154 avant JC les romains s'installent sur ce point stratégique. La colline offre une vue sur la baie mais également sur les terres vers l'intérieur. Au XIème siècle, les abbés du Lérins prennent possession de la colline. Ils y construisent une citadelle. La tour du Suquet permet de guetter les envahisseurs et de prévenir</p>
<p style="text-align: center;"><u>Tour du masque</u></p>  <p><i>Photo III.23 : La tour médiévale du masque source : (alamy, 2017)</i></p>	<p>Selon la légende c'est dans cette tour du XIIème siècle que le masque de fer s'est réfugié après s'être évadé du fort de l'île saint marguerite. Ce célèbre prisonnier français a excité les imaginations. Le point de départ de la légende est la mort en 1703 d'un homme anonyme à la Bastille après une détention secrète très longue. Des rumeurs concernant un prisonnier d'état masqué circulent. Voltaire s'empare de l'histoire et fait de l'homme au masque de fer...</p>

IV.3.4 La valorisation du vieux port de Cannes :

IV.3.4.1 Reprofilage de la Digue :

Les digues Laubeuf et du Large subissent de nombreux dégâts importants lors de coups de mer de provenance sud /sud-est. Ils relèvent d'une faiblesse croissante de l'ouvrage qui met en péril la sécurité dans le secteur du Port.

L'objectif principal de ces travaux est de protéger à long terme les personnes et les biens des grands coups de mer et ce, dans le respect de l'environnement.

Plus hautes, plus larges, les digues seront également requalifiées en espace de promenade panoramique et offriront l'un des plus beaux points de vue de la ville de Cannes.

IV. Chapitre 03 : Expériences de régénération du patrimoine maritime

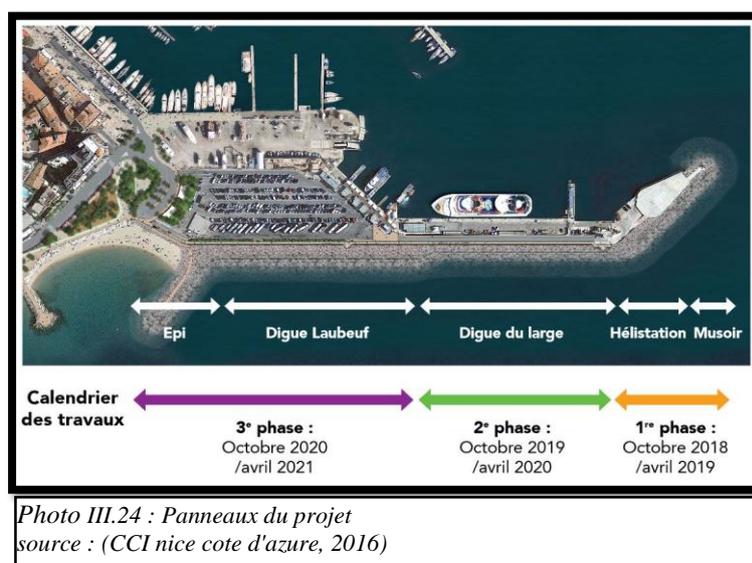
Le projet de réfection et de confortement de la digue Laubeuf et de la digue du Large du port de Cannes est porté par un groupement de maîtrise d'ouvrage. (CCI nice cote d'azure, 2016)

❖ Déroulement du chantier :

Les digues Laubeuf et du Large protègent le Vieux port de Cannes. Cet ouvrage se compose de plusieurs tronçons : la digue Laubeuf en enrochement et son parking, la digue du Large, la plateforme de l'hélistation, le musoir surmonté d'un phare.

Le chantier sera d'une ampleur exceptionnelle. Il permettra le confortement des différentes sections de la digue, les enrochements naturels seront ainsi remplacés par une carapace constituée d'acropodes. Un mur chasse-mer sera également construit et permettra de mettre fin aux problèmes d'inondation du parking et des infrastructures portuaires.

Les travaux de rénovation et de confortement des digues Laubeuf et du Large ont débuté en octobre au port de Cannes. (CCI nice cote d'azure, 2016)



✓ Une promenade panoramique aménagée sur le mur de protection :

Le mur chasse-mer sera aménagé pour accueillir une promenade ouverte au public, accessible aux personnes à mobilité réduite. Cette nouvelle promenade panoramique à 360°, de plus de 400 mètres de long, reliera celle du quai Saint-Pierre aux nouveaux aménagements de BoccaCabana.

Elle permettra aux promeneurs de contempler la baie de Cannes, des îles de Lérins jusqu'à l'Estérel. Elle contribuera indéniablement à la mise en valeur du site et participera à l'amélioration de la qualité du cadre de vie. (CCI nice cote d'azure, 2016)

IV. Chapitre 03 : Expériences de régénération du patrimoine maritime

IV.3.4.2 Réhabilitation du plan d'eau :

Un vaste chantier d'innovation est entrepris sur l'aire de carénage du Vieux Port de Cannes. Impact visuel bien sûr mais au bénéfice également de conditions d'exploitation optimisées.

Le carénage à Cannes s'offre un autre visage avec une nouvelle signalétique, affichant désormais un double marquage au sol, pour une exploitation plus qualitative du chantier. Cette évolution permettant aussi de sortir en hivernage jusqu'à douze bateaux de 30 mètres, au lieu de trois.

De nouvelles bornes d'eau et d'électricité sur les pontons flottants et le remplacement des anciennes bornes disgracieuses, de nouveaux caissons individuels mis en location pour le matériel des prestataires externes, la création de 15 espaces de stockage loués aux professionnels qui interviennent sur le chantier parachèveront l'ensemble.

Le port de Cannes met à disposition une aire de carénage publique avec ses équipements et son savoir-faire. (CCI nice cote d'azure, 2016)



*Photo III.25 : Chantier de rénovation au carénage du port de Cannes
source : (CCI nice cote d'azure, 2016)*

IV.3.4.3 Réfection de la jetée Albert-Edouard :

Aménagement d'une large promenade piétonne, nouveau mobilier urbain, transformation de la place Virginie Herriot en espace détente à l'esthétique soignée côté terre, travaux de renforcement de l'amarrage des grandes unités côté mer.

IV. Chapitre 03 : Expériences de régénération du patrimoine maritime

Le réaménagement de la jetée Albert Édouard, inauguré en 2014, contribue à l'embellissement et à la convivialité du Vieux port de Cannes, repris en gestion municipale depuis le 1er janvier 2017. Une opération menée au profit des Cannois et visiteurs, qui bénéficient là d'un espace rénové et accueillant ouvert à tous, comme des plaisanciers, qui se voient proposer de meilleures conditions d'accueil.



Photo III.26 : promenade piétonne
source : (Cannes, 2017)



Photo III.27 : Le réaménagement de la jetée Albert Édouard
source : (Cannes, 2017)

IV.4 Cas de l'Algérie : Vieux port d'Oran :

IV.4.1 Présentation et situation du vieux port d'Oran :

Le port d'Oran se situe entre les limites Nord-Africain Ouest, et du port d'Alger à l'Est, il bénéficie une situation géographique, premier port à passagers et deuxième port de commerce. Un des composants stratégique de l'économie de la région ouest, proximité des routes maritimes et des ports méditerranées, une réelle concurrence avec les autres grands ports du bassin méditerranéen.



Photo III.28 : Vieux Port d'Oran
source : (algeriemesracines.com, 2015)

IV.4.2 Aperçu historique du vieux port d'Oran :

✓ En 1736 :

Les Espagnols se préoccupèrent de créer un abri aux embarcations qui faisaient la navette entre Oran et Mers el Kabîr. Ils avaient complété leur ouvrage d'un quai nord sud

IV. Chapitre 03 : Expériences de régénération du patrimoine maritime

prenant appui à la racine de la jetée, et une autre perpendiculaire (futur quai Ste Marie). (Laurent, 1942)

✓ En 1792 :

La construction commença par des travaux entrepris tardivement à la vielle de leur départ définitif d'Oran. (Laurent, 1942)



Photo III.29 : bassin du vieux port d'Oran
source : (orange.fr, 2016)

✓ En 1831 :

Lors de la prise d'Oran par les Français, il n'existait qu'une grotte dans la falaise, au sud de la pointe Lamoune ; elle servait d'abri aux barques faisant la liaison avec l'abri naturel voisin de Mers-el-Kébir où les navires cherchaient refuge. (Laurent, 1942)

✓ En 1848 :

La construction d'un petit port de débarquement Deux petites jetées, englobées maintenant dans les môles du Centre et Sainte-Marie, furent construites de 1848 à 1860 ; elles limitaient un plan d'eau de 4 ha. Environ où la sécurité n'existait pas par gros temps pour les navires. (Laurent, 1942)

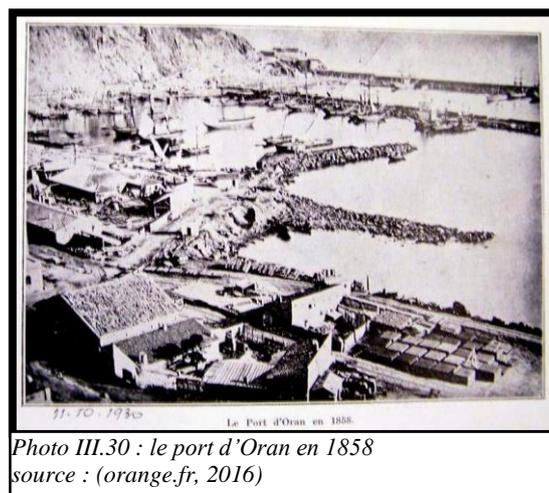


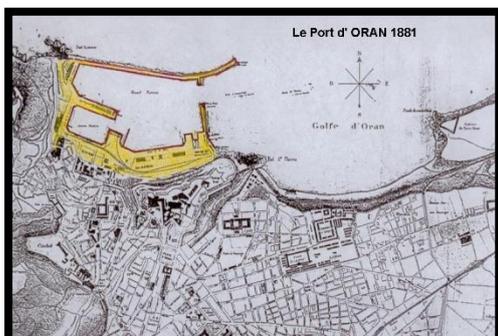
Photo III.30 : le port d'Oran en 1858
source : (orange.fr, 2016)

✓ 1860 à 1892 :

Au cours de cette période, de violentes tempêtes (en 1869, en 1876 et en 1886) ruinèrent partiellement la jetée du large causant ainsi de longs retards à l'achèvement des ouvrages

IV. Chapitre 03 : Expériences de régénération du patrimoine maritime

et des difficultés financières à l'État qui demanda, par une loi du 19 juillet 1880. (Laurent, 1942)



Carte III.2 : Le port d'Oran en 1881
source : (orange.fr, 2016)



Photo III.31 : Les travaux réalisés en 1900
source : (orange.fr, 2016)

✓ **1905 : La loi du 18 juillet 1905 approuva un projet comprenant :**

- Le prolongement en deux alignements de la jetée du large sur 1.282 m.
- La construction d'une traverse partant de la pointe du Ravin-Blanc normale à la jetée du large divisée par une passe de 150 m. en deux parties, l'une de 150 m. au Nord, l'autre de 400 m. au Sud .
- L'élargissement à 120 m. du môle Sainte-Thérèse, aujourd'hui môle Jules Giraud.
- La construction d'un quai de rive de 420 m. de longueur à l'Est du môle précédent et d'un môle dit des Hauts Fonds de 220 m. de longueur et 95 m. de largeur à l'extrémité de ce quai .
- La construction d'une traverse de 75 m. de longueur enracinée normalement à la jetée du large et dans le prolongement du quai Est du môle des Haut. (Laurent, 1942)

