

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE  
MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR &  
DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

**UNIVERSITE CONSTANTINE 3**

**FACULTE D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME**

**DEPARTEMENT D'ARCHITECTURE**

N° d'ordre : .....

Série : .....

**MEMOIRE**

POUR L'OBTENTION DU DIPLOME DE : MAGISTER

OPTION: Stratégies et préservations du patrimoine

**Présenté par :** Mlle. Bouchefirat Nour El Houda

**THEME**

**Reconquête de l'identité des villes littorales par  
l'identification et la valorisation de leur patrimoine  
maritime**

Cas du vieux port de Bejaia

**Sous la direction du :** Dr. Ribouh Bachir

**Jury d'Examen :**

Président :	Makhlouf Mokhtar	M.C.A Université de Constantine 3.
Rapporteur :	Ribouh Bachir	M.C.A Université de Constantine 3.
Examineur :	Meghraoui-Chouguiat Nacira	M.C.A Université de Constantine 3.
Examineur :	Dekoumi Djamel	M.C.A Université de Constantine 3.

SOUTENU LE : 15 Mai 2014

## Remerciements :

J'adresse mes sincères remerciements à mon Directeur de Recherche « Dr.Ribouh Bachir », qui a su orienter et conseiller ce travail avec la patience requise.

Mes remerciements s'adressent également aux membres du jury qui ont bien voulu évaluer le présent mémoire: Dr.Meghraoui, Dr.Makhlouf et Dr.Dekoumi.

De même, je tiens à exprimer ma profonde gratitude envers l'ensemble de mes enseignants de graduation et de post graduation sans lesquels ce travail n'aurait jamais vu le jour.

Enfin, je remercie toutes les personnes, organismes et administrations qui ont collaboré pour l'aboutissement de ce mémoire, notamment le personnel de :

- ◆ L'entreprise portuaire de Bejaia.
- ◆ La direction de la culture de Bejaia.
- ◆ Le musée maritime d'Alger.
- ◆ Le Bastion 23.

Merci à toutes et à tous

## **Dédicaces :**

Je dédie ce travail à mes très chers Parents qui n'ont jamais ménagé leurs efforts, leurs encouragements et leur soutien, avec abnégation et patience tout au long de mon parcours. Un grand merci à vous.

A ma chère sœur Amina et mes deux frères Amine et Islam.

A l'ensemble de ma grande famille, et de mes chères amies particulièrement ;Iness, Sarah, et Khadidja. Merci pour votre aide et encouragement.

Je n'oublierais pas pour autant tous ceux qui sont absents de cette feuille, mais qui ont été présents à mes côtés dans le besoin. Merci à vous...

# Sommaire

Remerciement.....	i
Dédicace.....	ii
Sommaire .....	iii

## INTRODUCTION GENERALE

Introduction.....	1
Problématique .....	4
Hypothèses de travail .....	5
Objectifs .....	6
Méthode d'approche .....	6
Structure du mémoire .....	9

## CHAPITRE I : FONDEMENT THEORIQUE DU PATRIMOINE CULTUREL MAITIME

Introduction .....	10
I-1- Extension patrimoniale et émergence de la notion du patrimoine maritime .....	11
I-1-1- Patrimoine : concept dynamique et évolutif .....	11
I-1-1-1- Evolution de la notion du patrimoine .....	11
I-1-1-2- Production des patrimoines récents .....	13
I-1-2- Héritages maritimes : manifestation culturelle des pratiques des peuples marins .....	14
I-1-2-1- La mer pour les civilisations antérieures.....	14
I-1-2-2- Rapport des sociétés modernes à la mer .....	19
I-1-3- Héritage culturel maritime : la prise de conscience patrimoniale .....	21
I-1-3-1- Abandon des pratiques maritimes traditionnelles au profit des évolutions technologiques .....	21
I-1-3-2- Phénomène de délaissement des vieux ports et de délocalisation de l'activité portuaire .....	22
I-1-3-3- Nouvelles formes d'urbanisation des littoraux .....	24

I-2- Approche conceptuelle de patrimoine culturel maritime .....	26
I-2-1- Quelle définition pour le patrimoine culturel maritime ? .....	26
I-2-2- Terminologies relatives à la notion du patrimoine maritime .....	27
I-2-2-1- Patrimoine littoral .....	27
I-2-2-2- Patrimoine balnéaire .....	27
I-2-2-3- Patrimoine portuaire .....	28
I-2-2-4- Patrimoine subaquatique .....	28
I-2-3- Cadre institutionnel mondial du patrimoine maritime.....	28
I-2-4- Classification du patrimoine culturel maritime .....	30
I-2-4-1- Signalisation et surveillance des côtes .....	31
I-2-4-2- Défense militaire des côtes .....	33
I-2-4-3-Infrastructures portuaires .....	36
I-2-5- Patrimoine maritime et paysage culturel du littoral .....	38
I-2-5-1- Quelles approches culturelles pour le paysage littoral ?.....	38
I-2-5-2-Paysages littoraux actuellement : entre artificialisation et conservation .....	41
I-2-6-Patrimoine maritime et question des valeurs .....	42
I-2-6-1-Valeur culturelle et identitaire .....	42
I-2-6-2-Valeur historique .....	43
I-2-6-3-Valeur économique .....	43
I-2-6-4-Valeur architecturale .....	44
I-2-6-5-Valeur de consistance .....	45
I-2-7-Patrimoine maritime : outil de développement durable des littoraux .....	46
Conclusion .....	47

## **CHAPITRE II : EXPERIENCES INTERNATIONALES DANS LA PRESERV - ATION ET REVALORISATION DU PATRIMOINE MARITIME**

Introduction .....	48
II-1-Experiences françaises dans la préservation et la valorisation du patrimoine maritime .....	49
II-1-1-Conservation du patrimoine maritime en France : outils et acteurs .....	49
II-1-1-1- Aperçu d'héritages maritimes de la France .....	49

II-1-1-2- Législation et instruments de prise en charge du patrimoine maritime en France .....	50
II-1-1-3-Études et actions réalisées en faveur du patrimoine maritime en France.....	52
II-1-1-4- Acteurs .....	55
II-1-2-Place du patrimoine maritime dans les rénovations portuaires françaises: cas du port de Marseille .....	56
II-1-2-1- Généralité sur les rénovations portuaires en France .....	56
II-1-2-2-Construction du vieux port de Marseille .....	58
II-1-2-3-Mesures de protection du patrimoine du vieux port de Marseille .....	60
II-1-2-4- projet de reconquête du vieux port de Marseille .....	62
II-2-Autres expériences internationales dans la préservation du patrimoine maritime .....	67
II-2-1-Patrimoine maritime en Espagne .....	67
II-2-2-Patrimoine maritime aux Etats-unis .....	70
II-2-3-Patrimoine maritime en Angleterre .....	71
II-2-4-Patrimoine maritime au Canada .....	72
Conclusion .....	73

### **CHAPITRE III : L'ALGERIE FACE A SON PATRIMOINE CULTUREL MARITIME**

Introduction .....	74
III-1-Evolution historique de l'implantation et l'architecture des infrastructures maritimes .....	75
III-1-1-Epoque antique .....	75
III-1-2-Conquête musulmane Viii-Xvi .....	79
III-1-3-Occupation espagnole .....	83
III-1-4-Epoque ottomane .....	85
III-1-5- Période coloniale .....	93
III-2-Cadre juridique relatif au patrimoine maritime .....	97
III-2-1-Loi du patrimoine (98-04) .....	97
III-2-2-Décret et arrêté relatifs à la création et au fonctionnement du musée maritime national .....	99

III-2-3- Loi de la préservation du littoral .....	100
III-2-4- Politique d'aménagement du territoire .....	101
III-3- Vieux port d'Alger : perspective de valorisation dans le cadre du (P.P.S.M.V) de la casbah .....	102
Conclusion .....	107

## **CHAPITRE IV: EVOLUTION DE L'ESPACE PORTUAIRE DE LA VILLE DE BEJAIA**

Introduction .....	109
IV-1- Présentation de la ville de Bejaïa .....	110
IV-1-1- Wilaya de Bejaïa .....	110
IV-1-2-Commune de Bejaïa .....	110
IV-1-3-Caractéristiques de la baie de bougie .....	112
IV-1-3-1-Spécificités naturelle et nautique .....	112
IV-1-3-2-Spécificités spatiale et fonctionnelle .....	113
IV-2-Évolution de la ville de Bejaïa et de son port à travers l'histoire .....	114
IV-2-1-Période de l'antiquité (4 <sup>ème</sup> siècle A-J 5 <sup>ème</sup> siècle) .....	114
IV-2-2-Période Vandale et Byzantine .....	116
IV-2-3-Période médiévale (1067-1509) .....	116
IV-2-3-1-Rôle du port dans le développement de Bejaïa médiévale .....	118
IV-2-3-2-Les installations portuaires .....	119
IV-2-4-Période espagnole 1509 à 1555 .....	121
IV-2-5-Période turque (1555-1833) .....	123
IV-2-6-Période coloniale 1833-1962 .....	125
Conclusion .....	130

## **CHAPITRE V : IDENTIFICATION DES HERITAGES MARITIMES ET LEUR PLACE DANS LES INTERVENTIONS SUR LE VIEUX PORT DE BEJAIA**

Introduction .....	132
V-1- Identification et étude des héritages maritimes .....	133
V-1-1- Délimitation de la zone d'étude .....	133
V-1-2-Analyse des héritages maritimes .....	133

V-1-2-1- Fortifications littorales .....	133
V-1-2-2- Infrastructures portuaires .....	154
V-2- Projet d'intervention sur l'espace portuaire de Bejaïa .....	158
V-2-1- Projet de la nouvelle gare maritime à Bejaïa .....	159
V-2-2- Portée du projet sur les héritages maritimes .....	160
Conclusion .....	162
<b>CONCLUSION GENERALE ET RECOMMANDATIONS .....</b>	<b>163</b>
Liste des illustrations.....	I
Bibliographie .....	VI
Annexes.....	XIII
Résumé.....	XXIV
Abstract.....	XXV
ملخص.....	XXVI

# **INTRODUCTION GENERALE**

## **INTRODUCTION**

Identités, racines, héritage, histoire commune, sont les mots qui reviennent lorsque la notion du patrimoine est évoquée. L'emploi à répétition de ces concepts montre toute l'importance de son développement actuel. Chacune des générations successives a redéfini ses limites, car il s'est toujours ouvert à la réalité sociale, économique et culturelle contemporaine, et son rôle s'est amplifié avec le temps, ainsi, l'objet patrimonial est considéré comme vivant et évolutif.

Plusieurs chercheurs ont fondé une réflexion et une argumentation autour des notions de sa mise en valeur et de sa conservation. Si dans un premier temps, les études se sont plutôt tournées vers les monuments historiques, aujourd'hui, les chantiers de recherche se multiplient, laissant apparaître de nouveaux patrimoines, nés principalement de la crise identitaire au sein de sociétés en mutation. Induite par le risque culturel de se couper du passé et par là même de perspectives d'avenir. De ce fait, une prise en compte des patrimoines récents s'est imposée, appuyée par les différentes conventions internationales qui s'ouvraient progressivement sur ces nouveaux champs. Parmi les dernières recrues des listes patrimoniales, on repère le patrimoine maritime, qui constitue la thématique de la présente étude.

La conviction de l'intérêt de la mise en patrimoine des héritages maritimes est ainsi relativement récente. La diversité dans le temps et dans l'espace des relations hommes et mer ont fait naître différents types d'éléments bâtis, qui constituent les paysages côtiers au même titre que les éléments naturels, en particulier dans les ports où ils sont concentrés. Par conséquent, ils sont fermement intégrés dans l'histoire de l'architecture et de l'urbanisme du mobilier civil et militaire du littoral.

Depuis les temps les plus reculés, l'espace côtier a été parcouru, colonisé, envahi ou ravagé par des civilisations aussi nombreuses que diverses. Ces dernières ont construit des infrastructures portuaires pour exploiter son milieu maritime, et pour contrôler et unifier toute la méditerranée, une tendance qui n'a cessé de se développer, les villes se sont multipliées et les activités liées à la mer se sont diversifiées : pêche, transport, commerce, tourisme...etc. en particulier avec l'avènement de l'ère industrielle et la découverte de la Côte d'une manière ludique qui n'ont fait qu'accroître la maritimisation du littoral et augmenter les équipements relatifs à son exploitation.

Ainsi, les espaces côtiers sont en mutation permanente. Ils se modifient constamment avec le temps, et ici plus qu'ailleurs, les témoins de l'activité humaine qui forge la culture des populations peuvent rapidement s'effacer, entraînant la disparition d'éléments ayant marqué, parfois fortement, l'identité des localités littorales, d'où est née la nécessité de leur préservation et de leur considération comme des éléments de permanence qui véhiculent l'esprit et la poésie des lieux et des sites côtiers. La raison pour laquelle il est impératif de les protéger, sans pour autant tomber dans l'extrême de leur patrimonialisation stérile.

Mais au-delà de l'importance de la prise en charge et de valorisation des éléments bâtis hérités des activités maritimes passées pour pouvoir les transmettre, il convient de souligner leur forte valeur et leur rôle économique et socioculturel de premier ordre, ainsi que leur dimension structurante pour les territoires littoraux, en phase de recomposition spatiale de grande envergure.

En Europe cette importance est aujourd'hui reconnue, et l'intérêt manifesté pour la sauvegarde du patrimoine maritime est grandissant, il s'est concrétisé dans la recommandation '1486 sur le patrimoine culturel maritime et fluvial', dans laquelle le Conseil européen incite à sa préservation et sa mise en valeur. Par ailleurs, il reconnaît son vaste potentiel dans la réhabilitation et la rénovation urbaine.

En Algérie, c'est l'ignorance qui domine la situation à l'égard de ce patrimoine fragile, pourtant, le pays témoigne d'une histoire maritime des plus riches qui mérite d'être dépoussiérée. Son littoral de 1200km de long a été particulièrement convoité depuis l'antiquité, en raison de l'ouverture sur la Méditerranée qui constitue un lieu d'échange commercial et culturel, et qui a favorisé l'implantation des établissements humains et des activités. Une aptitude qui a été renforcée pendant l'occupation française par le caractère extraverti de l'économie coloniale. Par conséquent, les villes côtières algériennes témoignent d'une longue histoire maritime, qui a entraîné l'édification, au cours des siècles, de nombreux bâtiments, monuments et infrastructures portuaires. Petits ou grands, prestigieux ou modestes, ils ont pour point commun de qualifier les littoraux du pays dans leurs spécificités maritimes.

Cependant, en Algérie, le concept du patrimoine maritime se trouve constamment réduit au volet naturel (biodiversité marine, paysages côtiers vierges....etc.), quant au volet culturel, il est souvent négligé dans les discours liés à la conservation des

ressources non renouvelables du littoral, et de son développement durable. Au moment où il constitue une véritable opportunité aux multiples facettes pour la construction des territoires côtiers dans pérennité, notamment en cette période de globalisation croissante, ou la protection, la conservation, l'interprétation et la revitalisation du patrimoine et de la diversité culturelle de chaque lieu ou région, se sont imposés comme des enjeux importants du développement pour tous et partout.

Ainsi, les héritages maritimes en Algérie, ne sont pas appréciés à leur juste valeur, car il existe un manque de conscience, d'information et de données sur le sujet. Pour palier à ces carences, l'intérêt de ce travail a été porté sur l'étude du patrimoine culturel maritime, et sa situation en Algérie, en prenant comme échantillon le cas de Bejaia, une ville deux fois millénaire, dont le port avec ses caractéristiques naturelles avantageuses, a contribué fortement à sa prospérité et a porté haut son rôle commercial, militaire et sa puissance dans la méditerranée.

La vulgarisation scientifique de ce patrimoine peut contribuer à sa prise en considération par les pouvoirs publics, principaux initiateurs de la patrimonialisation en Algérie, et qui doivent dépasser l'identification passive et névrotique des éléments basé sur des ressassements stériles, et s'intéresser davantage à une véritable valorisation du patrimoine maritime dans le cadre du développement durable des territoires littoraux, en l'intégrant dans une vision dynamique et créatrice qui assure sa continuation sous des formes nouvelles.

## **PROBLEMATIQUE**

Le parc patrimonial algérien est très diversifié, il reflète une richesse et une puissance aux multiples facettes, qui constituent un véritable potentiel de développement pour le territoire, cependant, la prise en charge de celui-ci reste timide et sélective, de même, les éléments classés ou inscrits connaissent généralement des interventions anarchiques, et qui ne prennent pas en considération la relation entre le patrimoine et son contexte, au moment où celle-ci est indispensable pour définir son devenir.

C'est le cas des éléments du patrimoine culturel maritime qui qualifient l'identité des villes littorales ; vieux ports avec leurs aménagements, phares, fortifications littorales...etc. et qui sont mal reconnus en tant que tel par la législation ou les institutions patrimoniales. Généralement, ils sont identifiés et pris en charge par rapport à la période historique à laquelle ils appartiennent, plutôt qu'au contexte culturel maritime.

En l'absence d'une protection législative efficace et d'une gestion intégrée au développement, le patrimoine maritime cours un grand risque, celui d'être dénaturé, voire détruit complètement, notamment face aux mutations très rapides que connaît l'espace littoral, suite à la généralisation des pratiques touristiques, et le développement de l'économie portuaire, qui ont produit des nouvelles formes d'urbanisation côtière, généralement standardisés, et qui ignorent les particularités historiques et culturelles des villes littorales. Le patrimoine culturel maritime est ainsi noyé dans ces nouveaux aménagements côtiers, au moment où il peut jouer un rôle considérable dans la reconstruction de l'espace littoral.

La ville de Bejaia choisie comme cas d'étude est très concernée par cette situation, elle a un caché maritime très affirmé, quand elle est évoquée, la mémoire est prolongée automatiquement dans des clichés de paysages et de pratiques maritimes, l'image de la ville se conçoit à partir de son littoral.

Cette identité s'est forgée à travers une histoire lointaine riche en événements liés au caractère maritime de la ville, dont les traces sont visibles aujourd'hui, notamment à son vieux port qui est en train de subir des interventions de réaménagement.

Ce sont les raisons pour lesquelles, la ville de Bejaia est choisie comme échantillon pour la problématique de la présente étude, qui se pose comme suit: **quelle est la situation actuelle, ainsi que l'intérêt des éléments du patrimoine culturel maritime dans les actions de réaménagement urbain de l'espace portuaire algérien ?**

D'autres questions jaillissent de la question principale :

- Quels critères pour identifier les éléments du patrimoine culturel maritime ?
- Quel statut occupent ces éléments en Algérie, et quelles sont les possibilités de leur reconnaissance comme éléments générateurs de culture et d'identité maritime, comme des éléments patrimoniaux ?
- Quel rôle peuvent avoir ces éléments dans l'espace portuaire actuellement, en phase de reconstruction, et au milieu des forts enjeux économique, touristique et identitaire que connaît le littoral?
- Quelle est la démarche à suivre pour conserver et valoriser ces éléments dans leurs milieux où la ville et le paysage sont en mutation permanente ?

## **HYPOTHESES DE TRAVAIL**

En réponse aux questionnements formulés, les hypothèses suivantes sont émises :

- Le patrimoine culturel maritime immobilier ne trouve pas encore sa place comme une branche à part entière dans la politique de patrimonialisation en Algérie, car cette dernière se réfère à des conditions chronologiques et idéologiques sans prendre en considération le contexte spatial et culturel, dont le quelle les éléments patrimoniaux ont été produits et ont évolué.
- Tous les héritages maritimes ne sont pas censés être reconnus et conservés, l'identification des éléments à patrimonialiser est tributaire d'une évaluation de leur rôle dans l'histoire et dans les fonctions maritimes ou portuaires, ainsi que leurs intérêts, authentique, architectural, paysager et social.
- A travers la reconquête des espaces portuaires, le patrimoine culturel maritime sera un outil de reconstruction culturelle, sociale et identitaire des territoires littoraux algériens. Sa valorisation permettra de rétablir l'identité maritime des villes côtières en phase de réorganisation spatiale et fonctionnelle.

## **OBJECTIFS**

L'intérêt global de la présente étude est de contribuer à la reconnaissance et la valorisation d'une partie du patrimoine commun de l'Algérie, qui est le patrimoine culturel maritime, et de construire un cadre référentiel traitant ses multiples facettes, ainsi nous avons fixé les objectifs suivants :

- Mettre la lumière sur le concept du 'patrimoine maritime immobilier' qui est mal connu en Algérie, et évaluer son statut patrimonial, juridique et social dans le pays.
- Ressortir les spécificités et les valeurs diverses du patrimoine maritime algérien, qui constituent des arguments pour une éventuelle patrimonialisation future.
- Assurer sa diffusion dans le milieu scientifique et aboutir à une prise de conscience sociale de ses multiples valeurs.
- Affirmer l'intérêt du patrimoine maritime dans les aménagements futurs des littoraux, et déterminer son rôle dans le développement durable de leurs territoires.
- Proposer des pratiques efficaces de conservation et de valorisation du patrimoine maritime, adaptées au contexte politique et social en Algérie.

Etant un thème d'actualité à l'échelle internationale et un sujet très peu exploité en Algérie à ce jour, ce travail est limité par le manque de documents, de livres ou d'archives sur la thématique en général et sur le cas d'étude en particulier.

## **METHODE D'APPROCHE**

La présente recherche sur le patrimoine maritime en Algérie s'effectuera méthodiquement, du macro vers le micro et du général vers le particulier. Une telle approche permettra de comprendre en premier lieu la notion du patrimoine maritime en général et rassembler des connaissances sur sa position internationale, par la suite son état en Algérie sera étudié et évalué. Ce qui permettrait d'entreprendre ultérieurement une analyse détaillée du cas de la ville de Bejaia, pour aboutir finalement à une plateforme de recommandations.

Donc, ce travail est composé principalement d'une étude théorique et d'un diagnostic sur terrain, qui repose sur les approches ; historique, technique, architecturale et patrimoniale.

L'étude théorique servira à l'acquisition d'un corpus spéculatif suffisamment riche qui permettra de mieux comprendre le thème du patrimoine maritime dans le sens pluridimensionnel du terme, et de formuler une méthodologie d'approche bien élaborée du cas d'étude.

Pour cela, on a procédé à une recherche livresque et électronique, à travers la collecte d'ouvrages, de documents et d'archives traitant du sujet, suite auxquelles, une sélection et une synthétisation des données est accomplie. Ainsi, la méthode de recherche employée est essentiellement 'l'analyse de contenu'. L'approche théorique sera axée sur trois chapitres.

Dans **le premier chapitre**, il est question de comprendre le thème d'une façon globale, à travers l'interprétation de la genèse et de l'évolution de la notion du patrimoine maritime, dans le temps et dans l'espace, et son affirmation comme discipline à part entière à l'échelle internationale, poursuivie de la définition d'une typologie d'éléments du patrimoine maritime. Finalement, on déterminera l'ensemble des valeurs que véhicule celui-ci, à travers ses diverses manifestations.

**Le deuxième chapitre** est réservé aux exemples étrangers de prise en charge du patrimoine maritime. La démarche française est étudiée en détail à travers le cas du vieux port de Marseille, puis une réflexion rétrospective va être portée sur d'autres pays maritimes, qui ont eu des expériences captivantes en la matière, et qui peuvent ainsi inspirer une méthodologie pour des futures interventions sur celui-ci en Algérie.

Dans **le troisième chapitre**, le cas de l'Algérie est abordé, on a commencé par exposer la richesse de ses héritages maritimes à travers l'histoire, par la suite, leur place a été évaluée dans la politique patrimoniale algérienne, puis sur terrain, à travers l'étude du cas du vieux port d'Alger.

Le cas d'étude quant à lui est évoqué, dans le quatrième et le cinquième chapitre consacrés en l'occurrence au vieux port de la ville de Bejaia. Pour mener à bien cette analyse pratique, il a été nécessaire d'exploiter la première partie, en s'inspirant de ses résultats et de ses conclusions, le but étant de donner un aspect plus concret à notre recherche à travers la confrontation de la théorie avec la réalité du terrain.

L'étude est menée à travers des sources documentaires ,et des cartographies d'un côté ,et une étude sur terrain (interviews, photos) de l'autre, les données récoltées sont interprétés et analysés afin de tirer une conclusion qui résume la situation actuelle des héritages maritimes a Bejaia, et de pouvoir par la suite orienter les recommandations.

**Le quatrième chapitre** retrace l'histoire maritime de la ville de Bejaia et la construction de son port, le but étant de comprendre la stratification des éléments patrimoniaux de son espace littoral, procédé indispensable pour identifier par la suite ses héritages maritimes.

**Le cinquième chapitre** traite les différents éléments maritimes identifiés ,en se basant sur une approche empruntée au professeur 'Péron Françoise'<sup>1</sup>, déjà expérimentée au sein de l'observatoire du patrimoine maritime de Bretagne en France, qui consiste en une étude d'inventaire, comprenant ; le classement typologie des éléments, leur histoire, leur architecture, leur relation avec le milieu maritime et leur état de conservation, des informations qui permettent de faire ressortir leurs intérêts multiples ,et qui justifient la nécessité de leur reconnaissance et leur valorisation.

Par ailleurs, l'intervention prévue sur le vieux port de Bejaia en l'occurrence le projet de la future gare maritime est analysée, pour évaluer son impact sur l'unité spatiale et paysagère de la ville, ainsi que sur son patrimoine maritime et portuaire.

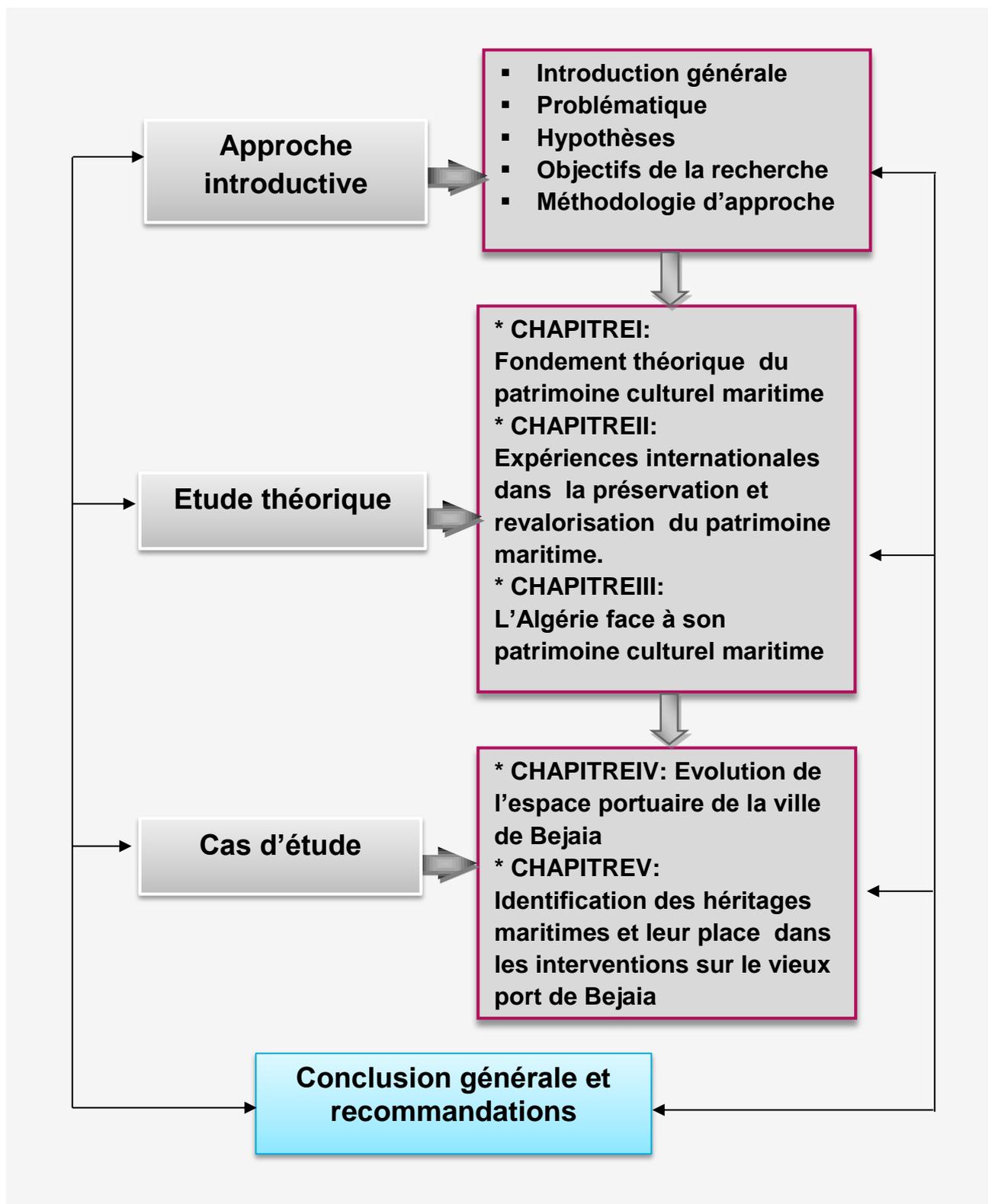
À l'issue de l'étude théorique et pratique, une synthèse générale est formulée, qui évaluera la crédibilité des hypothèses émises, et parallèlement des recommandations conformes à l'étude accomplie sont proposées.

---

<sup>1</sup> -F. Péron, M. Guillaume, Atlas du patrimoine maritime du Finistère, éd. Télégramme, 2009.

## STRUCTURE DU MEMOIRE

Le présent schéma se voudrait une démonstration et une récapitulation des principales étapes entreprises dans ce travail de recherche.



# **CHAPITRE - I -**

## **FONDEMENT THEORIQUE DU PATRIMOINE CULTUREL MAITIME**

## **INTRODUCTION**

Le statut du patrimoine a été davantage bouleversé durant ces dernières décennies qu'il ne l'avait été au cours des deux derniers siècles, la nature des biens élevés au rang du patrimoine protégé et classé a grandement évolué, et la frontière temporelle et spatiale du champ dans lequel il s'inscrit s'est vue perpétuellement repoussée, avec le développement des sous-champs patrimoniaux spécialisés. A l'image du patrimoine culturel maritime, qui fait partie des courants patrimoniaux récents.

Pour comprendre les conditions contextuelles de l'émergence de cette notion objet de la présente étude, il est indispensable d'évoquer le concept du patrimoine en général à travers son évolution et ses productions récentes. Par la suite, il serait judicieux de rechercher les origines des héritages maritimes, par la prospection de la relation homme-mer, et son aspect diachronique, depuis le temps des civilisations antiques jusqu'à ce jour, celle-ci s'est vue transformée radicalement dans les temps modernes, pour intégrer des enjeux multiples pour les territoires littoraux, dont l'enjeu patrimonial.

Dans cette optique, c'est la conjonction de plusieurs facteurs récents qui a induit la remontée en surface du concept du patrimoine maritime ; à savoir l'abandon des pratiques maritimes traditionnelles au profit des évolutions technologiques, le délaissement des vieux ports et la délocalisation de l'activité portuaire, ainsi que les nouvelles formes d'urbanisation des littoraux peu adéquate à l'originalité d'un tel contexte, qui se trouve en mutations permanentes.

De ce fait, pour bien cerner le concept dans son statut actuel, un regard rétrospectif va être porté sur son sens et la terminologie qu'elle lui est relative, ainsi que sur la typologie des éléments qu'il enveloppe et son apport au paysage littoral. Un ensemble de connaissances qui permettront au final de faire ressortir ses intérêts divers, ainsi que les perspectives générales de sa valorisation, pour contribuer au développement durable des littoraux.

Le présent chapitre visera donc, une meilleure appréhension du thème à travers l'acquisition du spicilège théorique et du langage scientifique qui lui sont propres.

## **I-1- EXTENSION PATRIMONIALE ET EMERGENCE DE LA NOTION DU PATRIMOINE MARITIME**

### **I-1-1- Patrimoine : concept dynamique et évolutif**

#### **I-1-1-1- Evolution de la notion du patrimoine**

Le patrimoine est à la fois un mot, une notion, et un discours .Sous ces trois formes, il est omniprésent dans la société dès qu'il s'agit de parler du passé conservé ou détruit, de la mémoire entretenue ou abandonnée, de la transmission dite ou tue. C'est le patrimoine comme notion qui sera évoqué ici, à savoir "l'ensemble des traces des activités humaines qu'une société considère comme essentielles, pour son identité et sa mémoire collective, et qu'elle souhaite préserver afin de les transmettre aux générations futures "<sup>2</sup>. Il représente "l'œuvre de l'homme au fil des siècles et témoigne du génie d'une nation"<sup>3</sup>.Ainsi, c'est un marquage de l'espace qui symbolise la relation de l'humain au temps.

Toutefois ,ces définitions renvoient à la notion moderne du terme, "chaque époque a créé ses propres références historiques, et ses propres attitudes face au patrimoine"<sup>4</sup>, tout à fait, la notion a évolué considérablement depuis son émergence, en passant d'une vision qui se résume au culte des monuments, au patrimoine culturel dans le sens large du terme avec sa dimension matérielle et immatérielle.

Jean-Pierre Babelon et André Chastel, sont remontés aux premiers temps de l'antiquité tardive, en associant la notion du patrimoine au culte chrétien des reliques. Quant à Françoise Choay, elle amorçait son étude avec la renaissance. Elle explique que " La conception du patrimoine en Occident trouve son ressort principal dans le culte des monuments"<sup>5</sup>, qui a donné naissance au terme de monument historique, à la fin du 18<sup>ème</sup> siècle et le début du 19<sup>ème</sup> siècle, celui-ci devient un phénomène de masse et

---

<sup>2</sup>-P.Frier . Droit du patrimoine culturel, éd. PUF, 1997, p. 13.

<sup>3</sup>-D. Audrerie, Petit vocabulaire du patrimoine culturel et naturel, éd. Confluences, 2003, p. 40.

<sup>4</sup> -M. Druin, Le combat du patrimoine a Montréal (1973-2003), éd. Presses de l'université du Québec .2005 .400 pages.

<sup>5</sup> - Françoise choay , L'allégorie du patrimoine, éd. Seuil.1999 , pp9-50.

non uniquement celui d'une élite. Par ailleurs, le patrimoine s'est désacralisé, "il s'est détaché de la pratique religieuse et des objets de culte"<sup>6</sup>. Chastel et Babelon soulignent ce passage des miracula, objets qui expriment la vénération du passé aux mirabilia qui relèvent, eux, de l'admiration esthétique ou intellectuelle.

En outre, " la mise en place des états-nation au cours du 19<sup>ème</sup> siècle a servi à la constitution d'un patrimoine monumental national, suscitant un glissement progressif du patrimoine familial vers le patrimoine de la nation"<sup>7</sup>.

"Au cours 20<sup>ème</sup> siècle, la notion du patrimoine a muri, portée par des événements douloureux ;guerres, destructions, révolutions"<sup>8</sup>, ils ont servi de catalyseurs à l'émergence d'un corpus d'objets, de lieux et de sites qui doivent rester hors de l'atteinte du temps et des vicissitudes historiques ou politiques.

Mais, ce n'est qu'à la fin de la Deuxième Guerre mondiale, que l'extension typologique, géographique et chronologique du patrimoine est considérablement évoluée, parallèlement à la naissance et au développement des mécanismes relatifs à sa protection.

Une première conférence internationale tenue en 1931 avait réuni de nombreux experts internationaux pour étudier et coordonner les différentes manières de veiller à la protection et à la conservation des monuments d'arts et d'histoires, l'assemblée avait défini des principes généraux promulgués sous forme de charte qu'on appela ' la charte d'Athènes'.

Néanmoins, c'est 'La charte de Venise' de 1964, qui a permis l'internationalisation des concepts, elle constitue le texte incontournable pour la conservation du patrimoine au 20<sup>ème</sup> siècle, qui a mis à jour et élargit les principes de la restauration de la première charte. Devenus plus vastes et plus complexes, elle allègue essentiellement la conservation et la restauration des monuments et des sites historiques.

---

<sup>6</sup> -M.Gravari-Barbas, S. Guichard-Anguis, Regards croisés sur le patrimoine dans le monde à l'aube du XXI<sup>ème</sup> siècle, éd. Presses, 2003, p .52.

<sup>7</sup> - Idem

<sup>8</sup>-Idem, p.58

Depuis, plusieurs conférences ont eu lieu, notamment celle d'Amsterdam en 1975, qui donnera naissance à 'la charte d'Amsterdam'. Dans laquelle ont été spécifiés les principes de la conservation du patrimoine architectural.

Ces mesures successives spécifiques à la conservation du patrimoine ont permis à la notion de connaître des expansions diverses d'ordre typologique ; on prend plus seulement le patrimoine prestigieux, mais d'autres objets plus modestes (architecture du quotidien, vernaculaire...etc.) sont devenus des patrimoines potentiels. Ensuite d'ordre géographique où le patrimoine passa du national à l'universel. En outre, d'ordre environnemental en passant du patrimoine culturel au patrimoine naturel. Par ailleurs, d'ordre chronologique en partant d'un patrimoine archéologique vers un patrimoine contemporain. Et enfin, d'ordre sociologique où cette notion est associée aux valeurs collectives de la population.

De nos jours, la notion du patrimoine est très vaste, elle sert à désigner un ensemble de biens hérités du passé, qu'ils soient d'ordre culturel, ou naturel, auxquels les groupes sociaux ont reconnu une certaine valeur.

### **I-1-1-2- Production des patrimoines récents**

L'émergence de patrimoines récents relatifs à l'époque moderne et contemporaine est le résultat d'une prise de conscience mondiale, qui vient en réaction à la modernité et à la mondialisation qui tendent à standardiser les valeurs et les identités des différentes communautés, la modernité a ainsi fonctionné comme "une machine à fabriquer du patrimoine pour reprendre les termes de 'M. Parent'<sup>9</sup>.

Cette "explosion patrimonialisante"<sup>10</sup> a fait naître de nouveaux patrimoines qui ont comme références l'identité culturelle commune des sociétés, ils résultent d'interactions complexes et évolutives entre connaissances scientifiques, conservation à des fins de transmission, quête de mémoire et affirmation de l'identité locale ou professionnelle. Ils deviennent parfois supports de valeurs liées à la sociabilité, à l'environnement et à la qualité de vie. C'est ainsi que la notion du patrimoine rural

---

<sup>9</sup> -M. Parent, Inspecteur Général des Monuments Historiques et président de l'ICOMOS de 1981 à 1987.

<sup>10</sup> - M.Gravari-Barbas, S. Guichard-Anguis, Regards croisés sur le patrimoine dans le monde à l'aube du XXI<sup>ème</sup> siècle, éd. Presses, 2003, p .12.

s'affirme à partir des années cinquante, celle du patrimoine industriel au cours des années soixante-dix, à la suite de la crise économique et sociale durable qui marque cette décennie.

Le patrimoine maritime apparaît plus récemment, au tournant des années quatre-vingt, de façon souvent passionnée, trouvant ses ressources dans la culture et l'identité maritime des sociétés littorales.

## **I-1-2- Héritages maritimes : manifestation culturelle des pratiques de peuples marins**

### **I-1-2-1- La mer pour les civilisations antérieures**

"Jusqu'à la renaissance, on ne connaît pas de confins à la terre. la mer a fondamentalement une dimension métaphysique "<sup>11</sup> . Ainsi, dans les anciennes sociétés, chaque civilisation a développé sa propre sensibilité au maritime, qui se traduit ou positivement ; par la création des routes de navigations et l'exploration des rivages, ou bien négativement par la fermeture sur la mer, prise pour un élément risqué ou superflu. C'est le cas l'ancien Japon, " elle développait une image répulsive et dangereuse sur la mer qui a duré jusqu'à son occidentalisation "<sup>12</sup>. De même, " pour les Mésopotamiens et les Égyptiens, peuples principalement terriens, la mer n'était qu'une limite à leurs territoires et à leurs entreprises "<sup>13</sup>.

Inversement, " dans la culture hellénique et punique qui se développent en méditerranée, la mer est un élément largement avantageux, elle présentait l'ouverture sur un nouveau monde .Porteuse d'espoir d'ailleurs, elle s'offre comme une invitation permanente au voyage et à la découverte "<sup>14</sup>. Elle était un espace de circulation des hommes, des marchandises et des idées, c'est ainsi que les Grecs, les Phéniciens et les Romains à travers leurs conquêtes maritimes sont devenus les plus grandes civilisations de l'antiquité, et ont fait de la Méditerranée le pivot du monde antique.

---

<sup>11</sup>-F. Péron, J. Rieucou, La maritimité aujourd'hui, éd. L'Harmattan.1996, p.16.

<sup>12</sup>-Idem, p. 15

<sup>13</sup>-C. Lepelley, Histoire de la méditerranée, In : Encyclopædia Universalis, 2008.

<sup>14</sup>- M. Cornu, J. Fromageau, Le patrimoine culturel et la mer aspects juridiques et institutionnels 'tome 2', éd. L'Harmattan.2002.p .38.

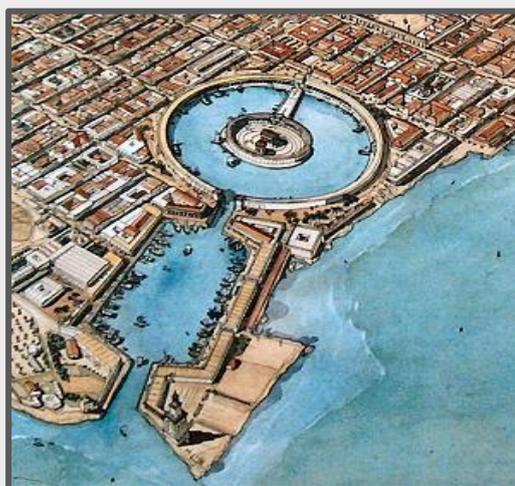
Cela a été exprimé par l'écrivain et le marin anglais 'Joseph Conrad' qui mentionne que "la Méditerranée constitue le berceau du métier pour tous les marins du monde".

Dès que les peuples antiques ont su construire des barques et des navires, la Méditerranée s'est transformée en continent, et la navigation permettait de s'ouvrir sur des nouveaux horizons. Les premiers à étendre leurs activités à l'ensemble des bassins en particulier ceux de l'Afrique du Nord sont les Phéniciens. Marins et marchands de grande valeur, ils innovent dans le domaine des techniques de navigation et de création des équipements maritimes, et fondent ainsi des comptoirs dans l'ensemble de la Méditerranée. Les ports de Sidon et Tyr présentent quelques un des témoignages les plus remarquables de l'occupation phénicienne du littoral. En outre, le port de Carthage construit en 814 av. J.-C avec ses deux bassins commerciaux et militaires présente une vraie prouesse technique à cette époque.



**Figure N°1 : vestiges du port de Sidon en Liban**

Source : [www.port/liban.com](http://www.port/liban.com)



**Figure N°2 : restitution du port de Carthage**

Source : [www.ancientcarthage.com](http://www.ancientcarthage.com)

Les Phéniciens ont développé parallèlement un système de signalisation maritime pour améliorer la visibilité de leurs terres depuis le large. Des réseaux de phares ont été créés sur la côte nord de l'Afrique et en Espagne, comme l'atteste 'Plin l'Ancien'<sup>15</sup>, en mentionnant les 'tours d'Hannibal'.

<sup>15</sup> -Un écrivain romain du I<sup>er</sup> siècle, auteur d'une monumentale encyclopédie intitulée Histoire naturelle.

"À partir du VII<sup>ème</sup> siècle av. J.-C., les Grecs commencent leurs colonisations du bassin méditerranéen. Cette phase d'expansion s'accompagnera d'un regain des activités commerciales et maritimes"<sup>16</sup>. Ils s'inspirent du modèle phénicien et fondent des comptoirs et des ports marchands dans leurs terres, à l'image du port de Pirée, aménagé après les guerres médiques, qui devient l'entrepôt de la Grèce et matérialise sa puissance économique. Les Grecs fondent parallèlement ' Nice, Antibes, Marseille (600), Catane, Syracuse, Byzance...etc.' Et Athènes devient un grand empire maritime et le centre névralgique du commerce en Méditerranée.

Ce rôle éminent jouait à certaines époques par les villes Littorales grecques a conduit à leur fortification dès la plus haute Antiquité. Les fonctions militaires et marchandes de leurs ports étaient très imbriquées, ils représentaient de véritables places fortes ; c'est le cas du site d'Amphipolis, dans le nord de l'Egée (Grèce), lieu fortifié qui témoigne de la puissance économique et de l'organisation sociopolitique d'Athènes sous Périclès (Ve siècle av. J.-C.).

Après la Grèce, c'est au tour de Rome ; une civilisation non maritime a la base, de s'emparer de la Méditerranée. Suite à l'annexions de toute l'Italie, et sa victoire sur Carthage lors des Guerres puniques, elle poursuit son expansion en attachant la Grèce, et finira par dominer la totalité des rives de la mer intérieure, elle porta à son achèvement la tendance à l'unité méditerranéenne que les Grecs avaient développée.

La période impériale romaine fut un temps de progrès spectaculaires en matière de vie maritime, tant sur le plan des techniques que sur celui des échanges et du tonnage. Dans cette perspective, l'implantation des équipements maritimes romains répondait d'un côté à une volonté stratégique de défense, et de l'autre côté à une ambition économique et commerciale.

De ce fait, des ports artificiels ont été implantés au long de la côte méditerranéenne, le plus impressionnant est Le 'Portus de Rome', qui témoigne de la conception complexe et judicieuse des ports à cette époque, qui regroupaient généralement plusieurs édifices maritimes ; entrepôts, capitainerie du port, casernes et corps de garde, locaux de corporations du port...etc. Cependant, " Les éléments les plus

---

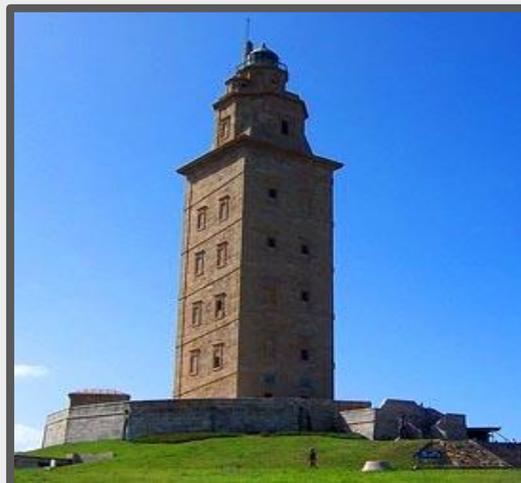
<sup>16</sup> - C. Lepelley, Histoire de la méditerranée, In : Encyclopædia Universalis, 2008.

emblématiques sont les phares, qui se trouvent couronnés le plus souvent par une statue d'une divinité, dédiée à un Dieu sauveur <sup>17</sup>. " Les marins romains n'hésitaient pas à leur confier leurs navigations, et priaient ceux-ci en pleine mer et les remerciaient en arrivant à bon port " <sup>18</sup>. Parmi les phares les plus célèbres de l'Empire romain, il existe quelques-uns qu'ils sont intacts jusqu'à aujourd'hui comme : Le phare de Douvres et la tour d'Hercule à La Corogne .



**Figure N°3 : restitution du port  
Portus de Rome**

Source : [www.ostia-antica.org](http://www.ostia-antica.org)



**Figure N°4 : tour d'Hercule en Galice -  
Espagne-**

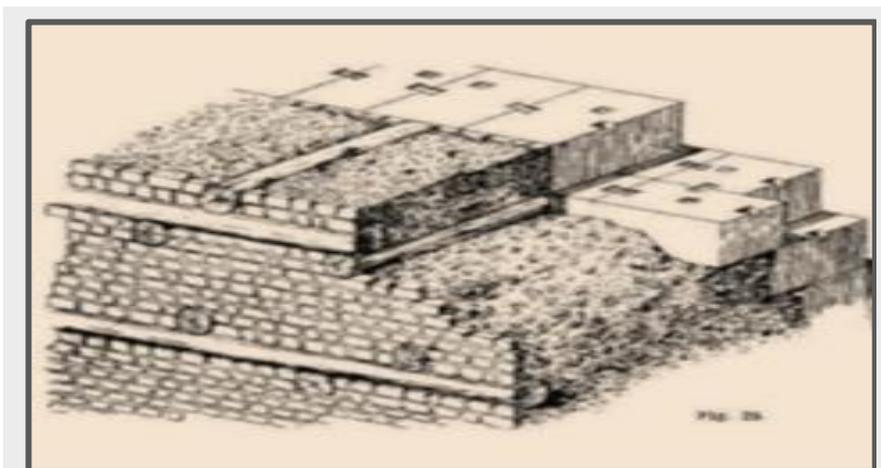
Source : [www.turgalicia.com](http://www.turgalicia.com)

Les fouilles récentes des sites de ports antiques romains d'une part, et les anciens ouvrages comme celui de 'Vitruve'<sup>19</sup> d'autre part, ont montré que les techniques d'aménagement des ports artificiels romains ou encore le système de signalisation et de défense des côtes furent très développés, ils utilisaient principalement les roches du lieu, du béton et des digues en arches semi-circulaires, ce qui permettait une meilleure résistance aux vagues, et offrait ainsi des constructions extrêmement durables ; plusieurs vestiges de port témoignent de cette prouesse technique comme ceux d'Ostie et du Portus à Rome.

<sup>17</sup> -F. Richard, Les dieux des phares, éd. Sefunim, 1981, p. 44.

<sup>18</sup> -J.N. Corvisier, Les Grecs et la mer, Paris, éd. Les Belles Lettres, 2008, pp. 344-347

<sup>19</sup> -Un architecte romain qui vécut au I<sup>er</sup> siècle av. J.-C. C'est de son traité, De Architectura, que nous vient l'essentiel des connaissances sur les techniques de construction de l'Antiquité classique.



**Figure N°5 : technique de construction des digues de portus -béton armé de bois- selon Bartocini**

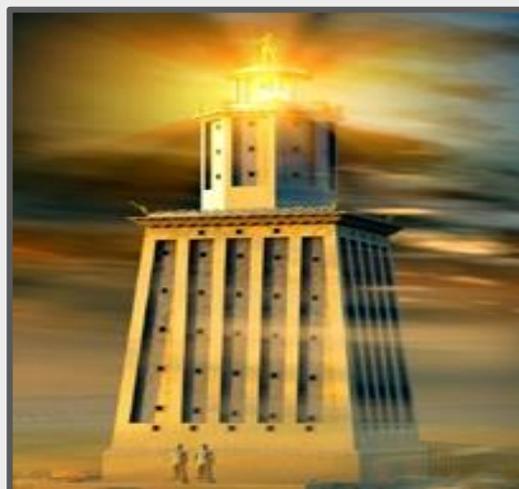
Source : A. Graauw, Abris et Ports Antiques – Volume I : Catalogue des ports antiques, 3<sup>e</sup> édition, 2012

De l'autre rive de la Méditerranée, on retrouve le port d'Alexandrie, le plus grand port de Méditerranée après le 'portus'. " Construit vers le III<sup>ème</sup> siècle av. J.-C, il a connu un avenir exceptionnel, et pourrait seul rivaliser avec Rome. Il est connu par son célèbre phare, qu'il mesurait environ 100 m de hauteur, avec une lumière visible de 50 km "20.



**Figure N°6 : restitution du port d'Alexandrie**

Source : [www.cealex.org](http://www.cealex.org)



**Figure N°7 : restitution du phare d'Alexandrie**

Source : [www.antikforever.com](http://www.antikforever.com)

<sup>20</sup> - M .Reddé, La représentation des phares à l'époque romaine, In : Mélanges de l'Ecole française de Rome. Antiquité, 1979, pp. 845-872.

L'effondrement de L'Empire romain à partir du V<sup>ème</sup> siècle. Va mettre fin au monde antique, qui se structurait autour de la Méditerranée, les villes maritimes vont se multiplier et occuper progressivement la façade Atlantique. C'est principalement les villes italiennes ; Gênes, Pise et Venise, qui s'emparent du bassin maritime. En contrôlant les échanges commerciaux. Néanmoins, les techniques de construction et de navigation, les équipements, et les pratiques maritimes restent sensiblement les mêmes. Ce n'est qu'au XIX<sup>ème</sup> avec la révolution industrielle que les pratiques maritimes vont connaître un bouleversement sans précédent.

### **I-1-2-2- Rapport des sociétés modernes à la mer**

La relation moderne à la mer est distincte de celle d'autrefois. " Les Grandes Découvertes vont démystifier l'idée d'un monde marin illimité, et les pensées métaphysiques vont laisser place à d'autres scientifiques et rationalistes "21.

"Avec le début du XIX<sup>ème</sup> siècle, l'espace côtier va connaître une forte et rapide maritimisation, et une littoralisation des activités, accompagnées d'un essor démographique important"22, l'avènement de l'ère industrielle et le développement du commerce international, ont revitalisé le littoral, en favorisant l'implantation de grands équipements portuaires associés à des complexes industriels .Par ailleurs, différentes communautés maritimes vont se distinguer : les marins, les pêcheurs, les commerçants et les militaires. Ce qui impliquera rapidement une spécialisation des ports : ports de commerce, ports de pêche, et ports de guerre.

Cette extension des pratiques maritimes et portuaires a été favorisée par l'intégration du béton comme matériau de construction à l'époque, qui permettait d'autres types d'aménagement. On y trouve les coqueries, les grues, les docks ...etc. en outre, l'épanouissement des activités de pêche, de commerce et de la navigation intercontinentale a conduit à un développement révolutionnaire dans les techniques de signalisation maritime.

"La découverte de la côte d'une manière ludique n'apparaît qu'à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle. La perception du paysage marin se complète de sensations et d'émotions, avec

---

<sup>21</sup> - F. Péron, J. Rieucou, La maritimité aujourd'hui, éd. L'Harmattan.1996.

<sup>22</sup> -Idem

l'avènement du tourisme qui se développa d'abord sur le modèle aristocratique britannique à partir des années 1830, ensuite sur un modèle bourgeois grâce au désenclavement des littoraux qui s'est opéré suite à l'invention des chemins de fer à partir des années 1850, et enfin sur un modèle populaire et démocratique qui s'imposa un siècle plus tard avec la généralisation des congés, la diffusion de l'automobile, et l'extension des temps de loisirs"<sup>23</sup>. C'est ainsi que les ports de plaisances, les hôtels, les bains de mer, et les habitations balnéaires se multiplient sur tous les littoraux .ils donnent naissance à de nouveaux usages, inventés par des sociétés urbaines de loisirs en expansion, qui ont modelé radicalement les pratiques de l'espace.

