

UNIVERSITE MOULOUD MAMMERI DE TIZI-OUZOU  
FACULTE DU GENIE DE LA CONSTRUCTION  
DEPARTEMENT D'ARCHITECTURE



MEMOIRE DE MASTER II EN ARCHITECTURE

Option architecture, ville et patrimoine

**Reconversion et revitalisation de la friche portuaire de BEJAI**

Un musée d'histoire à double facette : vivre l'histoire à l'intérieur et la découvrir de l'extérieur.



**Réalisé par :**

BERKANI Rosa  
FECIH Thiziri

**encadré par :**

Mr AICHE.B  
Mme FEKRACHE.L

**Membres de jury :**

Mme ALLIOUA

Mr HESNAOUI

Mr AIT KACI

Année universitaire: 2018/2019

## **Remerciements**

Nous tenons à remercier le bon Dieu qui nous a aidés et qui nous a donné la force et la volonté pour faire ce modeste travail.

Dans un premier lieu, nous remercions nos promoteurs Mr AICHE BOUSSAAD et Mme FEKRACHE LAMIA pour leur patience, leur disponibilité et leurs conseils qui ont contribué à alimenter notre réflexion. Ainsi que tous les enseignants qui nous ont formés durant ces Cinq années.

Nous remercions également Mme la chef de service patrimoine, Mme AOULI OUIZA architecte au sein de la direction de la culture de Bejaia, ainsi Mme SOFIA, Mr ISSAM qui nous ont chaleureusement accueilli au sein de l'entreprise portuaire de Bejaïa(EPB) et en particulier Mr MECHEHED DJAMEL pour les documents qu'il nous a transmis et pour sa générosité.

Nos remerciements se dirigent également aux employeurs du service technique de l'APC de Bejaïa pour leurs aides, mais surtout à notre amie LITICIA qui nous a accueilli et orienté dans la ville de Bejaïa BON COURAGE A TOI FUTURE ARCHITECTE.

Nous tenons encore à remercier nos amis et toutes les personnes qui nous ont aidés de près ou de loin dans ce travail en particulier notre cher CYLIA et LYCIA pour leur présence et le temps qu'on a passé ensemble.

## **DÉDICACES**

**JE DÉDIE CE TRAVAIL À ;**

**MES CHERS PARENTS POUR LEUR SOUTIEN ET LEUR ENCOURAGEMENT ET  
SURTOUT LEUR AMOUR**

**MES SŒURS : KAHINA ET THIZIRI**

**MES NEVEUX : MALAK ; FAYÇAL ; NIHAD ET MON ADORABLE AYOUB QUE J'AIME  
BEAUCOUP.**

**MA GRAND-MÈRE QUE DIEU L'ACCUEIL DANS SON VASTE PARADIS, QUI M'A  
TOUJOURS ENCOURAGÉ ; J'AURAI AIMÉ QUE TU SOIS À MES CÔTÉS  
AUJOURD'HUI.**

**MA BINÔME ZIGHI ET SON ADORABLE FAMILLE.**

**MES AMIES ; PLUS PRÉCISÉMENT MES CHÉRIES CÝLIA ET LÝCIA QUE J'AIME  
BEAUCOUP.**

**MES COUSINS ET COUSINES ET TOUS CEUX QUI ONT CONTRIBUÉ DE PRÈS OU DE LOIN  
À L'ÉLABORATION DE NOTRE PROJET.**

***ROSA***

**À TRAVERS CE TRAVAIL, JE TIEN À RENDRE HOMMAGE À MON TRÈS  
CHER JEDI QUI M'À TOUJOURS ENCOURAGÉ ET QUI À TANT ATTENDU  
CE JOUR, INCHALLAH TU ES FIER DE MOI LÀ OÙ TU ES JEDI SZIZEN**

**JE DÉDIE CE TRAVAIL À**

**MES DEUX TRÈS CHÈRE PARENTS, LA PRUNELLE DE MES YEUX, MERCI  
POUR VOTRE AMOUR, SOUTIEN, SACRIFICES ET ENCOURAGEMENTS JE  
VOUS NE REMERCIERAI JAMAIS ASSEZ JE VOUS AIME TO THE MOON  
AND BACK ....**

**MA TRÈS CHÈRE SŒUR DE CŒUR SABRINA, À MES DEUX FRÈRES QUE  
J'ÀIME AGHILAS ET ANIS ET À MA COUSINE MICHA, POUR LESQUELS  
JE SOUHAITE TOUT LE BONHEUR DU MONDE**

**MON BINÔME RORO AINSI QU'À SA RESPECTUEUSE FAMILLE**

**MES AMIS AVEC QUI J'AI PASSÉE 5 ANS D'ÉTUDE ET AVEC QUI J'AI  
PARTAGÉ DES BONS MOMENTS ET À MA TRÈS CHER SOUMLA**

**ET ENFIN À TOUS CEUX QUI ONT CONTRIBUÉ DE PRÈS OU DE LOIN À LA  
RÉALISATION DE CE TRAVAIL.**

**THIZIRI.F**

## **RESUME**

La ville et le port ont pendant longtemps formé un système basé sur l'imbrication et la complémentarité, ce dernier était le moteur de développement des villes : un point centrale, lieu d'échange et le plus souvent un témoin de l'histoire riche en patrimoine.

Dès le 19eme siècle, et depuis la modernisation des ports, on observe un phénomène de séparation entre ce dernier et le reste de la ville laissant place le plus souvent à des friches non accessibles qui condamne l'accès à la mer et c'est ainsi que le développement de l'articulation ville/ port consiste un sujet d'actualité, ces espaces sont à recomposer afin d'accueillir de nouvelles fonctions plus adaptées au contexte actuel.

Bejaia est connue depuis l'antiquité comme un pôle culturel scientifique et commercial important ouvert sur le monde et comme carrefour des civilisations en raison de sa position géographique, de son site remarquable et son port, comme toutes les villes portuaires, BEJAIA souffre de l'abandon de l'interface ville/port.

Ce travail consiste à reconvertir la friche portuaire de BEJAIA pour la revitaliser et renforcer sa vocation touristique par une série d'intervention urbaine à l'échelle de la ville et du quartier du vieux port, et par une la projection d'un musée d'histoire.

**Mots clés** : Patrimoine, port, friche portuaire, reconversion, musée.

## Sommaire

Introduction .....	1
I-Problématique .....	2
II-Problématique spécifique .....	3
III-Objectifs .....	3
IV-Hypothèses .....	3
V- La méthodologie de travail .....	3
VI- La structure du mémoire .....	4

## Chapitre I : Partie théorique : La requalification de la friche portuaire pour une nouvelle relation ville/port

Introduction .....	6
I-L'évolution des relations ville/port et de la localisation des fonctions portuaires.....	6
I-1-La localisation des ports historiques.....	6
I-2-La rupture ville/port et l'apparition des friches portuaires .....	7
II-De nouvelles relations ville/port.....	7
II-1-L'environnement et les loisirs .....	8
II-2-La recherche et la technologie.....	8
II-3-La fonction tertiaire .....	8
II-4-La culture .....	8
III-La stratégie d'aménagement.....	8
III-1-L'étude de site.....	9
III-2-Le paysage portuaire .....	9
IV-Analyse d'exemples de reconversion portuaire .....	9
IV-1-Le port de Tanger.....	9
IV-2-Le quartier de l'Eure au Havre .....	13
Synthèse .....	15

## Chapitre II : Partie contextuel : La ville de Bejaia

I- La ville de Bejaia .....	17
I-1-Présentation et situation .....	17
I-2-Données climatiques.....	17
I-3-Morphologie et relief de la ville de Bejaia .....	18
I-4-Accessibilité .....	18
I-5-Infrastructure routière .....	19
I-6-Historique de Bejaia .....	20
I-7-Monuments historiques de la ville.....	22
I-8-Tourisme de la ville .....	24
I-9-Le plan de sauvegarde .....	24
II-La zone portuaire .....	25

II-1-Présentation du port de Bejaia.....	26
II-2-Les composantes du port.....	27
II-3-Délimitation du périmètre d'étude.....	27
II-4-Présentation du périmètre d'étude.....	27
II-5-Accèsibilité.....	28
II-6-Etat de fait.....	28
III-Avantages et inconvénients de site.....	30
III-1-Les avantages.....	30
III-2-Les inconvénients.....	30
IV-Lecture critique des instruments d'urbanisme.....	30
V-Plan d'action.....	31

### **Chapitre III : Partie thématique : Au carrefour des civilisations un musée d'histoire à l'interface ville/port**

Introduction.....	35
I-Définition du musée.....	35
II-Histoire des musées.....	36
II-1-Période antique : musée temple et palais.....	36
II-2-Le moyen âge : le musée église et cathédrale.....	36
II-3-La renaissance : retour au musée temple et palais.....	37
II-4-Le siècle des lumières et la révolution française : la réouverture au public.....	37
III-Typologie des musées.....	38
III-1-Selon le public.....	38
III-2-Selon la nature de l'exposition.....	38
IV-Rôle des musées.....	39
V-Fonction et espace.....	39
V-1-Accueil et orientation.....	40
V-2-Exposition.....	40
V-3-La réserve.....	40
V-4-L'auditorium.....	40
V-5-Bibliothèque.....	41
V-6-Médiathèque.....	41
V-7-Restaurant-cafétéria.....	41
V-8-Administration.....	41
V-9-Atelier.....	41
VI- Les parcours dans les musées.....	41
VI-1-Parcours linéaire.....	42
VI-2-Parcours circulaire.....	42
VI-3-Parcours labyrinthe.....	42
VII-Entre muséologie ; muséographie ; scénographie.....	42
VII-1-Muséologie.....	42
VII-2-Muséographie.....	42
VII-3-Sénographie.....	42

VIII-La lumière dans les musées .....	42
VIII-1-Lumière naturelle .....	42
VIII-2-Lumière artificielle.....	43
IX-Analyse d'exemples .....	43
IX-1-Le musée juif de Berlin.....	43
IX-2-Le MUCEM de Marseille .....	45

## **Chapitre IV : Le projet architectural**

Introduction .....	51
I- Le site d'intervention .....	51
II-Le choix du site.....	51
III-Le projet architectural .....	52
III-1-L'idéation.....	52
III-2-Le programme fonctionnel du musée .....	52
III-3-Approche conceptuel .....	52
III-4-La réinterprétation des concepts .....	53
IV-Genèse du projet.....	54
IV-1-Première étape .....	54
IV-2-Deuxième étape .....	54
IV-3-Troisième étape.....	54
IV-4-Quatrième étapes .....	54
V-Description du projet .....	55
V-1-La composition volumétrique du projet.....	55
V-2-Le parcours intérieur .....	55
V-3-L'organisation spatial du projet .....	56
V-4-La scénographie .....	56
VI- Le principe de la façade .....	58
VI-1-Instaurer des repères dans l'espace urbain .....	58
VI-2-Façonner les façades .....	59
VI-3-Seuil et élément d'appel.....	59
VI-4-Eclairage .....	59
VII- Les caractéristiques architecturale.....	60
VII-1-La structure .....	60
VII-2-Les matériaux .....	61
Conclusion.....	61
Bibliographie .....	62

## Introduction

Le patrimoine est l'héritage du passé dont nous profitons aujourd'hui et que nous devons transmettre aux générations à venir. Il est une source de vie et d'inspiration non renouvelable. Certains de ces biens sont déjà perdus, d'autres sont menacés par l'ignorance, le laisser aller, l'urbanisation non planifiée et le tourisme incontrôlé

Le patrimoine portuaire et maritime ; constitue un vecteur important de cohésion sociale et d'attractivité pour les villes portuaires.

*« 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 »<sup>1</sup>*

Les villes portuaires quant à elles, ont une définition plus complexe comme l'explique Claude PRELORENZO : *« La ville portuaire d'aujourd'hui associe le portuaire, le balnéaire, le citadin. Complexe à mettre en œuvre cette structure tripolaire est un défi et une chance pour relancer la vitalité de la ville-port »<sup>2</sup>*

Si au cours de l'histoire, de nombreux ports ont vu naître de grandes villes, aujourd'hui le port n'est plus le moteur du développement, mais apparaît comme un vecteur de flux parmi d'autres. Ainsi le port qui était avant la révolution industrielle souvent le point central de la ville, le lieu des échanges dont l'histoire était directement liée à la ville et à ses habitants, il devient avec la désindustrialisation du centre-ville, un espace déconnecté de son environnement proche à l'interface ville/ port.

Et si les villes connaissent de profondes mutations : multiplication des fonctions tertiaires, insertion dans une économie régionale, dilatation du territoire urbain... Le développement effréné des ports quant à lui donna naissance à de grandes zones de stockages, des friches portuaires, ou autre en interfaces coupant par la même occasion tout le lien tant spatial, fonctionnel et visuel entre la ville et le port, c'est ainsi que le développement de l'articulation ville/ port constitue une tendance actuelle

Depuis le début de la révolution industrielle (à partir du milieu du 19<sup>ème</sup> siècle, et en décalé selon les régions), la migration des fonctions et activités portuaires hors des ports historiques, puis de plus en plus loin du centre-ville, de par la nécessité de plus d'espaces, s'est traduite par l'apparition de bassins non utilisés et de terrains délaissés.

Ces espaces portuaires sont mal perçus par les urbains, ils ne sont pas accessibles et condamnent l'accès à la mer, ils n'emploient directement qu'une quantité limitée de personnes de ce fait, les espaces portuaires, occupés ou non, font donc office de coupure, du point de vue de la densité, de l'accessibilité et au niveau visuel malgré leur situation généralement centrale de l'interface qui représente un potentiel de valorisation foncière à exploiter.

---

<sup>1</sup>[https://fr.wikipedia.org/wiki/Patrimoine\\_maritime](https://fr.wikipedia.org/wiki/Patrimoine_maritime)

<sup>2</sup> Claude PRELORENZO (sociologue qui a été responsable de 1990 à 1995 du programme « Le Port et la Ville » au Plan Construction et Architecture).

L'Algérie dispose d'une façade maritime de 1200 km jalonnée de 11 ports de commerce, Trois ports pétroliers, trois principaux ports polyfonctionnels, deux moyens et enfin trois petits ports, Construits au temps de la colonisation, ils n'offrent que de faibles tirants d'eau, ainsi que des espaces d'entreposage réduits et étroits.<sup>3</sup>

Ces organismes n'ont pas évolués depuis l'indépendance du pays. Conscient de son retard, l'État algérien semble vouloir renouveler le rôle de ses ports comme outils de son insertion mondiale opération qui ne sera pas facile face aux difficultés rencontrées.

Les chantiers ouverts depuis l'année 2005 à travers tout le territoire national reflètent la dynamique de mise à niveau des différents secteurs notamment le secteur portuaire qui a bénéficié de 21 projets répartis autour des ports nationaux. Ce sont des projets qui se limitent uniquement au maintien des infrastructures et qui entrent dans le cadre appelé « sauvegarde du patrimoine infrastructurel et sa modernisation » à l'heure où l'Europe et les opérateurs portuaires mondiaux sont dans la logique des « autoroutes de la mer, des WATERFRONT, et des reconversions portuaires ».

Les ports algériens partagent un certain nombre de caractéristiques propres aux pays centralisés et/ou en voie de développement. Les difficultés et contraintes rencontrées tendent à freiner l'adaptation de ces ports aux exigences de la mondialisation

Le port de Bejaia n'échappe pas à cette apparente contradiction qui sépare les deux éléments jadis complémentaires. La ville s'est développée et s'est approprié le front de mer, une situation incompatible avec la dynamique urbaine

Notre intervention sur le site de la friche portuaire viendra revitaliser cette partie de la ville et reconquérir ces espaces dont la valeur foncière et patrimoniale ne sont pas des moindres.

## **I. Problématique**

Le déplacement des ports pour des raisons de gestion, d'espace et de besoin en infrastructures a engendré un phénomène de conteneurisation entraînant une multiplication des friches portuaires, zone tampon dite urbano-portuaire ou industrialo-portuaire.

En plus des atouts que représente la ville de BEJAIA, elle est aussi connue par ses zones d'ombres occupant des espaces centraux : des lieux incertains, négligés et presque effrayants, se présentant sous forme de friches proches des sites touristiques et historiques, des services majeurs de la ville, notamment la friche portuaire qui se présente sous forme de dépôts, hangars ou de terrains en état d'abandon ou en sous-utilisation, constituant non seulement un foncier qui présente un vrai potentiel à reconquérir mais aussi des espaces à reconvertir à des fins touristiques attractives.

---

<sup>3</sup> Article de la Revue géographique des pays méditerranéens intitulé « LES PORTS ALGERIENS DANS LA MONDIALISATION: LA FIN DU PARADOXE ? » consulté en ligne le 16/04/2019

La marginalisation de ces friches est devenue de plus en plus flagrante, ce qui va rompre la continuité urbaine physique, sociale et économique et ne participent plus à la dynamique urbaine de la ville de Bejaia. Pour cela,

***Comment peut-on reconvertir cette friche portuaire tout en produisant une mixité fonctionnelle et productive entre le port et la ville en vue de rendre le port aux bougeottes et à la ville ?***

## **II. Problématique spécifique**

Aux atouts naturels dont dispose la ville de BEJAIA, s'ajoutent ses entités culturelles pour lui attribuer une vocation touristique culturelle en complément au tourisme naturel, notamment balnéaire qui est le seul type de tourisme ayant une importance réelle, pour lequel elle est connue à l'échelle nationale. Pour cela,

- **Comment la reconversion de cette friche portuaire pourrait-elle renforcer la vocation touristique et revitaliser cette ville ?**
- **Comment l'injection d'un musée pourrait-elle contribuer à une nouvelle relation ville/port et redynamiser cet espace laissé en friche ?**

## **III. Objectifs :**

- ✚ Reconstruire les relations entre la ville et son port.
- ✚ Préserver et valoriser le patrimoine historique, culturel et artisanal de Bougie.
- ✚ Promouvoir l'économie et revitaliser le tourisme de bougie.

## **IV. Hypothèses :**

- ✚ Renforcer l'accès au port par un nouvel aménagement de la friche mettant en valeur les monuments historiques existants
- ✚ L'injection de nouveaux équipements notamment dans le domaine culturel, de loisir et artisanal qui permettent de dynamiser la vocation touristique et commerciale de bougie.

## **V. La Méthodologie de travail**

Afin de mieux comprendre la question de requalification des friches portuaires, et pour mieux intervenir, nous avons opté pour une méthodologie basée sur deux parties :

- La méthode théorique dite descriptive basée sur l'exploration des documents (ouvrages, convention, articles, publications, mémoires de magistère)
- La méthode analytique basée sur la collecte des données sur terrain

## **VI. La Structure du mémoire**

Afin de répondre aux problématiques et pour bien mener notre travail, nous avons structuré notre mémoire en trois parties distinctes à savoir :

- Partie introductive consacré à l'introduction générale, problématique et objective
- Partie théorique consacré à l'analyse de la ville de Bejaia et de notre zone d'étude le vieux port afin de vérifier nos hypothèses et répondre à la problématique de départ.
- Partie expérimentale consacré aux différents concepts qui ont généré la mise en forme du projet architectural.