✓ **1922 :**

Nouveau programme d'extension du port en cours d'étude et décidé par le Gouverneur Général de l'Algérie le 11. mai 1922 ; les travaux durèrent de 1923 à 1931. L'élargissement de la mole des haut fonds à sa dimension actuelle (200 mètres) a été effectué .les travaux, complétés par des dragages et des déroctages. (Laurent, 1942)

✓ **En 1937 :**

Furent terminés la construction du prolongement de la jetée du large et de la traverse Est de 519 m. de l'avant-port (Laurent, 1942)

IV. Chapitre 03 : Expériences de régénération du patrimoine maritime

✓ **En 1950 :**

En son dernier développement le port comportait une jetée de large de 3 km qui protégeait le port actuel. (Laurent, 1942)



Photo III.32 : le port d'Oran en 1930
source : (orange.fr, 2016)



Photo III.33 : Le port d'Oran actuel
source : (orange.fr, 2016)

IV.4.3 Les éléments patrimoniaux du vieux port d'Oran :

Les monuments	La description
<p style="text-align: center;"><u>Le fort de santa Cruz</u></p>  <p>Photo III.34 : le fort de santa Cruz source : (guideoran.com, 2015)</p>	<p>Bordj El Djebel ou Bordj El Murdjajou, un Château fort, construit aux 16 siècles entre 1577 - 1604 pendant la présence des Espagnoles au sommet de l'Aidour, dominant la ville d'Oran, d'une architecture militaire, restauré par les Français pendant les années 1854 à 1860, classé 06/10/1950. (guideoran.com, 2015)</p>

IV. Chapitre 03 : Expériences de régénération du patrimoine maritime

Le château Neuf



Photo III.35 : le château Neuf
source : (guideoran.com, 2015)

Le Château Neuf est un ensemble fortifié, construit, à partir de 1331, sur un éperon rocheux, au nord de la Place du 1er Novembre. Il surplombe le port en séparant le Ras el Ain plus remarquables qui subsistent aujourd'hui sont le Palais du Bey et le Pavillon de la Favorite. Appelé successivement Bordj El-Ahmar, Bordj EI-Mehel (cigognes), Rozalcazar, et Enfin Château-Neuf, classé en 1952. (guideoran.com, 2015)

la porte d'Espagne



Photo III.36 : la porte d'Espagne
source : (guideoran.com, 2015)

Cette sculpture militaire est certainement l'une des plus importantes et des plus beaux vestiges de l'architecture espagnole, encore préservée, en partie du moins, depuis le 16ème siècle, puisque c'est en 1589 qu'elle fut exécutée sur l'ordre du capitaine général Don Pedro de Padilla. Malheureusement, le riche écusson à plusieurs armoiries avec colonnes creusées et pilastres qui en ornent le faîte, a subi des dégâts inestimables. La porte Espagnole du château, dite porte d'Espagne est composée d'un ornement de trois registres superposés et encadrés de colonnes et de pilastres, fut classé patrimoine historique en date du 29/12/1906. (guideoran.com, 2015)

Promenade Ibn Badis



Photo III.37 : promenade Ibn Badis
source : (guideoran.com, 2015)

Aménagée en 1836 sur ordre du général français L'étang qui lui a donné son nom, rebaptisé jardin Ibn Badis, classé site naturel et patrimoine historique de la ville d'Oran depuis la date du 23/07/1952, d'une surface de 06 hectares, située en bas de la place d'arme, rue commandant Ferradj, en face du jardin Hasni Chakroun et du théâtre de verdure d'Oran. (guideoran.com, 2015)

IV. Chapitre 03 : Expériences de régénération du patrimoine maritime

La mosquée du Pacha



Photo III.38 : la mosquée du Pacha
source : (guideoran.com, 2015)

Construite à la fin du 18ème siècle, sous le règne du Bey Mohamed El-Kébir et sur ordre de Baba Hassane Pacha d'Alger en mémoire de l'expulsion des Espagnoles. Située au bas de la rue benamara Boutkhal, ex rue de Phillippe, la mosquée du Pacha devenu monument historique classé en date du 06/08/1952 (guideoran.com, 2015)

IV.4.4 La valorisation du vieux port d'Oran :

Parmi les aménagements à réaliser dans le port actuel figure en premier lieu la construction de la mole oblique amorce dans le bassin Poincaré. Cette mole sera équipée de deux magasins et de quatre grues électriques.

Sur le môle Millerand seront construits cinq hangars des qu'il sera libérer des charbons à transférer à la mole du Ravin-Blanc ; l'outillage comprendra cinq grues électriques.

Dans le bassin Aucour, le quai du Sénégal sera élargi pour permette l'accostage de navires de 8 m. de tirant d'eau.

Il est vraisemblable que les besoins du commerce maritime entraineront la construction d'un nouvel avant- port à l'Est de celui existant qui serait transformés en bassin. Pour éviter alors aux navires un trop long parcours dans les bassins successifs et une gêne pour leurs évolutions, peut-être sera-t-on amené à dégrader la jetée du large à son enracinement à la pointe Lamoune et à ouvrir une passe vers le port voisin de Mers-el-Kobir en cours de construction.

Une nouvelle voie d'accès aux terre-pleins de la baie Sainte-Thérèse est projetée ; elle aura son origine au carrefour du pont de Gambetta

Enfin, la Chambre de Commerce se propose d'édifier sur la quai Beaupuy, un entrepôt frigorifique la partie Ouest de ce quai et, en bordure de la gare maritime, un hangar-abri pour les expéditions de fruits et de primeurs. (B.Venis, 2010)

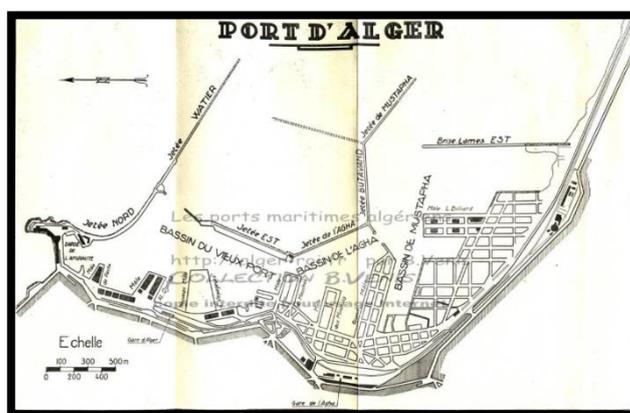
IV. Chapitre 03 : Expériences de régénération du patrimoine maritime

IV.5 Cas de l'Algérie : Vieux port d'Alger :

IV.5.1 Présentation et situation du vieux port d'Alger :

Le port d'Alger est situé dans la partie Ouest de la rade de même nom qui présente la forme d'un croissant de 10 milles environ de corde et de 4 miles de flèche, largement ouvert sur le Nord et dont les pointes sont : à l'Ouest, le cap Caxine et à l'Est le Cap Matifou.

La rade est une rade foraine à fond de sable et de vase de bonne tenue. Actuellement, les navires mouillent en racle à l'abri du prolongement de la jetée Nord, à l'emplacement du futur avant-port ou ils trouvent des fonds de 25 à 30 mètres et un refuge relatif contre les gros temps d'Ouest et de Nord-ouest. (B.Venis, 2010)



Carte III.3 : plan du port d'Alger, années 1940
source : (B.Venis, 2010)

IV.5.2 Aperçu historique du vieux port d'Alger :

IV.5.2.1 Les travaux de 1830 à 1892 :

Le port construit par Pedro Navarro en 1510 sur un des flots de Amirauté actuelle avait été rattaché la terre par Kheïr-ed- Din en 1530 au moyen une digue jetée sur les écueils intermédiaires et plus tard les Turcs avaient constitué en reliant tous les rochers situés au Sud et au Sud-Ouest de ancien tort espagnol. (Lespès, 1921)

- Des travaux du port Alger est au moins jusque vers 1870 semée incertitudes de projets et de contre-projets qui rap pellent les tâtonnements et incohérence même de toute notre administration de la colonie durant cette période. (Lespès, 1921)

IV. Chapitre 03 : Expériences de régénération du patrimoine maritime

- La marine de commerce fut abord sacrifiée puis tolérée pour ainsi dire côté de la marine de guerre 11 faut arriver avant-projet de 1892 et la loi du 22 juin 1897 autorisant de nouveaux travaux pour assister au triomphe définitif. (Lespès, 1921)

IV.5.2.2 Les travaux de 1892 à 1912 :

Il partir de 1870 dans histoire des travaux du port comme un temps arrêt qui ne cesse guère en 1892 est alors vraiment que les intérêts commerciaux ont été sérieusement pris en considération afflux des marchandises encombrement des quais.

On élargissait en même temps et on renforçait la jetée Nord Quelques dérochages pratiqués dans cette même région permettaient aux navires accès des quais enfin on améliorait éclairage de entrée 1902 la Chambre de Commerce recevait le juin 1894.

Un projet était élaboré dès 1892 pour la construction un arrière-port dans la baie de Agha au Sud de ancien.

Enracinée au Fort du Coude sur ancienne jetée Sud et orientée Sud-Sud-Est Ces travaux étaient terminés en 1904 mais ils étaient reconnus insuffisants En 1905.

En 1908 toute une série améliorations ancien port était décidée renforcement et prolongement de la jetée Nord nouvelle réduction de la passe construction un môle reliant îlot Al Djefna. (Lespès, 1921)

IV.5.2.3 Le projet d'extension de 1912 :

Le développement du trafic du port Alger toujours marché plus vite que les travaux agrandissement :

- Il était craindre que le courant littoral qui entraîne dans la baie les alluvionne de Harrach de Est vers Ouest le long du rivage ne provoquât ensablement des quais Sud du grand môle suffisamment abrités pour recevoir des navires On obvié en constituant au Sud et parallèlement un épi de défense qui est ainsi amorce un nouveau bassin.
- Au premier plan ilot de la Marine la Darse et ancien port
- Au second plan droite le boulevard de la République et au- dessous la gare centrale Au fond gauche les collines de Mustapha supérieur

IV. Chapitre 03 : Expériences de régénération du patrimoine maritime

- Au troisième plan le grand môle et arrière-port de Agha limité par la Jetée Sud Au fond ancien port et la ville élevant en amphithéâtre au-dessus du boulevard de la République. (Lespès, 1921)

IV.5.3 Les éléments patrimoniaux du Vieux port d'Alger :

