

Université de Blida 1
Institut d'Architecture et d'Urbanisme



Master 2
ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN
MEMOIRE DE FIN D'ETUDES

Projet urbain et ville portuaire

Renouvellement urbain du quartier d'El Hamma à travers l'aménagement des promenades urbaines pour retisser le lien entre la ville et son port .

Etudiant(s): BENDIB Nouredine.
YAHIAOUI Riad.

Encadreur:
Dr. Arch.. ZERARKA

Co-Encadreur:
Mme. DJELLATA

RESUME

Ce travail traite du réaménagement des promenades urbaines afin de recomposer le lien entre El-hamma et son port qui va conférer un renouveau à Alger et un nouveau souffle de vie, pour ce faire, nous avons suivi un processus qui comporte les étapes suivantes :

- Première phase : phase introductive, elle consiste en la formulation de la problématique spécifique à notre aire d'intervention qui est El-Hamma avec son port.
- Deuxième phase : état de l'art, qui a pour objectif d'expliquer les concepts et les notions clés dont on a eu besoin pour la bonne compréhension du thème débutant par le projet urbain jusqu'à la problématique spécifique, afin d'optimiser notre intervention nous avons développé une analyse comparative d'exemples internationaux mondiale, d'où on a pu tirer des recommandations que nous avons essayé d'intégrer dans notre cas d'étude.
- Troisième étape : le cas d'étude qui se définit par une analyse synchronique et diachronique expliquant la croissance de la baie d'Alger et du quartier d'El-Hamma , pour pouvoir ressortir avec les éléments de permanences et les éléments singuliers qui devront être pris en compte avant l'intervention .
- Enfin, nous introduisons de nouvelles idées et suggestions pour réaménager, restructuré Les promenades urbaines et dans notre cas c'est la promenade de l'indépendance dans un projet urbain qui prend en compte les enjeux actuels ou la recomposition du lien entre la ville et le port devient plus que primordiale afin que Alger puisse concrétiser ses nouvelles ambitions de mondialisation, de métropolisation et d'embellissement de la ville.

Notre intervention s'inscrit dans la formation de l'axe de l'indépendance, comme une zone à l'identité urbaine et fonctionnelle elle-même, est soutenue par un ensemble d'objectifs spécifiques: L'établissement d'un lien concret du sommet jusqu'au port, confortablement possible entre le monumental et la baie, c'est-à-dire El-Hamma et son port et la construction d'un événement urbain d'une grande importance à la fois culturel, récréatif, touristique, symbolique, représentant, éducatif.

Il s'agit de créer un événement urbain, générant une dynamique de croisement de flux entre les monuments et les nouveaux équipements couronnant l'axe de la baie, ce qui soulève un aperçu de l'avenir et le rôle de l'Algérie dans le cœur de la Méditerranée.

En conclusion, notre intervention de renouvellement urbain par l'aménagement des promenades urbaines s'avère une vision possible pour recréer le lien entre El-hamma et son port.

REMERCIEMENTS

Nous remercions Dieu Tout Puissant de nous avoir donné la force, le courage et la patience pour l'élaboration de ce modeste travail.

Nous remercions nos parents pour leurs sacrifices « Merci d'être ce que vous êtes »

On tient à remercier vivement nos enseignants pour leur présence et leur suivi tout au long de l'année : Monsieur ZERARKA et Madame DJELATA pour leurs précieuses orientations, leur patience et la confiance qu'ils nous ont accordée, ils se sont toujours montrés à l'écoute et à la disponibilité tout au long de la réalisation de ce mémoire.

On tient à exprimer notre reconnaissance envers les membres de jury qui ont eu la prévenance d'examiner ce travail.

DEDICACES

DEDICACES

TABLES DES MATIERES

RESUME	1
REMERCIEMENTS.....	3
DEDICACES	4
TABLE DES MATIERES.....	6
 CHAPITRE01 : CHAPITRE INTRODUCTIF :	
I.1 INTRODUCTION	9
I.1.1 Préambule	9
I.1.2 Thématique générale du Projet urbain.	10
I.1.3 Intérêt du thème spécifique : « <i>projet urbain et ville portuaire</i> ».....	14
I.2 PRESENTATION ET CHOIX DU CAS D’ETUDE : Alger ville portuaire.....	16
I.3 FORMULATION DE LA PROBLEMATIQUE GENERALE.....	18
I.3.1 Quel projet urbain pour une relation ville –port-mer?.....	18
I.3.2 contexte d’apparition de la rupture ville/port/mer	19
I.4 FORMULATION DE LA PROBLEMATIQUE SPECIFIQUE.....	20
<i>Renouvellement urbain du quartier d’El-Hamma à travers l’aménagement des promenades urbaines pour retisser le lien entre la ville et son port.....</i>	<i>21</i>
I.5 LES HYPOTHESES	22
I.6 L’OBJECTIF DE L’ETUDE	22
I.7 LA DEMARCHE METHODOLOGIQUE	23
I.8 CONCLUSION	26
 CHAPITRE02: ETAT DE L’ART	
II.1 INTRODUCTION.....	27
II.2 LE PROJET URBAIN : comme démarche pour retisser le lien ville et port	28
II.2.1 Historique.....	28
II.2.2 Définition.....	29
II.2.3 Les enjeux.....	30
II.2.4 Les échelles du projet urbain	30
II.2.5 Les modes d’actions du projet urbain	31

II.2.6 projet urbain en Algérie : le plan stratégique 2009/2029	32
II.3 CONCEPTS ET DEFINITIONS	34
II.3.1 Renouveau urbain	34
II.3.2 La restructuration urbaine	35
II.3.3 Aménagement des espaces publics.....	35
II.3.4 Le clivage ville/port	36
II.3.5 Les composantes morphologiques de la ville	37
• L'îlot/parcelle.....	37
• L'îlot ouvert	38
• Système viaire.....	39
II.3.6 Espace public	40
• Définition et évolution de l'espace public.....	40
• Les types d'espaces publics	41
II.3.7 Les promenades urbaines	42
II.4 ANALYSE COMPARATIVE	44
II.4.1 Système structurel	45
II.4.2 Système des espaces publics	45
II.4.3 Système fonctionnel	46
II.5 CONCLUSION	47

CHAPITRE03: LE CAS D'ETUDE

III.1 INTRODUCTION	48
III.2 PRESENTATION DE LA VILLE D'ALGER.....	49
III.2.1 Présentation de l'aire d'étude (la baie d'Alger)	49
III.2. 2 Présentation de l'aire d'intervention (le quartier d'el Hamma)	49
III.2.3 Choix de l'aire d'intervention	50
III.3 LECTURE DU TERRITOIRE.	51
III.4 LECTURE DIACHRONIQUE.....	52
III.4.1 la structure de la baie d'Alger.....	52
▪ Lecture de l'évolution historique de la baie d'Alger.....	52
▪ Evolution historique des typologies architecturales de la baie d'Alger.....	58
III.4.2 La structure de l'aire d'intervention.....	59
▪ Lecture de l'évolution historique.	59

▪ Synthèse.....	61
III.5 LECTURE SYNCHRONIQUE.....	62
III.5.1 Accessibilité, transports et hiérarchie des voies	62
III.5.2 Les espace publico-collectif.....	63
III.5.3 Gabarit	64
III.5.4 L'état du cadre bâti.	64
III.5.5 Les fonctions	65
III.5.6 Les éléments singuliers.....	66
III.5.7 Les potentialités et carences	67
III.5.8 Synthèse	68
III.6 INTERVENTION URBAINE	70
III.6.1 Schéma de structure proposé	
III.6.2 La Genèse de la forme urbaine produite	
III.6.3 Plan d'aménagement	
III.6.3 Plan de composition	
III.6.4 Plan de masse	
III.6.5 Projet d'architecture :	
▪ A l'échelle de l'ilot	
▪ A l'échelle d'une composante de l'ilot	
III.7 CONCLUSION GENERALE	
III.8 REFERENCES	
ANNEXES	

I.1 INTRODUCTION:

I.1.1 Préambule :

« Les hommes se rassemblent dans les villes pour vivre, ils y restent ensemble pour jouir de la vie ». Parce qu'elle exprime toute la profondeur du fait urbain, cette réflexion d'Aristote reste pour nous une puissante source d'inspiration.

Toute la richesse d'une ville réside en effet dans la diversité des fonctions qu'elle remplit : fonctions du quotidien puisqu'il s'agit, pour chaque habitant, de pouvoir se loger, travailler, se déplacer, se soigner ou veiller à la bonne éducation de ses enfants ; fonctions culturelles, de diffusion des arts et de foisonnement créatif, dont la civilisation urbaine a toujours fait un élément clé de son rayonnement ; fonctions sociales également, car plus que tout autre construction humaine, la ville incarne notre volonté de vivre ensemble autour d'un même projet de société ; fonctions symboliques, enfin, car toute Cité a une histoire, des valeurs, une identité propre renvoyant, pour reprendre les mots de Julien Gracq, à « *une image mentale qui surgit en nous à l'appel de son nom* ». ¹

C'est à la condition de maintenir un équilibre entre toutes ces fonctions qu'une métropole est source d'épanouissement pour ses habitants. Cette conviction nous pousse à concevoir des villes lieu de vertu et d'épanouissement, c'est-à-dire faire du dynamisme économique un atout au service de la cohésion sociale et de l'écologie, un moteur pour la croissance.

L'objectif est que chacune de nos réalisations soit conforme à notre idéal urbain, que la ville soit source de bien-être, d'épanouissement, de bonheur, comme l'écrivait l'historien américain DUFRESNE Jacques évoquant les villes où il fait bon vivre, « *qu'on puisse se sentir chez soi du premier jour de sa vie au dernier* » ².

¹GRACQ Julien, *La forme d'une ville*, Paris, 1993, p.1

² DUFRESNE Jacques. *Mumford, ou la cité organique. Revue Critère*, n° 17, printemps 1977.

I.1.2 Thématique générale du Projet urbain : « ARCHITECTURE ET PROJETURBAIN » :

La problématique générale du master 'Architecture et Projet Urbain' s'inscrit dans le cadre des études concernant le contrôle des transformations de la forme urbaine, au sein de l'approche morphologique à la ville et au territoire.

Elle s'insère dans le large corpus des recherches urbanistiques critiques sur le contrôle et la production des formes urbaines en réaction à l'approche fonctionnaliste de production de la ville des années 1950-70 qui recourrait aux modèles de l'urbanisme moderne.

Elle privilégie le fonds territorial comme **fondement** de la planification des ensembles urbains et **support** (réservoir, matrice affecté par des structures multiples) pour définir et orienter leur aménagement : les forces naturelles qui ont assuré par le passé le développement organique des villes seront mises en évidence pour constituer le cadre nécessaire à la compréhension des rapports qu'entretiennent ces villes avec leur territoire.

S'appuyant sur le considérable capital de connaissances produit et accumulé au cours du temps par la recherche urbaine, la recherche urbanistique investit actuellement, d'une manière particulière, le domaine des pratiques nouvelles et des instruments nouveaux de projet ainsi que les nouveaux moyens de contrôle de l'urbanisation et de ses formes.

Dans ce vaste domaine (de contrôle de l'urbanisation et de ses formes), le master 'Architecture et Projet Urbain' soulève tout particulièrement la problématique spécifique de la capacité des instruments d'urbanisme normatifs et réglementaires en vigueur à formuler et produire des réponses urbaines adéquates aux transformations que connaissent les villes dans leurs centres et périphéries.

Les pratiques de l'urbanisme opérationnel (à finalité strictement programmatique et fonctionnaliste) nécessitent une attitude critique de la part des intervenants sur la ville : c'est le projet urbain qui constituera l'apport spécifique de l'architecte dans la pratique plurielle de l'aménagement de la ville, correspondant à une nouvelle manière de penser l'urbanisme. Le projet urbain devient alors un élément de réponse possible pour la reconquête de la fabrication de la ville face à la crise de l'objet architectural et à la crise de l'urbanisme, devenu trop réglementaire.

Plus qu'un concept ou qu'une grille de lecture historique des phénomènes urbains, la notion de projet urbain sera dans les années 70 l'expression qui « cristallisera les divers

aspects de la critique de l'urbanisme fonctionnaliste, et simultanément, celle qui exprimera la revendication par les architectes d'un retour dans le champ de l'urbanisme opérationnel»³.

Au cours de la décennie qui suivra, parmi les différents auteurs et théoriciens du projet urbain, Christian Devillers se distinguera sur la scène architecturale comme auteur – et acteur- dont la contribution épistémologique sur le thème du projet urbain sera la plus conséquente⁴.

Après avoir rappelé les principales qualités qui font la ville : sédimentation, complexité, perdurance des formes pour de nouveaux usages, etc., Devillers développera trois aspects⁵ :

- Le premier concerne une **théorie de la forme urbaine** : la ville considérée comme un espace stratifié, c'est-à-dire constitué de différents niveaux de projet correspondant à autant d'échelles spatiales (réseau viaire, îlot, unité parcellaire...) et de réalisations relevant chacune d'acteurs et de logiques spatiales différents.
- Le deuxième aborde **les méthodes du projet urbain**, et reprend en écho aux qualités de la forme urbaine traditionnelle, l'idée de décomposition des temps et des acteurs de projets en fonction de deux échelles : celle de la définition du fragment urbain et celle de la conception de l'édifice.
- Le troisième s'attaque à la difficile question **des logiques institutionnelles et procédurales**. L'auteur se livre à une critique en règle de l'urbanisme opérationnel et pointe l'absence de vision spatiale, l'abstraction du règlement par rapport à la notion traditionnelle de règle ; une nuance qu'il illustre par l'évolution des notions d'alignement et de gabarit.