## Liste des photos

Photo I-1 : Port de Vell à Barcelone.....	08
Photo I-2 : Musée portuaire de Dunkerque .....	08
Photo I-3 : Palais des festivals et des congrès Canne.....	08
Photo I-4 : Perspective du projet de reconversion vue côté sud.....	09
Photo I-5 : Projet d'un téléphérique urbain .....	10
Photo I-6 : Vue sur les placettes du port de Tanger .....	11
Photo I-7 : Vue sur les placettes du port de Tanger .....	11
Photo I-8 : La 3Ddu projet ; vue sur le grand boulevard.....	12
Photo I-9 : Le quartier de l'Eure.....	13
Photo I-10 : Vue sur les jardins temporaires .....	14
Photo I-11 : Vue aérienne sur les équipements projetés.....	14
Photo II-12 : Vue sur la ville de Bejaïa .....	17
Photo II-13 : Bordj Moussa .....	22
Photo II-14 : Le reste de la muraille hammadite .....	22
Photo II-15 : Les citernes romaines.....	22
Photo II-16 : Bal lebhar .....	22
Photo II-17 : Le fort Abdelkader .....	23
Photo II-18 : La casbah.....	23
Photo II-19 : Théâtre régional de Bejaïa .....	23
Photo II-20 : La mosquée de Sidi El Mouhoub.....	23
Photo II-21 : Le cippe romain.....	24
Photo II-22 : La porte fouka .....	24
Photo II-23 : Vue sur le pic des singes .....	24
Photo II-24 : Vue sur la plage de Bejaïa.....	24
Photo II-25 : Photo ancienne du port.....	26
Photo II-26 : Photo ancienne du port.....	26
Photo II-27 : Photo ancienne du quai .....	26
Photo II-28 : La rampe du port .....	28
Photo II-29 : La rampe Ali Rabehi .....	28
Photo II-30 : Porte sarrasine .....	28
Photo II-31 : La muraille hammadite .....	28
Photo II-32 : Le fort Abdelkader .....	28
Photo II-33 : La casbah.....	28
Photos II-34-35-36: Hangars en état dégradé ; action démolition.....	30
Photos II-37-38-39 : Hangars et bâtiments en bon état ; action réhabilitation .....	30
Photo II-40 : Place Lumumba à réhabiliter .....	31
Photo II-41 : Casbah en cours de réhabilitation .....	31
Photo II-42 : Casbah en cours de réhabilitation .....	31
Photo II-43 : Le fort Abdelkader à réhabiliter.....	31
Photo II-44 : Le reste de la muraille hammadite à mettre en valeur .....	31
Photo II-45 : Intégration du parcours de la muraille hammadite dans le projet .....	31
Photo III-46 : L'accueil dans le musée d'histoire de Marseille.....	40

Photo III-47 : Espace exposition du musée Quai Branly.....	40
Photo III-48 : Auditorium du musée des beaux-arts de Canada.....	40
Photo III-49 : Bibliothèque du musée des beaux-arts d'Alger .....	41
Photo III-50 : Le restaurant-café du musée d'Orsay .....	41
Photo III-51 : Atelier de moulage dans le musée de Louvre .....	41
Photo III-52 : Le parcours dans le musée Jean-Lurçat .....	41
Photo III-53 : Le parcours dans le musée Guggenheim .....	42
Photo III-54 : Le parcours du National building museum.....	42
Photo III-55 : Le musée juif de Berlin.....	43
Photo III-56 : Le jardin de l'Exil .....	44
Photo III-57 : La tour de l'Holocauste.....	44
Photo III-58 : Installations shalechet de Menashe Kadishman.....	44
Photo III-59 : Les ouvertures du musée juif.....	45
Photo III-60 : Façade antérieure du musée.....	45
Photo III-61 : Les ouvertures sur la façade représentant les blessures des juifs.....	45
Photo III-62 : le MUCEM de Marseille .....	45
Photo III-63 : Le musée dans le vieux port de Marseille avec le fort Saint-Jean à gauche et le bâtiment J4.....	47
Photo III-64 : Vue du musée dans son contexte .....	47
Photo III-65 : La terrasse panoramique du MUCEM.....	48
Photo III-66 : Le grand espace entre les volumes intérieurs et extérieurs.....	48
Photo III-67 : vue sur la face nord en verre .....	49
Photo III-68 : Vue rapprochée de la peau en treillis en béton fibré du bâtiment.....	49
Photo III-69 : Vue sur l'espace donnant sur l'exposition.....	49
Photo III-70 : Vue des colonnes de périmètre en forme de fourche.....	49
Photo IV-71 : Parcours intérieur .....	55
Photo IV-72 : Parcours guidé à l'intérieur .....	55
Photo IV-73 : Vue sur l'espace accueil .....	57
Photo IV-74 : Vue sur la salle d'exposition romaine .....	57
Photo IV-75 : Vue sur la salle d'exposition hammadite.....	57
Photo IV-76 : Vue sur la salle d'exposition espagnole .....	57
Photo IV-77 : Vue sur la salle d'exposition ottomane.....	58
Photo IV-78 : Vue sur l'ambiance de la salle d'exposition française .....	58
Photo IV-79 : Vue d'ensemble du projet.....	58
Photo IV-80 : Vue sur le belvédère .....	59
Photo IV-81 : Le projet comme lampe urbaine la nuit .....	59
Photo IV-82 : Le projet comme élément de repère la nuit .....	59
Photo IV-83 : Les matériaux utilisés .....	61

## Liste des figures

Figure I-1 : Plan des postes de croisière .....	10
Figure I-2 : Première phase de la création du volet plaisance .....	11
Figure I-3 : Deuxième phase de la création du volet plaisance .....	11
Figure I-4 : Troisième phase de la création du volet plaisance .....	11
Figure I-5 : Plan de masse montrant les espaces publics.....	12
Figure I-6 : Plan de résidences et bureaux.....	12
Figure I-7 : Plan de répartition des commerces et services .....	12
Figure I-8 : Vue aérienne montrant la position stratégique de l'Eure .....	13
Figure I-9 : Le plan d'aménagement du quartier du quartier de l'Eure.....	14
Figure II-10 : Carte de découpage administratif de la wilaya de Bejaia .....	17
Figure II-11 : Coupe schématique sur la ville de Bejaia .....	18
Figure II-12 : Carte du réseau routier de la ville de Bejaia .....	18
Figure II-13 : Carte de situation des infrastructures routières .....	19
Figure II-14 : Carte de SALDAE la romaine .....	20
Figure II-15 : Carte de NACERIA la hammadite.....	20
Figure II-16 : Carte de BUGGIA l'espagnole .....	21
Figure II-17 : Carte de Bejaia à l'époque ottomane .....	21
Figure II-18 : Délimitation du secteur sauvegardé .....	25
Figure II-19 : Carte montrant les composantes du port.....	27
Figure II-20 : La zone d'étude .....	28
Figure II-21 : Carte des monuments historiques .....	28
Figure II-22 : Le plan de situation.....	29
Figure III-23 : Vue aérienne du site.....	31
Figure III-24 : Plan d'action .....	33
Figure III-25 : Coupe sur l'entrée, l'axe de la continuité et l'escalier.....	43
Figure III-26 : Les trois axes du sous-sol .....	43
Figure III-27 : Plan rez-de-chaussée du musée juif de Berlin .....	44
Figure III-28 : Vue schématique du complexe de MUCEM .....	46
Figure IV-29 : Plan RDC du musée .....	47
Figure IV-30 : Le plan général .....	48
Figure IV-31 : Délimitation de l'assiette d'intervention .....	51
Figure IV-32 : Première étape de la genèse du projet .....	54
Figure IV-33 : Deuxième étape de la genèse du projet .....	54
Figure IV-34 : Troisième étape de la genèse du projet.....	54
Figure IV-35 : Quatrième étape de la genèse du projet.....	54
Figure IV-36 : Résultat final du projet .....	55
Figure IV-37 : Répartition des espaces publics et semi-publics.....	56
Figure IV-38 : Le plancher collaborant .....	60
Figure IV-39 : Composantes du plancher collaborant.....	60
Figure IV-40 : Coupe sur le hangar de l'ONCV .....	60

## Liste des tableaux

Tableau I-1 : L'évolution historique des relations ville/port.....	06
Tableau II-2 : Liste des monuments historiques.....	21
Tableau II-3 : Liste des monuments historiques de Bejaia.....	24
Tableau II-4 : Les instruments d'urbanisme.....	29
Tableau IV-5 : Le programme fonctionnel du musée.....	52

## Liste des schémas

Schéma III-1 : Les musées de l'antiquité .....	36
Schéma III-2 : Les musées du moyen âge .....	36
Schéma III-3 : Les cabinets et les galeries durant le moyen âge.....	37
Schéma III-4 : Les musées de la renaissance .....	37
Schéma III-5 : Les musées du XIX-XX siècle .....	38

# CHAPITRE I

Approche théorique :

La requalification de la friche portuaire  
pour une nouvelle relation ville / port

## Introduction

Le port et la ville ont pendant longtemps formés un système basé sur l'imbrication et la complémentarité pour constituer des places d'échanges, de valorisation. Cependant, sous l'effet de mutations extérieures, les villes et les ports ont évolués rapidement et leurs relations ont changés de nature et ont connus plusieurs étapes <sup>4</sup>

## I- L'évolution des relations ville-port et de la localisation des fonctions portuaires

### I-1-La localisation des ports Historiquement

<b>De l'origine au XIXe siècle</b>	La ville et le port fonctionnent en symbiose et constituent une unité intégrée entre le port et la place marchande.
<b>Du XIXe siècle aux années cinquante</b>	Depuis la modernisation des ports, dès le 19ème siècle, on observe un phénomène de séparation entre ville et port et une spécialisation de l'espace portuaire
<b>Des années soixante aux années quatre vingt</b>	Le début de la création de ports à l'extérieur des grandes villes notamment la plupart des ports pétroliers (le cas de MARSEILLE)
<b>Depuis les années quatre-vingt dix</b>	Création de nouveaux ports de commerce hors des villes centre, délocalisation de certaines fonctions portuaires hors des villes centre généralement par l'extension des ports existants

Tableau I-1 : l'évolution historique des relations ville/port

Source : Auteurs 2019

Sous l'effet de multiples mutations, la ville et le port ont développés de nouveaux types de rapports. Une grande partie des activités portuaires s'est délocalisée hors du territoire urbain et les anciennes installations portuaires au cœur des villes ont été progressivement délaissées car devenues obsolètes. Les espaces à l'interface de la ville et du port constituent alors souvent une véritable rupture au sein des villes portuaires et Afin de résorber ces ruptures, les espaces à l'interface ville/port sont à recomposer afin d'accueillir de nouvelles fonctions plus adaptées au contexte actuel. <sup>5</sup>

<sup>4</sup> Atlas des villes portuaires du sud et de l'est de la méditerranée page 76

<sup>5</sup> Idem

## I-2-La rupture ville/port et l'apparition des friches portuaires<sup>6</sup>

Pour exprimer la dissociation entre la ville et le port, certains auteurs n'hésitent pas à parler de **décrochage** (A. HAYOT, M. RONCAYOLO,...) voire de **divorce** (A. VIGARIE, J. CHARLIER,...)

Si des termes aussi forts sont utilisés, c'est sans doute parce que le phénomène a des répercussions importantes qui entrent dans une phase de dysfonctionnement

Cet espace à l'interface engendre assez vite une dégradation et apparaissent alors ce qui est communément appelé des **"friches portuaires"** qui par définition *sont un espace bâti qui a participé, ou participe encore de façon très marginale à une activité. La disparition de cette activité laisse cet espace dans un état tel que tout nouvel usage n'est possible qu'après un réaménagement ou une remise en état.*

Ainsi dans la plupart des villes portuaires, cet espace devient progressivement une sorte de **"no-man's land"**<sup>7</sup>, de plus en plus déserté et dégradé, souvent composé de grues rouillées, de quais délabrés, de bassins pollués... L'espace a comme été figé dans le temps, et constitue une sorte d'anomalie anachronique face à une ville et un port qui, au contraire, ont évolué très rapidement.

## II-De nouvelles relations ville/port

En rétablissant un lien entre le port et la ville, le port redeviendra un atout pour la ville.

*"Le port moderne fonctionne plus comme une porte que comme un centre d'activités et les évolutions technologiques dans le secteur maritime ont comme principal effet d'affaiblir les traditionnels liens fonctionnels entre le port et la ville"*<sup>8</sup>

- Le port en osmose avec la ville redonnera à la cité un rôle d'interfaces internationales que seul le port avait. Il est un maillon essentiel pour une ville portuaire, elle ne peut plus le négliger.
- La recomposition urbaine peut alors servir à créer une nouvelle relation entre le port et la ville: la promotion, valorisation, animation doivent se poursuivre après la réalisation du projet pour en assurer sa pérennité. La solution est de réintroduire l'urbanité dans les ports pour réduire cette coupure
- Le réaménagement est l'occasion de valoriser ces espaces longtemps délaissés, le port doit être attractif, il s'agit d'humaniser ces espaces et de les rendre accessibles à la société urbaine par l'intégration de :

<sup>6</sup> Atlas des villes portuaires du sud et de l'est de la méditerranée.op.cit

<sup>7</sup>Hayuth, Y. (1988) "Changes on the waterfront : a model-based approach"

<sup>8</sup>Hoyle, B.S. (1988) "Development dynamics at the port-city interface" in Revitalising the waterfront, Belhaven Press, London, p. 3

**II-1-L'environnement et les loisirs** : Les préoccupations environnementales et paysagères constituent un enjeu urbain essentiel pour répondre aux attentes des habitants.

L'eau est largement utilisée pour servir de décor naturel et agréable propice aux loisirs contemporains : promenades piétonnes et cyclistes au bord de l'eau, parcs (Waterfront Park à Boston, Hong Kong,...), restaurants, commerces, croisières, complexes cinématographiques (Southampton,...), aquariums (Sydney, Baltimore,...).



Photo I-1 : port de VELL à BARCELONE  
Source: Google image

**II-2-La recherche et la technologie** : Les villes se doivent d'abriter des secteurs technologiques importants en relation avec les secteurs tertiaires et industriels.

Les activités scientifiques, de recherche, d'enseignement supérieur peuvent être regroupées dans des technopoles intégrées à la nouvelle centralité.

### II-3-Les fonctions tertiaires :

Implantation de directions administratives , de sièges sociaux , de palais des congrès, de centres commerciaux ...doivent permettre à la ville portuaire d'accroître son influence, d'attirer des flux (tourisme, entreprises) et de renforcer une vocation régionale, nationale ou internationale.



Photo I-2 : Musée portuaire de DUNKERQUE  
Source: Google image

**II-4-La culture** : Les activités culturelles participent à la nouvelle dynamique des villes portuaires, à la fois comme pôles d'attraction touristique et comme outils économiques.

Les villes portuaires ont tous intérêts à faire valoir leur spécificité culturelle pour attirer des flux. Pour cela, elles peuvent s'appuyer sur leur passé industriel et maritime pour valoriser leur patrimoine.



Photo I-3 : Palais des festivals et des congrès CANNE  
Source : Google image

## III-Les stratégies d'aménagement

Plusieurs points communs se retrouvent dans les aménagements des friches portuaires de ces dernières années.

Plusieurs principes d'aménagement existent et peuvent nous donner des pistes pour mener à bien une opération :

**III-1-L'étude du site :** Avant de commencer le réaménagement d'un site, plusieurs études doivent être menées pour comprendre les spécificités du site et le replacer dans son contexte. Les principales études reposent sur :

- La forme du front d'eau : Elle influence la longueur des berges, la quantité des espaces à reconvertir.
- La géographie urbaine : Le centre-ville peut être encore maritime ou s'être détourné du site portuaire primitif.
- L'identité du site (culturelle, sociale...) et l'imaginaire qu'il suscite chez les habitants et les étrangers.
- Le positionnement du site à reconvertir par rapport à l'ensemble de la ville mais aussi de l'agglomération, de la région<sup>9</sup>

**III-2-Le paysage portuaire :** Si la ville a toujours eu tendance à tourner le dos au port, les habitants n'ont jamais été indifférents à ce quartier. L'importance de bâtir sur le port un lieu de vie est grande, sans négliger les contraintes de sécurité, le public aime avoir accès au port, à ses berges et à son paysage atypique.

## IV-Analyse d'exemples de reconversion portuaire

### IV-1-Le port de TANGER<sup>10</sup>

Le port de TANGER se situe au cœur de « Tanger Ville », l'ambition de ce projet est de renforcer l'attractivité, la modernisation et l'ouverture du Maroc à l'international.

Le projet de reconversion de ce site de 84 ha, lancé en 2011 par Le roi Mohammed V en plein centre-ville à côté de la médina, est considéré comme une occasion unique pour refonder la relation Ville-Port.



Photo I-4: Perspective du projet de reconversion, vue côté sud  
Source : casestudies.aivp.org

<sup>9</sup>Publication de l'Agence d'étude d'Urbanisme de Caen Métropole, *A l'interface ville/port, quelles reconversions pour les anciens sites portuaires* p38

<sup>10</sup>casestudies.aivp.org

### IV-1-1-Les objectifs du projet

- La diversification des activités proposées aux touristes : visites de sites naturels, historiques et culturels, excursions dans des villages authentiques, etc.
- L'amélioration des conditions d'accueil des touristes dans les différents sites qu'ils visitent (sécurité, propreté, formation des guides, etc.)
- Le développement de l'offre actuelle en termes de transport terrestre
- La réhabilitation et la restauration de la casbah, de la médina et des monuments historiques
- La promotion et la communication sur les atouts touristiques de la région (brochures, Web, participation aux salons spécialisés, etc.).

### IV-1-2-Les deux phases d'aménagement du quai 5

**IV-1-2-1-Phase 1** : Prolongement du quai 5 adossé à la jetée principale sur une longueur de 80 m pour atteindre une longueur globale de 260 m.

**IV-1-2-2-Phase 2** : Extension du même quai sur une longueur de 360 m pour atteindre une longueur globale de 620 m. Cette étape comprend également la réhabilitation du quai du môle de commerce.

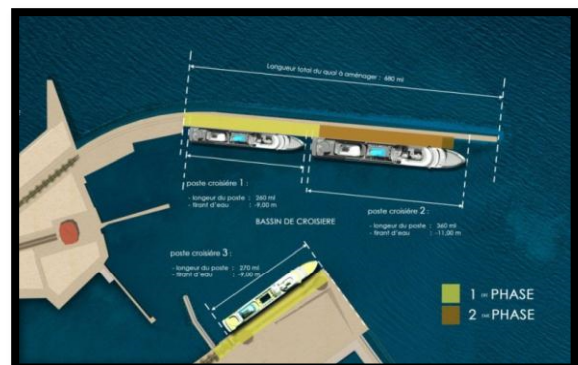


Figure I-1: Plan des postes de croisière  
Source : casestudies.aivp.org

### IV-1-3-les grands travaux de cette reconversion

- Le projet d'un téléphérique urbain : afin de mieux connecter le port à la médina et la ville nouvelle, le port de Tanger Ville sera doté d'un système de transport par câble.



Photo-I-5 : projet d'un téléphérique urbain  
Source : casestudies.aivp.org traitée par auteurs

- La mise à niveau et la modernisation de la gare maritime.
- La réhabilitation de la muraille de la médina et de la casbah ainsi que l'ouverture des anciennes portes et rampes d'accès.

- Le projet offrira à la ville 30 ha d'espaces publics au regard d'un manque de parcs et d'espaces publics dans la ville.
- Le Projet prévoit l'aménagement de 5 places publiques.