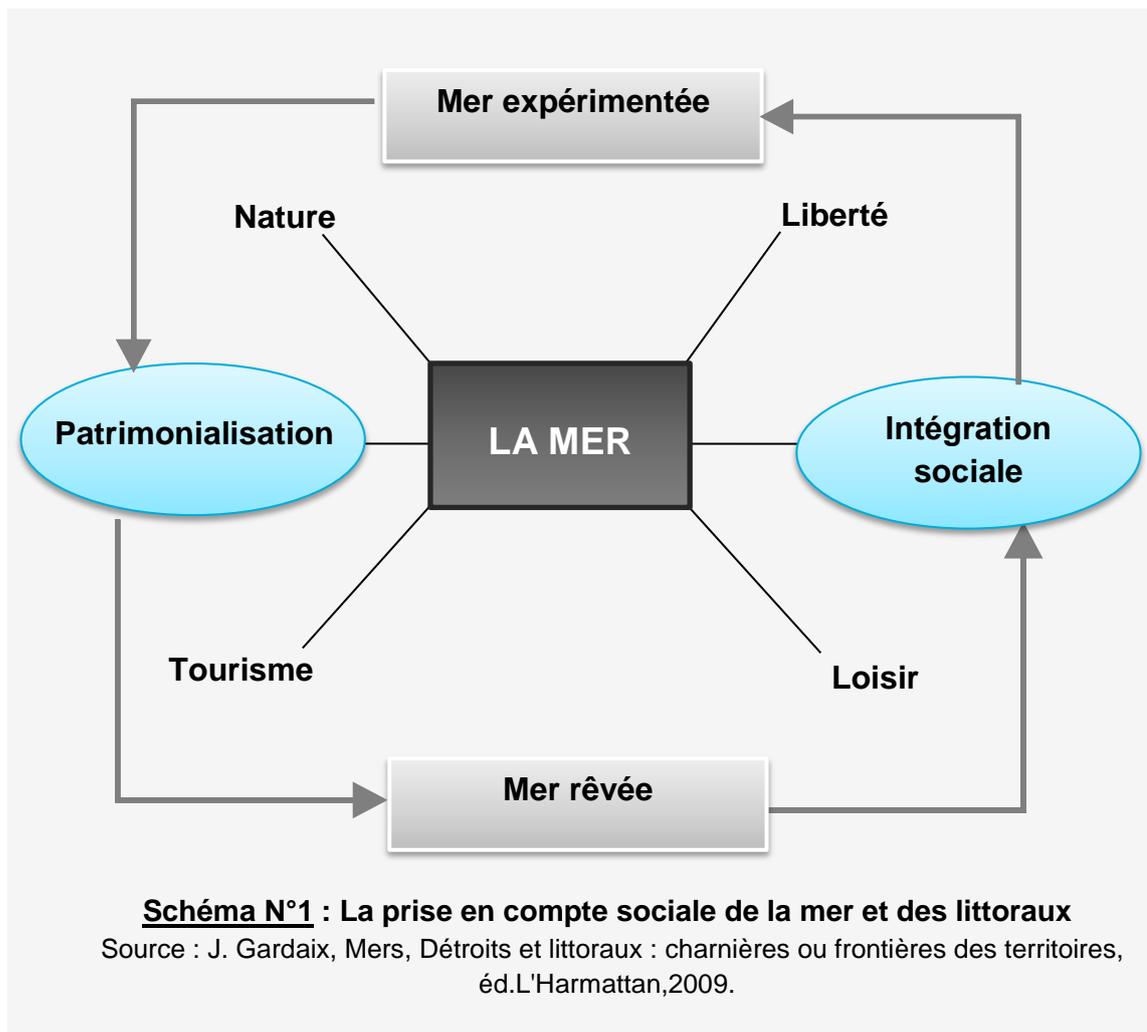
C'est principalement dans le tournant des années 1880-1920, que les nouveaux regards se mirent en place, en assiste à la généralisation des pratiques touristiques dans le monde entier, qui implique des nouvelles formes d'urbanisation du littoral, se dirigeant vers l'extension des zones de loisir, cette tendance a été 'accompagne d'un déclin des professions et des activités proprement maritimes. L'attrait pour la mer procure une nouvelle dimension aux littoraux.

Ainsi, une nouvelle 'maritimité'<sup>24</sup>émerge avec des nouvelles formes de sociétés, induite par la croissance des activités de plaisance, des sports nautiques, des croisières...etc. L'eau prend une place de choix dans toutes les villes portuaires, et l'aménagement territorial se tourne vers la mer, qui devient une valeur nouvelle dans le paysage urbain, et un enjeu d'aménagement de villes en quête d'une nouvelle image et d'une nouvelle identité.

---

<sup>23</sup> F. Péron, Patrimoine et paysages du littoral. le défi breton, In : Géographes de Bretagne, 2006, pp.57-69.

<sup>24</sup> -Un néologisme a été employé pour la première fois au cours d'un colloque consacré à ce thème (f.péron et j.rieucau .la maritimité de la fin du xx siècle ,quelle signification ?université de paris-sorbonne 25 -26 novembre 1991)l'usage du mot maritimité permet de mettre l'accent non pas sur l'économie maritime d'une région ,mais sur les formes de sensibilités au milieu côtier et maritime et sur l'évolution des façons dont les groupes sociaux ,a moment donné ,perçoivent ,se représentent et utilisent à des fins non directement productives, la mer, l'estran et les population qui y vivent.



## **I-1-2- Héritage culturel maritime : la prise de conscience patrimoniale**

### **I-1-2-1- Abandon des pratiques maritimes traditionnelles au profit des évolutions technologiques**

" La dynamique patrimoniale, centrée sur les héritages maritimes culturels, est née à un moment de rupture historique dans les activités littorales et maritimes, telles qu'elles se sont stratifiées depuis au moins cinq siècles " <sup>25</sup>, cela est survenu à partir des années soixante-dix, en réaction à la disparition brutale des formes traditionnelles de maritimité ; abandon de la construction navale artisanale , délaissement des fortifications littorales avec le changement des pratiques de la marine de guerre,

<sup>25</sup> - F. Péron, J. Rieucou, La maritimité aujourd'hui, éd. L'Harmattan.1996.

diminution du rôle des phares dans la signalisation maritime...etc. De telles activités caractérisaient jusqu'alors assez largement les économies maritimes et les sociétés littorales mondiales. Cette réaction de patrimonialisation est donc provoquée en partie par la brutalité des reconversions économiques et des évolutions technologiques des pratiques maritimes.

Les principales difficultés relatives à la conservation de tels héritages proviennent du fait qu'il s'agit d'un champ d'activité humaine en constante évolution. " Une dynamique particulière régit les rapports des gens et des biens matériels conçus comme des outils de production: leur première valeur est fonctionnelle, si bien qu'advenant la désuétude ou l'inefficacité, c'est la destruction ou la mise au rancart qui est d'abord envisagée "<sup>26</sup>.

C'est ainsi que le monde maritime traditionnel s'est vu bouleversé : les nouvelles techniques et tendances qui régissent la vie sur le littoral se développent très rapidement en écrasant les compositions anciennes jugées comme non adéquate avec les objectifs économiques. Ce changement structurel a entraîné une 'démaritimisation'<sup>27</sup> des espaces littoraux et un déclin des zones côtières, désertées de leurs sens historique et culturel.

Face à cette crise identitaire, une prise de conscience s'est imposée pour la sauvegarde des espaces et des équipements maritimes en particulier en Europe, qui s'est généralisée par la suite. Elle s'est traduite dans des formes de construction patrimoniale largement spontanée, émotive, mémorielle et associative.

### **I-1-2-2- Phénomène de délaissement des vieux ports et de délocalisation de l'activité portuaire**

La 'rationalisation des ports'<sup>28</sup>, la 'dilatation des espaces maritimes'<sup>29</sup>, et la délocalisation spatiale des équipements hors des villes, de plus en plus loin du noyau

---

<sup>26</sup> - P.L. Martin, Vers le naufrage d'une culture maritime, In : Continuité, n° 24, 1984, p. 9-11.

<sup>27</sup> -A. Vigarié. Villes portuaires et changements économiques, In: 3<sup>e</sup> conférence internationale 'ville et port', Gênes 19-22 novembre 1991.

<sup>28</sup> -B. Hoyle, Development dynamics at the port-city interface, In: Revitalising the Waterfront: International Dimensions of Dockland Redevelopment, éd. Belhaven Press, London, 1988, pp. 3-19.

portuaire originel, sont des faits qui se sont accélérés fortement à partir des années 1950. L'évolution des techniques de construction navale a permis au fil des siècles d'accroître les dispositions des navires, ces derniers atteignent rapidement des capacités de charge et des dimensions telles qu'elles nécessitent une restructuration complète des outils portuaires, et rendent les installations en milieu urbain inadaptées pour recevoir les grands navires (dimensions et profondeurs insuffisantes).

A partir des années 1960-1970 des grands ports voient le jour sur de larges espaces accessibles hors des villes afin de profiter de la croissance économique. L'organisation, la structure et les fonctions portuaires traditionnelles sont bouleversées, "Le port moderne fonctionne plus comme une porte que comme un centre d'activités"<sup>30</sup>.

D'un autre côté le délaissement des anciens équipements maritimes des noyaux urbains engendre assez vite leurs dégradations, c'est ainsi qu'apparaît ce qui est communément appelé 'les friches portuaires'. L'espace portuaire a comme été figé dans le temps, il représente une sorte d'anomalie anachronique, au moment où il a constitué autrefois la grandeur des villes littorales.

Ces éléments maritimes délaissés constituent un véritable traumatisme identitaire pour les villes portuaires, des espaces autrefois si actifs renvoient désormais une image confuse qui manque de vitalité.

Dans ces conditions, "la reconquête des zones portuaires délaissées s'impose. C'est là que des difficultés surgissent pour trouver un équilibre entre des éléments mis en situation d'opposition : passé/avenir, services/industries, identité/modernité, réalité/ambitions, prudence/urgence"<sup>31</sup>, par ailleurs, il faut respecter une multitude d'intérêts d'ordre économique, politique et social.

---

<sup>29</sup> - Gay, F. "La réutilisation des espaces portuaires en voie d'abandon" in Ports Mer, Paradigme, Caen, 1986 p : 261-272.

<sup>30</sup> - B. Hoyle, Development dynamics at the port-city interface, In: Revitalising the Waterfront: International Dimensions of Dockland Redevelopment, éd. Belhaven Press, London, 1988, pp. 3-19.

<sup>31</sup> - F. Gay, La réutilisation des espaces portuaires en voie d'abandon, Ports et mers : mélanges maritimistes offerts à André Vigarié, In : colloque, transports et communication, Paradigme, Caen, 1986 pp. 261-272.

### **I-1-2-3- Nouvelles formes d'urbanisation des littoraux**

Espaces restreints et fragiles, les littoraux sont au cœur de forts enjeux de développement, ils sont largement concernés par la croissance démographique, l'avancée du front d'urbanisation, et l'essor du tourisme balnéaire et de loisir. L'espace littoral n'a jamais été aussi fréquenté ni convoité qu'aujourd'hui, de ce fait, une pression foncière des plus forte s'exerce sur lui, en particulier sur les compositions portuaires tombées en désuétude, les héritages maritimes risquent d'être noyés dans de nouvelles formes d'urbanisation, d'être dénaturés, voire d'être détruits en particulier avec le manque de recul par rapport aux modes d'aménagements standardisés qui banalisent l'espace littoral.

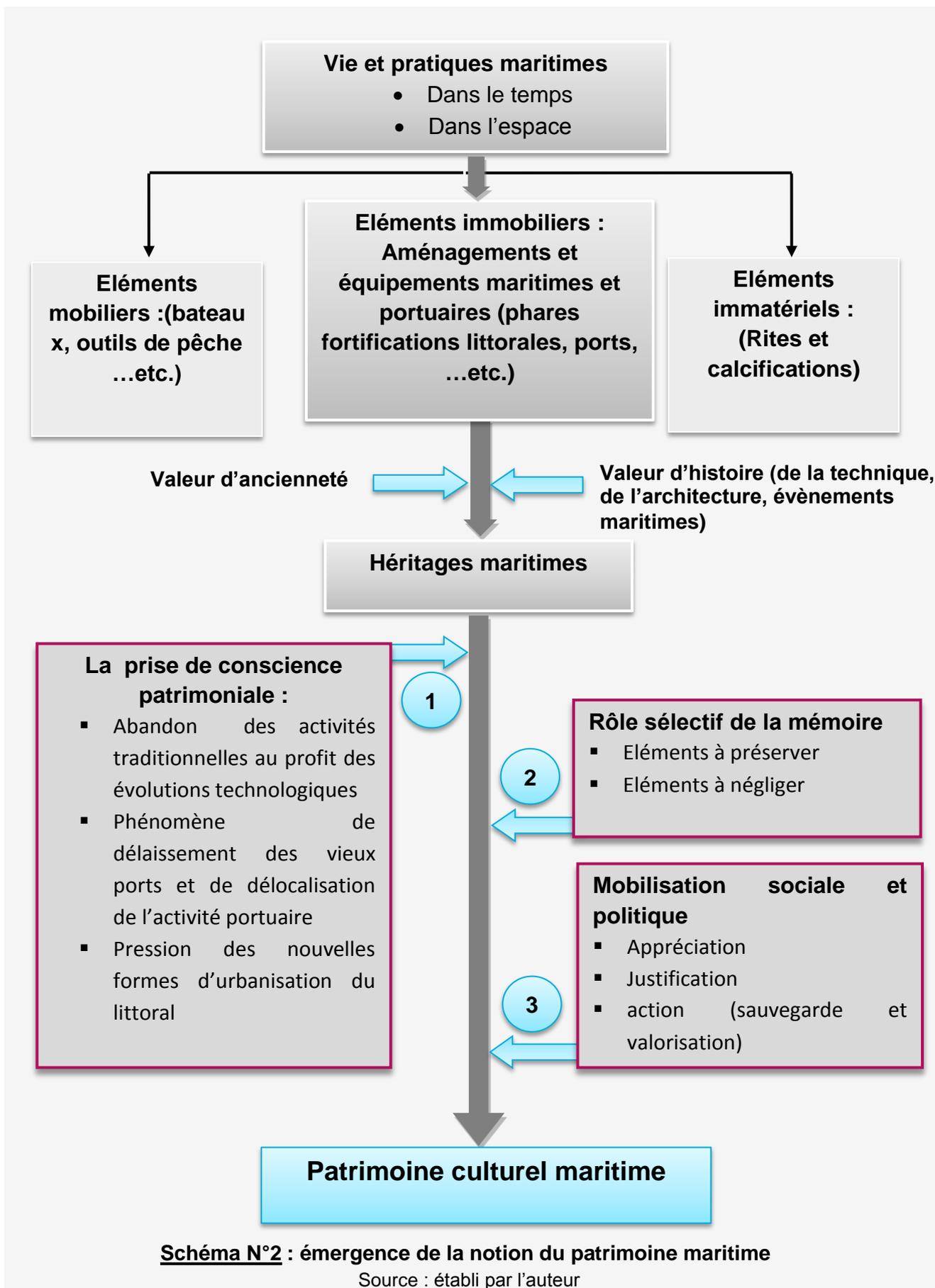
Il existe donc un risque culturel de se couper du passé et par là même, de perspectives d'avenir. C'est ainsi qui est apparue la nécessité, d'identifier et de recenser les héritages maritimes qui existent sur les littoraux et qui ont été produits par le passé, en lien avec les activités déployées par les hommes pour exploiter la mer.

De ce fait, avant toute intervention quelques questions doivent être posées sur ce qu'il faut garder ou détruire. Selon les pays, la nature du questionnement et les réponses apportées ont été, et sont encore différentes les unes des autres. Le modèle le plus répandu est celui du 'waterfront', qui matérialise une volonté de promotion urbaine jugée comme efficace de point de vue économique notamment avec la montée des sociétés de loisirs, cependant où "la notion du patrimoine appelle plus à une disneylandisation de l'espace qu'à une réelle recherche du caractère authentique local"<sup>32</sup>.

La sauvegarde de certains aspects de l'héritage technique, économique et social dans l'espace portuaire assure la continuité historique sans pour autant freiner le développement et la modernité. Cela dit, la reconquête actuelle des espaces portuaire ne prend pas souvent en considération la mémoire et la culture propres aux lieux.

---

<sup>32</sup> -H.Magali, Villes portuaires en mutation. Les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euroméditerranée, Mémoire de Master de l'université Lausanne, sous la direction du Professeur Jean-Bernard Racine, 2006.



## **I-2- APPROCHE CONCEPTUELLE DU PATRIMOINE CULTUREL MARITIME**

### **I-2-1- Quelle Définition pour le patrimoine culturel maritime?**

Étant une notion en cours de construction, la définition du patrimoine culturel maritime relève d'une mission difficile, Françoise Peron, géographe, professeur à l'université de Bretagne occidentale (Brest), spécialiste du patrimoine culturel littoral, donne une définition qui témoigne de l'élargissement de l'intérêt jusqu'alors porté au seul patrimoine maritime naval pour atteindre d'autres types de biens sur le littoral. Selon elle "ce patrimoine englobe tous les éléments du passé existants actuellement sur le littoral dont la présence ne s'explique que par la proximité de l'élément marin"<sup>33</sup>. Ainsi, c'est le lien au milieu maritime et lagunaire qui caractérise ce patrimoine et non la simple localisation. La situation d'un édifice en bord de mer ou d'étang n'en fait pas forcément un élément de ce patrimoine.

Ainsi, "Le patrimoine culturel maritime se résume à tout ce qui témoigne de l'interaction passée entre l'homme et ses ressources hydrographiques et aquatiques"<sup>34</sup>. Ce domaine patrimonial est à la fois spécifique et intégré dans l'histoire de l'architecture et du mobilier civil et militaire. "Il revêt des formes extrêmement diverses, les phares et balises, les cales et les quais, les moulins à marées, les blockhaus, les navires, l'archéologie sous-marine et également les savoir-faire et coutumes liés à la vie des gens de mer "<sup>35</sup>.

Donc, le patrimoine maritime est un legs qui témoigne de la diversité dans le temps et dans l'espace des liaisons d'Homme/mer et supports des identités territoriales présentes et futures du littoral. Il comprend d'un côté les éléments immobiliers matérialisés dans les infrastructures érigées par l'homme et associées à l'exploitation du milieu marin, et dont les démonstrations sont gravées dans le paysage côtier , et de

---

<sup>33</sup> - F.Péron, M.Guillaume, Atlas du patrimoine maritime du Finistère, éd.Télégramme, 2009.

<sup>34</sup> -F. Simard, Patrimoine archéologique maritime les épaves et anciens quais, rapport du Gouvernement du Québec, Avril, 2009, p.20.

<sup>35</sup> -Anonyme, Pour une nouvelle politique du patrimoine culturel en Bretagne, 6e réunion, décembre 2007, consulté sur l'adresse : [www.bretagne.fr/internet/upload/docs/application/pdf/2009-01/schema\\_regional\\_du\\_patrimoine\\_culturel.pdf](http://www.bretagne.fr/internet/upload/docs/application/pdf/2009-01/schema_regional_du_patrimoine_culturel.pdf).

l'autre côté les éléments mobiliers ,qui regroupent tous les instruments en relation avec les activités aquatiques et la navigation ,ou encore l'héritage immatériel.

A ce fait, rades, quais, bassins, docks, entrepôts, usines, chantiers navals, arsenaux maritimes d'une part, phares et fortifications littorales d'autre part, ne sauraient être pris en compte isolément comme patrimoines du commerce maritime, de l'industrie manufacturière ou de l'histoire de la Marine militaire. Le patrimoine culturel maritime est bien le cadre commun qui rassemble tous ces éléments dans la même soumission à des conditions analogues.

## **I-2-2- Terminologies relatives à la notion du patrimoine maritime**

Plusieurs autres terminologies viennent s'interférer avec le concept du patrimoine culturel maritime, pour mieux cerner ses limites et relever toutes les ambiguïtés qui peuvent entourer sa relation avec les autres notions, on les abordera sommairement:

### **I-2-2-1- Patrimoine littoral**

La notion du littoral fait référence à une zone où la mer exerce une influence sur la terre via notamment la salinité. Le patrimoine littoral matérialise cette influence qui s'exprime de manière environnementale et paysagère, par le biais de milieux et de paysages spécifiques (plages, dunes, étangs, fleuves côtiers...), mais également de manière culturelle à travers un nombre de pratiques économiques et sociétales liées à la mer et aux milieux qu'elle a engendré (architecture, activités traditionnelles, savoir-faire, croyances...etc.),ainsi le patrimoine littoral comprend l'héritage tant culturel que naturel de la collectivité dans ses rapports avec la mer.

### **I-2-2-2- Patrimoine balnéaire**

Il englobe les différents équipements de loisir et d'aménagement balnéaire qui se sont développés sur les façades maritimes, en particulier en Europe depuis le XIX<sup>ème</sup> siècle, suite à l'essor du tourisme littoral (villas, établissements de bains, cabines, jetées, promenades, hôtels, stations balnéaires ...etc.). Ce phénomène a été accompagné d'une architecture appropriée, dont les caractéristiques sont étroitement liées au contexte maritime, aperçu dans de différents éléments morphologiques tels que le bow-window, la véranda ou autres formes débordantes.

### **I-2-2-3- Patrimoine portuaire.**

Selon 'Borruey'<sup>36</sup>. Le patrimoine portuaire se décline de deux manières :

- Comme 'un ensemble d'éléments composant le dispositif spatial et technique du port actif ', le patrimoine appartient aux autorités portuaires. Cela signifie alors qu'il n'est pas voué à être protégé, mais utilisé comme un outil à des fins économiques.
- comme 'un objet culturellement construit, susceptible de faire l'objet d'une conservation sélective au titre du témoignage indispensable d'une mémoire d'intérêt collectif ', le patrimoine appartient aussi à la société et aux citoyens qui doivent se l'approprier afin de définir pourquoi il doit être conservé.

C'est la deuxième définition que nous retiendrons ici, car elle renvoie au sens culturel du terme. C'est une notion qui trouve ses origines dans les mutations que connaissent l'activité portuaire à partir des années 1970, l'abandon de l'industrie lourde et le changement des technologies de transport maritime, en fait apparaissent les 'friches portuaires industrielles', de ce fait la notion du patrimoine portuaire se trouve constamment envoyée à celle du patrimoine industriel, elle est conçue comme une somme de savoir-faire, d'instruments, de procédés, comme un univers technologique à l'intérieur duquel la circulation des hommes vient rétablir une certaine unité ou interchangeabilité, où une culture commune de la mer caractérise et rapproche les métiers.

### **I-2-2-4- Patrimoine subaquatique**

Il réunit les différentes traces d'existence humaine, vestiges et éléments mobiliers présentant un intérêt archéologique, historique ou culturel, se trouvant immergées, partiellement ou totalement, périodiquement ou en permanence (fond de mer, de lac ou de rivière), depuis cent ans au moins. Qu'ils soient d'intérêt maritime ou autre.

### **I-2-3- Cadre institutionnel mondial du patrimoine maritime**

Les institutions mondiales ont été sensibles très tôt à la protection du patrimoine sous-marin. "Une recommandation de l'UNESCO de 1956 a défini les principes internationaux à appliquer en matière de fouilles archéologiques, destinées également

---

<sup>36</sup> -R. Borruey, Le Port moderne de Marseille. Du dock au conteneur (1844-1974), Marseille, éd. Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence, 1998.

aux sites sous-marins<sup>37</sup>, l'assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe adopte de son côté en 1978 'la Recommandation 848 sur le patrimoine culturel subaquatique'.

La Loi de la Convention de la mer 'LOSC'<sup>38</sup> a également abordé le patrimoine sous-marin dans deux dispositions, qui traitent spécifiquement des objets archéologiques et historiques se trouvant au fond de mers ou d'océan.

En 1996, lors de sa 11<sup>ème</sup> assemblée générale à Sofia (Bulgarie), l'ICOMOS (Conseil international des monuments et des sites) ratifie une charte internationale sur la protection et la gestion du patrimoine culturel subaquatique. Toutefois, il faudra attendre 2001 pour voir adoptée par l'UNESCO la Convention sur ce patrimoine, qui le reconnaît finalement et soutient sa sauvegarde.

La prise en compte, au niveau international, du patrimoine culturel littoral terrestre est plus récente. La 15<sup>ème</sup> assemblée générale de l'ICOMOS tenue en octobre 2005, avait pour thème ' Monuments et sites dans leur milieu. Conserver le patrimoine culturel dans les villes et paysages en mutation '. Le littoral était concerné au premier degré par cette thématique.

Au niveau européen, plusieurs initiatives récentes concernant le patrimoine culturel maritime ont été entretenues. En 2000, le Conseil de l'Europe adopte le projet de 'recommandation 1486' sur le patrimoine culturel maritime et fluvial, la commission dépasse le concept du patrimoine submergé, pour s'intéresser au patrimoine maritime au sens large du terme, qui soit matériel ou immatériel, mobilier ou immobilier. Il s'agit notamment d'anciens docks, d'installations portuaires, de défenses côtières, des phares, des digues et des moulins à marée .Le concept s'étend aussi aux traditions associées (techniques de construction navale ou de manutention ,savoir maritime ou la musique folklorique...etc.), "le Conseil européen incite à la préservation et à la mise en valeur du patrimoine maritime, et reconnaît son vaste potentiel dans la réhabilitation et la rénovation urbaine, ainsi que dans le maintien des traditions régionales"<sup>39</sup>.

---

<sup>37</sup> - Recueilli du site internet : [www.unesco.com](http://www.unesco.com).

<sup>38</sup> -Crée en 1982, il constitue le régime juridique international le plus complet concernant les affaires maritimes.

<sup>39</sup> - Recueilli du site internet : [wcd.coe.int](http://wcd.coe.int).

A travers cette recommandation, l'Assemblée parlementaire européenne suggère la création d'une convention pour le patrimoine maritime par l'UNESCO, ainsi que la mise en place d'instruments juridiques et politiques divers aux niveaux nationaux et internationaux.

"En 2002, une recommandation du parlement européen et du Conseil de l'Europe relative à la mise en œuvre d'une stratégie de gestion intégrée des zones côtières (GIZC) en Europe est émise"<sup>40</sup>. Elle s'intègre dans l'objectif de développement durable européen et comprend des mesures de conservation du littoral, y compris la protection des agglomérations côtières et de leur patrimoine culturel. Par la suite, la commission des communautés européennes a rendu publique à Bruxelles un livre en juin 2006 intitulé 'Vers une politique maritime de l'Union : une vision européenne des océans et des mers', le texte qui porte essentiellement sur la gestion des océans, aborde le patrimoine culturel maritime en introduisant la notion de 'la réappropriation du patrimoine maritime européen et la réaffirmation de l'identité maritime de l'Europe'. La commission a pour objective de faire émerger un sentiment d'identité commune à tous ceux qui vivent des activités maritimes ou dont la qualité de vie dépend largement de la mer.

On reconnaît l'intérêt croissant attribué au patrimoine culturel maritime sur l'échelle mondiale, notamment en Europe, toutefois sa reconnaissance reste mitigée en particulier dans certains pays, dont l'Algérie, qui ne donne qu'une importance minimale à cet héritage aux grandes potentialités culturelles, touristiques et économiques.

#### **I-2-4- Classification du patrimoine culturel maritime**

Compte tenu de la définition large du patrimoine culturel maritime, il est nécessaire d'ont établir une typologie pour identifier ses différentes représentations matérielles. Toutefois, étant une notion riche et dense en informations, la typologie établie sera axée uniquement sur les éléments immobiliers.

Pour réaliser cette classification, on a exploité plusieurs travaux, recherches et publications notamment ceux de ' Françoise Peron, Céline Fremaux, Marc Pabois et

---

<sup>40</sup> - Recueilli du site internet : [www.europa.eu](http://www.europa.eu).

Sarah Valque Piriou<sup>41</sup>, les héritages maritimes sont en conséquence classés selon la fonction qui les a fait naître. Dans cette perspective trois catégories principales sont identifiées.

#### **I-2-4-1- Signalisation et surveillance des côtes**

L'origine des éléments de la signalisation maritime, phares et balises, commence aux bords de la Méditerranée pendant l'Antiquité<sup>42</sup>. Leurs reliques nous ont donné des indices quant à la façon dont les phares ont été construits et utilisés dans l'antiquité. "Une grande variété de formes et de proportions devait régir l'architecture de ces bâtiments"<sup>43</sup>. Certains sont en effet des prouesses techniques et par conséquent des constructions de prestige, qui participent à la monumentalité du port en indiquant son entrée. La grande variété de formes (nombre et aspect des étages) et de décors (statues, ouvertures...etc.) des phares antiques souligne sans doute ce souci esthétique.

Dans la période médiévale, on naviguait principalement de jour, en se repérant grâce aux amers (éléments du paysage : montagne, clocher). Mais au XIII<sup>ème</sup> siècle, l'émergence de cités portuaires puissantes s'accompagne de la création de nouvelles tours construites en pierre ou en bois pour augmenter la hauteur des feux, on retrouve également des balises de levier à braseros.

" Le développement de l'optique à la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle a entraîné un certain nombre d'améliorations rapides aux phares et balises, notamment grâce à la lentille inventée par Augustin Fresnel (1788-1827), qui utilise des prismes de verre multiples pour plier la lumière"<sup>44</sup>. Cette technique a donc permis une avancée majeure dans l'histoire de la navigation. Il faut cependant attendre le XIX<sup>ème</sup> siècle pour voir les phares se multiplier sur toutes les côtes du monde. On compte 14 000, situés soit sur terre, sur îles ou isolés en mer.

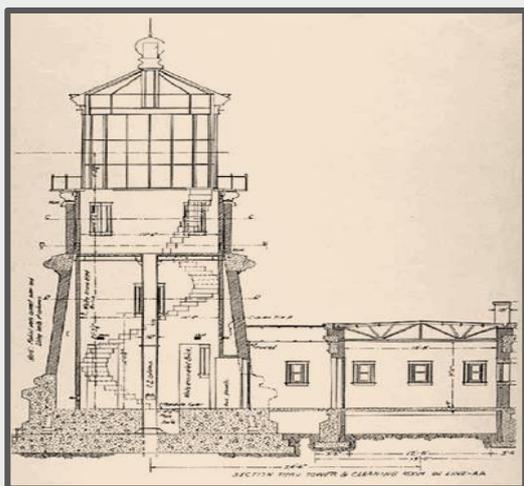
---

<sup>41</sup> -Les références des publications consultées figurent dans la bibliographie.

<sup>42</sup> - Voir page n° 14.

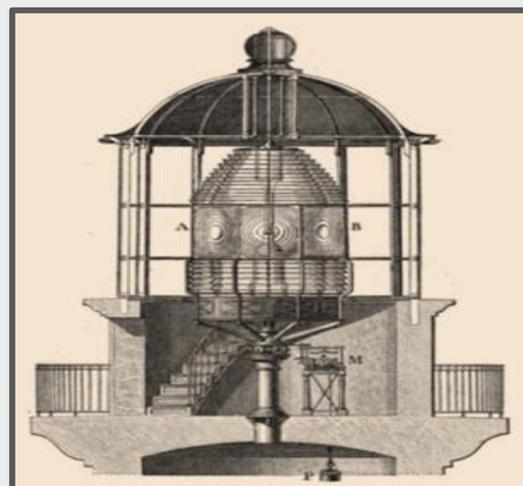
<sup>43</sup> - M .Reddé, La représentation des phares à l'époque romaine, In : Mélanges de l'Ecole française de Rome. Antiquité, 1979, pp. 845-872.

<sup>44</sup> -A. Larochelle , La chaloupe à quille en Nouvelle-France. Une embarcation et son milieu, mémoire de master Sous la direction du Professeur, Loewen, Brad Université de Montréal, 2009.



**Figure N°8 : modèle de conception de phares de Split Rock**

Source : [www.phares-essais.com](http://www.phares-essais.com)



**Figure N°9 : Lanterne de phare, avec optique à lentilles de Fresnel**

Source : [www.phares-essais.com](http://www.phares-essais.com)

La conception des phares repend à deux objectives essentielles ; la visibilité qui dépend principalement de la hauteur du phare, et l'identification grâce à ce qu'on appelle 'marque jour et nuit'. Parallèlement, le contexte historique et culturel et les conditions climatiques jouent un rôle considérable dans l'architecture des phares.



Phare d' Alproch

Phare de Waitemata

Phare d'Adziogol

Phare de Bodic

**Figure N°10 : variété architecturale des phares**

Source : P. Beaver, Une histoire des phares, Londres, 1971.

Ces éléments clé de la signalisation maritime, ont connu une grande mutation qui a été amorcée dans les années 1990, suite aux évolutions dans les systèmes de navigations, notamment avec l'avènement des techniques de positionnement par satellite, qui ont changé les pratiques de la navigation, les systèmes de signalisation maritime comme les phares et les balises perdent de plus en plus leurs utilités sur le

littoral, leurs feux ont baissé d'intensité, et leur nombre opérationnel a diminué considérablement, C'est ainsi que les phares ont passé de leur statut comme bien à utilité publique pour devenir des objets patrimoniaux. "Ils se présentent aujourd'hui comme des éléments uniques, des symboles des villes littorales"<sup>45</sup>. Ils témoignent de la lutte contre le péril en mer, mais aussi des liens qui unissent terre et mer grâce à leurs dimensions ; mythique, légendaire et à travers la vie mystérieuse des gardiens de phares.

"Ces dernières années, les phares ont connu un grand engouement de visiteurs amateurs de légendes, d'histoire d'architecture et de paysage. Alors qu'autrefois ils signalaient la terre aux marins, ils servent aujourd'hui à révéler la mer aux terriens"<sup>46</sup>, ils sont un peu moins tournés vers la mer, et un peu plus tournés vers la terre, c'est le nouveau destin des phares.

#### **I-2-4-2- Défense militaire des côtes**

Les dispositifs militaires maritimes étaient des éléments importants dans la structure des villes littorales depuis l'antiquité, aujourd'hui ils nous donnent des informations sur l'histoire militaire maritime, ainsi que sur les potentiels dangers liés à l'époque de leur réalisation. Ils se distinguent à la fois par leur richesse et leur variété, qui traduisent l'importance du fait maritime dans la constitution des Nations.

"Ce patrimoine a évolué considérablement depuis le Néolithique jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, grâce notamment aux batailles navales, et aux confrontations terre-mer. De ces dernières, le patrimoine côtier tire sa principale originalité d'être un patrimoine d'interface. De ce fait, il est fondamental de prendre en compte les dynamiques naturelles et anthropiques des littoraux, pour replacer chaque fortification dans l'environnement contemporain de sa construction initiale"<sup>47</sup>. Ainsi la plupart des forts littoraux se rattachaient directement aux places stratégiques que sont les ports de commerce ou de guerre d'autrefois.

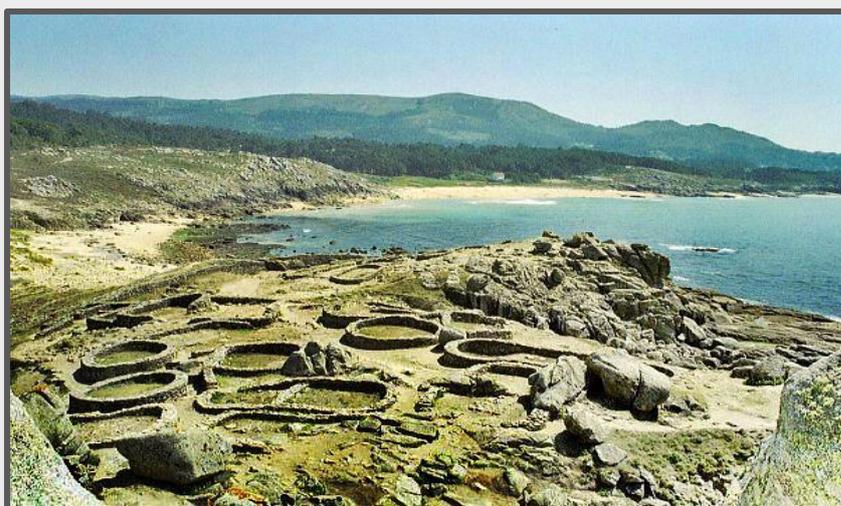
---

<sup>45</sup> -L. Menanteau Patrimoine maritime et tourisme, les potentialités du littoral atlantique de l'Andalousie In: colloque projet thucydide de la diversité du patrimoine militaire côtier en Europe, 2000.

<sup>46</sup> -In Cabantous A., Lespagnol A. et Peron F, In: Les français, la terre et la mer, XIIIème-XXème siècle, Paris,Fayard, 2005, p. 775.

<sup>47</sup> - Idem

Les premières fortifications côtières sont souvent liées à la configuration des sites. Ainsi, la plupart des éperons barrés de l'âge de Fer existant sur les côtes sont établis sur des caps. Les Castros celtiques de Galice, les oppidums gallo-romains ou les celtibères utilisent aussi des promontoires marins. Par la suite, Les Phéniciens vont souvent choisir les reliefs des interfluves côtiers pour leurs établissements coloniaux, afin de mieux en assurer la défense.



**Figure N°11 : Castros Celtiques de Galice**

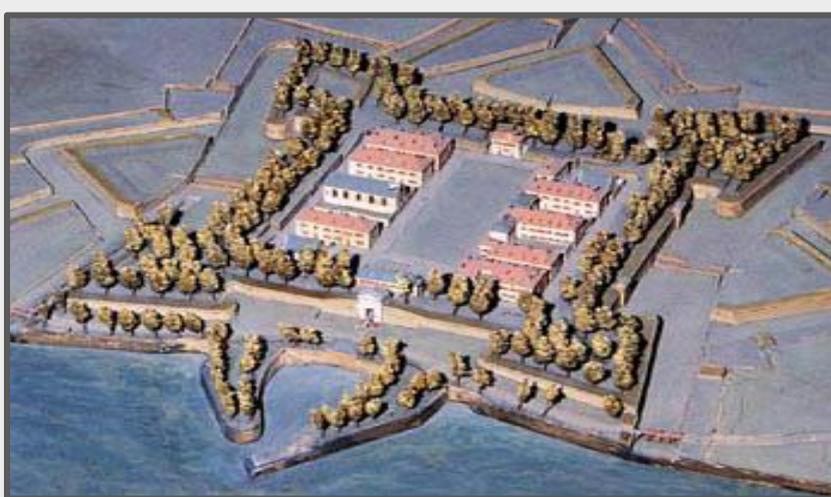
Source : [www.spainisculture.com](http://www.spainisculture.com)

A l'époque grecque, les remparts souvent doubles, avec des portes d'accès entourent les villes côtières dans le but de protéger les acroïles et les activités portuaires. Ils sont présents dans les comptoirs grecs comme ceux de Gades (Cadix), Sagonte (Sagunto), la plus spectaculaire de ces forteresses, appartenant au royaume macédonien, est sans conteste celle du mont Goritsa, construite sur un relief dominant la baie de Vólos, au nord-est de la Grèce.

Plus tard, à l'époque romaine, un certain nombre de villes bordant la mer ou des rives estuariennes sont nées de l'existence d'une forteresse. Citant comme exemple : Boulogne, Lillebonne ou Bayeux en France.

La morphologie et le style des fortifications côtières sont intimement liés à l'évolution de la navigation, au quelle elles s'adaptent, les performances des navires de guerre se sont développées perpétuellement, impliquant une évolution permanente des systèmes de défense côtière.

D'un autre côté, le style des fortifications côtières correspond à l'évolution générale de l'architecture militaire, à titre d'exemple, le passage des formes médiévales aux lignes brisées en forme d'étoile, et aux fortifications de style Vauban, qui ont donné naissance à d'admirables forts et citadelles comme celle de Belle-Ile, Saint-Martin de Ré.



**Figure N°12 : citadelles de Belle-Ile, Saint-Martin de Ré**

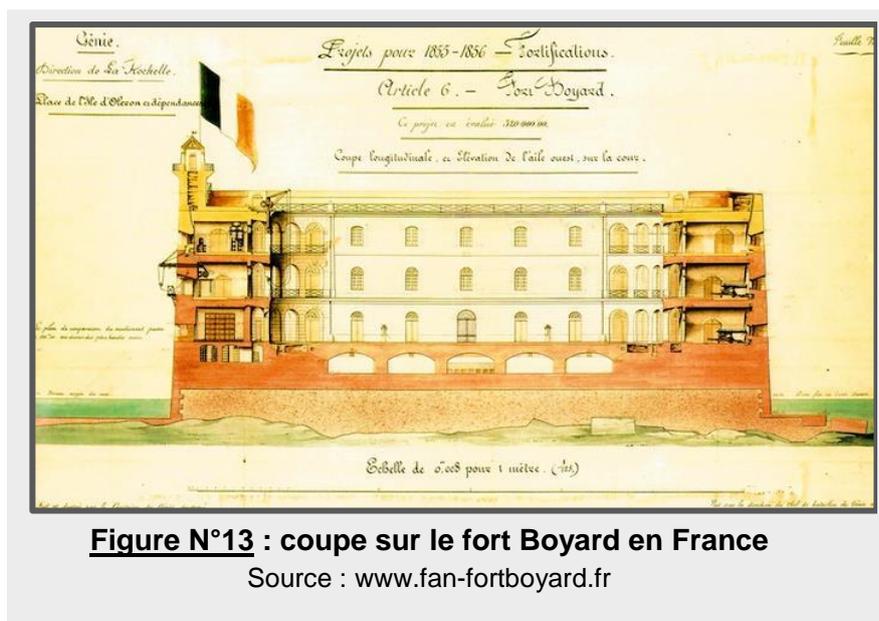
.Source : [www.fan-fortboyard.fr](http://www.fan-fortboyard.fr)

En outre, leur architecture est influencée par le site et l'environnement côtier qui conditionnent l'emploi des matériaux (granite, schistes, calcaires, grès, basaltes, pierres de lave, briques... etc.) ,et le mode de construction, mais les traditions architecturales de la région jouent aussi un rôle considérable.

Cependant, "la construction dans un environnement côtier a exigé parfois de véritables prouesses techniques et une adaptation au milieu marin. Les difficultés sont accrues lorsque le site est un rocher ou un îlot, ou lorsque les forts sont situés en pleine mer"<sup>48</sup>, comme le fort Boyard en France, sa situation insulaire rend plus difficiles les conditions de construction et de transport des matériaux.

---

<sup>48</sup>- L. Menanteau Patrimoine maritime et tourisme, les potentialités du littoral atlantique de l'Andalousie In: colloque projet thucydide de la diversité du patrimoine militaire côtier en Europe, 2000.



**Figure N°13 : coupe sur le fort Boyard en France**

Source : [www.fan-fortboyard.fr](http://www.fan-fortboyard.fr)

Malgré la variété constatée des fortifications côtières, l'établissement d'une typologie est parfois difficile, car ces monuments résultent souvent de remaniements successifs, faisant suite ou non à des destructions ou à des démantèlements. Dans cette optique, l'histoire d'une fortification peut commencer dès la Haute Antiquité. Il faut donc différencier les constructions ex nihilo, qui correspondent à un style architectural bien défini, de celles où l'on retrouve les styles de plusieurs époques imbriquées à des degrés divers.

Actuellement, les systèmes de défense du littoral ont perdu leurs intérêts fonctionnels, ils sont soumis à des menaces, qu'elles soient d'ordre naturel ou anthropique. Ils se localisent en effet dans l'espace côtier, qui est, depuis la naissance du Marché Commun, la zone la plus soumise aux aménagements touristiques, urbains, industriels et portuaires.

### **I-2-4-3- Infrastructures portuaires**

-Transit terre/mer

Quais, môles sont beaucoup plus qu'une simple infrastructure d'accostage. En plus d'être de véritables lieux de promenade et de pratiques maritimes, ils constituent la manifestation matérielle d'un rapport soutenu entre le monde de la navigation et le monde terrestre. En assurant le transbordement des passagers et des marchandises, le quai se trouve être le prolongement des routes terrestres ou, à l'inverse, de la voie

navigable. Il marque par son emplacement, ce qui est désigné comme étant "un point de rupture de charge entre deux moyens de transport majeurs"<sup>49</sup>.

C'est pourquoi, on retrouve sur les sites d'ancien quai du matériel lié à la navigation (bites d'amarrage, palans...) tout comme du matériel lié au transport terrestre (chaussées, un pavage, rails...). De la même façon, le lieu du quai constitue un point de rencontre entre deux modes de vie distincts. Les artefacts que l'on y retrouve sont liés à la terre (vaisselle, roues et ferrures de charrettes, engins de foresterie...) ou encore à la vie en mer (cordages, sceaux, tonneaux...).

Dans cette optique, la fouille des anciens quais permet d'en savoir plus sur le passé socioéconomique d'une localité, et sur ses pratiques et ses traditions maritimes

#### -Activités traditionnelles et artisanales liées à la mer

"C'est l'ensemble des ouvrages qui regroupent les activités traditionnelles maritimes antérieures à l'âge industriel, comme les Ateliers de Charpenteries de la marine, les salines, les moulins a mer, les abris et cabines de pêche...etc."<sup>50</sup>. De qualité architecturale parfois modeste, leur intérêt réside dans l'usage de leurs espaces, c'est là où les artisans et les marins ont reproduit depuis des siècles, les mêmes gestes et mouvements liés aux allégories et aux traditions maritimes, leurs fonctions originales sont en cour de disparition actuellement, entraînant au final un risque de coupure par rapport à la mémoire des lieux.

#### -Activités industrielles liées à la mer :

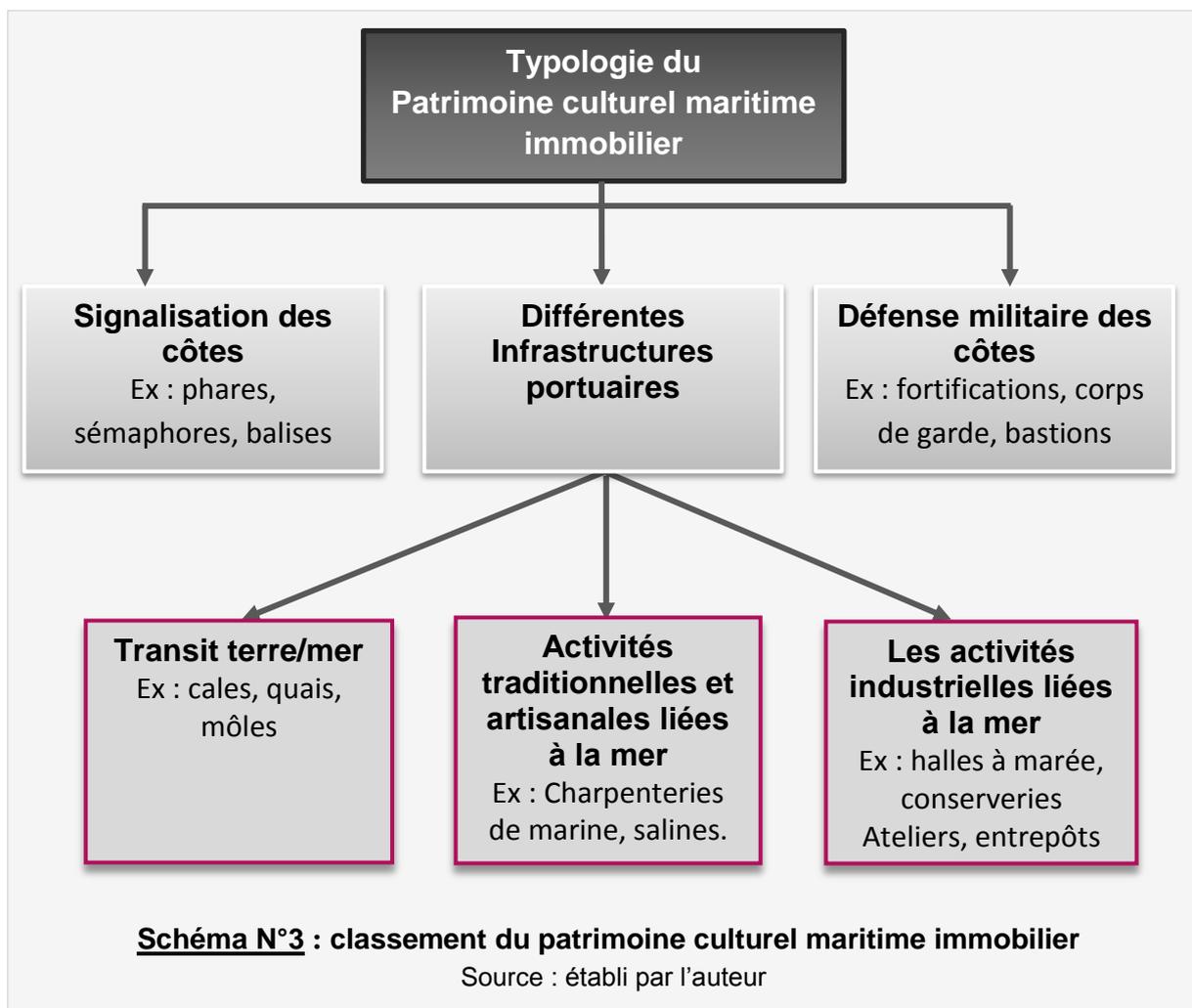
C'est les infrastructures engendraient par le stockage ou la transformation de produits-clés du commerce et de pêche (halles à marée, glacières, remises de pêcheurs, conserveries...etc.), et par l'industrie du transport maritime (usines, ateliers de chantiers navals, gares maritimes...etc.), qui se sont multipliés à partir du XIX<sup>ème</sup> siècle, ils sont conçus comme l'ensemble d'éléments qui témoignent d'une étape de la technologie portuaire, étroitement liée à l'industrialisation.

---

<sup>49</sup> - F. Simard, Patrimoine archéologique maritime les épaves et anciens quais, rapport du Gouvernement du Québec, Avril, 2009, p. 31.

<sup>50</sup> - F. Péron, J. Rieucan, La maritimité aujourd'hui, éd. L'Harmattan.1996.

Or, leurs emplacements dans un espace côtier en constante régénération impliquent la sauvegarde de leurs éléments les plus significatifs, qui constituent de véritables objets d'archéologie industrielle en soi.



## **I-2-5- patrimoine maritime et paysage culturel du littoral**

### **I-2-5-1- Quelles approches culturelles pour le paysage littoral ?**

La compréhension du paysage littoral contribue fortement au discernement du processus de construction du patrimoine culturel maritime, dans sa dimension spatiale et temporelle. Dans cette perspective, certaines approches particulièrement intéressantes se distinguent :

- Le Concept « maritime culturel landscap » de Christer Westerdahl

Les paysages sont souvent le résultat de l'influence partagée des éléments géologiques et biologiques qui en constituent les bases naturelles, et des usages que l'homme en fait depuis des millénaires. Cette interaction entre éléments naturels et manifestations culturelles de l'occupation humaine, constitue ce que l'on appelle le 'paysage culturel'.

Le professeur 'Christer Westerdahl'<sup>51</sup>, et au cours de ses enquêtes d'archéologie maritime a senti le besoin d'inventer un terme scientifique qui permet d'unir les éléments naturels et culturels caractéristique de l'espace maritime, et spécifique aux sociétés littorales. Le terme choisi était 'maritime cultural landscap'.

Ce concept du 'paysage culturel maritime' a été développé à travers un grand nombre d'articles théoriques et d'études pratiques traitant de la culture maritime '1980, 1992, 1994, 1995, 1998 et 1999'. Il a été conçu afin de comprendre et d'analyser les éléments qui constituent l'identité des peuples marins et leurs conséquences sur la structure de l'espace littoral.

Ainsi, " le paysage culturel maritime est défini comme l'empreinte de la culture maritime dans le paysage. Tenant compte autant du milieu terrestre que subaquatique. Il permet de comprendre la création et l'évolution des biens culturels maritimes comme unité à l'intérieur d'un cadre général que constitue le paysage, et non pas en tant qu'entités séparées"<sup>52</sup>.

Un paysage culturel maritime contient à la fois, épaves et sites aménagés sur le rivage, comme les phares, les fortifications, les docks et les quais, les entrepôts et les chantiers navals, mais également la géographie naturelle, les côtes, les reliefs ainsi que les directions des courants dominants et des vents, les deux s'influencent mutuellement.

Selon Ch .Westerdahl, on peut définir le paysage culturel maritime d'une société en établissant d'abord les 'centres de culture maritime' qui sont des lieux caractérisés par des traditions, et une économie principalement basée sur des activités littorales.

---

<sup>51</sup> - Professeur dans l'université norvégienne des sciences et de la technologie 'Département d'études historique et religieuse'.

<sup>52</sup> -Ch. Westerdahl: 1999. De la terre à la mer, de la mer à la terre. Sur les zones de transport, les frontières et l'espace humain. In: En bas de la rivière et dans la mer, Litwin, J, Pologne ,1997.

Ainsi, l'étude de la culture dans ces espaces spécifiques permet d'identifier un grand nombre de traits typiques au fait du rivage. Des systèmes d'occupation du littoral récents se superposent à d'autres plus anciens pour constituer ce que Westerdahl appelle 'couches culturelles maritimes'.

Une telle lecture du paysage peut constituer une base pour l'identification et l'étude évolutive des éléments du patrimoine maritimes, dans leur contexte naturel.

-Concept « halioscopie » de Yves Le Maitre et Christian Davy

Une démarche qui émane du 'programme de recherche Estuarium sur le patrimoine des villes littorales, dirigée par Yves Le Maitre, avec Christian Davy'<sup>53</sup>, ces derniers constatent que le dénominateur commun d'une grande partie des richesses patrimoniales du littoral est la mer. Pour qualifier ce patrimoine spécifique, ils inventent un nouveau terme, c'est 'haliotique' ; du grec halios désignant ce qui est relatif à la mer. De même, ils adoptent une méthodologie, pour l'étude de ce patrimoine basée sur une double lecture à la fois géographique et historique du paysage, nommée 'géoscopie' par 'André Chastel'<sup>54</sup>, et qu'ils proposent de l'appeler halioscopie dans son application au littoral, ils la définirent comme suite :

"L'halioscopie est une méthode expérimentale, inspirée de la méthode de l'Inventaire général qui offre une perception globale des héritages culturels saisis sous tous leurs aspects, et pas seulement sous celui de monuments historiques. Elles sont différenciées cependant, par l'absence du souci d'exhaustivité, qui caractérise l'Inventaire, ce qui invite à la définir comme un inventaire raisonné"<sup>55</sup>.

A partir de l'étude du patrimoine, l'halioscopie a pour finalité la compréhension de l'évolution historique du paysage littoral depuis l'Antiquité jusqu'à nos jours, ce qui représente une référence méthodique à l'espace-temps, et c'est le patrimoine par ses formes comme par ses fonctions qui témoignent de l'action structurante et organisatrice de la mer dans le paysage et dans les sociétés littorales. Il démontre que les paysages maritimes répondent à un processus d'occupation humaine du littoral

---

<sup>53</sup> Y. Le Maitre, C. Davy, L'écume des pierres, Colloque littoral, Nantes, 1995.

<sup>54</sup> - J. Guillaume André Chastel (1912-1990), In : Encyclopedia Universalis, 2005.

<sup>55</sup> - Y. Le Maitre, C. Davy, L'écume des pierres, Colloque littoral, Nantes, 1995.

commandé par la présence ou la proximité de la mer, qu'est nommé haliotisation. Ainsi plusieurs formes d'haliotisation qui correspondent aux différentes activités humaines en relation directe ou indirecte avec la mer sont distinguées : halieutiques industrialo-portuaires, touristiques, culturelles, spirituelles...etc.

Les hommes ont laissé en héritage de nombreuses traces patrimoniales sur le littoral : mégalithes, ports, digues, villas balnéaires...etc., dont l'analyse doit se servir pour définir les facteurs d'évolution du paysage ; naturels, économiques, sociaux...etc. et pour déterminer, si possible, sa cinématique, pour permettre par la suite son orientation future dans une perspective à la fois conservatrice et évolutive.