C'est l'alternative à l'urbanisme au travers de la notion de 'Projet Urbain', qui se définit en filigrane de l'ensemble de ces propos qui nous permettront de construire une démarche de substitution au sein de laquelle l'histoire et le territoire constitueront les dimensions essentielles.

³ . Bonillo J. L., Contribution à une histoire critique du projet architectural et urbain, Thèse d'H.D.R., Laboratoire INAMA, E.N.S. A. Marseille, (Mars 2011).

⁴ DEVILLERS, Ch., « Le projet urbain», in Architecture : recherche et action, Actes du colloques des 12 et 13mars1979 à Marseille/Palais des Congrès, Paris, Ministère de l'Environnement et du cadre de vie, CERA/ENSBA. Concernant cet auteur, voir également: Devillers, Ch., Pour un urbanisme de projet, mai 1983;et Conférences paris d'architectes, pavillon de l'arsenal 1994 – Christian Devillers, Le projet urbain, et Pierre Riboulet, La ville comme œuvre, Paris, éd. Du Pavillon de l'arsenal, 1994.

⁵ Intervention de Ch. DEVILLERSenMars1979 au colloque intitulé Architecture: Recherche et Action au Palais des Congrès de Marseille

Dans les faits, le projet urbain est aujourd'hui un ensemble de projets et de pratiques qui gèrent notamment de l'espace public et privé, du paysage urbain.

« Sans refléter une doctrine au sens étroit du terme, l'idée de projet urbain renvoie cependant à un point de vue doctrinal qu'on s'efforce de substituer à un autre : l'urbanisme opérationnel, et qui peut s'exprimer plus ou moins en fonction de seuils »⁶. Il s'agira alors, d'une part, de développer les outils de définition, de gestion et de contrôle de la forme urbaine et de réintroduire la dimension architecturale et paysagère dans les démarches d'urbanisme, et, d'autre-part, situer la démarche du projet urbain **entre continuité avec les données de la ville historique et référence à l'expérience de la modernité.**

Dans la démarche du master 'Architecture et Projet Urbain', le passage analyse-projet a constitué une préoccupation pédagogique majeure dans l'enseignement du projet architectural et urbain.

Dans ce registre, on citera Albert Levy et Vittorio Spigai [1989] dans leur 'Contribution au projet urbain', qui privilégieront la dimension historique pour assurer le passage entre analyse et projet : la continuité historique devant permettre d'assurer la 'conformation' du projet à (et dans) son milieu.

Cette même préoccupation est abordée par David Mangin et Pierre Panerai [1999] sous une autre optique : celle de la réinsertion des types bâtis, majoritairement produit par l'industrie du bâtiment, dans une logique de tissus.

L'histoire des villes, quant à elle, nous enseigne la permanence des tracés (voieries, parcellaires...) et l'obsolescence parfois très rapide des tissus. Il convient donc à partir de la production courante d'aujourd'hui (types, programmes, financements et procédés constructifs habituels des maîtres d'œuvre moyens) de travailler dans une perspective nouvelle qui intègre dès l'origine une réflexion sur les évolutions et les transformations possible, d'origine publique et privée. Cette tentative d'actualiser les mécanismes et les techniques qui ont permis de produire les villes, débouche ici sur des indications très pragmatiques et pratiques (tracés, trames, dimensionnements, découpage, terminologie...).

L'objectif principal du master 'Architecture et Projet Urbain' s'inscrit dans une construction théorique qui fait de l'abandon de l'utopie de la ville fonctionnelle du mouvement moderne et de l'acceptation de la ville concrète héritée de l'histoire, la

⁶ Bonillo J.L., L'analyse morphologique et le projet urbain dans Intergéo-Bulletin, 1995, n° 118

référence essentielle de la démarche du master. La ville héritée de l'histoire est le contexte obligé d'inscription de l'architecture. En retour l'architecture.... construit la ville.

Le retour à l'histoire ne signifie cependant pas le rejet 'simpliste' de la modernité pour une attitude nostalgique envers la production urbaine ancienne : les productions architecturales et urbaines du XXe siècle nécessitent en effet une plus large évaluation critique de leurs modèles et méthodes, suscitant de nombreuses voies de recherche.

Au courant de l'année universitaire 2014/2015 et parmi les différentes optiques à partir desquelles le projet urbain a été abordé et développé, on citera :

Le Projet Urbain en centre historique

Le Projet Urbain en périphérie.

Le Projet Urbain et les Instruments d'urbanisme.

Le Projet Urbain et les nouvelles centralités.

Le Projet Urbain et le développement durable.

A travers le thème du projet urbain, les étudiants pourront alors proposer un territoire de réflexion et d'expérimentation sur la ville. Dr. Arch. M. Zerarka Porteur du master 'Architecture et Projet Urbain' Mai 2015

Dr. Arch. M. Zerarka
Porteur du master 'Architecture et Projet Urbain' Mai 2015

I.1.3 Intérêt du thème spécifique: «PROJET URBAIN ET VILLE PORTUAIRE »:

Le projet urbain se présente comme étant une nouvelle pratique urbaine qui tend à se généraliser et à se pratiquer dans toutes les villes du monde.

Ce nouveau mode d'action sur les villes, qui rompt avec les pratiques antécédentes de planification et d'aménagement, se présente comme une alternative incontournable pour les requalifier, s'apprête comme un outil efficace pour renforcer leur attractivité, et propose un processus partagé, où tous les acteurs de la ville se rencontrent et se concentrent. En effet, le projet urbain de par son approche, « *Est la reconnaissance de ce qu'il est là, des traces du substrat, une reconnaissance du mouvement et du flux dans lesquels on se situe des fondements pour d'autres qui viendront après. Faire du projet urbain, c'est parler de la relation plutôt que des objets, dans le temps autant que dans l'espace* ». ⁷

De par sa légitimité, le projet urbain fût rapidement adopté par une pluralité d'acteurs, pouvoirs publics, urbanistes provenant de toutes disciplines confondues, et même l'habitant qui, par l'avènement du projet urbain comme une nouvelle manière de faire l'urbain, a pu s'approprier le rôle d'acteur au lieu de simple usager.

Nos diverses lectures sur la question du projet urbain nous ont permis d'apprécier l'étendue de son champ d'action: Opérations de renouvellement urbain, Création ou valorisation de nouvelles centralités. Aménagement des espaces publics, Amélioration du cadre de vie urbain, reconquête des fronts de mer et des berges fluviales et bien plus encore.

Dans ce travail, notre intérêt porte sur la thématique de la reconquête des fronts de mer dans le cas des villes portuaires.

Le choix d'un sujet de recherche ne vient pas d'une manière hypothétique, la problématique de notre recherche est le fruit de constations et de comparaisons entre le mondiale et le local. La ville portuaire, unique par son emplacement, en interface entre deux sphères de transports (maritime et terrestre), entre terre et mer, entre solide et liquide, une philosophie qui la rend assez spécifique et la laisse comme un lieu de contraste continuuel.

Ces dernières années les villes portuaires deviennent un sujet d'importance particulière chez les géographes, les urbanistes, les économistes et les historiens. Par leurs importances et

⁷Christian Devillers, *Le Projet Urbain, Ed : du Pavillon de l'Arsenal, Paris, 1994.*

complexités, « *villes et ports entretiennent des relations parmi les plus complexes, les plus diversifiées et les plus déterminantes que l'urbanisme contemporain ait à traiter* ». ⁸

Ce sont les spécificités qui caractérisent la ville portuaire plus que toutes autres villes. D'emblée, ce qui nous étonne et nous incite à traiter ce sujet, c'est ce qui fait de ces villes des polémiques émergentes, des villes en poste avancé pour la mondialisation, et qui par leurs tendances à s'exposer et à s'ouvrir par leur front d'eau deviennent des vitrines symboliques (symbole d'architecture, d'urbanisme de richesse, de progrès technologique, de modernité et de confort) , et des villes « stars » à l'instar de New-York, Sydney, Osaka, Lisbonne, Rotterdam, Hong Kong, Seoul, etc. toutes des villes portuaires de première importance pour leur pays.

D'où est notre étonnement; pourquoi ce n'est pas le cas d'Alger qui est aussi une ville portuaire de première importance pour son pays? Cette constatation problématique et comparative entre local et mondial formera le point de départ pour formuler notre problématique.

⁸BAUDOUIN T, COLLIN M, PRÉLORENZO C.. *Urbanité des cités portuaires*. Paris. L'Harmattan. 1997.

I.2 PRESENTATION ET CHOIX DU CAS D'ETUDE: Alger ville portuaire.

- Alger un grand port au cœur de la ville historique :

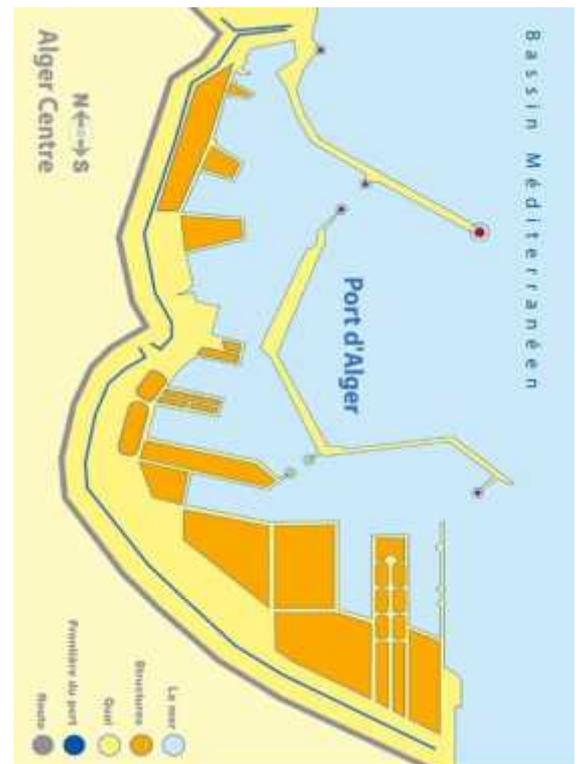
La ville d'Alger de par sa position de carrefour géographique point de transition entre l'Europe et le Cœur d'Afrique, point central de la balance côtière algérienne, capitale exerçant un rayonnement économique, politique et culturel sur tout le pays, principale porte d'accès au pays et au continent africain, elle occupe une situation stratégique et exceptionnelle qui justifie pleinement son statut de capitale et métropole méditerranéenne.



Figure 1.1: carte de l'Algérie.

- Le port un facteur de développement d'Alger

A Alger et comme dans toutes les villes portuaires, le port a de tout temps joué un rôle déterminant dans le développement et la consolidation urbaine de la ville. Il est l'élément moteur de son dynamisme et le déclencheur de sa croissance urbaine. L'histoire de la ville n'a pas cessé d'être influencée par ce dernier, une alliance forte marque l'histoire des deux entités, le port a toujours présenté une interface d'échanges et de mondialisation. Après la colonisation (1830) l'éclatement du système urbano-portuaire commence, une période où toutes les villes-ports ont connu un processus de découplage dû à l'industrialisation.



Le port d'Alger est le premier port national de commerce international. Il a beaucoup d'encre sur ses performances. Alger est une ville fortement séparée de son port, elle se montre comme un bon exemple d'étude sur le phénomène de rupture entre ville-port-mer.

■ Présentation de l'aire d'étude :

La baie d'Alger a toujours fasciné les plus grands architectes du siècle, de voir une des plus belle baie au monde, même avec L'abandon du front de mer qui a pour conséquence des problèmes dans l'adhérence des différent tissus entre une cote Est pauvre, privatisé et spontané, et un centre abandonné attribué à l'industrie et délaissé par l'urbanisation, et une cote Ouest riche de son historique planifiée et bien lié avec son environnement « la mer », présente une opportunité pour un architecte en terme de création architecturale et urbanistique .



Figure 1.3 : Carte présentant l'aire d'étude de notre intervention la baie d'Alger

■ Présentation de l'aire d'intervention :

Notre site d'intervention est situé à l'intersection de la partie Est du port d'Alger et la partie sud du quartier d'El-Hamma avec une superficie d'environ 160 hectares il comporte:

- un tronçon de la voie express et la ligne ferroviaire, Un ensemble de friches portuaires, le jardin d'essais, Une partie de la promenade de la baie, L'hôtel Sofitel, La bibliothèque nationale



Figure 1.4 : carte montrant la zone d'intervention

I.3 FORMULATION DE LA PROBLEMATIQUE GENERALE :

Les ports sont responsables dans une large mesure de l'existence des plus grandes villes à travers le monde, moteur du développement économique ils jouent le rôle de catalyseur des urbanités dynamiques.

Pendant de nombreux siècles, ville et port ont formé un système dont leurs activités était quasi consubstantielles, créant ainsi une trame urbaine spécifique à cette logique d'interdépendance et de complémentarité, mais aussi tout un imaginaire, liés à une place marchande, destination finale d'une route de transport, lieu d'échanges, de commerce, centre de vie et de brassage culturel.