Photo-I-6: Vue sur les placettes  
Source : casestudies.aivp.org



Photo I-7 : Vue sur les placettes  
Source : casestudies.aivp.org

#### IV-1-4-Les phases de la création du volet plaisance

**IV-1-4-1-1<sup>ère</sup> phase** : un nouveau port de plaisance de 1080 anneaux sera réalisé à proximité du môle de commerce et jouxtant le Boulevard Mohammed VI.

**IV-1-4-2-2<sup>ème</sup> phase** : à l'endroit du quai actuel de plaisance. C'est la première étape de réaménagement du vieux port.

**IV-1-4-3-3<sup>ème</sup> phase** : Une fois le nouveau port de pêche mis en service, la deuxième étape de reconversion du vieux port dotera le site d'une capacité supplémentaire de 430 anneaux.

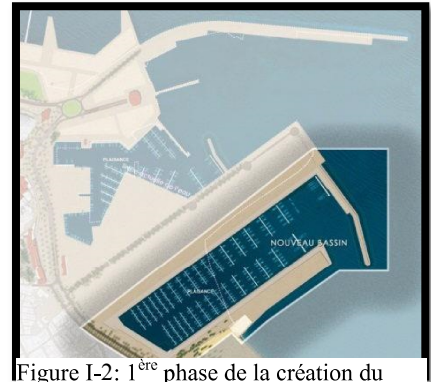


Figure I-2: 1<sup>ère</sup> phase de la création du volet plaisance  
Source : casestudies.aivp.org

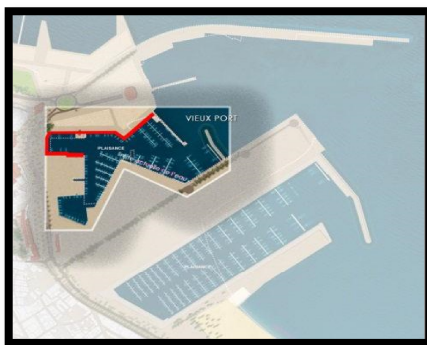


Figure I-3: 2<sup>ème</sup> phase de la création du volet plaisance  
Source : casestudies.aivp.org



Figure I-4: 3<sup>ème</sup> phase de la création du volet plaisance

#### IV-1-5-La répartition des espaces du projet

La surface globale du projet est de 84 ha répartie comme suit :

Espaces publics : 30 ha

- Emprises viaires : 10 ha
- Surfaces portuaires : 30 ha
- Emprises Bâtis : 14 ha

#### IV-1-5-1-Les espaces publics

Les espaces publics se constituent essentiellement de: la place du large ; la place de la mosquée ; la place de la presqu'île et le parc du port.

#### IV-1-5-2-Résidence et bureaux

Le projet comprend également un projet urbain de la zone portuaire de Tanger Ville prévoit la construction d'espaces destinés aux bureaux (20 000 m<sup>2</sup>) et au résidentiel de très haut standing (80 000 m<sup>2</sup>).

La création de cette composante vise à faire du site un lieu de vie, riche et animé, où l'on peut vivre, travailler et s'amuser.

#### IV-1-5-3-Commerces et services

Ce projet offre notamment des commerces en rez-de-chaussée sur une surface d'environ 20 000 m<sup>2</sup> comprenant :

- des magasins de grandes marques, ameublement...
- des showrooms de vente de bateaux de plaisance et d'équipements de sports nautiques.
- des cafés, restaurants et lieux d'animation.
- des magasins d'artisanat.

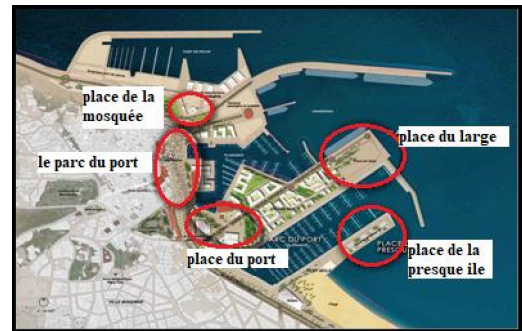


Figure I-5: Plan de masse montrant les espaces publics

Source : casestudies.aivp.org traité par auteurs 2019



Figure I-6: Plan de résidences et bureaux

Source : casestudies.aivp.org traité par auteurs 2019



Figure I-7: Plan de répartition des commerces et services

Source : casestudies.aivp.org



Photo I-8 : La 3D du projet : Vue sur le Grand Boulevard

Source : casestudies.aivp.org

## IV-2-Le quartier de L'EURE au HAVRE



Photo I-9: Le quartier de l'Eure

Source : Maxime Soen, la reconquête des friches portuaire, édition 2012/2013

Le quartier de l'Eure ou LEURE est un quartier du Havre en Seine-Maritime. Situé en ville basse, il fait partie des quartiers sud en cours de requalification. Ancien quartier portuaire, son urbanisme se caractérise par la présence de docks, d'entrepôts, de friches industrielles,...ect. Depuis quelques années, le paysage de ce quartier change : les anciens immeubles sont rénovés ou réhabilités, de nouveaux bâtiments ont été construits.

### IV-2-1-Une nouvelle interface ville/port

Le port du quartier de l'Eure préexiste à la fondation du Havre. Annexé au XIX siècle, il est resté un lieu d'activités maritimes et industrielles jusqu'aux années 1960, avant d'être progressivement abandonné. Malgré son état, ce port a une position stratégique qui lui donne un statut de carrefour entre le centre urbain, l'entrée de la ville et les quartiers sud.<sup>11</sup>



Figure I-8: vue aérienne montrant la position stratégique du quartier de l'Eure

Source : Maxime Soen, la reconquête des friches portuaire, édition 2012/2013

<sup>11</sup> Maxime Soen, la reconquête des friches portuaire, édition 2012/2013, école nationale supérieur de paysage, France

### IV-2-2-La politique d'aménagement du port

L'architecte urbaniste BRUNO FORTIER a établi un plan d'aménagement sur le quartier de l'Eure, l'intérêt de ce plan n'étant pas d'établir une programmation stricte mais laisser la ville de former au gré de l'émergence des projets d'architecture et de reconversion des bâtiments, en développant des partenariats avec des investisseurs privés. Ce plan d'aménagement n'a imposé que les localisations d'équipement.

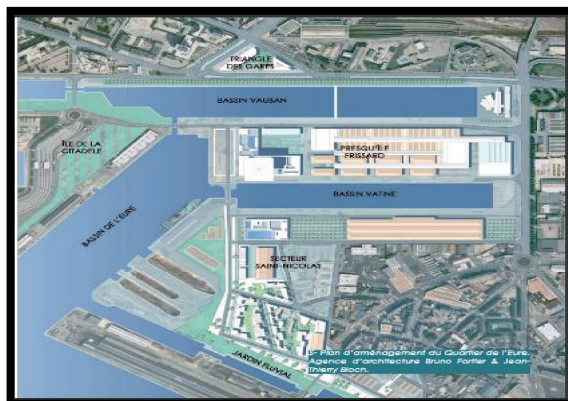


Figure 1-9: Le plan d'aménagement du quartier de l'Eure  
Source : Maxime Soen, la reconquête des friches portuaires, édition 2012/2013,

### IV-2-3-Les jardins temporaires

Dans les années 2000, avec la manifestation culturelle le projet des jardins temporaires a été lancé dans le quartier de l'Eure, une série de jardins et d'installations artistiques ont été développés. Le concept était d'inviter les visiteurs, les habitants à une promenade insolite pour découvrir ou redécouvrir ces espaces.



Photo 1-10: Vue sur les jardins temporaires  
Source : <http://www.reinventerlaseine.fr>

### IV-2-4-Une nouvelle dynamique de projet pour demain

De nouveaux espaces publics se sont dessinés sur les friches portuaires du quartier de l'Eure et de nombreux équipements sont venus s'y implanter : centre commercial, salle de spectacle, établissement d'enseignement supérieur, pépinière d'entreprise, résidences, ....

Les docks ont été complètement transformés en salle de sport et de spectacles (Docks Océane), en centre commercial (Docks Vauban) et en parc des expositions puis de congrès (Docks Café).

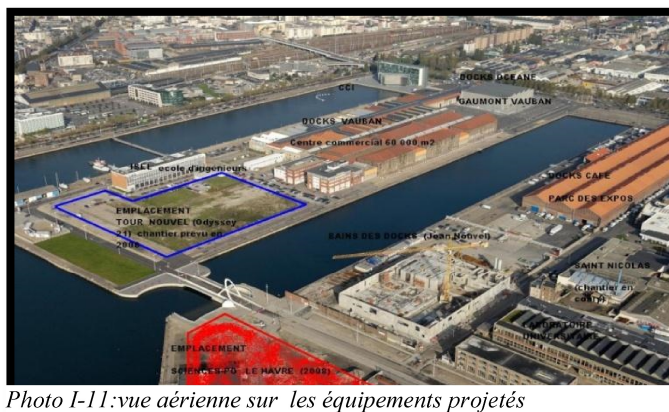


Photo 1-11: vue aérienne sur les équipements projetés  
Source : [www.wordpress.com](http://www.wordpress.com)

La reconquête du quartier de l'Eure est donc une mutation paysagère de l'interface ville/port qui a été lancée mais aussi elle aura en outre impulsé une dynamique des projets à l'échelle de toute la ville.<sup>12</sup>

<sup>12</sup>Maxime Soen, la reconquête des friches portuaires, op.cit

**SYNTHESE**

Cette analyse d'exemples de reconversion du port de Tanger et du quartier de l'Eure au Havre a été utile dans la mesure où elle nous a permis de déduire les principales interventions proposées sur ces deux sites portuaires et de comprendre leur intérêts ; ce qui a poussé notre réflexion dans l'aménagement de notre site.

Les différentes actions se résument en l'aménagement des espaces publics tel que les espaces verts et de loisirs, création de nouvelles lignes de transport, intégration de nouvelles activités dans la zone portuaires tel que l'habitation et ça pour ouvrir ces deux ports au grand public et pour renforcer leur attractivité et pour constituer un ensemble harmonieux qui va participer à la façade maritime de ces deux villes.

# **CHAPITRE II**

Partie contextuelle :

La ville de BEJAIA

## I- la ville de BEJAIA

### I-1-Présentation et situation

La wilaya de Bejaïa, appelée en berbère **Tamnaɣt n Bgayet**, située sur la frange de la méditerranée et au centre du littoral de l'Afrique du nord et au nord de l'Algérie.

Elle s'étend sur une superficie de 33261,26 km<sup>2</sup> et compte une population d'environ 1 million d'habitants (estimation 2007).



Photo II-12 : Vue sur la ville de BEJAIA  
Source Google image

BEJAI la ville millénaire, riche de son patrimoine bâti, culturelle et naturelle résulte de l'accumulation des différentes civilisations. Elle est dans la wilaya du même nom, à une distance de 230 Km à l'Est de la ville d'Alger.

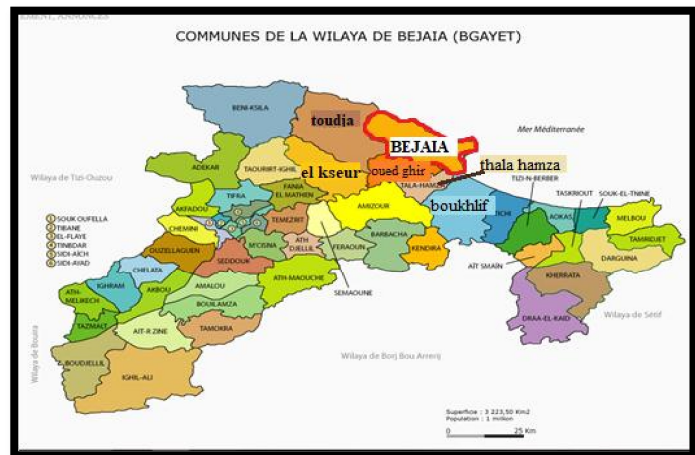


Figure II-10 : Carte de découpage administratif de la wilaya de BEJAIA  
Source : ministère de la culture, traitée par auteurs, 2019

### I-2-Données climatiques

Bejaïa bénéficie d'un climat doux et tempéré, en hiver, la moyenne est de 17° et en été, les jours de sirocco varient entre 30° et 40° et les précipitations varient de 670 à 1000 mm en moyenne par an et caractérisée par un taux d'humidité très élevé.

La ville étant largement exposée au sud, reçoit les réverbérations des montagnes situées au fond du golf tandis que le mont de GOURAYA barre le passage aux vents nord dominants.

### I-3-Morphologie et reliefs de la ville de BEJAIA

La ville de Bejaia s'est implantée sur un terrain accidenté sous forme d'un amphithéâtre. Il est marqué par des reliefs montagneux (65%) coupé par la vallée de la Soummam et les plaines situées près de littoral : le massif du BOUHATEM, le massif du Djurdjura, le massif BOUSSELAM, le Bâbords et la vallée de Soummam.



Figure II-11: Coupe schématique de la ville de BEJAIA  
Source : Google earth traitée par auteurs 2019

### I-4-Accessibilité

La ville est implantée au carrefour de quatre routes nationales et une pénétrante pour permettre la liaison de la ville avec l'autoroute Est-ouest. Par ce réseau routier, ainsi que par la configuration du relief régional, la ville est accessible depuis :

- ✓ Alger par la RN 12 et 24
- ✓ Sétif par la RN 75 et la RN 9
- ✓ Tizi-Ouzou par la RN 12
- ✓ Jijel par la RN 43.
- ✓ Bouira par la RN 26

Ce qui contribue dans une grande mesure à l'affirmation d'une centralité à l'échelle de la région Nord-est du pays.

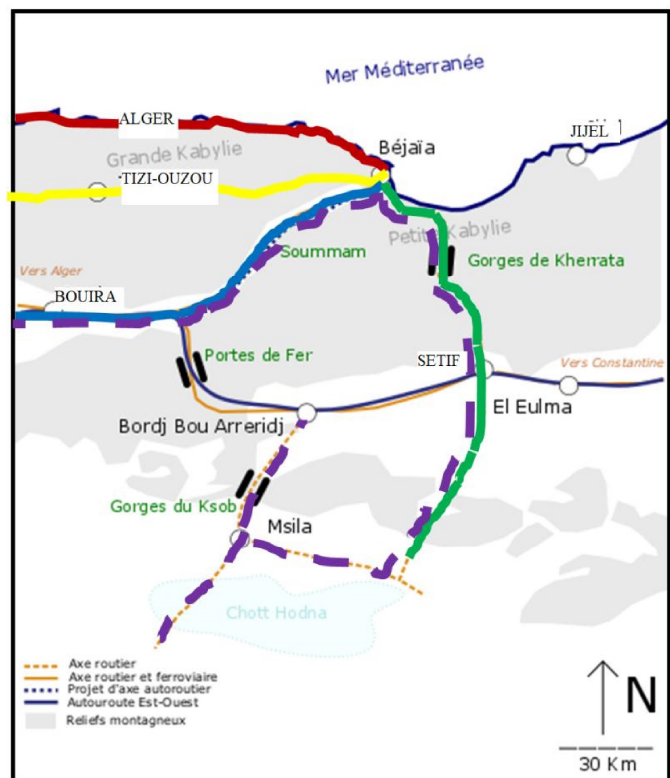


Figure II-12: Carte du réseau routier de la ville de BEJAIA  
Source : Google maps traitée par auteurs 2019

## I-5-Infrastructure routières

La ville de Bejaia occupe une situation des plus stratégiques sur le réseau routier national. Elle dispose de toutes les infrastructures de desserte et de communication nécessaire pour se rapprocher de la capitale Alger et des autres villes avoisinantes, ainsi que certaines villes européennes.

**Transport maritime :** C'est l'une des portes vers l'Europe, disposent d'un port, et d'une gare maritime

**Transport aérien :** Elle dispose d'un aéroport

**Transport ferroviaire et routier :** Bejaia dispose d'une gare ferroviaire, et d'une gare routière

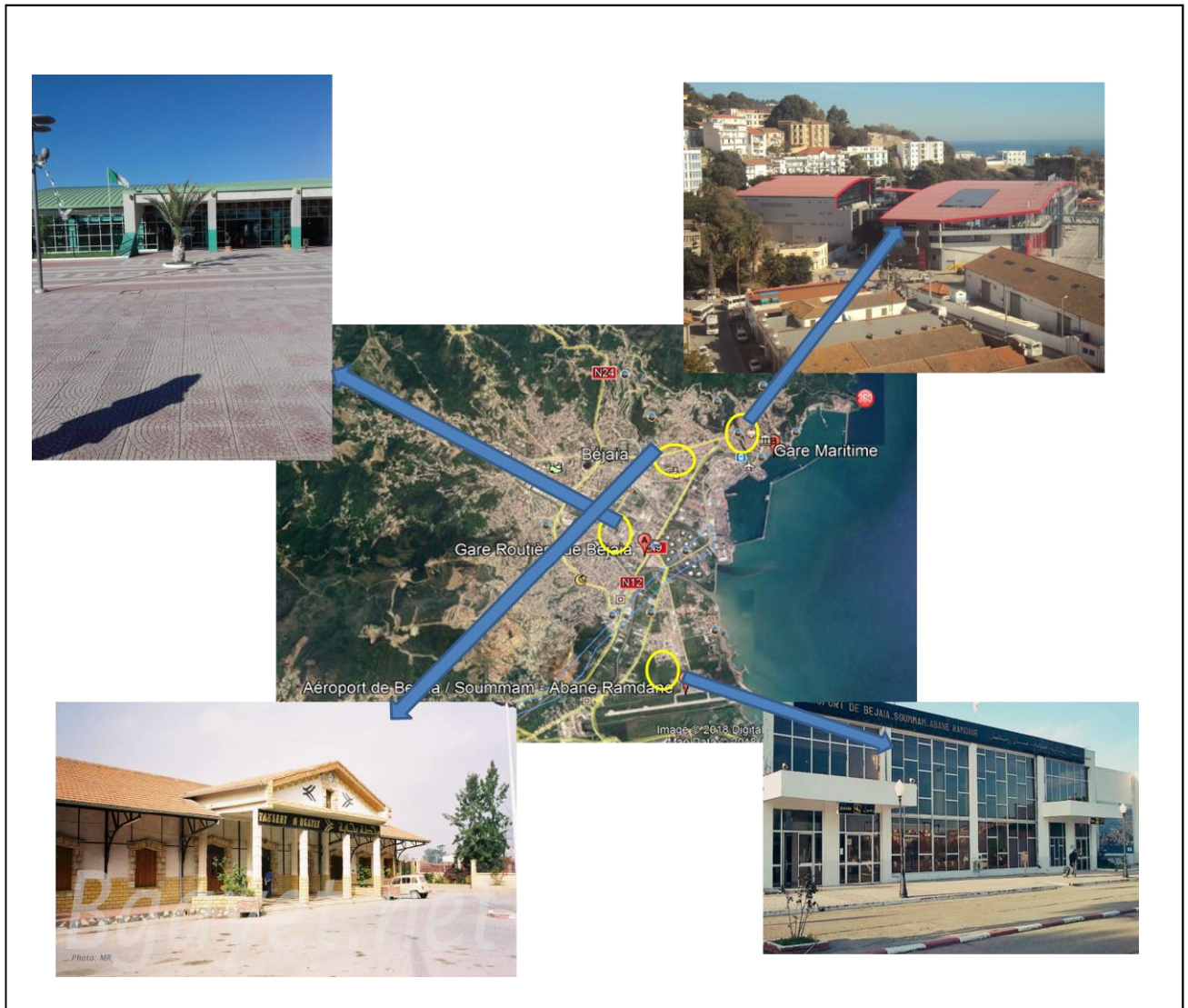
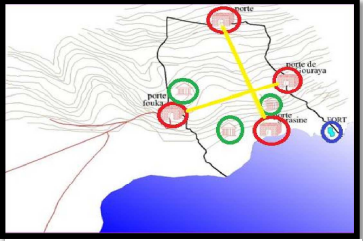
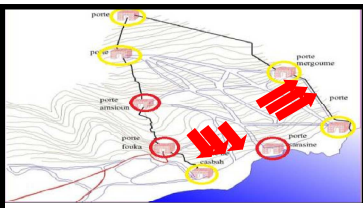