#### **I-2-5-2- Paysages littoraux actuellement : entre artificialisation et conservation**

"Les espaces porteurs des paysages maritimes ont traversé ces dernières années de brutales mutations fonctionnelles par tous dans le monde (rupture, reconversion, consommation difficilement contrôlée de l'espace...etc.), les transformations qui résultent conduit généralement à une artificialisation des paysages littoraux"<sup>56</sup>, celle-ci constitue une menace pour l'environnement naturel d'un côté, et pour le patrimoine culturel qui regroupe de l'autre.

Toutefois, cet état de fait est contesté par des chercheurs, des organismes ou des associations, qu'il s'appuie soit sur des arguments d'ordre naturel: il faut protéger pour maintenir la biodiversité littorale et la variété des milieux physiques des zones côtières, soit sur des arguments d'ordre culturel: il faut également transmettre les repères symboliques et les héritages historiques qui ont structuré dans le passé les sociétés et les territoires littoraux, en gardant à travers leur conservation, la possibilité de reproduire des gestes anciens. Il s'agit donc de transmettre une culture à travers un paysage. Cependant une interrogation se pose, celle de savoir quels paysages l'on veut préserver, transmettre et donc entretenir.

---

<sup>56</sup> -PÉRON, Françoise, Patrimoine et paysages du littoral. Paysages, le défi Breton, In : Géographes de Bretagne, n°1,2006, pp.57-69.

Selon 'Lügenbuhl, 1989', "L'entretien d'un paysage est un fait culturel. Il découle forcément d'un choix arbitraire"<sup>57</sup>. C'est donc sur la nature et la qualité des modèles à retenir qu'il faut discuter aujourd'hui, sur les époques qui feront référence, sur les groupes sociaux qu'ils conforteront et les types de perception qu'ils transmettront, pour donner aux objets patrimoniaux leur place dans la formation et les mutations du paysage littoral.

Les réponses ne sont pas toutes faites. Elles diffèrent selon la nature des sites porteurs de paysage littoral et l'époque où ils ont été révélés en tant que telle.

## **I-2-6- Patrimoine maritime et question des valeurs**

### **I-2-6-1- Valeur culturelle et identitaire**

Le patrimoine culturel maritime constitue une source sur laquelle se sont construites des identités multiples. Des régions et des territoires entiers ont fait du maritime une vocation qui transparait dans leurs façons d'habiter, de travailler, de construire et de se socialiser. C'est une fenêtre ouverte sur la vie quotidienne et les mœurs du passé.

"A travers leur relation avec la mer, les sociétés littorales ont accumulé des faits, des perceptions et des liens tramés entre l'homme et le milieu marin. Parmi ces liens, plus ou moins serrés, il en est qui appartiennent aux images, aux horizons mentaux, aux contacts visuels avec l'élément liquide, D'autres liens apparaissent plus solides noués par les valeurs d'usage "<sup>58</sup>. Cela est grâce à des pratiques et des traditions maritimes qui se sont superposées depuis des générations sur le même territoire, créant des lieux de mémoire marine, des monuments, qui viennent peupler l'espace terrien des images de l'homme en mer. Et qui témoigne de l'ingéniosité de ces derniers face au désir de rivage.

Cette identité maritime du littoral doit être soutenue. Car même si le milieu maritime relève de l'ordre naturel, c'est la culture maritime qui lui confère son originalité. Cela est indispensable quand on a besoin de construire une société unique et de tirer

---

<sup>57</sup>-L. Luginbühl, Paysages, Textes et Représentations du paysage du siècle des lumières à nos jours, éd. La Manufacture, Paris, 1989.

<sup>58</sup>- P.L. Martin, Vers le naufrage d'une culture maritime, In : Continuité, n° 24, 1984, p. 9-11.

les ressources multiples de la mer. La mise en valeur de cette culture maritime est une façon de créer un ciment pour les nouvelles populations littorales, qui sont en transformation continue.

### **I-2-6-2- Valeur historique**

Les espaces patrimoniaux maritimes ont été à la fois le résultat et le contexte propice d'événements historiques remarquables, notamment ceux liés aux guerres et aux conquêtes des territoires littoraux ; ils constituaient le théâtre de batailles navales, de chutes ou de victoires des pouvoirs maritimes depuis la plus haute antiquité , de même, ils témoignent des différents moments de l'histoire commerciale et anthropologique des sociétés littorales.

De la même façon, l'étude de ces héritages maritimes permet d'acquérir des informations historiques sur le mode de vie des peuples marins ,sur leurs navigations, et sur l'évolution de leurs rapports, commerciaux, techniques et sociaux avec la mer, ce qui permet de ressusciter et d'enraciner une mémoire propre au secteur du maritime, de son histoire, et de tout ce qui lui a trait .

### **I-2-6-3- Valeur économique**

La valeur économique d'un patrimoine culturel maritime est rattachée fortement à ses potentiels récréotouristiques." Le tourisme balnéaire, et à sa suite le tourisme littoral, ont fait émerger une économie, dont la mer plus qu'un espace d'exploitation, est avant tout le lieu de l'observation et de la contemplation ; à l'image de la fonction symbolique des phares ou des lieux de mémoire maritime, la mer vue est avant tout prétexte à l'accès à une mer concept, une mer représentation qui est prise en compte tant pour ses spécificités naturelles locales que pour ce qu'elle évoque"<sup>59</sup> . Ainsi, "plusieurs régions ont fait de leur identité et de leur culture maritime un atout majeur à travers la promotion d'un tourisme culturel littoral"<sup>60</sup>, le fait de considérer uniquement les espaces naturels sur la côte ou dans l'arrière-pays comme seul complément du tourisme est une erreur, la multiplication des équipements touristiques, des ports de

---

<sup>59</sup> - S. Bertin. État des lieux du patrimoine culturel maritime du golfe normand-breton. Rapport de l'Agence des aires marines protégées, 2011.

<sup>60</sup>-L. Menanteau Patrimoine maritime et tourisme, les potentialités du littoral atlantique de l'Andalousie In: colloque projet thucydide de la diversité du patrimoine militaire côtier en Europe, 2000.

plaisance et des parcs d'attraction est insuffisante pour créer un dynamisme touristique durable et rentable, notamment au milieu de la grande concurrence touristique qui caractérise généralement les territoires littoraux du même contexte ,ainsi, il est nécessaire d'identifier une région touristique à quelque chose qui soit originale et authentique.

Le patrimoine culturel maritime peut remplir ce rôle, à travers sa mise en valeur (circuits de visiteurs, musées dédiés au patrimoine maritime...etc.), il permet de générer un regain d'attractivités culturelles du littoral avec un rondement économique considérable, en plus de la création d'emplois offrant ainsi de nouvelles opportunités de développement du territoire.

Cependant, selon son ampleur, un tourisme communautaire doux aurait naturellement un effet positif sur la conservation de ce patrimoine. Toutefois, un tourisme non contrôlé, représente une véritable menace, car il l'exploite d'une façon abusive qui lui met en péril.

#### **I-2-6-4- Valeur architecturale**

L'architecture des sites et bâtiments maritimes au sens strict avait principalement une vocation fonctionnelle, elle répondait en premier lieu à des objectifs sécuritaires ou commerciaux spécifiques, ce pendant, cela n'a pas empêché une recherche de l'esthétique et de la qualité architecturale, qui se sont matérialisés depuis la plus haute antiquité, à titre d'exemple les ports anciens ont été des ensembles monumentaux avec un caractère architectural remarquable. Plusieurs descriptions historiques l'expliquaient comme celle de 'Jean Rougé'<sup>61</sup> du port de Rome ou encore celle que fait 'Flavius Josèphe'<sup>62</sup> du port de Césarée de Palestine.

En outre, dans les régions littorales, les formes architecturales nouvelles viennent se superposer à d'autre plus anciennes constituant un espace où se côtoient plusieurs écritures architecturales, nées des relations de l'homme avec la mer, qui découlent de différentes époques ; antique, médiévale, puis industrielle. Un métissage

---

<sup>61</sup>- J. Rougé, Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'empire romain. In: L'antiquité classique, Tome 36, fasc. 1, 1967. pp. 336-338.

<sup>62</sup> Flavius Josèphe, Guerre des Juifs, I, 409-415.

étonnant de formes architecturales, de compositions urbaines où la verticalité et la rigidité des bâtisses sont opposées à l'horizontalité et la fluidité marine dans une composition paysagère bien spécifique au littoral.

De point de vue technique, l'architecture des bâtiments maritimes témoigne d'une maîtrise évolutive des méthodes de construction, qui s'adaptent parfaitement aux contraintes et aux conditions naturelles des espaces maritimes. Ce qui peut nous servir de fil conducteur dans la recherche d'une architecture ancrée dans son rapport au contexte, qui envisage l'économie des moyens et la préservation des ressources, comme facteurs de durabilité, et qui se développe en harmonie avec l'environnement.

#### **I-2-6-5- Valeur de consistance**

C'est une valeur reconnue plus particulièrement par les architectes et les urbanistes, elle a un rôle de mesure et de guide pour la modification du territoire des villes, et elle permet une lecture de son contexte, de ses formes et de ses rapports géométriques. Dans cette perspective, le patrimoine constitue à la fois la clef de lecture du présent, ainsi qu'une manière de se projeter dans le futur.

"Le patrimoine a une valeur même en tant que signe, ou présence, selon laquelle (...) il faut projeter l'aménagement d'un lieu, en le conservant sous ses formes actuelles ou en le réconfortant à l'aide de suggestions..."<sup>63</sup>.

Dans cette optique, le patrimoine culturel maritime constitue une source d'information sur la morphologie des littoraux, et en même temps un enjeu décisif pour les futurs aménagements, de restructurations ou d'extensions urbaines dans le territoire côtier.

À ce titre, la mise en évidence de ces espaces spécifiques, liés au maritime, permet de passer d'une conception qui résume le patrimoine à une juxtaposition d'éléments à valeur historique, à une vision territorialisée qui saisit les imbrications géographiques de ces héritages propres aux espaces côtiers et influence les futures formes d'organisation territoriale du littoral.

---

<sup>63</sup> -P. Colarossi, les interventions de mise en valeur des biens historiques et archéologiques et des sites. Concepts généraux, méthodes et instruments, In : la stratification de la ville et du territoire, cours de post-graduation en préservation, Rome 1993, p91.

## **I-2-7- Patrimoine maritime : outil de développement durable des littoraux**

Le Développement durable (DD) correspond à une approche innovante rendue nécessaire par les problèmes essentiellement écologiques ressentis à l'échelle planétaire. Néanmoins, ses sujets d'intérêts les dépassent largement pour s'enquérir de tous les domaines sur lesquels reposent des conditions de vie salubres et plaisantes, selon un processus qui tente d'équilibrer les composantes économique, sociale, et écologique. C'est un développement économiquement efficace, socialement équitable et écologiquement soutenable. "Il répond aux besoins du présent sans compromettre les capacités des générations futures de répondre aux leurs".<sup>64</sup>

Dans cet esprit, le patrimoine culturel, référence dynamique irremplaçable et support des diversités régionales, constitue une véritable opportunité du développement durable des territoires, il joue un rôle dans la reconnaissance, la visibilité du territoire et dans l'appropriation de celui-ci par ses habitants.

Dans le contexte littoral, la transmission du patrimoine maritime aux générations futures est indispensable, car il représente un support d'éducation, d'inspiration et de création pour les jeunes générations. Néanmoins, ce dernier n'a d'intérêt que si 'il vit à travers une démarche de développement à vocation économique et sociale. Donc, "pour construire les territoires littoraux dans la pérennité, et pour mieux les gérer sur le long terme. Leur évolution dans l'avenir doit se bâtir en intégrant leur originalité culturelle et humaine considérée comme une ressource non renouvelable à forte potentialité"<sup>65</sup>.

Cela nécessite naturellement une réflexion scientifique profonde, qui part de l'identification et du recensement des héritages, jusqu'à la mise en place de méthodes, d'outils et d'objectifs de gestion intégrée des espaces côtiers qui doivent se concevoir à court, moyen et long terme.

---

<sup>64</sup> - En 1987 dans ' World commission of environnement and developpement 'le concept du développement durable a été introduit par le rapport « rapport Brundtland ».

<sup>65</sup> - F.Péron, Vers une nouvelle géographie des lieux à travers la culture, In: Les rencontres du réseau européen des centres culturels, La corderie royale de Rochefort, Centre international de la mer, 2006.

## CONCLUSION

Le patrimoine culturel maritime est une notion relativement récente, révélée suite aux transformations spatiales et fonctionnelles survenues dans les espaces littoraux, et qui ont suscité des réflexions sur les risques qu'encourent leurs héritages maritimes. Cela dit, ces derniers sont les témoins de l'histoire de plusieurs générations de peuples marins, qui ont laissé derrière eux de nombreux vestiges matériels d'exploitation et d'occupation du milieu littoral comme les ports, les phares et les fortifications côtières.

Ces héritages maritimes sont liés d'un côté, à l'époque qu'il les a fait naître, et de l'autre côté au contexte littoral qui les regroupe, de ce fait, ils sont d'une grande diversité typologique, technique et architecturale. et ils regroupent des valeurs, qu'ils ne sont plus à démontrer, mais plutôt à exploiter et à mettre en évidence. en particulier dans le contexte fertile et de grandes potentialités que représente le littoral. et notamment avec les changements successifs que connaît ce dernier, et qui ont intérêt à prendre en considération son histoire, son identité et son originalité, car ces dernières représentent une source du développement sur plusieurs échelles, touristique, sociale, et culturelle.

Donc, les héritages maritimes se rassemblent et se complètent dans une symbiose qu'il ne peut être rompue afin d'élaborer une vision sur le développement de l'espace maritime qui se prolonge dans la pérennité.

Une réalité déjà prise en considération à l'échelle mondiale, ou la discipline a parcouru un chemin considérable. Plusieurs chercheurs et institutions internationales se sont penchés sur la thématique, comme il a été démontré précédemment. Cependant, il faut reconnaître l'absence d'une véritable reconnaissance législative mondiale, avec le manque de textes propres à la thématique par l'UNESCO.

Pour finir, le patrimoine maritime constitue aujourd'hui un puissant levier d'action pour les territoires littoraux, en pleine régénération spatiale et fonctionnelle et en recherche de nouvelle image qui doit intégrer leur originalité et leur identité culturelle.

## **CHAPITRE - II -**

**EXPERIENCES INTERNATIONALES DE  
PRESERVATION ET REVALORISATION  
DU PATRIMOINE CULTUREL MARITIME**

## **INTRODUCTION**

Afin de croiser l'analyse théorique et l'expérience pratique de prise en charge du patrimoine culturel maritime, le chapitre qui suit abordera quelques exemples internationaux ; il sera question en premier lieu d'analyser le cas de la France, traité abondamment, au vu de la disponibilité de la documentation. Après, d'autres expériences à l'échelle mondiale, méritant la réflexion sont évoquées laconiquement.

La France étant un pays très sensible à la question patrimoniale d'un côté, et qui a influencé considérablement la réglementation algérienne en la matière de l'autre côté, constitue une source d'inspiration et d'information dans la démarche de la conservation du patrimoine maritime. Ainsi son cas a été détaillé à travers ses deux aspects méthodiques par l'analyse du contexte législatif et scientifique, puis pratique par l'étude du cas de la valorisation du vieux port de Marseille, qui a permis de mettre l'accent sur la place des héritages maritimes et de la culture méditerranéenne dans les opérations de réhabilitation et de requalification entreprises dans celui-ci.

Les cas de l'Espagne, des États-Unis, de l'Angleterre et du Canada sont également traités d'une manière rétrospective, ces importantes nations maritimes à travers l'histoire ont entrepris des démarches de conservation et de valorisation de leur patrimoine maritime, par le biais d'outils législatifs spécifiques à la thématique, ou à travers des institutions spécialisées. Chaque pays a développé sa propre démarche qui s'adapte aux spécificités de ses héritages maritimes, et aux perspectives de développement des espaces littoraux où ils s'inscrivent.

Ces expériences seront explorées dans l'évaluation de l'état de fait du patrimoine maritime en Algérie et spécifiquement dans la ville de Bejaia, de même, ils vont guider l'élaboration d'une démarche pour sa conservation et sa valorisation, qui soit spécifique au contexte maritime algérien.

## **II-1- EXPERIENCE FRANÇAISE DANS LA PRESERVATION ET LA VALORISATION DU PATRIMOINE MARITIME**

### **II-1-1- Conservation du Patrimoine maritime en France : outils et acteurs**

#### **II-1-1-1- Aperçu des héritages maritimes de la France**

La France est l'un des pays dont le territoire abrite un nombre conséquent d'héritages maritimes et portuaires, une richesse engendrée par l'existence de deux façades maritimes, la première s'ouvre sur la mer méditerranéenne et ses veilles civilisations et la deuxième sur l'océan Atlantique . Elle avait ainsi deux frontières à défendre, à aménager et à mettre en valeur, les empreintes civiles et militaires imbriquées sur son territoire constituent les témoignages vivants de son appropriation du littoral.

Ainsi, " la France s'est dotée d'installations maritimes depuis l'antiquité, notamment sur la rive méditerranéenne ;Massilia (Marseille) ,Alalia (Aléria), Portus Itius ( Boulogne-sur-Mer) ...etc., mais ce n'est qu'au cours du XV<sup>ème</sup> siècle que la plupart des ports français ont bénéficié de véritables travaux d'aménagement. Leurs infrastructures devaient leur permettre d'assumer, dans les meilleures conditions, les fonctions auxquelles elles étaient destinées"<sup>66</sup>.

Ils bénéficiaient de dispositifs de sécurité, d'une multitude d'infrastructures marchandes, et lorsque les conditions topographiques le permettaient, l'espace portuaire était partiellement, voire totalement fortifié. De ce fait, batteries, forts côtiers et blockhaus s'étaient multipliés sur le littoral français, pour défendre le territoire d'éventuelles attaques maritimes. Cependant, le plus grand dispositif de protection du littoral mis en place était 'le mur atlantique', tous les ports importants comme le Havre et Cherbourg seront transformés en véritables forteresses.

Quant à la sécurité de la navigation, elle était assurée par l'implantation de tours surmontées de fanaux comme le cas des tours de La Rochelle ou de Marseille, ce

---

<sup>66</sup> -M. Tranchant, Les ports maritimes en France au Moyen Âge In: Actes des congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public. 35e congrès, La Rochelle, 2004. pp. 21-31.

n'est qu'au XIX<sup>ème</sup> siècle, avec les nouvelles technologies d'éclairage, que les côtes françaises ont été entièrement sécurisées, grâce à l'implantation de 150 grands phares.

Aujourd'hui les vieux ports français abritent une riche collection d'héritages maritimes aux valeurs diverses, en partie réappropriés dans des opérations de réaménagement des villes portuaires.

### **II-1-1-2- Législation et instruments de prise en charge du patrimoine maritime en France**

L'état français a manifesté depuis plusieurs années un réel engagement en faveur du patrimoine culturel maritime, à travers la mise en place de lois, de services ou de missions appropriés. Les premières préoccupations concernant le patrimoine lié à la mer dans son sens large portaient sur l'archéologie sous-marine. Dès 1966, André Malraux<sup>67</sup> créait la direction des recherches archéologiques sous-marines, devenue en 1996 le département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (DRASSM). Cette dernière est liée au ministère de la Culture.

La protection de ce patrimoine est appuyée en 1989 par 'la loi relative aux biens culturels maritimes'<sup>68</sup>, qui donne à ces derniers la définition suivante: "Constituent des biens culturels maritimes les gisements, épaves, vestiges ou généralement tout bien présentant un intérêt préhistorique, archéologique ou historique, qui sont situés dans le domaine public maritime ou au fond de la mer dans la zone contiguë "<sup>69</sup>.

Cette loi a permis de faire un bond en avant en matière de protection du patrimoine maritime en France, elle a en effet pour vocation d'inventorier, protéger, valoriser et gérer les biens culturels maritimes, et d'appliquer la loi correspondante du

---

<sup>67</sup> -né en 1901 à Paris ,c'est un écrivain, aventurier, homme politique et intellectuel français. En 1958, il est nommé ministre des Affaires culturelles, fonction qu'il assumera jusqu'en 1969, décédé en 1976.

<sup>68</sup> -Loi n° 89-874 du 1er décembre 1989 relative aux biens culturels maritimes et modifiant la loi du 27 septembre 1941 portant réglementation des fouilles archéologiques (Journal Officiel du 5 décembre 1989 ), décret n° 91-1226 du 5 décembre 1991 pris pour l'application de cette loi (Journal Officiel du 7 décembre 1991)

<sup>69</sup> - Recueilli du site internet : [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr)

'Code du patrimoine'<sup>70</sup>. En outre, elle a constitué l'une des prémices de l'établissement de la convention de l'UNESCO de 2001 sur le patrimoine culturel subaquatique.

Parallèlement, la notion du patrimoine maritime a conquis graduellement la partie terrestre, plusieurs dispositions ont été mises en place qui ont permis d'intégrer la gestion du patrimoine maritime naturel et culturel dans l'aménagement du littoral.

A titre d'exemple, Les Schémas de Mise en Valeur de la Mer (SMVM), institués par la loi 'Defferre' du 7 janvier 1983, régissant la protection, l'exploitation, l'aménagement d'un littoral déterminé, qui imposent leurs arbitrages aux POS des communes littorales concernées, son objectif est la constitution d'une banque de données évolutive concernant le littoral dans sa réalité géographique, écologique, économique, historique et culturelle. De ce fait, cet outil a permis le contrôle de l'urbanisation rapide des littoraux, et en même temps, la protection des espaces maritimes à intérêt culturel ou naturel.

Les ZPPAUP (Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager) constituent de leur côté un moyen efficace de protection et de gestion intégré du patrimoine des zones littorales, il s'agit d'identifier et de valoriser dans un projet collectif, le patrimoine local dont les biens culturels maritimes.

Les PLU (Plan Local d'Urbanisme) sont également des instruments efficaces de protection du patrimoine maritime culturel et paysagé, car ils font apparaître les zones à protéger en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leurs intérêts, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique.

Cela dit, en 1986, la loi du littoral est la première à introduire une réglementation spécifique aux espaces littoraux. Les objectifs généraux de celle-ci consistent à préserver les surfaces rares et sensibles, à gérer de façon économe la consommation d'espaces par l'urbanisation ; notamment lors ce qu'il s'agit des aménagements touristiques, et à ouvrir plus largement le rivage au public.

---

<sup>70</sup> -Notamment la Loi du 31 décembre 1913 relative aux monuments historiques Loi du 2 mai 1930 relative à la protection des monuments historiques et sites. Loi du 25 février 1943 sur les abords des monuments historiques. Loi du 13 décembre 2000 relative aux immeubles menaçant ruine.-Décret n°84-1006 du 15 novembre 1984 relatif à l'inventaire des monuments historiques et sites.

Au premier lieu, la loi du littoral évoque particulièrement le patrimoine naturel maritime, ce n'est qu'avec la publication de 'L'instruction du 24 octobre 1991'<sup>71</sup> sur la protection et l'aménagement du littoral qu'on introduit la notion de patrimoine culturel littoral, on parle de "préservé des espaces terrestres et marins, sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral". C'est une instruction qui complète la loi du littoral et intègre la protection des héritages culturels relatifs à ce milieu.

### **II-1-1-3- Études et actions réalisées en faveur du patrimoine maritime en France**

#### **- Classement**

La procédure de classement en France est assurée par ' La loi de 1913'<sup>72</sup>, qui prévoit la préservation du patrimoine monumental, "soit environ 14000 monuments classés et 27000 inscrits"<sup>73</sup>. Ces actions de sauvegarde ont été étendues récemment aux nouveaux champs patrimoniaux.

Le patrimoine maritime à travers ses différentes manifestations ; navires, phares, ensembles portuaires, fortifications, écluses...etc., a pris progressivement de l'importance dans la politique de patrimonialisation française, ses différents éléments ont fait l'objet de plusieurs actes de classement. Ainsi, "en 2010 ,14 phares ont été classés au titre de monument historique national, ils rejoignent le phare de Cordouan classé depuis 1862"<sup>74</sup>.

Autres lieux chargé d'histoire et de mémoire maritime, c'est les bassins des vieux ports avec leurs quais et leurs infrastructures historiques, nombre d'entre eux ont fait l'objet de classement en tant que site du patrimoine national comme le cas de l'avant-port d'Honfleur, l'ancien port de Fréjus et le bassin du vieux port de Marseille.

---

<sup>71</sup> - Lettre-circulaire et instruction sur la protection et l'aménagement du littoral du 22 octobre 1991 des ministres de l'équipement, de l'environnement, du tourisme et du secrétaire d'État à la mer, moniteur des TPB, supplément du 1er novembre 1991.

<sup>72</sup> - Loi du 31 décembre 1913 relative aux monuments historiques.

<sup>73</sup> - Recueilli du site internet : [www.culturecommunication.gouv.fr](http://www.culturecommunication.gouv.fr)

<sup>74</sup> - Idem.

Pour les fortifications littorales, la période la plus riche en classement est celle de l'entre guerres, les grandes destructions survenues dans la Première Guerre mondiale suite aux batailles, notamment les attaques navales ont fait prendre conscience de leurs valeurs patrimoniales.

#### - Inventaires thématiques

Plusieurs opérations d'inventaires ont été réalisées ces dernières dizaines d'années sur tout le territoire français concernant les différents types d'équipements maritimes.

"Les phares, emblèmes du patrimoine culturel maritime ont bénéficié d'un inventaire spécifique suite à un protocole signé en août 2000 entre le ministère charge de la culture, et celui charge de l'équipement, qui concerne les principaux phares de la métropole, et envisage une protection raisonnée des plus significatives, 129 bâtiments ont été identifiés"<sup>75</sup>, cette opération a permis de déplacer le débat du champ de la sécurité maritime vers celui du patrimoine, et de la promotion touristique du littoral.

Les ouvrages de défense côtière, devenus également obsolètes ont fait l'objet d'opérations d'inventaire dans plusieurs régions. L'un des plus remarquables est celle de Guillaume Lecuillier qui a mené 'l'inventaire des fortifications littorales du Finistère en 2006'.

Les infrastructures portuaires de leur côté ont été évoquées principalement dans les inventaires du patrimoine industriel, lancés à la fin des années quatre-vingt, qui affirment l'influence des ports dans l'industrialisation des régions littorales.

Mais, ce n'est qu'en juillet 2007, qu'un rapport intitulé 'projet d'opération nationale d'inventaire général du patrimoine culturel littoral'<sup>76</sup>, vient regrouper sous une même approche d'étude ces différents sous champs spécifiques (phares, fortifications littorales, infrastructures portuaires). Réalisé suite à un appel de la direction de l'architecture et du patrimoine en collaboration avec l'Observatoire du littoral, il reprend

---

<sup>75</sup> -C. Frémaux, 'Projet d'opération nationale d'inventaire général du patrimoine culturel littoral', rapport d'étude, mars et juillet 2007, p.53.

<sup>76</sup> - Disponible sur l'adresse: [http://www.culture.gouv.fr/culture/politique\\_culturelle/rapfremauxdapa.pdf](http://www.culture.gouv.fr/culture/politique_culturelle/rapfremauxdapa.pdf)

à une demande institutionnelle très forte, et il vise principalement l'évaluation de l'état actuel du patrimoine maritime et littoral en France, et la mise en place d'un processus de conservation et de valorisation.

- Recherches et événements scientifiques

Grand nombre de publications scientifiques (livres, revues, articles...etc.), d'expositions et de recherches universitaires ont visé la vulgarisation de la thématique du patrimoine culturel maritime, et des différentes techniques de sa mise en valeur en France. Quelques études et dates restent significatives de l'essor de cette dernière qui bénéficie d'un contexte politique et institutionnel assez favorable, on retient quelques événements phares tels que le colloque 'estuaire 92' , en 1992 consacré à la problématique du patrimoine maritime organisé à Nantes, qui visait la définition des contours d'une nouvelle politique de conservation de ce patrimoine riche et digne d'être préservé, suivie d'une autre initiative remarquable, le colloque organisé en 2000, par Françoise Perón à l'université de Bretagne occidentale portant sur le patrimoine maritime ,il a été l'occasion de rassembler un réseau de chercheurs qui ont réfléchi à la mise en place d'un programme d'identification, de mise en valeur et de développement du patrimoine maritime français ,ils publient en 2002 l'ouvrage «Le patrimoine culturel et la mer. Aspects juridiques et institutionnels ».

Par la suite plusieurs communications ont été publiées, qui traitent des héritages maritimes dans des colloques sur le littoral, la géographie ou le patrimoine, la dernière est celle du 'RIPAM'<sup>77</sup> à Marseille effectuée en octobre 2013, où le patrimoine maritime et littoral ont été au cœur des débats.

Parallèlement, plusieurs initiatives ont été réalisées à l'échelle régionale ,en l'occurrence ;l'étude sur le potentiel du patrimoine maritime culturel du littoral de Bretagne en 2006, l'étude sur 'La valorisation touristique du patrimoine littoral en Languedoc-Roussillon en 2006', l'étude sur 'La naissance d'un mouvement patrimonial en faveur d'une culture maritime littorale de Basse-Normandie en 2005', 'L'Atlas du patrimoine maritime du Finistère réalisé par Françoise Perón et Guillaume Marie'...etc.

---

<sup>77</sup> -Rencontre internationale du patrimoine architectural méditerranéen

#### **II-1-1-4- Acteurs**

Il existe principalement trois intervenants dans la prise en charge du patrimoine maritime en France :

##### **- Les acteurs étatiques**

En premier lieu, le gouvernement à travers la coordination et l'influence de trois ministères, le ministère de la Mer, celui de la Culture et de la Communication présenté par la direction du patrimoine, et celui de l'Équipement. D'un autre côté, les organismes étatiques jouent un rôle considérable notamment les établissements muséaux, et les services d'inventaires, et particulièrement la fondation du patrimoine maritime et fluvial de France (FPMF) chargée " d'inventorier, de sauvegarder, de préserver et de promouvoir le patrimoine maritime et fluvial non protégé par l'état "<sup>78</sup>.

##### **- Les Associations**

"Montées par des chercheurs ou des amateurs du patrimoine maritime, ces associations ont joué un grand rôle dans la reconnaissance institutionnelle de ce dernier, par les ministères de la Culture et de la Mer (...). Créée pour la majorité durant la décennie de 1980"<sup>79</sup>, ils assurent la gestion d'événements, des fêtes du patrimoine maritime, la protection des héritages mobiliers ou immobiliers et la sensibilisation de la population sur leurs importances.

##### **- Les services techniques**

Groupes de techniciens spécialistes dans l'intervention sur terrain, ils sont principalement :

Les Agences d'Urbanisme : qui interviennent dans les domaines de la démographie, de l'habitat, de la planification urbaine, de l'aménagement du territoire,

---

<sup>78</sup> -Anonyme, Livre bleu: la stratégie nationale pour la mer et les océans, rapport d'étude, Paris, décembre 2009.

<sup>79</sup> -F. Péron, Le patrimoine maritime dans les rénovations portuaires françaises: Dunkerque, Le Havre, Brest, 2001, In : The port-city relationship and the urban waterfront redevelopment, portus, centro internazionale Citta d'Acqua, Venise, pp.40-74.

des équipements, des services publics et des infrastructures, ils abritent le club des territoires maritimes qui intervient exclusivement dans le domaine maritime.

Les architectes des bâtiments de France : dont la mission est d'assurer la surveillance de l'application de la législation, et de diriger les travaux d'entretien, de réparation et les travaux sur les monuments historiques.

Les architectes en chef des monuments historiques : Leur mission est de formuler des propositions pour le classement des immeubles, de conception et d'exécution des travaux et le financement.

## **II-1-2- Place du patrimoine maritime dans les rénovations portuaires françaises : Cas du port de Marseille**

### **II-1-2-1- Généralité sur les rénovations portuaires en France**

"Au total, sur la façade maritime française, la réorganisation spatiale et fonctionnelle des grandes villes portuaires est maintenant partout en cours de réalisation, et la question de la place à accorder aux héritages laissés par les périodes glorieuses de chacun de ces ports, est donc partout posée"<sup>80</sup>.

Dans cette perspective, " les quais, les bassins et les équipements, que l'on cherchât à cacher ou à combler sont devenus des objets de fierté identitaire et des outils privilégiés de reconquête urbaine "<sup>81</sup>, la régénération du patrimoine maritime français est en marche, et elle sert de plus en plus souvent à des politiques de valorisation touristique ou culturelle qui paraissaient impensables, il n'y a pas si longtemps.

C'est une pratique qui se généralise dans les différentes villes portuaires françaises (Bordeaux, Nantes, Saint-Nazaire, Marseille, Dunkerque, Bâton Rouge, Anvers, Rotterdam, Valence...etc.).

---

<sup>80</sup> -Idem

<sup>81</sup> -M. Bellot, 'Innovation ville -port, pour des projets intégrés ville /port', Fondation nationale des agences de l'urbanisme, rapport d'étude, septembre 2011.

Dans cette optique, le patrimoine maritime constitue un vecteur important de cohésion sociale et d'attractivité pour ces villes portuaires, car la valorisation du bâti ou des formes héritées du passé visent à entretenir la mémoire, l'identité et la culture portuaire, et relèvent des trois dimensions du développement durable. De même, " la création de grands événements festifs, culturels ou sportifs, associant des éléments significatifs du patrimoine maritime et ayant un réel impact populaire, est de nature à améliorer l'attractivité des secteurs situés à l'interface ville-port. Elle contribue fréquemment à un renversement de l'image durable "<sup>82</sup> . Ces événements participent non seulement à l'économie touristique, mais aussi à inscrire la ville et les projets dans une histoire en devenir, à forger l'image de marque de la place portuaire et à l'intégrer dans une perspective de développement des liens sociaux des populations.

"Aujourd'hui, l'identité maritime est revendiquée fortement par les acteurs urbains des villes portuaires, qui en font la pierre angulaire de nombreux projets urbains, mais aussi culturels et économiques"<sup>83</sup> .A cet égard, il est significatif de remarquer que certains clusters voués à l'innovation s'accompagnent de lieux emblématiques de la culture et du patrimoine maritime, fondant ainsi l'avenir dans l'histoire portuaire (le cas de la Lorient ou de Rotterdam).

Toutefois, "les opérations de rénovation des zones portuaires par le patrimoine maritime ont été menées indépendamment les unes des autres, par des acteurs différents ayant des objectifs et des cultures différents"<sup>84</sup> , c'est les équipes locales qui agissent comme elles l'entendent en fonction du contexte particulier de chaque ville maritime et des sensibilités spécifiques des opinions publiques.

Ainsi, la valorisation du patrimoine maritime en France a un grand rôle dans la construction de l'image attractive des villes portuaires (réaffectations de monument historique, musée maritime ,centre de culture portuaire et maritime...etc.) , néanmoins, le défi est également de ne pas se piéger dans une image figée au passé comme

---

<sup>82</sup> -Idem

<sup>83</sup> -M.Cantal-dupart , C.Chaline, Le port cadre de ville , éd. l'Harmattan, Paris 1993, p.92

<sup>84</sup> -F. Péron, Le patrimoine maritime dans les rénovations portuaires françaises: Dunkerque, Le Havre, Brest, 2001, In : The port-city relationship and the urban waterfront redevelopment, portus, centro internazionale Citta d'Acqua, Venise, pp.40-74.

l'explique' M. Collin <sup>85</sup>, car la représentation dominante de la culture maritime et portuaire au travers d'une démarche patrimoniale restreinte au passé a des effets négatifs pour les villes portuaires ; "Douarnenez apparaît ainsi avant tout comme un port musée, et non pas comme un des principaux ports de pêche de France"<sup>86</sup>, une survalorisation de l'ancien peut désactiver l'espace portuaire. Ainsi la mise en valeur des héritages maritimes doit être accompagnée par une création d'activités modernes suivant des tendances d'actualités, et qui prennent en considération la logique d'interaction du port avec la ville, un équilibre qui a été relativement atteint dans l'intervention de valorisation du port de Marseille.

### **II-1-2-2- Construction du vieux port de Marseille**

C'est au vieux port, le Lacydon, que Marseille doit sa création et sa prospérité, il était le centre économique et le cœur des activités de la ville jusqu'au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle, grâce à son ouverture sur le commerce de la Méditerranée, puis sur les colonies françaises, il avait de tout temps une valeur commerciale de premier ordre dans le bassin méditerranéen.



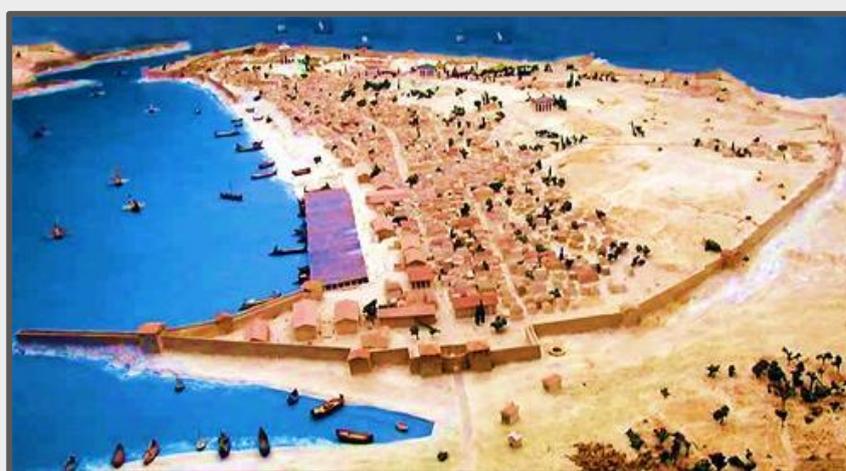
**Figure N°14 : vue aérienne sur le port de Marseille**

Source : [www.marseille-port.fr](http://www.marseille-port.fr)

<sup>85</sup> -M. Collin , Urbanité des cités portuaires, éd. l'harmattan, 1997, pp.181-201.

<sup>86</sup> -Idem

'Les Phocéens'<sup>87</sup>, navigateurs avertis, comprennent vite l'intérêt de ce qui n'est jusqu'alors qu'une simple calanque. Il crée le port et la ville, Les Vestiges du quai et des remparts de l'époque sont encore visibles aujourd'hui.



**Figure N°15 : maquette de la ville et du port Marseille au temps des Phocéens**

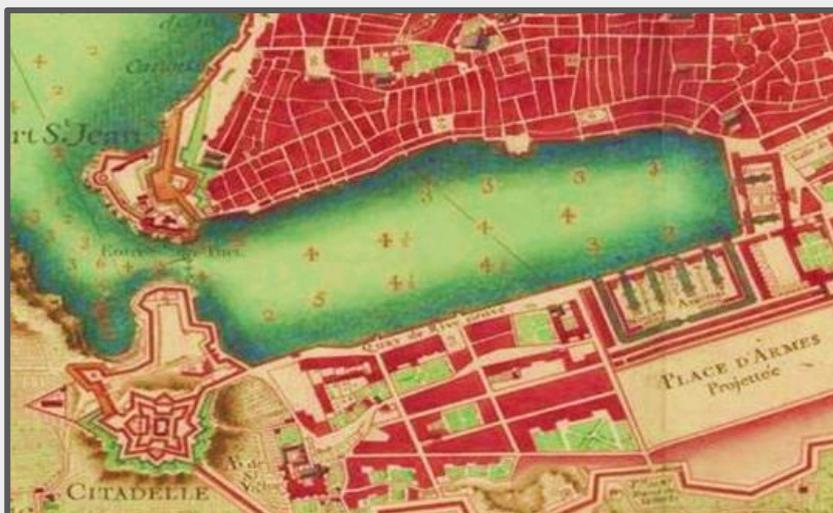
Source : [www.marseille-port.fr](http://www.marseille-port.fr)

Au Moyen Âge ; entre les III<sup>ème</sup> et IX<sup>ème</sup> siècles est édifiée l'Abbaye de Saint-Victor de Marseille. Par la suite, au X<sup>ème</sup> siècle, des entrepôts, des chantiers de charpente et un chantier communal de construction navale ont été installés à la place des marais asséchés de la rive est du port, un projet qui prend le nom de plan Fourmiguier. En 1291, Charles II aménage au sud-ouest du port un embarcadère militaire.

Du XV<sup>ème</sup> au XVII<sup>ème</sup> siècle ; les quais furent construits sous Louis XII et Louis XIII, entre le XV<sup>ème</sup> et le XVII<sup>ème</sup> siècle. Par la suite, en 1660 Louis XIV, lance la construction des forts Saint-Jean et Saint-Nicolas par l'architecte chevalier de Clerville. Il ordonne également la construction de l'Arsenal des Galères qui occupera progressivement le plan Fourmiguier et la Rive sud-est du port.

---

<sup>87</sup> -Ils viennent d'une ancienne cité grecque 'Phocée' située sur la côte Est de la mer Égée, aujourd'hui en territoire turc. Elle a été fondée entre le 10<sup>e</sup> siècle et le 8<sup>e</sup> siècle avant J-C par des Grecs venus de Grèce continentale.



**Carte N°1 : port de Marseille au XVII<sup>ème</sup> siècle**

Source : [www.vieuportdemarseille.fr](http://www.vieuportdemarseille.fr)

Du XVIII<sup>ème</sup> au XIX<sup>ème</sup> siècle ; la consigne sanitaire fut construite en 1719, puis Un deuxième bâtiment est construit à l'identique en 1862. Dans les années 1840, le trafic devient trop intense pour les capacités du port, de ce fait, on construit, à travers un ambitieux chantier le bassin de la Joliette, au nord du port.

Au XX<sup>ème</sup> siècle ; à l'entrée du port, on inaugure en décembre 1905, le pont Transbordeur. Parallèlement, sur la Rive-sud est créée la halle aux poissons qui resta en activité jusqu'en 1975.

Actuellement, les activités portuaires de commerce furent déplacées vers d'autres sites ; les bassins de l'actuel Grand port maritime de Marseille. Le vieux port est aujourd'hui un port de plaisance, un lieu de rassemblement populaire et l'un des symboles de Marseille.

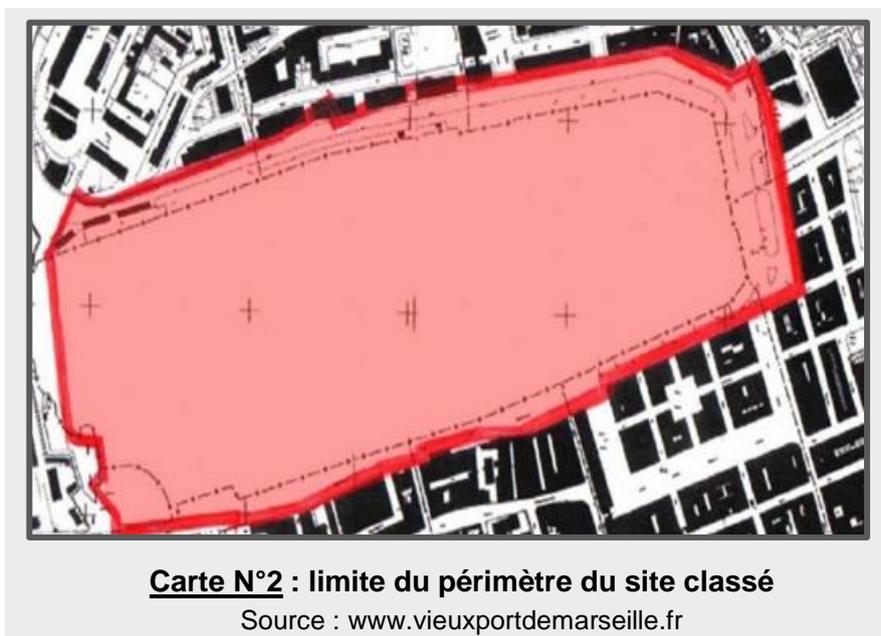
### **II-1-2-3- Mesure de protection du patrimoine du vieux port de Marseille**

Le bassin du vieux port de Marseille est un site classé patrimoine national depuis le 6 août 1932. L'objectif étant de préserver cet espace et d'exercer un contrôle sur son évolution.

Le 7 janvier 1946, la protection est renforcée par une inscription de l'ensemble des parcelles bordant le site classé, en intégrant les façades et les pieds des immeubles

(les îlots dans le pourtour de l'esplanade de la Tourette, du quai du port, de la place Victor Gelu, du quai des Belges, du quai de Rive Neuve, ainsi que la bordure du plan d'eau, des quais et des murs de soutènement du bassin de carénage).

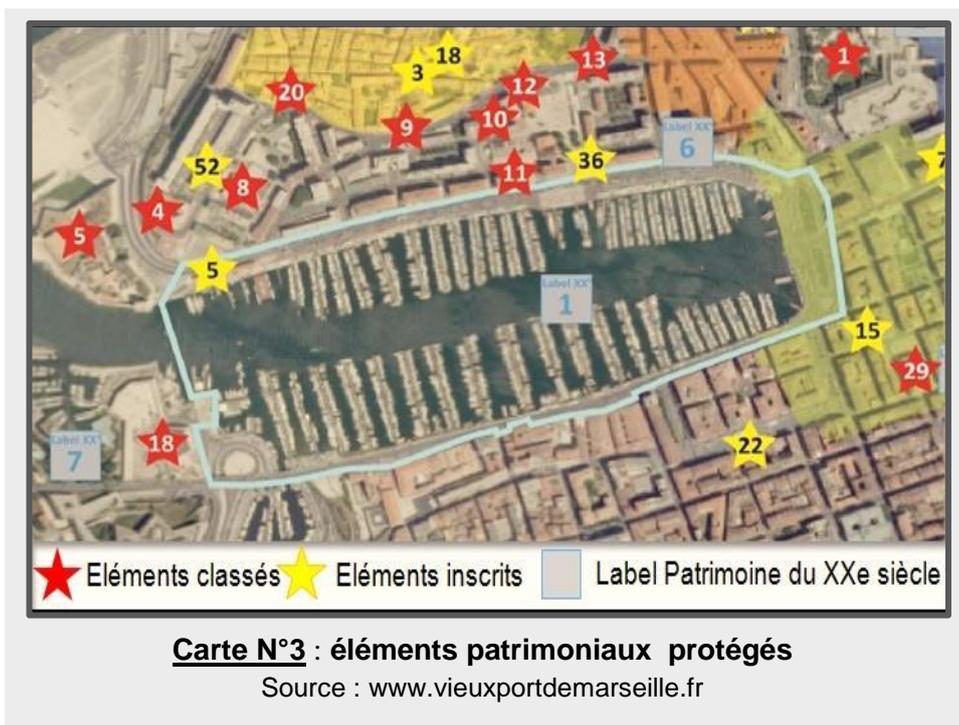
Le but de la sauvegarde et de la mise en valeur du port est principalement le maintien des caractéristiques du lieu, sans exclure "la possibilité d'apporter ultérieurement certaines améliorations qui seraient reconnues nécessaires, toutefois l'exécution des travaux qui seraient susceptibles de modifier l'état actuel des lieux ou leur aspect se trouvera désormais subordonné à un accord à réaliser entre les administrations intéressées"<sup>88</sup>



En outre, cette protection patrimoniale intègre des éléments du 20<sup>ème</sup> siècle qui sont remarquables de point de vue architectural ou urbain, leur identification est réalisée par l'organisme 'label Patrimoine du XXe siècle '<sup>89</sup>.

<sup>88</sup>- INGEROP, Projet : vieux port de Marseille semi-piétinement, dossier d'enquête publique, rapport d'étude, octobre 2011, disponible sur l'adresse : [www.vieuxportdemarseille.fr/images/DOC\\_3\\_VIEUX\\_PORT\\_EP\\_VDEF.pdf](http://www.vieuxportdemarseille.fr/images/DOC_3_VIEUX_PORT_EP_VDEF.pdf).

<sup>89</sup> -Institué en 1999 par le ministère de la culture et de la communication français, destiné à faire connaître les productions remarquables de ce siècle en matière d'architecture et d'urbanisme.



#### **II-1-2-4- Projet de reconquête du vieux port de Marseille**

Depuis la nomination de la Ville de Marseille comme Capitale européenne de la culture en 2013, une analyse a été menée sur son territoire pour identifier des lieux susceptibles d'accueillir des manifestations. C'est alors que le port de Marseille-Fos a été retenu, compte tenu sa charge symbolique et son rôle dans le fonctionnement de la ville, et dans la promotion de son image. Alors un projet a été soumis à une enquête publique qui portait sur une première phase d'aménagement, opérationnelle pour Marseille Provence 2013.

Afin de concrétiser ce projet, un concours de maîtrise d'œuvre a été lancé en novembre 2009, avec pour objectif l'aménagement d'un véritable espace public sur le vieux port. C'est l'équipe de 'Michel Désigne' qui a été retenue à l'issue du concours, avec son projet de la semi-piétonnisation du port. Dans ce cadre, plusieurs opérations de réhabilitation, de requalification et de rénovation des héritages maritimes et portuaires ont été réalisées. Dans ce qui suit en citent les interventions les plus importantes :



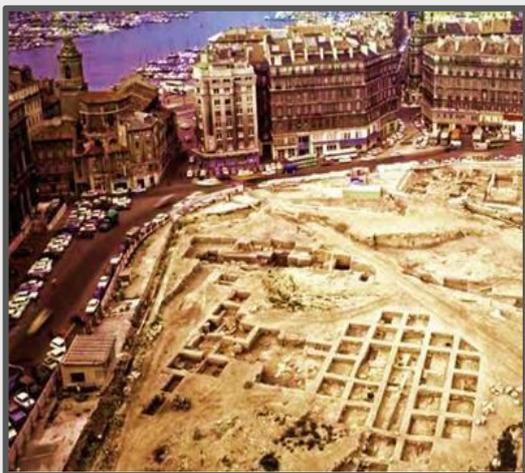
#### -Requalification du site du port antique

Le site du Port antique a bénéficié d'une intervention qui vise sa qualification et sa mise en scène. Situé à côté du musée d'histoire, il est en quelque sorte, la première salle d'exposition. Il comprend un ensemble complexe constitué d'imbrication des restes d'aménagements portuaires, du port et des remparts grecs de Massalia.

" A l'intérieur du musée, les visiteurs ont accès à la plus importante épave maritime du monde antique (début du III<sup>ème</sup> siècle de notre ère).qui restitue ainsi la dimension portuaire et maritime de la ville sous l'Antiquité"<sup>90</sup>.

Ce projet a participé au développement du tourisme culturel, moteur essentiel de l'économie marseillaise, de même, il a renforcé la dynamique impulsée par Marseille-Provence capitale européenne de la culture 2013.

<sup>90</sup> -INGEROP, Projet vieux port de Marseille semi-piétinement : étude d'impact. Chapitre 03, rapport d'étude, disponible sur l'adresse : [www.vieuxportdemarseille.fr/images/Chapitre-3.pdf](http://www.vieuxportdemarseille.fr/images/Chapitre-3.pdf)



**Figure N°16 : site du port antique avant la requalification**

Source : [www.marseille-port.fr](http://www.marseille-port.fr)



**Figure N°17 : site du port antique après la requalification**

Source : [www.vieuxportdemarseille.fr](http://www.vieuxportdemarseille.fr)

-Aménagement du fort Saint Jean

"Implanté en surplomb du vieux port de Marseille, le Fort Saint-Jean, après sa restauration (restauration des remparts, traitement des ruines en partie haute, consolidation de la chapelle...etc.), vas s'ouvrir au grand public avec la programmation d'expositions du MuCEM (Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée)<sup>91</sup>, celle-ci se poursuit dans un nouvel immeuble d'une superficie de 26000 m<sup>2</sup>, implanté au niveau du fort, consacré aux ressemblances, emprunts ou oppositions entre les cultures de l'Europe et de la Méditerranée, au travers des grands traits de leurs civilisations.

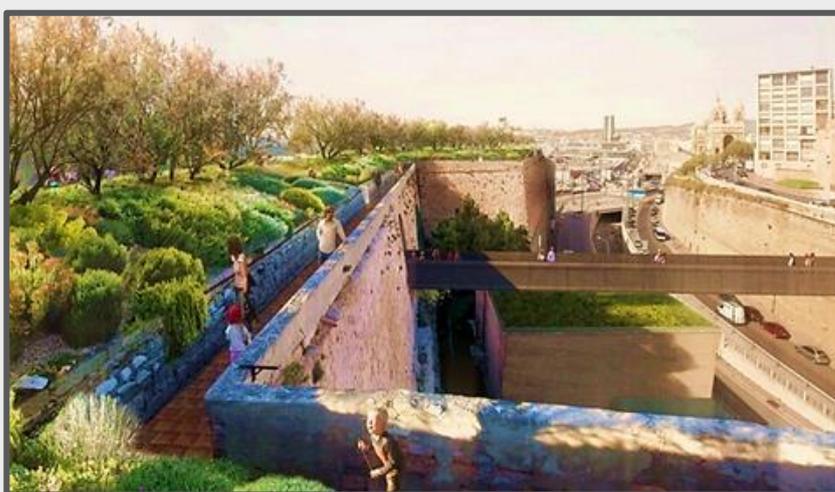


**Figure N°18 : Fort Saint-Jean**

Source : [www.vieuxportdemarseille.fr](http://www.vieuxportdemarseille.fr)

<sup>91</sup> - Idem

"Le projet prévoit également l'aménagement paysager du Fort St-Jean, il s'inscrit dans une approche globale qui offre aux spectateurs un nouveau jardin méditerranéen en libre accès, et à tous les visiteurs du MuCEM une invitation à la découverte d'une histoire où passé et avenir s'entremêlent dans une approche culturelle novatrice"<sup>92</sup>. Il s'agit de créer un espace promenade (organisation des parcours, ambiances visuelles, sonores, olfactives, traitement des points de vue...etc.), qui aura à conjuguer les usages envisagés dans le Fort d'une part, et la mise en valeur du patrimoine archéologique, architectural et naturel (faune et flore) d'autre part.



**Figure N°19 : jardin méditerranée du Fort Saint-Jean**

Source : [www.vieuxportdemarseille.fr](http://www.vieuxportdemarseille.fr)

#### - Réaménagements des Quais

Les trois quais du Vieux Port (Quai de la Fraternité, Quai de Rive Neuve, Quai du port) ne présentaient aucune homogénéité en termes de paysages et d'aménagements. Le projet de réaménagement prévoit ainsi leur transformation en de vastes plateaux entièrement accessibles aux piétons ; "les quais se prêtent désormais bien à l'organisation et à l'accueil d'événements et d'animations. Avec leur transformation ont vastes esplanades, propices à tous les usages. Cependant, l'architecture du lieu est

<sup>92</sup> -Recueilli du site internet : <http://www.vieuxportdemarseille.fr/>

strictement préservée, ainsi que le décor minéral. Marseille revendique et honore ici son histoire et sa culture portuaire<sup>93</sup>.

Le quai de la Fraternité est aménagé côté port d'un vaste espace piéton de 45 mètres de large, propre à l'organisation de manifestations exceptionnelles, l'espace dédié aux piétons est augmenté de 60%. Une ombrière, grande structure légère et ouverte, est implantée sur le quai, utilisée pour les activités journalières du vieux port, mais également pour des événements de plus grande ampleur.



**Figure N°20 : quai de la fraternité et l'ombrière**

Source : [www.vieuxportdemarseille.fr](http://www.vieuxportdemarseille.fr)

Sur le quai du Port, du côté façade, les dimensions existantes restent identiques, pour respecter l'idée de surface continue sans obstacle, avec une bande légèrement surélevée est arasée du côté voie. Quant au quai de Rive Neuve, le trottoir devient un véritable quai piéton ou des bancs et des sièges en pierres sont positionnés.