Depuis la moitié du XXe siècle, les rapports entre ville et port ont changé. De profondes mutations, de nature technologique mais exerçant des déséquilibres économiques et spatiaux, ont achevé un processus de désorganisation du système ville-port originel déjà entamé par deux siècles d'industrialisation, aboutissant ainsi à une véritable coupure tant visuelle que psychologique entre la ville et le port. On assiste en effet la plupart du temps à une délocalisation de tout ou une partie des activités portuaires à l'extérieur de la ville, engendrant non seulement des espaces en déshérence au cœur de la ville, mais également des effets d'entraînement négatifs sur l'économie et le dynamisme social de la ville.

Les espaces portuaires sont mal perçus par les habitants, ces espaces ne sont pas accessibles et condamnent l'accès à la mer, ils n'emploient directement qu'une quantité limitée de personnes et font souvent office de coupure visuelle.

Une rupture visuelle, fonctionnelle et spatiale est alors causée entre le port et la ville

En effet de lourdes infrastructures de transport (voies ferroviaires, routes) jouxtent souvent les ports, fracturant un peu plus l'espace entre le port et la ville. Les espaces portuaires, occupés ou non, font donc office de coupure, du point de vue de la densité, de l'accessibilité et de la continuité visuelle.

Toutes ces constatations nous amène à soulever un certain nombre d'interrogations susceptibles d'apporter des hypothèses de travail :

1. Les villes portuaires dans leurs fonctions n'ont-elles donc plus besoin d'un rapport au port ? peut-il encore exister de véritables relations entre la ville et le port ?

2. Quel paysage intégrer à l'espace portuaire?
3. Comment recréer de nouveaux liens entre la ville et le port ?
4. Quels sont les facteurs d'équilibre pour retisser le lien entre les deux entités ville-mer ?
5. Comment assurer une certaine osmose entre la ville, le port pour faciliter l'accessibilité du citoyen à l'eau.

Toutes ces questions nous ont mené à formuler notre problématique générale comme suit : *Quel projet urbain pour une relation ville –port?*

Nous envisageons le projet urbain comme le processus et la démarche qui revendique la mise en œuvre d'une stratégie visant à énoncer une ambition future pour la ville d'Alger porteuse d'identité locale, nous le considérons comme l'un des outils qui pourra retisser le lien entre la ville et le port, c'est-à-dire comment ménager les gens et aménager la ville afin de recréer le lien perdu entre deux entités qui doivent cohabiter en osmose fonctionnellement, visuellement et spatialement.

I.3.2 contextes d'apparition de la rupture ville-port:



Figure 1.5 : Carte présentant les causes de la rupture ville/port

I.4 FORMULATION DE LA PROBLEMATIQUE PECIFIQUE :

La question du parcours est indissociable du paysage et de son invention sociale et culturelle. Il porte, aussi bien, sur l'expérience du lieu que sur sa découverte et constitue l'une de ses figures majeure.

Les villes se découvrent, donc, par des circuits touristiques ou thématiques qui mettent en valeur leurs patrimoines, leur bâtiments emblématiques, les ambiances de leur quartier

La ville du 21^e siècle est devenue, plus que jamais, un paysage urbain à découvrir, à la fois pour les touristes en quête d'expériences urbaines, mais aussi pour ses propres habitants désireux de mieux connaître leur habitat et d'en apprécier les qualités.

De ce fait la promenade constitue un moyen pour retisser le lien entre la ville et son port. Et son intérêt est inscrit dans l'histoire des villes. Grâce à la fascination qu'elle produit par des mises en scène mettant en valeur la beauté des villes et leurs singularités.

Toutes ces réalités imposent une réflexion sur l'expérience de la découverte urbaine et sur les potentialités qui s'offrent aux architectes paysagistes et aux designers urbains.

Il se pose alors comme questions de savoir :

1 / comment réinventer la promenade dans la ville ?

2 / Comment susciter des expériences paysagères (sensibles et imaginaires) pour contribuer à la qualité du cadre de vie des populations urbaines et mettre en valeur l'identité des lieux ?

3 / Comment réactiver les attraits de la ville ?

4 / Quelle serait la finalité paysager, urbaine et culturelle des parcours urbains ?

Si le parcours urbain peut être un attrait linéaire et/ou une juxtaposition d'attraits urbains et de promenoirs.

Les promenades urbaines sont, aujourd'hui, parmi les moyens les plus efficaces de recomposer la ville avec son port afin de faciliter les conditions d'accueil et le déplacement : de la ville vers son port » réf. : L'art de se promener, Karl Gottlob Schelle, 1802)



Figure 1.6 : Vue globale sur l'axe de l'indépendance
Source : Google earth



Figure1.7 : Vue partiel sur l'axe de l'indépendance
Source : Prise par un membre du groupe

- *Renouvellement urbain du quartier d'El-Hamma à travers l'aménagement des promenades urbaines pour retisser le lien entre La ville et son port*

Ainsi l'aménagement de la promenade de l'indépendance afin de retisser le lien entre la ville et son port, va redonner vie au port d'Alger en lui procurant un énorme potentiel, une nouvelle image, plus d'attraction, un nouveau et meilleur cadre de vie pour les algérois.

I.5 LES HYPOTHESES:

Nos hypothèses de travail s'ordonnent comme suit :

- La promenade est un lieu où l'expression de la vie urbaine locale est très présente, services et commerces de proximité, lieux de détente, transports en commun... Son appartenance à la ville est souvent sans ambiguïté par les liaisons qu'elle offre avec cette dernière.
- La réconciliation de la ville avec son port par l'aménagement de promenade est l'élément clef pour dépasser la situation de crise dont Alger souffre, donc la recomposition ville-port par le biais d'espace public telle que les promenades liant la ville au port est essentielle sur de nouvelles bases à l'image de toutes les autres villes portuaires recomposées dans le monde.

I.6 L'OBJECTIF DE L'ETUDE:

Dans ce travail les objectifs se présente comme suit :

- comprendre la genèse et les facteurs de la rupture ville/port et saisir le phénomène des « water fronts revitalisations », montré aussi que cette rupture est une séquence temporelle et un phénomène mondiale pour toutes les villes portuaires et qu'il est toujours suivi par un mouvement de réaménagement visant à un renouvellement ou une recomposition de ces espaces afin de relier la ville a la mer .
- Trouver des solutions pour ouvrir la ville sur son port tout en facilitant et diversifiant l'accessibilité.
- Dégager des recommandations d'aménagement qui aident tous les intervenants sur l'espace public a bien aménager les promenades urbaines pour réanimer , relancer et raviver les espaces publics en relation avec eux .
- Mettre l'accent sur un site non pris en charge, Alger et qui présente son vrai malaise afin de trouver une cohérence en intégrant une nouvelle animation urbaine ainsi que le maintien des spécificités des lieux et des activités liés à la mer.
- Revoir la promenade de l'indépendance comme un projet de redynamisation capable de générer de nouveaux espaces urbains valorisant la culture de la ville et son caractère touristique.
- Tirer parti des expériences mondiales sur l'aménagement des promenades urbaines et comment cette dernière influence le développement de la ville portuaire.

I.7 LA DEMARCHE METHODOLOGIQUE:

Pour mieux mener cette recherche et pour cerner le sujet notre démarche se présente comme suit :

- *UNE ANALYSE URBAINE ET HISTORIQUE* : Dans un premier lieu, Nous allons établir un état des lieux pour notre cas d'étude: Alger, et mettre l'accent sur les moments clés de l'évolution urbaine de la ville et l'impact de ses relations avec le port. Ainsi nous allons rechercher l'origine de cette dichotomie et sa genèse aux fils des périodes critiques.
- *UN CADRE THEORIQUE* : Apres cela, nous allons nous initier au sujet et nous familiariser avec les concepts clés (Projet urbain, port; ville portuaire, clivage ville-port recomposition, water front, réaménagement ...etc.).
- *UNE ANALYSE THEMATIQUE* : Cette partie théorique sera clôturée par une présentation d'exemples mondiaux comparables au cas algérois, c'est-à-dire ; des exemples de réaménagement *water front* récents et proches de point de vue géographique, chronologique et socio-économique. Le but de cette partie du travail est d'illustrer la succession de phénomènes qui guident à une recomposition ville-port qui vient après une étape de déclin et de rupture ville/port, et montrer les options de réaménagements.
- Et afin de préparer aujourd'hui pour demain, nous allons proposer par déduction une action qui vise à construire un scénario et une image future du développement de la ville de demain et d'envisager une future symbiose entre ville et port dans un cadre de développement pour Alger et qui s'effectuera en 3étapes :
 - ✓ Proposer un *SCHEMA DE STRUCTURE* primaire sur lequel y'aura la géométrie du site avec les structures principales, les concepts clés et nos intentions d'aménagement aboutissant sur un plan d'aménagement, et un schéma de structure secondaire sur lequel figurera la structure secondaire, les centralités, les formes et les fonctions proposées émergeant sur un plan de composition urbaine général
 - ✓ *PLAN D'AMENAGEMNT* pour formaliser nos intentions urbaines afin de retisser le lien entre le port et la ville d'El-Hamma
 - ✓ *SIMULATION URBAINE* par le biais d'un projet urbain (composition urbaine et architecturale spécifique ainsi que l'architecture de l'ilot avec un plan de masse, les différents plans d'architecture ainsi que les façades).

Cheminement méthodologique

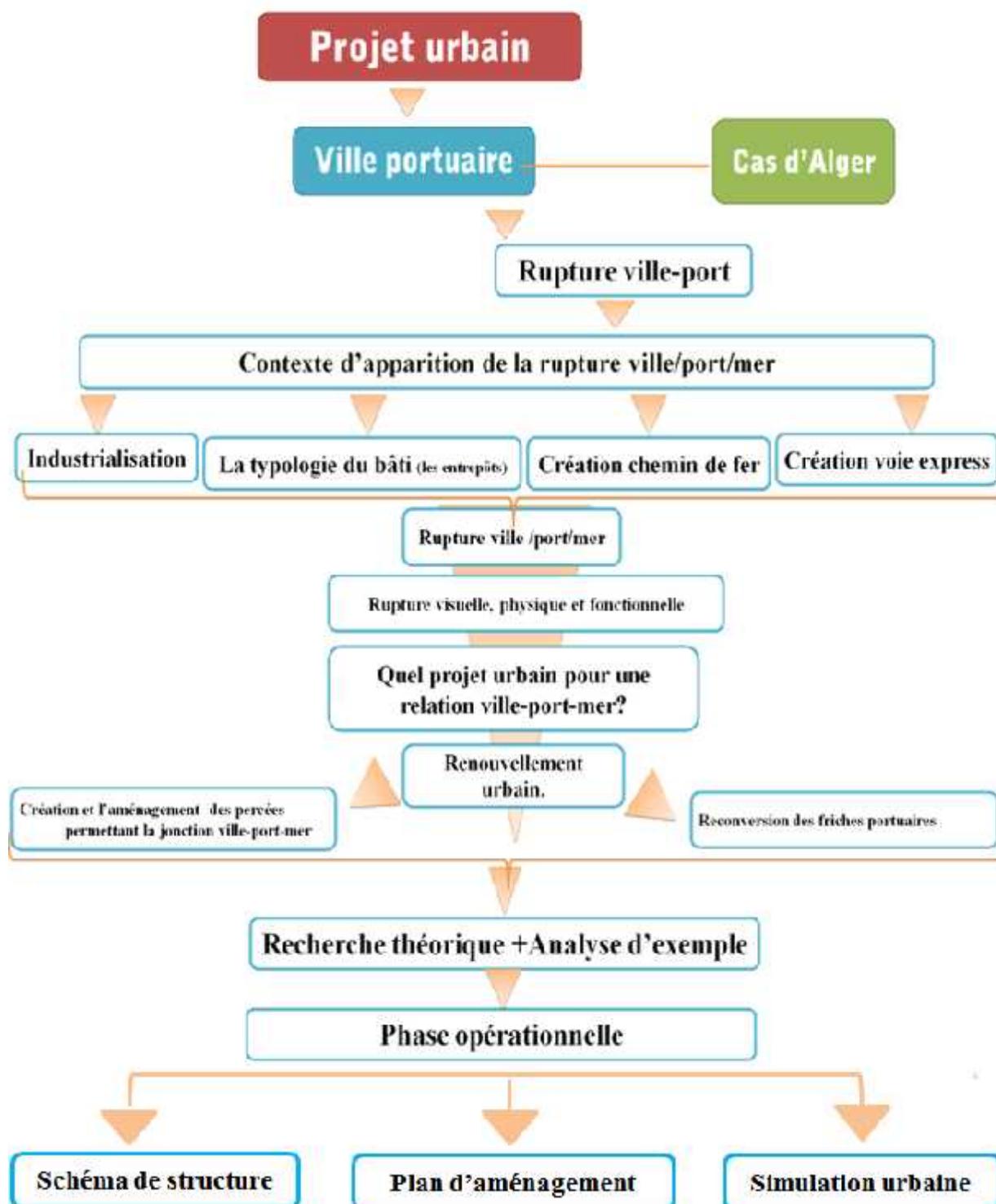


Figure1.8 : schéma expliquant le cheminement méthodologique

I.8 CONCLUSION :

Pour conclure ce chapitre, faut dire que notre intervention qui est le renouvellement urbaine à travers l'aménagement des promenades s'inscrit dans l'approche du projet urbain qui se présente comme une démarche générale, et l'espace public comme cas spécifique qui pourra résoudre la rupture entre la ville et le port, et c'est cette espace public urbain a évolué vers les routes, les boulevards, Places, puis aux Promenades avec leurs diverses tailles mais aussi avec leurs diverses fonctions.