Figure II-13: Carte de situation des infrastructures routières  
Source : Google earth 2018, traitée par auteurs, 2019

**I-6-Historique de bejaia**

La ville de BOUGIE est l'exemple type de ville multiculturelle où s'est réalisée, au cours des siècles, une synthèse des cultures méditerranéennes

La periode	Fait historique	Fait urbain
 <p>Figure II-14 : Carte de SALDAE la romaine Source : mémoire master en architecture, Melle AOUNI traitée par auteur 2019</p>	<p>- La cité était structurée suivant deux axes principaux qui sont le <b>CARDO</b> et le <b>DOCUMANUS</b>. -La ville a été édifée sur les deux plateaux Moussa à l'ouest</p>	<p>-La Fortification de la ville par un mur d'enceinte «d'environ 3000m» percée par 4 portes (Gouraya, fouka, sarrasine, casbah) - création des édifices publics (forum temples, amphithéâtres) - une canalisation d'eau débouchant de Toudja et aboutissant sur plusieurs citernes dans la ville</p>
 <p>Figure II-15 : carte de NACERIA la hammadite Source : mémoire master en architecture, Melle AOUNI traitée par auteurs 2019</p>	<p>-Élargissement de l'enceinte jusqu'à Gouraya par de nouvelles portes</p>	<p>-matérialisation des seuils de la ville (la notion de dedans et de dehors) -Des quartiers abritant chacun une mosquée ou une zaouïa et des palais.</p>

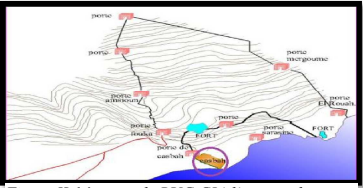
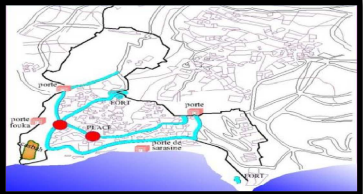
 <p>Figure II-16: carte de BUGIA l'espagnole Source : mémoire magister Mlle AOUNI traité par auteurs 2019</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Réduction de l'enceinte pour des raisons sécuritaires</li> <li>-L'objectif des espagnoles était d'ordre militaire « Fondement d'une cité chrétien »</li> <li>- a cette période, Bejaïa, a connu ses siècles d'obscurité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-la construction de la haute casbah sur l'emplacement d'un temple romain</li> <li>- la reconversion des mosquées en églises</li> </ul>
 <p>Figure II-17 : carte de BEJAIA à l'époque ottomane Source : mémoire magister Melle AOUNI traité par auteurs 2019</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Cette période se caractérisé par la mise en place d'une armature de lieux d'échange et de rencontres, tels les marchés, les places et les espaces publics situés au centre de la ville, reliés entre eux par des voies tortueuses.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-La structure urbaine est marquée par deux centralités: spirituelle (mosquée) et économique (souk et place Fatima)</li> <li>- création de deux portes: Fouka et Sarrasine.</li> </ul>
<p><b>l'époque coloniale (1833-1862)</b></p>		
<p>La conquête française s'est marquée au tout début par l'appropriation des lieux ; l'occupation et la réhabilitation des bâtiments turcs: casbah et forts à des fins de contrôle et qui a donné lieux à deux types d'interventions à savoir : l'intervention intra-muros et l'intervention extra-muros</p>		
<p style="text-align: center;"><b>Intervention intra-muros 1833-1871</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-1833-1848 Fortification et restructuration du tissu urbain</li> <li>- 1848 -1871, Restructuration du tissu urbain, réhabilitation et création de la façade urbaine maritime</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>Intervention extra-muros 1871-1962</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1871-1891 : Extension de la ville hors rempart à partir de la place Arsenal.</li> <li>- 1891-1920 : Croissance de la ville vers la mer et développement de la zone portuaire à une vocation commerciale.</li> <li>- 1920-1962 : Développement de la ville suivant deux axes et l'application du plan de Constantine.</li> </ul>	

Tableau II-2 : Les différentes civilisations que la ville de BEJAIA a connu  
Source : auteurs 2019

## I-7-Monuments historiques de la ville

Monument historique, construit par les espagnols  
Occupé par les français et transformé en caserne militaire puis en lieu de détention.  
Aujourd'hui, il est patrimoine national devenu en musée



Photo II-13: Bordj moussa  
Source : auteurs 2019

Monument historique datant de l'époque hammadite, construite pour protéger la nouvelle ville El Naceria. Cette enceinte avait 5000m de développement longeant la mer méditerranée.



Photo II-14: Le reste de la muraille hammadite  
Source : auteurs 2019

Réalisée par les romains, pour stocker de grandes quantités d'eau potable acheminées de Toudja via l'aqueduc.



Photo II-15: Les citernes romaine  
Source : Google image

Monument historique datant de l'époque Hammadite, appelé porte Sarrasine par les français qui donnaient les noms des Sarrasins aux habitants de bougie.



Photo II-16 : BAB lebhar  
Source : auteurs 2019

Le Fort de la Mer occupe aujourd'hui une place particulière dans les cœurs des bejaïotes en abritant le Mausolée de Sidi Abdelkader. Maintenant il est devenu une caserne militaire.



Photo II-17: Le fort ABDELKADER  
Source : Auteurs 2019

Site historique datant de l'époque Almohade, dénommée « Madinât Al Ilm » ou « cité des sciences » En 1510, elle fut occupée par les espagnols, en construisant le grand château.



Photo II-18 : La casbah  
Source : Auteurs 2019

Construit par les français, un équipement assurant des échanges socioculturels. Il a subi à une extension.



Photo II-19: Théâtre régional de BEJAIA  
Source : Auteurs 2019

Mosquée historique de la période médiévale, construite au cœur du centre historique antique de Bejaïa. Elle a été édifée sur des assises en pierres d'un temple de la période romaine.

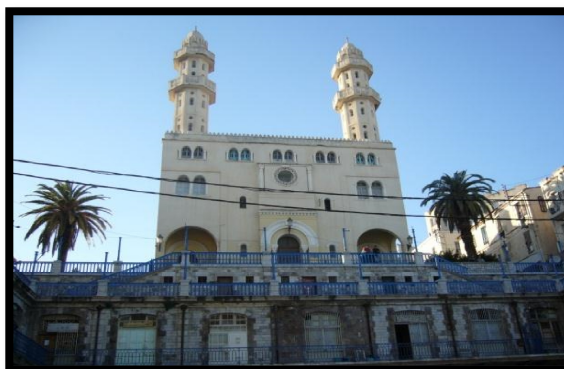


Photo II-20: La mosquée de SIDI EL MOUHOUB  
Source : Google image



<p>Fontaine romaine, symbolisant la grandeur de l'aqueduc Toudja. Classé comme patrimoine national.</p>	 <p><i>Photo II-21 : Le cippe romain</i> Source : Google image</p>
<p>Bab el Bounoud, Porte des étendards, communément appelé Bab el Fouka. Aujourd'hui, il ne reste plus qu'une muraille, construite en pierre de grande taille avec 02 portes.</p>	 <p><i>Photo II-22 : La porte fouka</i> Source : Auteurs 2019</p>

Tableau II-3 : liste des monuments historiques de BEJAIA

Source : auteurs 2019

## I-8-Le tourisme de la ville

L'atout majeur qui donne à la wilaya de Bejaia sa vocation touristique est l'hétérogénéité de son relief (mer, montagne, forêt), ce qui ouvre la voie à plusieurs formes de tourisme, naturels, culturel, historique et aussi le tourisme balnéaire.

**I-8-1-Le tourisme naturel :** La wilaya de Bejaia se caractérise par un relief montagneux. Elles se présentent en deux massifs séparés de par la vallée de la Soummam

### I-8-2-Le tourisme balnéaire

Le littoral de la wilaya de Bejaïa renferme l'un des plus beaux golfs au monde (Golf de Bougie), elle dispose d'une situation géographique ouverte sur la Méditerranée, connue pour être une région balnéaire par excellence avec 100 kilomètres de littorale.

### 3/le tourisme culturel

L'histoire de la ville de Bejaia remonte aux temps préhistoriques, elle dispose d'un patrimoine riche et diversifié, des sites exceptionnels historiques ou



*Photo II-23 : Vue sur le pic des singes*  
Source : Google image



*Photo II-24 : Vue sur la plage de BEJAIA*  
Source : Google image

archéologiques. La région de Bejaia est réputée pour ses produits artisanaux, c'est à l'attachement avec l'histoire que l'artisanat local tire son authenticité et sa valeur culturelle.

### I-9-Le plan de sauvegarde <sup>13</sup>

**I-9-1-Le PPSMVSS** : plan permanent de mise en valeur des secteurs sauvegardés se présente comme outil de gestion et de protection du patrimoine culturel bâti et urbain, dans le but de la préservation des différentes valeurs

**I-9-2-Le secteur sauvegardé de la vieille ville de Bejaia est créé selon le décret : n°13-187 du 06Mai 2013, JO n°26 du 15/05/2013<sup>14</sup>** : C'est un ensemble

immobilier urbain homogène caractérisé par la prédominance de zone d'habitat représentatif des époques historiques qu'a connues la région : Antique, musulmane, moderne et contemporaine. Il s'étend sur une superficie de 70 Ha ; délimité comme suit :

-**AU NORD** : Par le boulevard OUCHEN BOUALAM et la rue BOUZERAR Rachid.

-**A L'EST** : Par le chemin OUARET RABEH, le chemin des oliviers et le boulevard OUCHEN BOUALEM.

-**AU SUD** : Par la mer méditerranée.

-**A L'OUEST** : Par la rue BOUZERAR Rachid, la rue MEDJAHED Mohamed, le boulevard Colonel Amirouche, la rue OUGANA Ahmed, l'avenue BEN BOULAID Mustapha et la clôture de la gare ferroviaire.



Figure II-18: délimitation de secteur sauvegardé  
Source : Google earth traitée par auteurs 2019

## II-La zone portuaire

Le port est l'élément caractéristique de la ville portuaire. Dans l'étymologie grecque, port est un mot dérivé du mot latin « *portus* » qui signifie « **passage** » destiné à accueillir des bateaux et navires et peut parfois remplir plusieurs fonctions (commerces, loisir,...)

On peut classer les ports selon trois types :<sup>15</sup>

- les ports au sens large du terme, véritables plates-formes portuaires avec : centres de stockage, zones d'embarquement et de débarquement
- les portions de berge : elles font d'avantage partie de la ville que du port mais sont essentielles aux activités de la vie urbaine.

<sup>13</sup> Centre national de recherche en archéologie consulté sur le site officiel <http://cnra.dz/atlas/secteur-sauvegarde-vieille-ville-de-bejaia/> le 12/03/2019

<sup>14</sup> Direction de la culture de la wilaya de Bejaia

<sup>15</sup> 1 Claude Chaline, *Le port cadre de la ville*, p110

- les ports reconvertis : pour le tourisme et le commerce, reconvertis avec un caractère d'animation et de loisirs sur l'eau. Les Vieux-Port et ports de plaisance font partie de cette catégorie.

### II-1-Presentation du port de BEJAIA

Le port de Bejaïa jouit d'une situation géographique privilégiée, d'une part, par son histoire et d'autre part, par sa localisation dans le centre historique urbain.

Bien protégé naturellement, sa rade est l'une des plus sûres de la rive sud de la méditerranée. Son positionnement au cœur de la méditerranée occidentale et au centre de la côte algérienne lui confère d'importants atouts sur le plan économique et une place privilégiée sur les routes maritimes<sup>16</sup>

Le port de Bejaïa, est un port mixte conciliant à la fois commerce international et aux hydrocarbures est classé deuxième port d'Algérie en termes d'activité commerciale, pêche et tourisme.<sup>17</sup>

- Le premier ouvrage maritime exécuté par les français en 1843 consistait en un petit débarcadère terminant le port à la ville de BEJAI
- Les premiers ouvrages de protection furent commencés en 1870 et complétés en 1879 par des ouvrages sommaires
- Les travaux permettant la création d'un véritable port (Dragage à -7m, établissement des jetées et des terres pleines) datent de 1898
- Ces travaux furent suivis de l'exécution de dragage et de divers ouvrages (achèvement en 1911) qui donnèrent au premier bassin l'aspect actuel de l'ancien port



Photo II-25 : photo ancienne du port  
Source : [www.delcampe.net](http://www.delcampe.net)

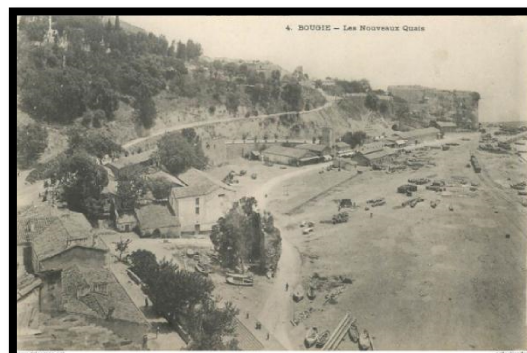


Photo II-26 : photo ancienne du port  
Source [www.delcampe.net](http://www.delcampe.net)



Photo II-27 : photo ancienne du quai  
Source [www.delcampe.net](http://www.delcampe.net)

<sup>16</sup>Un port diversifié, un pôle logistique incontesté A divers ifiedharbor, unchallengedlogistics hub Edition 2015 (entreprise portuaire de Bejaïa)

<sup>17</sup>Vidéo mise en ligne par WebTV de l'université de BEJAIA consulté le 15/04/2019

- Les travaux exécutés entre 1922-1936 (loi du 13 août 1914) permettent de compléter cet ancien bassin par un avant-port et un arrière port

## II-2-Les composantes du port

La zone portuaire se compose de : l'avant-port ; vieux port et de l'arrière port.

**II-2-1-Bassin de l'arrière port :** Port de plaisance avec une superficie de 55 Ha dont les tirants d'eau varient entre 10 et 13 m

**II-2-2-Bassin du vieux port :** c'est le port de pêche avec une superficie de 26 Ha et ses profondeurs de quai varient entre 6 et 9 m. Il se compose essentiellement de hangars dont la plupart sont fermés sans fonction, de docks, d'entreprise portuaire (EPB), hangar de l'ONCV et quelque hangar affecté au service (scanner à véhicules, fouille véhicules....)



Figure II-19 : carte montrant les composantes du port  
Source : EPB traité par auteurs

**II-2-3-Bassin de l'avant-port :** Destiné à traiter les navires pétroliers, il a une superficie de 75 Ha et accessible par la passe Abdelkader.

## II-3-Délimitation du périmètre d'étude

Notre site se trouve dans le quai central du vieux port d'une superficie de 26 Ha.

Il est délimité par :

- Au nord : la mer
- Au sud : la rue BOUCHEBBAI YOUCEF
- A l'Est : l'entreprise portuaire de BEJAIA
- A l'ouest : la rampe ALI RABHI

## II-4-Presentation du périmètre d'étude

La zone d'étude se trouve au cœur du centre historique, un terrain plat, d'une forme allongée. Il absorbe une dénivelée de 45 m et participe à la façade maritime.

### II-5-Accessibilite

Le port n'est accessible que par deux rampes et un escalier urbain ; ce qui donne un sentiment de rupture avec la ville pour le visiteur



Photo II-28 : La rampe du port  
Source : Auteur 2019

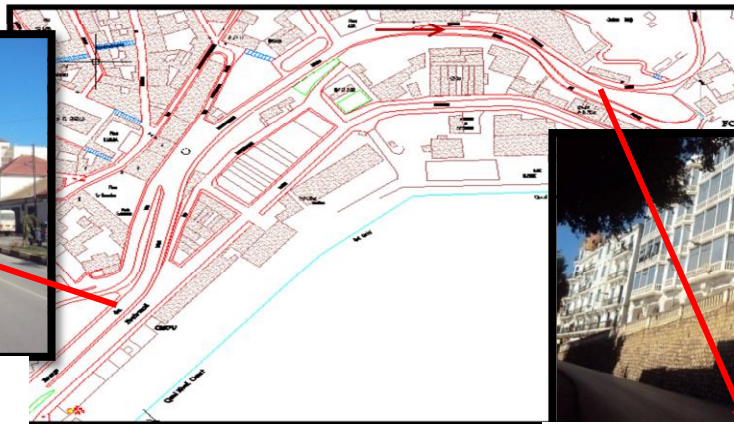


Figure II-20: La zone d'étude  
Source : PDAU BEJAJA 2009



Photo II-29: la rampe ALI RABHI  
Source : Auteur 2019

### II-6- Etat de fait



Photo II-30: La porte Sarrasine  
Source : Auteurs 2019



Photo II-31: La muraille hammadite  
Source : Auteurs 2019

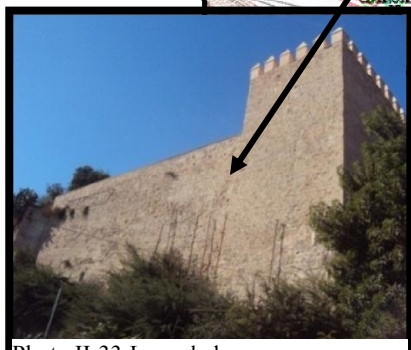
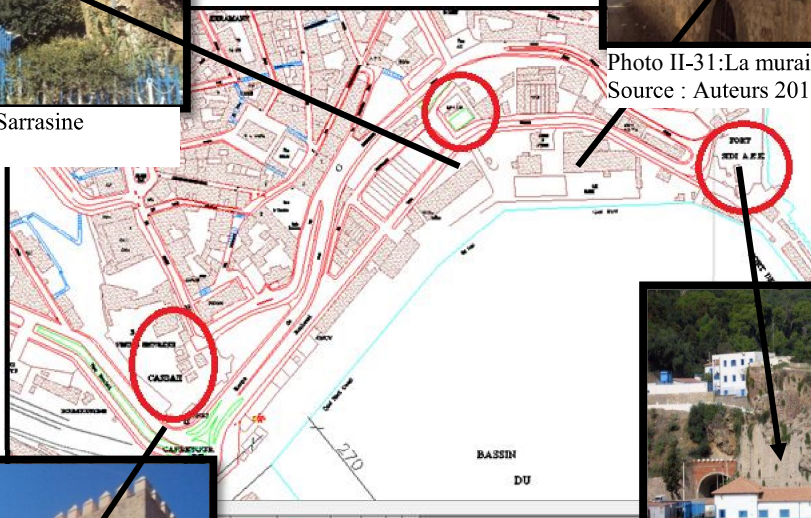


Photo II-33: La casbah  
Source : Auteurs 2019

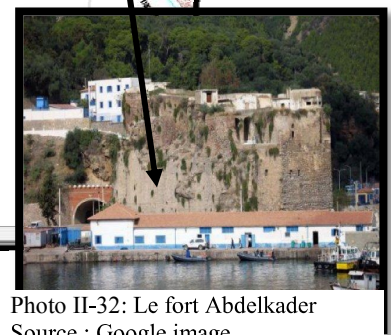


Photo II-32: Le fort Abdelkader  
Source : Google image

Figure II-21 : Carte des monuments historique  
Source : PDAU BEJAJA 2009 traitée par auteurs 2019



### III-Avantages et inconvénients du site

#### III-1-Les avantages

- Zone riche par son histoire de par la superposition de plusieurs civilisations.
- Une situation stratégique.
- Existence d'un port.