Dans le cadre de la manifestation 'Marseille capitale européenne de la culture 2013', les quais du vieux port ont vu défilés plusieurs événements culturels, qui ont réuni population et touristes au tour de ce lieu emblématique. Mis à l'honneur suite à sa requalification, le vieux port de Marseille a repris sa place comme cœur vivant de la cité tout en conservant son âme et son originalité historique et culturelle.

<sup>93</sup> -INGEROP, Projet vieux port de Marseille semi-piétinement : étude d'impact. Chapitre 04, rapport d'étude, disponible sur l'adresse : [www.vieuxportdemarseille.fr/images/Chapitre-4.pdf](http://www.vieuxportdemarseille.fr/images/Chapitre-4.pdf)



**Figure N°21 : célébration de l'année Marseille Capitale européenne de la culture –vieux port-**

Source : [www.lepoint.fr](http://www.lepoint.fr)

Ainsi, l'opération de requalification du vieux port de Marseille a mis en avant le caractère historique et culturel des lieux, qui a fait la renommée de la cité phocéenne Autrefois, et qui a contribué par la suite au développement économique, urbanistique et culturel de la ville. Grâce à 'une remaritimisation'<sup>94</sup> basée sur la mise en scène du passé portuaire, à travers l'attribution de nouvelles fonctions aux équipements maritimes permettant leur intégration dans un contexte culturel, ludique et commercial de prestige voué principalement au tourisme.

## **II-2- AUTRES EXPERIENCES INTERNATIONALES DANS LA PRESERVATION DU PATRIMOINE MARITIME**

### **II-2-1- Patrimoine maritime en Espagne**

L'Espagne est une grande nation maritime du bassin méditerranéen, avec ses 7880 km de côtes, elle a développé une relation très forte avec la mer, qui s'est matérialisée dans son histoire, sa culture, sa toponymie, son architecture populaire

---

<sup>94</sup> -Concept inventé à partir des années soixante avec la reconquête des fronts d'eau portuaire, on retrouve d'un côté la 'remaritimisation musée' qui se base sur une sur valorisation du passé portuaire, et de l'autre côté la 'remaritimisation maritime' qui favorise la réutilisation de l'eau comme activité et où le front d'eau devient un support de ces mêmes activités, le but dans la requalification du port de Marseille était c'est de trouvé l'équilibre entre c'est de type de maritimisation.

maritime...etc. L'intérêt procuré aux héritages maritimes dans ce pays se reflète notamment dans l'engagement des associations, et des institutions muséales.

Bien que le gouvernement ait mis en place une législation relative à la protection du patrimoine dans celui lié à la mer. ,à travers 'la loi de 1985 du patrimoine historique espagnol (LPHE)<sup>95</sup>, et celle de la préservation du littoral de 1988 ,le grand travail dans le domaine de la préservation du patrimoine maritime est réalisé par les institutions des musées maritimes ou portuaires réparties sur tout le territoire littoral espagnol .le plus actif dans le domaine est le musée maritime de Barcelone, créée en 1939 ."En plus de l'organisation d'expositions ,le musée alimente des recherches sur le sujet et assure la diffusion du patrimoine maritime de la méditerranée, à partir d'un concept global dynamique et participatif "<sup>96</sup>.

"Dans les années quatre-vingt-dix, le musée a fait le pari de s'intégrer dans le projet de la restauration du port vell ,la partie la plus ancienne du port de Barcelone"<sup>97</sup> ,il a soutenu la formation d'un axe culturel maritime qui englobe l'ensemble des organismes culturel faisant partie de ce même environnement ,en l'occurrence l'aquarium et le musée d'histoire de catalogne .les éléments clefs de cet axe sont les réaménagements d'espaces culturels plus spécifiques, et plus caractéristiques de la maritimité de la ville ,notamment à travers la récupération de bâtisses anciennes du port ,leurs restaurations et leurs réaffectations.

Dans cette perspective, l'ancien entrepôt, du port Vell, désormais connu sous le nom de Palau de Mar, construit par Elies Rogent à la fin du 19ème siècle, abrite aujourd'hui, aussi bien le Musée d'Histoire de la Catalogne, que des bureaux et des restaurants, quant aux docks, ils ont été transformés en promenades, très fréquentées.

Par ailleurs, le bâtiment de la station maritime construit en 1907, est reconverti pour accueillir les locaux de l'autorité portuaire de Barcelone.

---

<sup>95</sup> -Elle intègre la notion du patrimoine subaquatique on parle du patrimoine « sous terre, dans la mer étagère régional ou continental».

<sup>96</sup> -M. Cornu, J. Fromageau. Le patrimoine culturel et la mer aspects juridiques et institutionnels 'tome 2', éd. L'Harmattan, 2002, p .105.

<sup>97</sup> -Idem



**Figure N°22 : Musée d'Histoire du Catalogne**

Source : [www.portdebarcelona.cat](http://www.portdebarcelona.cat)



**Figure N°23: exposition des bateaux patrimoniaux au port vell**

Source : [www.portdebarcelona.cat](http://www.portdebarcelona.cat)

C'est ainsi que le port Vell, n'étant autrefois qu'un espace en désuétude, qu'une zone délabrée comportant des entrepôts vides, des bâtiments industriels, et des quais peu animés, s'est vu transformé à un espace de vie pour la population, très convoité notamment à la période estivale. Le but a été de revitaliser cet ancien site historique rendu désuet, à travers un travail de vulgarisation culturelle appuyée par des événements et des expositions, qui mettent en avant les traditions maritimes et portuaires de la ville, et qui permettent de conserver son originalité.



**Figure N°24 : port vell à Barcelone après la requalification**

Source : [www.portdebarcelona.cat](http://www.portdebarcelona.cat)

## **II-2-2- Patrimoine maritime aux Etats-Unis**

Les USA situés dans un continent séparé, sa seule voie de communication avec le monde était pendant longtemps uniquement maritime. Ainsi, une véritable sensibilité s'est développée au tour de l'élément marin, qui s'est reflétée dans une des législations les plus complètes mondialement concernant le patrimoine maritime.

C'est la 'Loi sur le patrimoine maritime national de 1994' qui constitue l'axe principal de cette législation .elle reconnaît que "la préservation de ce patrimoine irremplaçable est dans l'intérêt public, car cet héritage vital a des avantages culturels, éducatifs, esthétiques, et économiques, et il doit être conservé et valorisé pour les générations futures d'Amérique"<sup>98</sup>.

Cette politique du patrimoine maritime national américain a mis en place les modalités d'interventions sur ce patrimoine, qui soit immobilier ou mobilier, qui doivent être assurées par un comité constitué de spécialistes dans le domaine maritime (architecte, conservateur, archéologue sous-marin spécialiste dans la préservation des phares, dans l'enseignement maritime, dans l'histoire militaire, dans le tourisme maritime...etc.) .En outre, la population est invitée à donner sa vision et à participer à la décision dans ces différentes interventions.

La loi prévoit parallèlement la création de différentes institutions liées à la conservation de l'histoire et du patrimoine maritime : formations dans les métiers traditionnels liés à la mer, activités éducatives liées aux ressources maritimes historiques, écoles d'archéologiques sous-marine...etc. elle détermine par ailleurs, les modalités de financement des différentes interventions sur le patrimoine maritime que ce soit étatique ou privé.

Cette dynamique a participé au développement des villes portuaires, qui misent de plus en plus sur leurs spécificités culturelles en revalorisant leur patrimoine, notamment avec la réhabilitation de bâtiments et de matériels liés à la mer, et l'intégration de nouvelles fonctions comme les centres de culture maritime et portuaire, musées maritimes...etc.

---

<sup>98</sup> -Recueilli sur le site internet :[www.loc.gov/law](http://www.loc.gov/law)

Dans cette perspective les espaces portuaires délaissés, à travers leur histoire et leur vacuité, constituent les terrains principaux de ses actions dans plusieurs villes des Etats-Unis, à titre d'exemple ,la requalification du port de Boston n'a pas négligé le volet culturel et authentique de l'espace , celui-ci offre une promenade historique qui permet l'interprétation de l'histoire du quai à travers ses monuments réhabilités, conçue en extension du musée maritime du port, qui a son tour retrace l'histoire maritime de la ville.

### **II-2-3- Patrimoine maritime en Angleterre**

Le royaume uni rejoint les exemples précédents, son territoire est jonché d'éléments issus des pratiques maritimes, qui datent de la préhistoire .Une richesse qui n'a pas laissé indifférente les autorités et les organismes spécialisés, plusieurs efforts sont fournis notamment de point de vue législatif ; 'la loi sur la protection des épaves'<sup>99</sup> de 1973 prévoit la conservation de leurs sites, ainsi que les différents éléments et matériels qui contiennent .Conjointement, la Loi de 1986 sur la protection des vestiges militaires a des implications pour les fortifications militaires maritimes à intérêt historique.

En outre, les législations sur les zones archéologiques et monuments anciens (1979) et sur le patrimoine national (1983) sont prolongées par un acte en 2002, qui vient renouveler le droit du patrimoine de l'Angleterre dans la mer territoriale. Il inclut désormais des sites dans, sur ou sous les fonds marins y compris celles comportant des éléments du patrimoine maritime.

Parallèlement, "une approche holistique est inscrite dans le concept de la gestion intégrée des zones côtières (GIZC), qui prévoit l'incorporation du patrimoine maritime comme élément central dans la planification côtière avenir à travers sa protection et sa promotion"<sup>100</sup> ; en examinant le cadre réglementaire affectant le développement dans la zone côtière, leur impact sur le patrimoine maritime et l'amélioré.

---

<sup>99</sup> -Recueilli sur le site internet : [www.Droit\\_britannique.com](http://www.Droit_britannique.com)

<sup>100</sup> -R. Billé, Gestion intégrée des zones côtières: quatre illusions bien ancrées, revue électronique en science de l'environnement, volume 7 numéro 3, décembre 2006.

## **II-2-4- Patrimoine maritime au Canada**

"Au Canada, pour ce qui est du patrimoine maritime, mis à part les ministères touchant de près ou de loin à l'activité maritime, le principal intervenant demeure Parcs Canada"<sup>101</sup>. Cet organisme est chargé d'établir un réseau de parcs représentatif du patrimoine naturel et culturel dont celui lié à l'environnement marin, de protéger ces parcs et d'inciter les citoyens à les fréquenter afin de découvrir les valeurs qu'ils recèlent. Habituellement, lorsque certaines installations offrant un intérêt historique, comme les phares, ne sont plus utilisées par 'Pêches et Océans Canada', ce ministère les lègue à Parcs Canada.

En plus de ce dernier, les institutions muséales réparties sur les territoires des villes maritimes et fluviales jouent un rôle important dans la prise en charge du patrimoine maritime, notamment les grands musées maritimes comme le Musée du Québec.

Les principaux éléments du patrimoine maritime canadien concernés par la protection législative sont les phares et les quais.

-Les phares : à travers 'la loi des phares patrimoniaux de 2008'<sup>102</sup>, qui a permis la création d'un processus de désignation de phares patrimoniaux. Elle assure la tenue de consultations publiques avant, que ce soit autoriser la modification d'un phare désigné, et exige de même qu'un avis public soit donné avant la cession, la vente ou la démolition d'un tel phare, par ailleurs, elle rend obligatoire leur entretien d'une façon conforme aux normes de conservation reconnues.

-'Les quais à valeur patrimoniale' qui ont fait l'objet d'inventaires dont on a attribué pour les plus significatifs, un statut municipal de Sites du patrimoine, qui leur permet de bénéficier d'une protection en vertu de la loi sur les biens culturels.

---

<sup>101</sup> -Recueilli sur le site internet : [www.pc.gc.ca](http://www.pc.gc.ca)

<sup>102</sup> -Recueilli sur le site internet : [www.laws-lois.justice.gc.ca](http://www.laws-lois.justice.gc.ca)

## **CONCLUSION**

Aujourd'hui l'intérêt historique, scientifique et économique de l'architecture maritime a permis une prise de conscience croissante de la nécessité de sa patrimonialisation dans différents pays maritimes .La France étant l'une des nations initiatrices dans la protection du patrimoine , elle représente une expérience riche du point de vue réglementaire ou scientifique ,et cela, grâce à plusieurs acteurs civils et étatiques qui ont vulgarisé la notion du patrimoine maritime.

Le port de Marseille représente une action concrète de la valorisation des héritages maritimes et portuaires qui s'est couronnée d'un véritable succès, car elle a réussi à faire la transition entre passé et présent, à travers des activités vouées à l'animation culturelle, qui se sont inscrites dans les anciens monuments du port. Ce qui a mis en harmonie les aspects historiques, géographiques, culturels et économiques de cet espace.

L'Espagne, un autre pays dont l'histoire maritime riche et lointaine est mise en avant grâce aux institutions muséales, notamment celle du port de Barcelone, qui assure l'animation de ce dernier, et en outre la promotion de son image culturelle et sa valeur économique.

Par ailleurs, en Angleterre et aux états unis, des lois strictes ont été appliquées pour protéger les héritages maritimes, et pour intervenir sur leurs sites, ainsi que leurs éléments mobiliers et immobiliers, qui constituent des atouts supplémentaires pour l'attractivité du littoral, et cela à travers un système de revitalisation pluridisciplinaire.

Au Canada, en plus des institutions muséales, c'est l'organisation étatique 'parc canada' qui prend en charge les héritages maritimes. Parallèlement, un intérêt particulier est consacré aux quais et aux phares patrimoniaux à travers des lois et des inventaires.

Toutes ces expériences divergentes en ce qui concerne l'approche choisie pour la protection et la mise en valeur des héritages maritimes, toutefois elles convergent sur l'objectif général qui consiste en la conservation de ce patrimoine et l'exploitation de ses multiples potentialités.

## **CHAPITRE - III -**

---

### **L'ALGERIE FACE A SON PATRIMOINE CULTUREL MARITIME**

## INTRODUCTION

Depuis l'Antiquité, le littoral algérien a été le réceptacle de plusieurs civilisations, qui ont gravé leur sceau dans le paysage et dans la culture autochtone, l'ouverture sur la Méditerranée, espace d'échanges, de savoir et de culture, les conditions géographiques et la position privilégiée qui caractérisent les côtes algériennes, ont été bien des arguments, qui ont attiré les appétits coloniaux de l'époque, néanmoins, l'Algérie traitait d'égal à égal avec ces derniers, notamment à l'époque ottomane, grâce à sa puissance maritime imprenable.

Ainsi, les villes côtières algériennes témoignent d'une histoire maritime mémorable, qui a induit la construction, au cours des siècles, de nombreux bâtiments, monuments maritimes et infrastructures portuaires, qui constituent aujourd'hui les héritages maritimes algériens. Un véritable capital accumulé à travers les âges qui mérite d'être mis à jour.

De ce fait, dans le présent chapitre, on essaiera de reprendre à plusieurs interrogations concernant le patrimoine maritime algérien et sa situation actuelle ; comment ses éléments ont été stratifiés depuis l'antiquité, et quelles sont les plus remarquables selon les époques ? Quelle est sa place actuellement dans la législation algérienne ? Et qu'en est-il des actions de sa valorisation sur le terrain ?

Pour reprendre à ces questions, on s'intéressera en premier lieu à l'évolution de l'histoire maritime de l'Algérie à travers les monuments et les structures portuaires qui ont marqué son espace littoral, en traitant pour chaque époque les exemples les plus remarquables, puis on évaluera les atouts et les limites de la protection institutionnelle et juridique des héritages maritimes historiques, en analysant les lois relatives au patrimoine, ou également celles relatives au territoire littoral, par la suite l'accent sera mis sur le travail concret effectué sur terrain concernant le patrimoine maritime, à travers le traitement de l'exemple du vieux port d'Alger, intégré dans le secteur de sauvegarde de la casbah, et de sa future mise en valeur.

## **III-1-EVOLUTION HISTORIQUE ET IMPLANTATION DES EQUIPEMENTS MARITIMES EN ALGERIE**

### **III-1-1- Epoque antique**

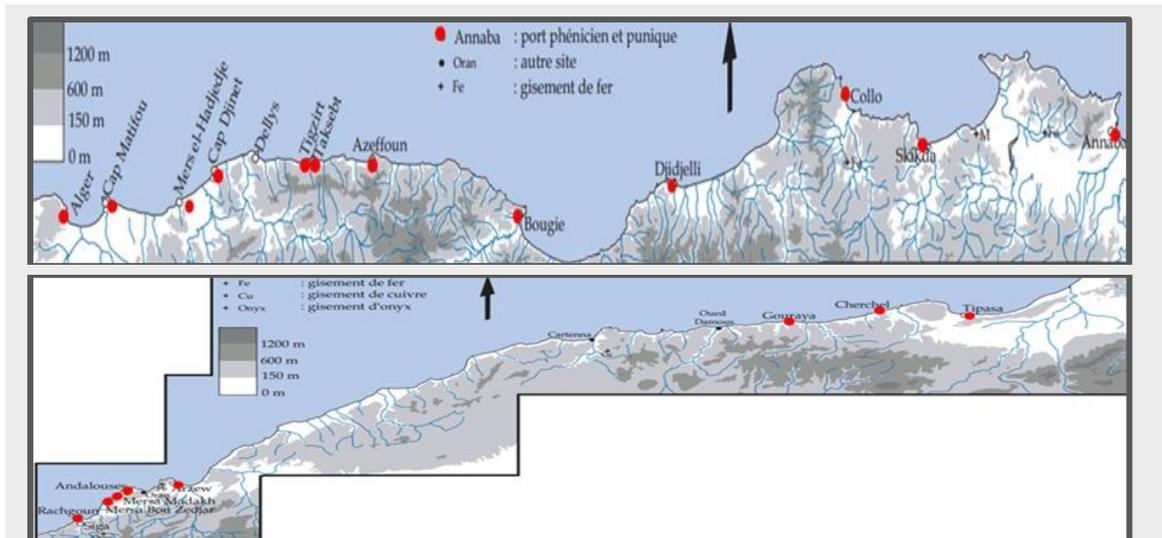
Le littoral algérien avec ses côtes rectilignes échançait plusieurs baies ouvertes qui convenaient aux petits navires de l'antiquité. "Chaque fois que les Phéniciens, les Carthaginois ou les Romains y rencontraient une pointe saillante alirilant un petit espace. Une baie un peu fermée aux vents, un îlot isolé du rivage et couvrant un peu de la mer du large .ils fondaient un établissement et la côte fut ainsi parsemée de 'petits ports' et de villages"<sup>103</sup>.

Cependant, avant les Phéniciens et les Romains, la culture numide était déjà enracinée dans le substrat de la protohistoire, elle représente la civilisation algérienne originelle. Quand les anciennes sources historiques évoquaient les côtes de l'Afrique du Nord et les peuples qu'ils s'y sont succédés, elles portent des témoignages sur les exploits des chevaliers numides contre leurs ennemies ou avec leurs alliés. Toutefois, rien n'a été dit sur une éventuelle force marine, cela malgré les échanges politiques et commerciaux qu'entretenait la Numidie avec les différentes civilisations de la mer méditerranée, et qu'ils auraient nécessité une telle puissance maritime.

Ainsi, les Phéniciens sont reconnus comme les premiers à avoir occupé les côtes algériennes. Ces navigateurs, d'il y a 3.000 ans, et dans leurs efforts d'étendre leur réseau commercial dans tout le bassin méditerranéen, commencèrent à établir des contacts avec les populations du nord de l'Algérie, dès 1250 av. J.-C. Mauritaniens et Numides s'ouvrent progressivement aux influences venues de l'Orient via Carthage, plusieurs comptoirs ont vu le jour grâce aux atouts qu'offraient leurs ports naturels ,on site comme exemples , Lol( Cherchell) ,Ikosium (Alger) ,Hippone (Annaba) ,Tipaza, Siga (Rachgoun)...etc.

---

<sup>103</sup>- L.Baschet, histoire d'Algérie à travers ses monuments, éd. revue illustrée, 1900, p. 26.



**Carte N°5 : Les ports phéniciens en Algérie de Annaba à Rechgoun**

Source : N. Carayon, Les ports phéniciens et puniques. Géomorphologie et infrastructures, thèse de doctorat, Université Strasbourg II, 2008.

Les tombeaux retrouvés au site de 'Rabtta' à Jijel, au Vieux-port de Tipaza ainsi que sur les côtes de Ténès, constituent les témoignes matériels de l'occupation phénicienne du littoral algérien.

Au III<sup>ème</sup> siècle AV-JC, les Romains remportent sur Carthage la victoire qui va leur donner la suprématie sur toute la Méditerranée dont les côtes algériennes font partie. "Les Romains s'y sont établis et ont construit quelques ouvrages portuaires pour abriter leurs galères ; on trouve des traces à Arzew, à Cherchell, et à Tipasa. Ils s'étaient aussi installés; à Delys, à Bougie (Saldae), à Djidjelli, à Collo, à Philippeville (Rusicada), à Hippone, à l'embouchure de la Seybouse, à proximité du mouillage du Fort-Genois et à La Calle"<sup>104</sup>.

Cependant, le plus grand comptoir maritime de l'époque reste sans doute celui de 'Cherchell', l'antique Csesarée, et la capitale de la Mauritanie romaine, son port artificiel approprié aux besoins de l'époque avait fait de celle-ci l'une des grandes cités maritimes des temps anciens. Toutefois cet ouvrage des Romains a été détruit par la mer et par des tremblements de terre ; mais de nombreux vestiges de maçonnerie en accusent parfaitement toutes les dispositions.

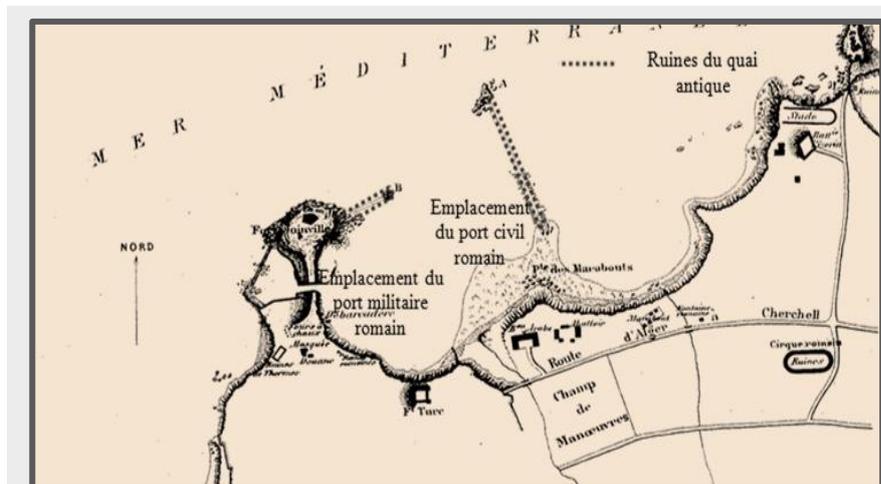
<sup>104</sup>- P. Laurent, les ports maritimes algériens, rapport d'étude, Alger, juillet-Octobre 1942, p.7, disponible sur l'adresse : [http://alger-roi.fr/Alger/port/ports\\_maritimes\\_algeriens/pdf/alger.pdf](http://alger-roi.fr/Alger/port/ports_maritimes_algeriens/pdf/alger.pdf).



**Carte N°6 : colonies romaines en Afrique du nord**

Source : [www.encyclopedie-afn.org](http://www.encyclopedie-afn.org)

"Cet établissement comprenait un avant-port de 6 hectares, d'un accès facile, fermé à la grosse mer ; et un arrière-bassin, ou darse, présentant une superficie d'un hectare et une profondeur moyenne de 2 mètres"<sup>105</sup>. Le premier bassin abritait le port de commerce qui se protégeait assez mal des vents du large par une jetée dont les débris affleurent encore. Le deuxième abrite, le port militaire, qui se trouvait à la place même du bassin actuel. Les murs de ses quais étaient presque entièrement en pierres de taille, ils s'entouraient à l'époque d'un arsenal, de magasins et de diverses dépendances de la flotte dont les débris se voyaient encore dans les flots au XVIIe siècle.



**Carte N°7 : plan du port romain de Cherchell**

Source : M. Meunier , ports maritimes notices sur les ports de Cherchell et Tipaza, éd. Imprimerie nationale, Paris, 1890.

<sup>105</sup> - A. Lieussou, études sur les ports de l'Algérie, éd. Imprimerie administrative de Paul Dupont, Paris, 1850, disponible sur l'adresse : [ftp://ftp.bnf.fr/579/N5790258\\_PDF\\_1\\_-1DM.pdf](ftp://ftp.bnf.fr/579/N5790258_PDF_1_-1DM.pdf).

Ports phéniciens	Ports romains	Situation actuellement
HIPPO REGIUS	HIPPONE	Annaba
RUSICADE	RUSICADA	Skikda
CHULLU	COLLOPS MAGNUS	Collo
IGILGILI	IGILGILI	Jijel
SALDA	SALDA	Bejaia
RUSAZUS	RUSAZUS	Azeffoun
.IOMNIUM	IOMNIUM	Tigzirt
RUSUCURRU	RUSUCURRU	Dellys
RUSGUNIAE	RUSGUNIAE	Cap Matifou
ICOSIUM	ICOSIUM	Alger
TIPASA	TIPASA	Tipasa
IOL	CAESAREA	Cherchell
GUNUGU	/	Gouraya
CARTENNA	CARTENNA	Tenes
PORTUS MAGNUS	PORTUS MAGNUS	Arzew
SYG'N	SIGA	Rachgoun

**Tableau N°1 : ports phéniciens et romains de l'Algérie antique**

Source : établie par l'auteur

Les Byzantins se sont installés à leur tour dans différents points de la côte algérienne, toutefois, leur occupation n'a pas laissé de traces importantes sur le littoral, notamment suite aux invasions vandales successives.

### **III-1-2- Conquête musulmane VIII<sup>ème</sup>-XVI<sup>ème</sup> siècle**

"La formation du noyau de la marine algérienne revient à la période de l'occupation musulmane, où les villes littorales ont connu une prospérité sans précédent grâce à la réalisation de structures maritimes, et le développement des échanges commerciaux, notamment avec l'Andalousie et le sud d'Italie. Des compositions maritimes se sont créées dans de nombreuses villes côtières comme : Alger, Bougie, Jijel, Cherchell, Annaba et Hounaine"<sup>106</sup>.

Néanmoins ,on note que cette période de l'histoire maritime de l'Algérie reste très pauvre en matière d'informations, en raison de la disparition de supports documentaires ou d'éléments construits qui lui sont relative, détruits par les guerres successives que connaissait la région ,les principales informations nous proviennent des écrits de quelques exploiters et voyageurs musulmans à l'image d'Ibn Khaldoun ,Al Idrissi, Ibn Battuta, El Bakri...etc.

La dynastie Aghlabide qui régna de 800 à 909 sous la souveraineté nominale des Abbassides, a donné une grande importance à la puissance maritime de ses domaines, notamment avec l'apparition du mouvement du 'Djihad maritime' qui a affecté plusieurs villes de la Côte algérienne. 'El Bakri'<sup>107</sup> a évoqué dans ses écrits le dynamisme et la force maritime qui caractérisaient les ports de la côte du grand Maghreb, notamment le port de Bône et de Calle, et leurs rôles dans les victoires maritimes sur l'Empire romain et dans l'ouverture de Malt, ainsi que leurs contributions dans les approvisionnements de l'arrière-pays.

Suite aux Aghlabides, Almoravide s'empara des côtes ouest d'Algérie à partir de 1071,cette période était marquée principalement par la mise en place d'un système de fortification du littoral appelé 'Nidame el Arbita'<sup>108</sup> par 'Yousef ibn Tachfine'<sup>109</sup>,le port

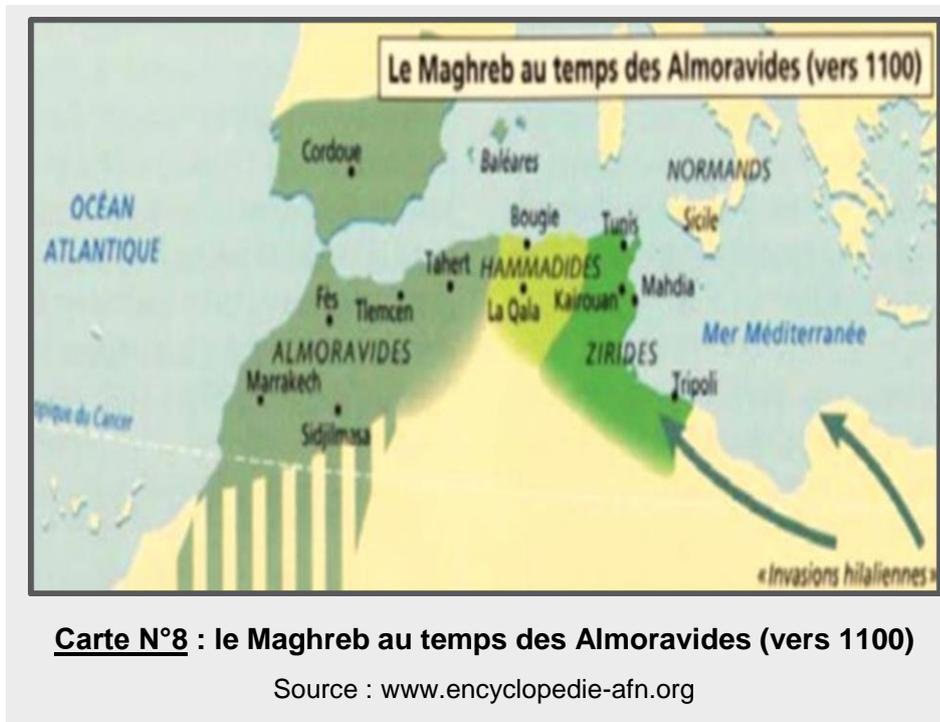
---

<sup>106</sup>- musée maritime d'Alger, exposition sur ' le patrimoine maritime d'Algérie ' au bastion 23, Alger, du 20 juin au 6 juillet 2013.

<sup>107</sup>- Géographe et historien de l'Hispanie musulmane (Al-Andalus), est né en 1014 à Huelva. Fils de l'émir de la Taïfa de Huelva et Saltes, il a écrit une Description géographique du monde connu, sorte de compilation dont il reste des fragments, notamment les parties qui décrivent l'Afrique du Nord et le Soudan. Décédé en 1094.

<sup>108</sup>- Le concept soulève une difficulté d'interprétation. Il est généralement admis que cette notion dont dérive l'appellation des Mourabitounes (Almoravides) en référence à une fortification qui aurait été édiflée

d'Oran a été entouré d'une muraille qui protégeait son domaine d'éventuelles attaques du côté de la mer, conjointement, une importance singulière a été attribuée à la construction navale, manifestée dans l'élaboration de grandes maisons de charpenterie navale, la plus importante est celle aménagée au port d'Oran.



Parallèlement, une marine Hammadite s'est développée à Bejaia à partir de 1090 sous le règne d'En-Nacer Ibn Alannas, incité essentiellement par les conditions naturelles favorables de son port. La ville a passé d'une simple rade brute à une véritable cité fortifiée. Ses échanges commerciaux à l'époque ont été principalement maritimes, et se sont développés notamment avec l'Andalousie. Décrivant sa puissance maritime, Al Idrissi a révélé que Bejaia a pris la place d'Alexandrie dans la méditerranée. Elle fut la ville la plus prospère de l'Afrique du Nord au XII<sup>ème</sup> siècle.

Dans la période Almohade (1125-1276), c'est le port de Hounaine qui a joué le plus grand rôle dans le littoral algérien, il acquerrait une stature politique importante, et devient le port le plus convoité des Almohades en Afrique du Nord, Ce dernier a été le

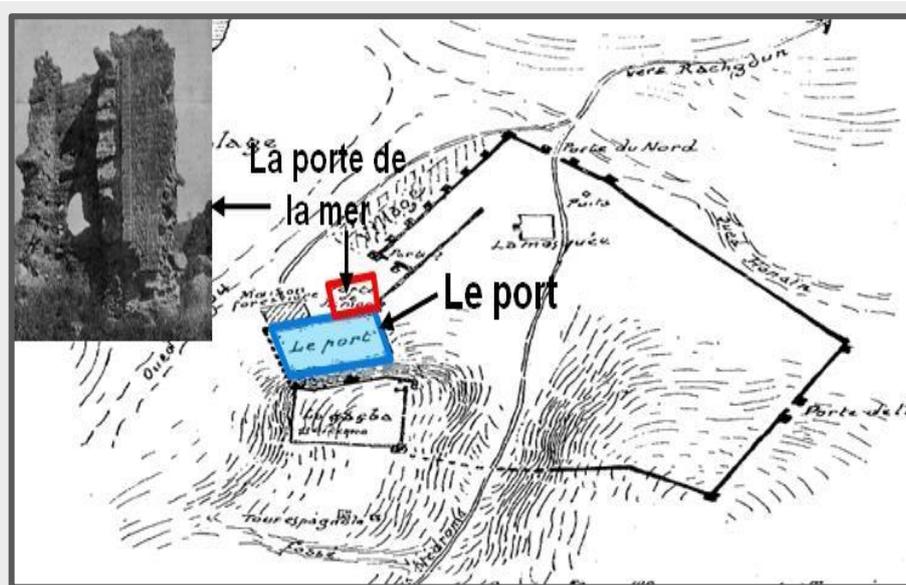
---

au bord de la mer ou près des confins du Sahara et à l'intérieur de laquelle les volontaires pour le Djihad exerçaient des activités culturelles et mystiques

<sup>109</sup>- Le 1er sultan des Almoravides, il règne de 1061 à sa mort en 1106. Vers 1062, il fonde Marrakech, qui devient la capitale de l'empire Almoravide ainsi que de plusieurs dynasties qui lui succéderont. C'est à partir de cette ville qu'il mène ses campagnes, notamment en péninsule Ibérique.

point de départ de la route nord-sud de pénétration en Afrique, par ailleurs il approvisionnait Tlemcen de toutes sortes de marchandises.

"Le port de Hounaine était sous forme d'un rectangle régulier d'environ 50 mètres sur 85. À l'angle Nord-Est regardant la mer s'ouvrait une grande arche de 8 m de large qui permettait aux bateaux d'y pénétrer. Il n'est pas douteux qu'un canal venant de la mer y aboutit, le port lui-même était protégé par un rempart qui a presque complètement disparu. Il était, d'après Léon l'Africain et Marmol, fortifié de deux tours"<sup>110</sup>.



**Carte N°9 : plan de la ville de Hounaine sous les Almohades**

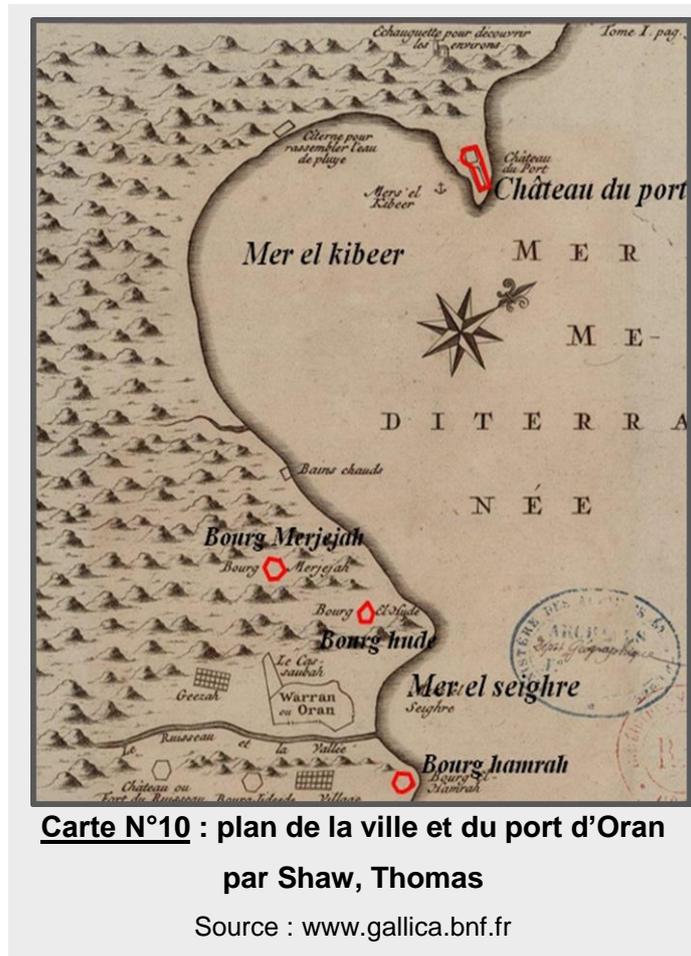
Source : Marçais, Honain, In : Revue africaine volume 69, éd. Société historique algérienne, Alger, 1928.

Subséquentement, la dynastie des Béni-Zian s'est développée à Tlemcen à partir de 1235, à son apogée son territoire littoral s'étendait de Bejaia à l'est jusqu'au fleuve de Malwya à l'ouest, il se composait de plusieurs ports importants, Bejaia, Cherchell, Mostaganem...etc. Cependant, "le port principal de ce royaume était celui d'Oran où il s'y faisait un commerce considérable avec Marseille, Arles, Agde, Narbonne, les Vénitiens, les Portugais et les Catalans"<sup>111</sup>, en outre, il avait un rôle militaire dans la

<sup>110</sup>- G. Marçais, 'Honain', In : Encyclopédie berbère, 23 Hiempsal – Icosium, Aix-en-Provence, éd. sud, 2000, p. 3486-3489.

<sup>111</sup>- J. Roy, L'histoire de l'Algérie depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours, Tours, 1880.

protection du royaume en particulier avec les agitations et les conflits intérieurs et extérieurs que connaissait la région.



Le port d'Alger profitait également d'une situation privilégiée dans cette période qu'il contribuait au déploiement de sa région. "Du X au XIX siècle, les géographes musulmans s'accordaient à souligner l'activité et la richesse de la cité. Son port était fréquenté par les marins d'Ifriqiya, d'Espagne et d'orient"<sup>112</sup>.

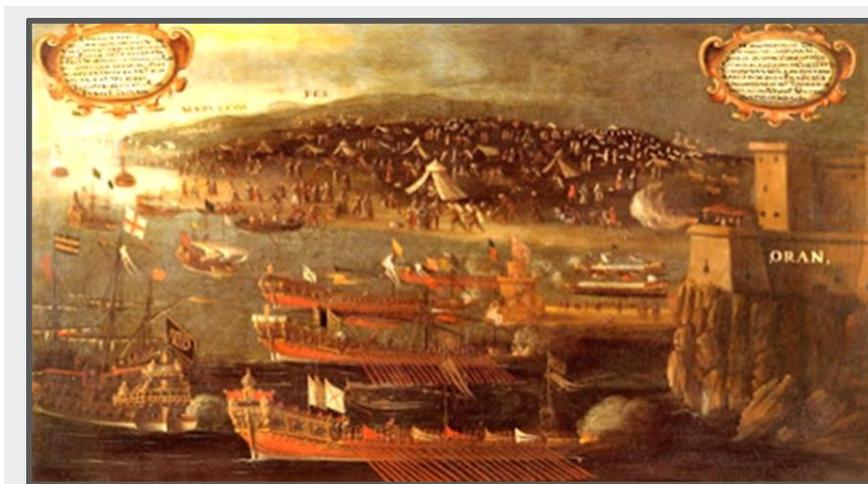
Les occupations des dynasties musulmanes ont permis l'accumulation d'un ensemble de techniques, de savoir-faire et d'héritages matériels relatifs à la mer, toutefois, après la chute de Grenade, l'offensive ibérique allait compromettre de nouveau les efforts déployés. Le littoral algérien fut en partie occupé par les Espagnols et certaines villes côtières furent soumises à la couronne catholique.

<sup>112</sup>-M.BIhamissi, Histoire de la marine algérienne (1516-1830), éd. Entreprise Nationale du Livre, 1983, p.85.

### **III-1-3-Occupation espagnole (1505-1792):**

"À la fin du XV<sup>ème</sup> siècle, les entreprises de l'Espagne catholique contre l'Afrique du Nord devinrent plus sérieuses. La reconquête chrétienne de l'Andalousie lui a permis l'occupation de nombreux sites et ports du littoral algérien: Mers El-Kébir, Oran, bougie et l'îlot du Penón à Alger, et d'imposer par la même, des tributs à d'autres villes"<sup>113</sup>.

Donc, l'Espagne a pris le pouvoir sur les trois ports stratégiques de la côte algérienne, pour assurer le contrôle de toute la longueur du littoral de l'Est à l'ouest, les principaux travaux effectués pendant cette colonisation relèvent de la fortification du littoral, notamment les ports d'Alger, de Bougie et d'Oran.



**Figure N°25 : débarquement espagnol à Oran en 1505**

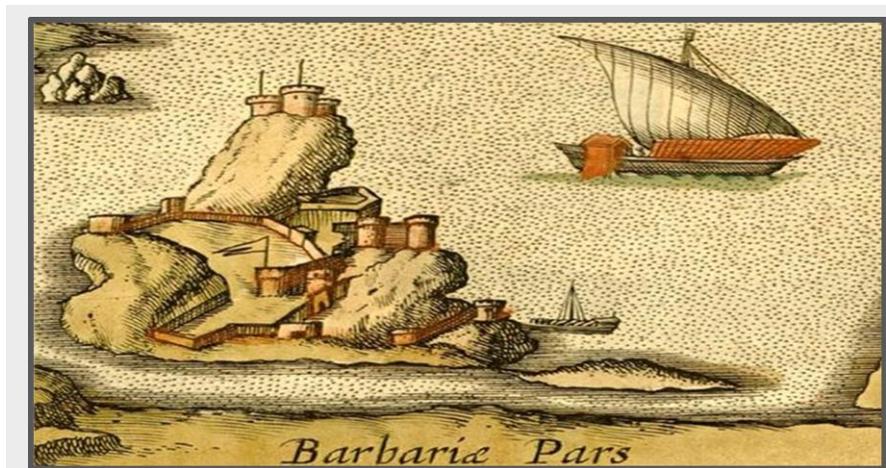
Source : [www.oran-dz](http://www.oran-dz)

Les Espagnols prirent en premier lieu le port de Mers-El-Kébir en 1505, puis celui de la ville d'Oran en 1509. Ils renforcèrent leur défense par la restauration des forteresses déjà existantes (fort de mer El-Kébir ainsi que l'enceinte de la ville surmontée de tours espacées), en outre, ils créèrent de nouveaux tours et bastions pour assurer la défense maritime, notamment dans la période de la deuxième occupation (1732-1792). Bejaia, de son côté, est tombée sous la domination espagnole en 1510, comme à Oran, son port a été fortifié.

<sup>113</sup>- A. Khelifa, Histoire d'El Djazair, éd. Dalimen, 2008, p :55.

Dans cette année même (1510), les Espagnols ont mis la main sur Alger. "Pour défendre leurs conquêtes du côté de la mer, ils élevèrent, sur un roc isolé qui forme une île à la rencontre de la ville, un fort qui donnera une grande importance au port, et assura pendant quelques années leur domination dans ses parages"<sup>114</sup>.

La forteresse qui reçut le nom de 'Penón' à cause de la base rocheuse qui la supportait, était destinée à prévenir la piraterie maritime et à tenir la population originale en respect. " Cette fortification se composait de deux ouvrages fortifiés, par la suite Khair ad-Din n'en conserva qu'une et fit servir les matériaux de l'autre à la construction de la jetée. Le Fortin conservé est celui qui sert de base à la tour du phare"<sup>115</sup>.



**Figure N°26 : Le Penón d'Alger dans la période espagnole**

Source : [www.cnplet.net](http://www.cnplet.net)

Après plusieurs années de l'occupation espagnole, les frères Barberousse, déjà célèbres par leurs exploits contre les chrétiens débarquent à Alger, et la libèrent avec Bougie puis Oran de l'occupation espagnole.

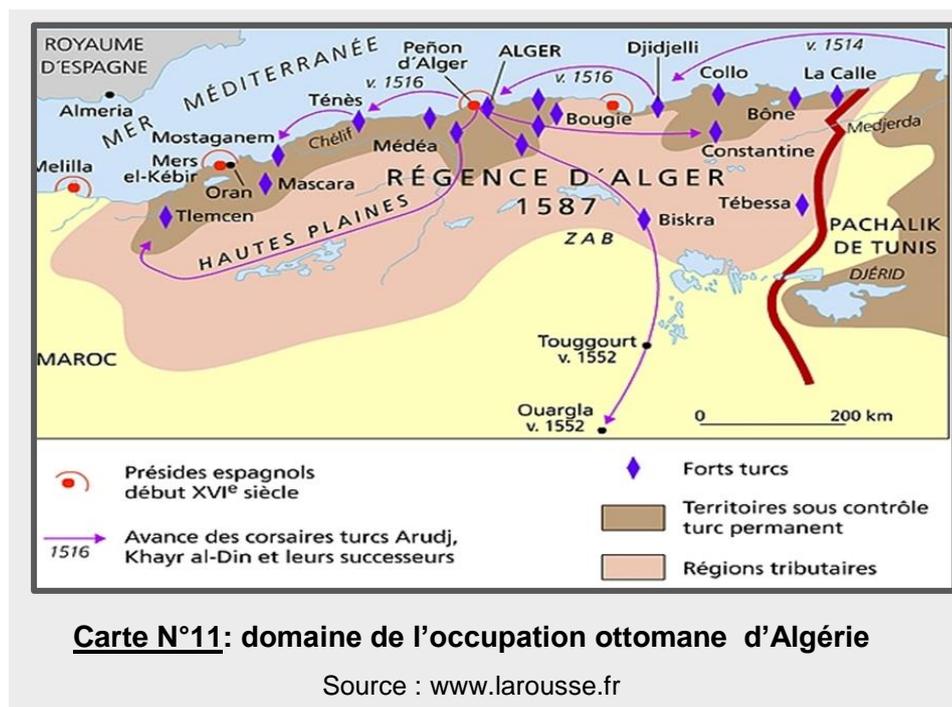
<sup>114</sup>- J. Roy, L'histoire de l'Algérie depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours, Tours, 1880.

<sup>115</sup>-A. Berbrugger ,Lepégnon d'Alger ou les origines du gouvernement turc en Algérie, éd. libraire commissionnaire pour l'Algérie et l'orient, Alger ,1860.

### III-1-4-Epoque Ottomane (1518-1830)

Après les grands bouleversements qui ont secoué l'Algérie Au XVI<sup>ème</sup> siècle, particulièrement les croisades chrétiennes, les royaumes berbères affaiblis, sollicitaient le corsaire turc Arroudj connu par ses succès remarquables sur mer, alors il s'installa en premier lieu à Jijel. En 1516, il occupa Alger et fait une première tentative pour libérer le Penón de l'occupation espagnole qui échouera, Arroudj a dû abandonner son entreprise sans avoir obtenu des résultats.

En mai 1529, Khair ad-Din le frère de Arroudj, lui avait remplacé comme souverain d'Alger, celui-ci va trouver le moment propice pour se débarrasser de la garnison espagnole du Penón, dont l'existence est devenue humiliante et gênante pour les ottomans. Un exploit qui a ouvert la porte à l'occupation de la totalité du littoral algérien, seule la ville d'Oran résista et ne tomba en leurs mains qu'en 1792.



Dans la période ottomane, l'Algérie a vécu son grand moment de gloire grâce à sa puissance maritime remarquable. Ce qui frappe le chercheur en premier lieu, c'est ce qui distingue cette marine des autres de son temps, elle avait créé l'état Algérien. Elle en avait fait une réalité qui fit frémir l'Europe. "Les Barberousse (Arroudj et son frère Khair ad-Din) et leurs successeurs à Alger, avaient mis toute leur expérience et leur foi au service de cette organisation solide qui fut la plus grande école militaire de

l'islam"<sup>116</sup> , ils ont donné naissance à l'ère d'El-Djezaïr, qu'il tiendra tête aux plus puissantes nations maritimes chrétiennes de l'époque.

Ce grand intérêt donné à la marine militaire est justifié .La région courait un danger réel durant les trois siècles de l'occupation ottomane .la prise de cette côte fut le rêve de plusieurs puissances, et la croisade anti algérienne est devenue permanente notamment après la chute de grenade .le littoral et en particulier la capitale était menacée. De ce fait, le gouvernement algérien attachait une importance sans égale à la construction d'une force maritime, qui passait également par l'adaptation de l'espace portuaire à cette réalité des faits, ce dernier ne disposait pas à l'époque de véritables conditions appropriées, que ce soit pour la défense de la côte d'éventuelles attaques maritimes ou pour la maîtrise du volume du trafic commercial pratiquait avec les nations chrétiennes. Ainsi, des travaux ont été entretenus par les gouvernants ottomans successifs pour la fortification des espaces portuaires (Alger, Jijel, Annaba, Collo, Ténès ...etc.).

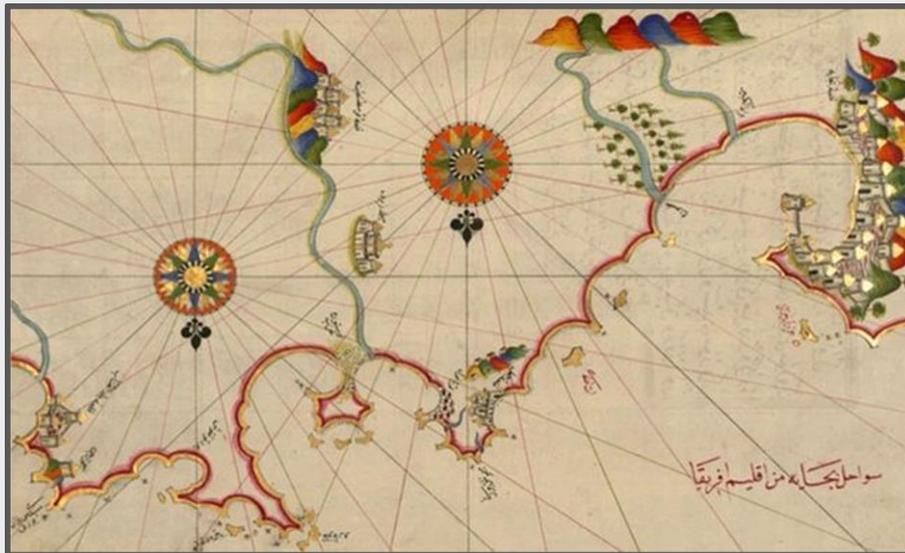
Par ailleurs, "les ports d'Algérie vont connaître un véritable essor dans la période ottomane .Les ports de Rachgoun ,Dellys ,Bougie étaient très actifs ,ils alimentaient l'armement et l'approvisionnement des navires "<sup>117</sup>.Ainsi, les maisons de construction navale se sont multipliées sur le littoral ,les plus importantes en plus des maisons de la ville d'Alger sont celles de la ville de Bejaia ,et de Cherchell(des régions où la matière première est largement disponible grâce aux forêts denses qui couvaient l'espace à l'époque).

Pour l'éclairage de la côte, seuls quelques rares fanaux rudimentaires paraissent avoir été placés aux abords des abris qui servaient de refuges aux vaisseaux barbaresques, tel le fanal placé sur la tour de l'ancien fort espagnol du Penón, à Alger.

---

<sup>116</sup>--M.Bihamissi, Histoire de la marine algérienne (1516-1830), éd. Entreprise Nationale du Livre, 1983.

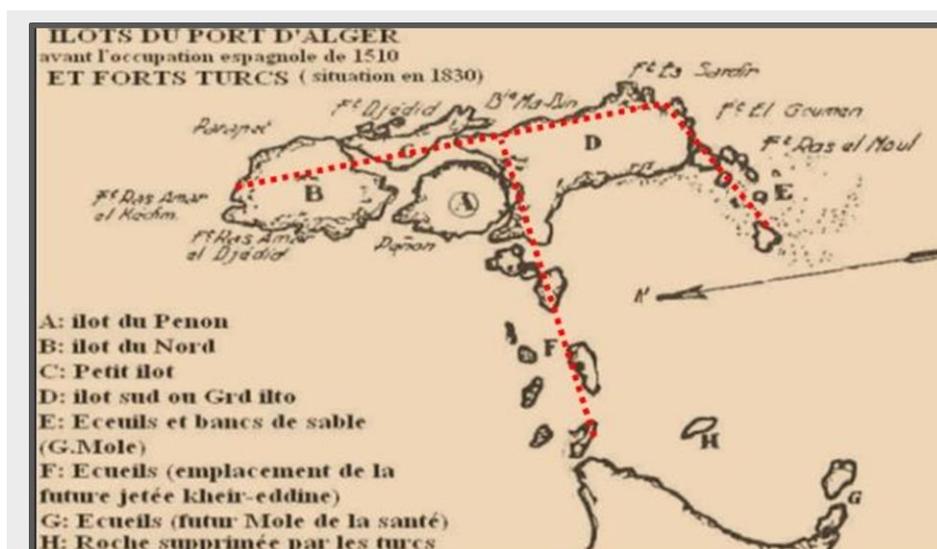
<sup>117</sup>- Idem



**Carte N°12 : carte turc des cotes Algerienne de Béjaia à Annaba**

Source : [www.algerie-heritage.fr](http://www.algerie-heritage.fr)

Parmi les ports du littoral algérien, le plus grand intérêt sera apporté au port d'Alger, choisi comme capitale par les Barberousse. Il constituait une de leurs plus grandes préoccupations lors de leur arrivée, le port est édifié en tirant parti du plan que la nature avait tracé, Khair ad-Din ordonna la construction d'un môle qui relia les îles à la médina en direction est-ouest, et qui porta son nom jusqu'à ce jour.



**Carte N°13 : îlot du port d'Alger avant l'occupation espagnole de 1510**

Source : [www.algerie-ancienne.com](http://www.algerie-ancienne.com)

"Suite à un immense travail de plusieurs milliers de chrétiens captifs , qui ont comblé avec une terrasse très forte toute la distance de mer entre l' île et la ville , de trois cents pas de long, et au bout de deux ans ,ils ont réalisé et façonné un joli môle , c'est ainsi qu'il achèveront et perfectionneront le port qu' Alger a aujourd'hui"<sup>118</sup>. En 1532, Khair ad-Din fait construire sur le môle un mur de 2m de large sur 3m de haut pour protéger les navires de la véhémence des vagues, de même un second môle orienté nord-sud est érigé. Le port ottoman avait ainsi la forme d'un croissant ouvert au sud dont les deux cornes étaient représentées par le grand môle à l'est et la Santé à l'ouest. C'est la partie du port d'Alger appelée par la suite la 'Darse de l'Amirauté'.



**Figure N°27 : quai de khir-Eddine**

Source : [www.algerie-ancienne.com](http://www.algerie-ancienne.com)

L'organisation défensive du front de mer constitue un des principaux soucis des gouverneurs successifs. Théâtre de travaux perpétuels, les différentes phases de fortification du port rétorquent aux menaces de conquêtes et d'attaques des ennemis européens.

Le port commence à être fortifié à partir de la seconde moitié du XVI<sup>ème</sup> siècle." En raison des menaces de 'don Juan d'Autriche'<sup>119</sup> , Arab Ahmed (1572-1575) prolonge le

<sup>118</sup>- S.missoum,Alger à l'époque ottomane 'la médina et la maison traditionnelle, éd.Djazair , 2003.