Les monuments	La description
<p style="text-align: center;"><u>Bordj Al-Fanar</u></p>  <p><i>Photo III.39 : Bordj Al-Fanar source : (Khelassi, 1985)</i></p>	<p>55 canons au total répartis sur quatre étages, une poudrière, une vaste citerne au-dessus de laquelle se trouvait le quartier général des canonnières : voilà comment se présentait ce fort dont la construction fut réalisée en 1619, sur les restes du Penon, par Hussein Cheik. Ce fort était doté d'un phare haut de 40,75 m qu'on allumait pour orienter les navires la nuit. (Zacmako, 2011)</p>
<p style="text-align: center;"><u>Bordj Ras El Moul</u></p>  <p><i>Photo III.40 : Bordj Ras El Moul source : (Khelassi, 1985)</i></p>	<p>Bordj Ras El Moul dit aussi Hadj Ali (fort de la Pointe du môle) a été construit après les bombardements de la fin du XVIIe siècle par ARAB Ahmed en 1703 sous le gouvernement de dey Hadj Mustapha (1700-1705). Les travaux furent achevés en 1712 par Ali Ben Hussein. (Zacmako, 2011)</p>
<p style="text-align: center;"><u>La jetée Khair-Eddine</u></p>  <p><i>Photo III.41 : La jetée Khair-Eddine source : (Khelassi, 1985)</i></p>	<p>C'est l'un des deux frères Barberousse, Khair-Eddine, qui en ordonna la construction après s'être rendu maître du Penon le 27 mai 1529. La jetée fit construite par l'immense travail des milliers de captifs chrétiens. La jetée a rattaché l'île à la terre, entre 1529 et 1533 et entre 1870 et 1912 elle fut prolongée de 200m en la jetée Nord. (Laurent, 1942)</p>

IV. Chapitre 03 : Expériences de régénération du patrimoine maritime

la casbah d'Alger



Photo III.42 : la casbah d'Alger
source : (alger-city.com, 2015)

La Casbah est un quartier historique situé sur la commune éponyme de la Casbah à l'ouest du centre-ville d'Alger. La Casbah (qui signifie la « citadelle ») est l'ancienne citadelle d'Alger, peu à peu on appela la Casbah l'ensemble du quartier autour de la citadelle. La Casbah d'Alger fût fondée sur les ruines de l'ancienne ville fondée par les Romains, Icosium. Construite sur une colline, descendant vers la mer et divisée en deux : la haute Casbah et la basse Casbah. Le quartier de la Casbah fût classé en 1992 sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO. (alger-city.com, 2015)

IV.5.4 La valorisation du vieux port d'Alger :

De la reconquête du front de mer au réaménagement de quelques quartiers, en passant par la structuration de la périphérie, le plan lumière, le macro maillage en transports en commun, le boulevard urbain, la ceinture des agri parcs et autres promenades, la capitale vit ces dernières années au rythme des mutations pour devenir vers 2030, Alger ville monde.

Ce projet d'envergure établi sur plusieurs phases :

- La reconquête du front de mer.
- La réhabilitation du centre historique.
- La restauration des équilibres écologiques.
- Le réaménagement de quelques quartiers autour des grands équipements en chantier. (liberte-algerie.com, 2011)

IV. Chapitre 03 : Expériences de régénération du patrimoine maritime

❖ L'aménagement de la baie d'Alger :

✓ Concept :

La Baie d'Alger est l'une des plus belles baies du monde, un site d'exception comme Hong-Kong, Rio de Janeiro ou encore Istanbul. Aujourd'hui coupée de la mer par le port, les industries, le train et les routes, la ville tourne le dos à son littoral et ne dispose plus de lieux d'urbanité au bord de l'eau : espaces commerciaux et de loisirs, promenades et grandes plages bien aménagées... (Art Charpentier Architectes, 2015)

Le projet d'aménagement de la Baie d'Alger s'inscrit dans le Plan Stratégique de la Wilaya d'Alger à l'horizon 2030, porteur d'ambitions clefs pour la capitale : équilibre entre cohésion et attractivité, développement et durabilité, tradition et modernité. (Art Charpentier Architectes, 2015)

Il en constitue l'armature principale, la façade maritime et la vitrine avec comme objectif de redonner à Alger le rayonnement qu'elle mérite. (Art Charpentier Architectes, 2015)



Photo III.43 : Baie d'Alger
source : (Art Charpentier Architectes, 2015)

✓ Programme :

- Le projet de la Baie d'Alger décline les ambitions du Plan Stratégique de la capitale algéroise sur le territoire particulier de la zone côtière sur plus de 70 km de long, du Cap Caxine au Cap Matifou.
- Il se décline selon plusieurs axes :
- La reconquête des espaces portuaires à travers la délocalisation des activités industrielles et commerciales vers un nouveau port en eau profonde.

IV. Chapitre 03 : Expériences de régénération du patrimoine maritime

- Le rééquilibrage de la centralité en articulation avec un nouveau réseau de transport structurant et hiérarchisé.
- La maîtrise de l'étalement urbain à travers la reconquête des espaces centraux et des grandes friches industrielles.
- La restructuration du tissu urbain à travers la revalorisation du centre historique et la requalification des quartiers contemporains.
- La préservation de la ressource en eau, à travers la mise en œuvre de solutions de traitement hiérarchisées et adaptées aux différents types de pollution, visant un objectif « zéro rejet » en mer.
- La reconquête des espaces littoraux à travers la stabilisation du trait de côte, la réhabilitation du cordon dunaire, la consolidation des zones de falaises et la restauration des grandes plages sableuses.
- La restauration des grands équilibres et des continuités écologiques à travers la consolidation des grandes entités naturelles et agricoles, la réhabilitation des parcs et jardins historiques, la restauration des berges d'oued, la valorisation des unités paysagères et le développement d'un maillage cohérent.
- La réduction des risques naturels et technologiques à travers la mise en œuvre de nouveaux principes d'aménagement. (Art Charpentier Architectes, 2015)



Photo III.44 : la reconquête des espaces portuaires source : (Art Charpentier Architectes, 2015)



Photo III.45 : la reconquête des espaces littoraux source : (Art Charpentier Architectes, 2015)

IV. Chapitre 03 : Expériences de régénération du patrimoine maritime

IV.6 Conclusion :

Dans ce chapitre, nous avons parlé de certaines expériences internationales (Canada et France) en matière de reconnaissance, de régénération et de présentation des étapes historiques du patrimoine jusqu'à l'état actuelle et la méthodologie utilisée pour réanimé ce patrimoine maritime.

Nous avons également présenté aussi des expériences locales (Oran et Alger), qui étaient de l'encre sur papier et qui n'étaient pas appliquées sur terrain, Sauf quelques modifications.

Après avoir étudié les expériences internationales en matière de reconnaissance du patrimoine maritime et de sa régénération, on remarque le grand intérêt des pays développés pour la valeur de ce patrimoine et son rôle dans le développement économique et ses relations étroites avec le tourisme, qui ont grandement contribué à la préservation du patrimoine maritime et à la sensibilisation des citoyens locaux et des touristes ainsi qu'à sa valeur historique. Contribuer à sa protection et à sa préservation et assurer sa transmettre pour les générations futures en tant qu'patrimoine historique.

Contrairement au niveau national, qui a négligé des autorités compétentes sur ce patrimoine maritime.

V. Chapitre 04 : Pour une régénération du patrimoine maritime : cas du vieux port de Bejaia

V.1 Introduction :

La protection des ports notamment anciens semble chose pas facile, à cause du milieu naturel et archéologique qui nuis à ce type de patrimoine. C'est pourquoi il est important de mettre en valeur et de **choisir les bonnes stratégies de valorisation et les bons mécanismes de régénération** de ce patrimoine maritime. Ainsi dans le présent chapitre il est question d'identifier le cas d'étude dans un premier temps de définir la méthode utilisée dans cette étude par la suite ; et cela permettra d'établir une liste de recommandations ; afin d'adopter les actions adéquates tentant d'améliorer de faire reconnaître ce patrimoine, dans une démarche de régénération.

En effet ; l'Algérie dispose d'un héritage historique et d'un patrimoine varié enfi dans ses villes littorales et dont la richesse est remarquable, à l'image des ports historiques, où le patrimoine maritime traduit l'histoire millénaire de tout un territoire .Ce patrimoine trouve sa concrétisation dans « **le vieux port de Bejaia** » objet de notre étude. Au cœur de l'espace méditerranéen, la ville de Bejaia possède de nombreux sites naturels et vestiges historiques datant de plus de 10 000 ans, ainsi que de nombreux sites archéologiques recelant des objets authentiques remontant à l'époque néolithique. Bejaia joue un grand rôle dans la transmission du savoir dans le bassin méditerranéen, grâce au dynamisme de son port, la sécurité de la région, la bonne politique et les avantages douaniers.

Le port de Bejaia devient l'un des plus importants de la méditerranée. La réalisation des ouvrages actuels débuta en 1834, elle fut achevée en 1987. Le port de Bejaia aujourd'hui est réputé mixte ; hydrocarbures et marchandises générales y sont traitées. L'aménagement moderne des superstructures, le développement des infrastructures, l'utilisation de moyens de manutention et de techniques adaptés à l'évolution de la technologie des navires et enfin ses outils de gestion moderne, ont fait évoluer le Port de Bejaia depuis le milieu des années 1990 pour être classé aujourd'hui second port d'Algérie.

V.2 Présentation de la ville de Bejaia :

Située dans le tell oriental, Bejaia est marquée essentiellement par un paysage rocheux et montagneux qui dépasse 85% de sa superficie totale. Région côtière du Centre Est insérée entre les grands massifs du Djurdjura, des Bibans et des Babors et s'ouvrant sur la mer méditerranée avec une façade maritime de plus de 100 Kms et d'une superficie de 3 268 ha.

V. Chapitre 04 : Pour une régénération du patrimoine maritime : cas du vieux port de Bejaia

La wilaya est située au nord-est du pays, sur le littoral méditerranéen. Elle est limitée par :

- La mer méditerranée au Nord,
- La wilaya de Jijel à L'Est,
- Les wilayas de Sétif et Bordj-Bou-Argeridj au Sud,
- Les wilayas de Tizi Ouzou et Bouira à l'ouest.



Photo IV.1: la ville de Bejaïa
source : (algerie360.com/, 2018)

V.3 Présentation et situation du vieux port de Bejaia :

Le vieux port de Bejaia riche par ces potentialités naturelles et historiques qui lui permet d'être une destination touristique nationale qui pourra attirer chaque année un nombre très important de touristes. Aujourd'hui le vieux port souhaite mettre en valeur et exploiter ses potentialités (espace exceptionnelle par son paysage de qualité et ses vestiges historiques), Malgré ces richesses, capacités et potentialités le vieux port reste **un espace sensible** et consacré à **l'activité commercial**. (univ-bejaia.dz, 2017). Sans animation particulière c'est une vraie perle délaissée qui n'est pas pris à sa juste valeur et demeure par conséquent méconnu.

Le vieux port de Bejaïa a une situation géographique privilégiée qui est, en fait, un relais entre l'est et le centre du pays, ainsi qu'une zone d'ouverture sur la mer pour l'arrière-pays. Il dessert un hinterland important et très vaste. La ville et le port de Bejaïa disposent de dessertes routières reliant l'ensemble des villes du pays, de voies ferroviaires et d'un aéroport international. (winne.com, 2013)

Le vieux port est situé au sud de la ville de Bejaïa.

Il est limité :

- **Au Nord** : la rue BOUCHEBBAI Youcef
- **À l'Est** : le fort Abdelkader
- **Au Sud** : la mer

V. Chapitre 04 : Pour une régénération du patrimoine maritime : cas du vieux port de Bejaia

V.4 Aperçu historique du vieux port de Bejaia :

✓ Époque phénicienne :

Les Phéniciens longeant la côte nord-africaine installèrent un comptoir commercial à proximité du port actuel

✓ Époque romaine (33 av JC) :

Les romains aménagèrent un port au pied de la casbah, qui servit de port d'embarquement de blé venant des hauts plateaux.