#### III-2-Les inconvénients

- Le manque d'équipements et des services d'accueilles.
- Absence d'activités de plaisance et touristique sur le vieux port.
- Une rupture tant visuelle que physique entre le port et e reste de la ville.
- Abandon de l'interface ville/port.
- Dégradation de la façade urbaine et maritime.

### IV-Lecture critique des instruments d'urbanisme

Le PPSMVS	Le PDAU
Le plan de sauvegarde est en phase d'étude et ne propose rien pour notre zone	<p>-Tout l'espace compris entre la voie ferrée et le port doit être récupéré par la ville pour recevoir les aménagements adéquats pour devenir un véritable pôle structurant de la ville et un espace qui rétablisse la relation ville port.</p> <p>- la réhabilitation et la restauration de centre historique</p> <p>-Le vieux port de Bejaia, sera réaménagé en port de plaisance dans la même continuité que le tronçon de la brise de mer.</p>

Tableau II-4 : Les instruments d'urbanisme

Source : Auteurs 2019

Après notre analyse nous avons constaté quelques lacunes et préoccupations non prises en charge par le PDAU et le PPSMVS dont nous citerons :

- Les limites de secteur de sauvegarde qui est très partielles et étroites qui n'incorporent pas.  
tout ce qui porte une valeur patrimoniale (Mausolée de sidi Yahia...etc.)
- Les voies de circulations étroites et étoffé par la circulation automobile pour ce qui est de l'ancienne ville.
- La zone industrielle qui occupe une partie importante de la ville, source de nuisance et pollution.

### V-Plan d'action

Après l'analyse du site et la lecture critique des instruments d'urbanisme on a décidé ce qui suit :

- Ouverture du port au public.
- Délocalisation du port pétrolier.
- Réaffecter le vieux port en port de plaisance en continuité de l'aménagement brise de mer.
- Démolition des hangars en état très dégradé et la réhabilitation de ceux en bonne état.
- Projection des équipements touristiques de plaisance et d'attractivité.
- Prévoir une ligne de tramway reliant la ville au port reconvertis.
- Prévoir deux parkings aux deux extrémités du site pour privilégier la circulation piétonne à l'intérieur (éco-quartier).

Tenant compte des indications du PDAU on a décidé de :



**Photos II-34-35-36-: hangars en état dégradé: action démolition (Source auteurs 2019)**



Figure II-23 : Vue aérienne du site  
Source : Google earth 2018, traitée par auteurs 2019



**Photos 37-38-39-des hangars et bâtiments en bonne état : action réhabilitation (source auteurs 2019)**

Pour une meilleure perméabilité du terrain, nous avons prévu une ligne téléphérique reliant la casbah au fort Abdelkader, et ce dernier au mont de YEAMMA GOURAYA en créant un parcours de découverte.

- Réhabilitation des monuments et des anciennes constructions ayant une valeur historique.



Photo II-40: La place Lumumba à réhabiliter  
Source : Auteurs 2019

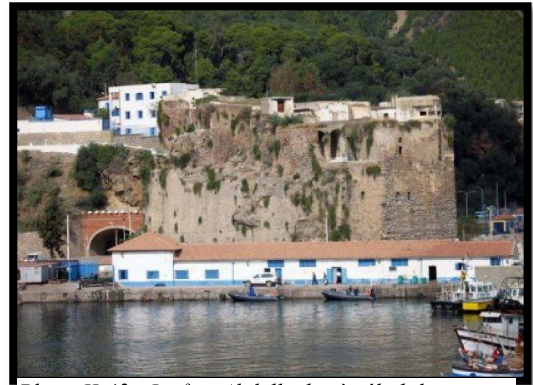


Photo II-43 : Le fort Abdelkader à réhabiliter  
Source : Google image



Photos II-41: La casbah en cours de réhabilitation  
Source : Auteurs 2019



Photos II-44 : Le reste de la muraille Hamadite à mettre en valeur  
Source : Auteurs 2019



Photos II-42: La casbah en cours de réhabilitation  
Source : Auteurs 2019

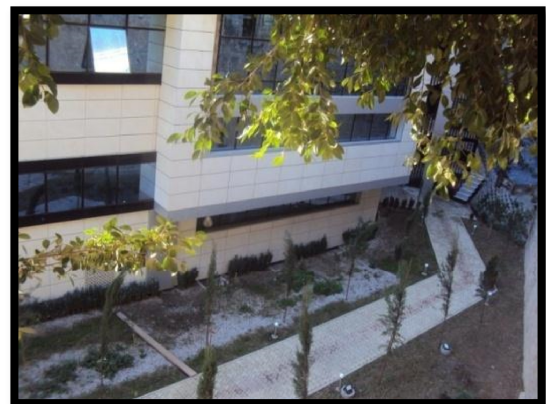


Photo II-45: Intégration du parcours de la muraille hamadite dans le parcours du projet  
Source : Auteurs 2019



# CHAPITRE III

Partie thématique :

Au carrefour des civilisations, un musée  
d'histoire à l'interface ville /port

## Introduction

Le musée est un établissement public où sont conservées et exposées des collections d'objets qui présentent un intérêt artistique, historique, scientifique, technique...

<sup>18</sup> Ils sont donc des lieux de conservation des objets qui traduisent symboliquement notre passé, notre vision du monde, notre idéal politique. En conservant les trésors du patrimoine national, ils matérialisent alors la richesse culturelle d'un Etat.

En un siècle, les musées sont devenus de véritables institutions culturelles, modifiant les conditions de la communication avec les publics, la société et les cultures. La recherche de la relation est donc au cœur de l'objectif des programmes de ces institutions. Ils relèvent typiquement d'autres dimensions de la communication : le partage, l'émotion et la compréhension.

## I-Définitions du musée

*« Le musée au-delà des définitions savantes, c'était et c'est avant tout, un bâtiment, plus des collections, plus un public »<sup>19</sup>*

D'après le Robert: « le musée est un établissement dans lequel sont rassemblés et classés des collections d'objets présentant un intérêt historique, technique, artistique en vue de leur présentation au public. »

D'après la dernière définition adoptée en 1975 par le conseil international des musées (ICOM) sur proposition de Georges Henri Rivière :« Le musée est une institution permanente, sans but lucratif, au service de la société et de développement, ouverte au public, et qui fait des recherches concernant les témoins matériels de l'homme et de son environnement, acquiert ceux-là, les conserve, les communique et notamment, les expose à des fins d'études, d'éducation et de délectation »<sup>20</sup>.

En Algérie, *selon le décret exécutif N° 07-160 du 27 mai 2007* fixant les conditions de « création des musées, leurs missions, organisation et fonctionnement », est considéré comme musée « toute institution permanente disposant de collections culturelles et/ou scientifiques composées de biens dont la conservation et la présentation revêtent un intérêt public et organisées en vue de la connaissance, de l'éducation, de la culture et de la délectation » (Art. 3.)

---

<sup>18</sup> [www.linternaute.fr](http://www.linternaute.fr)

<sup>19</sup> Hugues de Varines, Directeur du conseil international des musées

<sup>20</sup> *In Situ, revue des patrimoines*

## II-Histoire des musées <sup>21</sup>

### II-1-Période antique : Le musée temple et palais

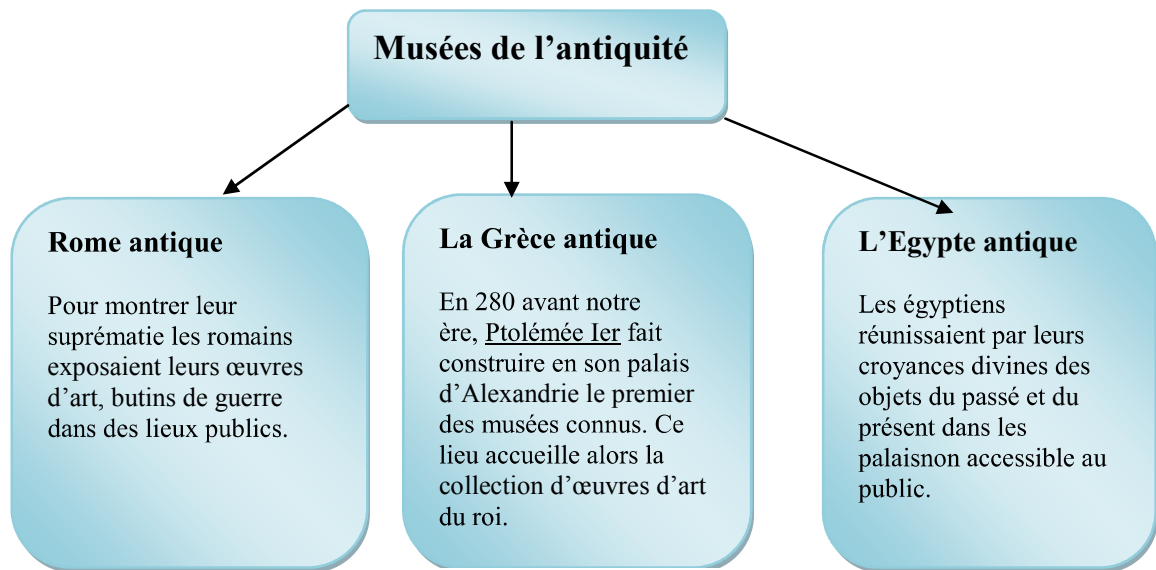


Schéma III-1 : Les musées de l'antiquité

Source : Auteurs 2019

### II-2-Le moyen Age : Le musée Eglise et cathédrale

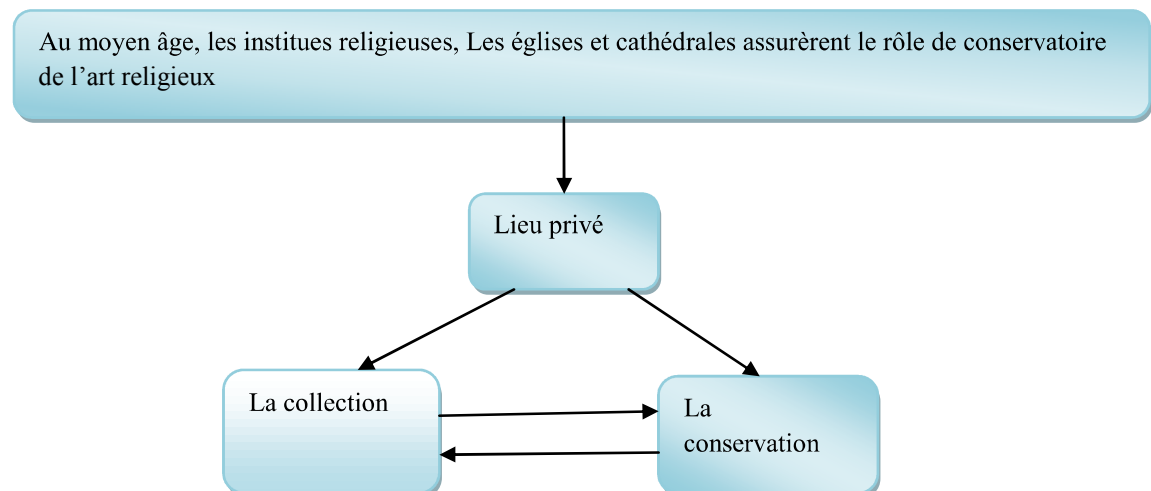


Schéma III-2 : Les musées du moyen âge

Source : Auteurs 2019

<sup>21</sup> L'architecture des musées au XX<sup>e</sup> siècle consulté sur [http://arts-plastiques.ac-rouen.fr/grp/architecture\\_musees/architecture\\_xxe.htm](http://arts-plastiques.ac-rouen.fr/grp/architecture_musees/architecture_xxe.htm) le 27/04/2019

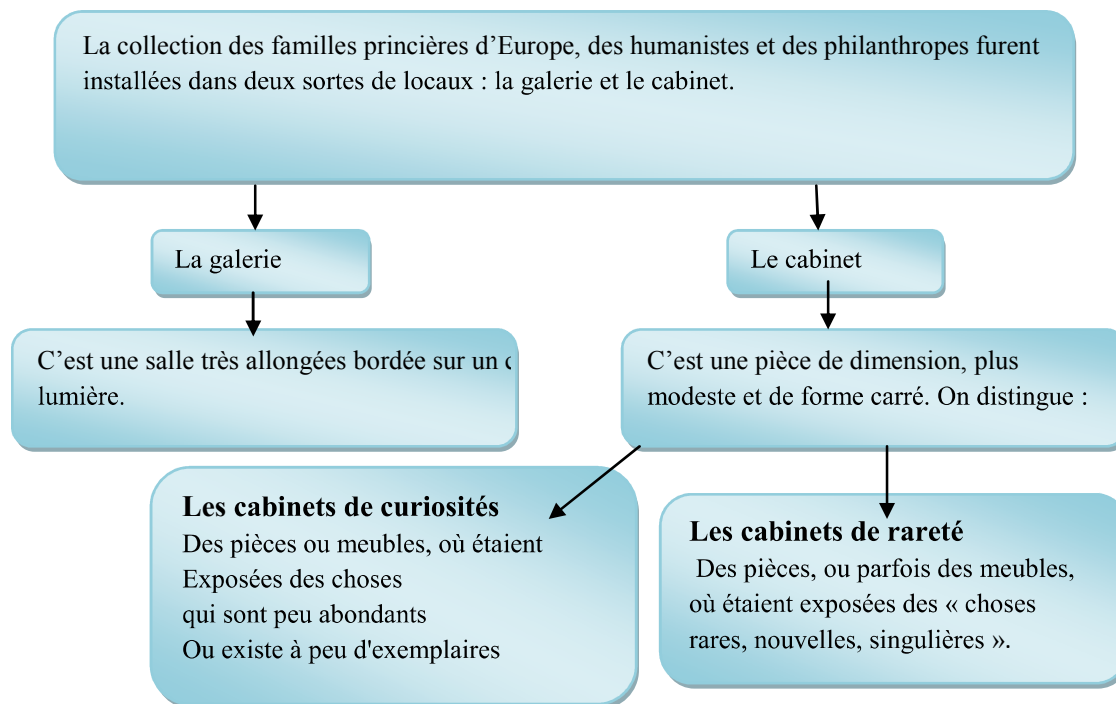


Schéma III-3 : Les cabinets et les galeries durant le moyen âge  
Source : Auteurs 2019

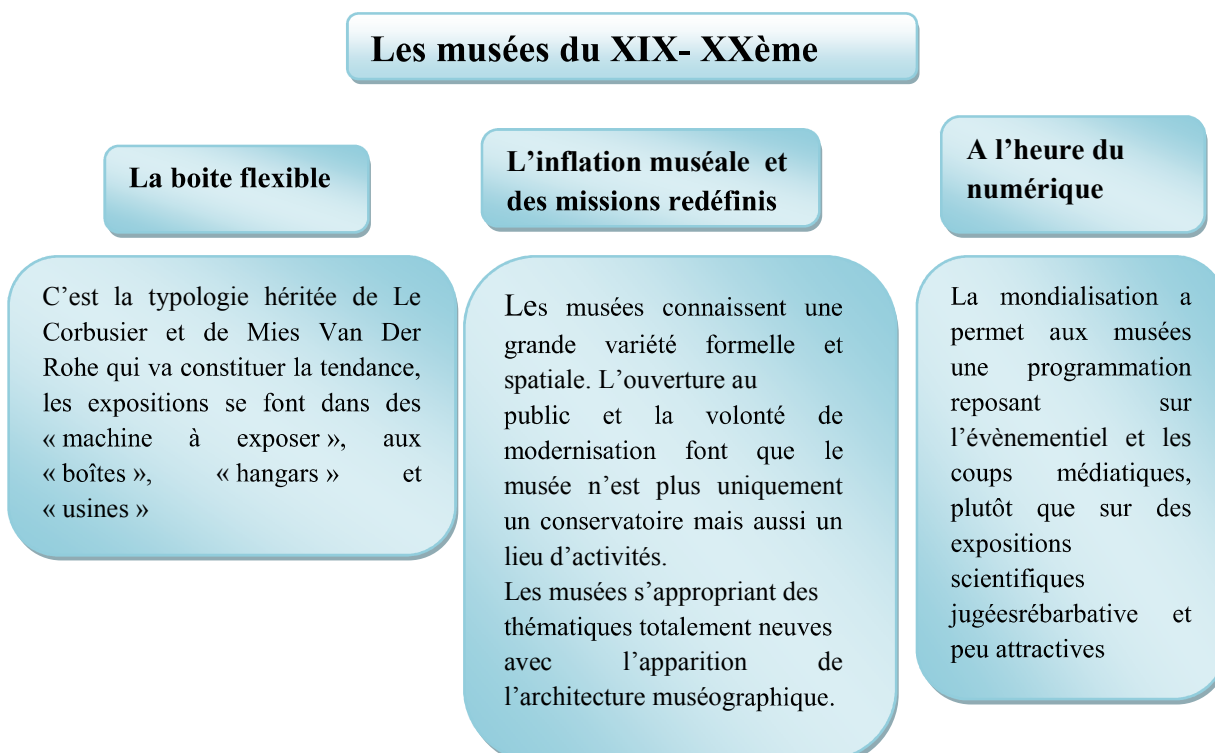
### II-3-La renaissance : Retour aux musées temples et palais



Schéma III-4 : Les musées de la renaissance  
Source : Auteurs 2019

### II-4-Le siècle des lumières et la révolution française : Réouverture au public.

La mission du musée n'est plus de présenter des œuvres mais d'éduquer le peuple et de lui permettre d'accéder au Beau.



*Schéma III-5 : Les musées du XIX-XXème siècle  
Source : Auteurs 2019*

### III-Typologie des musées

Il y'a deux critères qui concourent pour déterminer la fonction d'un musée, la catégorie de public visée et la nature des objets exposés.

**III-1-Selon le public :** On distingue :

**III-1-1-Le musée salon :** sont des lieux réservés à une élite et aux touristes en Europe.

**III-1-2-Le musée club :** dans son esprit on y trouve un foyer amical (faire de la peinture, écouter de la musique) et on le retrouve en Amérique.

**III-1-3-Le musée école :** vise l'enseignement et l'éducation en pays de l'ex-soviétiques.

**III-1-4-Le musée attraction :** destiné à la foule.

**III-2- Selon la nature de l'exposition :** On distingue

**III-2-1-Le musée d'art :** celui qu'on associe le plus généralement à un objet socio-culturel.

**III-2-2-Le musée d'art contemporain :** on y retrouve de grandes expositions temporaires qui attirent les foules, on y retrouve aussi des spectacles.

**III-2-3-Le musée d'histoire naturelle et de science et de technologie :** il entre dans la catégorie des grands centres culturels.