<sup>119</sup>- né en 1545 et mort en 1578 à Bouge, est un prince espagnol qui fait une carrière militaire dans les armées de son demi-frère Philippe .Il était gouverneur des Pays-Bas de 1576 à 1578. Il était notamment le commandant de la flotte européenne lors de la célèbre bataille de Lépante, victoire navale décisive des Européens contre l'Empire ottoman.

mur construit 40 ans plus tôt par Khair ad-Din; l'ouvrage encercle le grand môle par sa partie extérieure pour faire face à d'éventuels débarquements ennemis qui menaçaient le port<sup>120</sup>. par la suite, plusieurs forts maritimes ont été édifiés, de même, quelques-uns existants ont été renforcés notamment suite aux attaques maritimes de différentes nations européennes (hollandaise, anglaise, française). On cite dans ce qui suit les forts littoraux les plus importants :

- Bourj al-Fanar (la tour du phare) : construit par des Andalousiens à la fin du XV<sup>ème</sup> siècle, sur l'île la plus occidentale, pour faire office de phare. Modifiée plusieurs fois au gré des différents événements historiques.

"Cette tour finit par être, au début du XIX<sup>ème</sup> siècle, l'œuvre la plus importante du port. Sur elle, il est érigé le phare, cette fortification, de forme circulaire (60 m de diamètre) est dotée de 4 étages d'embrasures, et protégée par un fossé de 5m de large, elle abrite une citerne et un magasin à poudre"<sup>121</sup>.

-Bourjra's al-Moul (fort de la tête du môle): il hérite d'un deuxième nom au début du XVIII<sup>ème</sup> siècle, celui d'al-hadj Ali. Ce dey qui gouverne de 1669 à 1700 entame la reconstruction, qui ne se termine qu'en 1703 sous le gouvernement du dey Hadj Mustapha (1700-1705).

Avec deux étages, il couvre la défense de l'entrée du port depuis l'extrémité occidentale du grand môle. Il a été construit après les bombardements de la fin du XVII<sup>ème</sup> siècle, qui ont endommagé sérieusement la médina.

- Le fort des Sardines : dont la construction est commémorée par une inscription décorée de poissons, d'où il tient son nom, il est situé sur le côté sud du port .son édifice est constitué de deux étages armés et un rez-de-chaussée casematé occupé par des magasins.

---

<sup>120</sup>-M.Blhamissi, Histoire de la marine algérienne (1516-1830), éd. Entreprise Nationale du Livre, 1983, pp.58-79.

<sup>121</sup>- Idem.

- Bordj al-Djédid (le fort neuf): Il a été construit sous le règne de Mohamed Ben-Osman-Pacha, au XVIII<sup>e</sup> siècle (1766-1790)<sup>122</sup> .le but étant de couvrir la défense du port du côté nord.

- Bourj al-Gouman, le (fort des câbles): nommé ainsi, car la corderie de la marine a été établie au rez-de-chaussée .il a remplacé une tour du XVI<sup>ème</sup> siècle, œuvre de 'Arab Ahmed en 1231/1815-16.

-Bourj Ma-Bayn (le fort du milieu) : est construit au centre du môle après le bombardement du 'lord Exmouth' en 1816, entre 'Bourj Al Sardin' et 'Bourj Al-Jadid', par le dernier dey d'Alger, Husayn Pacha (1818-1830)

"Depuis l'entrée de ce fort, on accède à des magasins voutés d'où partent des passages, également voutés, qui relient plusieurs forts entre eux et servent de communication à l'abri des attaques"<sup>123</sup>.

-Bordj Ra's Ammar al Qadim (fort du cap d'Amar l'Ancien) : construit sur l'île nord, il resta isolé, formant une véritable île, jusqu'au moment où Hussein-Pacha y fit établir une batterie qui reliait " Ras el Kedim " à la tour du phare, et qui prit le nom de " Ras Amar el Djedid", édifié approximativement dans les dernières années de l'occupation ottomane à Alger.

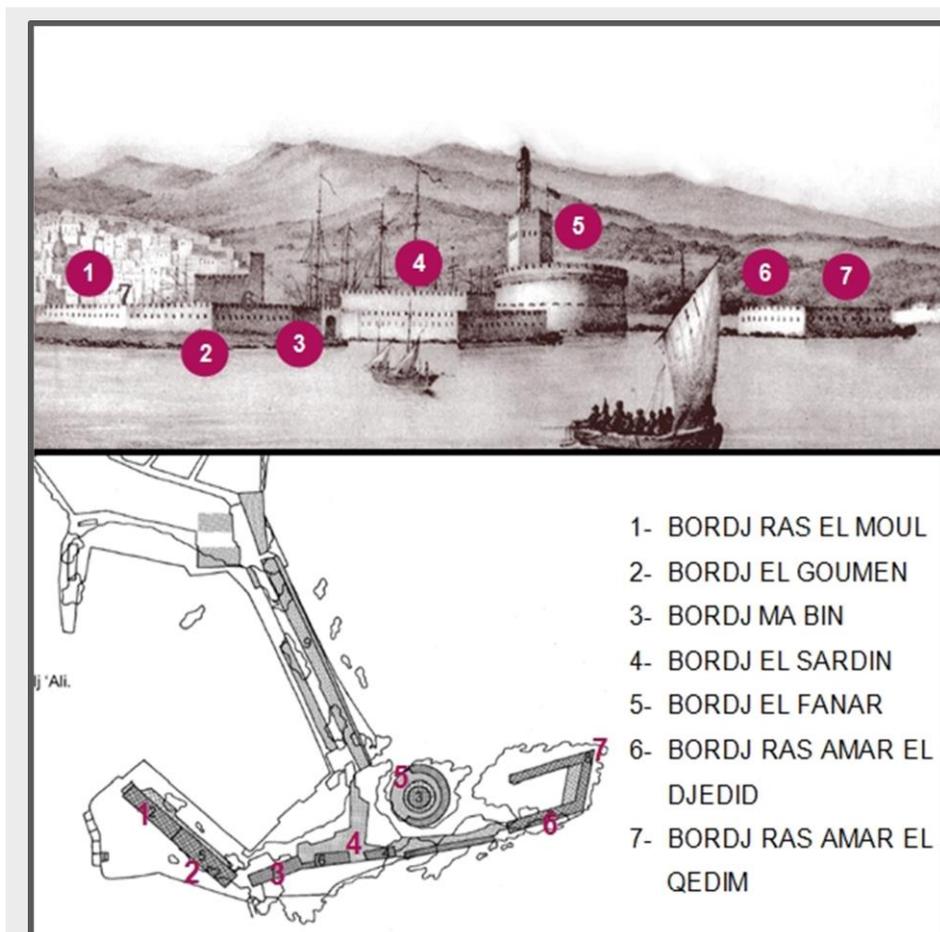
-Fort de la porte de la mer : "placé à environ 250m de Topanet-el Mristan (batterie de l'hôpital), il avait dû remplacer une batterie beaucoup plus faible"<sup>124</sup>. Il a été par la suite entièrement enseveli sous le boulevard front de mer (boulevard de la république).

---

<sup>122</sup>- Idem.

<sup>123</sup>- S.Missoum, Alger à l'époque ottomane 'la médina et la maison traditionnelle', éd.Djazair, 2003.

<sup>124</sup>- N.Assari, Alger des origines a la régence turque, éd.Alpha, Alger ,2007.



**Figure N°28 : les fortifications du port d'Alger**

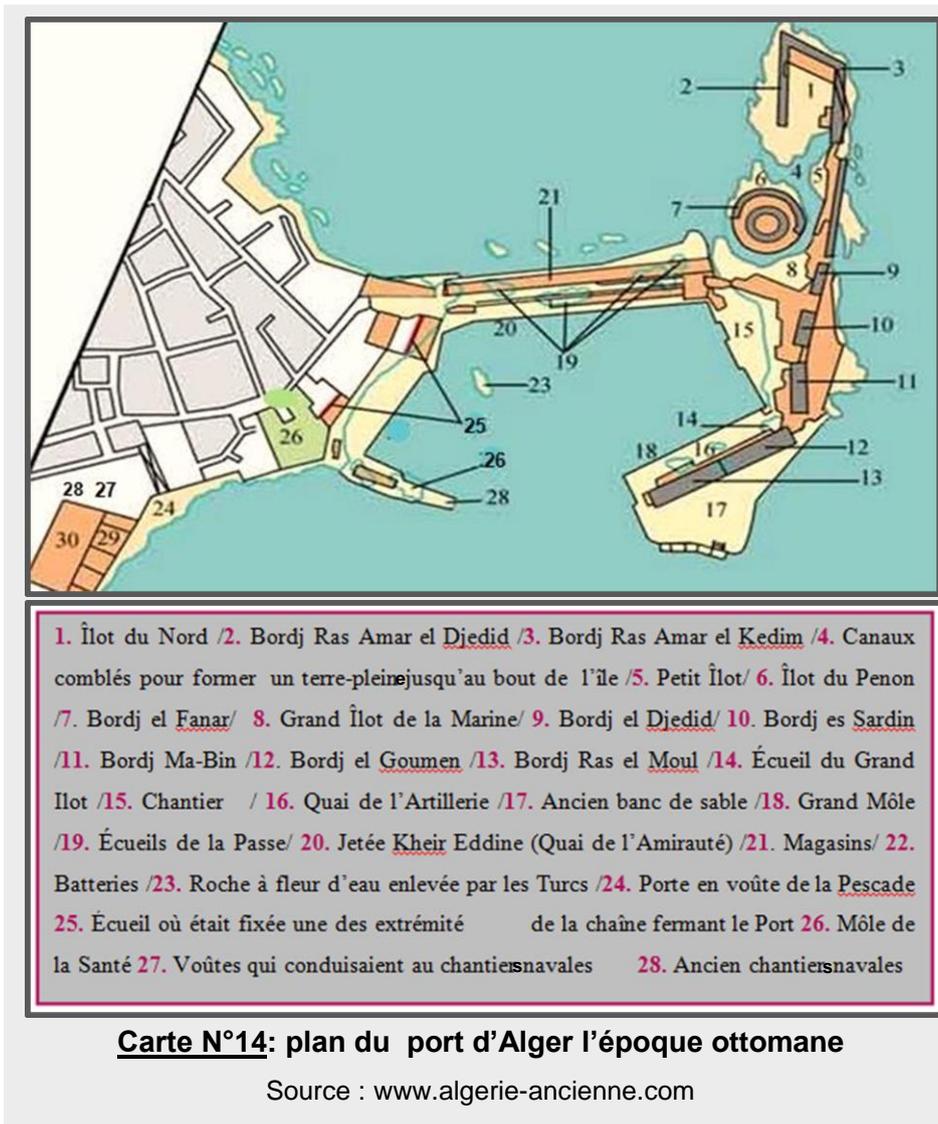
Source : S. Missoum, *Alger à l'époque ottomane 'la médina et la maison traditionnelle*, éd. Djazair, 2003.améliorée par l'auteur.

Outre les fortifications, il existait sur la place du port des magasins réalisés dès le commencement du XVIII<sup>ème</sup> siècle, servant à abriter le matériel d'armement des vaisseaux et les produits des prises. Il subsistait également une mosquée du port, exclusivement fréquentée par les gens de mer. D'après 'Devoulx'<sup>125</sup>, "la mosquée n'avait pas de minaret, elle a été implantée à l'est du pavillon du commandant de la marine"<sup>126</sup>.

<sup>125</sup>-Conservateur des Archives arabes du Service de l'Enregistrement et des Domaines, à Alger, présente un registre qui détaille l'administration de la régence d'Alger avant 1830.

<sup>126</sup>- A. Lieussou, *études sur les ports de l'Algérie*, éd. Imprimerie administrative de Paul Dupont, Paris, 1850.

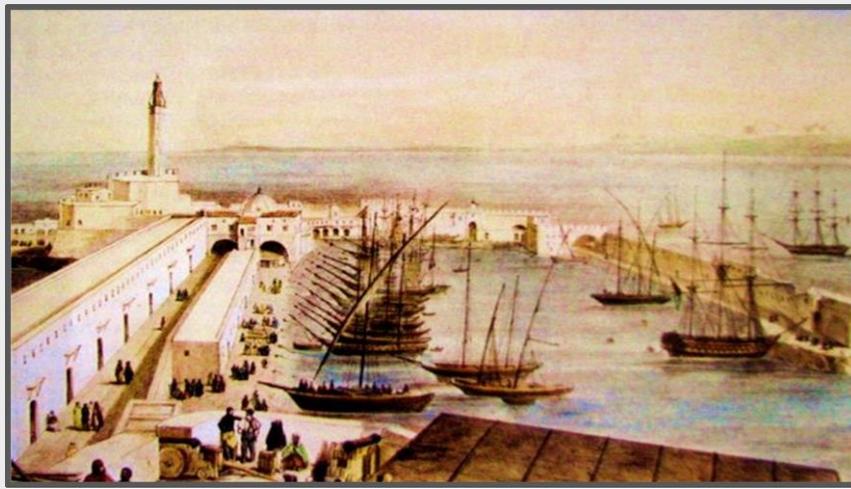
Le port contient également une maison de construction navale située entre fort el Djadide et fort el Sardine avec une surface de 3 hectares. Au fond du port, à l'endroit où la jetée joint l'emplacement du phare, il existe le pavillon du capitaine raïs, demeure des amiraux. Il est d'une forme carrée, couronné par une coupole, et élevé sur de grandes voûtes, sous lesquelles débarquent les corsaires, leurs esclaves et leurs butins.



"Devenu la raison d'être de la ville, le port a été jusqu'à la fin, le port de l'audace, le fléau et la terreur des ennemis. Il était l'endroit le plus animé et le mieux remuant de la cité"<sup>127</sup>. Résidence administrative de certains hauts fonctionnaires et quartier des

<sup>127</sup> -M.BIhamissi, Histoire de la marine algérienne (1516-1830), éd. Entreprise Nationale du Livre, 1983, pp.58-79.

affaires, il était le trait d'union entre le continent et la mer, et jouait pour ces multiples raisons, un rôle primordial dans la vie des citadins de la ville d'el Djazair. C'est la conquête française de 1830 qui a mis fin à ces trois siècles de gloire maritime.



**Figure N°29 : port et môle d'Alger par A. Genêt**

Source : N. Assari, Alger des origines à la régence turque, éd. alpha, Alger, 2007, p : 95

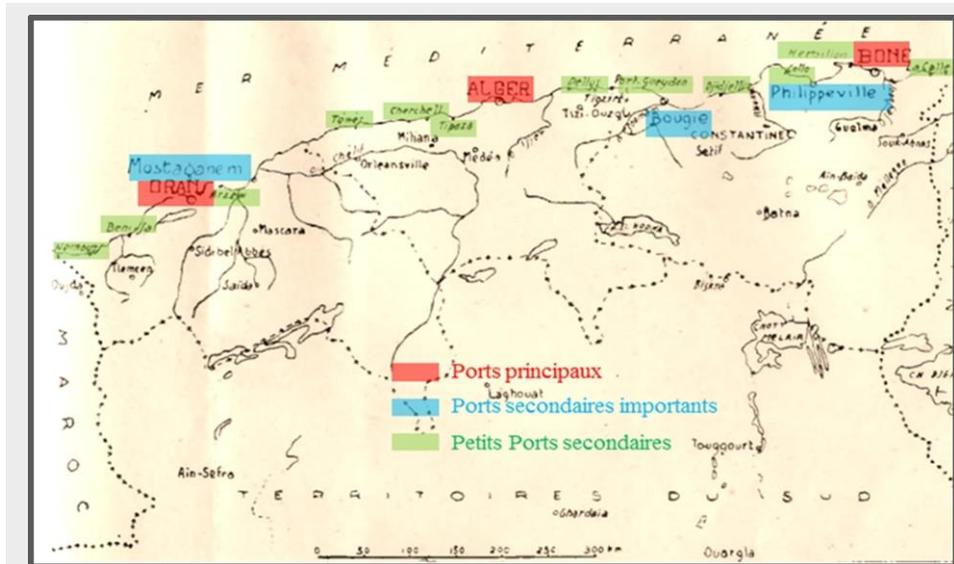
### **III-1-5- Période coloniale**

A la conquête de l'Algérie par les Français, presque rien ne subsistait du peu d'ouvrages maritimes construits par les Romains ; la mer et les tremblements de terre avaient fait leur œuvre. Par ailleurs, de la période turque, le port d'Alger est le seul qui a été totalement aménagé, et qui demeurait en bon état.

Dès leur arrivée, les colonisateurs se préoccupèrent de la consolidation des ouvrages ottomans pour assurer leur maintien. En outre, "avec l'occupation des différents points de la côte algérienne, les Français y construisirent des débarcadères pour le ravitaillement par mer des colonnes expéditionnaires ; c'est ainsi que des établissements portuaires prirent naissance à Nemours, à Arzew, à Mostaganem, à Ténès, à Delles, à Bougie, à Philippeville et à Bône"<sup>128</sup>. Ces différents bassins du littoral, à la base des ports naturels ont été aménagés par des quais, des outillages de môles, des ouvrages de protection et de défense de côte, des gares maritimes, ainsi que des magasins et des entrepôts pour les échanges commerciaux.

<sup>128</sup>- A. Lieussou, études sur les ports de l'Algérie, éd. Imprimerie administrative de Paul Dupont, Paris, 1850.

Ces efforts ont abouti à un chapelet d'établissements portuaires du littoral algérien. "Ils sont placés sous l'autorité du Gouverneur Général de l'Algérie à l'époque, et classés par le décret du 12 juin 1931. Trois d'entre eux sont des ports principaux : Alger, Oran et Bône. Les autres sont des ports secondaires"<sup>129</sup>.



**Carte N°15 : les ports coloniaux en Algérie**

Source : P. Laurent, les ports maritimes algériens, ingénieur des ponts et chaussées les ports maritimes algériens, Alger, 1942, p : 23

Parallèlement, "les côtes ont été pourvues de batteries, à partir de 1840. Mais, ce n'est qu'après la guerre de 1870-71 que l'effort de fortification prend toute son ampleur, et les hauteurs entourant les principaux ports se couvrent de batteries. Ceux-ci sont en effet d'une importance primordiale pour la concentration et l'embarquement des divisions des corps d'armée, indispensables pour la défense de la métropole"<sup>130</sup>. Les batteries de côte sont des ouvrages maçonnés, dotées généralement de magasins cavernes, mais souvent démunies d'enceinte. En 1914, on compte 34 batteries de côte principales (voir le tableau ci-dessous).

<sup>129</sup>- Idem

<sup>130</sup>- L.Malchair, M. Frijns , J. Moulins ,J. Puelinckx, Index de fortification française 1874-1914 ,In : étude de comité de sauvegarde du Patrimoine historique du Fort de Hologne, disponible sur l'adresse : [www.fortiff.be/iff/](http://www.fortiff.be/iff/).

"De nos jours, les vues satellitaires montrent que plusieurs ouvrages, à Alger et à Oran en particulier, résistent encore à la démolition. Néanmoins, dans les autres villes une grande partie a été détruite au profit des projets d'extensions urbaines"<sup>131</sup>.

Ville	Batteries de côte
Alger	10 batteries : Arcades, Courtine 10-11, Fort d'Estrées, Fortin Duperré, Lazaret, Musoir Nord, Musoir Sud, Prison Civile, Sidi ben Nour et Tagarins
Arzew	Batterie de la pépinière
Bône	3batteries:Garoubiers, fort génois et haute du lion
Bougie	5 batteries : Abd-el-Kader, camp supérieur, centre cimetièrè israélite et hôpital
Oran	11 batteries :Canastel, Château Neuf, Gambetta, Jetée Sainte-Thérèse, Lamoune Nord, Lamoune Sud, Ravin Blanc, Roseville, Saint-Grégoire et Santon Est et Ouest.
Philippeville	4 batteries : Beni-Melek, Château Vert, El Kantara et El Mouader.

**Tableau N°2 : principales batteries de la côte algérienne à l'époque coloniale**

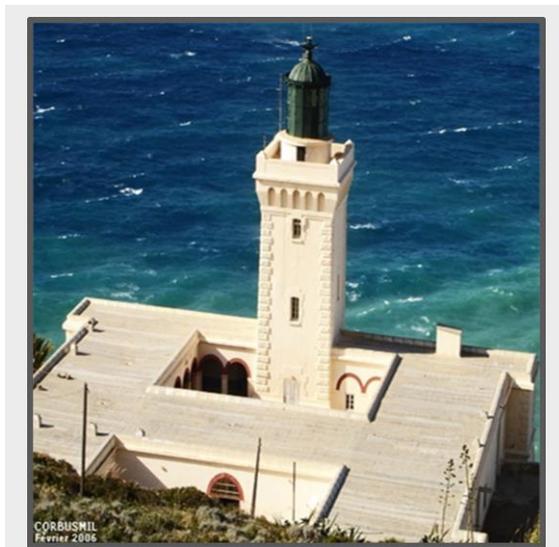
Source : établi par l'auteur

<sup>131</sup>- Idem.

Les phares coloniaux, autres constructions caractéristiques de l'occupation française du littoral, édifiés dans la période allant de 1843 à 1910, ils comptent parmi les premiers ouvrages coloniaux programmés et réalisés sur le territoire algérien.

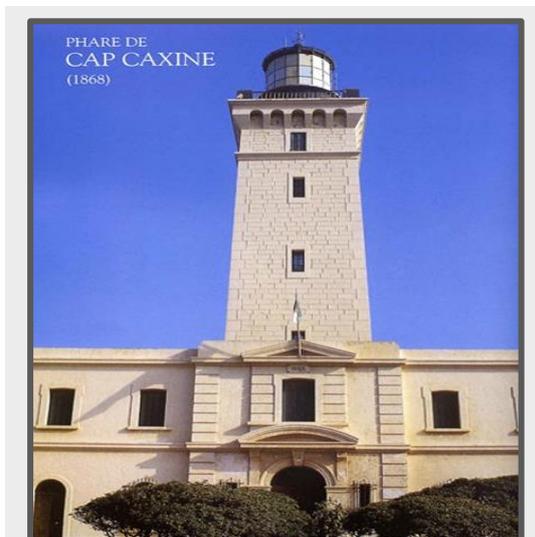
"Dès que les troupes françaises ont été maîtresses des points les plus importants du territoire, l'attention du gouvernement s'est aussitôt portée sur l'établissement d'un système de feux, le plus approprié aux besoins du moment"<sup>132</sup>. Les phares furent placés aux points les plus distinctifs du littoral, le but étant de signaler et faciliter l'accès aux refuges existants et aux premiers ouvrages portuaires construits. Déjà en 1834, un appareil relativement perfectionné d'éclairage a été installé, à l'emplacement du fanal barbaresque de l'ancien Penón du port d'Alger.

Ces phares sont constitués généralement d'une tour rectangulaire, circulaire, ou hexagonale surmontée d'un dôme en cuivre et accolée à une bâtisse rectangulaire, cependant chaque phare présente des particularités architecturales qui permettent son identification et sa reconnaissance sur le littoral (style sobre ou bien orné, matériaux qui varient entre brique et pierre, revêtement, couleur...etc.).



**Figure N°30: phare de Ténès –style moresque-**

Source : [www.vitamedz.com](http://www.vitamedz.com)

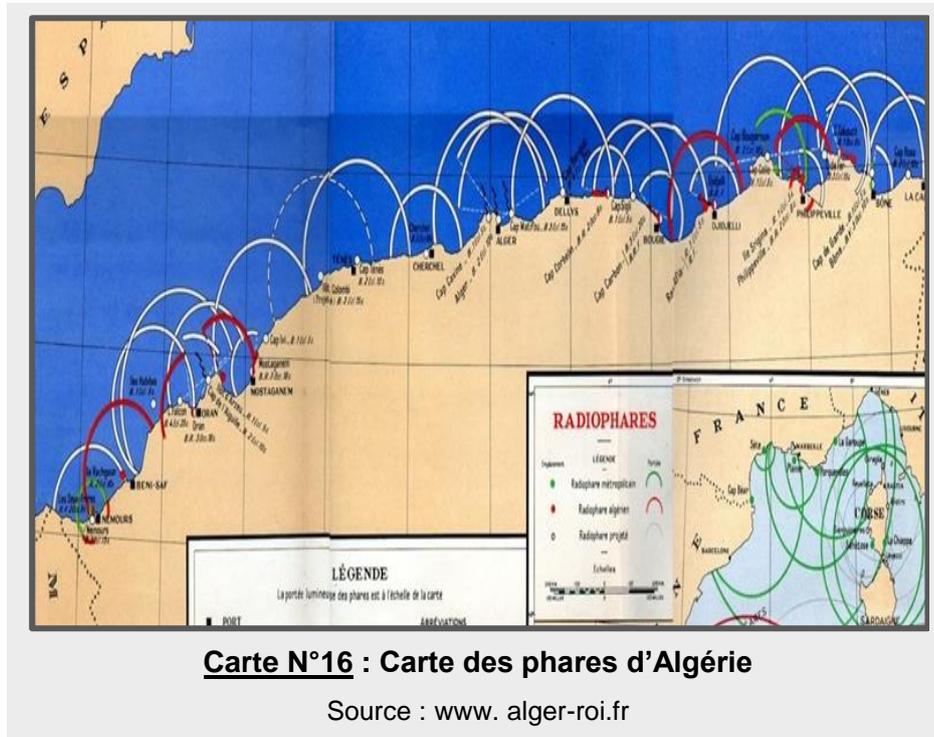


**Figure N°31 : phare du Cap Caxine - style néo-classique -**

Source : [www.vitamedz.com](http://www.vitamedz.com)

<sup>132</sup>-Commission nautique de 1843, Amélioration de l'éclairage des côtes algériennes, Rapport d'étude, Alger, novembre 1843.

" Actuellement, ils sont au nombre de 31 phares répartis sur la longueur des côtes algériennes, datant de l'époque coloniale"<sup>133</sup>. Aucun phare n'a été construit depuis, car ceux déjà existants assurent efficacement la sécurité de la navigation sur le littoral algérien.



**Carte N°16 : Carte des phares d'Algérie**

Source : [www.alger-roi.fr](http://www.alger-roi.fr)

## **III-2-CADRE JURIDIQUE RELATIF AU PATRIMOINE MARITIME**

La prise en charge du patrimoine maritime passe nécessairement par la disposition d'un cadre juridique approprié, qui constitue une étape primordiale pour sa sauvegarde et sa revalorisation. Cela dit une telle tâche nécessite une collaboration pluridisciplinaire et une expertise permanente. Dans ce qui suit, nous allons évaluer la législation qui touche au patrimoine maritime et à son contexte littoral :

### **III-2-1-Loi du patrimoine (98-04)**

C'est la loi 98-04 relative à la protection du patrimoine culturel qui constitue l'acte fondateur de la stratégie algérienne en matière de prise en charge du patrimoine

<sup>133</sup>- Direction des infrastructures maritimes, Guide du domaine public maritime, Manuel de gestion, octobre 2004, Alger, disponible sur l'adresse : [www.mtp.gov.dz/files/pdf/guidedpm.pdf](http://www.mtp.gov.dz/files/pdf/guidedpm.pdf).

culturel, elle a remplacé l'ordonnance 67-281 du 20 décembre 1967 relative aux fouilles et à la protection des sites et monuments historiques et naturels.

"Le nouveau texte (Loi N° 98/04), se veut en quelque sorte 'innovateur', malgré le fait qu'il n'ait pas atteint le degré de 'perfection' attendu par les professionnels et les différents intervenants dans le patrimoine"<sup>134</sup>.

Les aspects d'innovation se manifestent dans l'élargissement de la définition du patrimoine culturel, ainsi que dans le développement des modalités de protection, avec l'instauration des secteurs de sauvegarde et un régime de classification plus efficace qui prend en charge le patrimoine immatériel.

En ce qui concerne le patrimoine lié à la mer, la loi a intégré pour la première fois d'une façon indirecte la notion du patrimoine subaquatique en évoquant les biens culturels situés sous les eaux territoriales nationales. Elle définit le patrimoine culturel comme suit :

'Sont considérés comme patrimoine culturel de la nation, tous les biens culturels immobiliers, immobiliers par destination et mobiliers existant sur et dans des immeubles du domaine national, appartenant à des personnes physiques ou morales de droit privé, ainsi que dans le sous-sol des eaux intérieures et territoriales nationales légués par les différentes civilisations qui se sont succédées de la préhistoire à nos jours'.

De cette définition, on relève également, la notion nouvelle du bien culturel, qui renvoie à des éléments à forte charge symbolique, et à des choix de références culturelles permettant l'ancrage à une identité spécifique.

Toutefois, si on revient aux éléments patrimonialisés grâce à la présente loi, on remarque que les critères qui influencent la reconnaissance sont d'ordre historique ou monumental, ainsi les biens jugés mineurs ou faisant partie de périodes récentes sont en majorité négligés. C'est le cas des infrastructures portuaires et maritimes de l'époque coloniale. Par ailleurs, la loi reste sommaire dans son identification des biens culturels, et n'allègue pas les sous champs spécifiques faisant partie de

---

<sup>134</sup>- D. Dekoumi, pour une nouvelle politique de conservation de l'environnement historique bâti algérien (cas de Constantine), Thèse de Doctorat d'état, Université de Constantine, Sous la direction du Dr H.Zeghlach, 2007.

problématiques différentes, qui nécessitent des modalités d'intervention bien particulières comme les biens maritimes.

On avise que, seul le phare Caxine est classé dans la liste du patrimoine national, au moment où les fortifications littorales de l'époque coloniale ne profitent d'aucune protection juridique, au même titre que les infrastructures portuaires que ce soit de nature industrielle ou autres.

Donc, on déduit que la politique algérienne en matière de patrimoine reste incomplète et sélective. De même, la relation entre les éléments et leurs contextes n'est pas prise en considération, au moment où celle-ci doit définir en grande partie leur devenir.

### **III-2-2-décret et arrêté relatifs à la création et au fonctionnement du musée maritime national**

La création du musée maritime ,la première institution nationale de prise en charge du patrimoine maritime, a pour objectifs la mise en avant de l'histoire ,et de la culture maritime algérienne, ainsi que la reconnaissance et la conservation des héritages maritimes multiples de la nation .

Selon le décret exécutif n° 07-233 du 30/07/2007, portant sur la création du musée maritime national, et l'arrêté interministériel du 25/04/2010, portant sur son organisation interne :

"Le musée est chargé principalement de la récupération, de la restauration, de la conservation et de l'acquisition d'objets et collections dans le domaine du patrimoine culturel maritime"<sup>135</sup>.

En outre, le musée a pour Missions scientifiques dans le domaine de la conservation du patrimoine ; D'organiser et de participer à des séminaires scientifiques nationaux et internationaux et de diriger les recherches scientifiques des laboratoires, des réserves et des ateliers. Liés à la préservation du patrimoine maritime.

---

<sup>135</sup>- Article 2 du décret exécutif n° 07-233 30 juillet 2007 portant création du musée maritime national.

Parallèlement, des projets scientifiques et techniques sont en cours d'exécution , c'est le cas du Catalogage de l'héritage et du patrimoine national maritime immobilier :

"Le projet est en cours d'exécution, un premier constat a été établi, et des notices sur l'état actuel du patrimoine maritime immobilier en cours d'édition par le musée. Ces feuilles de route vont permettre d'esquisser les contours de l'opération de documentation, catalogage des sites et monuments du patrimoine maritime national"<sup>136</sup>.

"À travers ses différentes missions, le musée aspire à être un pôle scientifique, culturel et éducatif pour le rayonnement des valeurs du patrimoine culturel maritime et subaquatique"<sup>137</sup>.de même, "un projet de généralisation des institutions muséales maritimes qui s'articulera tout au long de la côte algérienne est envisagé, selon 'Mourad Betrouni'<sup>138</sup>, il aura pour but principal la protection ainsi que la conservation du patrimoine culturel et maritime algérien"<sup>139</sup>. Ces actions traduisent des aspirations et des ambitions qui commencent à être mises en exécution sur terrain, ce qui constitue un pas important en avant en faveur du patrimoine maritime algérien.

### **III-2-3-Loi de la préservation du littoral**

En Algérie, l'intérêt accordé à la protection et à la valorisation du littoral est récent. La loi 02-02 n'a été promulguée qu'en février 2002. Ce qui constitue certes un progrès dans la mise en place des conditions nécessaires au développement de cette partie stratégique du territoire national. Elle a pour objet la mise en œuvre d'une politique nationale spécifique d'aménagement et de protection du littoral. Le plan d'aménagement côtier (PAC) est un des outils Institué par cette loi, et qui régleme les communes riveraines de la mer, il est créé afin de protéger les espaces côtiers, notamment les plus sensibles.

Donc, "la loi du littoral innove dans la mesure où elle revalorise une dimension naturaliste des espaces côtiers. Car son but n'est pas de définir précisément ' un aménagement du littoral ', mais plutôt de montrer que la protection et la valorisation

---

<sup>136</sup>- S. Amokrane, Outil pour la protection et la valorisation du patrimoine culturel maritime, document d'étude, disponible sur l'adresse : [www.imp-med.eu/Fr/upload/telechargement/telechargement18.pdf](http://www.imp-med.eu/Fr/upload/telechargement/telechargement18.pdf).

<sup>137</sup>- Idem.

<sup>138</sup>- Directeur du département Patrimoine dans le ministère de la culture algérien.

<sup>139</sup>-Recueilli du site internet : [www.lesoirdalgerie.com](http://www.lesoirdalgerie.com).

contribuent de façon générale à l'aménagement"<sup>140</sup>. C'est un aménagement qui n'est plus inscrit dans une logique productiviste, mais dans une perspective du Développement durable, toutefois cela n'est pas toujours démontré sur terrain.

Dans sa 'définition de l'espace littoral' <sup>141</sup>, la loi inclut en plus des espaces naturels, les sites présentant un caractère paysager, culturel ou historique qui se trouvent dans la bande littorale, et qui doivent être mentionnés dans les différents documents d'aménagement, et protégés en cas d'extension urbaine .ce qui traduit une Gestion Intégrée des Zones Côtières qui peut constituer un outil de protection des biens culturels.

Néanmoins, la loi ne prend pas en compte, sur un pied d'égalité, le patrimoine naturel et culturel spécifique au territoire maritime. De même, elle ne s'étale pas sur les spécificités culturelles, et les particularités patrimoniales, qui créent l'originalité des espaces littoraux, et qui peuvent constituer un outil de leur gestion sur le long terme, au même titre que les éléments naturels.

### **III-2-4-politique d'aménagement du territoire**

Le patrimoine culturel a commencé à prendre ces dernières années une place dans la politique d'aménagement du territoire. Il est de moins en moins considéré comme un simple héritage figé dans l'époque de sa production. C'est alors que le schéma national d'aménagement du territoire horizon 2025 (SNAT 2025) élaboré dans le cadre de la loi 02-01 du 12 décembre 2001 relative à l'Aménagement du Territoire et au Développement durable prévoit la sauvegarde et la valorisation du patrimoine culturel à travers<sup>142</sup> :

- L'évaluation et la réappropriation du patrimoine culturel matériel et immatériel.
- La sauvegarde et la protection des biens culturels.
- L'intégration du patrimoine culturel comme facteur du développement durable des territoires.

---

<sup>140</sup>-M.Kacemi, La loi de protection et de valorisation du littoral en Algérie : un cadre juridique ambitieux toujours en attente le cas du pôle industriel d'Arzew (Oran – Algérie) In: Actes du colloque international pluridisciplinaire "Le littoral : subir, dire, agir" - Lille, France, 16-18 janvier 2008.

<sup>141</sup> - Art 07 loi du littoral.

<sup>142</sup> - Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Environnement et du Tourisme, La mise en œuvre du schéma national d'aménagement du territoire (SNAT) 2025, Document de Synthèse, Février 2008.

Une des composantes du SNAT est le 'SDAT 2025 'Schéma Directeur d'Aménagement Touristique, qui prévoit à son tour de tenir compte de la carte nationale du patrimoine culturel pour le développement d'un tourisme durable, dans le cadre d'un nouvel outil 'pôles d'économie du patrimoine culturel (PEP)',<sup>143</sup>.

Le Schéma directeur des zones archéologiques et historiques organise de son côté la planification territoriale du patrimoine culturel dans le cadre du schéma national d'aménagement du territoire, il protège et met en valeur le patrimoine culturel national dans une stratégie d'aménagement et de développement du territoire, en conciliant les impératifs de la sauvegarde, de l'identité culturelle, et les exigences du développement économique.

Ces schémas représentent des objectifs audacieux pour l'intégration du patrimoine culturel algérien avec ses différents composants dans des perspectives du développement territorial, mais qui ne peuvent aboutir avant l'élaboration des modalités approfondies pour une véritable exécution sur terrain.

### **III-3-VIEUX PORT D'ALGER : PERSPECTIVE DE VALORISATION DANS LE CADRE DU (P.P.S.M.V) DE LA CASBAH**

Le port d'Alger est certainement le plus important port historique d'Algérie, il englobe un nombre important d'héritages maritimes (forts, arsenaux, phares, magasins, jetées...etc.) qui résultent de l'accumulation des traces liées aux pratiques des civilisations antérieures, et qui date de deux millénaires .il est à l'image de la ville d'Alger dans sa diversité architecturale (style, volume, matériaux ....etc.) et dans la stratification de ses bâtisses.

Le vieux port accueille actuellement les services des forces militaires navales , une fonction qui représente un handicap pour sa revalorisation , ses édifices ne sont pas appréciés à leur juste valeur, ils sont isolés de leur contexte environnemental et historique , alors qu'ils possèdent des potentiels culturels ,touristiques et paysagers importants qui attendent d'être révélés.

---

<sup>143</sup>Journal officiel de la République algérienne N° 6, octobre 2010, disponible sur l'adresse : [www.joradp.dz/J\\_O2000/2010/061/FP50.pdf](http://www.joradp.dz/J_O2000/2010/061/FP50.pdf)



**Figure N°32: stratification de bâtisses l'amirauté d'Alger**

Source : [www.vitamedz.com](http://www.vitamedz.com)

Cet état de fait a été pris en considération lors de l'élaboration du plan permanent de sauvegarde et de mise en valeur de la Casbah d'Alger, le port qui inclut l'Amirauté est intégré dans le périmètre du secteur de sauvegarde, il a fait l'objet de plusieurs analyses (état du bâti, valeurs, études socioéconomiques, urbaines...etc.). Le constat relevé est le suivant :

-Les équipements du port sont en état de dégradation jugé comme superficiel. Et leurs fonctions sont pour les majorités militaires, et de ce fait, inaccessibles au grand public.

-Le port constitue aujourd'hui, non seulement un obstacle physique et visuel, mais surtout fonctionnel entre la ville et la mer, alors qu'il était auparavant le pilier de la cité et le nœud qui raccorde les deux milieux.

-Le 'PPSMV' de la casbah prévoit comme remède à ces problèmes la réadaptation des fonctions des équipements, qui doivent se diriger vers des perspectives culturelles et commerciales, et également la création d'une colonne vertébrale de liaison permettant le renforcement de la relation médina- mer.

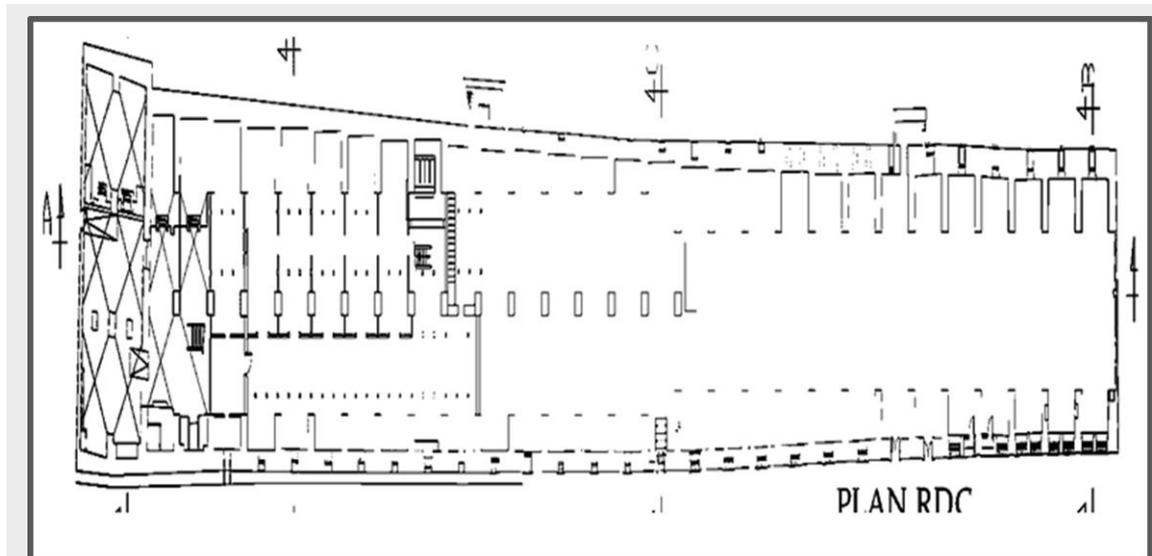


Une des premières interventions réalisées dans l'Amirauté d'Alger est la restauration des voûtes Khair al-Din, éléments de l'ancien Arsenal, et l'espace où se concevaient et se réalisaient les grands travaux de conservation et de réparation des navires et bateaux de la célèbre flotte algérienne. "C'est là que les ingénieurs et artisans ont reproduit les gestes et les mouvements qui consacreront, trois siècles durant, la suprématie de la flotte algérienne en Méditerranée"<sup>144</sup>. Ce lieu abritera le futur musée maritime d'Alger.



<sup>144</sup>- S. Amokrane, Outil pour la protection et la valorisation du patrimoine culturel maritime, document d'étude, disponible sur l'adresse : [www.imp-med.eu/Fr/upload/telechargement/telechargement18.pdf](http://www.imp-med.eu/Fr/upload/telechargement/telechargement18.pdf).

La construction des 'voûtes Khair-Eddine' a une forme rectangulaire, elle est constituée d'un entresol, d'un RDC qui accueille l'espace d'exposition et d'un 1er étage réservé aux pièces de bureaux.



**Figure N°35** : plan du RDC des voûtes Khair-Eddine

Source : S. Amokrane, Outil pour la protection et la valorisation du patrimoine culturel maritime, document d'étude.

La restauration est réalisée suite à un diagnostic préliminaire, qui a révélé des dégradations principalement d'Origines naturelles, causé par la situation de l'édifice au bord de mer (L'air marin, l'eau saline et l'instabilité du sous-sol, les remontées capillaires, L'érosion...etc.). Après l'étalement de la construction, celle-ci est restaurée puis adaptée aux fonctions d'expositions, auxquelles elle est destinée.



**Figure N°36**: intérieur des voûtes pendant la restauration

Source : [www.imp-med.eu.fr](http://www.imp-med.eu.fr)



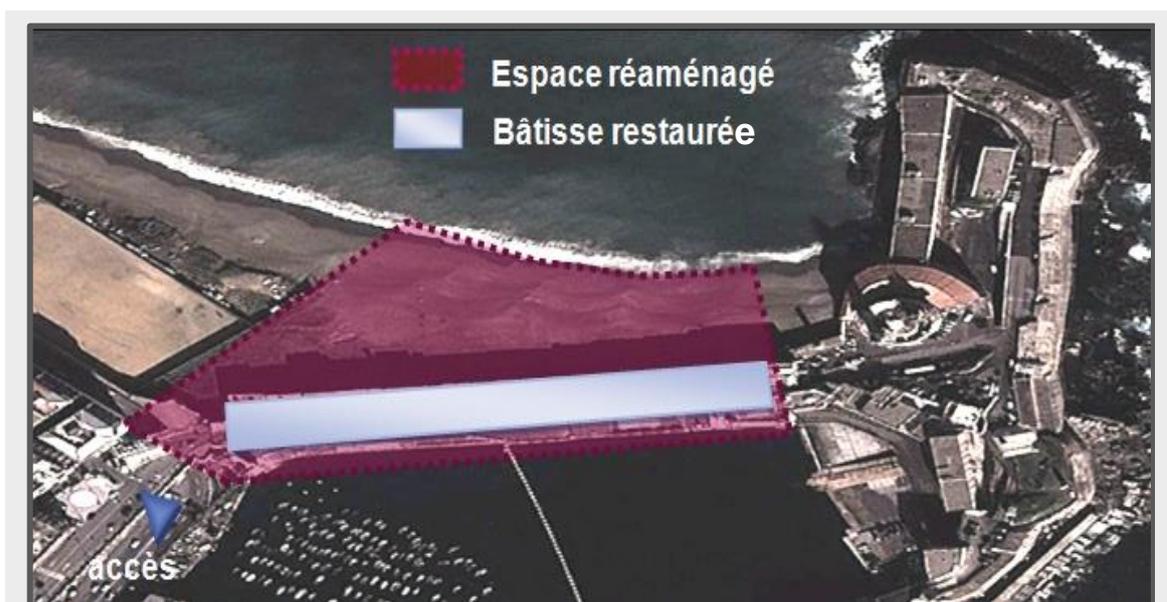
**Figure N°37** : future salle d'exposition après la restauration

Source : [www.imp-med.eu.fr](http://www.imp-med.eu.fr)

On a programmé également l'aménagement d'une esplanade dans la plage du port, actuellement dans un état d'abandon total, et inaccessible au public, cette dernière, accueillera un espace d'exposition en plein air, bien adapté à la spécificité des collections muséales maritimes, qui nécessitent des grandes surfaces d'exposition, telles que les navires historiques.

Parallèlement, d'autres activités sont prévues sur l'esplanade, à savoir ; des ateliers de charpenterie, des activités subaquatiques, des expositions permanentes ou temporaires sur le thème du patrimoine culturel immobilier.

Pour accéder au port, l'accès piéton militaire sera reconverti en accès grand public à partir de la place 'el Hadj Mohamed el Anka', une entrée très caractéristique, car elle donne sur un espace public, qui est l'aboutissement du boulevard venant de Bab el Oued, et de la place des martyrs.



**Figure N°38 : Réaménagement des voutes Khair-Eddine**

Source: À base de Google Earth

## CONCLUSION

Grâce à sa situation au bord de la mer méditerranée, l'Algérie témoigne d'une longue histoire maritime qui remonte au temps des premiers comptoirs phéniciens, cela se reflète dans une stratification riche et complexe, dont l'espace littoral est la scène, aujourd'hui, on compte une importante collection d'héritages maritimes en Algérie, qui sont mal reconnus en tant que tels.

Malgré qu'en terme de conservation du patrimoine, la législation algérienne est dotée de plusieurs outils notamment la loi n° 98-04 sur le patrimoine culturel qui prévoit les différentes modalités de sa préservation, or cette dernière reste sélective et imprécise, particulièrement en ce qui concerne le patrimoine de l'époque coloniale, de plus, elle prévoit mal la recontextualisation de ses éléments dans leurs milieux en perpétuelle évolution spatiale et fonctionnelle.

Par ailleurs, la création récemment du musée maritime d'Alger par le décret n° 07-233 constitue un pas important dans la prise en charge du patrimoine culturel maritime en Algérie, qui a permis de mettre la lumière sur cette thématique relativement récente et de prévoir des actions concrètes en sa faveur, comme les expositions muséales et les catalogues sur les héritages maritimes mobiliers ou immobiliers.

En outre, à travers l'analyse du vieux port d'Alger qui est intégré dans le secteur de sauvegarde de la casbah, on a pu constater les faits accomplis sur terrain, et les futures ambitions pour sa valorisation, le PPSMV de la Casbah n'a pas négligé le volet culturel et historique du lieu, ce qui s'est reflété dans la restauration des voûtes Khair-Eddine, et leur transformation en local pour le musée maritime d'Alger. En revanche, cette intervention reste partielle, elle exploite peu les potentialités qu'offre ce lieu historique.

En résumé, malgré les efforts mis en place ces dernières années, l'expérience algérienne en matière de préservation du patrimoine culturel maritime est encore récente et peu élaborée, en le comparant avec les différentes expériences internationales traitées dans le chapitre précédant notamment la démarche française sur laquelle on s'est étalée.

De ce fait ,on relève le retard accumulé dans la prise en conscience de ce patrimoine en Algérie sur différentes échelles, que ce soit politique avec le manque d'efficacité des outils législatifs qui n'intègrent pas spécialement les nouveaux champs patrimoniaux ,ou encore de point de vue scientifique avec la rareté de recherches ou de publications sur le sujet .Parallèlement du côté social, c'est l'ignorance qui domine la situation ,ainsi ,des opérations telles que celles effectuées dans le port d'Alger ,doivent être multipliées et encouragés pour déclencher une réelle prise de conscience sociale et politique en faveur de ce patrimoine.

## **CHAPITRE - VI -**

---

### **EVOLUTION DE L'ESPACE PORTUAIRE DE LA VILLE DE BEJAIA**

## **INTRODUCTION**

Au cœur de l'espace méditerranée, la ville de Bejaia se distingue par son patrimoine riche et multiple, elle possède de nombreux vestiges historiques qui datent de plus de 2000 ans, ces derniers sont le résultat de la juxtaposition des traces de multiples civilisations, qui se sont succédées sur sa région, et qui sont inscrites dans le même périmètre, en adoptant les mêmes tracés majeurs. Ainsi, "La ville de Bougie est l'exemple type de ville multiculturelle où s'est réalisée, au cours des siècles, une synthèse des cultures méditerranéennes "<sup>145</sup>.

La richesse et la prospérité de la ville à travers l'histoire sont particulièrement liées à son site portuaire remarquable .Au cours des différentes périodes successives, son port a joué un rôle considérable dans son développement à l'échelle méditerranéenne. Présentant un site de mouillage naturellement favorable, celui-ci a de tout temps attiré les navires qui trouvaient dans sa baie un refuge sûr. Il avait une grande influence sur la tournure qu'a prise l'histoire de la région, et qui s'est reflétée dans ses activités et son aménagement. Ce rôle est confirmé par de nombreux témoignages, notamment les documents conservés dans plusieurs villes d'Europe : Marseille, Gênes, Pise et Naples, riches pour la période médiévale.

Pour bien cerner l'importance de l'espace portuaire dans l'évolution de la ville de Bejaia et identifier les empreintes matérielles de son exploitation à travers les âges, on optera pour une approche historique, tant synchronique que diachronique qui permettra, de connaître et de comprendre à la fois le contexte dans lequel le patrimoine maritime est produit, mais aussi la logique de sa création et de son développement.

Ainsi, on va entamer ce chapitre par une présentation de la région et des avantages naturels et fonctionnels qu'offre son espace littoral, puis on enchaînera par la restitution de l'évolution historique de la ville et de son port, en exploitant les anciens écrits des voyageurs arabes, les mémoires militaires, les iconographies ainsi que les vestiges qui nous parviennent des civilisations antérieures, cela est nécessaire pour reconnaître les éléments du patrimoine culturel maritime de la ville de Bejaia .

---

<sup>145</sup>-D. Aïssani, Impact de la Méditerranée sur le développement de la ville de Béjaïa, Séminaire international de Xàtiva, Valencia, Espagne, 18–20 février 1999.

## **IV-1- PRESENTATION DE LA VILLE DE BEJAIA**

### **IV-1-1- Wilaya de Bejaia**

La wilaya de Bejaia est située au nord-est de la cote algérienne à 230 km de la capitale 'Alger'. Géographiquement, elle est insérée entre les grands massifs de Djurdjura, des Bibans et des Barbaros, elle est caractérisée par la prépondérance de zones montagneuses compactes et bosselées, coupées par la vallée de la Soummam et les plaines situées près du littoral.

Administrativement, la wilaya de Bejaïa s'étend sur une superficie de 3261.26 km<sup>2</sup>, elle comprend 52 communes regroupées dans 19 daïras, elle est limitée par:

- La wilaya de Jijel à l'est
- La wilaya de Tizi Ouzou à l'ouest
- La wilaya de Bordj Bou Arreridj au sud
- La wilaya de Sétif au sud est
- La wilaya de Bouira au sud-ouest



**Carte N°18 : limites de la wilaya de Bejaia**

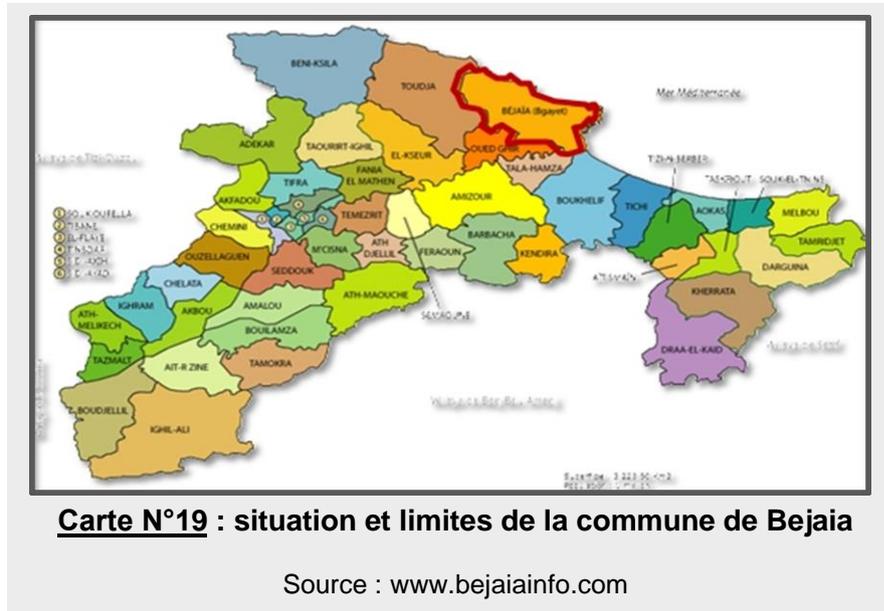
Source : [www.bejaiainfo.com](http://www.bejaiainfo.com)

### **IV-1-2- Commune de Bejaïa**

La commune de Bejaia est le chef-lieu de la wilaya, elle est limitée

- Aux nord et nord-est par la mer méditerranée

- Au nord-ouest par la commune de Toudja
- Au sud-ouest par la commune Tala-hamza
- Au sud par la commune Boukhelifa et d'Ouled Ghir.



"La surface de la ville est composée de deux parties de nature topographique et morphologique différentes" <sup>146</sup>:

- Une partie très accidentée sur laquelle s'est développé le noyau historique de la ville, formée de deux contreforts séparés par un ravin appelé « ighzer abzaz ». Elle se présente sous forme d'un amphithéâtre dont la scène est le golfe de Bougie. Son site offre un avantage défensif et commercial considérable.
- Une partie de relief moins accidentée À l'Ouest où se développe ce qu'on appelle « la plaine », limitée par les piedmonts et la mer, elle constituait la plate-forme de l'extension de la ville depuis la deuxième moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle. Elle est limitée au Nord par la montagne de Gouraya, au Sud par la mer et à l'Ouest par la rivière de la «Soummam», l'une des grandes voies de pénétration à travers le Tell.

<sup>146</sup> -E. Caillart, P. Cusenier et K. Bazizi, 'Pour la sauvegarde et la mise en valeur de la médina de Bejaïa', rapport d'étude, janvier 2004.