✓ Époque Hammadide (1067 –1152) :

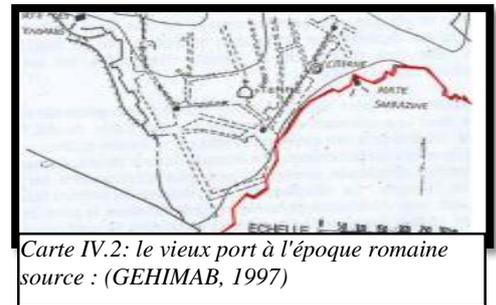
Le port devient un centre de communication important grâce aux transactions commerciales avec Marseille, gène et napel.

✓ Époque espagnole (1510-1555) :

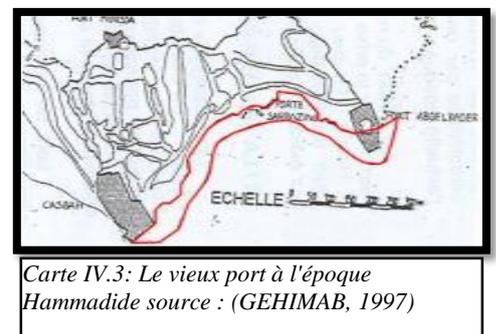
La création de la casbah et le fort abd el Kader pour la translation du port dans l'anse comprise entre les deux forteresses.

✓ Époque turc (1555-1833) :

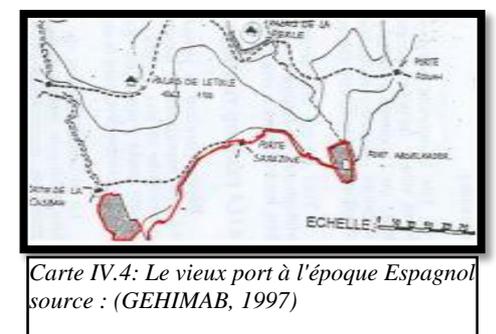
L'activité de port se limite à quelque échange commercial avec particulièrement le port de Marseille ,exportation de la poterie, l'huile et de blé.



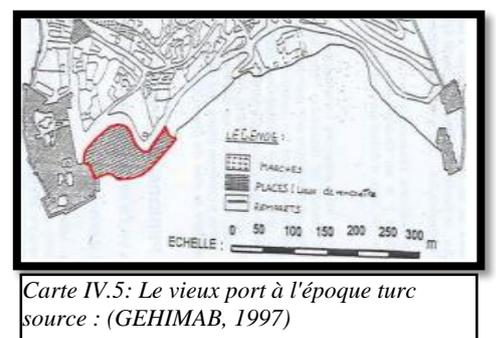
Carte IV.2: le vieux port à l'époque romaine
source : (GEHIMAB, 1997)



Carte IV.3: Le vieux port à l'époque Hammadide
source : (GEHIMAB, 1997)



Carte IV.4: Le vieux port à l'époque Espagnol
source : (GEHIMAB, 1997)

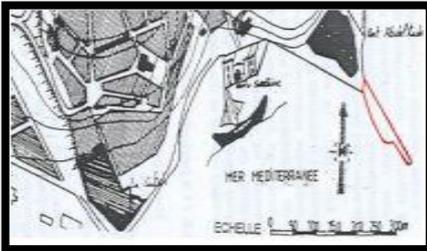


Carte IV.5: Le vieux port à l'époque turc
source : (GEHIMAB, 1997)

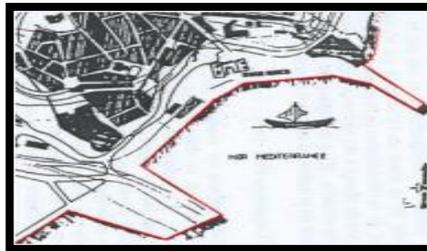
V. Chapitre 04 : Pour une régénération du patrimoine maritime : cas du vieux port de Bejaia

✓ Période coloniale (1830 1962) :

Développement d'une façade maritime avec une production architecturale bien propre à une ville littorale avec des ouvertures et des terrasses permettent de profiter pleinement de la mer.



Carte IV.6 : Le vieux port entre 1853-1891
source : (GEHIMAB, 1997)



Carte IV.7 : Le vieux port en 1920
source : (GEHIMAB, 1997)



Carte IV.8 : Le vieux port après l'indépendance
source : (GEHIMAB, 1997)

V.5 Identification des éléments patrimoniaux du vieux port de Bejaia :

Le vieux port de Bejaïa à une situation géographique privilégiée qui est, en fait, un relais entre l'est et le centre du pays, il présente un maillon important dans l'histoire économique et sociale de cette ville côtière. Entouré de nombreux éléments patrimoniaux, qui peuvent être ouverts pour la visite, nous mentionnons :

Les monuments	La description
<p data-bbox="347 1317 587 1348"><u>La porte sarrazine</u></p>  <p data-bbox="185 1809 764 1872">Photo IV.2 : la porte sarrasine source : (bougiefrancaise.skyrock.com, 2010)</p>	<p data-bbox="817 1317 1474 1854">Bab El Bahr, communément appelée porte Sarrasine qui s'ouvre sur le port, et Bab El Bounoud, actuellement porte Fouka, dans la haute ville. Bab Dar Senaa, Bab El Mergoum ou Bab Ber, Bab Amsiouen et Bab Es Sadat ont été soit supprimées pour permettre l'extension du tissu urbain, soit tombées en ruines. Edifiée à l'époque du Sultan El Nacer vers 1070, la porte Sarrasine qui donne accès sur la mer faisant partie du dispositif de fortification de la ville. En décembre 1833. Classée monument du patrimoine national en 1900 (JO n° 07 du 28/1/1968). (bougiefrancaise.skyrock.com, 2010)</p>

V. Chapitre 04 : Pour une régénération du patrimoine maritime : cas du vieux port de Bejaia

La casbah de Bejaia



Photo IV.3 : la casbah de Bejaïa
source : (histoireislamique.wordpress.com, 2014)

La Casbah de Bejaia de fondation berbère Hammadide au 11ème siècle, a été principalement édifée par les Almohades (berbère) sous le règne d'Abd al-Mumen vers 1154 de notre ère. Protégée par des murs épais et très élevés, la forteresse qui s'étend sur une superficie de 20 000 m² possédait une porte unique et avait sa propre mosquée où l'illustre savant arabe Ibn Khaldoun donna des cours de jurisprudence Classée Monument Historique le 17/11/1903 (JO n° 7 du 28/1/1968). (histoireislamique.wordpress.com, 2014)

Le cippe romain



Photo IV.4 : le cippe romain
source : (vitamedz.com, 2014)

La célèbre inscription gravée sur un cippe hexagonal a été découverte à Lambèse (Batna) en octobre 1866. Il s'agit d'une dédicace du Gouverneur de Mauritanie Césarienne, étudiée pour la première fois par A. Charbonneau en 1866. Ce Cippe a été transféré à Bejaïa pour orner la fontaine symbolisant la grandeur de l'aqueduc. Cette dernière a été inaugurée en 1896. Les ingénieurs Imbert et Roux utilisèrent la même source et le même tunnel de l'aqueduc romain pour pouvoir alimenter la ville de Bejaïa en eau. Le Cippe romain a été classé patrimoine national le 31/12/1991 (J.O. n° 22 du 22/03/1992). (vitamedz.com, 2014)

V. Chapitre 04 : Pour une régénération du patrimoine maritime : cas du vieux port de Bejaia

Bordj Moussa



Photo IV.5 : Bordj Moussa
source : (cnra.dz, 2017)

Le musée de Bordj Moussa est un fort espagnol bâti au 16ème siècle Il a été restauré et transformé à plusieurs reprises. Le Fort Bordj Moussa a d'abord été utilisé comme fort militaire durant la période turque puis comme prison durant la colonisation sous le nom de Fort Barral maintenant c'est un musée depuis 1989 et il recèle des trésors datant de la préhistoire jusqu'à notre époque contemporaine. Des travaux de restauration ont duré deux ans de 1987 à 1989. (cnra.dz, 2017)

Fort Abdelkader



Photo IV.6 : Fort Abdelkader
source : (bougiefraconaise.skyrock.com, 2010)

Construit aussi durant l'occupation espagnole sur des structures médiévales (Hammadides), cet ouvrage défensif qui donne sur la mer domine tout l'espace compris entre le port et le Cap Bouak. De nos jours, ce fort, tout comme Gouraya, fait office de lieu de vénération. Chaque mercredi, des femmes s'y rendent pour se recueillir sur la tombe du saint homme, Sidi Abdelkader. Monument non classé. (bougiefraconaise.skyrock.com, 2010)

V.6 La régénération du patrimoine du vieux port de Bejaia :

V.6.1 Les outils méthodologiques :

Il est indispensable de commencer notre travail par l'identification de **la méthode** utilisée dans cette étude ; il s'agit principalement de trois grandes phases :

- **Phase d'observation et récolte de données** : primordiale pour une meilleure compréhension du cas d'étude. Sa concerne la présentation de la zone d'étude et a une rétrospective sur l'histoire et l'évolution du port.
- **Phase de diagnostic et détermination des pathologie** : Le diagnostic est l'ensemble des réflexions et des analyses qui devront être mis en œuvre pour pouvoir établir et

V. Chapitre 04 : Pour une régénération du patrimoine maritime : cas du vieux port de Bejaia

identifier les causes des altérations relevées sur le site et les risques qu'il encourt dans le futur, causées par le temps et l'homme. Cette phase est un moment analytique importante, nous conduisant vers des choix de projet objectifs et scientifiques.

- **Phase de proposition (scenario) et recommandations** : Où le regard sera porté sur les perspectives d'intervention sur le vieux port de Bejaia .La finalité des deux première phase demeure la construction des propositions adéquates pour en premier lieu **une reconnaissance** de ce patrimoine portuaire ensuite des scénarios proposer pour **sa régénération et valorisation**.

V.6.2 Phase observation :

Cette étape comporte des récolte de donnes (de plans, image et différents supports) des sorties sur terrains, et prise des photos ; croquis qui nous a permis d'avoir une vision globale de l'état du port, et analyser les espaces de son environnement immédiat. Ce contact physique et direct sur terrain nous a aidés à recenser les informations nécessaires pour décrire l'état actuel (état de fait) du port ainsi que son entourage et pouvoir définir les limites du site et aussi divers points pour l'accessibilité.



Photo IV.7 : vue sur le vieux port
source : Auteurs



Photo IV.8 : vue sur la porte sarrasine
source : Auteurs



Photo IV.9 : Vue sur le bassin du vieux port
source : Auteurs



Photo IV.10 : vue sur la casbah
source : Auteurs

V. Chapitre 04 : Pour une régénération du patrimoine maritime : cas du vieux port de Bejaia

V.6.3 Phase du diagnostic et détermination des pathologies :

Cette étape consiste à déterminer un diagnostic général sur le port et ses abords (les hangars, Les quais, porte Sarasin...et différents éléments patrimoniaux déjà cités auparavant) et à étudier comment intervenir. En effet, notre diagnostic sera élaboré principalement suivant deux axes principaux qui sont : **Urbain ; environnementale et ensuite architecturale**. Nos résultats seront résumés dans le tableau ci-dessous.