L'usage de ces espaces affirme la personnalité mais aussi les défis que se lancent les acteurs publics dans la construction des villes. De son aménagement et de sa destination se lit le niveau de maturité de la société.

Aujourd'hui au moment où Alger essaye de reconquérir sa frange maritimes et de retisser les liens avec son port : Les promenades constituent l'enjeu autour duquel se définissent des politiques d'aménagement du plan stratégique d'aménagement d'Alger 2009-2029 ; il s'y développe et s'y expose les débats les plus riches sous les formes allant de l'abstrait (comme le mobilier) au concret comme les Aménagement qui s'y déroulent (Promenade des Sablets).

Ces espaces compte tenu de ce qui précède connaîtront, nous le sommes convaincus, un regain d'intérêt dans les années à venir, Il convient à ce titre de veiller à définir les différents types d'aménagement de ces d'espace que requiert notre société dans sa diversité sociale et culturelle et leur rôle pour un lien ville port perdu.

Afin de mieux comprendre cette problématique dont souffre la ville d'Alger nous allons voir dans le deuxième chapitre l'état de l'art qui a pour objectif d'avoir une précision et une meilleure compréhension de cette fameuse problématique.

II.1 INTRODUCTION :

Notre travail s'inscrit dans le cadre de l'aménagement urbain dans la ville d'Alger, notre intérêt se portera sur un concept indispensable qui est le *projet urbain* ou nous l'avons adopté comme démarche et outil d'aide à la conception.

D'après nos lectures sur le sujet, nous allons dans un premier lieu définir le projet urbain, connaître son évolution historique, ses échelles et ses modes actions.

Le projet urbain introduit d'autres concepts importants, notre intérêt s'appuiera sur l'action du *renouveau urbain* ainsi que les différents concepts et actions qui vont nous permettre de mener à bien notre action d'aménagement des promenades urbaines.

D'une manière plus spécifique, Nous sommes dans un cadre de *clivage ville/port* (c'est à dire la ville est en rupture avec son port) : on s'intéresse à la relation ville /port en tentant d'ouvrir la ville sur l'espace portuaire qui la sépare de la mer.

Suite à l'analyse d'exemples de plusieurs villes portuaires, on a remarqué l'importance de *l'espace public* dans la conception de ces dernières, ou le port est considéré comme un espace public par excellence de ce fait nous allons expliquer ce qu'est l'espace public, son historique, ses différents types avec leur définitions.

La promenade urbaine fait partie d'une large palette d'espace public, nous allons évoquer son historique, la définir, connaître ses caractéristiques, expliquer ses principaux fondements, inspirées de deux exemples connus par l'excellence de leurs promenades urbaines (la promenade de la ville de Montréal et la Rambla de Barcelone).

Comme nous allons voir aussi comment cette promenade peut tisser le lien entre ville/port.

Conforter par nos divers lectures, notre choix s'est porté sur les notions de l'îlot ouvert que nous essayé de définir, c'est-à-dire d'utiliser l'îlot comme une composante principal d'organisation de la ville et son évolution vers la notion de l'îlot ouvert à partir de l'exemple de Masséna en France

II.2 LE PROJET URBAIN : comme démarche, l'espace public au service de la relation ville/port.

II.2.1 Historique :

Les notions traditionnelles de plan et de planification sont progressivement remplacées par celle de projet urbain. Au XXe siècle, on peut noter l'apparition d'un certain nombre de concepts qui traduisent de nouvelles pratiques professionnelles dont l'émergence de la notion du «projet urbain», dans cette évolution ainsi que la manière dont cette notion tend, aujourd'hui à remplacer toute théories précédentes .

Bien qu'inspiré par la charte d'Athènes (c'est-à-dire en majorité par des architectes) l'urbanisme fonctionnaliste a surtout été porté par le corps des ingénieurs des ponts et chaussées. Ces derniers, le traduisant radicalement, ont transformé l'urbanisme moderne en urbanisme réglementaire, le réduisant ainsi à des normes et à des lois (au sens du droit), une notion qui était beaucoup plus complexe.

D'après INGALINA dans son livre⁹ *Cette expression de projet urbain était à la mode dans les année 1970, employée par les acteurs et les décideurs de l'aménagement et de l'urbanisme en France, principalement employée par les architectes comme synonymes de (Composition urbaine) il y associent aussi l'idée d'un projet d'architecture à grande échelle".*

- La première intervention remonte à celle du projet de Bologne (*recupéro urbain*) entre 1965 et 1975, ou elle intègre la participation des citoyens.
- Elle la suit, l'opération de l'Alma-Gare à Roubaix (*La vecindad à Mexico*) entre 1975 et 1985 qui sont caractérisé par le passage des fonctionnements technocratiques aux actions gouvernantes, c'est les premières revendications associatives.
- Et enfin le passage de l'urbanisme fonctionnaliste (S.D.A.U / ZAC / Pos) au Projet urbain par l'étape de la démocratie locale entre 1985 et 1995 , dont les associations des habitants à la conception , a la décision , à la formation des idées et a l'appropriation des lieux par ces même usagers .

⁹« *Le projet urbain* »partie introductive intitulé (*Une notion floue*)

II.2.2 Définition :

Le projet urbain est une stratégie de pensée et dessinée de la ville, il est une expression architecturale et urbaine de mise en forme de la ville et un outil de production et d'organisation de l'espace, par l'imposition de règles d'ordonnancement spatiales bien définie. Il porte des enjeux sociaux, ¹⁰économiques, urbains et territoriaux.

Selon DEVILLERS Christian *"Le projet urbain est une démarche ayant pour but de rendre l'espace public à l'usage qui implique une multiplicité d'acteurs qui ne peuvent pas être mûré par une seule pensée¹¹"*.

"...Le projet urbain ne relève pas d'une profession, mais d'une compétence, il n'est pas une procédure mais une démarche"... "Il est une pensée de la reconnaissance de ce qui est là, des traces, du substrat, une reconnaissance du mouvement et du flux dans lequel on se situe, des fondations sur lesquelles on s'appuie pour établir des fondations pour d'autres qui viendront après."

INGALINA le définit dans son livre (Le projet urbain) par *" Expression d'une politique particulière, mais aussi d'une culture spécifique, le projet urbain touche aux innombrables problèmes soulevés par un territoire et sa population. Il se trouve à la croisée de plusieurs disciplines et ne trouve son sens que dans l'interaction de ces disciplines, il concerne directement la vie quotidienne de chacun, qu'il soit habitant d'une grande ville, d'une banlieue ou d'une zone rurale »*.

Jacques Rey ¹²de sa part le définit par : *" Le projet urbain serait l'intervention sur la ville en crise, non pas sa totalité mais sur ses fragments «*.

Le projet urbain a désormais la forme d'une démarche de réflexion globale sur la ville qui tient en compte la connexion des espaces ainsi que l'histoire, à ce titre Christian Devillers le définit :

" Le projet urbain n'est pas un retour à la ville ancienne, mais une proposition de modernisation de l'appareil de production de l'espace, c'est en effet une proposition de

¹⁰ « *Le projet urbain* » partie introductive intitulé (*Une notion floue*)

¹¹ DEVILLERS Christian, *Le projet urbain*, édition. Un Pavillon de l'Arsenal, Paris, 1994, pages 12-13

¹² REY (dir.), *de la friche urbaine au développement durable*, 1992, article : friche.

recomposition des logiques sectorielles qui régissent normalement la production de la ville moderne à travers la division et la spécialisation des tâches "

II.2.3 Les enjeux :

Il comporte plusieurs enjeux tels que ;

1. Les enjeux environnementaux et de mobilité :

- ✓ Améliorer l'accessibilité extérieure et la mobilité interne
- ✓ Améliorer la qualité de vie
- ✓ Régénération environnementale

2. Les enjeux économiques :

- ✓ S'adapter à la réalité socio-économique et à la globalisation des marchés
- ✓ offre des solutions concrètes et opérationnelles

3. Les enjeux sociaux et culturels :

Intègre la concertation et la négociation .Le projet urbain comporte plusieurs dimensions :

- ✓ dimension social
- ✓ dimension politique
- ✓ dimension économique et financière
- ✓ dimension culturelle
- ✓ dimension urbanistique
- ✓ dimension environnementale

II.2.4 Les échelles de projet urbain :

La notion du projet urbain est une vision stratégique de l'espace qui nous permet parfois de passer de l'échelle globale à l'échelle locale.

« Il n'y a pas de taille à un projet urbain. Une action de taille limitée peut avoir un impact majeur sur le devenir du territoire »¹³

¹³ Christian Devillers, Le Projet Urbain, Ed : du Pavillon, de l'Arsenal, Paris, 1994.

Ce schéma tiré du livre d'Ingalina¹⁴ illustre et schématise la hiérarchisation de ses échelles

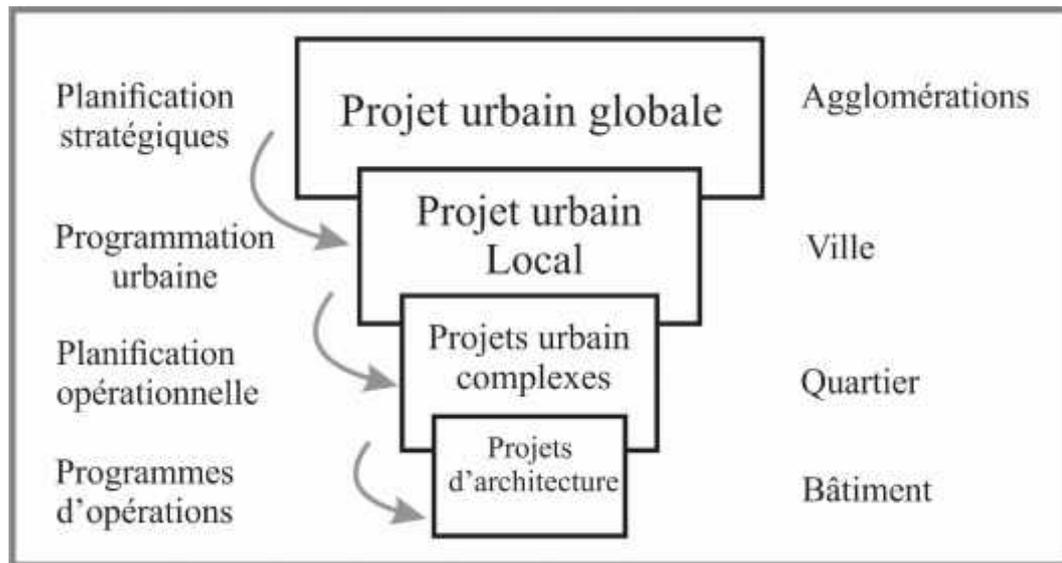


Figure2.1 : schéma expliquant les échelles du projet urbain

II.2.5 Les modes d'actions du projet urbain :¹⁵

Parmi ses caractéristiques le projet urbain inclut dans son contenu une diversité d'actions tels que :

- ✓ L'amélioration du cadre de vie urbain
- ✓ Reconquête des fronts de mer et des berges fluviales
- ✓ Aménagement des espaces publics
- ✓ Création ou valorisation de nouvelles centralités
- ✓ La revitalisation urbaine
- ✓ Les opérations de renouvellement urbain

¹⁴Figure : Echelle du projet urbain. source : " Livre Le projet urbain",Ingalina

¹⁵Revue « *les cahiers de l'habitat et du logement* », Rhône-Alpes/ France, Numéro 6

II.2.6 Projet urbain en Algérie : le Plan stratégique 2009/2029.

- Ce projet urbain a comme Ambitions :
 - L'amélioration des conditions de transport et de circulation dans la capitale par la réalisation de travaux audacieux aussi bien dans le domaine routier que dans celui des infrastructures de mobilité.
 - La réhabilitation du centre historique.
 - La reconquête du front de mer, pour lever un paradoxe propre à Alger, celui de voir la mer, mais de ne pas y accéder.
 - Le réaménagement de quelques quartiers périphériques autour des grands équipements.
 - la mise en lumière d'Alger pour révéler son patrimoine et améliorer son éclairage public ;
- Les promenades urbaines au cœur de ce projet urbain.

Plusieurs grandes villes dans le monde ont mis à profit les particularités de leur territoire pour créer des « ceintures vertes » ou, des sentiers riverains destinés aux piétons et aux vélos ou encore, des parcours-découvertes reliant des sites d'intérêt.

À Alger avec le plan stratégique 2009/2029, la conjoncture offre une opportunité unique pour la mise en œuvre d'un projet de promenades urbaines.

Ces promenades urbaines se veulent un point de ralliement des forces aspirant à une meilleure qualité de vie. Ces nouveaux circuits de destinations visent à donner plus de place aux piétons dans l'espace urbain et de retisser le lien de la ville d'Alger avec la mer. Ils intègrent des segments de rues, des parcs, des ruelles, des places publiques, des espaces privés; autant de sites dont la géométrie pourrait être revue à la lumière des besoins des piétons. Ils rendent également accessibles des points d'intérêt tout au long des parcours, qu'il s'agisse de milieux naturels, de composantes patrimoniales, de pôles culturels, etc.