**Figure N°39: constitution morphologique de la ville de Bejaia**

Source : À base de Google Earth

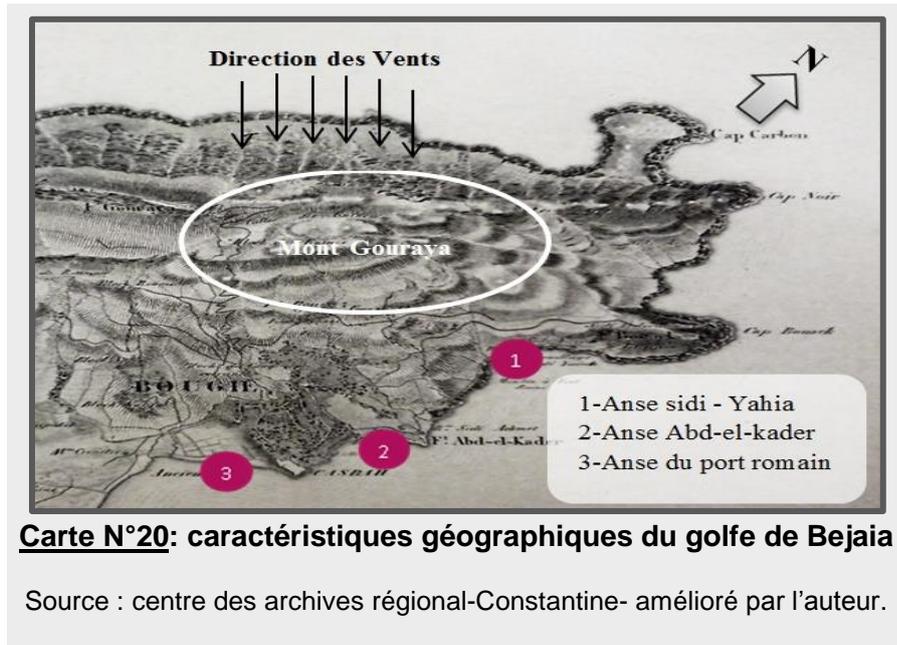
### **IV-1-3- Caractéristiques de la baie de Bougie**

#### **IV-1-3-1- Spécificités naturelle et nautique:**

La baie de Bougie, située dans la région occidentale du golfe, est formée par un vaste rentrant de la côte de 3,500 mètres de profondeur; elle offre plusieurs lieux d'accostage possibles pour les navires.

En effet, "la cote dessine plusieurs anses, qui ont pu servir de port à différentes époques, elle présente à partir du cap Bouac trois grandes sinuosités en retrait l'une sur l'autre; l'anse Sidi-Yaïa, l'anse Abd-el-Kader et l'anse du port romain. Cette baie est couverte du côté nord par les terres élevées qui rattachent le cap Carbon au mont Gouraya, et du côté Est, par les terres du cap Cavallo"<sup>147</sup>. Ainsi elle est parfaitement abritée de toutes les aires de vent et n'est tourmentée que par la houle du N. E. pendant l'été. Par conséquent, elle offre des ports naturels sûrs, avec un bon mouillage en particulier l'hiver, facile à prendre et à quitter par tous les temps. Autant de qualités qu'ils l'ont rendue très convoitée depuis l'antiquité.

<sup>147</sup> -A. Lieussou, Études sur les ports de l'Algérie, éd .imprimerie administrative de Paul Dupont, Paris, 1850.



**Carte N°20: caractéristiques géographiques du golfe de Bejaia**

Source : centre des archives régional-Constantine- amélioré par l'auteur.

#### **IV-1-3-1- Spécificités spatiale et fonctionnelle**

Le golfe de Bougie avec son espace côtier remarquable constitue une véritable source de développement, d'identité et d'attraction pour la région. En effet, il confère à la ville une valeur touristique de premier rang, celle-ci contient l'un des plus beaux bays de la côte méditerranéenne, grâce à ses plages animées d'anses et de criques remarquables, devant lesquelles visiteurs et touristes ne peuvent être qu'émerveillés.

D'un autre côté, la baie de Bejaia ouvre la région sur de larges perspectives économiques, elle abrite une zone portuaire très active, qui joue le rôle de relai entre le monde et l'arrière-pays. De ce fait, "le port de Bejaia constitue un atout stratégique pour toute la région aussi bien pour le transport de marchandises, le transport pétrolier ou celui des voyageurs"<sup>148</sup>.

L'espace côtier a également un intérêt écologique certain, car il englobe des sites vierges à grande valeur environnementale comme 'la Corniche du Cap Carbon classée comme patrimoine national'<sup>149</sup>, de même, la situation de la ville au bord de la mer et la facilité de son accostage sont autant d'éléments qui ont participé à l'implantation des hommes sur son littoral de puis les temps les plus reculés, ce qui a permis d'enrichir son histoire ,et par conséquent son patrimoine culturel matériel et immatériel. Tous ces

<sup>148</sup> -A. Aristide , Bougie, propriétés nautiques, In :Revue, Bejaia port info, numéro 78, avril/mai/juin 2012.

<sup>149</sup> -Recueilli du site internet : [www.m-culture.gov.dz](http://www.m-culture.gov.dz).

éléments représentent des potentialités aussi nombreuses que diverses pour le développement durable de la ville et de son arrière-pays.



**Figure N°40 : vue aérienne sur la baie de Bejaia**

Source : [www.bejaiainfo.com](http://www.bejaiainfo.com)

## **IV-2- ÉVOLUTION DE LA VILLE DE BEJAIA ET DE SON PORT A TRAVERS L'HISTOIRE**

### **IV-2-1- Période de l'antiquité (4<sup>ème</sup> siècle a-j 5<sup>ème</sup> siècle)**

La présence phénicienne à Bejaia se résume à un comptoir commercial qui permettait des échanges avec les tribus locales, les Phéniciens s'installèrent entre le cap Bouak et le cap Carbon ,spécifiquement au niveau de la baie de Sidi-Yaïa ,et dans l'anse des Aiguades, ce dernier constituait selon 'Dominique Valerian ' "le port de la première installation phénicienne ,on trouve à proximité des tombes de cette période"<sup>150</sup>.

Salda, colonie romaine succéda à la colonie punique, en l'an 26 avant j.c la ville antique commençait à être érigée. Elle se calait entre les deux caps qui accueilleront la casbah et le fort Abd-el-Kader. Plusieurs chercheurs français tels que S.Gsell .le capitaine Lapene , C. Feraud et Delamare ont étudié la présence romaine à Bejaia, et

<sup>150</sup> -D. Valerian, Bougie port maghrébin à la fin du Moyen Age (1067-1510), thèse de doctorat de l'université de Paris I - Sorbonne UFR d'histoire. Sous la direction du Professeur Michel Balard, 2000.

ont répertorié tous les vestiges et les traces d'édifications ,retrouvées principalement lors des travaux effectués sur la ville par les Français , ainsi ils ont situé l'emplacement des temples romains, des remparts et des portes de la ville de l'époque, cette dernière fut fortifiée par un mur d'enceinte de 3000m percé par quatre portes, qui assurent l'articulation au territoire. La porte Sarazine, la porte Fouka, la porte de la casbah, et la porte Gouraya. Cependant, la réalisation la plus importante à cette époque reste sans doute les vastes citernes et l'aqueduc qui approvisionnaient la ville en eau depuis la source Toudja, et dont les traces sont encore visibles aujourd'hui.



**Figure N°41 : l'aqueduc de Toudja**

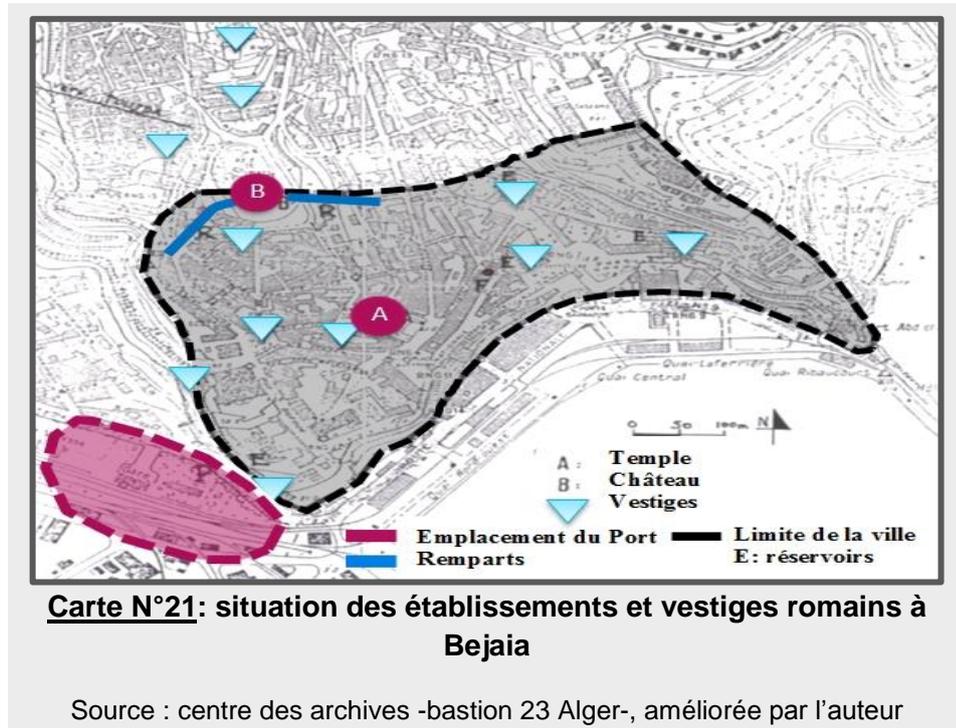
Source : [www.bgayet.net](http://www.bgayet.net)

Par ailleurs, "Le port romain se situait à l'ouest de la ville, au quartier dit Dar – Senaa. Il s'étendait des assises de la Casbah jusqu'au-delà du parc à fourrage. De nombreuses ruines de l'époque attestent son existence et son emplacement"<sup>151</sup>. Dans cette perspective 'C. Féraud' confirme qu' "en 1848 à la hauteur du blockhaus Salomon, il existait encore des fragments de maçonnerie provenant d'un môle ou d'une jetée"<sup>152</sup>. Il témoigne également de la présence d'un ouvrage fortifié pour la défense du port à l'emplacement de l'actuelle Casbah, il écrit "la Casbah est construite en briques rougeâtres sur les assises de l'ouvrage fortifié qui devait protéger l'ancien port du temps

<sup>151</sup> -M. Gaid , Histoire de Bejaia et de sa région depuis l'antiquité jusqu'à 1954 ,éd .Mimouni ,p .51.

<sup>152</sup> -L.-C. Féraud, Histoire de Bougie, Paris, éd. Bouchène, 2001.

des Romains <sup>153</sup>, néanmoins, les vestiges du port romain n'ont pas résisté au temps, aucun élément ne subsiste aujourd'hui.



### **IV-2-2- Période vandale et byzantine**

Ces deux périodes ont été peu influentes dans l'histoire de la ville, ils sont passagères et de courte durée. Bejaia, appelée gour (rocher) par les vandales, est devenue le siège de l'un de leurs gouvernements régionaux qui faisait recours aux braves marins de la région. "... ils se servirent avec habileté de l'ardeur et du courage de certains pêcheurs et marins indigènes pour organiser la piraterie, de Bejaia ils allèrent écumer la mer et exercer impunément leurs razzias jusque sur les côtes de Sicile et d'Italie, rapportant de riches butins dans une très faible minorité autochtone des villes en tiraient profit"<sup>154</sup>.

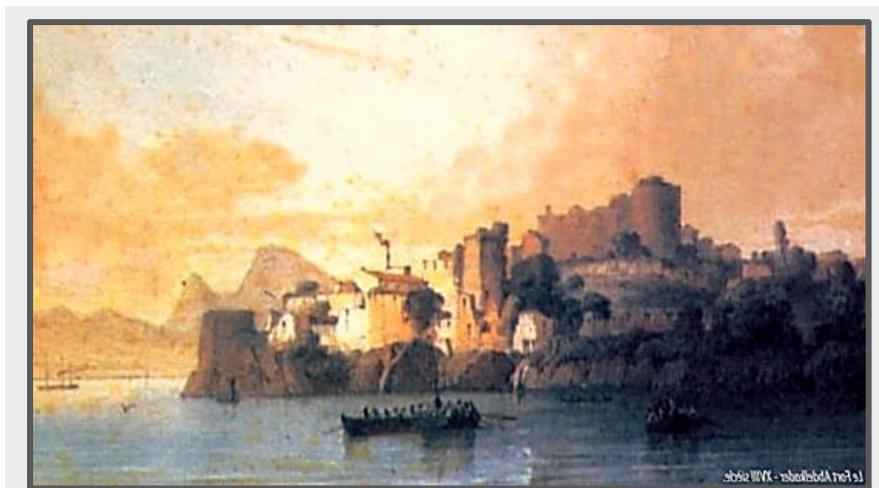
### **IV-2-3- Période médiévale (1067-1509)**

Dans cette période, la ville de Bejaia devient un véritable centre rayonnant, après avoir accédée au rang de capitale des Béni Hammad en 1067, elle fut province des Almohades en 1152, puis des Hafside en 1228.

<sup>153</sup> -L.-C. Féraud, Histoire de Bougie, Paris, éd. Bouchène, 2001.

<sup>154</sup> -M. Gaid, Histoire de Bejaia et de sa région depuis l'antiquité jusqu'à 1954, éd. Mimouni, p :56

C'est Le Khalif En-Nacer Ibn Alannas qui fonda la ville dont il donnera le nom d'En-Naciriya, à partir de ce moment, cette dernière va connaître une activité commerciale et intellectuelle très remarquable, en effet ,elle nouera des relations intenses avec l'intérieur et l'extérieur du pays par voie terrestre et maritime. Selon 'R. Brunchvic' "...Bougie ne cessera plus ensuite, jusqu'aux abords de l'époque turque, de faire grande figure : que ce soit comme port commercial ou comme base de corsaire, ou comme centre intellectuel et religieux, elle tient un rang éminent, plus d'une fois encore comme capitale, parmi les villes Berbères. Du XII<sup>ème</sup> au XV<sup>ème</sup> siècle, elle était avec Tlemcen, l'un des pôles de l'Algérie actuelle"<sup>155</sup>.



**Figure N°42 : iconographie de Bejaia -XVI<sup>ème</sup> siècle-**

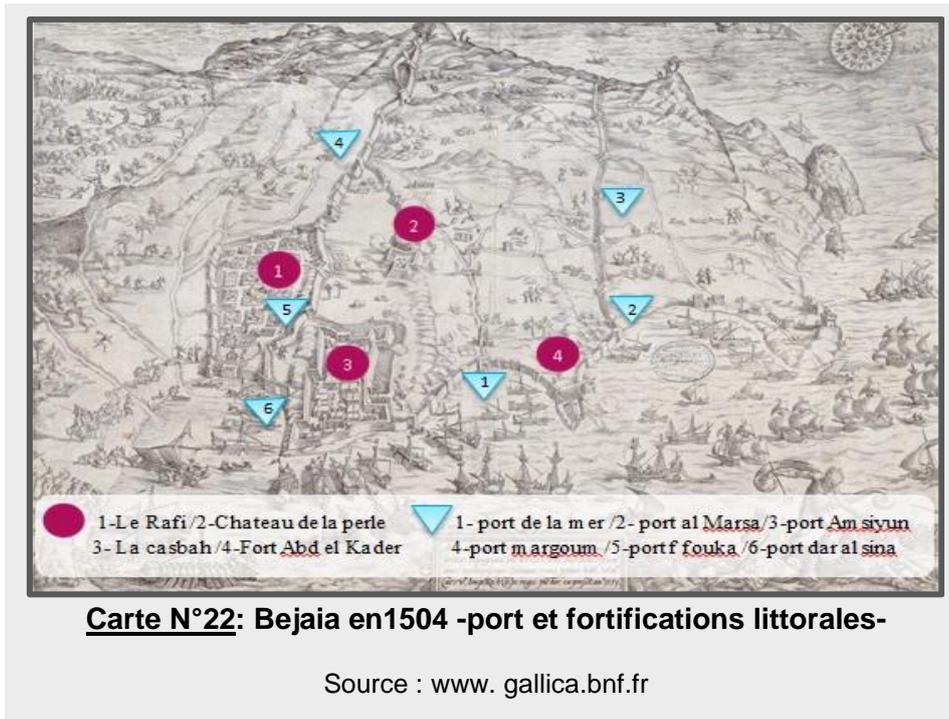
Source : circonscription archéologique à Bejaia, port et golfe de Bejaia

La ville se caractérisait à l'époque par "un tissu organique, des voies de circulation en arborescence, et un centre matérialisé par la grande mosquée, à proximité se trouvait le palais de la Perle où se tenaient le trône et une quaysaria"<sup>156</sup>. Par ailleurs, "L'enceinte de la ville s'étendait à l'époque du bord de la mer jusqu'aux hauteurs de Gouraya, elle était percée par six portes urbaines et renfermait vingt et un quartiers, chacun d'eux contenait plusieurs mosquées"<sup>157</sup>.

<sup>155</sup> -E. Caillart, P. Cusenier et K. Bazizi, Rapport 'Pour la sauvegarde et la mise en valeur de la médina de Bejaïa', janvier 2004, 58 pages.

<sup>156</sup> -E. Carette, Etude sur la Kabylie, exploration scientifique de l'Algérie, vol 1, éd. impr. de Cosse et J. Dumaine, Paris 1848.

<sup>157</sup> -L.C. Féraud, Histoire des villes de la province de Constantine, éd. L. Arnolet, Bougie, Constantine, 1869, p.7.



#### **IV-2-3-1- Rôle du port dans le développement de Bejaia médiévale**

"Toutes les sources concordent pour nous renvoyer l'image d'un actif port méditerranéen, qui tire une grande partie de sa prospérité de la mer et de sa position comme débouché maritime de la kabylie"<sup>158</sup>. Cette qualité reconnue et affirmée par grand nombre d'historiens est incontestablement un des atouts majeurs de la ville à l'époque médiévale, grâce à son site exceptionnel considéré comme l'un des meilleurs de la cote africaine et de ses aménagements de qualité, le port a ramené la prospérité à la ville de Bejaia.

Al-Bakri, qui décrit la ville alors qu'elle n'est pas encore devenue capitale Hammadite, estime que son port est sûr et offre un bon hivernage, c'est d'ailleurs cette propriété qui l'avait fait choisir par al Nasir en 460/1067-8, il devait permettre le développement d'une flotte, et servait de base d'opérations navales contre les Zirides de Mahdia. Étant donné que les bateaux pouvaient approcher assez près de la cote, ce qui facilitait le débarquement des hommes et des marchandises de différentes régions d'Europe et d'Asie, qui étaient alors acheminées à la douane, premier lieu de contact avec la ville. Abu Ja'far al-Tusi dans son livre Kitab al-Istibsar a témoigné des relations actives du port de Bougie avec les autres, selon lui : "...Bejaia est un grand port où

<sup>158</sup> -D. Valerian, Bougie port maghrébin à la fin du Moyen Age (1067-1510), thèse de doctorat de l'université de Paris I - Sorbonne UFR d'histoire. Sous la direction du Professeur Michel Balard, 2000.

accostent des navires de tous pavillons : Rome, Syrie, Alexandrie, Yémen, Inde, Chine...etc. ".

Al-Idrissi, de son côté a été frappé par l'animation commerciale de la ville. Il parle d'une convergence d'homme et de bien venant de toutes les directions, en particulier de la mer. Il écrivait : "...les vaisseaux qui naviguent vers elle, les caravanes qui y descendent, importent par terre et par mer des marchandises qui se vendent bien. Ses habitants sont des commerçants aisés. En fait d'industrie artisanale et d'artisans, il y a là ce qu'on ne trouve pas dans beaucoup de villes. Ils sont en relation avec les marchands de l'Occident, avec ceux du Sahara et avec ceux de l'Orient ".

Pour d'autres chercheurs contemporains comme 'Dominique Valérian'<sup>159</sup> ou 'Lieussou'<sup>160</sup>, qui ont étudié l'activité économique et maritime de Bougie à l'époque médiévale, le port constituait le cœur de la cité, et le générateur de sa prospérité économique au Maghreb et en Méditerranée.

#### **IV-2-3-2- Installations portuaires**

Les aménagements du bassin et de ses abords sont malheureusement mal connus. Les travaux de construction réalisés sur l'espace du port depuis l'arrivée des Français empêchent, comme pour la ville, toute approche archéologique. de ce fait, les anciens écrits et illustrations constituent les sources principales d'information sur les aménagements de l'époque. Une vignette de Pīrī Reis, au début du XVI<sup>ème</sup> siècle, montre un môle, se terminant par une tour qui servait pour attacher les bateaux qu'ils ne pouvaient pas stationner plus près de la ville. Une conjecture appuyée par les perçus de 'Gerolamo Azurri'<sup>161</sup>, qu'il écrit "...La mer bat ses murailles (la ville) et elle a un château qui est édifié au milieu de la mer".

Une telle bâtisse pouvait exister à l'époque, ce n'est pas rare en effet, de trouver des tours à l'entrée des ports pour guider les navires et surveiller la mer, ainsi que des jetées permettant l'accostage des bateaux.

---

<sup>159</sup> -D. Valerian, Bougie port maghrébin à la fin du Moyen Age (1067-1510), thèse de doctorat de l'université de Paris I - Sorbonne UFR d'histoire. Sous la direction du Professeur Michel Balard, 2000.

<sup>160</sup> -A. Lieussou, Études sur les ports de l'Algérie, éd .imprimerie administrative de Paul Dupont, Paris, 1850.

<sup>161</sup> -Navigateur des galères de Charles Quint lors de l'expédition contre Tunis en 1535.



**Figure N°43 : Une vignette de Pīrī Reis, début du XVI<sup>ème</sup> siècle**

Source : [www.gallica.bnf.fr](http://www.gallica.bnf.fr)

"Deux forts défendaient directement le port, le premier situé à l'emplacement actuel de la Casbah, et le deuxième à l'Est, surveillant également la baie de Sidi-Yaïa"<sup>162</sup>. Il sont liés par la muraille d'enceinte qui entoure toute la ville. La présence de quais de déchargement au pied de cette muraille est possible, mais pas certaine.

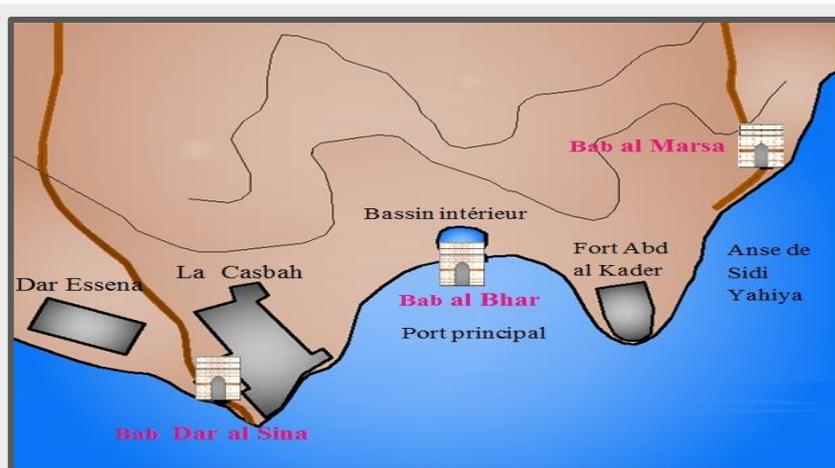
Pour lier le port à la ville, trois portes s'ouvrent directement sur la mer ; Bab al-Bhar, Bab al-Marsa et Bab Dar-Senaa. Bab al-Bhar ou la Porte de la Mer représente un des rares vestiges actuels de l'époque Hammadite. 'R. Brunshvig', sans doute par analogie avec Mahdia, pense que celle-ci laissait passer les navires voulant atteindre, à l'intérieur des murailles, un bassin protégé et aujourd'hui comblé.

Al-Wanšārīsī parle également à propos de Bougie d'un bassin artificiel ou Hufra. De même, Georges Marçais a écrit dans les 'Documents Algériens' d'Avril 1950 sur ce sujet: "... la porte Sarrazine de Bougie est une porte de lame. Avant que les alluvions aient enterré sa base, elle livrait passage aux bateaux venant s'abriter dans la darse, aujourd'hui comblée, qui se creuse en arrière". Un ensemble de témoignages qui ne laissent aucun doute sur le fait que les navires pouvaient passer sous la porte de la mer, pour atteindre un bassin de surface limitée, en deçà des murailles, et des quais de déchargement.

<sup>162</sup> -D. Valerian, Bougie port maghrébin à la fin du Moyen Age (1067-1510), thèse de doctorat de l'université de Paris I - Sorbonne UFR d'histoire. Sous la direction du Professeur Michel Balard, 2000.

Par ailleurs, " Bab al-Marsa (Porte du Port) mène, comme son nom l'indique, à un port, sans doute celui de l'Anse de Sidi-Yaïa "<sup>163</sup>, néanmoins aucune trace matérielle de cette porte n'existe actuellement.

La dernière, Bab Dar-Senaa ,est évoquée principalement dans des documents majorquins , située au sud-ouest de la ville, elle donnait accès à l' important arsenal de fabrication de bateau 'Dar-Senaa', dénommé par les Européens 'maison de l'industrie ', celle-ci jouera un rôle important dans le développement de la puissance maritime et militaire de Bejaia à l'époque .Comme en témoigne Al-Idrissi qui écrit : "au port de Bejaia un chantier naval construit de gros bâtiments, des navires et des vaisseaux de guerre, car le bois de construction ne fait pas défaut dans ses vallées et dans ses montagnes... ".



**Carte N°23 : port de Bejaia au XI<sup>ème</sup> siècle**

Source : A base du plan de la ville de D, Valerian.

#### **IV-2-4- Période espagnole (15010 à 1555)**

Les attaques espagnoles sur les côtes du Maghreb redoublèrent, au début du XVI<sup>ème</sup> siècle. Après Mers al-Kebir en 1505, Oran en 1509, Bejaia fut prise en 1510 par les troupes commandées par Pédro de Navarro et ce, en dépit d'une vive résistance menée par les derniers chefs Hafside. Durant 45 ans, les Espagnols préservèrent leur

<sup>163</sup> -Ibn al-Haġa Ġal-Numayrī, Relation de voyage Faydal-'Ubāb, Riġla effectuée par le Souverain Mérinide Abu Inān (XIV<sup>e</sup> siècle) à travers les pays du Maghrib, éd. M. Benchekroun, Beyrouth, 1990, p. 267.

acquis et repoussèrent toutes les attaques destinées à la reprise de la ville, ils lui donneront le nom de Buggia.

La stratégie espagnole dans cette période était de faire tomber tous les grands ports qui constituaient des menaces pour leur domination notamment suite aux attaques successives des flottes musulmanes. Bejaia avec sa rade très active à l'époque suscitait leur convoitise.

Durant leur occupation relativement courte, les Espagnols sont restés cloîtrés dans la ville (ils occupèrent une superficie qui ne dépassait pas 25 ha), du fait de leurs incapacités de s'affirmer à l'extérieur de cette limite devant la résistance des tribus berbères.

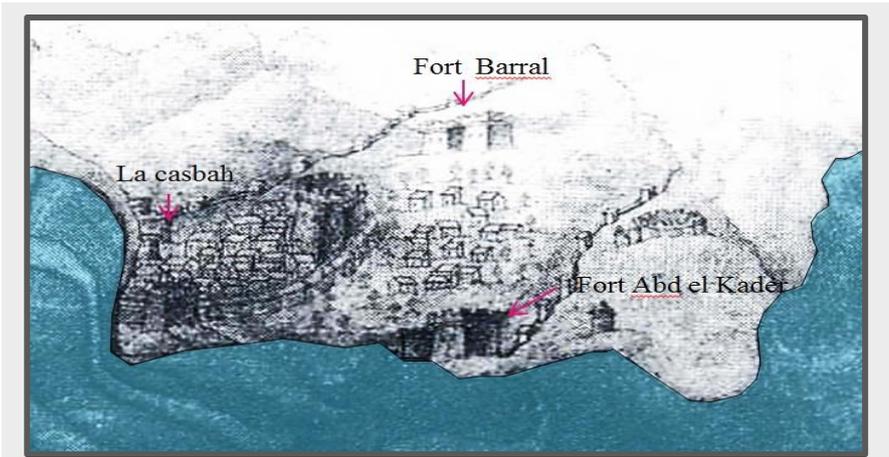
Ils ont pourtant très fortement marqué l'espace de la ville, en particulier par les destructions qu'ils ont perpétré. Selon l'archéologue français Georges Marcais "l'Espagne a dégarni Bejaia pendant son occupation de tous les vestiges et les monuments dont Bejaia était devenue célèbre depuis plusieurs siècles, et connue comme étant la ville des sciences, des arts et de la civilisation"<sup>164</sup>, Buggia espagnole s'est ainsi repliée sur des limites plus restreintes (sensiblement celles de la ville intramuros romaine), laissant tomber en ruines ce qui se trouvait à l'extérieur de ce périmètre. Ce qui induisait l'appauvrissement du tissu urbain.

Cependant, les Espagnoles ont donné une grande importance aux éléments défensifs de la ville, ils ont édifié des nouvelles fortifications et consolidé ou modifié d'autres. Les bastions qu'ils ont réalisés ont fortement marqué le paysage urbain, et sont toujours présents. La Casbah et le fort Abd-el-Kader (fort de mer) édifiés à l'époque médiévale ont été restaurés voir reconstruits, en utilisant des matériaux provenant des ruines romaines et Hammadides. Cela est attesté par 'Léon Africain'<sup>165</sup> qui rapporte que "Pédro Navarro a fait bâtir une forteresse près de la mer, à un endroit où il existe une bonne plage, et a fortifié une vieille citadelle, également voisine de la mer à côté de l'arsenal". Parallèlement, les Espagnoles ont construit deux nouveaux forts, le fort Barral sur les traces du palais de l'étoile Hammadite et le fort Gouraya.

---

<sup>164</sup>-G. Marcais, Villes et campagnes d'Algérie, Gouvernorat Général, éd. Imprimerie Nationale, Paris, 1958.

<sup>165</sup> -Al-Wazzan, de son nom complet al-Hasan ibn Muhammad al-Zayyātī al-Fāsī al-Wazzān, dit Léon l'Africain, est un diplomate et explorateur d'Afrique du Nord du XVe-XVIe siècle.

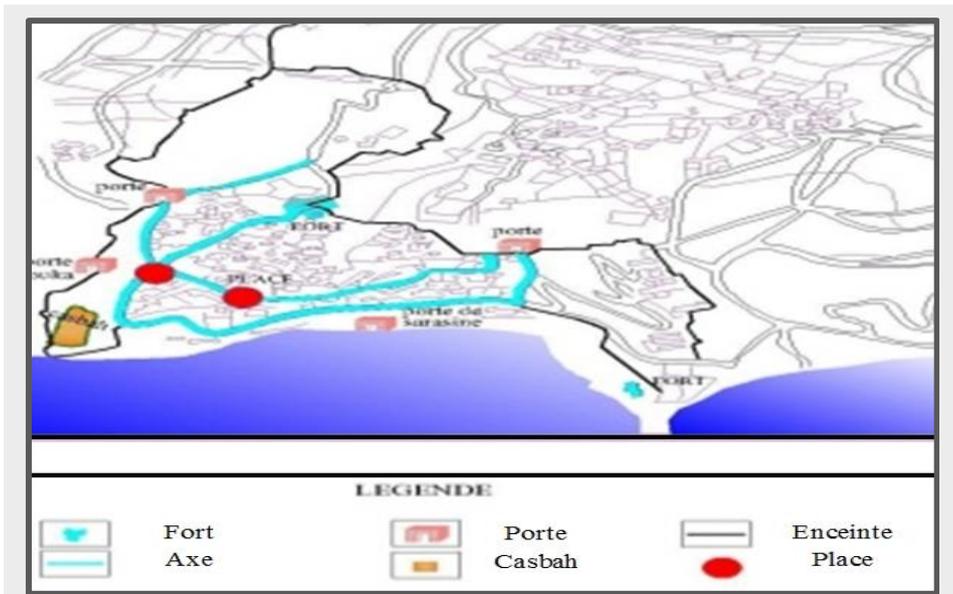


**Carte N°24: Bejaia dans la période espagnole**

Source : circonscription archéologique a Bejaia, port et golfe de Bejaia

**IV-2-5- Période ottomane (1555-1833)**

Ce ne fut qu'en 1555 que Salah-Rais, le cinquième pacha d'Alger, s'empara de Bougie qui perdra son titre de capitale et resta sous la domination nominale des ottomans une cité de province. La ville décline complètement de son ancienne splendeur, et ne joue plus qu'un rôle secondaire dans la destinée de l'Afrique septentrionale. Elle était marginalisée, et continuait par conséquent à se dégrader davantage, jusqu'à la veille de la conquête française en 1833. les places et des marchés sont les seules structures aménagées dans cette époque à la ville.



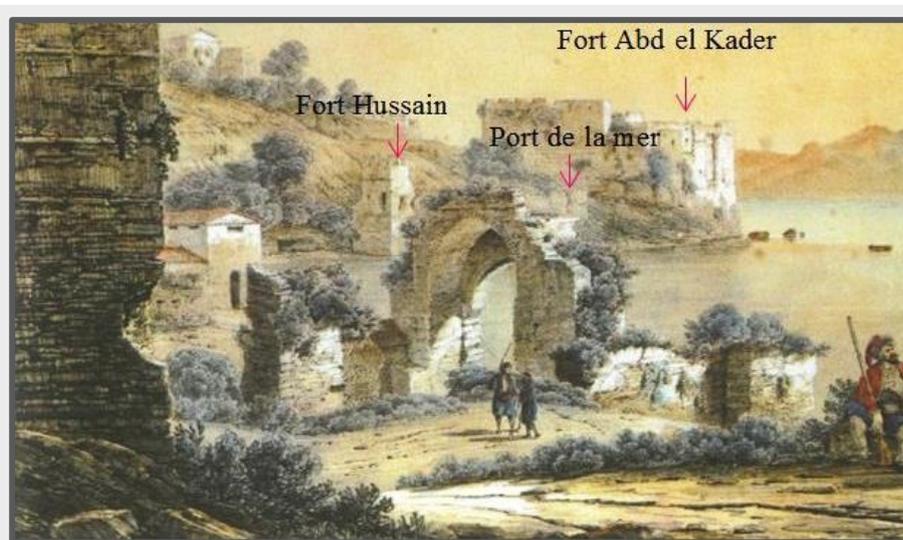
**Carte N°25: Bejaia pendant la période turque**

Source : PDAU Bejaia

"la ville ne fut utilisée que comme lieu d'hivernage de la marine du dey, au mouillage de sidi-yahia"<sup>166</sup>, c'est la raison pour laquelle la défense maritime a été renforcée par la construction de nouvelles batteries et fortifications côtières :

- Batterie de Sidi Hussain : située sur la rive à l'est de la casbah, construite sur un escarpement rocheux, et élevée d'une douzaine de mètres au-dessus du niveau de la mer.
- Batterie de Sidi Arsèmes : située au nord du fort Abd-el-Kader, qu'on peut considérer comme une des dépendances du fort, un grand carré avec des souterrains.
- Le fort Bouac : mentionné dans un rapport du génie militaire en 1833, il se situait sur le cap Bouac. A l'extrémité Est de l'anse de sidi Yahia. sa position stratégique lui permettait de surplomber toute la baie.

Les lithographies qui surviennent de cette époque, montrent que peu subsiste de la ville de Bejaia d'avant, le long du rivage, on trouve quelques ruines et très peu de constructions, ce qui rejoint la description du chevalier d'Averieux qui parle d'une ville dévastée et ruinée.



**Figure N°44: Iconographie de Bejaia à l'époque turque**

Source : circonscription archéologique à Bejaia, port et golfe de Bejaia

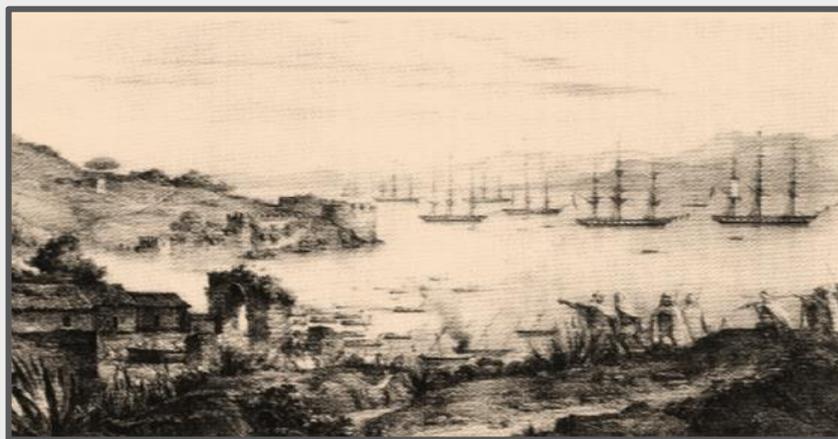
<sup>166</sup> -M. Gaid, Les berbères dans l'histoire, de Ziri a Hammad, Tome -V-, éd. Mimouni ,p. 150.

### **IV-2-6- Période coloniale (1833-1962)**

En 1830, les Français entrèrent à la ville d'Alger. Les villes côtières subirent le même sort, en quelques années. Béjaïa fut occupée par les troupes du général Trezel en 1833, la ville ne contenait à l'époque que 2.000 habitants et 60 soldats turcs. Ce qui facilitera le débarquement des troupes françaises. Touffait (aide du camp du Trezel), nous décrit Bejaia juste après sa prise : "La ville, occupe un espace d'environ 2000 m d'une baie vaste et sûre, mais dont l'entrée ne saurait être défendue. Vue de la mer, Bougie ressemble à un grand Bourg que nul monument, ni édifice remarquable ne distingue. Elle est en grande partie bâtie sur les versants d'une montagne qui descend presque à pic et n'offre à son pied qu'une rive extrêmement repérée, et un seul débarcadère, étroit et mal commode, devant la porte de la marine, unique entrée de la place sur cette face ".

Bougie était donc, dans un état de détérioration, en outre, l'hostilité des Kabyles a maintenu autour d'elle un étroit blocus, ainsi la ville n'était susceptible d'aucun développement au début de l'occupation française, elle était une sous-préfecture qui dépendait de la province de Constantine.

Après deux ans de domination, des quartiers entiers furent rasés par la nouvelle autorité en place. Résultat : départ massif de la population vers d'autres lieux, et construction progressive d'une nouvelle enceinte.



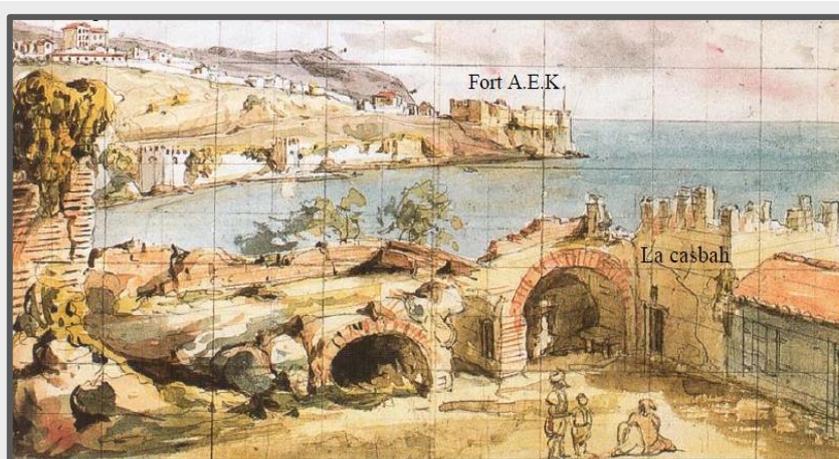
**Figure N°45 : Débarquement des troupes françaises à Bejaia**

Source : [www.bgayet.net](http://www.bgayet.net)

Néanmoins, "la valeur nautique de la ville était certaine, son port a vu le débarquement de troupes militaires ayant pour but la conquête de la Kabylie. C'est ainsi qu'au début de la colonisation, l'intérêt de Bejaia était exclusivement maritime"<sup>167</sup>. Alors, Les Français ont constaté rapidement la valeur stratégique, économique, et militaire du port de Bougie.

De point de vue géographique, le site offre un grand port de refuge naturel, admirablement disposé pour être amélioré par l'art. Il surveille les passages entre les Baléares, la Sicile et l'Afrique, sous le rapport commercial, il est placé au cœur de la grande Kabylie, au débouché des vastes et riches bassins d'Aumale et de Sétif sur la grande voie naturelle entre l'Europe et l'intérieur de l'Afrique.

Le génie militaire français avait comme première réflexion d'améliorer les décadences que connaissaient les ouvrages de protection portuaire. "A leurs arrivés (les colons), la défense maritime de la place est, d'ailleurs, absolument nulle : la Casbah n'est qu'un amas de ruines, et le fort Abdel-Kader ne vaut guère mieux; le fort Bouac qui, sous les Turcs, commandait la baie de Bougie et protégeait le mouillage de Sidi-Yaïa, n'existe plus"<sup>168</sup>.



**Figure N°46 : fort A-E-K et Casbah à l'arrivée des Français**

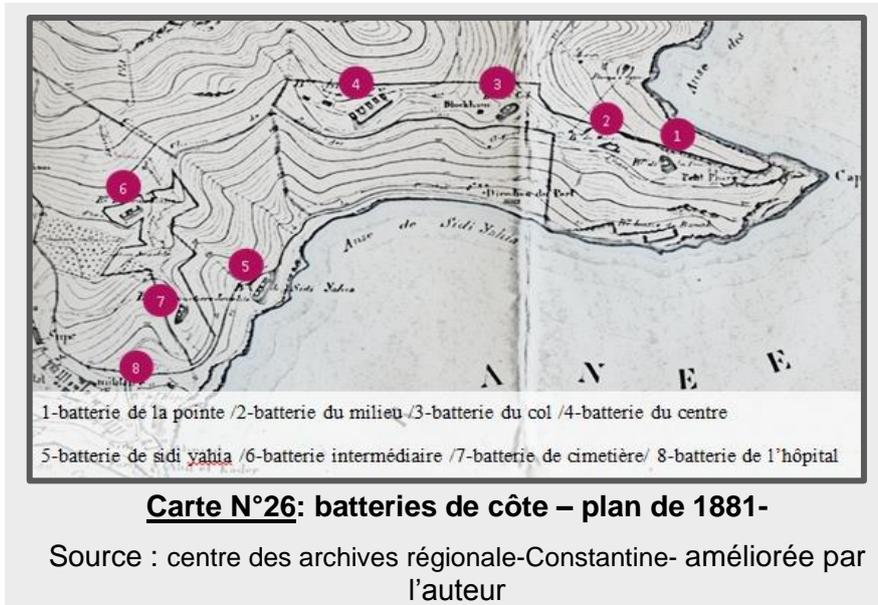
Source : Ahmed Koumas, Chéhrazade Nafa, L'Algérie et son patrimoine, Ed Monum, p:52

Ainsi, sous l'ordre du 'colonel Lemerrier', les colons commencent par la restauration des fortifications déjà existantes : la casbah, et le fort Abd-el-Kader. Ils

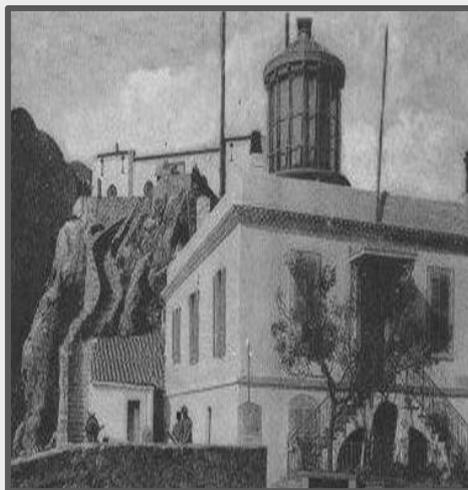
<sup>167</sup>-A. Lieussou, études sur les ports de l'Algérie, éd.imprimerie administrative de Paul Dupont,Paris,1850.

<sup>168</sup>-Idem

construisent également des batteries de côte à partir de 1843 sur l'anse de sidi Yahia et celle des aiguades pour renforcer la défense du port. Les batteries sont au nombre de huit : la batterie du centre, la batterie du col, la batterie du milieu, la batterie de la pointe, la batterie intermédiaire, la batterie de sidi Yahia, la batterie du cimetière, et la batterie de l'hôpital.



Parallèlement, la sécurisation de la navigation a été indispensable pour une meilleure exploitation des atouts de l'espace portuaire de Bejaia, deux phares ont été construits, le premier dans le Cap Carbon en 1870, et le deuxième dans Cap Sigli en 1905.

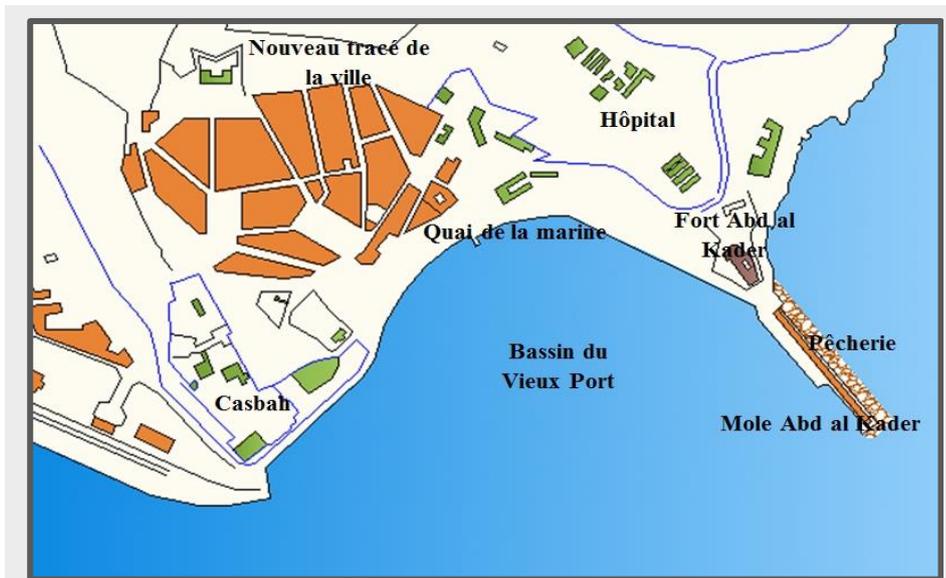


**Figure N°47 : Cap Carbon**

Source : [www.bejaiainfo.com](http://www.bejaiainfo.com)

En outre, on assiste à partir de 1848 aux œuvres de construction de la ville basés sur un nouveau dessin régulier des voix, et une répartition alignée des bâtiments sur la surface urbanisée. La conception de la ville favorisait son ouverture sur la mer à travers l'aménagement de l'axe du front de mer, reliant la casbah au fort Abd-el-Kader ainsi que deux balcons qui s'ouvraient directement sur le bassin du port, le premier accueille la place de la Marine et le deuxième la place Gueydon ,ces derniers supportent une longue façade maritime qui annonce la ville aux venues du côté de la mer, donc l'élément marin a été un axe important dans l'aménagement de Béjaia.

La construction de la ville a été accompagnée par des travaux d'accostage du port (quais et débarcadère), ainsi se furent construits le quai de la marine et le môle Abd-el-Kader à la fin XIX<sup>ème</sup> siècle, suivis par l'édification des magasins de ravitaillement et du local de la société des transports maritimes à vapeur, un chemin de fer est également aménagé pour transporter les marchandises pour le débarquement. Ainsi, le port marchand fut achevé en 1911.

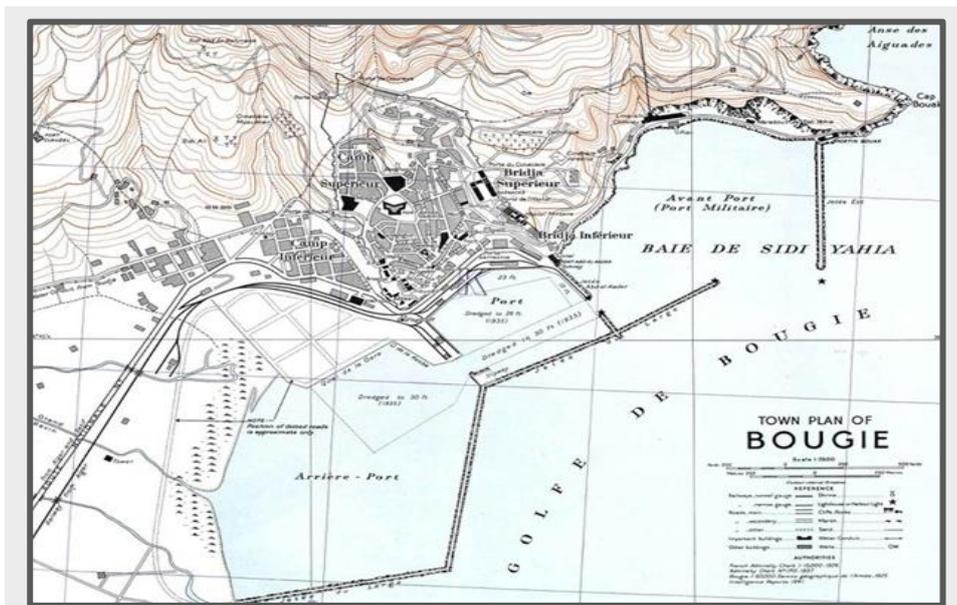


**Carte N°27: vieux port de Bejaia en 1881**

Source : centre des archives régionale-Constantine- redessiné par l'auteur -

En 1922, on traça physiquement les configurations de l'avant-port et l'arrière-port. Ces trois parties aménagées correspondent aux trois anses du port naturel. Ainsi, le port comprend trois bassins :

- Le bassin de l'Avant-Port à l'anse de Sidi-Yaïa, dont l'accès se fait par une passe de 320 mètres entre les musoirs des jetées Est et Sud.
- Le bassin du Vieux Port, ancienne anse de la Ville, ouvert sur le précédent par une passe de 80 mètres dite passe Abd-el-Kader, et sur le bassin suivant par une autre dite la passe de la Casbah de 125 mètres de largeur.
- Le bassin de l'Arrière-Port, ancienne anse du Port Romain qui accueillera en 1958 le port pétrolier.



**Carte N°28 : plan de Bougie – 1937-**

Source : [www.portdebejaia.dz](http://www.portdebejaia.dz)

## CONCLUSION

La ville de Bejaia a suscité la convoitise de multiples civilisations depuis les temps les plus reculés, ce qui constitue un témoignage de l'importance stratégique de la ville dans le bassin méditerranéen, chose qu'elle doit en grande partie à son port qui offre l'un des meilleurs refuges de la côte nord-africaine et qui permet un excellent mouillage dans sa rade.

Pendant l'antiquité, Bejaia a constitué un abri naturel pour les Phéniciens qui établirent leur comptoir, puis la Salda romaine leur succéda et devient un port de transition pour ses colonies, occupant la rade ouest de la ville. Cependant, c'est Bejaia médiévale qui va réunir toutes les conditions pour l'émergence de la ville sur l'échelle méditerranéenne, jusqu'à devenir une puissance maritime d'une grande importance, notamment grâce à son commerce marin qui a connu un essor exceptionnel du XI<sup>ème</sup> au XV<sup>ème</sup> siècle, elle est devenue un centre politique, économique et culturel de premier plan pour les dynasties musulmanes.

Le géographe Al Idrissi l'atteste dans ses écrits en rapportant que Bejaia était à l'époque la capitale du Maghreb central et l'œil des Hammadites, donc le port à jouer un rôle remarquable dans la prospérité de la ville, il accueillait différents aménagements et équipements maritimes, qui assurent sa sécurité et son dynamisme commercial, comme les chantiers de construction navale, la douane, les forts et tours de surveillance. Or peu ont subsisté au temps et aux ravages des nouveaux occupants par la suite, notamment, les espagnols qui voyaient en la ville et le port de Bougie une menace pour leurs affaires en méditerranée, de ce fait, ils ont mis la main sur ce dernier, et ont entrepris des actions de fortification pour renforcer leur occupation de la ville qu'elle n'a duré finalement que 45 ans.

Avec la venue des ottomans, le port de la ville a été utilisé comme lieu d'hivernage de la marine du dey, au mouillage de Sidi-yahia, c'est la raison pour laquelle les chantiers navals ont été réanimés et la défense de la côte a été renforcée par la construction de nouvelles batteries et fortifications côtières.

Cependant, ce sont les Français qui ont lancé les grands travaux pour la construction d'un véritable port artificiel, qui épouse les trois bassins naturels de la ville, et qui abrite plusieurs équipements, pour la majorité à vocation commerciale.

Aujourd'hui l'espace du port constitue un mélange complexe d'éléments accumulés depuis des millénaires, et qui font partie de cultures différentes, cependant ils s'unissent dans leur vocation principale, qui est l'appropriation du milieu marin et l'exploitation de ses atouts multiples, ils constituent aujourd'hui ce que l'on désigne comme 'héritages maritimes'.

## **CHAPITRE - V -**

---

**IDENTIFICATION DES HERITAGES  
MARITIMES ET LEUR PLACE DANS LES  
INTERVENTIONS SUR LE VIEUX PORT DE  
BEJAIA**

## **INTRODUCTION**

Le bassin du vieux port de Bejaia est l'espace où se concentre la plus grande partie des héritages maritimes de la ville, raison pour laquelle il a été choisi comme zone d'étude. Dans ce qui suit, un constat détaillé sera mené sur la situation de ses différents éléments, on va procéder par une investigation sur terrain qui impliquera les différents acteurs concernés par la situation de ces héritages; culturel, social et économique, le but étant d'éveiller leurs consciences, de l'ampleur et des potentialités humaine, touristique et culturelle recelées dans le patrimoine maritime.

Pour étudier ce patrimoine, on a eu comme principale référence la démarche du Professeur 'Péron Françoise<sup>169</sup>, expérimentée au sein de l'observatoire du patrimoine maritime de Bretagne en France, qui est basée sur l'identification, le classement, puis l'étude historique, et architecturale des éléments, pour faire ressortir leurs intérêts multiples et définir les enjeux futurs de leur mise en valeur ,dans le cadre des projets du développement durable du littoral.

Alors, il sera approprié de commencer par une distinction des éléments constitutifs de cet héritage, seuls ceux dont l'existence ne s'explique que par la proximité de la mer sont retenus. Ces derniers sont classés en catégories, en fonction de l'activité liée à la mer qui les a fait naître, fortifications littorales, surveillance des côtes ou espace et infrastructures portuaires. Ils sont nommés, localisés et leur situation juridique est identifiée.

On enchainera par une synthèse historique qui met l'accent sur les transformations réalisées sur l'édifice, ou l'espace à travers l'histoire, suivie d'une description générale qui comporte notamment ses détails architecturaux, la relation spatiale avec l'environnement, et sa symbolique pour la population. Enfin, l'état actuel des éléments et leurs Intérêts multiples seront évalués, afin de mettre en évidence les lignes de force du patrimoine maritime à valoriser.

Cette analyse permettra par la suite d'évaluer l'influence des projets à venir prévus dans l'espace portuaire notamment celui de la future gare maritime, sur les héritages maritimes.