Pathologie	illustration
La présence des déchets à cause de l'absence de nettoyage ; de l'entretien et manque des poubelles. On constate ainsi des nuisances paysagères et olfactives.	
Le mauvais état des ruelles et insuffisance d'éclairage. Manque des espaces de stationnement qui engendre une mauvaise circulation des véhicules.	
Manque des jardins, des espaces verts, des aires de jeux et des équipements touristiques	

V. Chapitre 04 : Pour une régénération du patrimoine maritime : cas du vieux port de Bejaia

<p>Dégradation des parties dans les quais du vieux port à cause de l'effet du sel et du non entretien.</p>	
--	--

❖ Pathologies architecturales :

Pathologie	illustration
<p>Changement de couleur et présence de la végétation au niveau de la tuile des maisons et des hangars à cause de l'effet de l'humidité, la stagnation des eaux et le non entretien.</p>	
<p>Décollement d'enduit fissures superficiels au niveau des murs</p>	

V. Chapitre 04 : Pour une régénération du patrimoine maritime : cas du vieux port de Bejaia

Fissures importantes et altération de brique du port Sarrasin ; aussi présence de végétation nuisible à cause de l'humidité,



V.6.4 Phase des propositions (scénarios) :

Dans la phase d'intervention sur ce patrimoine maritime et après le diagnostic qui a touché toutes les extensions du port, nous avons présenté des solutions de manière hiérarchique et progressive et les avons présentés en trois scénarios :

❖ 1ère scénario : (l'intégration des activités Touristique)

Avant d'intégrer **des activités touristiques** il est important de procéder à des actions de **réhabilitation et de restauration** des composants du port (les quais, les hangars ;...) afin d'attirer le flux touristique. De ce fait le début est :

- La réhabilitation et l'aménagement des quais du port
- La restauration et reconversion des hangars
- La restauration de la porte de Sarrasin

✓ **L'aménagement des quais du vieux port de Bejaia :**

- La Réparation des fissures et les parties dégradées dans les quais de vieux port

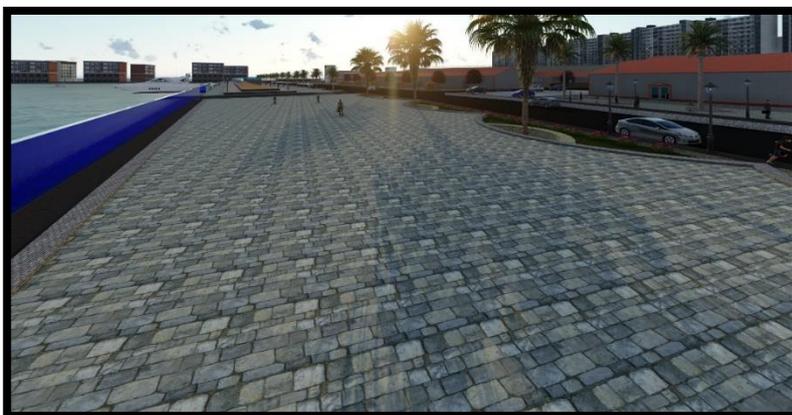


Figure IV.1 : quai du port après la réparation
source : Auteurs

V. Chapitre 04 : Pour une régénération du patrimoine maritime : cas du vieux port de Bejaia

- Amélioration de la qualité des routes et l'organisation des trottoirs et établissement des aires de repos.
- Création des espaces verts et plantation des arbres avec des trottoirs



Figure IV.2 : réaménagement des quais de port
source : Auteurs

- Création des services touristiques de qualité prenant en compte les usages et les besoins de l'ensemble des utilisateurs du domaine public
- création des activités sportives et les activités nautiques.

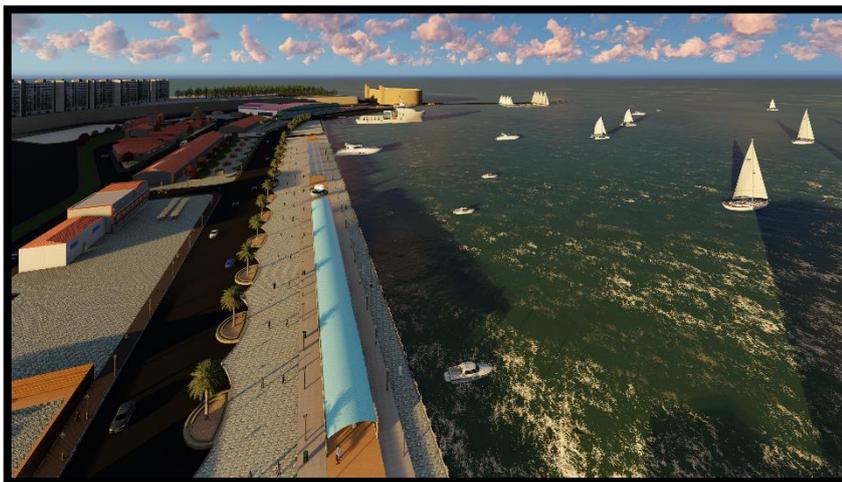


Figure IV.3 : intégration des activités nautiques
source : Auteurs

V. Chapitre 04 : Pour une régénération du patrimoine maritime : cas du vieux port de Bejaia

✓ La Restauration et reconvention des anciennes bâtisses du vieux port de Bejaia :

- Restauration des hangars (la réparation des fissures et le nettoyage des tuiles de toitures et l'agrandissement des ouvertures revêtement les façades ...).
- Reconvention d'une maison pour l'utilisation comme auberge.
- Reconvention des hangars pour la fonction de restaurant.



Figure IV.4 : réhabilitation et restauration du cadre bâtis
source : Auteurs

➤ Réhabilitation et restauration de la porte sarrasine

La porte Sarrasin ou porte de la mer (Bab Al Bahr) est une porte historique de la ville de Bejaia, l'une des portes principales de la ville, permettant d'accéder à la ville par la mer et par une partie du système. De la fortification de la ville au moyen âge.

En plus de sa valeur historique et de son emplacement stratégique pour le port, il peut être considéré comme un repère historique et une entrée touristique de la mer vers la ville de Bejaia, Et par conséquent, il est considéré comme faisant partie du port et sa restauration et réhabilitation revêt une grande importance pour participation à la régénération du vieux port et renforcement de les potentialités touristique.

V. Chapitre 04 : Pour une régénération du patrimoine maritime : cas du vieux port de Bejaia



Figure IV.5 : restauration et réhabilitation de la porte sarrasine
source : Auteurs

❖ Le deuxième scénario : (l'intégration des activités culturel)

Le deuxième scénario est la création de la **maison d'artisanat**, ainsi que la **création d'une placette** dédiée aux manifestations culturelles.

- Reconversion des hangars pour la fonction de maison d'artisanat.
- Aménagement d'un espace pour organiser des spectacles culturels.

La proposition et création **d'équipements culturels** permet d'améliorer la qualité de vie des habitants de la ville en générale et assurer **une régénération** du port et de ses espaces qui été auparavant mort.

❖ Le troisième scénario : (Le circuit touristique)

Le troisième scénario est une étape importante où nous avons créé un parcours touristique comprenant les plus importants monuments historique de Bejaïa (la porte Sarasin et le Fort Abdelkader)

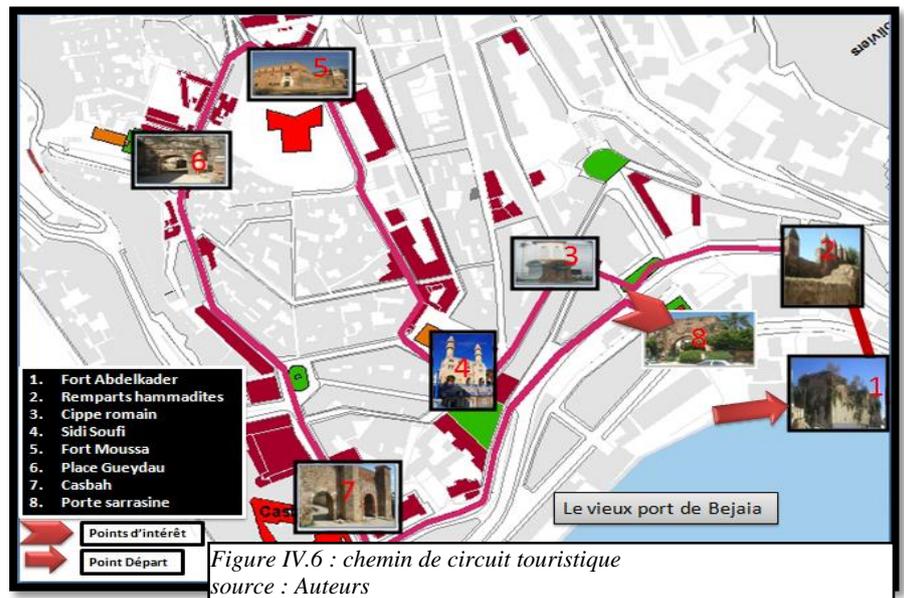


Figure IV.6 : chemin de circuit touristique
source : Auteurs

V. Chapitre 04 : Pour une régénération du patrimoine maritime : cas du vieux port de Bejaia

- Proposer **un circuit touristique** en pensant au réaménagement d'espace de détente ; ce parcours vas assurer l'articulation entre **mer ; port et la ville** de bejaia et vas construire une offre d'activités associant **culture et attractivité**.
- Ce circuit sera l'occasion **d'impliquer pleinement les populations locales** dans le développement touristique et culturel, dont elles doivent tirer les bénéfices ;(exemple : faire des formations pour devenir guide dans leur ville).

V.7 Conclusion :

L'Algérie est riche d'un patrimoine culturel et architectural mondialement reconnu, mais le patrimoine maritime reste négligé : notre objectif est d'**identifier**, de **réhabiliter et de faire reconnaître** ce type de patrimoine. Le port de Bejaia est considéré comme une vraie perle à préserver et valoriser en raison de ses **composantes historiques et culturelles** divers et variées ; malheureusement, ce dernier souffre de la marginalisation de l'État.

La restauration et la réhabilitation des éléments du patrimoine de la zone d'étude, contribueront grandement à la définition de ce type de patrimoine et y attireront les touristes, de l'échelle **urbaine** aux détails **architecturaux**, en passant par une étude approfondie qui révèle les pathologies et les **imperfections**.

Conclusion général :

Ce travail de recherche nous a permis d'acquérir des savoirs sur la notion patrimoniale notamment « le patrimoine maritime » ; ce dernier fait partie du patrimoine dit **contemporain**. Il se présente d'abord sous forme **naturelle** : la mer et le littoral sont des réservoirs de biodiversité ; ensuite comme patrimoine **culturel** : les phares, les ports, les navires, les épaves, les découvertes archéologiques sous-marines sont autant d'objets de ce patrimoine **matériel**, alors que le savoir-faire des constructeurs, des marins et des pêcheurs relèvent du patrimoine **immatériel**. Aussi l'accent a été mis particulièrement sur **les ports** autant que patrimoine.

En effet ; toute action de **reconnaissance** et **régénération** de ce patrimoine ne peut réussir que si elle est soutenue à la fois par une véritable **conviction locale et populaire** et par une **politique** d'incitation définie de manière cohérente et complémentaire aux niveaux régional, national. La sauvegarde de ce patrimoine est une responsabilité partagée entre les experts et le grand public. Les enjeux de **la reconnaissance** du patrimoine maritime sont donc multiples. De tous les témoins du passé, seuls peu d'entre eux sont encore présents sur le littoral algérien. Et pourtant, ils sont sans doute vecteur d'une **grande attraction**, en témoignent les activités touristiques et les fêtes qui attirent de nombreux touristes.