Concrètement, le plan stratégique a mis en place 7 promenades montrées dans la figure (2.2) comme explique par le wali d'Alger (juillet 2012)

"C'est ce que nous avons fait en mettant en œuvre une stratégie qui vise à s'attaquer à des espaces restreints pour enclencher un processus de contamination et de réhabilitation de l'ensemble du centre historique. Pour ce faire, nous avons retenu deux types de projets à

rénover : 6 grandes avenues parallèles à la mer (1er novembre, Zighoud Youcef, Che Guevara, Didouche Mourad – Larbi Ben mhidi – Malika Gaid) et 7 promenades qui vont des hauteurs de la ville pour déboucher sur la mer."

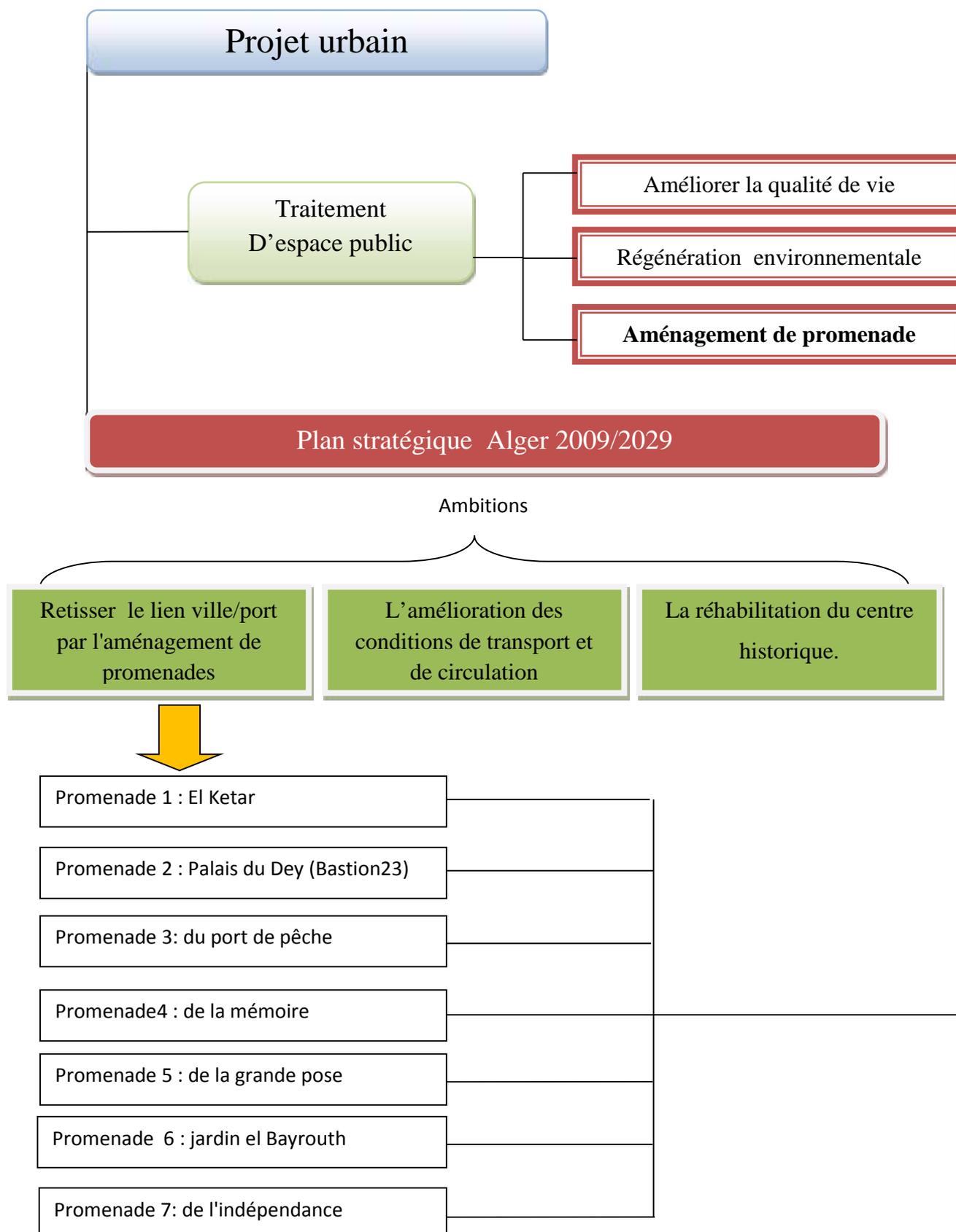


Figure2.2 : schéma expliquant les 7 promenades préconisées par le plan stratégique

- Les actions utilisées dans notre intervention :

Avec l'objectif de revaloriser ce territoire : espaces anciens ou dégradés site, îlot, quartier, et pour lui donner une nouvelle vocation attractivité l'action du renouvellement et la restructuration urbaine à travers nos investigations se présente comme une bonne solution pour notre cas d'étude qui est le quartier du Hamma, caractérisé par une forte présence de friches industrielles et un bâti en mauvais état

La présence de tissus mal structurés, nous a permis d'établir une action de renouvellement urbain par l'aménagement d'espaces publics dont **la promenade de l'indépendance**.

II.3 CONCEPTS ET DEFINITIONS :

Le projet urbain a introduit plusieurs autres concepts qui nous ont permis de clarifier notre problématique spécifique avec les types d'interventions afin de retisser le lien entre la ville et le port.

II.3.1 Le Renouvellement urbain :

Est une notion plus large qui désigne une action de reconstruction de la ville sur la ville à l'échelle d'une commune ou d'une agglomération.

On pourrait définir le concept de renouvellement urbain, par un changement profond, au moyen de démolitions totales ou partielles, de la morphologie urbaine d'un quartier sous différentes facettes, et pouvant donc cumuler des interventions ayant un impact sur la trame foncière, la trame viaire et les déplacements, les formes architecturales, les fonctions, les services, la gestion, les caractéristiques de l'espace public¹⁶

- Les interventions du renouvellement urbain :

Le projet de renouvellement urbain intervient sur trois axes :

- ✓ La requalification des espaces collectifs et publics.
- ✓ La redistribution optimale des équipements publics et commerciaux.
- ✓ La reconstitution d'un nouveau quartier suite à des actions de démolition.

¹⁶Sylvaine Le Garrec, *Le renouvellement urbain, la genèse d'une notion fourre-tout*, Paris, Plan Urbanisme Construction Architecture, février 2006, 92p.

- Ses objectifs :
 - ✓ la mise en œuvre d'une diversité urbaine dans toutes ses composantes (d'habitat, d'activités, d'animation, d'espaces...).
 - ✓ création d'espaces publics de qualité,
 - ✓ L'amélioration des équipements publics
 - ✓ Une attention toute particulière en faveur des espaces verts

II.3.2 La restructuration urbaine :

Par “ *restructuration urbaine* ”, on entend l'ensemble des actions qui contribuent à améliorer le cadre bâti d'un quartier, qu'il s'agisse de recréer un paysage naturel, d'intervenir sur l'urbanisme (rues, places...), de créer ou recréer des équipements collectifs, de transformer des bâtiments par démolition ou remodelage, de construire ou reconstruire des logements et des bâtiments et d'activité etc.

Le projet urbain se manifeste aussi sous forme de solution aux différentes ruptures des villes engendrée par leur croissance tels que : Rupture Tissus ancien / contemporain, centre / périphérie et **Ville / Port**.

II.3.3 Aménagement des espaces publics :

"L'aménagement urbain est une approche spécifique de l'aménagement du territoire, propre aux espaces marqués par certaine concentration démographique et orientés vers des activités non agricoles. Il est destiné à structurer et à organiser l'espace concerné de manière optimale et durable.

Pour l'espace public, il consiste intégrer l'aménagement (mobilier urbain, implantations etc...) à son environnement afin que l'espace public soit agréable à vivre et accessible à tous. Les pôles urbains, les villes historiques et/ou développées économiquement ont désormais bien identifié le mobilier urbain comme un outil de valorisation de leur territoire et de leur histoire. Il est perçu comme un marqueur de l'identité territoriale du lieu qui valorise ses spécificités et son passé et tend à devenir une véritable « marque de territoire »¹⁷.

¹⁷ Revue « Architecture, urbanisme Fr, article : « *Le mobilier urbain : nouvel outil stratégique d'aménagement pour les villes* », 21/09/2012

II.3.4 Le Clivage ville / Port :

Le port et la ville ont pendant longtemps formé un système basé sur l'imbrication et la complémentarité de leurs différentes fonctions pour constituer des places d'échanges, de valorisation et de production tournées vers le commerce maritime.

Les frontières entre le port et la ville n'existaient pas puisque l'activité portuaire s'agit d'une activité complémentaire et principale de l'activité urbaine de la ville, le port constituait l'axe de vie de la ville (avant 19^{ème} siècle), des places publiques de cette dernière qui s'orientent vers la mer en libérant toujours une paroi sur le port qui montre le contact quotidien et primordial pour ces villes avec leurs ports ¹⁸

Mais il y a un événement très important dans l'histoire qui a dissocié le port de la ville : la révolution industrielle comme événement du millénaire qui a bouleversé la ville portuaire qui est passée de la notion « le port et sa ville » vers celle « le port et sa région » et c'est ce qui résume le phénomène appelé par les spécialistes clivage ville /port. Et qui peut aussi être défini comme :

« *Un phénomène de distribution des masses* »¹⁹ qui signifie la séparation entre lieux de production et lieux de consommation, Ainsi :

« *Le port ne fonctionne plus comme une porte que comme un centre d'activités* »²⁰

La distanciation entre la ville et le port engendré directement ou indirectement par la révolution industrielle, ou des impératifs d'ordres technologiques.

Actuellement l'homme continue à déterminer les relations ville / port comme étant un sauveteur²¹

Dans les ouvrages qui traitent les villes portuaires on retrouve l'expression reconquête et waterfront revitalisation qui vise à leur tour la recomposition ville/port, de recyclage du foncier portuaire et modernisation de la ville portuaire.

¹⁸RIBBECK Echart. Ville immigrantes : des approches interculturelles dans le développement urbain, ed broché, 2000)

¹⁹PASQUERA M.A et RUIZ J.R, *La démarche "qualité" : l'expérience du Port de Nantes-Saint-Nazaire 1996*

²⁰(HOYL B.S.1988,p3)

²¹CHALINE Claude, «*Ces ports qui créent des villes*», 1994, Ed. l'Harmattan, Paris

A travers une approche comparative entre le mondial et le local et l'analyse de plusieurs exemples, on peut conclure qu'il y a une forte influence entre le mondial et le local. A travers les exemples analysés on a pu déduire le rôle important des espaces publics (ex promenade, esplanade) d'assurer et de recomposer la ville avec le port.

II.3.5 Les composantes morphologiques de la ville :

- l'îlot / parcelle :

Au sens commun, l'îlot se constitue d'un ou plusieurs bâtiments, et il est entouré par la voie publique. On peut donc en faire le tour, et même parfois le traverser selon son organisation (îlot ouvert). Un îlot peut être non-construit et former une place.

Définition officielle d'après le dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement de Françoise Choay: « *C'est la plus petite unité de l'espace urbain, entièrement délimité par des voies* ». ²²

Dans les villes de formation ancienne et continue, la forme et la dimension des îlots qui les constituent sont très variables. Mais dans les villes à plan régulier (bastide du MA, agglomération et métropoles à développement rapide de l'époque moderne), des îlots délimitées dans la grille uniforme du réseau des voies, se succèdent de façon régulière et présente de formes le plus souvent rectangulaires, comme dans les villes nord-américaines à plan géométrique.

Au plan théorique, la première réflexion sur le rôle de l'îlot et sur la division de l'espace urbain est dû à Cerda qui dans son projet de plan d'extension de Barcelone en 1859 (...) en fait le domaine de la résidence reliée au monde extérieur, à la nature et à la société par les voies. Dans le plan de Barcelone, ce système prend la forme d'un grillage avec des îlots carrés à pans légèrement coupés, le centre de l'îlot étant planté.

L'îlot est lui-même divisé en parcelles, unité de propriétés de taille variable, mais de forme le plus souvent quadrangulaire et dont les limites sont normalement perpendiculaire aux limites de l'îlot en bordure de voie, sauf dans le cas des villes anciennes où le réseau viaire est par conséquent les limites d'îlots.

L'occupation du sol d'un îlot peut donc revêtir des espaces très variés...espaces verts,

1. ²²CHOAY Françoise, MERLIN Pierre, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Puf,

tissus dense, tours d'habitation ou de bureau, entourées de bâtiments bas ou

D'espaces verts, monuments ou bâtiments publics isolés... Chacun de ces types reflète les modes d'occupation urbaine à un moment donné où une certaine étape de son évolution. Plus un îlot est étendu, moins sa structure interne risque d'être homogène.

Les îlots ont différentes formes (carré/rectangulaire/triangulaire), plus ou moins régulières, et ont différentes dimensions.

- L'îlot ouvert²³ :

L'îlot ouvert se différencie de l'îlot commun par sa forme, qui permet sa traversée. Théorisé par l'architecte-urbaniste Christian de Portzamparc, l'îlot ouvert se définit par une face « pleine », autonome et pourtant variée et une autre « vide », ouverte et lumineuse.

Portzamparc formalise peu à peu le concept de l'îlot ouvert au cours des années 1980. Il l'oppose aux deux types d'îlots qui ont dominé l'architecture depuis le XIXe siècle :

- le bloc haussmannien qui offre une façade continue sur la rue et, à l'intérieur, se referme sur une cour intérieure.
- le plan ouvert des grands ensembles, dans lequel les immeubles ne s'orientent plus par rapport aux rues.