## IV-Rôles des musées

Selon le décret *N° 07-160 du 27 mai 2007* fixant les conditions de «création des musées, leurs missions, organisation et fonctionnement », les musées sont chargés des missions suivantes :

- Conserver, restaurer, étudier et enrichir leurs collections.
- Acquérir des biens culturels matériels.
- Inventorier les biens.
- Participer aux travaux liés à son domaine.
- Rendre leurs collections accessibles au public par tous moyens.
- Rassembler la documentation liée à leur objet.
- Diffuser l'information liée à leur objet.
- Réaliser des programmes d'animation (conférences, expositions.).
- Contribuer au progrès et à la diffusion de la connaissance et de la recherche liées à son nationaux et internationaux.
- Échanger les collections muséales entre les musées nationaux et/ou étrangers activité.
- Étudier les collections et diriger les recherches scientifiques liées à leurs objectifs.
- Publier le résultat des recherches.
- Organiser et participer à des séminaires scientifiques.

-L'animation :<sup>22</sup> considérée par certains muséologues comme une nouvelle fonction dans les musées ; son objectif est clair :rendre le musée plus attractif, plus vivant –comme on le dit souvent, avec raison –, en faisant en sorte que la fréquentation ainsi accrue se traduise, pour les visiteurs, par un bénéfice réel, durable, qui leur donne le désir de revenir ; pour l'établissement, par une incitation à persévérer, à s'affirmer dans sa mission culturelle.

*« ...il faut animer, agiter, ajouter le geste à la parole.il faut raconter ce que le monument ne dit pas, rebâtir sur des ruines, bref réinventer l'histoire comme on le présenté.... »*

## V-Fonction et espace

Le musée est caractérisé par trois fonctions qui correspondent à trois types d'espaces :

- Espace ouvert pour l'accueil.
- Espace semi ouvert pour la présentation.
- Espace fermé pour la conservation (le stockage et l'entretien des éléments).

---

<sup>22</sup> Serge Lewuilon,PhilippeBrunella,Jean-Paul Petit (rédacteur),projet Pilote Da Vinci ;valorisations des patrimoine en Europe : « creations et management des Parcs »,u.v.22,cours B , critique de la médiation, université d'Artois,p 6 sur 47

### V-1-Accueil et orientation

Elle constitue le premier contact que prend le visiteur avec le musée.

- Cet espace doit être vaste et couvert .
- Doit assurer une bonne fluidité des flux.
- Assurer la sécurité.



Photo III-46 : l'accueil dans le musée d'histoire de Marseille

Source : Google image

### V-2- Exposition

Elle est la colonne vertébrale du musée, elle permet aux visiteurs de s'informer, de contempler et de découvrir ; généralement elle est organisée en deux espaces :

**V-2-1-Exposition permanente** : C'est un espace dominant de tout le musée, sa fonction principale est la présentation et la conservation des objets.

**V-2-2-Exposition temporaire** : elle a pour mission la revitalisation du musée et d'inciter le visiteur à y revenir pour découvrir des objets d'actualité ; Pour assurer le bien-être des visiteurs on doit :

- Assurer un calme pour bien adirer les objets d'art.
- Assurer un éclairage optimal.
- Avoir espaces d'exposition flexible.
- Avoir des mobiliers faciles à transporter.



Photo III-47 : Espace exposition du musée quai Branly

Source : Google image

### V-3-La réserve

C'est l'espace destiné à stocker des objets avant de les exposer, cet espace doit être en relation direct avec les salles d'expositions.

- Il doit être protégé contre l'humidité, poussière... etc.
- Il doit avoir un microclimat.

### V-4-L'auditorium

Il proposera des manifestations autour des collections et expositions du musée, c'est un lieu de rencontres et de conférence. Une programmation cinématographique et musicale ponctuera la vie du musée en accompagnant les expositions.



Photo III-48: Auditorium du musée des beaux-arts de Canada

Source : Google image

### V-5-Bibliothèque

Elle constitue une fonction complémentaire à celle du musée. Elle permet de développer de formation et d'information de ce dernier.

### V-6- Médiathèque

Comme la bibliothèque elle sert à dynamiser l'équipement, elle comporte une vidéothèque et une audiOTHèque.

### V-7-Restaurant – Cafétéria

C'est des espaces de consommation, loisirs et de repos.

### V-8- Administration

Le musée n'est pas seulement un équipement exposant des objets d'art mais aussi une société publique comportant des services qui veillent au bon fonctionnement du musée.

- Elle doit avoir un accès extérieur indépendant.
- Elle doit être en position qui ne gêne pas les visiteurs tout en veillant à la gestion du musée.

### V-9-Ateliers

Ce sont des espaces réservés aux recherches et applications scientifiques sur les objets d'art



Photo III-49 : Bibliothèque du musée des beaux-arts d'Alger.

Source : Google image



Photo III-50: Le restaurant café du musée d'Orsay.

Source : Google image



Photo III-51: Atelier de moulage musée du Louvre

Source : Google image

## VI- Les parcours dans les musées

**VI-1-Parcours linéaire** : les salles d'exposition sont distribuées de part et d'autre d'une artère principale.



Photo III-52: Parcours dans le musée Jean-Lurçat

Source : Google image

**VI-2-Parcours circulaire** : un espace central articule les espaces d'exposition situés en périphérie.

**VI-3-Parcours labyrinthe** : une série d'espaces différenciés bien qu'enchaînés les uns aux autres disponibles.

Pour cela la signalisation et la clarté des circulations sont importants.

Les visiteurs doivent choisir leur itinéraire selon leur curiosité, leur compétence et on leur impose aucune contrainte de circulation.



Photo III-53 : Parcours dans le musée Guggenheim  
Source : Google image



Photo III-54 : Parcours du National building Museum  
Source : Google image

## VII-Entre muséologie, muséographie et scénographie

**VII-1-La muséologie** : science qui s'applique à tout ce qui concerne les musées, leur histoire, leur mission et leur organisation est née au XVIIIème siècle tenant compte du souci portant nécessité d'assurer la conservation des richesses culturelles à même de pouvoir contribuer à la connaissance et au progrès de l'humanité.

**VII-2-La muséographie** : est une étude muséologique relative à l'architecture des musées et aux critères d'exposition. Cette discipline assure aujourd'hui un rôle détriment dans le processus de renouvellement des musées.

**VII-3-La scénographie** : est les mets en scène dans l'espace muséal de façon attractive tout en explicitant le propos scientifique. Sources lumineuses, socles, et vitrines, couleurs et matières jouent alors un rôle prépondérant, graphisme et signalétique intervenant comme relais.

## VIII-La lumière dans les musées

Ce point est particulièrement important et sensible dans les musées. On doit se préoccuper, non seulement, de la quantité nécessaire et suffisante de lumière mais aussi de l'incidence lumineuse qui est variable selon l'objet et sa qualité.

On distingue deux types de lumières :

### VIII-1-Lumière naturelle

- Éclairage zénithal par verrière : ce qui constitue certainement le meilleur choix pour les peintures.
- Éclairage latéral organisé dans des niches, ce qui convient le mieux aux objets en relief.

## VIII-2-Lumière artificielle

**VIII-2-1-Lampes ordinaires** : du fait qu'elles contiennent des radiations infrarouge, elles ne doivent, en aucun cas, équiper les verrières (vitrines) et doivent être éloignées des objets exposés du fait du risque de leur détérioration.

**VIII-2-2Lampes fluorescentes** : bien qu'elles produisent une lumière qui s'apparente à la lumière du jour, leur utilisation en raison de l'émission d'une grande quantité de radiation devra être réfléchie.

## IX-Analyse d'exemples

### IX-1-Le musée juif de Berlin

Le Musée juif de Berlin est l'un des musées les plus grands d'Europe. Créé par l'architecte DANIEL LIBESKIND, il a été inauguré en 2001. Situé dans le quartier de Kreuzberg à Berlin, il est constitué de deux bâtiments abritant des expositions retraçant deux millénaires d'histoire des Juifs en Allemagne.



Photo III-55: Le musée juif de Berlin  
Source : Google image

Le musée de LIBESKIND est une extension du musée de Berlin où l'accès à la nouvelle construction se fait par l'ancien édifice baroque qui abrite l'exposition temporaire, par un passage souterrain qui relie ces deux édifices.

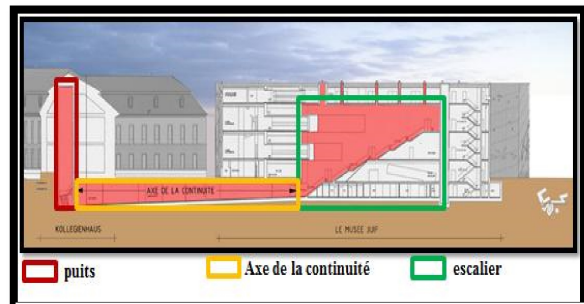


Figure III-25: Coupe sur l'entrée, l'axe de la continuité et l'escalier

Source : [skildy.blog.lemonde.fr](http://skildy.blog.lemonde.fr) traité par auteurs 2019

#### IX-1-1- Le musée à travers son parcours

L'entrée au musée se fait à travers l'ancien pour rejoindre la nouvelle partie par un puits souterrain qui met mal à l'aise le visiteur, ainsi que LIBESKIND essaye de faire ressentir et méditer les expériences du peuple juif par l'architecture du musée.

Depuis, trois axes se présentent au sous-sol et la visite des collections se fait par le biais de l'escalier.

Le visiteur est donc exposé à un choc violent, cette violence se trouve dans les formes employées, les conditions dans lesquelles le visiteur est plongé.

Les deux couloirs qui se croisent évoquent le destin des Juifs d'Allemagne. Dans le musée, ces deux

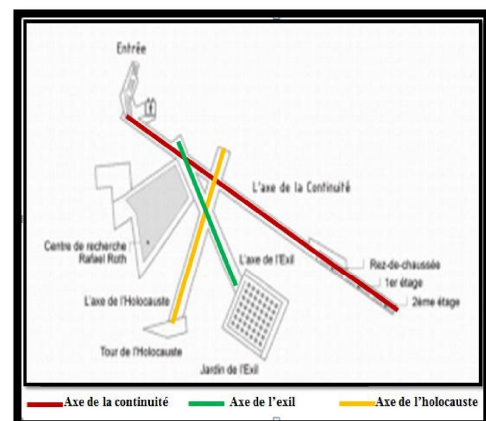


Figure III-26: les trois axes du sous-sol

Source : [skildy.blog.lemonde.fr](http://skildy.blog.lemonde.fr) traité par auteurs

passages souterrains aboutissent l'un au jardin de l'Exil, hors du musée et l'autre dans la tour de l'Holocauste, un grand espace vide, symbolisant le Néant et la Mort



Photo III-56: le jardin de l'Exil.  
Source : Google image

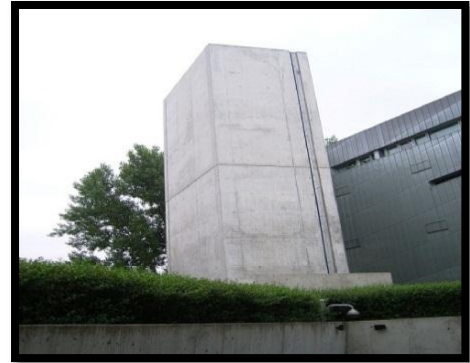


Photo III-57: la tour de l'Holocauste.  
Source : Google image

### IX-1-2-Les vides

Le musée comporte dans son architecture cinq espaces vides, nommés « VOIDS ». Ils représentent des espaces à part, où il n'y a rien à exposer, à la suite de la destruction d'une partie de la culture juive au travers de la Shoah.

Deux vides sont alors accessibles au public : l'installation **SHALECHET** et la tour de l'Holocauste.

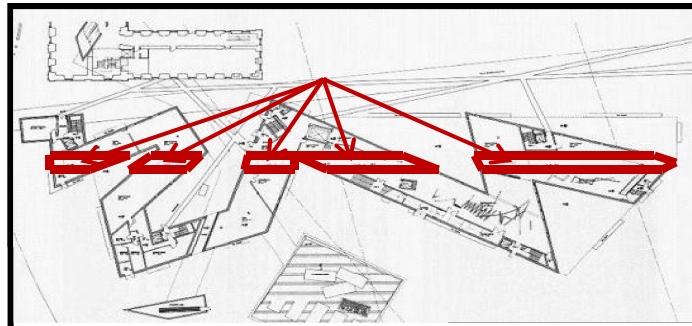


Figure III-27 : plan rez-de-chaussée du musée juif de Berlin  
Source : <http://skildy.blog.lemonde.fr>, traitée par Auteur 2019

### IX-1-3-L'installation des shalechet (feuilles mortes)

Dans l'un des deux espaces vides de l'édifice qui sont accessibles au public, les visiteurs sont invités à marcher sur des visages en métal et à écouter les sons produits par les disques qui s'entrechoquent.

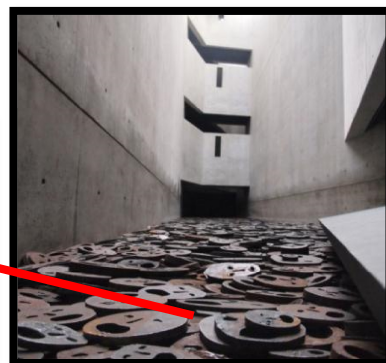


Photo III-58 : Installation Shalechet de Menashe Kadishman.  
Source : Google image

### IX-1-4-Principe des façades

- L'enveloppe du musée juif est constituée essentiellement de zinc qui va changer de couleur après plusieurs années.
- Les ouvertures sont en sorte de failles, où LIBESKIND n'évoque pas des fenêtres traditionnelles.
- La ligne brisée évoque une étoile de David éclatée.



Photo III-59: les ouvertures du musée juif  
Source : skildy.blog.lemonde.fr



Photo III-60: façade antérieure du musée  
Source : Google image



Photo III-61: les ouvertures sur la façade représentant les blessures des juifs  
Source : Google image

**Synthèse :** l'architecte DANIEL LIBESKIND dans son musée « BETWEEN THE LINES », a su trouvé une harmonie entre l'organisation, la structure du bâtiment et son contenu pour créer une scénographie parfaite de l'histoire des juifs allemands.

### Concepts retenus

- Le dialogue entre les différents éléments du projet pour un tout harmonieux.
- La scénographie intérieure et extérieure.

### IX-2-Le MUCEM de Marseille

Le musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée (MUCEM) est un musée national situé à Marseille. Inauguré à l'occasion de Marseille la Capitale européenne de la culture.

Le MUCEM est consacré aux civilisations de l'Europe et de la Méditerranée, il retrace, analyse et éclaire les antiques fondations de ce bassin de civilisation.

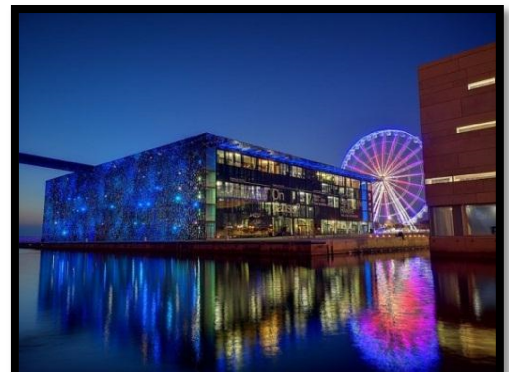


Photo III-62 : le MUCEM de Marseille  
Source : Google image

Le complexe MUCEM est composé de deux bâtiments adjacents situés sur le front de mer de Marseille; l'historique **Fort Saint-Jean** et un nouveau bâtiment emblématique, les deux bâtiments sont reliés par un pont piétonnier de 115 mètres de long.

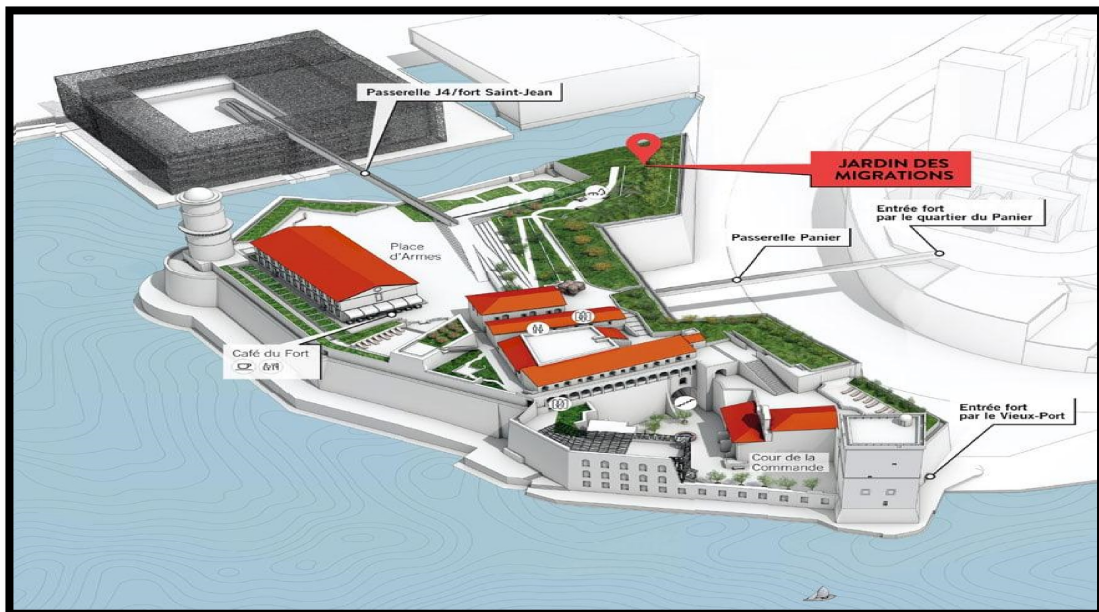


Figure III-28: Vue schématique du complexe de Mucem

Source : <https://www.inexhibit.com/mymuseum/mucem-museum-marseille/> Consulté le 09/05/2019

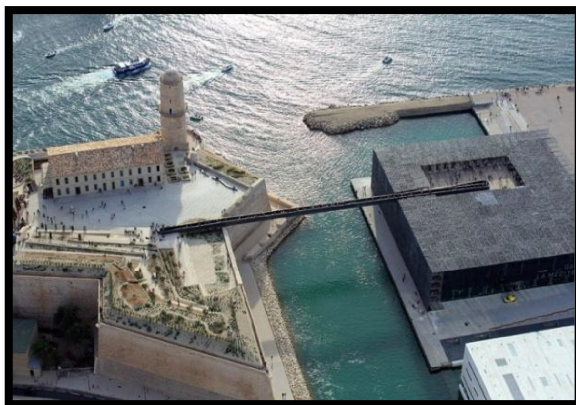


Photo III-63: Le musée Mucem dans le vieux port de Marseille avec le Fort Saint-Jean à gauche et le bâtiment J4  
Source : <https://www.inexhibit.com/mymuseum/mucem-museum-marseille/> consulté le 09/05/2019



Photo III-64: vue du musée dans son contexte Source : Google image

### IX-2-1-La volumétrie du MUCEM<sup>2</sup>

Le MUCEM se compose de deux plans carrés insérés l'un dans l'autre. Le plan du plus grand carré mesure 72 m de côté à l'intérieur duquel s'inscrit un autre carré de 52 m de côté. Ce dernier est identifié comme le cœur du musée, comprenant les salles d'expositions et de conférences, un auditorium, des ateliers de travail. Entre ces deux volumes, un vide dans lequel une rampe s'enroule autour des salles d'expositions et mène du rez-de-chaussée du musée à sa terrasse panoramique. Cette organisation des volumes et des parcours peut évoquer celle d'une ziggourat.