D'ailleurs, Le vieux port de Bejaia objet de notre étude n'échappe pas à ces constats ; il se voit dénaturé et coure un risque de disparition et de perte de ses valeurs, face à l'absence d'une véritable législation efficace, à l'action de l'homme et l'urbanisation non contrôlé. C'est pourquoi dans notre recherche on note la nécessité d'intégrer des activités touristiques et culturelles. Le vieux port **ne doit pas rester** un espace consacré à l'activité commercial uniquement ; aujourd'hui et plus que jamais, nous constatons que le patrimoine et le tourisme possèdent un intérêt mutuel, le premier se voit revivre et s'entretenir à travers les fonds touristiques et le second se développe et s'ouvre à de nouveaux horizons grâce au patrimoine.

En effet, les ports ont subi des mutations, passant de ports aux activités multiples (cabotage, pêche, commerce...) et donc à une forte diversité, à tourner vers le tourisme et la plaisance. Il est donc nécessaire de mettre en place de nouvelles infrastructures et de nouveaux services pour le développement du tourisme, ce qui est **un motif pour protéger le vieux port** en tant que **patrimoine maritime**. C'est pourquoi ; il devient donc urgent de mettre en place de nouveaux projets qui intègrent ce patrimoine aux besoins contemporains ; des actions adéquates, afin de rétablir le lien entre **la ville et le port**.

Au finale ; notre étude vise à **régénérer** ce patrimoine maritime, de définir les actions à entreprendre en coopération avec toutes les forces intéressées par la préservation de ce patrimoine. Nous pouvons noter que : **la régénération** de ce patrimoine permet de suivre l'évolution d'une ville, et permettre **la transmission** du patrimoine maritime aussi il est **nécessaire d'identifier les éléments du patrimoine maritime** des vieux ports et leurs valeurs multiples pour **exploiter leurs potentialités culturelles et touristiques** et que le patrimoine maritime des ports historiques doit être un support, une référence à prendre en considération lors des actions d'aménagement futures de l'espace littoral Algérien.

Néanmoins, ce travail de recherche ne vise pas à apporter des réponses absolues, mais serait une base importante pour d'éventuelles futures études portant sur la valorisation des ports historiques en Algérie.

Bibliographie :

Ouvrage :

- André, F., 1963. L'information géographique. s.l.:s.n.
- CHOAY, F., 1992. L'Allégorie du patrimoine. Paris: s.n.
- Françoise, P. & GUILLAUME.Marie, 2009. Atlas du patrimoine maritime du Finistère. s.l.:s.n.
- FRIER PIERRE, L., 1997. Droit du patrimoine culturel. s.l.:s.n.
- GEHIMAB, 1997. *Actes du Colloque International «Béjaïa et sa Région à Travers les Âges : Histoire, Société, Sciences, Culture »*. Béjaïa: s.n.
- GONZALEZ, M. V., 2007. Cours sur l'exploitation et la direction d'un port. s.l.:s.n.
- Khelassi, A., 1985. Constructions militaires ottomanes de la ville d'Alger.
<https://topographi.blogspot.com/2012/11/bordj-el-fanar-lancetre-du-port-alger.html> éd. s.l.:s.n.
- Laurent, P., 1942. les ports maritimes algeriens. s.l.:s.n.
- Lespès, R., 1921. Le port d'Alger. s.l.:s.n.
- Marchesin, L., 2013. La requalification des centres anciens : entre situations, outils et volontés politiques. Le Mans:. s.l.:s.n.
- PERON. Françoise, G. M., 2009. Atlas du patrimoine maritime du Finistere. s.l.:s.n.
- PERON, F., 2002. Le patrimoine maritime : construire, transmettre, symboliser les héritages maritimes européens. Rennes: s.n.
- Pierre. NORA, 1997. Conclusion des entretiens. éd. Paris: s.n.
- Robert, P., 1989. Petit Robert. s.l.:s.n.
- Vincent, J.-M., 1992. «Le sens des lois ». L'année du patrimoine. Numéro un. s.l.:s.n.

Sites web :

- alamy, 2017. *alamy*. [En ligne]
Available at: <https://www.alamyimages.fr/photo-image-la-tour-medievale-du-masque-c12e-ou-tour-du-masque-associe-a-lhomme-au-masque-de-fer-le-suquet-vieille-ville-cannes-france-167495491.html>
[Accès le 17 06 2019].
- alamyimages, 2015. *alamyimages.fr*. [En ligne]
Available at: <https://www.alamyimages.fr/photos-images/france-artisan.html>
[Accès le 02 07 2019].

- alger-city.com, 2015. *alger-city.com*. [En ligne]
Available at: <http://www.alger-city.com/tourisme/que-visiter/casbah>
[Accès le 25 06 2019].
- algerie360.com/, 2018. *algerie360.com/*. [En ligne]
Available at: <https://www.algerie360.com/bejaia-une-vague-de-protestations-citoyennes-dans-plusieurs-communes-de-la-wilaya/>
[Accès le 07 07 2019].
- algeriemesracines.com, 2015. *algeriemesracines.com*. [En ligne]
Available at: <http://www.algeriemesracines.com/famille/page-photo-famille.php?id=12418&idfamille=lucette-valentin-oran>
[Accès le 22 06 2019].
- Anon., s.d. *sagrada familia.org*. [En ligne]
Available at: <https://sagradafamilia.org/en/home>
- Anon., s.d. *www.discovergreece.com*. [En ligne]
Available at: <https://www.discovergreece.com/fr/culture/archeological-sites>
- Anon., s.d. *www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca*. [En ligne]
Available at: <http://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/rpcq/detail.do?methode=consulter&id=93523&type=bien>
- Art Charpentier Architectes, 2015. *Art Charpentier Architectes*. [En ligne]
Available at: <http://www.arte-charpentier.com/fr/projet/la-baie-dalger/>
[Accès le 25 06 2019].
- AUCAME, 2008. *AUCAME*. [En ligne]
Available at:
https://www.google.com/search?rlz=1C1RLNS_frDZ827DZ827&ei=5CMFXYvHGtuIjLsP89WrsAs&q=LE+VIEUX-PORT+DE+MONTR%C3%89AL+secteur+ouest&oq=LE+VIEUX-PORT+DE+MONTR%C3%89AL+secteur+ouest&gs_l=psy-ab.3...4784.10273..10400...0.0..0.242.2098.0j10j2.....0....1..gws-wi
[Accès le 15 06 2019].
- AZUR RIVIERA EVENTS, 2015. *AZUR RIVIERA EVENTS*. [En ligne]
Available at: <https://www.azur-riviera-events.com/sejour-cannes-et-culture/>
[Accès le 17 06 2019].
- B.Venis, 2010. *alger-roi.fr*. [En ligne]
Available at: http://alger-roi.fr/Alger/port/ports_maritimes_algeriens/textes/2_port_alger.htm
[Accès le 23 06 2019].
- B.Venis, 2010. *alger-roi.fr/*. [En ligne]
Available at: http://alger-roi.fr/Alger/port/ports_maritimes_algeriens/textes/3_port_oran.htm
[Accès le 23 06 2019].

- bateaux.com, 2017. *bateaux.com magazine de la plaisance*. [En ligne]
Available at: https://www.bateaux.com/plaisance/port/cannes-vieux-port-REFy-m6O6_vFDI.
[Accès le 16 06 2019].
- BATISBIO.COM, 2015. *BATISBIO.COM*. [En ligne]
Available at: <http://www.batisbio.com/difference-entre-renovation-et-rehabilitation.html>
[Accès le 09 06 2019].
- BDV.fr, 2012. *BDV.fr*. [En ligne]
Available at: <https://www.bourse-des-voyages.com/guide-voyage/vacances/hotel-bejaia.html>
[Accès le 06 07 2019].
- Bottero, L., 2016. *LA TRIBUNE*. [En ligne]
Available at: <https://marseille.latribune.fr/economie/2016-12-23/comment-le-palais-des-festivals-de-cannes-a-assure-sa-croissance.html>
[Accès le 17 06 2019].
- bougiefrancaise.skyrock.com, 2010. *bougiefrancaise.skyrock.com*. [En ligne]
Available at: <https://bougiefrancaise.skyrock.com/719972124-La-porte-Sarrazine.html>
[Accès le 07 07 2019].
- Cannes, S. o. d. l. V. d., 2017. *Cannes en images*. [En ligne]
Available at: <http://www.cannes.com/fr/decouvrir-cannes/cannes-en-images/le-suquet.html>
[Accès le 17 06 2019].
- CCI nice cote d'azure, 2016. *CCI nice cote d'azure*. [En ligne]
Available at: <http://m.riviera-ports.com/>
[Accès le 17 06 2019].
- Chemins De Memoire, 2012. *cheminsdememoire.gouv.fr*. [En ligne]
Available at: <https://www.cheminsdememoire.gouv.fr/fr/reconvertir-le-patrimoine-militaire>
[Accès le 02 07 2019].
- cnra.dz, 2017. *cnra.dz*. [En ligne]
Available at: <http://cnra.dz/atlas/musee-bordj-moussa/>
[Accès le 07 07 2019].
- comission nationale Algerienne pour l'education ,la science et la culture, s.d. *comission nationale Algerienne pour l'education ,la science et la culture*. [En ligne]
Available at: <http://www.unesco.dz/index.php/fr/les-themes/culture-et-communication-2/45-le-patrimoine-culturel-immateriel>
[Accès le 01 06 2019].
- Commission européenne, 2011. s.l.:s.n.

- département des sciences de l'éducation ,catania, s.d. *département des sciences de l'éducation*. [En ligne]
Available at:
https://www.google.com/search?rlz=1C1RLNS_frDZ827DZ827&biw=1366&bih=625&ei=34j7XOHMEM3RgwfnoRwDg&q=les+type+de+tourisme&oq=les+type+de+tourisme&gs_l=psy-ab.3..012j0i22j3018.3236543.3242334..3242693...0.0..0.155.2777.0j20.....0....1..gws-wiz.....0i67j0
- DondyTour, 2017. *DondyTour*. [En ligne]
Available at: <http://dondytour.com/product/tour-n6-cannes-nuit/>
[Accès le 17 06 2019].
- Éditions de la Sorbonne, 2005. *openedition books*. [En ligne]
Available at: <https://books.openedition.org/psorbonne/12825?lang=fr>
- Escale de nuit, 2017. *escaledenuit.com*. [En ligne]
Available at: <https://escaledenuit.com/2017/02/23/les-plus-grands-ports-de-peche-de-france/>
[Accès le 02 07 2019].
- Gefen, A., 2004. *fabula*. [En ligne]
Available at: https://www.fabula.org/actualites/la-reconnaissance_9808.php
- googleearth, 2019. *googleearth*. [En ligne]
Available at: www.googleearth.com
[Accès le 11 06 2019].
- GrandQuebec.com, 2016. *GrandQuebec*. [En ligne]
Available at: <https://grandquebec.com/montreal-touristique/histoire-vieux-port-montreal/>
- GrandQuebec.com, 2016. *GrandQuebec.com*. [En ligne]
Available at: <https://grandquebec.com/montreal-touristique/histoire-vieux-port-montreal/>
[Accès le 11 06 2019].
- grandquebec, 2016. *grandquebec*. [En ligne]
Available at: <https://grandquebec.com/montreal-touristique/histoire-vieux-port-montreal/>
[Accès le 11 06 2019].
- guideoran.com, 2015. *guideoran une fenetre sur la ville*. [En ligne]
Available at: <https://www.guideoran.com/que-visiter/site-monument-oran/monuments-historique-oran/fort-de-santa-cruz.html>
[Accès le 23 06 2019].
- histoireislamique.wordpress.com, 2014. *histoireislamique.wordpress.com*. [En ligne]
Available at: <https://histoireislamique.wordpress.com/2014/04/17/la-casbah-de-bejaia-de-fondation-berbere-hammadite-au-1leme-siecle-a-ete-principalement-edifiee-par-les-almohades-berbere-sous-le-regne-de-abd-al-mumen-vers-1-154-de-notre-ere->

protegee-par-des-mur/
[Accès le 07 07 2019].