L'îlot ouvert rassemble des bâtiments autonomes le long d'une rue traditionnelle, Il est caractérisé essentiellement par :

- ✓ Une hauteur des immeubles limitée sans être identique d'un bâtiment à l'autre.
- ✓ Les façades sont en général alignées sur rue mais sans continuité.
- ✓ La notion de continuité sert à décrire les phénomènes qui ne changent pas brutalement, mais évoluent progressivement d'une construction à l'autre.

Portzamparc rejette la mitoyenneté afin de créer des appartements dotés d'exposition multiples et de créer des échappées visuelles à l'intérieur de l'îlot (Fenêtres urbaines)

Ses conceptions architecturales retiennent une hiérarchisation entre espaces publics, semi-publics et privés, que l'architecture moderniste de tours et de barres sur dalle a perdue en rejetant la rue traditionnelle multifonctionnelle.

²³ revue architecture, urbanisme France, Article *l'îlot ouvert, le concept de l'urbaniste Christian de PORTZAMPARC*, publié le 13/10/2010

Il met en œuvre le concept d'îlot ouvert à grande échelle dans le cadre de l'opération PARIS RIVE GAUCHE (Quartier de Masséna) , la réalisation des plans masses (dimensions et emplacement des constructions) et la conception précise des bâtiments sont confiées à d'autres architectes, dans le cadre des règles de construction que fixe Christian de Portzamparc. Son objectif est de donner au quartier un caractère basé sur l'alternance de hauteurs, de couleurs, de matériaux (Un matériau est une matière d'origine naturelle ou artificielle que l'homme façonne pour en faire des objets.) et de styles architecturaux.

- Système viaire²⁴ :

Le système des voies représente à la fois un réseau et un espace ; ce n'est pas simplement l'« espace servant » du bâti ; il n'est pas non plus réductible à un système de points et de lignes.

Des recherches ont ouvert la voie dans ce domaine :

- ✓ définition de l'urbanisme des Réseaux (Dupuy 1991) ;
- ✓ mise en évidence des logiques de secteur à L'œuvre dans leur production (Devillers 1988)
- ✓ articulation entre formes Urbaines et mobilité (Haumont 1988).

Elles témoignent que le réseau viaire Constitue un objet d'étude en soi, et qu'il peut être abordé non pas simplement.

En tant qu'« outil d'aménagement » mais comme composant à part entière de L'espace urbain, au même titre que le bâti.

Le réseau viaire correspond au système des voies et d'espaces libres permettant la circulation ainsi que leurs aires de stationnement. Il se compose notamment de chemins, d'avenues, de boulevards et de rues. Il résulte habituellement d'un processus lent, et adopte une variété de formes. Ses caractéristiques. au même titre que celle du patrimoine bâti, font partie de l'intérêt patrimonial de l'arrondissement historique et devraient être protégées. Le réseau viaire se compose de différents types de parcours, dont le parcours directeur (parcours-mère ou fondateur), le parcours d'implantation et le parcours de raccordement.

Les voies se composent généralement d'une chaussée pour la circulation et le stationnement sur rue ainsi que, dans certains cas, d'équipements. La voie publique est bordée de parcelles qui forment le système parcellaire.

²⁴source : Rapport 17 mai 2011 , urbain soland préparer pour le MCCC

II.3.6 L'espaces public :

- Définition et évolution historique de l'espace public :

Selon Philip Panerai « *L'espace public comprend l'ensemble des voies : rues et ruelles, boulevards et avenues, parvis et places, promenades et esplanades, quais et ponts mais aussi rivières et canaux, berges et plages. Cet ensemble s'organise en réseau afin de permettre la distribution et la circulation* »²⁵

<<Il faut passer par le passé pour accéder au future>>

- L'homme a conçu l'espace public depuis la création des premières villes, conscient ou inconscient.
- les grandes civilisations comme les Grecque les Romain ont créé des places public au centre-ville pour des raisons majeurs qui sont le commerce et l'échange.
- L'époque Médiévale : Elles sont nées spontanément sous l'action des causes économiques. Le développement des villes du moyen âge s'est fait sans planification ce qui leur donne un aspect organique.

Les places des principaux édifices de cette période comme l'hôtel de ville et l'église étaient rarement des espaces sur dimensionnés, et servent surtout pour les rassemblements

L'espace public dans cette période a été caractérisé essentiellement par :

- ✓ La complexité
- ✓ La concentration
- La Renaissance a amené l'art de bâtir, et elle a procuré des places urbaine et des jardin destinés au public, pour plusieurs fonctions, et ces places sont entourées par des façades antérieures raffinées.
- Révolution industrielle:19eme siècle : La révolution industrielle a éclaté les espaces urbains dans le sens de croissance, elle a fait apparaitre des nouveaux modes de transport

²⁵PANERAI, Philippe et MANGIN, David: *Projet urbain*, 1999, Éditions Parenthèses, Marseille

dont elle a changé le visage d'espaces urbains (création des gares, des voies mécaniques, parking...etc.)

- Moderne : 1920-1980 : Dans cette période, l'espace public était négligé, ce qui fait que dans cette période il a marqué une rupture. Du côté évolution de l'espace public, avec les époques précédentes
- Contemporaine : période actuelle : dans cette période, l'espace public est au cœur de tout le sujet ou il devient une composante imminente de la ville, les urbanistes et les architectes se penchent dessus et le retravaille car pendant toute ces années il a été négligé, or qu'il est d'une grande importance dans l'organisation de la ville.
 - Les types d'espace public :

Parmi les différentes sortes de l'espace public on peut citer :

La Rue: La rue est un espace de circulation dans la ville qui est bordée de bâtiments ou de clôtures et qui dessert les logements et les lieux d'activité économique. Elle met en relation et structure les différents quartiers s'inscrivant de ce fait dans un réseau de voies à l'échelle de la ville.

La Ruelle: C'est une rue secondaire étroite et généralement de peu de longueur et est un sorte de venelle, et principalement à l'usage des piétons.

Avenue: Généralement bordée d'arbres et de bâtiments, établie théoriquement de façon radiale par rapport au centre d'une agglomération. Elle conduit parfois à un édifice important ou à une place.

Boulevard: Généralement plantée d'arbres, établie théoriquement de concentrique autour du centre d'une agglomération. Souvent à l'emplacement ou à l'extérieur d'une enceinte ou d'un octroi.

Parvis: Espace libre, en forme de petite place, aménagé devant l'entrée de certains édifices importants, généralement délimité par une barrière ou un garde-corps.

Place: Espace non bâti, desservi par des voies, affecte aux piéton ou/et ou voiture, au revêtement généralement minéral, entouré principalement par des bâtiments, et agrémenté de

mobilier urbain et édicules comme une fontaine ou un obélisque. La place est un lieu où la conscience trouve la possibilité de se dilater.

Esplanade: C'est une vaste place ouverte parfois attenante à grand édifice, souvent plantée de quinconces, d'où la vue est parfois dégagée sur le paysage qu'elle domine. Elle est alors à la limite de la ville ouverte sur la campagne ou un plan d'eau.

II.3.7 Les promenades urbaines :

Elle constitue un micro-espace ordinaire, un espace-temps de la vie quotidienne. Ce géotype correspond à une forme urbaine particulière, apparue à la fin du XVIIe siècle en Europe grâce à l'aristocratie, encouragée par la bourgeoisie dans la deuxième moitié du XIXe siècle, qui avec le courant hygiéniste y voit un moyen d'aérer, d'assainir les villes, tout autant que de mettre en scène sa réussite économique.

Elle revêt un fort caractère structurant dans les villes de la rive nord de la Méditerranée et représente un paysage, une valeur paysagère pour l'activité touristique, même au sein d'une ville comme l'exemple de la ville (Tarragone) inscrite au patrimoine de l'humanité par l'UNESCO.

Les promenades urbaines sont parmi les tendances internationales et les moyens efficaces de divertissement, de découverte et de loisirs que la ville peut offrir à ses habitants à travers une multitude de parcours qui favorise et avantage la circulation douce en premier lieu et les autres moyens de déplacement en second lieu.

Elle permet aussi un meilleur partage de l'espace public au profit d'un intérêt bien réel celui de vivre la ville à pied selon (Dan Burden) "*People are happiest when There are other people around .cars are happiest when there no other cars around* "

Donner plus de place aux piétons signifie également offrir une mosaïque de parcours pour mieux se déplacer en ville en permettant de vivre une expérience plus proche de la communauté, qui encourage un mode de vie sain et qui permet de découvrir des attraits méconnus de la Ville vu que dans ce type d'espace public linéaire l'itinéraire importe autant que la destination.

D'un autre point c'est rendre la ville plus accessibles des points d'intérêt au long des parcours choisis, qu'il s'agisse de milieux naturels ou de parcs, de composantes patrimoniales, de pôles culturels, de ports de plaisance et de points d'observation, etc.

Elle se définit étant un système déambulatoire (urbanité déambulatoire), Définie selon **Jean Rieucou** dans son article intitulé (*/ La promenade publique géo-symbole de l'urbanité espagnole*) : " *La promenade urbaine est un espace de passage, fondé sur le mouvement, dans lequel les corps se croisent, se frôlent, s'évitent, l'immobilité pouvant tuer la déambulation*". Et tel un territoire de mise en scène pour certains groupes sociaux, dans lequel on s'affiche, on se distingue, on se montre.

Pour certains groupes humains, la promenade constitue un espace public alternatif de prise de parole. Ce lieu de déambulation se corporise, devient un genre type, qui se mondialise avec l'intrusion des équipements qui permettent une connexion permanente avec le monde.

Pour certains auteurs, elle constituerait un « *non-lieu* » (*Fleury, op. cit.*), soit un espace monofonctionnel, reconstruit en permanence, cloisonné, caractérisé par une circulation ininterrompue avec de fortes vitesses de remplissage et d'évacuation.

Notre intervention portera sur la création d'un axe institutionnel, culturel et touristique destiné à participer au rayonnement d'Alger

Il structure le lien entre Riadh El Feth et la mer par le biais d'un itinéraire piéton, qui organise la descente vers l'esplanade de l'hôtel Sofitel, et traverse l'autoroute, en passant en dessous pour déboucher sur un aquarium intégré au projet et implanté en bordure de mer.

II.4 ANALYSE COMPARATIVE :

Cette partie sera clôturée par une présentation d'exemples mondiaux comparables au cas algérois, c'est-à-dire ; des exemples de réaménagement *waterfront* récents et proches du point de vue géographique, chronologique, socio-économique et même morphologique. Le but de cette partie sera clôturée par une présentation d'exemples mondiaux comparables au cas algérois, c'est-à dire : des exemples de réaménagement waterfront récents. Le but de cette partie du travail est d'illustrer la succession de phénomènes qui guident à une recomposition ville-port qui vient après une étape de déclin , et montrer les options de réaménagement choisis, afin de mieux expliquer et illustrer la logique diachronique et synchronique d'enchaînement de ces phénomènes et montrer les moments articulatoires

Cette approche ne permet pas uniquement la classification typologique des villes portuaires selon leurs modes de rapport ville/ port, mais elle permet aussi de prévoir leurs évolutions. Cette approche constituera une référence pour notre travail sur le cas d'Alger. Afin de se préparer aujourd'hui pour demain, nous allons proposer par déduction une action qui vise à construire un scénario et une image future du développement de la ville de demain et d'envisager une future symbiose entre ville et port dans un cadre de développement pour Alger et pour y arriver il faut Analyser les différents scénarios de la rupture entre l'interface ville/port, ses concepts urbanistiques et architecturaux, dans une approche comparative entre les différentes expériences dans le monde ou CHAUDOIR Philippe dit : « *il est intéressant, au-delà d'un exemple, d'appliquer ce dispositif de nombreux spectacles. En effet, l'intérêt d'une telle approche est de fonder, par la mise en évidence récurrences, de similitudes, mais également d'oppositions, de sous-systèmes pouvant apparaitre cohérents.* », On a analysé quatre villes remarquables: Projet euro-méditerranéen (La culture comme vecteur de transformation d'une ville portuaire), ville portuaire de Gènes (l'espace public au cœur de l'aménagement), ville portuaire de Barcelone, ville portuaire de Tanger.

Les critères de comparaison étant les 3 systèmes et chaque système avait des composantes et des éléments afin de ressortir avec des recommandations pour chaque système :

II.4.1 Système structurel :

- Voirie
 - Mobilité
 - Homogénéité/ hétérogénéité
- Recommandations :
Pour les voies mécaniques et piétonnes :
 - a) Enlever les voies mécaniques pour permettre un passage piéton au-dessus s'avère une bonne solution.
 - b) Favoriser les promenades et les parcours piéton en permettant une relation visuelle, auditive et olfactive avec le port. Surélevé la voie Mécanique est a déconseillé, le cas de gènes montre que cela renforce la séparation ville/port.
 - c) Mettre en valeur les circuits piétons avec l'intégration d'éléments végétaux afin de créer des séquences animées.