---

<sup>169</sup>- F.Péron, M.Guillaume, Atlas du patrimoine maritime du Finistère, éd.Télégramme, 2009

## **V-1- IDENTIFICATION ET ETUDE DES HERITAGES MARITIMES**

### **V-1-1- Délimitation de la zone d'étude**

La zone d'étude se limite au bassin du vieux port de Bougie, lieu important de mémoire maritime de la ville, qui remembre une bonne partie des héritages. Il est délimité principalement, par la rue Bouchebbeh Yousef, qui le borde du côté nord-est, et s'étend du fort Abd-el-Kader à l'est jusqu'au carrefour de la casbah à l'ouest.



### **V-1-2- Analyse des héritages maritimes**

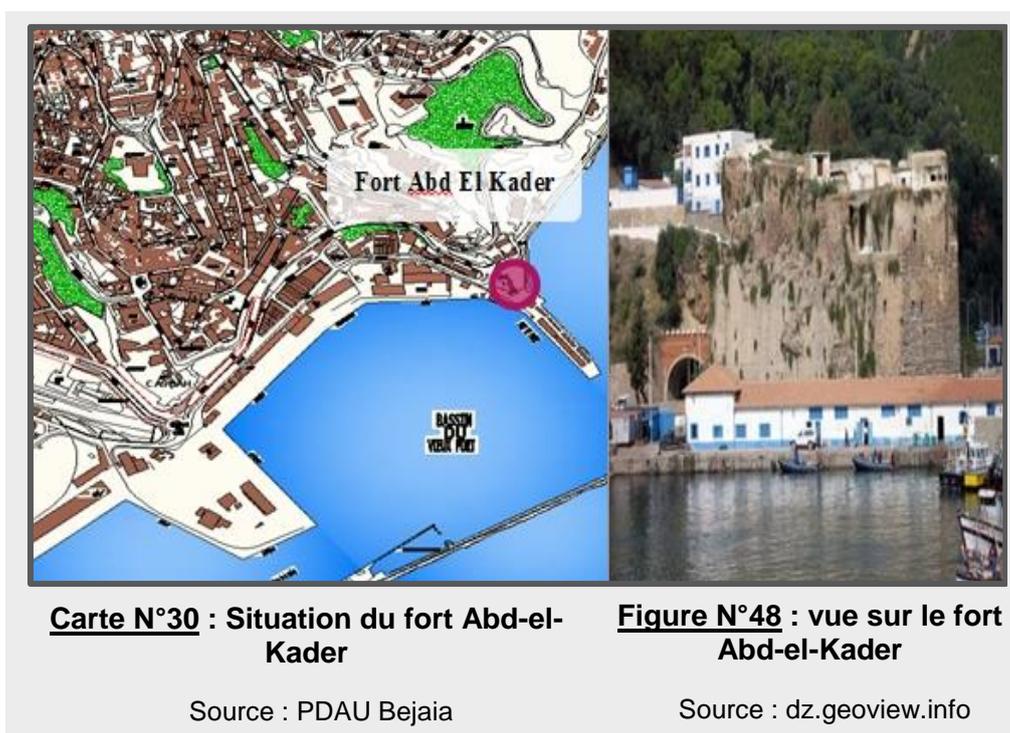
#### **V-1-2-1- Fortifications littorales**

Ce sont les éléments qui constituent le système défensif du littoral de la ville, ou plutôt ce qui en reste aujourd'hui, ils sont au nombre de quatre : fort Abd-el-Kader, porte Sarrazine, vestige du fort Sidi Hussain, et le reste de la muraille du port médiéval.

## ▷ Fort Abd-el-Kader (fort de mer)

### -Localisation

Le fort Abd-el-Kader se situe à la limite Est du noyau historique, du côté droit de l'anse de débarquement. Il occupe toute la place entre le port et le cap bouac. et domine la jetée du même nom, qui sépare le port de l'avant-port.



### -Situation juridique

Non protégé

### -Eléments historiques

#### ▪ Édification et transformation

Le fort est construit par les Hammadites au XI<sup>ème</sup> siècle, sur des vestiges romains, restauré et réaménagé par les Espagnoles en 1514, avec des matériaux provenant des nombreuses ruines romaines et hammadites dispersées dans le site.

Les Ottomans et les Français l'utilisèrent également sans pour autant lui donner la même importance. " Le fort a failli être détruit en août 1856, en raison des nombreux dégâts causés par le fameux tremblement de terre survenu dans cette même année"<sup>170</sup>.une opération abandonnée par la suite au profit d'une restauration du fort.



**Figure N°49 : Fort de mer. Croquis de L. Habsbourg -1897-**

Source : [www.gehimab.org](http://www.gehimab.org)

#### ▪ Rôle dans l'histoire maritime

"Le fort Abd-el-Kader avait une position stratégique. Il permettait aux différents pouvoirs en place à l'époque médiévale (Hammadite, Almohade et Hafside), de surveiller le mouvement des navires, et servit également de garnison"<sup>171</sup>, en outre, " Au temps de la course, il protégeait la porte de Bougie"<sup>172</sup>.

Cependant, c'est avec l'occupation espagnole de Béjaia, que le fort joua un rôle plus déterminant, en constituant avec le fort Barral et la Casbah le triangle irrégulier qui structurait le dispositif défensif de la ville. "Il dominait non seulement l'ensemble de la place d'encrage, mais servait en même temps de poste d'observation, à partir duquel tout mouvement de bateaux qui se seraient apprêtés à dépasser le cap Bouac en direction de la ville pouvait être repéré"<sup>173</sup>.

<sup>170</sup> -L. Salvator de Habsbourg, Bougie, la perle de l'Afrique du Nord, éd.l'Harmattan, p. 81.

<sup>171</sup> -Idem

<sup>172</sup> - M. Gaid, Les berbères dans l'histoire, de Ziri à Hammad, Tome -V-, éd. Mimouni ,p .206.

<sup>173</sup> -M. Gaid , Histoire de Bejaia et de sa région depuis l'antiquité jusqu'à 1954 ,éd .Mimouni.

"En 1555, le château de mer est le premier élément de la ville pris par les ottomanes"<sup>174</sup>, utilisait également dans la défense de la ville contre les attaques maritimes comme en témoigne 'Le Docteur Shaw'<sup>175</sup>. Dans ses écrits, il affirme que "le Fort de la Mer assurait la sûreté du port ", d'ailleurs, il avait mentionné qu'à cette époque (XVIII<sup>ème</sup> siècle), il existait encore sur ses murs, les marques des boulets de Canon que le chevalier Edmond Sprugg y tira dans son expédition maritime contre Bougie ,en mai 1671.



**Figure N°50 : expédition d'Edmond Sprugg sur Bejaia -1671-**

Source : [www.bgayet.net](http://www.bgayet.net)

## - Caractéristiques architecturales

Le fort Abd-el-Kader a une volumétrie colossale, dont la construction a été énormément facilitée par le substratum rocheux. Il a une forme de faux rectangle, arrondi à son extrémité nord. "...ses dimensions sont égales à 56 mètres en longueur et à 18 mètres en largeur, cependant, sa tour a été abattue en 1512 par une canonnade des corsaires turcs Aroudj et Khair ad-Din"<sup>176</sup>. Actuellement, il se compose de:

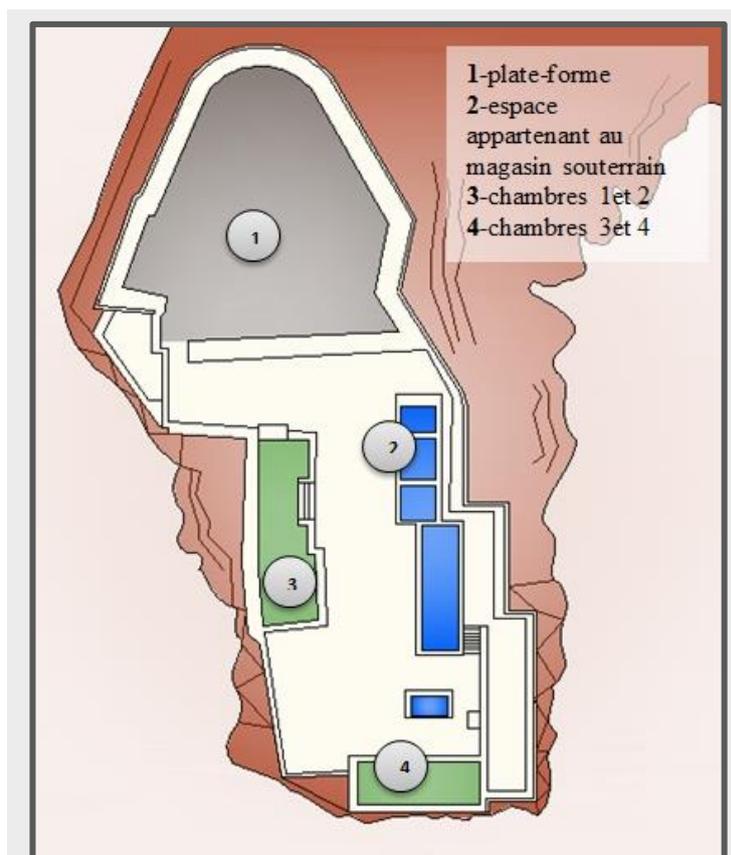
<sup>174</sup> -M. Gaid , Histoire de Bejaia et de sa région depuis l'antiquité jusqu'à 1954 ,éd .Mimouni,p.137.

<sup>175</sup> - (1692 , 1751), est un ecclésiastique et voyageur britannique. L'un des seuls voyageurs occidentaux à avoir visité Béjaïa au 18e siècle.

<sup>176</sup> -E. Caillart, P. Cusenier et K. Bazizi, 'Pour la sauvegarde et la mise en valeur de la médina de Bejaïa', rapport d'étude, janvier 2004, pp.4-50.

- Un étage souterrain où se tenaient des magasins voûtés et étroits, ainsi qu'une citerne, leurs origines sont romaine et Hammadite.
- Un rez-de-chaussée composé de quatre chambres, pouvant contenir à l'époque quelques 50 soldats.
- Une plate-forme supérieure à l'extrémité du faux rectangle, dont les parapets étaient percés de quatorze embrasures, trois étaient dirigées vers le quai de débarquement, deux vers la montagne, quatre vers la rade et enfin cinq vers l'anse de Sidi-Yaïa.
- Un Blocus français au sommet du Fort, qui constituait un point d'observation et de surveillance à l'époque coloniale, et contenait un projecteur photo-électrique.

Etant un édifice à caractère purement fonctionnel, le souci de l'esthétique est relégué au second plan, néanmoins, on relève l'utilisation de quelques éléments architecturaux comme les arcs de type plein cintre et surbaissé.



**Figure N°51** : plan du Abd-el-Kader

Source : association Gehimab. redessinée par l'auteur

**Figure N°52 : Entrée du fort****Figure N°53 : arcs****Figure N°54 : Guérite**

Source : l'auteur

Le fort de mer a des murs d'une grande épaisseur, il est construit avec des pierres de dimensions et de tailles diverses, réunies dans une composition traditionnelle et grossière. "... constitué en partie de maçonnerie mauresque, et en partie de pierres de taille de différentes sortes provenant de ruines romaines des environs ". En effet, les murs du fort sont composés de matériaux très hétérogènes qui regroupent à la fois des pierres grossières, des pierres de taille de différentes dimensions, ainsi que la brique rougeâtre, ces dernières sont mal jointes les unes aux autres.

**Figure N°55 : matériaux de construction du fort**

Source : auteur

### **-Relation : population /monument**

Le Fort de la Mer abrite le Mausolée de Abd-el-Kader el-Nadjar, considéré comme le saint protecteur des marins. Il a vécu à Béjaïa au XVII<sup>ème</sup> siècle, où il s'occupait de la

construction navale (d'où son nom d'El-Nadjar). La légende raconte que Sidi Abd-el-Kader pressentait l'arrivée d'immenses vagues qui viendraient détruire Bejaia, alors, il les avait repoussées. Selon des anciens récits, chaque fois que le saint faisait un pas vers la mer, cette dernière reculait jusqu'à ce qu'il dépose sa cane pour l'arrêter.

Cet aspect symbolique qui entoure le monument et le personnage de Sidi Abd-el-Kader matérialise la méfiance que stimule l'élément marin, et le besoin de créer un intermédiaire spirituel qui aspire la protection et la bonne édicition pour les utilisateurs de mer, chose qui explique la place particulière qu'occupe encore aujourd'hui le fort dans les cœurs des Bougiotes, notamment les gens de mer.

Actuellement, le fort est occupé par les gardes de côtes, il fait également office de lieu de vénération et de pèlerinage. Chaque mercredi matin, de nombreuses personnes, notamment les femmes, viennent se recueillir sur la tombe du saint homme, Sidi Abd-el-Kader.



**Figure N°56 : le tombeau du saint  
Abd-el-Kader**



**Figure N°57 : El khalwa**

Source : association Gehimab

### **-Etat actuel du monument**

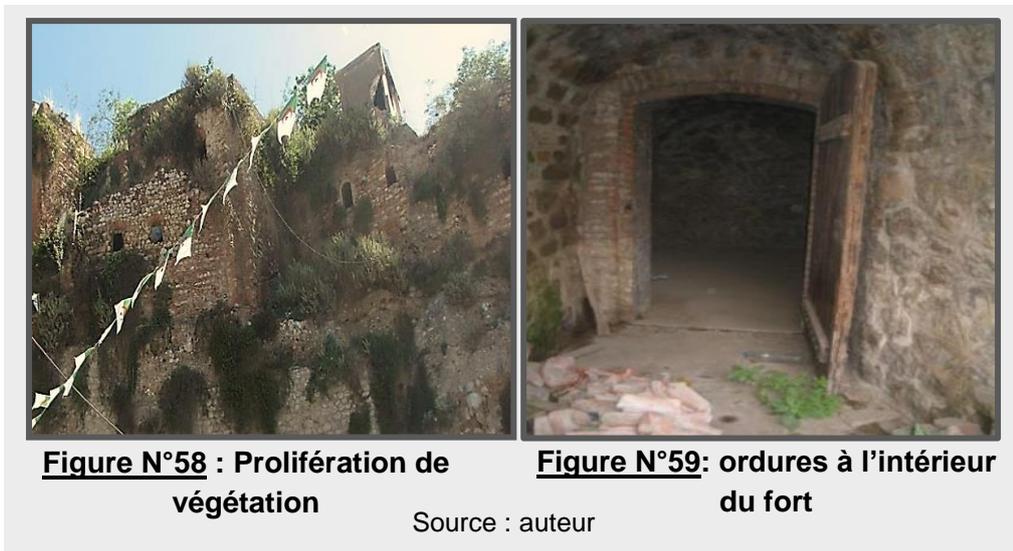
---

L'édifice est aujourd'hui en état de dégradation avancée, et la bâtisse risque de s'effondrer. On remarque :

- La Prolifération de végétation sur toutes les façades de la construction, ce qui dénature son apparence et fragilise sa structure.

- L'infiltration des eaux pluviales, particulièrement avec le manque d'un système d'évacuation efficace, ce qui provoque des Fissurations murales.
- L'absence de l'entretien des espaces intérieurs de l'édifice, laissant s'accumuler des ordures de tous genres à l'intérieur.
- Les bâtisses des garde-côtes construites sur l'édifice présentent un très lourd poids sur sa structure, nuisent à sa stabilité, et causent également la détérioration de ses murs.

Les quelques interventions réalisées pour améliorer l'état de l'édifice sont anarchiques et loin des normes de restauration du patrimoine, elles ignorent carrément l'aspect authentique de l'édifice, en intégrant des matériaux modernes comme le béton et la brique qui nuisent davantage à la structure de l'édifice.



Précisons néanmoins que la restauration de l'édifice a été mise à l'ordre du jour, sur la charge du même bureau d'études qui restaure actuellement la Casbah de Bejaia. Dans un tel cadre professionnel, il est impératif qu'une plus grande attention soit portée à l'aspect architectural et archéologique de l'édifice.

### **-Intérêts patrimoniaux**

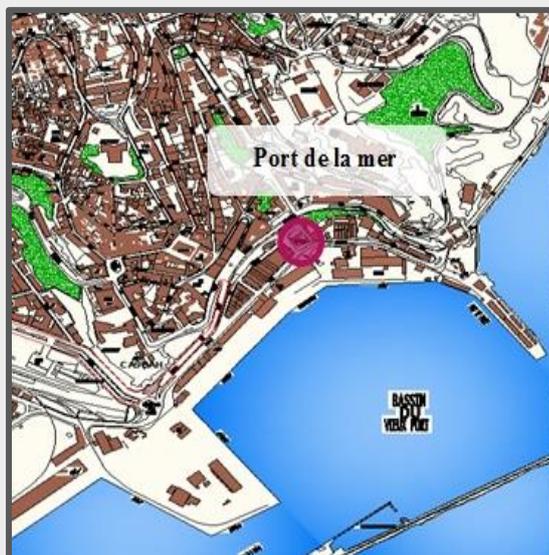
- Intérêt historique lié à l'ancienneté de l'édifice, et aux différents événements historiques dans lesquels, il a joué un rôle important, notamment ceux qui concernent la défense de la ville du côté mer.

- Intérêt emblématique : avec l'existence du mausolée de Sidi Abd-el-Kader considéré comme saint protecteur des marins
- Intérêt pittoresque et paysager : le fort Abd-el-Kader est un élément original dans le paysage, il est remarquable par sa verticalité qui contraste avec l'horizontalité de l'élément marin et des engardes portuaires.
- Intérêt scientifique : l'édifice est une source d'informations sur l'architecture militaire de l'époque .En outre, il constitue un mélange d'empreintes des différentes civilisations qui se sont succédé sur la ville.

## ▷ Port Sarrazine (Bab al-Bhar)

### -Localisation

La porte Sarrazine se situe au milieu de la baie centrale de Bejaia, vis-à-vis du vieux port, elle se dresse sur une placette qui donne sur le boulevard Frères Amrani.



**Carte N°31** : Situation de la porte de la mer

Source : PDAU



**Figure N°60** : vue sur la porte de la mer

Source : Auteur

## **-Situation juridique**

---

Monument classé en 1900

## **-Eléments historiques**

---

### **▪ Édification et transformation**

La porte a été construite à la période Hammadite , durant le règne d'al-Nasir (1062-1088) en même temps que la construction des six autres portes perçant le mur d'enceinte qui protégeait la ville médiévale. À son édification, elle annonçait l'entrée du port en se positionnant en pleine mer, les occupants qui succédaient au Hammadites, n'ont pas renforcé cette fortification. C'est pourquoi, elle nous est parvenue ruinée, mais non modifiée dans ses structures et ses maçonneries. Aujourd'hui, la porte de la mer se retrouve à sec, à une centaine de mètres du port actuel.

### **▪ Rôle dans l'histoire maritime**

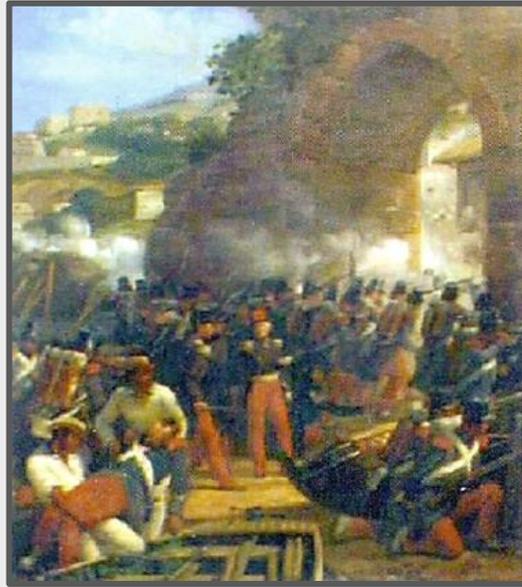
Bab al-Bhar formait dans le moyen âge l'accès des marins à la ville ; elle donnait passage aux navires venant se réfugier dans le port de bougie, le professeur Bourouiba<sup>177</sup> a d'ailleurs écrit: "De la Bejaia Hammadite ne subsiste que quelques remparts, la merveilleuse porte dite Sarrazine était l'arche sous laquelle passaient les navires qui entraient en son port...", c'est là aussi que s'effectuaient les différents échanges commerciaux entre les marins et les marchands venant du monde entier, avec les habitants de la ville et de son arrière-pays .

En outre, " Bab al-Bhar est associé à la prise de Bougie, le général Trézel, et ses troupes sont entrés par la porte Sarrazine le 29 septembre 1833"<sup>178</sup>.

---

<sup>177</sup> -Anonyme, Collection Art et culture .Bejaia, éd ministère de l'information et de la culture, Alger 1975

<sup>178</sup> - M. Gaid, Les berbères dans l'histoire, de Ziri a Hammad, Tome -V-, éd. Mimouni ,p. 206.



**Figure N°61 : entrée des Français à Bougie- toile d'Horace Vernet-**

Source : musée de Bejaia

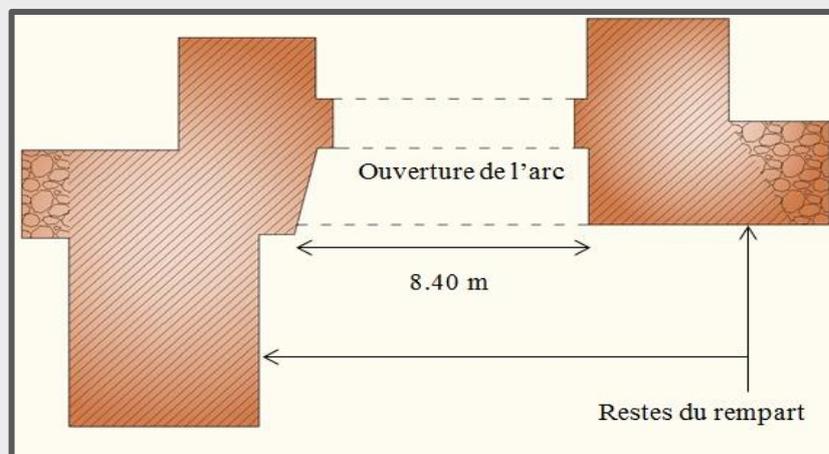
### **- Caractéristiques architecturales**

La Porte de la mer a encore une très grande majesté, bien que ses proportions aient été sérieusement réduites par le remblaiement de la route. D'une hauteur de 8,50 m et d'une largeur de 8,40 m, elle se compose de :

- Un premier arc brisé, entièrement constitué de briques plates et pleines, disposées en lits horizontaux jusqu'à une hauteur d'un mètre cinquante environ, puis en arc rayonnant pour former la voute, qui repose sur les pieds-droits de la porte.
- Un second arc brisé, parallèle et semblable au premier, composé d'un mur de briques et de pierres plates convenablement alignées, et formant un décrochement sur la façade de la porte, il supportait autrefois une lourde maçonnerie qui devait surmonter le chemin de ronde.

Les murs de la porte se composent de pierres taillées, probablement provenant de vestiges antiques, elles forment un encorbellement, et relient ainsi les lits de moellons bien alignés, alternant avec les lits de briques ou de pierres plates, disposés méticuleusement.

Bab al-Bhar porte sur le fronton une ancre marine qui date de l'époque coloniale, elle tient encore sur sa façade principale malgré les vicissitudes du temps passé, et témoigne de la vocation d'origine de l'élément.



**Figure N°62 : plan de la porte de la mer**

Source : Edouard Lapéne, vingt-six mois à Bougie, Bouchéne, Paris, 2002, p : 200



**Figure N°63 : façade principale de la porte**



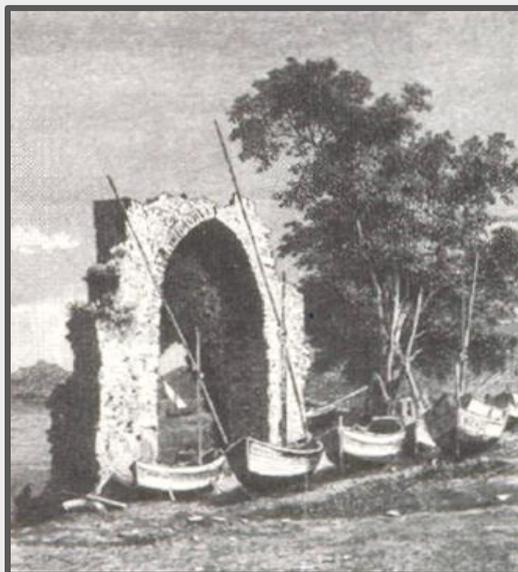
**Figure N°64 : façade arrière de la porte**

Source : auteur

### -Relation : population /monument

Cette porte Hammadite constitue le symbole de la relation des occupants de la ville au rivage à travers l'histoire, elle matérialise aussi bien l'ouverture sur la mer que la méfiance de cette dernière. De même, "elle constituait l'endroit de regroupement des

marins et des pêcheurs, qui parlaient de leurs aventures maritimes en tirant à terre leurs baraques, sous l'ombre produite par son large branchage"<sup>179</sup>.



**Figure N°65 : Gravure de Habsbourg  
-1899-**

Source : association Gehimab

Aujourd'hui, la porte avec sa placette constitue une destination touristique, elle suscite une véritable curiosité notamment des voyageurs arrivants, ou en partance par voie maritime, qui ne s'empêche pas de la contempler. Par ailleurs, la placette accueille occasionnellement des événements comme les manifestations et les expositions culturelles.

### **-Etat actuel du monument**

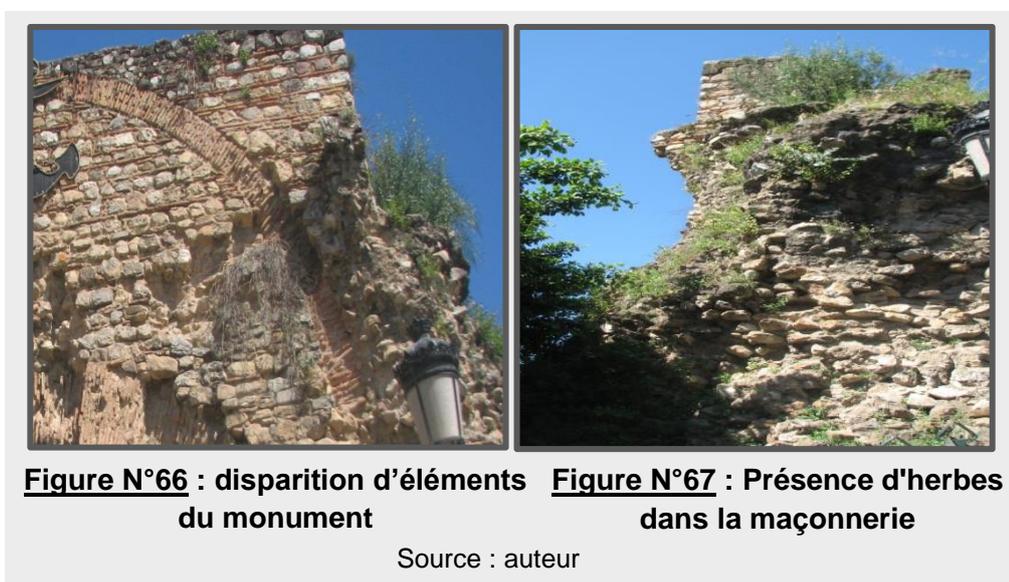
La porte se trouve aujourd'hui mal entretenue et en dégradation perpétuellement, on remarque :

- La présence d'herbes et d'arbustes dans la maçonnerie.
- La partie du mur d'enceinte liée à la porte est menacée de ruines particulièrement avec la chute de pierres et de briques, induise principalement par les mauvaises conditions météorologiques (intempéries, averses...etc.).

<sup>179</sup> -L. Salvator de Habsbourg, Bougie, la perle de l'Afrique du Nord, éd.l'Harmattan, p . 57.

- Fissurations dans différents endroits de l'édifice.
- La placette est mal aménagée et son revêtement se trouve dans un état de détérioration. De plus, le manque d'entretien a causé l'accumulation d'ordures sur les lieux.

L'état de la porte Sarrazine nécessite actuellement une véritable intervention de restauration et de revitalisation, dans cette perspective, un nouveau projet est prévu pour la consolidation de quatre sites historiques de l'époque Hammadite, dont la porte de la mer, il est aujourd'hui en stade de consultation pour un concours d'architecture relatif à la maîtrise d'œuvre.



### **-Intérêts patrimoniaux**

- Intérêt historique : relatif à l'origine hammadite de la porte, ainsi qu'aux événements et pratiques se déployant autour de cet élément considéré à l'époque médiévale comme l'Arc de Triomphe des marins et de leurs embarcations.
- Intérêt paysager : il se manifeste dans l'allure singulière de la porte, celle-ci a constitué de tout temps un sceau dans l'image de la ville, " lorsqu'on vient de la ville, elle découpe en trompe-l'œil un des plus beaux paysages de la côte :

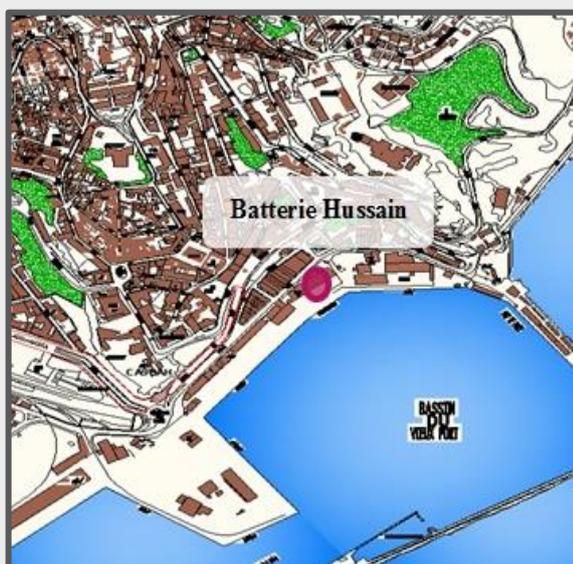
feston de collines ou de montagnes hardies bordant les eaux calmes et bleues de la rade immense"<sup>180</sup>.

- Intérêt symbolique : la porte constitue l'emblème de l'articulation du large avec la terre, et de la relation de l'homme avec la mer à travers l'histoire de la ville, aujourd'hui c'est un élément de repère pour les habitants de Bejaia.
- Intérêt scientifique, étant donné qu'elle révèle un aspect de la technique utilisée dans les constructions de l'époque hammadite.

## ➤ Batterie Sidi Hussain

### -Localisation

La batterie est située dans la partie Est du vieux port, simultanément au boulevard frère Amrani.



**Carte N°32: Situation de la batterie Sidi Hussain**

Source : PDAU



**Figure N°68 : vue sur la batterie Sidi Hussain**

Source : auteur

<sup>180</sup> - M. Gaid, Les berbères dans l'histoire, de Ziri à Hammad, Tome -V-, éd. Mimouni, p. 206.

## -Situation juridique

---

Non protégée

## -Eléments historiques

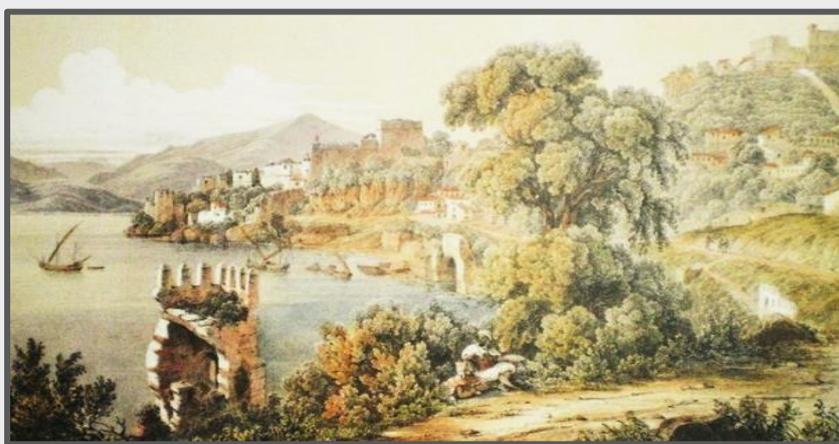
---

### ▪ Édification et transformation

La batterie est construite à l'époque turque, elle apparaît dans les lithographies de cette période sur un espace rocheux, élevé d'une douzaine de mètres du niveau de la mer

### ▪ Rôle dans l'histoire maritime

Le rôle de la batterie était de défendre la rade de Bejaia en repoussant les vaisseaux qui pénètrent dans sa baie, par le biais des tirs et des feux rasants, particulièrement lors des attaques navales.



**Figure N°69 : iconographie de Bejaia à l'époque turque**

Source : association Gehimab

## -Caractéristiques architecturales

---

La batterie de Sidi Hussain a une forme irrégulière avec 42 m de long et 8 m à 10 m de large .les parapets sont construits en maçonnerie sur 2 m de large et sont

percés de deux embrasures : l'une dirigée sur l'anse de débarquement et l'autre sur la grande rade<sup>181</sup>.



**Figure N°70 : vue latérale de la batterie**



**Figure N°71 : vue arrière de la batterie**

Source : auteur

### **-Relation: population /monument**

---

Bien que la Batterie de Sidi Hussain a été et reste un élément de permanence dans le paysage urbain de la ville, et dans la mémoire maritime du lieu, son origine et sa fonction restent peu connus des habitants de Bejaia, elle est perçue juste comme un vestige d'une époque lointaine a l'abandon.

### **-Etat actuel du monument**

---

- La batterie se trouve noyé au milieu de constructions coloniales ce qui engloutit son aspect visuel.
- La végétation envahit l'édifice et fragilise sa structure.
- La batterie est laissée à l'abandon, alors que son état nécessite une action de consolidation et de restauration.

---

<sup>181</sup> -N.Mahindad Abderrahim, Essai de restitution de l'histoire urbaine de la ville de Bejaia, thèse de magistère, EPAU, 2002.

Actuellement, aucune valorisation n'est envisagée pour la Batterie de Sidi Hussain, celle-ci ne figure pas dans les priorités des acteurs du patrimoine de la ville, et n'est intégrée dans aucune perspective de revitalisation.



**Figure N°72 : la prolifération de la végétation sur la batterie**

Source : association Gehimab

### **-Intérêt patrimonial**

- Un intérêt historique : lié à son rapport avec la défense maritime de l'époque turc.
- Un Intérêt paysager et pittoresque.
- Un Intérêt scientifique : qui se matérialise dans les informations techniques sur l'implantation et l'utilisation des équipements de défense du littoral à l'époque.

### **⇒ Mur d'enceinte du port médiéval**

### **-Localisation**

L'enceinte est située dans la partie Est du vieux port, elle soutient le remblai de la route 'Bouchebbah Youcef'.



**Carte N°33 : situation du Mur d'enceinte du port médiéval**

Source : PDAU

**Figure N°73 : vue sur le Mur d'enceinte du port médiéval**

Source : auteur

## -Situation juridique

classé

## -Éléments historiques

### ▪ Édification et transformation

Le mur d'enceinte du port a été construit pendant la période médiévale, il apparaît dans les illustrations du XVI<sup>ème</sup> siècle, comme la vignette de Piri Reis et la carte de Maior, Johann. À l'époque il se trouvait sur la frontière entre terre et mer.



**Carte N°34 : Bejaia en 1504 -Maior, Johann-**

Source : www.gallica.bnf.fr

### ▪ Rôle dans l'histoire maritime

Le mur protégeait la ville du côté mer au moyen âge, il faisait face aux attaques navales. Cependant, aux périodes espagnole et turque, une grande partie du mur a tombé en ruine.



**Figure N°74 : rempart de bougie en 1834 -Saint Aulaire-**

Source : association Gehimab

### Caractéristiques architecturales

Le mur est constitué de moiellons de différentes dimensions, liés par du mortier et coiffé de pyramides sur une partie de sa longueur, il contient deux arcs pleins cintres entourés de briques rouges.



**Figure N°75 : rempart du port de bougie -vue du côté port-**



**Figure N°76 : rempart du port de bougie -vue du côté ville -**

Source : auteur

---

## **-Relation: population /monument**

---

Le rempart du port médiéval constitue pour la population un élément important dans l'imaginaire de la ville, mais sans pour autant avoir des renseignements sur sa construction ou bien sur son rôle d'origine.

### **-Etat actuel du monument**

---

Le mur se trouve en bon état, il reste solide et compact, malgré son ancienneté. La destruction de vieux entrepôts se trouvant sur les lieux a permis de dégager la vue sur ce dernier, mais d'une façon provisoire.



**Figure N°77 : rempart du port de bougie -état actuel-**

Source : auteur

## **-Intérêts patrimoniaux**

---

- Intérêt historique.
- Intérêt d'ancienneté.
- Intérêt paysager et pittoresque.

### **V-1-2-2-Infrastructures portuaires**

Ensemble de cales et de bâtisses construites à l'époque coloniale, qui se manifestent principalement dans des entrepôts de stockages, des immeubles administratifs et les locaux de la gare maritime.

#### **▷ Port commercial colonial**

#### **-Localisation**

Situé au bassin central en contrebas de la ville, dans l'axe du noyau historique, il s'étend du quai Abd-el-Kader jusqu'au quai de la casbah.



**Carte N°35** : situation du vieux port colonial

Source : PDAU

**Figure N°78** : vue sur le vieux port colonial

Source : auteur

#### **-Situation juridique**

Non protégé

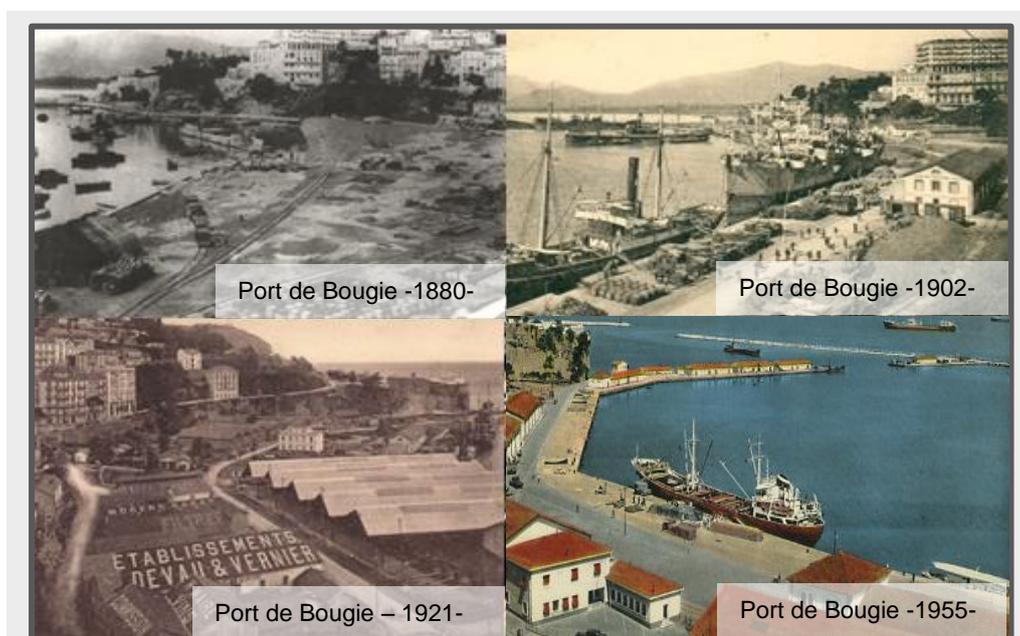
#### **-Eléments historiques**

- Édification et transformation

Les premiers travaux de construction du port français ont débuté en 1870, par le remblai de plus de 100 m de distance du côté de la mer, et l'installation d'un premier chemin de fer pour le déplacement d'armes et de marchandises arrivant par voie maritime.

En 1879, furent commencés les travaux d'accostage des quais, accompagnés de la construction des premiers équipements portuaires ; la capitainerie du port, la société des transports maritimes à vapeur, et autres bâtiments de stockages

Ce n'est qu'au début des années quatre-vingt-dix, et avec l'accroissement du trafic maritime, que les équipements portuaires se sont multipliés et se sont spécialisés, l'achèvement des travaux de construction du port fut en 1911.



**Figure N°79 : évolution du port de commerce –période colonial-**

Source : cartes postales

#### ▪ Rôle dans l'histoire maritime

Le port de commerce de Bougie avait à l'époque coloniale un rôle stratégique du premier ordre, il était le point de départ pour la reconquête de la région kabyle, en outre, il constituait l'un des principaux marchés de la côte d'Algérie; il était à la fois : l'entrepôt général du commerce extérieur de la grande Kabylie, le débouché par la mer

des produits agricoles des plaines de Sétif et d'Aumale ; et le grand port de transit entre l'Europe et l'intérieur de l'Afrique.

### **- Caractéristiques architecturales**

---

Les bâtisses du port présentent un aspect esthétique modeste, le côté fonctionnel a été privilégié par rapport au côté formel, ce qui est intelligible dans ce genre d'infrastructure où le caractère utilitaire de l'édifice prime sur son aspect architectural, néanmoins ces éléments présentent une homogénéité architectonique remarquable ,et c'est cette unité de forme et d'aspect qui a rendu l'ensemble substantiel de point de vue visuel ; les formes rectangulaires , les toitures en briques, le revêtement en blanc avec les pierres d'angles ,autant d'éléments en communs qui rappellent également l'aspect général de la ville .



**Figure N°80 : aspect architectural du port colonial**

Source : [www.portdebejaia.fr](http://www.portdebejaia.fr)

### **-Relation : population /port**

---

Ouvert autrefois sur la ville, le vieux port de Bejaia a été un lieu incontournable de promenade et de récréation pour les habitants. Aujourd'hui, il se trouve clôturé, ce qui provoque une rupture physique entre la ville et la mer, cependant, la relation visuelle existe toujours, toute la cité se transforme ont un énorme balcon sur le port et la mer, un vrai théâtre à ciel ouvert se présentant aux habitants et aux touristes.

### **-Etat actuel du port**

---

Les principales pathologies remarquées dans les édifices sont :

- L'Endommagement des toitures et le détachement de briques à cause de l'ancienneté des bâtisses et du manque d'entretien.
- Dégradation des revêtements de façades et détachement des enduits, qui ont pour raison l'humidité élevée dans un tel contexte.
- Salissures et moisissures des murs, qui ont pour causes l'humidité et le manque d'entretien.
- Quelques bâtiments qui ont perdu leurs fonctions d'origine se trouvent en état d'abandon, et d'autres ont subi des réhabilitations anarchiques.

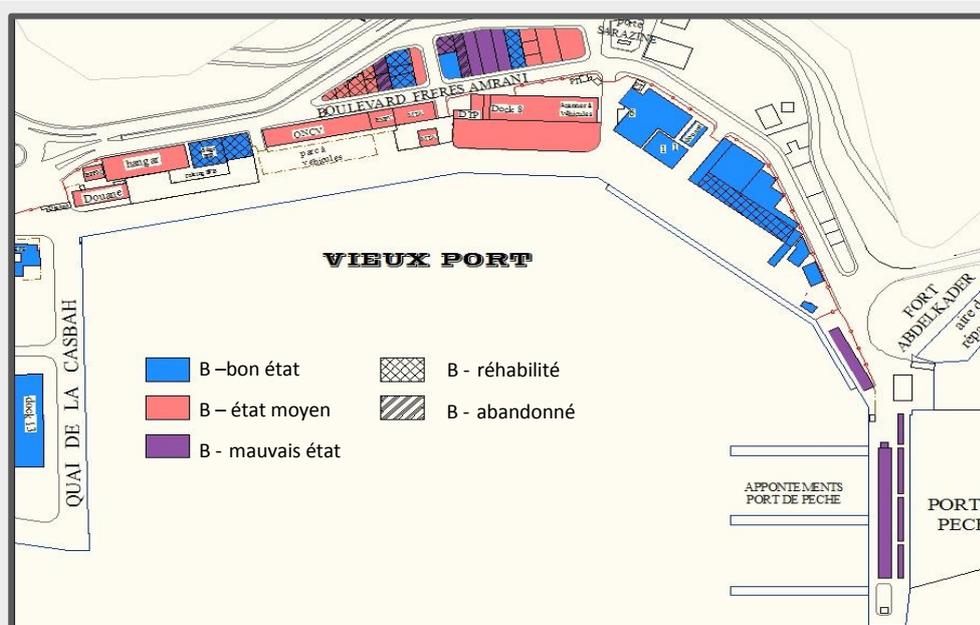


**Figure N°81** : les endommagements des toitures



**Figure N°82** : état des murs extérieurs

Source : auteur



**Carte N°36** : état des bâtiments du port colonial

Source : établi par auteur

## **-Intérêts patrimoniaux**

---

- Intérêt paysager : il se manifeste dans l'harmonie que véhicule cet ensemble portuaire pittoresque , et la continuité de formes et de couleurs entre la ville et le port contrastant parfaitement avec l'horizontalité et la fluidité maritime.
- intérêt de mémoire, car le vieux port est un lieu où s'est manifesté et se manifeste encore la martimité de la ville, sous ses différentes formes, commerce maritime, pêche, récréation et contemplation de la mer, c'est un espace indissociable de l'imagibilité de la ville, qui habite la mémoire collective de la population.

### **V-2- PROJET D'INTERVENTION SUR L'ESPACE PORTUAIRE DE BEJAIA**

Dans ses directives, le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (PDAU) de la ville de Bejaia prévoit pour la zone portuaire :

- Le réaménagement et la modernisation du port
- La création d'un nouveau port de pêche
- La création d'un véritable port de plaisance

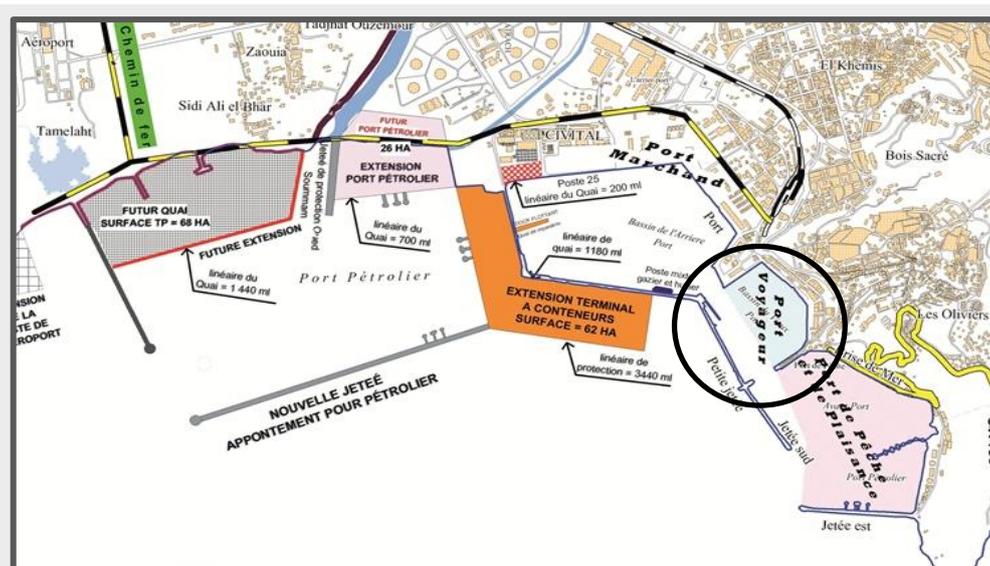
Dans cette perspective, "... un projet de développement du port à court, moyen et long terme a été élaboré, il prévoit son extension du côté ouest par la création de nouveaux quais ainsi que le déplacement du port pétrolier pour des raisons, techniques, économiques, environnementales et opérationnelles..."<sup>182</sup> , ce dernier va laisser place à un grand port de plaisance.

Par ailleurs, "le vieux port de Bejaia sera spécialisé dans le transport maritime des voyageurs"<sup>183</sup>, de ce fait, une modernisation de ses infrastructures de transport s'est imposée, celle-ci s'est traduite par le lancement d'un projet d'une nouvelle gare maritime.

---

<sup>182</sup> -Recueilli du site internet : [www.portdebejaia.dz](http://www.portdebejaia.dz)

<sup>183</sup> -Idem



**Carte N°37 : schéma du développement du port de Bejaia**

Source : Entreprise portuaire de Bejaia

### V-2-1-Projet de la nouvelle gare maritime à Bejaia

Le projet de la nouvelle gare maritime a comme maître d'ouvrage l'entreprise portuaire de Bejaia, il sera réalisé sur deux sites séparés par le boulevard Frères Amrani, ceux-ci accueilleront les deux bâtiments de la gare qui seront joints par deux passerelles.

- Le 1<sup>er</sup> site à l'extérieur du port sur 8 159,31 m<sup>2</sup>
- Le 2<sup>ème</sup> site à l'intérieur du port sur 18 973,22 m<sup>2</sup>

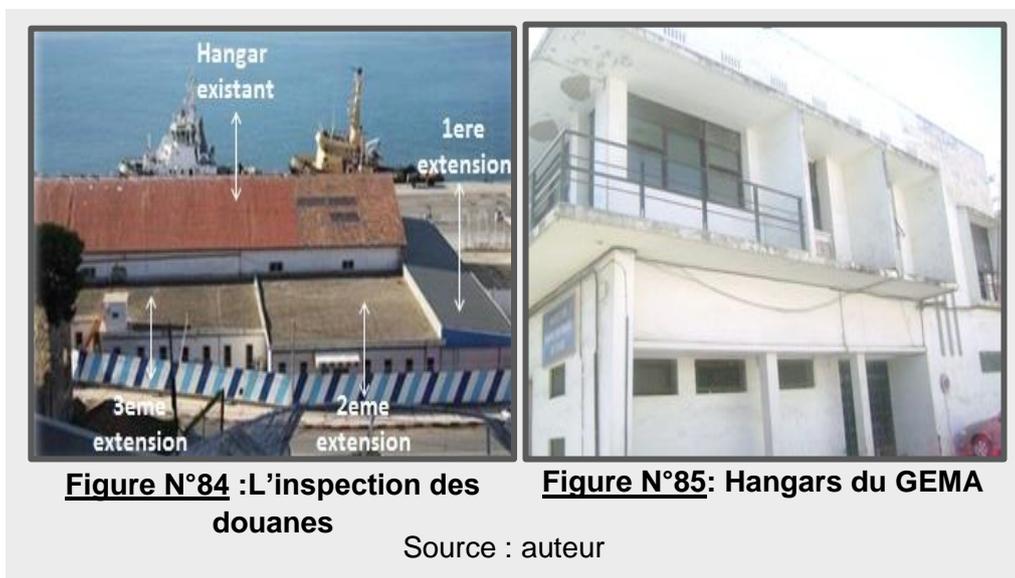


**Figure N°83 : sites de la future gare maritime**

Source : Entreprise portuaire de Bejaia

Pour réaliser le projet, un nombre de bâtisses existantes sera démoli :

- Le bâtiment de la gare maritime actuelle (période coloniale).
- Les hangars du GEMA<sup>184</sup>, Hall bleu (période postcoloniale).



L'architecture de la nouvelle gare maritime rappelle le style international. Avec ses murs rideaux, ses passerelles et sa toiture convexe, elle contraste avec son environnement.



<sup>184</sup> -La Société Générale Maritime

### **V-2-2- Portée du projet sur les héritages maritimes**

Le projet de la nouvelle gare maritime est une intervention partielle qui a des objectifs limités et ciblés, notamment l'amélioration des conditions et des capacités de réception des passagers, ainsi que le rendement économique, cependant, ce projet s'insère dans un milieu historique qui remembre des monuments classés patrimoine national. De ce fait, il était indispensable d'adapter la réflexion conceptuelle du projet (implantation et aspect architectural) avec de telles conditions contextuelles, chose qui était totalement ignorée par les acteurs responsables de l'opération, en l'occurrence le maître d'œuvre (bureau d'études local) et le maître d'ouvrage (entreprise portuaire de Bejaia).

De même, le projet va se réaliser suite à des démolitions de bâties existants, de l'époque coloniale et poste coloniale, ces derniers n'ont pas un grand intérêt comme éléments isolés, en revanche, ils ont une valeur certaine dans le paysage urbain et la façade maritime de la ville.

Par ailleurs, la partie du projet située à l'extérieur du port se trouve directement collée au rempart médiéval alors qu'il est monument classé, raison pour laquelle la direction de la culture de Bejaia est intervenue pour signaler la nécessité du retrait du projet par rapport à l'élément, qui risque d'être endommagé. Au moment où il existe des servitudes relatives aux monuments classés et leurs abords, qui se trouvent ignorées sur terrain.

Cette situation témoigne du manque de coordination entre les différents acteurs politiques intervenant sur la ville, leurs approches architecturales et urbaines sont carrément divergées au moment où ils doivent converger pour assurer l'évolution et la modernisation de l'espace portuaire, tout en intégrant son originalité culturelle et historique. De même, on a pu constater l'état lacunaire qui entoure l'application sur terrain de la politique du patrimoine, particulièrement quand il s'agit d'héritages maritimes, qui se trouvent dans un contexte en perpétuelle mutation, et où la pression foncière est des plus élevée dans le territoire. Dans de telles conditions, ces éléments sont pris comme des contraintes d'aménagement et de modernisation de l'espace littoral, alors qu'ils constituent de véritables outils pour sa construction dans la durabilité.

## **CONCLUSION**

La valeur patrimoniale des héritages en Algérie se trouve souvent renvoyée à la période historique dont ils appartiennent, cependant, il a été constaté à travers l'étude des éléments identifiés du patrimoine maritime, l'influence du milieu sur la construction d'un héritage, dont les caractéristiques symbolisent la relation au contexte, ses manifestations matérielles sont divers ; fort Abdelkader, porte Sarazine ou rempart portuaire, autant d'éléments qui ont perdu effectivement leurs fonctions d'origine.

Faute d'intégration dans le contexte littoral moderne, le rôle de ces héritages se limite dans leur apport paysagé à l'espace littoral, sans pour autant contribuer à son évolution. En outre, les facteurs naturels et les transformations anarchiques ont accéléré leur dégradation.

Des infrastructures portuaires de l'époque coloniale, on retient l'unité paysagère qu'ils confèrent à la ville, le renforcement de son imagibilité, et l'appui de son identité. Or, du moment où la gestion de l'espace portuaire est d'ordre purement économique, c'est uniquement la valeur d'usage qui conditionne le devenir de ses éléments, notamment avec l'absence d'une protection patrimoniale. C'est alors que les héritages maritimes se trouvent menacer de destruction au profit de nouveaux projets qui visent la modernisation de l'espace portuaire.

C'est le cas du projet de la nouvelle gare maritime conçu en totale rupture avec l'espace historique que constitue le vieux port ,et sans prendre en considération les vestiges existants sur le site, une situation qui témoigne du manque de conscience, d'informations et de coordination entre les différents acteurs du littoral.

On signale par ailleurs l'absence d'une gestion intégrant le patrimoine au développement de la ville, au moment où, la mise en évidence de ce dernier permettra de passer d'une conception qui le résume à des éléments muséifiés, à une vision territorialisée qui saisit l'originalité de ces éléments propres aux espaces côtiers et influence les futures formes d'organisation territoriale du littoral.