- JEZEGOU, M.-P. & Sanchez, C., 2014. *academia.edu*. [En ligne]
Available at:
https://www.academia.edu/30504375/Les_ports_dans_lespace_mediterrane_en_antique_Actes_du_colloque_de_Montpellier_des_22-24_mai_2014_Supplement_la_Revue_Archologique_de_Narbonnaise_n_44_2016
- L'assemblée parlementaire Française, 2002. *L'assemblée Française*. [En ligne]
Available at: <http://www.assemblee-nationale.fr/>
- l'Organisation Mondiale du Tourisme, 2018. *The Ostelea Rabat*. [En ligne]
Available at: <https://www.ostelea.ma/blog/tourisme-international/quest-ce-que-le-tourisme>
- Lefort, G., 2013. *Libération*. [En ligne]
Available at: https://next.liberation.fr/culture/2013/11/29/palme-arabique-a-la-non-heretique_963000
[Accès le 17 06 2019].
- leparisien, s.d. *leparisien*. [En ligne]
Available at: <http://dictionnaire.sensagent.leparisien.fr/h%C3%A9ritage/fr-fr/>
[Accès le 01 06 2019].
- liberte-algerie.com, 2011. *liberte-algerie.com*. [En ligne]
Available at: <https://www.liberte-algerie.com/actualite/la-wilaya-dalger-devoile-ses-grands-projets-structurants-93413/print/1>
[Accès le 25 06 2019].
- l'inventaire, 2015. *l'inventaire*. [En ligne]
Available at: <https://dossiersinventaire.maregionsud.fr/gertrude-diffusion/dossier/port-de-cannes-dit-vieux-port/385a095b-162c-4ac1-9f4c-ec80e5124427>
[Accès le 16 06 2019].
- Maître Restaurateur Solier, 2017. *SOLAG des sols de caractere*. [En ligne]
Available at: <https://www.solag-sols.com/fr/rehabiliter-restaurer-renover/>
- Marchesin, L., 2013. *La requalification des centres anciens : entre situations, outils et volontés politiques*. Le Mans: s.l.:s.n.
- Mémoires des Montréalais, 2016. *Mémoires des Montréalais*. [En ligne]
Available at: <https://ville.montreal.qc.ca/memoiresdesmontrealais/la-cite-du-havre-un-brise-glace>
[Accès le 15 06 2019].
- Merlet, B., 2018. *boatindustry.fr*. [En ligne]
Available at: <https://www.boatindustry.fr/article/27868/batho-une-2eme-vie-bateaux-de-plaisance-d-usage>
[Accès le 02 07 2019].

- Meynen, N. & d'Orgeix, É., 2014. *Battre le littoral : histoire, reconversion et nouvelles perspectives de mise en valeur du petit patrimoine militaire maritime*. s.l.:s.n.
- ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec., s.d. *capsurlepatrimoine*. [En ligne]
Available at: <http://capsurlepatrimoine.ca/index.php?page=quelques-definitions-officielles>
[Accès le 01 06 2019].
- ministere de la culture, 2004. *ministere de la culture*. [En ligne]
Available at:
<http://www.culture.gouv.fr/content/download/42269/337783/version/1/file/bilan+patrimoine+maritime.pdf>
- musée national de la marine, 2012. *musee-marine.fr*. [En ligne]
Available at: www.musee-marine.fr
[Accès le 01 07 2019].
- observatoire national de la mer et du littoral, 2009. *observatoire national de la mer et du littoral*. [En ligne]
Available at: <https://www.onml.fr/themes-detudes/patrimoine-culturel/>
[Accès le 30 06 2019].
- odyssea, 2012. *odyssea-bleu.org*. [En ligne]
Available at: <https://www.odyssea-bleu.org/strategies-actions/actions-structurantes/le-grand-itineraire-culturel-du-label-europeen-odyssea-via-odyssea-heritage-maritime-et-navigation-du-savoir-et-les-routes-bleues-patrimoniales/>
[Accès le 02 07 2019].
- orange.fr, 2016. *orange.fr*. [En ligne]
Available at: <http://roland.garcia.pagesperso-orange.fr/le%20port%20d%27oran.html>
[Accès le 22 06 2019].
- over-blog.com, 2009. *over-blog.com*. [En ligne]
Available at: <http://docroger.over-blog.com/tag/fortification/4>
[Accès le 02 07 2019].
- Passion, 2016. *Passion*. [En ligne]
Available at: <https://www.voile.banquepopulaire.fr/passion/les-nouvelles-vies-des-phares>
[Accès le 02 07 2019].
- pornic, 2015. *pornic.com*. [En ligne]
Available at: <https://www.pornic.com/port-de-plaisance-ycip.html>
[Accès le 02 07 2019].
- quebecvacances, 2016. *quebecvacances*. [En ligne]
Available at: <https://www.quebecvacances.com/vieux-port-de-montreal>
[Accès le 06 11 2019].

- Radio Canada, 2004. *Radio Canada*. [En ligne]
Available at: <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/692660/quai-alexandra-revitalisation-investissements-projet-port-de-montreal>
[Accès le 15 06 2019].
- Achour, D., 2015. *Entreprise portuaire de Bejaia*. [En ligne]
Available at: <https://www.portdebejaia.dz/download/brochure-epb.pdf>
[Accès le 25 06 2019].
- alamy, 2017. *alamy*. [En ligne]
Available at: <https://www.alamyimages.fr/photo-image-la-tour-medievale-du-masque-c12e-ou-tour-du-masque-associe-a-lhomme-au-masque-de-fer-le-suquet-vieille-ville-cannes-france-167495491.html>
[Accès le 17 06 2019].
- alamyimages, 2015. *alamyimages.fr*. [En ligne]
Available at: <https://www.alamyimages.fr/photos-images/france-artisan.html>
[Accès le 02 07 2019].
- alger-city.com, 2015. *alger-city.com*. [En ligne]
Available at: <http://www.alger-city.com/tourisme/que-visiter/casbah>
[Accès le 25 06 2019].
- algerie360.com/, 2018. *algerie360.com/*. [En ligne]
Available at: <https://www.algerie360.com/bejaia-une-vague-de-protestations-citoyennes-dans-plusieurs-communes-de-la-wilaya/>
[Accès le 07 07 2019].
- algeriemesracines.com, 2015. *algeriemesracines.com*. [En ligne]
Available at: <http://www.algeriemesracines.com/famille/page-photo-famille.php?id=12418&idfamille=lucette-valentin-oran>
[Accès le 22 06 2019].
- Anon., s.d. *sagrada familia.org*. [En ligne]
Available at: <https://sagradafamilia.org/en/home>
- Anon., s.d. *www.discovergreece.com*. [En ligne]
Available at: <https://www.discovergreece.com/fr/culture/archeological-sites>
- Anon., s.d. *www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca*. [En ligne]
Available at: <http://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/rpcq/detail.do?methode=consulter&id=93523&type=bien>
- Art Charpentier Architectes, 2015. *Art Charpentier Architectes*. [En ligne]
Available at: <http://www.arte-charpentier.com/fr/projet/la-baie-dalger/>
[Accès le 25 06 2019].
- AUCAME, 2008. *AUCAME*. [En ligne]
Available at:
https://www.google.com/search?rlz=1C1RLNS_frDZ827DZ827&ei=5CMFXYvHGtuIjLsP89WrsAs&q=LE+VIEUX-

PORT+DE+MONTR%C3%89AL+secteur+ouest&oq=LE+VIEUX-PORT+DE+MONTR%C3%89AL+secteur+ouest&gs_l=psy-ab.3...4784.10273..10400...0.0..0.242.2098.0j10j2.....0....1..gws-wi
[Accès le 15 06 2019].

- AZUR RIVIERA EVENTS, 2015. *AZUR RIVIERA EVENTS*. [En ligne]
Available at: <https://www.azur-riviera-events.com/sejour-cannes-et-culture/>
[Accès le 17 06 2019].
- B.Venis, 2010. *alger-roi.fr*. [En ligne]
Available at: http://alger-roi.fr/Alger/port/ports_maritimes_algeriens/textes/2_port_alger.htm
[Accès le 23 06 2019].
- B.Venis, 2010. *alger-roi.fr*. [En ligne]
Available at: http://alger-roi.fr/Alger/port/ports_maritimes_algeriens/textes/3_port_oran.htm
[Accès le 23 06 2019].
- bateaux.com, 2017. *bateaux.com magazine de la plaisance*. [En ligne]
Available at: https://www.bateaux.com/plaisance/port/cannes-vieux-port-REFy-m6O6_vFDI
[Accès le 16 06 2019].
- BATISBIO.COM, 2015. *BATISBIO.COM*. [En ligne]
Available at: <http://www.batisbio.com/difference-entre-renovation-et-rehabilitation.html>
[Accès le 09 06 2019].
- BDV.fr, 2012. *BDV.fr*. [En ligne]
Available at: <https://www.bourse-des-voyages.com/guide-voyage/vacances/hotel-bejaia.html>
[Accès le 06 07 2019].
- Bottero, L., 2016. *LA TRIBUNE*. [En ligne]
Available at: <https://marseille.latribune.fr/economie/2016-12-23/comment-le-palais-des-festivals-de-cannes-a-assure-sa-croissance.html>
[Accès le 17 06 2019].
- BOUCHEFIRAT, N. E. H., 2014. *Reconquête de l'identité des villes littorales par l'identification et la valorisation de leur patrimoine maritime. Cas du vieux port de Bejaia*, s.l.: s.n.
- bougiefrancaise.skyrock.com, 2010. *bougiefrancaise.skyrock.com*. [En ligne]
Available at: <https://bougiefrancaise.skyrock.com/719972124-La-porte-Sarrazine.html>
[Accès le 07 07 2019].
- Cannes, S. o. d. l. V. d., 2017. *Cannes en images*. [En ligne]
Available at: <http://www.cannes.com/fr/decouvrir-cannes/cannes-en-images/le-suquet.html>
[Accès le 17 06 2019].