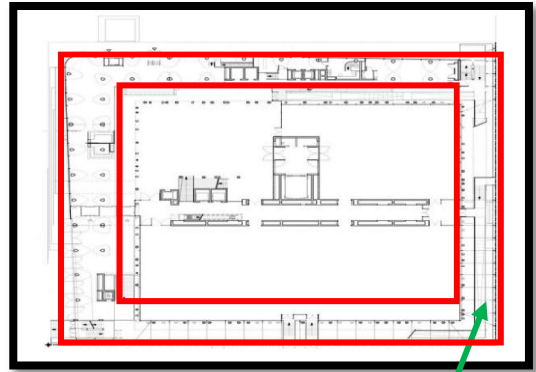


Figure III-29: Plan du RDC du musée  
Source : [www.inexhibit.com](http://www.inexhibit.com), traitée par autours 2019



Photo III-65: La terrasse panoramique du MUCEM  
Source : [madeinmarseille.net](http://madeinmarseille.net) consulté le 27/04/2019

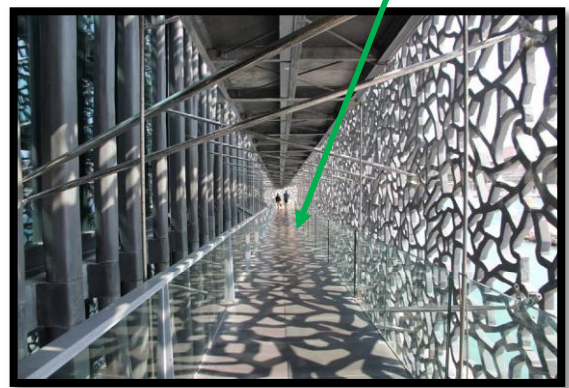


Photo III-66 : Le grand «espace» entre les volumes intérieur et extérieur du bâtiment J4 contient une promenade panoramique en rampe (source [www.inexhibit.com](http://www.inexhibit.com) consulté le 09/05/2019)

### IX-2-2-LA Circulation : une promenade architecturale

Le MUCEM a été conçu comme un parcours architectural. Par la création de la rampe périphérique du bâtiment J4, des deux passerelles et par l'ouverture du fort Saint-Jean au public, le projet du MUCEM offre un nouvel espace public et un jardin à la ville.

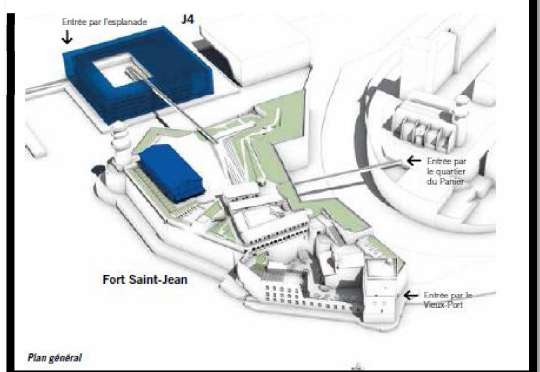


Figure III-30: le plan général.  
Source : [MUCEM.org](http://MUCEM.org) consulté le 27/04/2019

### IX-2-3-Principe des façades

Le bâtiment est fait de plusieurs « peaux ».

Le carré se compose de deux types d'enveloppes privilégiant ainsi le vocabulaire de la transparence et de l'ouverture.

Leur répartition est dictée par la course du soleil :

- La première en verre sur les deux Côtés des faces nord et est, abritant les espaces Administratifs nécessaires au fonctionnement du musée.
- La deuxième est faite d'une dentelle de béton qui occupe les deux côtés des faces sud et ouest les plus ensoleillés.
- La façade du cube intérieur, consacré aux expositions, est quant à elle en verre. Toutes les parties vitrées du bâtiment sont doublées d'un voile translucide en maille noire. Il permet de renforcer le confort visuel et la protection des œuvres face au fort soleil méditerranéen.



Photo III-67 : vue sur la face nord en verre  
source : <https://www.inexhibit.com/mymuseum/museum-museum-marseille/>



Photo III-68: Vue rapprochées de la peau en treillis en béton fibré du bâtiment  
Source : <https://www.inexhibit.com/mymuseum/museum-museum-marseille/>

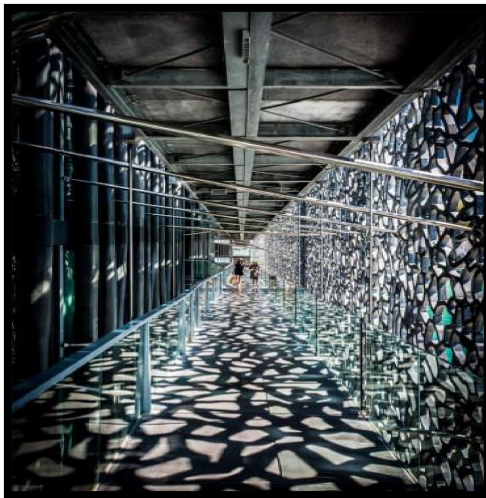


Photo III-69: vue sur l'espace donnant sur l'exposition  
Source : Google image

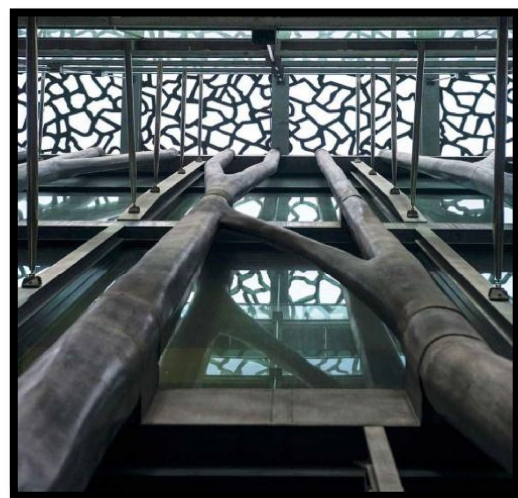


Photo III-70: Vue des colonnes de périmètre en forme de fourche  
Source : <https://www.inexhibit.com/mymuseum/museum-museum-marseille/> consulté le 09/05/2019

**SYNTHESE :** Le MUCEM s'intégrant parfaitement à la force du site tant du point de vue historique, climatique que paysager. Cela se traduit par une architecture sobre, sombre, mate, au volume simple et à la hauteur limitée.

De plus, en écho à la vocation du MUCEM, musée placé à l'intersection des civilisations de la Méditerranée et de l'Europe, le bâtiment est ouvert sur son environnement proche et lointain par le vocabulaire de la transparence (verre, résille, vide) et le parcours qui traverse l'ensemble du bâtiment et relie les sites entre eux.

### **Concepts retenus**

- L'intégration du projet dans son environnement
- La légèreté
- La transparence
- La relation dedans/dehors

# CHAPITRE IV

## Le projet architectural

## Introduction

*« un projet avant d'être un dessin est, un processus c'est-à-dire, un travail de réflexion basé sur la recherche des réponses d'un ensemble de contraintes liées à l'urbanisme, au site, au programme, et au thème, ce qui veut dire qu'il est difficile de dissocier le processus de création future et la phase de programmation car l'ensemble constitue l'acte de créer »*<sup>23</sup>

L'approche architecturale constitue la dernière phase de l'élaboration de notre projet, Le développement des différentes composantes de cette approche s'intègre aux différents principes issus des approches précédentes afin d'aboutir à une architecture harmonieuse avec son environnement urbain et son programme fonctionnel.

Nous présentons dans cette phase les différents concepts qui ont généré la mise en forme du projet et le passage de l'idée à sa concrétisation.

### I- Le site d'intervention

L'assiette d'intervention se situe dans le quai du vieux port, elle est d'une forme régulière et d'une superficie de 2 hectares.

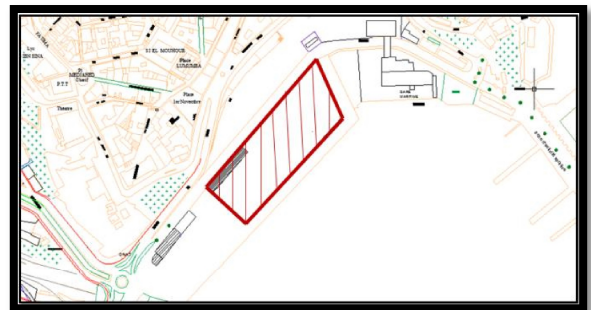


Figure IV-31 : Délimitation de l'assiette d'intervention  
Source : PDAU BEJAIA 2009, Traitée par auteurs 2019

### II-Le choix du site

Le choix du site est apporté sur cette partie du port vu sa situation stratégique au cœur du centre historique, Il est le lieu de naissance de la ville de Bejaia en étant le berceau de plusieurs civilisations qui ont laissé des traces à travers le patrimoine historique matériel et immatériel, à proximité des monuments historiques, un site porteur d'histoire, renferme en son sein un musée en plein air (la porte sarrasine, la casbah, le reste de la muraille Hammadite, le fort Abdelkader, une architecture coloniale... etc.)

### Problématique spécifique

Malgré la valeur historique et patrimoniale que renferme le site, il se présente sous forme d'espace tampon entre la ville et la mer, un lieu délaissé en totale rupture avec la façade maritime et le reste de la ville, entouré de constructions anarchiques, qui portent atteinte et défavorisent les monuments existants.

***Comment la conception d'un projet moderne inséré dans son contexte historique participera à redonner au vieux port sa valeur et son identité ?***

<sup>23</sup>Richard Meier architecte et artiste abstrait américain

### III-Le projet architectural

#### III-1-l'idéation

En architecture, tout commence par une idée :

L'idée de départ était de redonner au port sa place et son importance par rapport à la ville, de préserver son patrimoine historique marginalisé, de faire du vieux port un lieu de culture, d'attractivité et de loisir par la projection de plusieurs équipements de culture, d'accueil et d'attractivité notamment un musée d'histoire

#### III-2- Le programme fonctionnel du musée

Partie publique (m <sup>2</sup> )		Partie semi publique (m <sup>2</sup> )		Partie annexe (m <sup>2</sup> )	
Salle polyvalente	426.70	Accueil	130	Stock	487
Billetterie	25.16	Exposition temporaire	670	Maintenance	242
Salon d'honneur	55.62	Exposition permanente	3168	Locaux techniques	214
magasin	40.36	Exposition en plein air	1192		
Jardin couvert	239	Espace animation	404.70		
Librairie	172.70	Salle de lecture	250		
Buvette	137.50	Ateliers	282.57		
Boutiques	832.44	Cafétéria	395.50		
Show-room	293.44	Terrasses	2972.64		
Exposition de la faune et la flore	331	Sanitaires	80		
Administration	234.40				

Tableau IV-5: Le programme fonctionnel du musée  
Source : Auteurs 2019

#### III-3-Approche conceptuelle

"Le concept est considéré comme un point de départ, devient par la suite opérationnel et capable de dynamiser l'évidence géométrique et de réconcilier les dimensions de l'imaginaire avec celle d'une rationalité que l'on cherche".

##### III-3-1-Les concepts liés au contexte

**III-3-1-1-Percée visuelle :** création d'une percée visuelle qui relie la porte sarrasine et la mer pour mettre en valeur ce monument historique.

**III-3-1-2-Rapprocher visuellement les monuments existants :** création d'une relation visuelle entre la Casbah et le fort Abdelkader.

**III-3-1-3-Encadrement des monuments :** la mise en valeur des monuments historique en les encadrant avec des ouvertures ou avec l'orientation des façades.

**III-3-1-4-Travailler la mémoire du lieu :** réhabilitation du hangar de l'ONCV, l'utilisation abondante de végétation et plans d'eau, utilisation de la forme de la brique pour les ouvertures et sa couleur sur la façade.

### III-3-2-*Les concepts liés au thème*

- La scénographie intérieure et extérieure.
- La fluidité (espaces d'exposition).
- la monumentalité (l'accueil et l'exposition temporaire).

### III-4-La réinterprétation de ces concepts intervient à deux échelles à savoir : à l'échelle fonctionnelle et formelle

#### III-4-1-À l'échelle fonctionnelle :

**III-4-1-1-La découverte** : C'est un concept qui cherche à créer des espaces différentes les un des autres. Cela crée une richesse fonctionnelle et relationnelle entre ces espaces, ce qui incite le visiteur à découvrir le projet architecture.

**III-4-1-2-La perméabilité** : « *C'est une qualité qui se traduit par le nombre d'alternatives offertes à l'usager pour se déplacer d'un point à un autre, elle permet l'accessibilité dans un espace, et se concrétise par la diversité d'accès et de déplacement* »<sup>24</sup>.

**III-4-1-3-La continuité** : le concept de continuité relate la liaison, la complémentarité entre les espaces intérieurs et extérieurs. C'est la continuité entre le déplacement et le mouvement de l'homme, ainsi que la continuité dans la perception. *"La continuité remplace l'autonomie relative des éléments, par une transformation progressive des formes, les formes résultantes de sensualité à l'image du corps humain"*<sup>25</sup>.

#### III-4-2- A l'échelle formelle :

**III-4-2-1-La géométrie** : forme simple qui facilite la lecture du projet et contribue dans son dynamisme.

*« Les tracés géométriques sont superposés et se rejoignent pour donner naissance à un langage architectural plus riche et à un ordre spatial plus dynamique »*<sup>26</sup>.

#### III-4-2-2- L'imbrication de deux volumes

**III-4-2-3-Le mouvement** : qui marque le projet et mis en avant la direction de la barre élément fort du projet.

#### III-4-2-4-Un projet dans le style moderne

<sup>24</sup>I. Bentley, « *Responsive environment* ».

<sup>25</sup>Meiss van der rohe, architecte américain

<sup>26</sup>Richard Meier Op.cit

## IV-Genèse du projet

### IV-1-Première étape

Tracer deux axes : le premier relie visuellement la Casbah et le Fort Abdelkader et le deuxième relie la

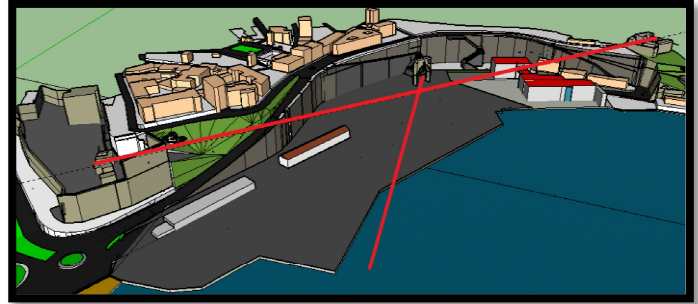


Figure IV-32: Première étape de la genèse du projet  
Source : Auteurs2019

porte Sarrasine et la mer.

### IV-2-Deuxième étape

Le point d'intersection de ces deux axes représente le centre de gravité d'un parallélépipède, ce dernier est le résultat de répétition d'un module de base existant : hangar de l'ONCV.

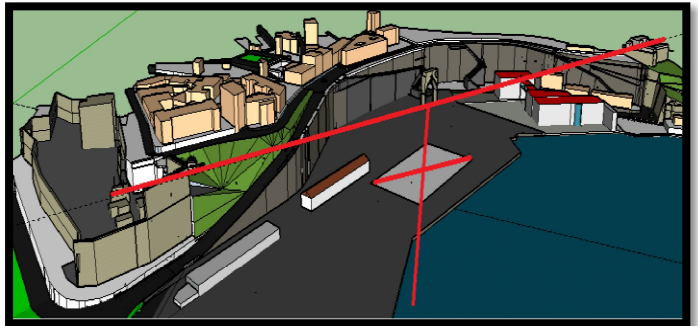


Figure IV-33: Deuxième étape de la genèse du projet  
Source : Auteurs2019

### IV-3-Troisième étape

Créer une percée visuelle qui relie la porte Sarrasine à la mer, résultant deux tringle séparés par une faille.

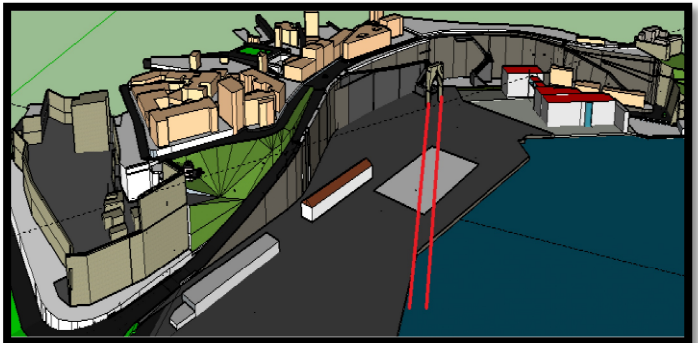


Figure IV-34 : Troisième étape de la genèse du projet  
Source : Auteurs2019

### IV-4-Quatrième et dernière étape

suivant le meme axe (casbah/fort A.K) ,on a crée une articulation entre l'ancien hangare et le projet par une barre dont les deux extrimitées offre une vue sur la casbah et le fort Abdelkader.

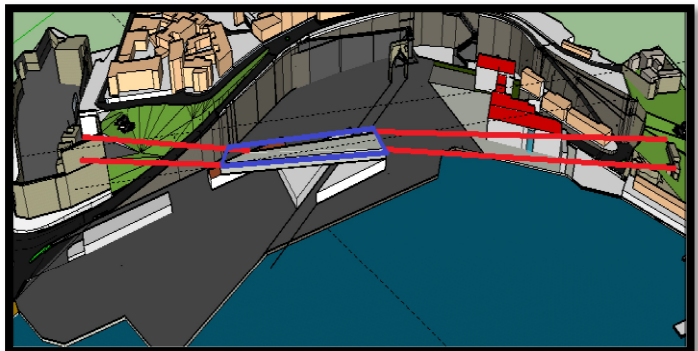


Figure IV-35 : Quatrième étape de la genèse du projet  
Source : Auteurs2019



Figure IV-36: Résultat final du projet  
Source : Auteur 2019

## V-DESCRIPTION DU PROJET

Notre projet se développe en 3 niveaux avec un CES de 0.3 et un COS de 1.32

### V-1-la composition volumétrique du projet

Sur le plan formel le musée se compose essentiellement de cinq volumes ; deux triangles et une barre issus de la projection de deux axes qui relient visuellement la casbah et le fort Abdelkader d'une part et la porte Sarrasine et la mer d'autre part , et un parallélépipède qui est le hangar de l'ONCV existant.

L'articulation entre l'ancien et le nouveau se fait par un volume qui se développe en R+4 jouant le rôle d'un belvédère sur la ville, et d'une lampe urbaine la nuit.

### V-2-Le parcours intérieur

- Le parcours intérieur suit l'axe visuel que nous avons créé, qui relie la casbah et la fort Abdelkader où toutes les circulations, verticales et horizontales, suivent cet axe.
- Dans les salles d'exposition le parcours sera guidé par un éclairage zénithal.