## **CONCLUSION GENERALE**

## **CONCLUSION GÉNÉRALE ET RECOMMANDATIONS**

Le travail de recherche effectué dans le cadre de ce mémoire de magister sur la problématique de l'identification du patrimoine maritime en Algérie ,et la définition de sa place dans l'aménagement des espaces littoraux , ne vise pas l'aboutissement a des repenses toutes faites, qui ne peuvent être atteintes sans la concertation de tous les acteurs politiques , sociaux, économiques et culturels . Néanmoins, il est question d'élaborer une plateforme référentielle sur le patrimoine maritime en Algérie, et les conditions historiques, contextuelles et politiques dans lesquelles il s'inscrit, à l'échelle nationale et régionale. Un état de fait indispensable à la définition d'une approche pour sa sauvegarde et son intégration dans des futures interventions architecturales et urbaines sur les territoires littoraux, qui écartent jusqu'alors leurs originalités historiques et culturelles.

Pour aboutir à cet objectif, il était judicieux de commencer par la construction d'un cadre théorique, qui a permis de comprendre les conditions autour desquelles le concept du patrimoine maritime a vu le jour. Par ailleurs, ses valeurs multiples ont été recensées, celles-ci ont révélé un potentiel des plus enrichisseurs pour les espaces côtiers, étant donné qu'il assure la promotion de leur image touristique et culturelle et qui 'il permet de les reconstruire dans la durabilité, en prolongeant leur identité maritime et leur originalité spatiale et temporelle.

De même, l'étude des expériences internationales a démontré le poids attribué à ce patrimoine dans d'autres pays. De multiples opérations ont été entreprises sur les héritages maritimes, en vue du maintien de leur intégrité matérielle et immatérielle, et de leur pérennité dans le temps. Il s'agit le plus souvent d'actions de reconversions dans le cadre de démarche globale de reconquête des espaces portuaires .Dans les cas étudiés ,spécialement celui de la France qui a été détaillé , l' existence d'une protection juridique et d'une gestion patrimoniale intégrée au développement a soumis toute action d'intervention touchant au patrimoine maritime aux exigences du respect de l'authenticité ,du cachet maritime, et de l'architecture de ses éléments, parallèlement sa revitalisation est impérative à travers des nouvelles activités modernes endogènes ou exogènes à sa fonction passée.

L'étude d'expériences mondiales a guidé par la suite la réflexion portée sur la réalité du patrimoine maritime en Algérie. Il a été constaté que le pays renferme un héritage des plus diversifiés, dont l'ampleur a été évaluée lors de l'étude de l'implantation et de l'évolution historique de ces différents éléments. On a été contraint de procéder nous-mêmes à l'identification des divers ports historiques, des phares et des fortifications du littoral algérien, à cause du manque flagrant de documents officiels traitant du sujet, une rareté qui s'explique en grande partie par le vide législatif relatif à cette discipline patrimoniale, observé lors de l'analyse du cadre juridique lié au patrimoine maritime.

La loi n° 98-04 sur le patrimoine culturel reste sélective, particulièrement en ce qui concerne les éléments de l'époque coloniale, de même, elle est générale et ignore la spécificité de chaque typologie de patrimoine. En outre, le manque de modalités d'intégration spéciale, et fonctionnelle des éléments patrimonialisés, conduit à leur dissociation de leur contexte générateur et de ses différents substances interactifs. Par ailleurs, la loi du littoral prévoit la préservation des ressources naturelles uniquement, l'aspect culturel n'est pas mentionné, il se trouve totalement ignoré.

Néanmoins, un point positif a été relevé, c'est la création récente du musée maritime d'Alger (30/07/2007), qui constitue une avancée prometteuse en faveur des héritages maritimes algériens, c'est une opération pilote qui sera généralisée dans d'autres villes du territoire, ce qui offre l'opportunité aujourd'hui plus que jamais pour une véritable reconnaissance et valorisation du patrimoine maritime algérien. Toutefois, les missions annoncées dans les textes juridiques restent à prouver sur terrain, aujourd'hui, on ne peut évaluer le travail d'une telle institution encore au cours de formation, mais on espère qu'elle ouvrira des perspectives assez grandes en faveur du patrimoine maritime immobilier.

La situation du patrimoine maritime algérien sur terrain a été analysée à travers l'étude du cas du vieux port de Bejaia, ce dernier constitue le reflet d'un espace multiculturel, composé d'un mélange complexe d'éléments maritimes stratifiés depuis des millénaires. Par ailleurs, il avait une importance primordiale dans la construction et l'évolution de la ville de Bejaia à travers le temps. Dans cette optique, une approche historique du contexte portuaire a été indispensable pour reconnaître et identifier les bâtisses et les espaces qui ont participé aux faits et aux pratiques maritimes, ses

derniers ont fait l'objet d'une étude diachronique et architecturale qui a démontré leurs multiples intérêts patrimoniaux pour la ville, à la fois paysager, historique, emblématique, architectural et scientifique.

Il ressort que les héritages maritimes de la période précoloniale qui profitent en majorité d'une protection juridique par le biais du classement, se trouvent dans un état de décadence sur le niveau technique, spatial et fonctionnel. Les interventions déjà réalisées sur ceux-ci sont anarchiques et manquent d'objectivité et d'efficacité, de même elles sont conduites indépendamment les unes des autres, et ne prennent pas en considération le contexte maritime, ce qui produit une disjonction entre les éléments et leur milieu. Par ailleurs, les héritages maritimes de la période coloniale, malgré leurs architectures modestes, ils présentent comme unité des valeurs paysagère et mémorielle, ils constituent ce que l'on appelle aujourd'hui un 'patrimoine mineur'. De ce fait, ils doivent être pris en considération dans toute intervention qui relève de l'espace portuaire.

Cependant, aucune attention n'a été accordée au contexte historique que représente le vieux port de bougie dans l'opération d'aménagement de la gare maritime, prévue dans ce dernier ; d'un côté, son aspect architectural contraste extrêmement avec l'environnement, et de l'autre côté, sa construction implique des destructions et des endommagements présagés pour les héritages maritimes, en l'occurrence le rempart du port médiéval et la gare maritime actuelle. Ces éléments sont considérés comme des contraintes d'aménagement, plutôt que comme des sources d'enrichissement pour le projet et l'espace en général. Cette ignorance du passé risque de gommer les repères qui constituent l'identité culturelle, architecturale, et paysagère du lieu maritime, et d'embrouiller de même les perspectives d'avenir.

Pour résumer la situation, on peut dire que les espaces portuaires historiques en Algérie se trouvent vider de leur sens culturel, pour d'autres considérations généralement d'ordre économique ou militaire, une situation amplifiée dans l'absence d'une identification et d'une protection juridique spécifique au patrimoine maritime et à ses abords. Ce dernier ne peut échapper au mauvais traitement de l'espace, voire à la destruction et à la défiguration, de ce fait, il est urgent de prendre des mesures pour sa protection, qui ne peuvent avoir un grand intérêt, que s'ils sont intégrés dans une gestion pour le développement durable du territoire littoral.

Alors, si on devait définir un consensus pour l'identification et la valorisation du patrimoine maritime, en s'inspirant des expériences et des constats qu'on a pu rassembler dans ce mémoire , on proposerait une plateforme de recommandations qui se structure autour des axes suivants :

## **1- Sensibilisation**

en général, c'est l'ignorance qui caractérise les esprits en ce qui concerne le concept du patrimoine maritime, soit par les autorités ,ou par la population qui manque d'informations sur le sujet, ce qui impose avant toutes actions, un véritable travail de sensibilisation, si l'on veut aboutir à une prise de conscience de ce patrimoine. Plusieurs moyens peuvent être déployés pour atteindre cet objectif.

- Séminaires, formations et journées d'étude pour les cadres et les professionnels, diffusion dans des revues, des publications ...etc.
- Le musée maritime d'Alger comme première institution dans le domaine doit jouer un rôle de premier plan pour inculquer la culture du maritime au grand public.

## **2-Inventaire**

Les héritages maritimes sont nombreux sur le littoral algérien, cependant ils ne sont pas approuvés en tant que tel, notamment ceux de la période coloniale, ainsi il est nécessaire de mener un inventaire qui permettra leur recensement dans tout le territoire national, qui doit se baser sur les critères suivant :

- Relation des éléments avec l'histoire et les pratiques maritimes, seuls les héritages dans l'existence ne s'explique que par la présence de l'élément marin doivent être retenus.
- L'Intérêt historique, paysager, emblématique, architectural social et scientifique des éléments qui justifient leurs inventorisation.

L'inventaire se traduira par des ouvrages, des atlas, ou d'une façon plus classique, à savoir des listes d'inventaires identifiant chaque cas, avec la mention de ses caractéristiques et de ses valeurs.

### **3-Protection juridique**

Une fois le patrimoine maritime inventorié et identifié, il sera question de la manière de les sauvegarder, qui doit passer nécessairement par une reconnaissance législative, cette dernière doit identifier les modalités de protection et d'intervention sur le patrimoine maritime à travers de nouveaux textes, qui peuvent compléter ce qui a été promulgué dans la loi du littoral (02-02) ou celle du patrimoine (98-04).

### **4-Intégration dans la politique de gestion et de valorisation des zones littorales**

Une protection sans perspectives de développement est une action stérile et accablante. Ainsi, la préservation d'un tel patrimoine doit être pensée et pratiquée dans une logique de développement durable des territoires littoral, par l'exploitation des potentialités multiples que présentent les sites maritimes historiques ; humaines, sociales, économiques, et leur incorporation dans la gestion intégrée des zones côtières en général (plans d'aménagement côtier, zones d'expansion touristique...etc.), et dans la reconquête des espaces portuaires en particulier.

# Liste des illustrations

## 1-LISTE DES FIGURES

<u>Figure N°1</u> : vestiges du port de Sidon en Liban .....	15
<u>Figure N°2</u> : restitution du port de Carthage.....	15
<u>Figure N°3</u> : restitution du port Portus de Rome.....	17
<u>Figure N°4</u> : tour d'Hercule en Galice -Espagne- .....	17
<u>Figure N°5</u> : technique de construction des digues de portus -béton armé de bois- selon Bartocini .....	18
<u>Figure N°6</u> : restitution du port d'Alexandrie .....	18
<u>Figure N°7</u> : restitution du phare d'Alexandrie.....	18
<u>Figure N°8</u> : modèle de conception de phares de Split Rock .....	32
<u>Figure N°9</u> : Lanterne de phare, avec optique à lentilles de Fresnel.....	32
<u>Figure N°10</u> : variété architecturale des phares.....	32
<u>Figure N°11</u> : Castros Celtiques de Galice.....	34
<u>Figure N°12</u> : citadelles de Belle-Ile, Saint-Martin de Ré.....	35
<u>Figure N°13</u> : coupe sur le fort Boyard en France.....	36
<u>Figure N°14</u> : vue aérienne sur le port de Marseille.....	58
<u>Figure N°15</u> : maquette de la ville et du port Marseille au temps des Phocéens.....	59
<u>Figure N°16</u> : site du port antique avant la requalification.....	64
<u>Figure N°17</u> : site du port antique après la requalification.....	64
<u>Figure N°18</u> : Fort Saint-Jean.....	64
<u>Figure N°19</u> : jardin méditerranée du Fort Saint-Jean.....	65
<u>Figure N°20</u> : quai de la fraternité et l'ombrière.....	66
<u>Figure N°21</u> : célébration de l'année Marseille Capitale européenne de la cult -vieux port-.....	67
<u>Figure N°22</u> : Musée d'Histoire du Catalogne.....	69
<u>Figure N°23</u> : exposition des bateaux patrimoniaux au port vell.....	69
<u>Figure N°24</u> : port vell à Barcelone après la requalification.....	69
<u>Figure N°25</u> : débarquement espagnol à Oran en 1505 .....	83
<u>Figure N°26</u> : Le Perón d'Alger dans la période espagnole.....	84
<u>Figure N°27</u> : quai de khir-Eddine .....	88

<u>Figure N°28</u> : les fortifications du port d'Alger .....	91
<u>Figure N°29</u> : port et môle d'Alger par A. Genêt.....	93
<u>Figure N°30</u> : phare de Ténès –style moresque-.....	96
<u>Figure N°31</u> : phare du Cap Caxine -style néo-classique .....	96
<u>Figure N°32</u> : stratification de bâtisses l'amirauté d'Alger .....	103
<u>Figure N°33</u> : limite du PPSMV de la casbah.....	104
<u>Figure N°34</u> : voûtes Khairal-Din avant la restauration.....	104
<u>Figure N°35</u> : plan du RDC des voutes Khair-Eddine.....	105
<u>Figure N°36</u> : intérieur des voutes pendant la restauration.....	105
<u>Figure N°37</u> : future salle d'exposition après la restauration.....	105
<u>Figure N°38</u> : Réaménagement des voutes Khair-Eddine.....	106
<u>Figure N°39</u> : constitution morphologique de la ville de Bejaia.....	112
<u>Figure N°40</u> : vue aérienne sur la baie de Bejaia.....	114
<u>Figure N°41</u> : l'aqueduc de Toudja.....	115
<u>Figure N°42</u> : Iconographie de Bejaia XVI <sup>ème</sup> siècle.....	117
<u>Figure N°43</u> : Une vignette de Pīrī Reis, début du XVI <sup>ème</sup> siècle .....	120
<u>Figure N°44</u> : Iconographie de Bejaia à l'époque turque.....	124
<u>Figure N°45</u> : Débarquement des troupes françaises à Bejaia .....	125
<u>Figure N°46</u> : fort A-E-K et Casbah à l'arrivée des Français.....	126
<u>Figure N°47</u> : Cap Carbon.....	127
<u>Figure N°48</u> : vue sur le fort Abd-el-Kader .....	135
<u>Figure N°49</u> : Fort de mer. Croquis de L. Habsbourg -1897- .....	136
<u>Figure N°50</u> : expédition d'Edmond Sprugg sur Bejaia -1671- .....	136
<u>Figure N°51</u> : plan du Abd-el-Kader .....	137
<u>Figure N°52</u> : Entrée du fort .....	138
<u>Figure N°53</u> : arcs .....	138
<u>Figure N°54</u> : Guérite.....	138
<u>Figure N°55</u> : matériaux de construction du fort.....	138
<u>Figure N°56</u> : le tombeau du saint Abd-el-Kader.....	139
<u>Figure N°57</u> : El khalwa .....	139
<u>Figure N°58</u> : Prolifération de végétation.....	140
<u>Figure N°59</u> : ordures à l'intérieur du fort .....	140
<u>Figure N°60</u> vue sur la porte de la mer .....	141

<u>Figure N°61</u> : entrée des Français à Bougie- toile d'Horace Vernet-.....	143
<u>Figure N°62</u> : plan de la porte de la mer .....	144
<u>Figure N°63</u> : façade principale de la porte.....	144
<u>Figure N°64</u> : façade arrière de la porte.....	144
<u>Figure N°65</u> : Gravure de Habsbourg -1899- .....	145
<u>Figure N°66</u> : disparition d'éléments du monument .....	146
<u>Figure N°67</u> : Présence d'herbes dans la maçonnerie.....	146
<u>Figure N°68</u> vue sur la batterie Sidi Hussain .....	147
<u>Figure N°69</u> : iconographie de Bejaia à l'époque turque.....	148
<u>Figure N°70</u> : vue latérale de la batterie .....	149
<u>Figure N°71</u> : vue arrière de la batterie .....	149
<u>Figure N°72</u> : la prolifération de la végétation sur la batterie.....	150
<u>Figure N°73</u> : vue sur le Mur d'enceinte du port médiéval.....	151
<u>Figure N°74</u> : rempart de bougie en 1834 -Saint Aulaire-.....	152
<u>Figure N°75</u> : rempart du port de bougie -vue du côté port-.....	152
<u>Figure N°76</u> : rempart du port de bougie -vue du côté ville - .....	152
<u>Figure N°77</u> : rempart du port de bougie -état actuel-.....	153
<u>Figure N°78</u> : vue sur le vieux port colonial.....	154
<u>Figure N°79</u> : évolution du port de commerce –période colonial-.....	155
<u>Figure N°80</u> : aspect architectural du port colonial .....	156
<u>Figure N°81</u> : les endommagements des toitures.....	157
<u>Figure N°82</u> : état des murs extérieurs.....	157
<u>Figure N°83</u> : sites de la future gare maritime .....	159
<u>Figure N°84</u> :L'inspection des douanes .....	160
<u>Figure N°85</u> : Hangars du GEMA .....	160
<u>Figure N°86</u> : passerelles entre les deux bâtiments .....	160
<u>Figure N°87</u> : façade principale de la nouvelle gare .....	160

## **2-LISTE DES CARTES**

<u>Carte N°1</u> : port de Marseille au XVII <sup>ème</sup> siècle.....	60
<u>Carte N°2</u> : limite du périmètre du site classé.....	61
<u>Carte N°3</u> : éléments patrimoniaux protégés.....	62
<u>Carte N°4</u> : interventions réalisés dans le bassin du port de Marseille.....	63

<u>Carte N°5</u> : Les ports phéniciens en Algérie de Annaba à Rechgoun.....	76
<u>Carte N°6</u> : colonies romaines en Afrique du nord.....	68
<u>Carte N°7</u> : plan du port romain de Cherchel .....	68
<u>Carte N°8</u> : le Maghreb au temps des Almoravides (vers 1100).....	80
<u>Carte N°9</u> : plan de la ville de Hounaine sous les Almohades .....	81
<u>Carte N°10</u> : plan de la ville et du port d'Oran.....	82
<u>Carte N°12</u> : domaine de l'occupation turc d'Algérie .....	85
<u>Carte N°13</u> : carte turc des cotes Algerienne de Béjaia à Annaba .....	87
<u>Carte N°14</u> : ilot du port d'Alger avant l'occupation espagnole.....	87
<u>Carte N°15</u> : plan du port d'Alger l'époque turc .....	92
<u>Carte N°16</u> : les ports coloniaux en Algérie.....	94
<u>Carte N°17</u> : Carte des phares d'Algérie .....	97
<u>Carte N°18</u> : limites de la wilaya de Bejaia .....	110
<u>Carte N°19</u> : situation et limites de la commune de Bejaia .....	111
<u>Carte N°20</u> : caractéristiques géographiques du golfe de Bejaia .....	113
<u>Carte N°21</u> : situation des établissements et vestiges romains à Bejaia .....	116
<u>Carte N°22</u> : Bejaia en1504 -port et fortifications littorales- .....	118
<u>Carte N°23</u> : port de Bejaia au XI <sup>ème</sup> siècle .....	121
<u>Carte N°24</u> : Bejaia dans la période espagnole .....	123
<u>Carte N°25</u> : Bejaia pendant la période turque .....	123
<u>Carte N°26</u> : batteries de côte - plan de 1881-.....	127
<u>Carte N°27</u> : vieux port de Bejaia en 1881 .....	129
<u>Carte N°28</u> : plan de Bougie -1937-128- .....	133
<u>Carte N°29</u> : limites de la zone d'étude .....	134
<u>Carte N°30</u> : Situation du fort Abd-el-Kader .....	134
<u>Carte N°31</u> : Situation de la porte de la mer.....	141
<u>Carte N°32</u> : Situation de la batterie Sidi Hussain .....	147
<u>Carte N°33</u> : situation du Mur d'enceinte du port médiéval.....	151
<u>Carte N°34</u> : Bejaia en 1504 -Maïor, Johann- .....	151
<u>Carte N°35</u> : situation du vieux port colonial.....	154
<u>Carte N°36</u> : état des bâtiments du port colonial .....	157
<u>Carte N°37</u> : schéma du développement du port de Bejaia .....	159

### **3-LISTE DES SCHEMAS**

<u>Schéma N°1</u> : La prise en compte sociale de la mer et des littoraux.....	21
<u>Schéma N°2</u> : émergence de la notion du patrimoine maritime.....	25
<u>Schéma N° 3</u> : classement du patrimoine culturel maritime immobilier .....	38

### **4-LISTE DES TABLEAUX**

<u>Tableau N°1</u> : ports phéniciens et romains de l'Algérie antique.....	78
<u>Tableau N°2</u> : principales batteries de la côte algérienne à l'époque coloniale.....	95

# Bibliographie

## OUVRAGES

1. Assari Nadir, "Alger des origines a la régence turque", éd. Alpha, Alger ,2007 (328 pages).
2. Balley .G.H, "Le patrimoine architectural : les pouvoirs locaux et la politique deconservation intégrée", éd. Delta Vevey, 1975.
3. Baschet. L, "histoire d'Algérie à travers ses monuments", éd. revue illustré, 1900, (83 pages).
4. Baudouin Thierry, Collin Michèle, "Urbanité des cités portuaires", éd. l'Harmattan, 1997, (402 pages).
5. Borruey René, " Le Port moderne de Marseille : du dock au conteneur (1844-1974), Marseille", éd. Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence, 1994, (444 page).
6. Borruey René, " Marseille, ville & port ", éd. Parenthèses, 1992, (221 pages).
7. Cabantous .A, Lespagnol A, " Les Français, la terre et la mer, XIIIe - XXesiècle ", éd, Fayard, Paris, 2005, (902 pages).
8. Cantal-dupart .M, Chaline .C, "Le port cadre de ville", éd.L'Harmattan, Paris, 1993.
9. Carabelli Romeo, "Héritage architectural récent en méditerranée .Temporalités et territoires", éd. Publibook, 2006, (104pages).
10. Carette .E, " Etude sur la Kabylie, exploration scientifique de l'Algérie de 1840 à 1842" .2 vol, éd. Imprimerie Impériale, paris, 1853.
11. Chaline .C, Rodrigues-malta .R, "Ces ports qui créèrent des villes" éd. L'Harmattan, Paris, 1994, (300 pages).
12. choay Françoise. "L'allégorie du patrimoine", éd.Seuil.1999, (270 pages).
13. Collin .M, " Ville et port : XVIIIe-XXe siècles",éd. L'Harmattan, Paris, 1994, (292 pages).
14. Collin. M, " Ville portuaire, acteur du développement durable ", éd. L'Harmattan 2003, Paris, (Page 117).
15. Corbin .A, " Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage 1750 -1840 ", éd.Aubier, 1988.

16. Cornu Marie et Fromageau Jérôme, "Le patrimoine culturel et la mer aspects juridiques et institutionnels", 'tome 2', éd. L'Harmattan, 2002, (146 pages).
17. CRAIG-SMITH. S.J, " Recreation and tourism as a catalyst for urban waterfront redevelopment: an international survey ", éd, Greenwood Press, 1995, (192 pages).
18. De Habsbourg Loius Salvator, " Bougie, la perle de l'Afrique du nord ", l'Harmattan,(154 pages).
19. Dir. R.A, " Dictionnaire historique de la langue française ", Dictionnaire
20. Dominique Audrerie, "Petit vocabulaire du patrimoine culturel et naturel, éd. Confluences", 2003, (63 pages).
21. Druin Martin , "Le combat du patrimoine a Montréal (1973-2003) ", éd. presses de l'université du québec .2005 ,(400 pages).
22. Dumortier Brigitte. (coord.). " Les littoraux maritimes, milieux, aménagements, sociétés ", éd. Temps, 1998.
23. Dumortier.B. (coord.), " Les littoraux maritimes, milieux, aménagements et sociétés ", éd. Temps, Paris, (159 pages).
24. Frier Pierre-Laurent. "Droit du patrimoine culturel" , éd.PUF, 1997 (526 pages).
25. Gaid Moloud, "Histoire de Bejaia et de sa région depuis l'antiquité jusqu'à 1954", éd. Mimouni, (184 page).
26. Gaid, Mouloud, "Les Berbers dans l'histoire, de Ziri à Hammad", tome -V-, éd. Mimouni, (223 pages).
27. Gamblin .A. (dir.), " Les littoraux espaces de Vie ", éd. SEDES, Paris, 1998, (368 pages).
28. Gardaix Julien, Mers, " Détroits et littoraux : charnières ou frontières des territoires", éd.L'Harmattan,2009 (441 page).
29. Gervais-Lambony Anne-Marie. (dir.), " Les littoraux ", éd. Atlande, 1999.
30. Gouy .G, Jonquiere .H, " La notion du patrimoine. Généalogie ", éd. DRI, Grenoble, 1988.
31. Gravari-Barbas Maria, Guichard-Anguis Sylvie, "Regards croisés sur le patrimoine dans le monde à l'aube du XXIème siècle", éd. Presses Paris Sorbonne.2003 (952 pages).

32. Khelifa Abderrahmane, "Histoire d'El DJazair", éd. Dalimen, (400 page).
33. Khelifa Adderrahmane, "honaine,ancien port du royaume de Tlemcen", éd Dalimen,2008.
34. Lapéne Edouard, " vingt-six mois à Bougie", éd.Bouchéne, Paris, 2002.
35. Leniaud Jean-Michel, " Chroniques patrimoniales ", éd. Norma, 2001, (479 pages).
36. Lieussou .A, "études sur les ports de l'Algérie", éd. Imprimerie administrative de Paul Dupont, Paris, 1850.
37. Missoum Sakina, "Alger à l'époque ottomane 'la médina et la maison traditionnelle", éd. Djazair, 2003,(279 pages).
38. Moulay Blhamissi, "histoire de la marine algérienne (1516-1830) ", éd. Entreprise Nationale du Livre, 1983, (187 pages).
39. Nouri Abdenmour , "Reussir mon memoire",éd. ANEP, 1999, (168pages).
40. Paskoff.R, " Les littoraux. Impact des aménagements sur leur évolution ", éd. U, 1998.
41. Péron François, (dir.), Le patrimoine maritime, construire, transmettre, symboliser les héritages maritimes européens, éd, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2002, (537 pages).
42. Péron François, Guillaume Marie, " Atlas du patrimoine maritime du Finistère", éd. Télégramme, 2009, (144 pages).
43. Péron François, Rieucan Jean, "La maritimité aujourd'hui". éd. L'Harmattan.1996, (336 pages).
44. Pierre Merlin, Françoise Choay, "Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement" .éd. PUF, 1988.
45. Pouillon Fernand, "Les pierres sauvages", éd. Seuil, 2006, (278 pages).
46. Prelorenzo.C. et al, " La ville au bord de l'eau, Marseille ", éd. Parenthèses, 1993.
47. Richard. F, " Les dieux des phares ", éd. SEFUNIM, 1981.
48. Rougé Jean, " Recherches sur l'organisation du commerce maritime sous l'Empire romain", éd. Sevpen, Paris, 1966, (540 pages).
49. Roy.JJE, " L'histoire de l'Algérie depuis les temps les plus reulé jusqu'à nos jours", éd. Tours, Paris, 1880.

## **REVUES, ARTICLES, RAPPORTS SCIENTIFIQUES**

50. Amokrane .S, "Outil pour la protection et la valorisation du patrimoine culturel maritime", document d'étude, disponible sur l'adresse : [www.imp-med.eu/Fr/upload/telechargement/telechargement18.pdf](http://www.imp-med.eu/Fr/upload/telechargement/telechargement18.pdf).
51. Aristide. A, "Bougie, propriétés nautiques", In : Revue, Bejaia port info, numéro 78, avril/mai/juin 2012
52. Caillart Eva, Cusenier Pierre , Bazizi Kamel, "Pour la sauvegarde et la mise en valeur de la médina de Bejaïa", Rapport d'étude, janvier 2004, (58 pages).
53. Circonscription archéologique de Bejaia, "Bejaia, ville d'histoire et de savoir", Revue, juin 2002. Disponible sur l'adresse: [www.gehimab.org](http://www.gehimab.org).
54. COLAROSSO.P, " les interventions de mise en valeur des biens historiques et archéologiques et des sites. Concepts généraux, méthodes et instruments", In : la stratification de la ville et du territoire, cours de post-graduation en préservation, Rome 1993, p91.
55. Direction des infrastructures maritimes, "Guide du domaine public maritime", Manuel de gestion, octobre 2004, Alger, (57 pages). disponible sur l'adresse : [www.mtp.gov.dz/files/pdf/guidedpm.pdf](http://www.mtp.gov.dz/files/pdf/guidedpm.pdf).
56. Féraud Charles, "conquête de bougie par les Espagnoles d'après un manuscrit arabe" In : revue africaine ,12 année 67,1868.
57. Féraud Charles, "note sur bougie", In : revue Africaine ,2eme année, N : 7 ,1875
58. Féraud Charles, " notes sur bougie", In : revue Africaine, 3eme année, N : 13,1858.
59. Frémaux Céline, "Projet d'opération nationale d'inventaire général du patrimoine culturel littoral", rapport d'étude, mars et juillet 2007, (107 pages).Disponible sur l'adresse: [http://www.culture.gouv.fr/culture/politique\\_culturelle/rapfremauxdapa.pdf](http://www.culture.gouv.fr/culture/politique_culturelle/rapfremauxdapa.pdf).
60. Laurent .P, "les ports maritimes algériens", rapport d'étude, Alger, juillet- Octobre1942, p.7, disponible sur l'adresse : [http://alger-roi.fr/Alger/port/ports\\_maritimes\\_algeriens/pdf/alger.pdf](http://alger-roi.fr/Alger/port/ports_maritimes_algeriens/pdf/alger.pdf).
61. Lepelley Claude, "Histoire de la méditerranée", In : Encyclopædia Universalis, 2008. (17 pages).

62. Malchair Luc, Frijns Marco, Moulins Jean-Jacques ,Puelinckx Jean, "Index de fortification française 1874-1914" ,In : étude de comité de sauvegarde du Patrimoine historique du Fort de Hollogne, disponible sur l'adresse : [www.fortiff.be/iff/](http://www.fortiff.be/iff/).
63. Péron Françoise, " Le patrimoine maritime dans les rénovations portuaires françaises: Dunkerque, Le Havre, Brest, 2001 ", In : The port-city relationship and the urban waterfront redevelopment, portus, centro internazionale Citta d'Acqua, Venise, pp.40-74.
64. Péron Françoise, " Patrimoine et paysages du littoral. Paysages, le défi breton ", In: Géographes de Bretagne, 2006, p.57-69.
65. Petit Paul. Rougé Jean, "Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'empire romain", In: L'antiquité classique, Tome 36, fasc. 1, 1967. pp. 336-338.
66. Reddé Michel, "La représentation des phares à l'époque romaine", In: Mélanges de l'Ecole française de Rome. Antiquité T. 91, N°2. 1979. pp. 845-872.
67. Simard Frédéric, "Patrimoine archéologique maritime les épaves et anciens quais, rapport du Gouvernement du Québec", Avril 2009.
68. Westerdahl, Christer, "De la terre à la mer, de la mer à la terre. Sur les zones de transport, les frontières et l'espace humain", In: Litwin, J (ed.): En bas de la rivière et dans la mer. 8 ISBSA. gdan sk. Pologne (1997).pp. 11-20.

### **RENCONTRES, SEMINAIRES, COLLOQUES**

69. Aïssani Djamil, "Impact de la Méditerranée sur le développement de la ville de Bejaïa", In: Séminaire international de Xàtiva, Valencia, España, 18–20 février 1999
70. KACEMI. M, "La loi de protection et de valorisation du littoral en Algérie : un cadre juridique ambitieux toujours en attente le cas du pôle industriel d'Arzew (Oran – Algérie) ", In: Actes du colloque international pluridisciplinaire "Le littoral : subir, dire, agir" - Lille, France, 16-18 janvier 2008
71. Menanteau Loic, "Patrimoine maritime et tourisme, les potentialités du littoral atlantique de l'Andalousie", In: projet thucydide de la diversité du patrimoine militaire côtier en Europe, 2000.

72. PÉRON, Françoise, 2006, " Vers une nouvelle géographie des lieux à travers la culture ", In: Les rencontres ACCR (réseau européen des centres culturels), La corderie royale de Rochefort, Centre international de la mer.
73. Tranchant Mathias, " Les ports maritimes en France au Moyen Âge ", In: Actes des congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public. 35e congrès, La Rochelle, 2004.
74. Yves Le Maitre, Christian Davy, "L'ecume des pierres", In : Colloque littoral, Nantes ,1995.

### **MEMOIRES ET THESES**

75. Carayon.N, "Les ports phéniciens et puniques. Géomorphologie et infrastructures", thèse de doctorat, Université Strasbourg II, 2008.
76. Dekoumi .D, "pour une nouvelle politique de conservation de l'environnement historique bâti algérien (cas de Constantine)", Thèse de Doctorat d'état, Université de Constantine, Sous la direction du Dr H.Zeghlach,2007.
77. Mahindad Abderrahim Naima, "Essai de restitution de l'histoire urbaine de la ville de Bejaia", thèse de magistère, EPAU ,2002.
78. Valerian .D, "Bougie port maghrébin à la fin du Moyen Age (1067-1510) ", thèse de doctorat de l'université de Paris I - Sorbonne UFR d'histoire. Sous la direction du Professeur Michel Balard, 2000.

### **SITES INTERNET**

79. Actualité de la ville de Bejaia et de sa région : [www.bejaiainfo.com](http://www.bejaiainfo.com)
80. Algérie ancienne : [www.algerie-ancienne.com](http://www.algerie-ancienne.com)
81. Bibliothèque numérique de la Bibliothèque nationale de France : [gallica.bnf.fr](http://gallica.bnf.fr)
82. Droit Bibliothèque du Congrès de USA : [www.loc.gov/law](http://www.loc.gov/law)
83. Droit britannique : [www.Droit\\_britannique.com](http://www.Droit_britannique.com)
84. Droit français : [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr)
85. Groupe d'études sur l'histoire des mathématiques à bougie médiévale : [www.gehimab.org](http://www.gehimab.org)
86. Histoire de Bejaia et sa région : [www.bgayet.net](http://www.bgayet.net)
87. Lois du Canada : [www.Laws-lois.justice.gc.ca](http://www.Laws-lois.justice.gc.ca)
88. Ministère de la Culture algérien-official- : [www.m-culture.gov.dz](http://www.m-culture.gov.dz)

89. Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture  
UNESCO: [www.unesco.com](http://www.unesco.com).
90. Parcs Canada : [www.pc.gc.ca](http://www.pc.gc.ca)
91. Port de Bejaia -official- : [www.portdebejaia.dz](http://www.portdebejaia.dz)
92. Union européenne-official- : [www.europa.eu](http://www.europa.eu)
93. Vieux port de Marseille-official- : [www.vieuxportdemarseille.fr](http://www.vieuxportdemarseille.fr)

# **ANNEXES**

# ANNEXE n°01

---

## Conseil de l'Europe

### Recommandation 1486 (2000) 'Patrimoine culturel maritime et fluvial'<sup>1</sup>

1. L'Assemblée reconnaît l'importance historique de la mer et des voies navigables comme vecteurs de transmission et d'échanges culturels dans le développement de l'Europe et ses contacts avec le reste du monde.
2. En 1978, l'Assemblée a adopté la Recommandation 848 sur le patrimoine culturel subaquatique.
3. Toutefois, le Comité des Ministres n'a pas réussi à concrétiser une des propositions principales, à savoir l'élaboration d'une convention européenne pour la protection du patrimoine culturel subaquatique.
4. Certains éléments de la Recommandation 848 ont cependant été inclus dans la Convention européenne pour la protection du patrimoine archéologique (révisée) de 1992.
5. L'Assemblée constate que les progrès technologiques récents de la plongée en eaux profondes fragilisent désormais de nombreuses épaves bien conservées dans les eaux internationales qui étaient jadis inaccessibles.
6. Leur exploitation commerciale est encouragée par la publicité entourant des exploits spectaculaires tels que la localisation et la récupération d'objets du Titanic et le succès du récent film.
7. Il y a également la menace que font peser sur le patrimoine maritime et fluvial l'exploitation irresponsable des océans et les opérations commerciales et industrielles dans les eaux intérieures, sur le littoral et les voies fluviales.

---

<sup>1</sup> <http://assembly.coe.int/Mainf.asp?link=/Documents/AdoptedText/ta00/FREC1486.htm>

8. L'Assemblée reconnaît qu'au cours des vingt dernières années le patrimoine maritime et fluvial a connu un regain d'intérêt dans toute l'Europe, et constate qu'une coordination et une coopération s'imposent, ainsi que l'encouragement de réseaux d'experts et d'organismes non gouvernementaux dans les domaines connexes tels que l'archéologie subaquatique, les transports, les musées maritimes ou les laboratoires scientifiques.

9. L'Assemblée constate que la conversion des installations maritimes et fluviales désaffectées à d'autres usages a connu des fortunes diverses.

10. L'Assemblée note, en outre, l'intérêt croissant que suscitent les bateaux de navigation maritime et fluviale traditionnels, entre autres pour les loisirs.

11. L'Assemblée prend note, en l'approuvant, du mémorandum d'accord sur la reconnaissance mutuelle des normes relatives à la sécurité d'exploitation des navires traditionnels que les autorités maritimes de sept pays européens ont signé le 8 septembre 2000.

12. L'Assemblée note avec inquiétude que, dans certains pays, des navires d'une grande valeur historique courent le risque de disparaître, faute de ressources suffisantes pour leur entretien.

13. L'Assemblée recommande donc au Comité des Ministres:

i. d'encourager la coopération européenne en matière de protection du patrimoine maritime et fluvial, en ce qui concerne les épaves submergées et les objets qui y sont associés, ainsi que le patrimoine immobilier et la documentation, en mettant l'accent sur la collaboration entre les pouvoirs publics et les organismes non gouvernementaux concernés, et des personnes des mondes de l'entreprise, de l'université et du sport, et des secteurs associatif ou privé;

ii. de donner les ressources nécessaires à la Fondation européenne pour les métiers du patrimoine (FEMP), afin d'apporter une contribution significative à cette coopération;

iii. de veiller à ce que la dimension culturelle soit pleinement intégrée dans une agence maritime européenne créée selon la Résolution 1168 et la Recommandation 1387 de

l'Assemblée sur les enjeux futurs des sciences et de la technologie maritimes en Europe (1998);

iv. d'associer le Conseil de l'Europe à l'élaboration par l'Unesco d'une convention internationale sur le patrimoine culturel subaquatique et à la préparation, au niveau européen et international, de tout autre instrument relatif au patrimoine maritime et fluvial;

v. d'encourager les Etats à assurer la protection du patrimoine subaquatique contre les opérations de récupération commerciales menées en haute mer;

vi. d'encourager les Etats membres à légiférer, afin de protéger le patrimoine culturel subaquatique contre les opérations commerciales et/ou de récupération non autorisées dans leurs eaux intérieures, mers territoriales, zones contiguës, les plateaux continentaux et les zones exclusives économiques, et à prendre les mesures qu'ils ont le pouvoir de prendre pour s'opposer à des opérations de cette nature menées par leurs propres ressortissants ou par les ressortissants d'autres pays cherchant à naviguer sous leur pavillon ou à utiliser leur territoire comme base ou port de débarquement;

vii. d'encourager la coopération régionale sur le patrimoine culturel subaquatique entre pays (qu'ils soient ou non des Etats membres du Conseil de l'Europe) bordant la même mer ou partie de mer, par la mise en commun de leurs informations ou la conclusion d'accords bilatéraux ou multilatéraux qui peuvent être plus rigoureux que des accords universels;

viii. d'encourager en particulier la conclusion d'accords susceptibles d'atténuer l'immunité souveraine que les Etats conservent sur les navires de guerre et d'autres bateaux appartenant à l'Etat, quel que soit l'endroit où ils ont sombré, eu égard notamment à la proportion élevée de ces navires ayant une grande valeur historique et de ceux qui conservent des restes humains, et en particulier les navires qui sont des tombes militaires;

ix. d'encourager la coopération locale et régionale, afin de protéger le patrimoine maritime et fluvial contre les modes d'exploitation commerciale tels que la construction, la pose de câbles ou de pipe-lines, la prospection et l'exploitation de pétrole et de gaz,

l'exploitation de charbon ou de minéraux, l'extraction de sable ou de gravier et l'élimination des déchets et des déblais;

x. d'encourager la protection d'installations fixes relevant du patrimoine culturel et maritime contre la destruction par des promoteurs immobiliers qui ne s'intéressent qu'à la valeur foncière;

xi. d'encourager le contrôle et l'assistance à la conversion de ces installations à d'autres usages utiles, sans sacrifier inutilement leur caractère fondamental;

xii. d'encourager la conservation des installations ayant une valeur patrimoniale mais qui ne se prêtent pas à la reconversion et, si leur démolition est inévitable, la conservation de pièces documentaires adéquates;

xiii. d'encourager la restauration et la conservation des voies navigables intérieures et des quais historiques, dans la mesure du possible, pour permettre l'accès du public et leur usage à des fins lucratives et d'agrément;

xiv. d'encourager l'aide et la coopération pour restituer le caractère original des fonctions de ces installations dans les musées maritimes et fluviaux, en présentant des objets caractéristiques, des images et des photographies, des bandes vidéo et audio, des documents littéraires et graphiques, des extraits électroniques, des expositions interactives ou des présentations en direct (et interactives);

xv. de soutenir et d'encourager les organismes publics et privés, et les associations bénévoles qui conservent des navires historiques ou leurs répliques grandeur nature ou à grande échelle en état de marche;

xvi. d'encourager la présentation et l'utilisation de ces navires en vue de l'éducation et du plaisir du grand public;

xvii. d'encourager le perfectionnement d'un système d'acceptabilité mutuelle par les autorités maritimes des pays, de normes relatives à la sécurité d'exploitation des navires traditionnels dans les eaux européennes.

# ANNEXE n°02

---

## **-Décret exécutif n° 07-233 du 15 rajab 1428 correspondant au 30 juillet 2007 portant création du musée maritime national<sup>2</sup>**

Le chef du gouvernement, sur le rapport de la ministre de la culture, vu la constitution, notamment ses articles 85-4° et 125 (alinéa 2) ;

Vu la loi n° 98-04 du 20 safar 1419 correspondant au 15 juin 1998 relative à la protection du patrimoine culturel ;

Vu le décret n° 85-277 du 12 novembre 1985, complété, fixant le statut-type des musées nationaux ;

Vu le décret présidentiel n° 07-172 du 18 jourmada el oula 1428 correspondant au 4 juin 2007 portant nomination du chef du gouvernement ;

Vu le décret présidentiel n° 07-173 du 18 jourmada el oula 1428 correspondant au 4 juin 2007 portant nomination des membres du gouvernement ;

vu le décret exécutif n° 03-311 du 17 rajab 1424 correspondant au 14 septembre 2003 fixant les modalités d'établissement de l'inventaire général des biens culturels protégés ;

Décète :

Article 1er. Conformément à l'article 3 du décret n° 85-277 du 12 novembre 1985, complète, susvisé, il est créé un musée maritime national dont le siège est fixé dans la voute kheireddine dans l'amirauté d'Alger.

Art. 2. outre les missions prévues à l'article 2 du décret n° 85-277 du 12 novembre 1985, complète, susvisé, le musée est chargé de la récupération, de la restauration, de la conservation et de l'acquisition d'objets et collections dans le domaine du patrimoine culturel maritime.

Art. 3. outre la composition du conseil d'orientation, cité à l'article 4 du décret n° 85-277 du 12 novembre 1985, complète, susvisé, le représentant du ministre de la défense nationale est membre du conseil d'orientation.

---

<sup>2</sup>Disponible sur le lien : <http://www.joradp.dz/FTP/jo-francais/2007/F2007049.pdf>

Art. 4. les conditions et les modalités d'occupation de la voute kheireddine seront fixées par un arrêté conjoint du ministre de la défense nationale et du ministre chargé de la culture.

Art. 5. le présent décret sera publié au journal officiel de la république algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 15 rajab 1428 correspondant au 30 juillet 2007.

Abdelaziz BELKHADEM.

# ANNEXE n°03

---

## **- Arrêté interministériel du 10 Jomada El Oula 1431 correspondant au 25 avril 2010 portant organisation interne du musée maritime national<sup>3</sup>**

Le secrétaire général du Gouvernement,

La ministre de la culture,

Le ministre des finances,

Vu le décret présidentiel n° 09-129 du 2 Jomada El Oula 1430 correspondant au 27 avril 2009 portant reconduction dans leurs fonctions de membres du Gouvernement ;

Vu le décret exécutif n° 95-54 du 15 Ramadhan 1415 correspondant au 15 février 1995 fixant les attributions du ministre des finances ;

Vu le décret exécutif n° 05-79 du 17 Moharram 1426 correspondant au 26 février 2005 fixant les attributions du ministre de la culture ;

Vu le décret exécutif n° 07-160 du 10 Jomada El Oula 1428 correspondant au 27 mai 2007, modifié, fixant les modalités de création des musées, leurs missions, organisation et fonctionnement ;

Vu le décret exécutif n° 09-400 du 12 Dhou El Hidja 1430 correspondant au 29 novembre 2009 portant création du musée national de Cherchell ;

Vu le décret présidentiel du 7 Rabie Ethani 1423 correspondant au 18 juin 2002 portant nomination du secrétaire général du Gouvernement ;

Arrêtent :

Article 1. En application de l'article 11 du décret exécutif n° 07-160 du 10 Jomada El Oula 1428 correspondant au 27 mai 2007, susvisé, le présent arrêté a pour objet de fixer l'organisation interne du musée national de Cherchell.

Art. 2. Sous l'autorité du directeur, l'organisation interne du musée national de Cherchell comprend :

Le département de la conservation, de la restauration des collections muséales et de la recherche ;

Le département de l'animation et de la documentation ;

Le service de l'administration, des finances et des Moyens généraux.

---

<sup>3</sup> Disponible sur le lien : <http://www.joradp.dz/FTP/jo-francais/2010/F2010043.pdf>

Art. 3. Le département de la conservation, de la restauration des collections muséales et de la recherche a, notamment, pour missions :

De conserver, d'étudier et d'enrichir les collections muséales, de restaurer et de mettre en valeur les collections muséales ; d'Etablir les fiches d'inventaire techniques et

Scientifiques des collections muséales ;

D'acquérir des biens culturels matériels ;

De diriger les recherches scientifiques liées aux Collections muséales ;

D'organiser et de participer à des séminaires scientifiques nationaux et internationaux ;

D'assurer la gestion des laboratoires, des réserves et des ateliers.

Ce département comprend trois (3) services :

1- le service de la conservation des collections muséales ;

2 -le service de la restauration des collections muséales ;

3- le service des laboratoires, des réserves et des ateliers.

Art. 4. Le département de l'animation et de la documentation a, notamment, pour missions :

-d'Echanger les collections muséales entre le musée et les musées nationaux et/ou Etrangers ;

-de renforcer les relations avec la presse et de constituer des dossiers de presse sur toutes les activités du musée ;

-de diffuser l'information liée à son objet ;

-de réaliser les programmes d'animation (conférences, Expositions...) ;

-de réaliser des revues et des brochures et autres supports relatifs aux activités du musée ;

-de publier le résultat des recherches ;

-de rechercher des partenaires par le biais du développement du mécénat ;

- de constituer un fonds documentaire ;

- de mettre en place et d'alimenter le site internet du musée ;

- d'assurer la conservation et l'entretien des archives du musée.

Ce département comprend deux (2) services :

1 - le service de l'animation ;

2- le service de la bibliothèque, de la documentation, de la médiathèque et des archives.

Art. 5. Le service de l'administration, des finances et des moyens généraux a, notamment, pour missions :

- d'assurer la gestion administrative et financière du personnel ;
- d'élaborer le projet du budget de fonctionnement et d'Equipement du musée ;
- de tenir la comptabilité du musée ;
- d'élaborer les plans de formation, de perfectionnement et de recyclage du personnel du musée ;
- d'assurer la dotation en moyens de fonctionnement des structures du musée ;
- d'assurer la gestion, l'entretien et la maintenance du patrimoine mobilier et immobilier du musée ;
- de veiller à la surveillance des objets et à la sécurité du bâtiment.

Ce service comprend trois (3) sections :

- 1- la section des ressources humaines et de la formation ;
- 2 -la section des finances et de la comptabilité ;
- 3 - la section des moyens généraux et de la sécurité.

Art. 6. Le présent arrêté sera publié au Journal officiel de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 1er Rabie Ethani 1431 correspondant au 17 mars 2010.

La ministre de la culture

Khalida TOUMI

Le ministre des finances

Karim DJOUDI

Pour le secrétaire général du Gouvernement et par délégation,

Le directeur général de la fonction publique Djamel KHARCHI

# ANNEXE n°04

## -Phares d'Algérie<sup>4</sup>

N°	Nom du Phare	Unité	Situation juridique
1	Ghazaouat	Oran	Non classé
2	Ile Rachgoun	Oran	Non classé
3	Ile Habibas	Oran	Non classé
4	Cap Falcon	Oran	Non classé
5	Jetée du large Port d'Oran	Oran	Non classé
6	Cap de l'Aiguille	Oran	Non classé
7	Ilôt d'Arzew	Oran	Non classé
8	Cap Ivi	Oran	Non classé
9	Colombi	Alger	Non classé
10	Cap Ténès	Alger	Non classé
11	Cherchell	Alger	Non classé
12	Ras El Kalia ( w. Tipaza)	Alger	Non classé
13	Cap Caxine	Alger	classé
14	Jetée Kheireddine-Alger	Alger	Non classé
15	Cap Matifou	Alger	Non classé
16	Cap Bengut (Nota)	Alger	Non classé
17	Cap Corbelin (Azzefoun)	Bejaia	Non classé
18	Cap Sigli	Bejaia	Non classé
19	Cap Carbon	Bejaia	Non classé
20	Auxiliaire Cap Carbon	Bejaia	Non classé
21	Ras El Afia	Bejaia	Non classé
22	Ras El Moghreb	Skikda	Non classé

<sup>4</sup> Disponible sur le lien : <http://www.mtp.gov.dz/files/pdf/guidedpm.pdf>

23	Cap Bougaroun	Skikda	Non classé
24	Presqu'île Djerda (cap Collo)	Skikda	Non classé
25	Ile Srigina	Skikda	Non classé
26	Ilot des singes	Skikda	Non classé
27	Cap de Fer	Skikda	Non classé
28	Cap Takouch	Skikda	Non classé
29	Cap de Garde	Skikda	Non classé
30	Fort Gênois	Skikda	Non classé
31	Cap Rosa	Skikda	Non classé

## **RÉSUMÉ**

La construction d'un patrimoine est conditionnée autant par la période historique, que par le contexte qui l'a fait naître, particulièrement lorsqu'il s'agit du milieu littoral, où la mer a de tout temps influencée les pratiques et la culture des populations maritimes. Ceci a produit des formes originales d'occupation et d'aménagement de l'espace propre au milieu littoral qui, constitue aujourd'hui ce qui est communément appelé les héritages maritimes et portuaires. Ces derniers subissent actuellement une forte pression suite à l'engouement et à la forte urbanisation qui caractérise les espaces côtiers.

Cette situation, à l'origine du passage de ces héritages au statut de patrimoine, a permis également de prendre conscience de leurs intérêts dans la reconstruction de l'espace urbain des villes littorales, notamment au niveau européen et américain où les actions se sont multipliées. Bien qu'elles divergent dans leur approche, elles convergent dans leur objectif, qui est celui de la protection et de l'intégration de ce patrimoine dans la reconquête des espaces portuaires.

En Algérie, ce type d'héritage reste non identifié voire délaissé, notamment lorsqu'il s'agit d'éléments de l'époque coloniale, qui sont menacés de destruction en l'absence d'une protection juridique adéquate. Toutefois la création du musée maritime d'Alger constitue une lueur d'espoir pour ce patrimoine de valeur.

C'est à travers l'étude du cas du vieux port de Bejaia dont l'histoire est remarquablement traduite par ses monuments, que nous avons mis en lumière la situation des héritages maritimes sur terrain. Tout en exposant leurs intérêts patrimoniaux multiples, et les risques qu'ils encourent, notamment avec les nouveaux aménagements que connaît actuellement le port de Bejaia.

L'objectif de ce mémoire de magistère est de constituer un document qui soit une référence scientifique en matière de patrimoine maritime en général et particulièrement en Algérie. Par ailleurs, il ouvre l'horizon sur de nombreuses pistes de recherches liées à cette thématique d'actualité.

**MOTS CLES :** Patrimoine maritime, patrimonialisation, reconquête, identification, valorisation, port, espace littoral.

## **ABSTRACT**

The construction of a heritage is influenced both by the historical period as the context that gives birth , especially when it comes to the coastal environment where the sea has always conditioned the practices and culture of marine populations, which produced original forms of occupation and development of coast context space, that constitute today maritime legacies . The latter are currently under severe pressure due to the infatuation and strong urbanization that characterizes the coasts of the world, a situation that has moved these legacies to heritage statue , and has also make aware of their interests in the reconstruction of the urban area of coastal cities , especially at European and American levels where actions are multiplied, these ones diverges in approach but converges with the objective of protection and integration of legacies in the reconquest of port areas .

However, in Algeria, this type of inheritance remains unidentified and neglected especially when it comes to the colonial period elements that may be destroyed in the lack of adequate legal protection. However, the creation of the maritime Museum of Algiers is a glimmer of hope for future heritage with multiple values.

It is through the case study of the old port of Bejaia, whose history is remarkably reflected in its monuments, we put the light on the maritime legacies' situation in the field, while exposing their multiple patrimonial interests, and risks that threat them, especially with the new developments that know the port now.

The objective of this Magister's thesis is to constitute a scientific reference document of maritime heritage in general, and particularly in Algeria, it also opens the horizon on many avenues of research related to the actuality topic.

**KEYWORDS:** maritime heritage, patrimonialization, identification, Valorization, port, reconquest, coastal areas.

## ملخص

بقدر ما يتأثر البناء التراثي بالحقبة التاريخية، يتأثر بالإطار المكاني الذي ينجم عنه، وهذا خاصة لما يتعلق الأمر بالوسط الساحلي، أين تحكم البحر دوماً في سلوكيات و ثقافات سكان السواحل مما أدى إلى إنتاج نماذج أصلية ، خاصة فيما يتعلق بشغل و تهيئة المجال الساحلي ، و التي تمثل في وقتنا الحالي إرث تراثي بحري ، هذا الأخير يعاني حالياً من ضغط شديد ناجم عن التهافت و التوسع العمراني الكبير الذي تعرفه جميع سواحل العالم. وضع أكسب هذا الإرث صفة التراث ، و أدى إلى تعاظم الوعي بمدى أهميته في تشييد المجال العمراني للمدن الساحلية ، خاصة في بلدان أوروبا و أمريكا، أين تم اتخاذ إجراءات عدة اختلفت من حيث منهاجها ، و اتفقت من حيث أهدافها الرامية إلى ضرورة حماية و إدماج هذا التراث في عملية استرجاع مجال الموانئ.

في الجزائر يبقى هذا الإرث غير معلوم، يعاني من الإهمال خاصة منه عناصر الفترة الاستعمارية المهددة بالإتلاف و الهدم نظراً لغياب حماية قانونية كافية، غير أن إنجاز المتحف البحري بالجزائر العاصمة يعطي بصيص من الأمل لهذا التراث الهام.

من خلال دراسة الميناء القديم لمدينة بجاية المتميز بتاريخه المجسد بصورة جلية بواسطة معالمه الأثرية، سلطنا الضوء ميدانياً على وضعية التراث البحري، من خلال إظهار منافعه التراثية المختلفة و كذا المخاطر المحدقة به، لاسيما مع أشغال التهيئة التي يشهدها الميناء حالياً.

الغاية من أطروحة الماجستير هذه، هي إعداد وثيقة تكون بمثابة مرجع علمي في مجال التراث البحري بصفة عامة و في الجزائر بشكل خاص، في نفس الوقت ستفتح الآفاق على العديد من سبل البحث ذات الصلة بهذا الموضوع الآن.

الكلمات الأساسية: التراث البحري، تصنيف إلى تراث، استعادة، تشخيص، تميمين، ميناء، المجال الساحلي.