- CCI nice cote d'azure, 2016. *CCI nice cote d'azure*. [En ligne]
Available at: <http://m.riviera-ports.com/>
[Accès le 17 06 2019].
- Chemins De Memoire, 2012. *cheminsdememoire.gouv.fr*. [En ligne]
Available at: <https://www.cheminsdememoire.gouv.fr/fr/reconvertir-le-patrimoine-militaire>
[Accès le 02 07 2019].
- cnra.dz, 2017. *cnra.dz*. [En ligne]
Available at: <http://cnra.dz/atlas/musee-bordj-moussa/>
[Accès le 07 07 2019].
- comission nationale Algerienne pour l'education ,la science et la culture, s.d. *comission nationale Algerienne pour l'education ,la science et la culture*. [En ligne]
Available at: <http://www.unesco.dz/index.php/fr/les-themes/culture-et-communication-2/45-le-patrimoine-culturel-immateriel>
[Accès le 01 06 2019].
- Commission européenne, 2011. s.l.:s.n.
- département des sciences de l'éducation ,catania, s.d. *département des sciences de l'éducation*. [En ligne]
Available at:
https://www.google.com/search?rlz=1C1RLNS_frDZ827DZ827&biw=1366&bih=625&ei=34j7XOHMEM3RgwfnoOwDg&q=les+type+de+tourisme&oq=les+type+de+tourisme&gs_l=psy-ab.3..0l2j0i22i30l8.3236543.3242334..3242693...0.0..0.155.2777.0j20.....0....1..gws-wiz.....0i67j0
- DondyTour, 2017. *DondyTour*. [En ligne]
Available at: <http://dondytour.com/product/tour-n6-cannes-nuit/>
[Accès le 17 06 2019].
- Éditions de la Sorbonne, 2005. *openedition books*. [En ligne]
Available at: <https://books.openedition.org/psorbonne/12825?lang=fr>
- Escale de nuit, 2017. *escaledenuit.com*. [En ligne]
Available at: <https://escaledenuit.com/2017/02/23/les-plus-grands-ports-de-peche-de-france/>
[Accès le 02 07 2019].
- Gefen, A., 2004. *fabula*. [En ligne]
Available at: https://www.fabula.org/actualites/la-reconnaissance_9808.php
- googleearth, 2019. *googleearth*. [En ligne]
Available at: www.googleearth.com
[Accès le 11 06 2019].

- GrandQuebec.com, 2016. *GrandQuebec*. [En ligne]
Available at: <https://grandquebec.com/montreal-touristique/histoire-vieux-port-montreal/>
- GrandQuebec.com, 2016. *GrandQuebec.com*. [En ligne]
Available at: <https://grandquebec.com/montreal-touristique/histoire-vieux-port-montreal/>
[Accès le 11 06 2019].
- grandquebec, 2016. *grandquebec*. [En ligne]
Available at: <https://grandquebec.com/montreal-touristique/histoire-vieux-port-montreal/>
[Accès le 11 06 2019].
- guideoran.com, 2015. *guideoran une fenetre sur la ville*. [En ligne]
Available at: <https://www.guideoran.com/que-visiter/site-monument-oran/monuments-historique-oran/fort-de-santa-cruz.html>
[Accès le 23 06 2019].
- histoireislamique.wordpress.com, 2014. *histoireislamique.wordpress.com*. [En ligne]
Available at: <https://histoireislamique.wordpress.com/2014/04/17/la-casbah-de-bejaia-de-fondation-berbere-hammadite-au-1leme-siecle-a-ete-principalement-edifiee-par-les-almohades-berbere-sous-le-regne-de-abd-al-mumen-vers-1-154-de-notre-ere-protegee-par-des-mur/>
[Accès le 07 07 2019].
- JEZEGOU, M.-P. & Sanchez, C., 2014. *academia.edu*. [En ligne]
Available at:
https://www.academia.edu/30504375/Les_ports_dans_lespace_mediterraneen_antiquite_Actes_du_colloque_de_Montpellier_des_22-24_mai_2014_Suppl%C3%A9ment_%C3%A0_la_Revue_Arch%C3%A9ologique_de_Narbonnaise_n_44_2016
- L'assemblée parlementaire Française, 2002. *L'assemblée Française*. [En ligne]
Available at: <http://www.assemblee-nationale.fr/>
- l'Organisation Mondiale du Tourisme, 2018. *The Ostelea Rabat*. [En ligne]
Available at: <https://www.ostelea.ma/blog/tourisme-international/quest-ce-que-le-tourisme>
- Lefort, G., 2013. *Libération*. [En ligne]
Available at: https://next.liberation.fr/culture/2013/11/29/palme-arabique-a-la-non-heretique_963000
[Accès le 17 06 2019].
- leparisien, s.d. *leparisien*. [En ligne]
Available at: <http://dictionnaire.sensagent.leparisien.fr/h%C3%A9ritage/fr-fr/>
[Accès le 01 06 2019].
- liberte-algerie.com, 2011. *liberte-algerie.com*. [En ligne]
Available at: <https://www.liberte-algerie.com/actualite/la-wilaya-dalger-devoile-ses->

[grands-projets-structurants-93413/print/1](#)

[Accès le 25 06 2019].

- l'inventaire, 2015. *l'inventaire*. [En ligne]
Available at: <https://dossiersinventaire.maregionsud.fr/gertrude-diffusion/dossier/port-de-cannes-dit-vieux-port/385a095b-162c-4ac1-9f4c-ec80e5124427>
[Accès le 16 06 2019].
- Maître Restaurateur Solier, 2017. *SOLAG des sols de caractere*. [En ligne]
Available at: <https://www.solag-sols.com/fr/rehabiliter-restaurer-renover/>
- Marchesin, L., 2013. *La requalification des centres anciens : entre situations, outils et volontés politiques*. Le Mans.: s.l.:s.n.
- Mémoires des Montréalais, 2016. *Mémoires des Montréalais*. [En ligne]
Available at: <https://ville.montreal.qc.ca/memoiresdesmontrealais/la-cite-du-havre-un-brise-glace>
[Accès le 15 06 2019].
- Merlet, B., 2018. *boatindustry.fr*. [En ligne]
Available at: <https://www.boatindustry.fr/article/27868/batho-une-2eme-vie-bateaux-de-plaisance-d-usage>
[Accès le 02 07 2019].
- Meynen, N. & d'Orgeix, É., 2014. *Battre le littoral : histoire, reconversion et nouvelles perspectives de mise en valeur du petit patrimoine militaire maritime*. s.l.:s.n.
- ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec., s.d. *capsurlepatrimoine*. [En ligne]
Available at: <http://capsurlepatrimoine.ca/index.php?page=quelques-definitions-officielles>
[Accès le 01 06 2019].
- ministere de la culture, 2004. *ministere de la culture*. [En ligne]
Available at:
<http://www.culture.gouv.fr/content/download/42269/337783/version/1/file/bilan+patrimoine+maritime.pdf>
- musée national de la marine, 2012. *musee-marine.fr*. [En ligne]
Available at: www.musee-marine.fr
[Accès le 01 07 2019].
- observatoire national de la mer et du littoral, 2009. *observatoire national de la mer et du littoral*. [En ligne]
Available at: <https://www.onml.fr/themes-detudes/patrimoine-culturel/>
[Accès le 30 06 2019].
- odyssea, 2012. *odyssea-bleu.org*. [En ligne]
Available at: <https://www.odyssea-bleu.org/strategies-actions/actions-structurantes/le-grand-itineraire-culturel-du-label-europeen-odyssea-via-odyssea-heritage-maritime-et->

[navigation-du-savoir-et-les-routes-bleues-patrimoniales/](#)

[Accès le 02 07 2019].

- orange.fr, 2016. *orange.fr*. [En ligne]
Available at: <http://roland.garcia.pagesperso-orange.fr/le%20port%20d%27oran.html>
[Accès le 22 06 2019].
- over-blog.com, 2009. *over-blog.com*. [En ligne]
Available at: <http://docroger.over-blog.com/tag/fortification/4>
[Accès le 02 07 2019].
- Passion, 2016. *Passion*. [En ligne]
Available at: <https://www.voile.banquepopulaire.fr/passion/les-nouvelles-vies-des-phares>
[Accès le 02 07 2019].
- pornic, 2015. *pornic.com*. [En ligne]
Available at: <https://www.pornic.com/port-de-plaisance-ycip.html>
[Accès le 02 07 2019].
- quebecvacances, 2016. *quebecvacances*. [En ligne]
Available at: <https://www.quebecvacances.com/vieux-port-de-montreal>
[Accès le 06 11 2019].
- Radio Canada, 2004. *Radio Canada*. [En ligne]
Available at: <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/692660/quai-alexandra-revitalisation-investissements-projet-port-de-montreal>
[Accès le 15 06 2019].
- SCHERRER, P. & CAUDE, G., 2016. *Encyclopædia Universalis*. [En ligne]
Available at: <http://www.universalis.fr/encyclopedie/ports-maritimes/>
[Accès le 07 06 2019].
- SlideShare, 2015. *SlideShare*. [En ligne]
Available at: <https://fr.slideshare.net/Saamysaami/regeneration-urbaine>
[Accès le 02 06 2019].
- société des musées du Québec, 2014. *société des musées du Québec*. [En ligne]
Available at: <https://www.musees.qc.ca/fr/musees/guide/Pointe-a-Calliere.-cite-d-archeologie-et-d-histoire-de-Montreal>
[Accès le 15 06 2019].
- société géologique et minéralogique de Bretagne, 2016. *société géologique et minéralogique de Bretagne*. [En ligne]
Available at: <https://sgmb.univ-rennes1.fr/patrimoine-geologique/definition>
[Accès le 11 06 2019].
- TOURISMEALGÉRIE.COM, s.d. *TOURISMEALGÉRIE.COM*. [En ligne]
Available at: <https://www.tourismealgerie.com/>

- UNESCO, 1956. *UNESCO*. [En ligne]
Available at: <https://whc.unesco.org/fr/list/>
- unies, l. c. d. s. d. n., 1993. s.l.:s.n.
- univ-bejaia.dz, 2017. *univ-bejaia.dz*. [En ligne]
Available at: <http://univ-bejaia.dz/dspace/123456789/3299>
[Accès le 07 07 2019].
- univers social...l'univers de tous!, s.d. *univers social...l'univers de tous!*. [En ligne]
Available at: <http://philippevallee.weebly.com/types-de-tourisme.html>
- UQAM, Université du Québec à Montréal, 2017. *UQAM, Université du Québec à Montréal*. [En ligne]
Available at: <https://www.actualites.uqam.ca/2017/livre-sur-histoire-montreal-par-specialiste-paul-andre-linteu>
[Accès le 11 06 2019].
- vitaminedz.com, 2014. *vitaminedz.com*. [En ligne]
Available at: https://www.vitaminedz.com/cippe-romain-de-lambese-face-au/Articles_20732_2855065_6_1.html
[Accès le 07 07 2019].
- winne.com, 2013. *winne.com*. [En ligne]
Available at: <http://www.winne.com/dz/company-profiles/ep-bejaia>
[Accès le 07 07 2019].
- Zacmako, 2011. *algerie-dz.com*. [En ligne]
Available at: <http://www.algerie-dz.com/forums/archive/index.php/t-201904.html>
[Accès le 24 06 2019].

Thèses de mémoire :

- SAIDOUNI.M, 2000. *élément d'introduction à l'urbanisme*. s.l.:s.n.
- BOUCHEFIRAT, N. E. H., 2014. *Reconquête de l'identité des villes littorales par l'identification et la valorisation de leur patrimoine maritime. Cas du vieux port de Bejaia*, s.l.: s.n.