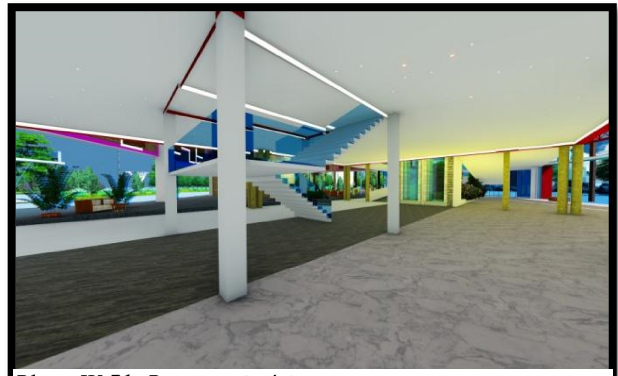


Photo IV-71: Parcours intérieur  
Source : Auteurs 2019

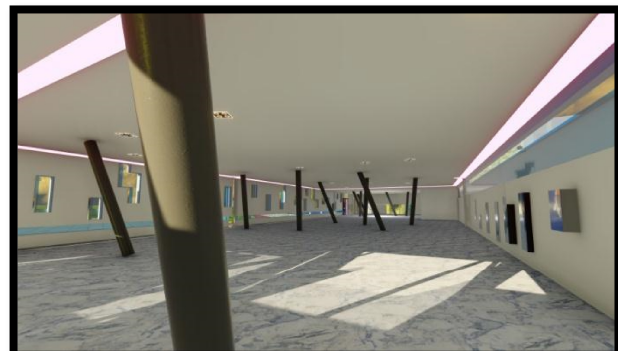


Photo IV-72: Parcours guidée à l'intérieur  
Source : Auteurs 2019

### V-3-L'organisation spatiale du projet

**V-3-1-Le RDC :** le projet est composé de deux parties :

- La partie publique : se compose essentiellement d'un ensemble de boutiques structurant de part et d'autre, pour animer la faille créée, une salle polyvalente avec son salon d'honneur, une librairie, une buvette, un jardin couvert en continuité avec l'espace vert

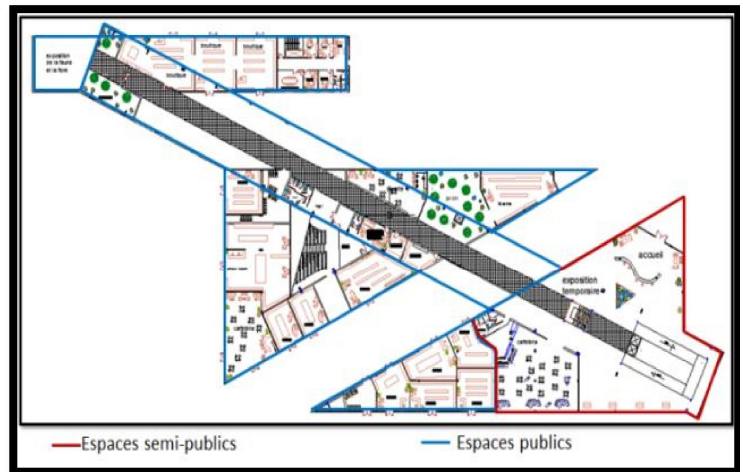


Figure IV-37: répartition des espaces publics et semi-publics  
Source : auteurs 2019

extérieur et un espace d'exposition de la faune et la flore comme aboutissement de la barre

- La partie semi-publique, représente l'espace musée dont l'accès se fait à partir de la porte Sarrasine, cette partie regroupe uniquement l'espace d'accueil, information et l'exposition temporaire accompagnée d'une cafétéria.

**V-3-2-Le premier étage :** on trouve l'exposition permanente de trois époques à savoir l'époque romaine, Hammadide et espagnole. Cette exposition est accompagnée d'un espace d'animation, un espace culturel composé d'une salle de lecture et des ateliers de recherches,

Le parcours des deux époques romaine et espagnole aboutit sur deux terrasses qui donnent successivement sur la porte Sarrasine et la Casbah.

**V-3-3-Le deuxième étage :** on trouve uniquement une exposition permanente relative à l'époque ottomane et française. Avec des terrasses qui se donnent sur la mer, la Casbah, la porte Sarrasine et le fort Abdelkader.

### V-4-La scénographie

Regroupe tous les aspects proprement formels et maries de l'exposition : cimaises couleurs, vitrines éclairage...etc. Les applications de la scénographie consistent à mettre en œuvre les meilleures formules pour communiquer au visiteur le programme scientifique de l'exposition à la différence de la décoration qui utilise les collections et les autres éléments de la présentation uniquement en fonction des critères esthétiques.<sup>27</sup>

Dans notre projet, la scénographie se présente comme suite :

<sup>27</sup> « LA MUSEOLOGIE; histoire, développement, enjeux actuels » ARMAND COLIN

### V-4-1-Au RDC

L'apparition de la barre à l'intérieur de l'accueil et l'exposition temporaire, en jouant avec la hauteur de ces espaces : favorise une sensation de grandeur et de contrôle.



Photo IV-73: Vue sur l'espace accueil  
Source : Auteurs 2019)

**V-4-2-Au premier étage :** on trouve les époques suivantes

**V-4-2-1-L'Époque romaine:** interprétation de l'enceinte romaine à l'intérieur de la salle d'exposition en formant un parcours labyrinthe.



Photo IV-74: Vue sur la salle d'exposition romaine  
Source : Auteurs 2019

### V-4-2-2-L'Époque

**Hammadide:** l'entrée à cette époque se fait par une porte rappelant la porte sarrasine qui donne sur une salle vide avec un parcours libre accompagné des vues sur la ville

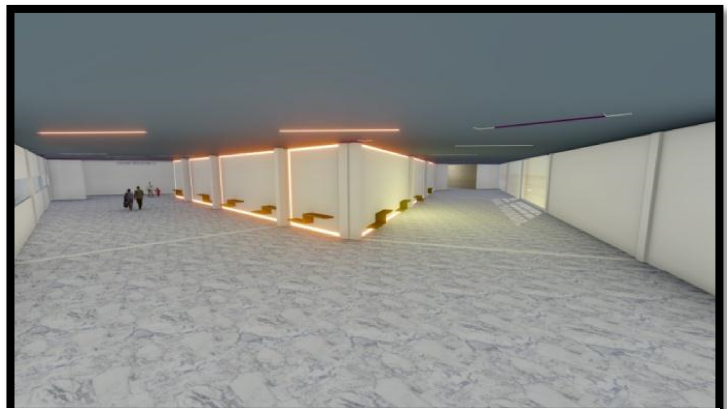


Photo IV-75: Vue sur la salle d'exposition hammadite  
Source : Auteurs 2019

**V-4-2-3-L'Époque espagnole:** réduction de la salle d'exposition faisant référence à la réduction de l'enceinte de la ville durant cette période. L'aboutissement de ce parcours est marqué par une terrasse offrant une vue sur la casbah datant de cette même époque.

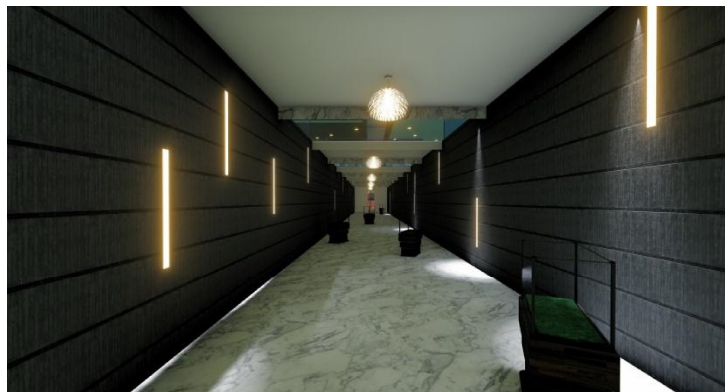


Photo IV-76: Vue sur la salle d'exposition espagnole  
Source : Auteurs 2019

**V-4-3-Au deuxième étage :** on trouve les époques suivantes :

**V-4-3-1-L'Epoque ottomane:** espace libre plein d'ouvertures qui donnent sur la ville et la mer, avec des mezzanines sur les expositions de la période espagnole rappelant leur travail de réhabilitation des demeures espagnoles.



Photo IV-77: vue sur la salle d'exposition ottomane  
Source : auteurs 2019

**V-4-3-2-L'Epoque française:** espace sombre, plein d'éléments de structure qui met mal à l'aise le visiteur.

On trouve deux types d'expositions pour la période française :

- Des expositions intérieures ; qui représentent la phase intra-muros.
- Des expositions extérieures ; sur la terrasse qui représente la phase extra-muros.

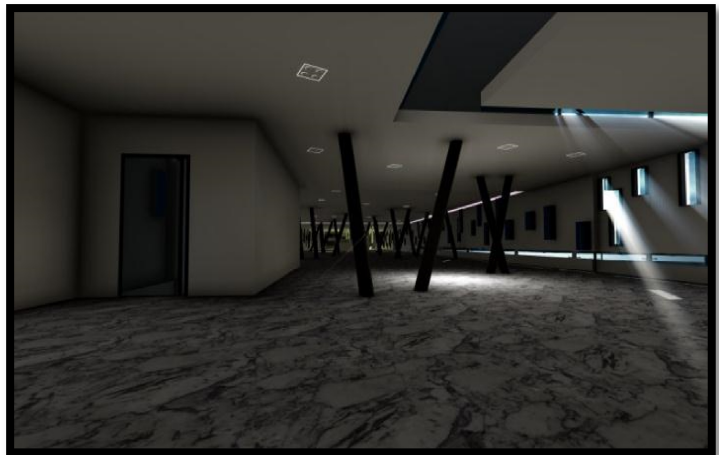


Photo IV-78 : vue sur l'ambiance de la salle d'exposition époque française  
Source : auteurs 2019

## VI-Le principe de la façade

**VI-1-Instaurer des repères dans l'espace urbain** le volume en verre habillé d'une peau en béton Legé joue le rôle d'un repère et d'une lampe urbaine la nuit par son éclairage nocturne, conférant ainsi à son environnement une ambiance exceptionnelle.



Photo IV-79: vue d'ensemble du projet  
Source : auteurs 2019

**VI-2-Façonner les façades :** par le biais d'un traitement d'ensemble, qui permet d'encadrer des vues vers l'extérieur et les monuments de l'environnement immédiat, tout en assurant une continuité avec la scénographie intérieure, la façade sera percée par cinq portes donnant sur cinq terrasses rappelant les cinq portes de la ville (les plus connue porte fouka et sarazine)



Photo IV-80: Vue sur le belvédère

Source : Auteurs 2019

**VI-3-Seuil et élément d'appel :** un traitement issu des éléments de la toiture pour marquer l'entrée ponctué par un jeu de lumière et d'ouverture pour orienter le visiteur

la couleur : blanche par rapport à l'existant (front de mer) et une touche du rouge rappelant la brique

**VI-4-L'éclairage :** Les façades éclairées sont pour le visiteur d'un musée le signe d'une institution ouverte. elles éveillent son intérêt, l'invitant à s'approcher.



Photo IV-81: le projet comme lampe urbaine la nuit (source : auteurs 2019)



Photo IV-82: le projet comme élément de repère la nuit  
Source : auteurs 2019

## VII- Les caractéristiques architecturales

### VII-1-La structure

La structure utilisée dans notre projet est une structure mixte, poteaux en béton et poutres métallique.

Notre choix s'est porté sur ce type de structure pour ses caractéristiques : elle permet d'avoir de grandes portées qui permet dégager de grandes espaces afin de répondre à des exigences fonctionnelles à savoir l'exposition, la circulation...etc.

Le type de plancher utilisé dans l'ensemble du projet est le plancher collaborant, cette technique met en jeu les différents principes de collaboration entre la tôle, les armatures et le béton.

Ce type de plancher présente plusieurs avantages :

- Assure la légèreté.
- La rapidité de montage.
- Recevoir plusieurs types de faux plafond.

- **Assemblage mur porteur existant-nouveau planché en acier**

Afin d'intervenir sainement sur le hangar existant, un étaielement et une consolidation de la structure existante se doit nécessaire, pour cela, nous avons crée une nouvelle structure à l'intérieur du hangar avec un recul de 1.5 mètres de l'ancienne, qui va supporter le nouveau plancher et la toiture, cela va nous permettre à l'aide des techniques développées d'effectuer des percements et d'intervenir sur l'existant tout en gardant le squelette du hangar debout.

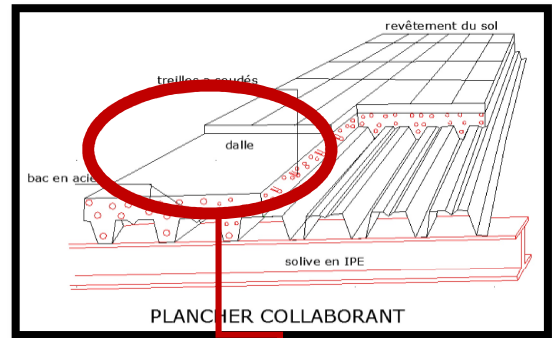


Figure IV-38 le plancher collaborant  
Source : PDF : construire en acier.fr

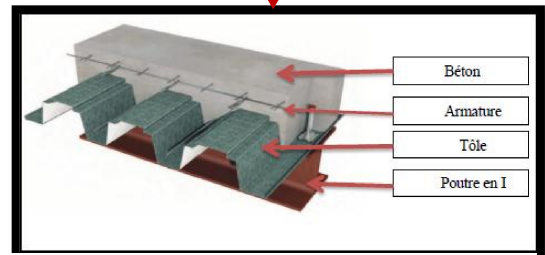


Figure IV-39: Composantes du plancher collaborant  
Source : PDF : Construire en acier.fr

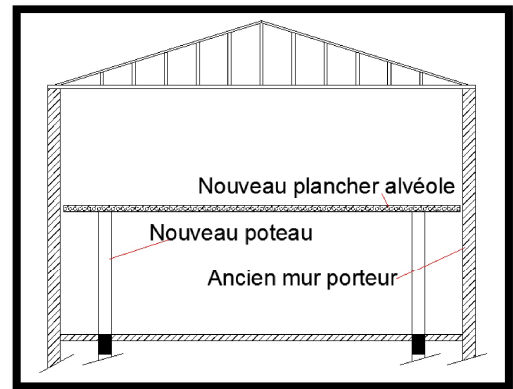


Figure IV-40: Coupe sur le hangar de l'ONCV  
Source : Auteurs 2019

## VII-2-Les matériaux :

### VII-2-1-le mur rideau à double vitrage :

Les murs rideaux sont réalisés en vitrage isolant fixés à une structure secondaire en. Et cela, pour affirmer la transparence du projet et la légèreté du volume.

### VII-2-2-La couverture :

Pour la couverture de notre projet on a choisi une toiture ondulé en **COMPACT BOARD**, Ce matériaux est composite obtenu par un mélange de PVC et renforcé par de fibres d'aluminium.<sup>28</sup>.



### VII-2-3-Le bois :

Le bois est un matériau doux et chaud au toucher, son. Il est le seul matériau de construction naturellement renouvelable. Son utilisation contribue directement à la réduction de l'effet de serre. Dans notre projet le bois est utilisé pour les brises soleil et des éléments de décoration ainsi que pour couvrir les terrasses

### VII-2-4-Le métal :

Dans un site près de la mer comme le vieux port de BEJAIA , l'équipement nécessite une protection de la structure métallique contre la corrosion avec un habillage en aluminium et une peinture anti-rouille (alluzinc)

### VII-2-5-Les plaques polycarbonates Lexan :

Un matériau doté d'une excellente qualité optique, et résistance au feu, aux UV et aux chocs. Il est pratiquement incassable et apporte une nouvelle dimension dans le domaine de l'architecture intérieur et extérieur.

Photo IV-83: Les matériaux utilisés  
Source : Auteurs 2019

## Conclusion

Pour répondre à la problématique de départ, nous avons essayé à travers notre projet de redonner à la ville sa vocation touristique et culturelle et de rendre le port à la ville tout en préservant et mettant en valeur son patrimoine historique.

Le musée est destiné à la connaissance des ressources patrimoniales de la ville de BEJAIA, et qui peut aussi contribuer fortement à la dynamique et l'attractivité de cette ville.

Nous espérons qu'à travers notre projet, nous avons su apporter des réponses à la problématique de la mise en relation de la ville et le port et de la mise en valeur du patrimoine de la ville de BEJAIA.

<sup>28</sup> Mémoire Mr.BENGANA Hocine & Mr.CHERIGUICHabane soutenue à IUMMUO en 2016/ 2017

# Bibliographie

## Liste des livres

- « LA MUSEOLOGIE; histoire, développement, enjeux actuels » ARMAND COLIN
- Maxime Soen, la reconquête des friches portuaire, édition 2012/2013, école nationale supérieur de paysage, France
- Hayuth, Y. (1988) "Changes on the waterfront : a model-based approach"
- Hoyle, B.S. (1988) "Development dynamics at the port-city interface" in Revitalising the waterfront
- Claude Chaline, Le port cadre de la ville
- Serge Lewuilon, Philippe Brunella, Jean-Paul Petit (rédacteur), projet Pilote Da Vinci ; valorisations des patrimoine en Europe : « creations et management des Parcs », u.v.22, cours B , critique de la médiation,
- université d'Artois, p 6 sur 47

## Liste des PDF

- Aménagement touristique durable de BEJAIA
- A l'interface ville-mer ; quelles reconversions pour les anciens cites portuaires ?
- Lille un port dans la ville/la ville dans le port
- Le reaménagement des friches portuaires dans la recomposition recente de la ville : l'exemple de volos, ville portuaire greque
- Recueil de norme algeriennes des equipements culturels
- Bentley, « Responsive environnement »
- Atlas des villes portuaires du sud et de l'est de la méditerranée
- L'eclairage des musées, concepts, applications, technique
- Etude d'une pensée constructive d'architecte

## Liste des mémoires

- BENAOUZ Karima, sauvegarde du patrimoine culturel dans le contexte du développement durable : cas d'étude de la ville de BEJAIA, memoir de magister en architecture, soutenu en 2009, UMMTO
- GUIRI Fatiha, les nouveaux modèles de la muséologie active appliqués à la présentation des sites archéologiques, cas du site archéologique de Tipaza, mémoire de magister en architecture, soutenu en Novembre 2011, UMMTO

- CHERIGUI Chabane, Bengana Hocine, architecture et cultures constructives, faculté des sciences et technologies,mémoire de master en architecture, soutenu en 2016,UMMTO
- AOUNI Mehenna,aménagement de l'espace,urbanisme,centralités urbaines et développement touristique à BEJAIA(Algerie),soutenu le 26 novembre 2014 à Reims.

## Liste des sites internet

- casestudies.aivp.org
- Centre national de recherche en archéologie consulté sur le site officiel <http://cnra.dz/atlas/scctcur-sauvkgarde-vicille-villc-dc-bcjaia/> le 12/03/2019
- [www.linternaute.fr](http://www.linternaute.fr)
- L'architecture des musée au XXemesiecl consulté sur [http://arts-plastiques.ac-rouen.fr/grp/architecture\\_musees/architecture\\_xxe.htm](http://arts-plastiques.ac-rouen.fr/grp/architecture_musees/architecture_xxe.htm) le 27/04/2019

## Autres references

- Publication de l'Agence d'étude d'Urbanisme de Caen Métropole, A l'interface ville/port, quelles reconversions pour les anciens sites portuaires
- Direction de la culture de la wilaya de Bejaia
- Belhaven Press, London.
- Un port diversifié, un pôle logistique incontesté A divers ifiedharbor, unchallengedlogistics hub Edition 2015 (entreprise portuaire de Bejaia)
- Vidéo mise en ligne par WebTV de l'université de BEJAIA consulté le 15/04/2019
- Hugues de Varines, Directeur du conseil international des musées
- In Situ, revue des patrimoines
- Richard Meier architecte et artiste abstrait américain
- Meiss van der rohe, architecte americain