Pour la mobilité :

- a) Une bonne desserte en ligne de Bus et métro est nécessaire pour une osmose ville/port.
- b) Favoriser la ligne de bus, navettes maritimes, ainsi que la mobilité verte telle que les téléphériques

II.4.2 Système des espaces publics :

- Les espaces publics et les éléments naturels
 - Les éléments de repères
 - Facteurs d'ambiances de temporalité
- Recommandations :
 - a) Pour améliorer le paysage urbain de la ville et notamment sa vitrine maritime il faut Recréer les espaces publics et assurer une attractivité à l'échelle de la ville.
 - b) Réfléchir les espaces publics dans un système cohérent.
 - c) Les espaces publics doivent avoir des équipements d'accompagnements pour une bonne animation.
 - d) Les éléments de repères en termes d'espaces publics doivent être favorisés afin de créer une animation sans cesse renouvelée.
 - e) Les éléments de repères peuvent avoir une connotation symbolique qui renvoie à l'identité du lieu.

- f) Le repère est nécessaire dans une expérience des lieux ouverts ou des lieux comme passages ou espaces de transition.
- g) Prendre en compte dans la stratégie de l'aménagement urbain les différentes temporalités du projet afin de donner un caractère à l'espace public.
- h) L'importance des valeurs d'ambiance et de variations jours/nuits, été/Hiver dans l'aménagement d'un port.

II.4.3 Système fonctionnel :

- Vocation fonctionnelle
- Centralité fonctionnelle
- Mixité fonctionnelle
- Recommandations :
 - a) Pour redynamiser un port, on peut lui donner une vocation qui reflète l'identité de la ville portuaire, Pour Barcelone c'est l'axe culturel et plaisance qui a été choisi.
 - b) La création d'un circuit d'animation qui est ponctué d'activités et d'événements créant des séquences phares
 - c) La centralité fonctionnelle : une centralité, un point de convergence des axes importants et nécessaire, cette centralité servira d'élément de repères.
 - d) L'intégration des commerces de proximités ainsi que l'animation des espaces publics jour et nuit favorise la mixité fonctionnelle.
 - e) Un large panel d'équipement mis en place destiné à l'animation tel que les showroom, multiplexe, musée, salle d'exposition

II.5 CONCLUSION :

Afin de conclure ce chapitre et à travers nos divers lectures sur ces différents concepts, notre intervention de *projet urbain* s'inscrit dans le cadre et la démarche de *renouvellement urbain* sur la *promenade* de l'indépendance pour le cas d'El-Hamma qui pourra assurer la *relation ville / port* et afin que la ville soit en symbiose entre ces deux entités en proposant un certain nombre d'*aménagement urbain* pour ce type d'*espace public* en relation avec la déambulation et la détente, et en proposant des équipements structurant qui pourront assurer une connexion permanente avec la ville et avec le port

Ceci a généré la *restructuration* du quartier Hamma (partie est) avoisinant cette promenade, ou on va introduire le concept de *l'ilot ouvert* comme principe de composition urbaine ou la notion de continuité sert à décrire les phénomènes qui ne changent pas brutalement, mais évoluent progressivement d'une construction à l'autre tout en assurant une fluidité et une symbiose

Ce chapitre nous a permis d'établir des concepts clés qui donne une nouvelle identité à la ville portuaire ou ce qu'elle doit être, ainsi l'enjeu va être de redonner aux villes portuaires ce rôle d'interface international, donc de rétablir localement une certaine synergie entre fonction portuaire et urbaine à travers des fonctions d'intermédiation et d'échanges et ainsi permettre une meilleure insertion et intégration de la ville portuaire dans sa toile avec le monde.

Au final, il faut dire que l'aménagement des promenades urbaines, ne se présente pas comme une simple transformation ou recyclage des espaces délaissés, mais comme un recentrage et un remodelage qui va ouvrir à la ville d'Alger de nouvelles perspectives. Ainsi le couple ville et port ont compris que la rupture n'apporte aucun intérêt bien au contraire, et qu'ils doivent s'allier et se compléter afin de brasser fonction portuaire et fonction urbaine, leurs forces se trouvent dans cette complémentarité qui a fait leurs gloires et leurs grandeurs historiques.

Toute cette partie théorique nous a permis de choisir des options d'aménagement adéquates à notre intervention et avoir des éléments d'appuis qui nous servira à mener à bien notre aménagement de la promenade de l'indépendance.

III.1 INTRODUCTION :

Lors des précédents chapitre, nous avons eu l'occasion de présenter notre thème "*projet urbain et ville portuaire*», comme nous avons mis au claire notre problématique spécifique "*Renouvellement urbain à travers l'aménagement des promenades pour retisser le lien entre La ville et le port coté Hamma.* »

Nous avons aussi eu l'occasion de présenter dans le chapitre de l'état des connaissances les éléments d'appuis, la recherche thématique et les exemples pour retisser le lien entre deux entités si importante qui est la ville et le port afin qu'elles puissent vivre en osmose.

Dans ce chapitre, nous allons présenter la phase opérationnelle qui aura comme aboutissement notre intervention urbaine

Par ce qui se fait chez nous, en Algérie on entend l'élaboration de projets ponctuels ignorant complètement leur environnement, l'absence totale du volet analytique concernant l'histoire des villes, leur évolution et leur développement dans les instruments d'urbanisme.

Parmi l'une de nos préoccupation la plus importante dans ce chapitre et tout au long de ce travail est : "Une symbiose projet /ville" , on se devait avant d'intervenir dans notre cas d'étude el hamma , de se référer à l'approche typo-morphologique afin de connaitre la Genèse de ville d'Alger , sa croissance jusqu'à l'état actuel, qui nous permettra d'aboutir à une structure et un aménagement qui serait en cohésion avec la ville et qui ne viendrait pas pour l'handicaper encore plus ou créer une autre rupture , mais bien au contraire lui amener une bouffée d'oxygène.

III.2.3 Choix de l'aire d'intervention :

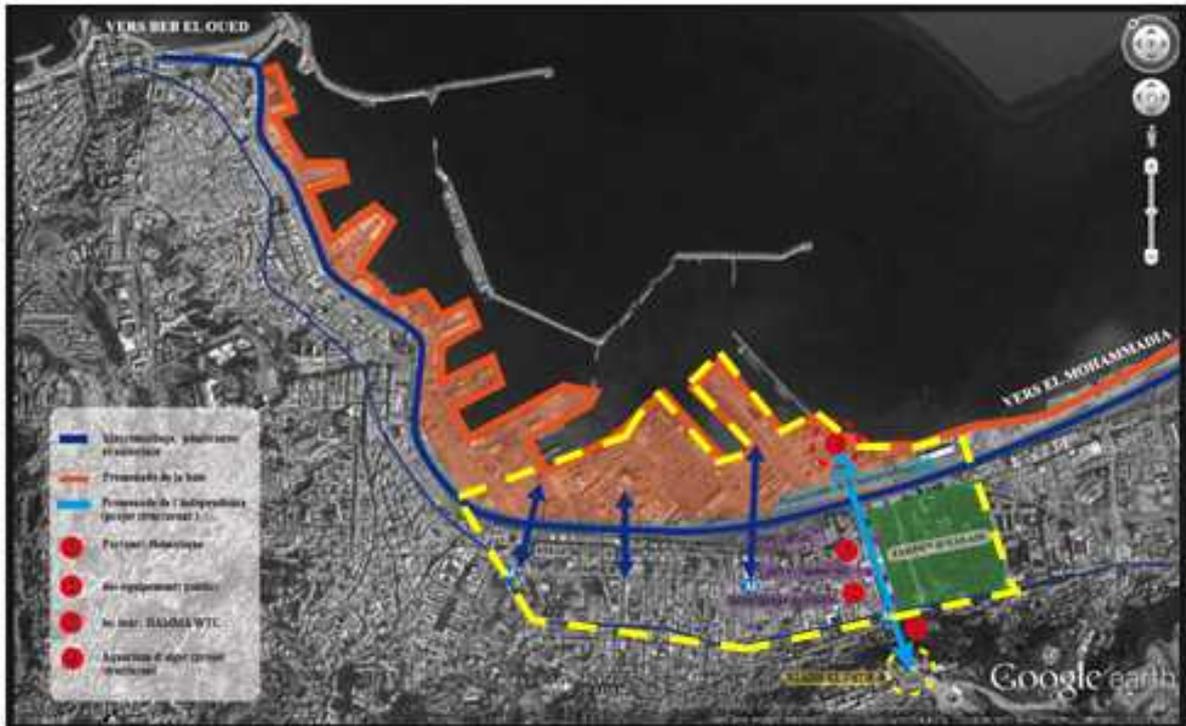


Figure 3.5 : Carte montrant l'Aire d'étude (la baie d'Alger) et le site d'intervention le site d'intervention (el hamma)

1. L'aménagement du Port d'Alger est parmi les projets structurant prioritaires du plan stratégique d'Alger à l'horizon 2033.
2. Délocalisation du port commercial vers (Djeu Djeu à Jijel).
3. Possibilité d'escapes Maritimes.

4. Ambiguïté envers l'aménagement de la zone portuaire côté Hamma.

5. Potentiel inexploité du Jardin d'essais.

6. Limite inappropriée et absence de continuité de la séquence (Sablet / Port).
7. La zone portuaire côté Hamma est complètement séparé de la ville, c'est due à la présence de la voie ferroviaire et la voie express.

Figure 3.6 : intérêts et choix du site d'intervention

III.3 LECTURE DU TERRITOIRE :

Le territoire Algérois fait partie du complexe montagneux de l'Atlas Tellien, compris entre l'Atlas Tellien et l'Atlas littoral (le Sahel). Ce territoire long de 300 km environ est bordé au nord par la Méditerranée.

- Topographie :

Le territoire d'Alger se présente comme unité géographique, il est délimité par le massif de Bouzareah à l'est et le massif de Chenoua à l'ouest. L'ensemble du Sahel sépare la plaine de la Mitidja de la mer et présente :

- 1/-Une zone de collines et de replats de faibles pentes qui varient de 3 à 15 %
- 2/-Une zone de plateaux très vallonnée avec les plateaux de Bouchaoui.
- 3/-Une zone côtière composée d'une cote sablonneuse).

- Hydrographie

Le territoire du Sahel Algérois est traversé par deux importants cours d'eau de grande envergure territoriale. L'oued El Harrach à l'est et l'oued Mazafran à l'ouest

- Lecture du Réseau Routier:

La structure territoriale héritée s'est maintenue, mais notons quand même qu'elle est consolidée surtout par un réseau d'autoroutes et de voies express disposées en rocades autour d'Alger. L'extension des implantations territoriales et la fondation de nouvelles agglomérations urbaines.

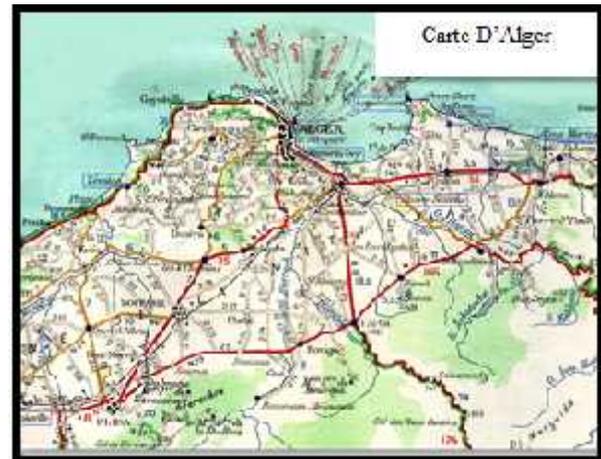


Figure 3.7 : Carte montrant le territoire d'Alger



Figure 3.8 : Carte montrant la morphologie d'Alger



Figure 3.9 : Carte montrant l'hydrographie d'Alger



Figure 3.10 : Carte montrant le réseau routier

III.4 LA LECTURE DIACHRONIQUE :

III.4.1 la structure de la baie d'Alger :

▪ Lecture de l'évolution historique de la baie d'Alger :

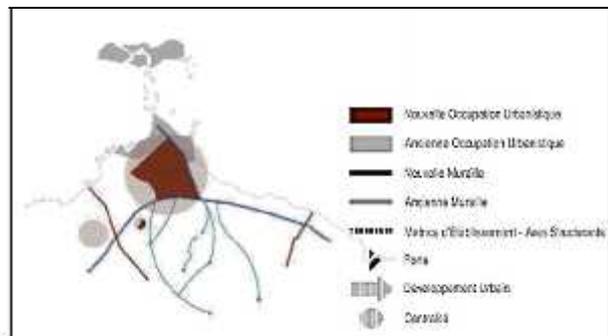
« La forme urbaine est un processus continu, si on veut la décrire à une période précise, on ne peut la négliger pour la comprendre, l'étude des périodes antérieures qui ont conditionné son développement et l'on littéralement formée ²⁶».

Alger est une importante ville qui a subi beaucoup de transformations tout au long de son développement. Son histoire se caractérise par quatre périodes principales :

À L'ÉPOQUE PUNICO-ROMAINE (II siècle av. J-C - V siècle apr. J-C).

Faits:

- Deux centralités aux extrêmes de la baie: Icosium à l'occident et Rusguniae à l'orient.
- Implantation d'un réseau urbain organisé à partir d'une matrice d'établissement autour de deux axes structurants: le Cardus et le Decumanus.
- Développement d'un tissu urbain au croisement des deux axes, centré sur la plateforme continentale.
- Structuration d'un système d'approvisionnement hydrique basé sur un système d'aqueducs, de citernes et de conduite d'aquifères à partir des fontaines et des sources situées plus à l'ouest, à une côte élevée.
- Construction de grands équipements comme le Théâtre et l'Église Chrétienne (à une époque tardive) ;
- Début de la construction d'un périmètre emmuré, accompagnant le système de vallées, au nord et au sud ; et,
- Implantation de la Nécropole, au nord et en dehors du périmètre urbain.

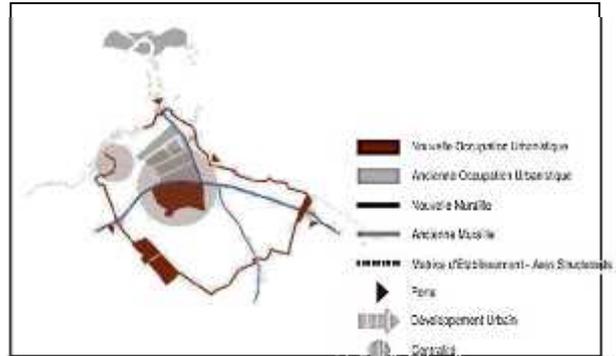


²⁶PANERAI Philippe, analyse urbaine, Edition parenthèse, Marseille, 1999.

À L'ÉPOQUE MUSULMANE (VII siècle - XVI siècle).

Faits: El-Djezaïr se dresse sur les ruines d'Icosium.

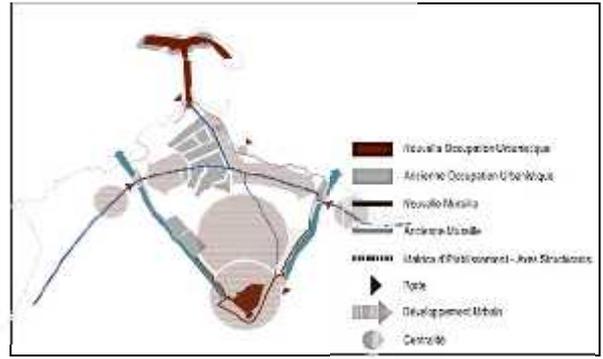
- Adaptation et réoccupation des infrastructures existantes et établissement d'une nouvelle centralité à la côte élevée avec la fondation de la Casbah.
- Agrandissement et consolidation du périmètre urbain et introduction d'un système défensif de muraille, réutilisant les vestiges de la muraille romaine;
- Le périmètre urbain commence à inclure une étendue qui, de la côte élevée à la côte basse et à travers la muraille, accompagne le système des vallées de Bab el Oued à Bab Azzoun.
- Ouverture d'un système de quatre portes, Babal'Djnan (au nord), Babal'Djazira (au nord-ouest), Bab Azoun (au sud) et Bab al Bhar (à l'est), les trois premières coïncidant avec le tracé régulateur de la fondation romaine.
- Articulation avec les îlots à partir de la porte de Babal'Djazira ;
- Infrastructure de la zone appelée actuellement Quartier de la Marine.
- Réhabilitation du système d'approvisionnement hydrique, de fontaines et de citernes ;
- Organisation de l'espace urbain avec l'introduction d'équipements religieux, sociaux et culturels jalonnant et intégrant de nouvelles centralités dans l'espace urbain.
- El-Djezaïr prend l'expression d'une médina méditerranéenne, en partant de l'occupation et de la fortification du massif géologique continental le long des deux vallées et de la dissémination d'un tissu dense et hétérogène stratifié et organisé autour de ses éléments les plus notables.



ALGER À L'ÉPOQUE OTTOMANE (XVIe siècle – 1830).

Faits: Consolidation et extension de la muraille vers l'ouest, avec renforcement du système de tours, de batteries, de bastions et introduction de fossés.

- Ouverture d'une cinquième porte à l'ouest, à la côte élevée, appelée Bab al-Jadid ou « Porte Nouvelle ».
- Expansion, hiérarchisation et réorganisation du tissu urbain établissant une distinction fonctionnelle entre zone haute et zone basse.
- Établissement d'une centralité civile/résidentielle et implantation de la Citadelle dans la zone haute, Djebel.
- Consolidation d'une centralité politique et administrative dans la zone basse.
- Liaison de l'îlot à la plateforme continentale avec le lancement de l'infrastructure portuaire et de l'arsenal.
- Consolidation du système d'approvisionnement hydrique constitué des aqueducs de Télémy, de Bi'rTrarya, d'Hamma et d'AynZabouja et sous-systèmes de fontaines et de bains publics.
- Expansion urbaine vers l'extérieur de la muraille avec la fondation des faubourgs de BabAzzoun (noyau commercial et d'accessibilité à la province) et de Bab el Oued (noyau industriel).
- Implantation de systèmes militaires défensifs périphériques dans les environs au nord, à l'ouest et au sud de la médina.

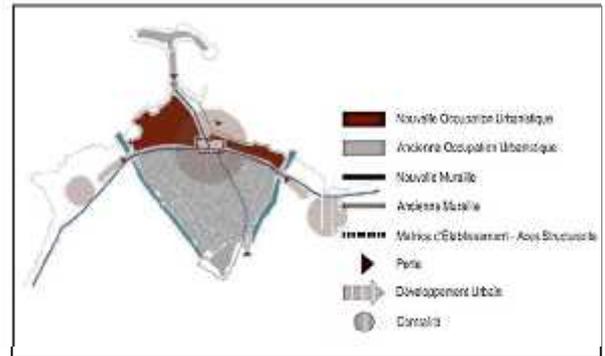


ALGER DU XIX^e SIÈCLE (1830-1900)

Faits: Création d'une place des armes pour les concentrations militaires, appelée actuellement Place des Martyrs.

- Occupation et réadaptation des infrastructures existantes pour installer le contingent militaire.
- Démolition de quartiers dans les zones basses de la ville pour installer des casernes.
- Ouverture de certains secteurs de la Casbah, suite au Plan Poiral (1837) dans lequel est proposé l'agrandissement du système viaire et des voiries et prévue la Promenade Militaire concrétisée plus tard par Chassériau dans le Boulevard de l'Impératrice.
- Démolition partielle de la muraille et relocalisation des portes.

- Conversion des éléments notables comme les mosquées et les palais pour y installer des églises et des casernes.
- Introduction de nouveaux usages et activités et augmentation de l'activité portuaire.

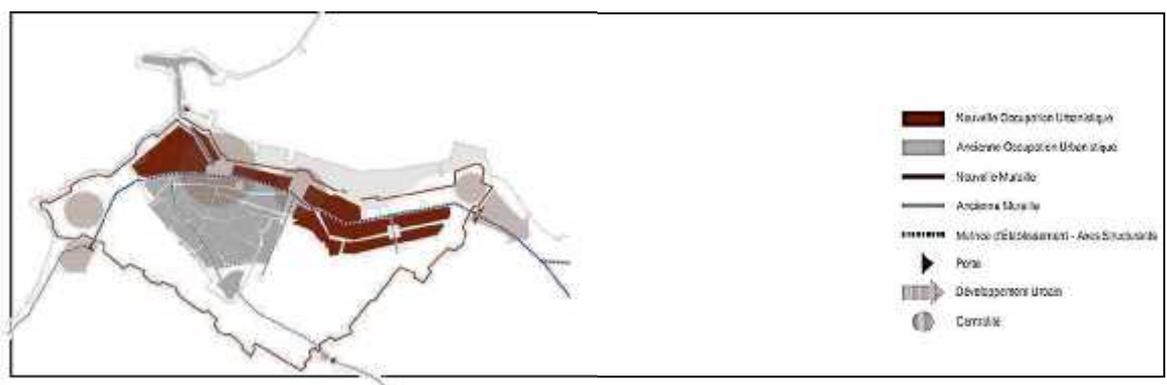


ALGER DU XXe SIÈCLE (1900-1930).

Faits: Établissement de nouvelles centralités et début du processus d'affirmation d'une structure polycentrique.

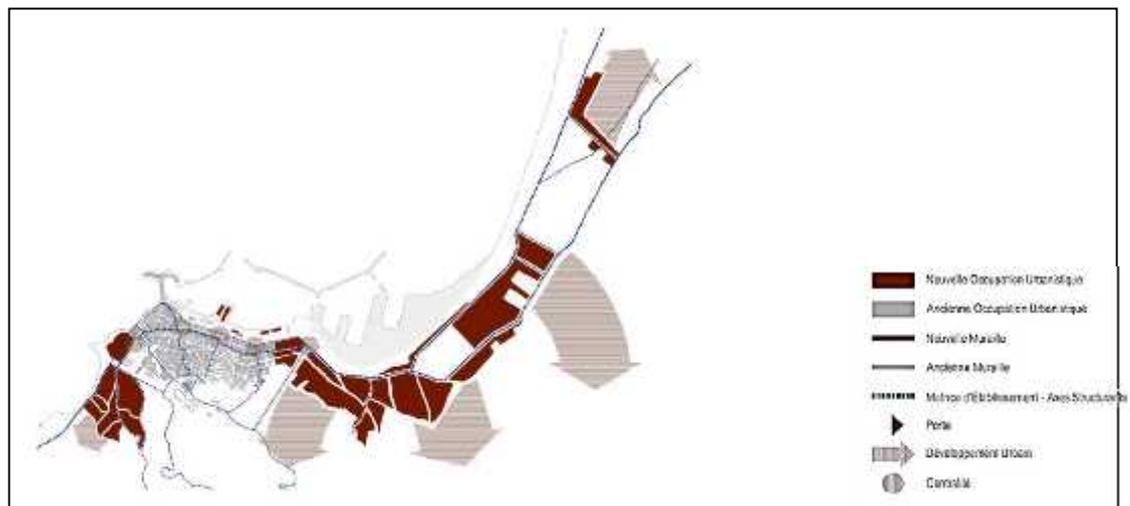
- Conquête progressive de la baie grâce à l'expansion vers le sud de la terrasse portuaire.
- Renforcement des infrastructures, des accessibilités et des grands équipements.
- Expansion urbaine vers le sud et le nord-ouest.
- Fragmentation de l'espace urbain en trames homogènes.
- Démolition progressive du périmètre de la muraille.
- Fixation de petites centralités et de nouveaux tissus urbains à la côte élevée, à l'ouest du cœur historique.

ALGER DU XXe SIÈCLE (II) (1930-1962)



Faits: En 1919, la loi qui prévoit l'obligation de développer des plans d'organisation et d'expansion urbaine dans des villes ayant une population égale ou supérieure à 10.000 habitants est publiée.

- Un ensemble de décrets qui prévoient le développement durable de la totalité du territoire algérien en établissant une priorité d'action sur les centralités urbaines, parmi lesquelles se distingue Alger, sont produits entre 1922 et 1929.
- Entre 1927 et 1928, un programme de développement de grands équipements et de l'extension de la terrasse portuaire et du front maritime est implanté et consolide à Alger le statut et l'expression urbaine d'une capitale, peu avant la conclusion du centenaire.
- De nouveaux tissus urbains qui s'étendent sur les zones hautes sont créés et dilatent la centralité à des zones voisines comme El Biar et Hydra.



ALGER CONTEMPORAINE (1962-2008)

Faits: Le centre colonial demeure l'espace central d'Alger et l'on procède à la récupération du bâti et à son occupation respective avec des fonctions tertiaires, gouvernementales, politiques et financières.

- L'intégrité de la structure urbaine est maintenue dans le centre historique.
- Expansion du centre et des fonctions tertiaires sur les communes d'El Biar et Hydra.
- Établissement de nouvelles centralités périphériques sur des noyaux coloniaux ou des tissus urbains de genèse récente grâce à la définition d'un schéma de programmation de l'usage des sols et du bilan des centralités à l'échelle métropolitaine.
- Définition d'instruments ayant une portée à moyen et long terme, assurant un développement harmonieux et pérenne dans les stratégies de développement urbanistiques, en soulignant des aspects de programmation et de croissance économique.

- Renforcement des infrastructures urbanistiques et des systèmes d'accessibilité et de transport.
- Définition de politiques de préservation patrimoniale et environnementale.
- Densification des secteurs d'opportunité et de transformation / rurbanisation de tissus vulnérables dans les périphéries.
- Fixation de centralités thématiques et d'axes logistiques, de pôles scientifiques, industriels, universitaires, sportifs et de loisir.
- Renforcement de l'activité portuaire avec un moteur économique et implantation de nouveaux axes logistiques.
- Développement de centralités littorales et prospection du potentiel d'attraction touristique.
- Définition de stratégies de préservation patrimoniale, notamment de mesures d'intervention prioritaire dans les tissus historiques de la vieille ville.
- Stabilisation d'une structure polycentrique.



▪ Evolution historique des typologies architecturales de la baie d'Alger :

L'architecture d'Alger se distingue par sa richesse des tissus urbains : on y trouve le traditionnel qui est dense et compact présent à la Casbah, aussi le néo-classique du 19eme siècle du type haussmannien à Alger centre (le quartier d'isly, de la Marine, Bab-El-Oued...) et enfin le tissu moderne du type des grands ensembles (les HLM de Bab Ezzouar, les HBM) dont l'une des premières grandes opérations est celle de champ de manœuvre en 1928 par Zehrfuss et les ensembles d'habitations de Pouillon « la cité de Diar El Mahçoul, de Diar Saada du climat de France ». Tout ceci est reflété par la citation de J.J.DELUZ « *Alger est une encyclopédie d'architecture depuis l'architecture des turcs à la Casbah jusqu'à l'architecture de la fin de la colonisation, il y a tous les styles qui sont illustrés. et on peut utiliser Alger pour illustrer l'histoire de l'architecture en Europe et dans le monde* »²⁷

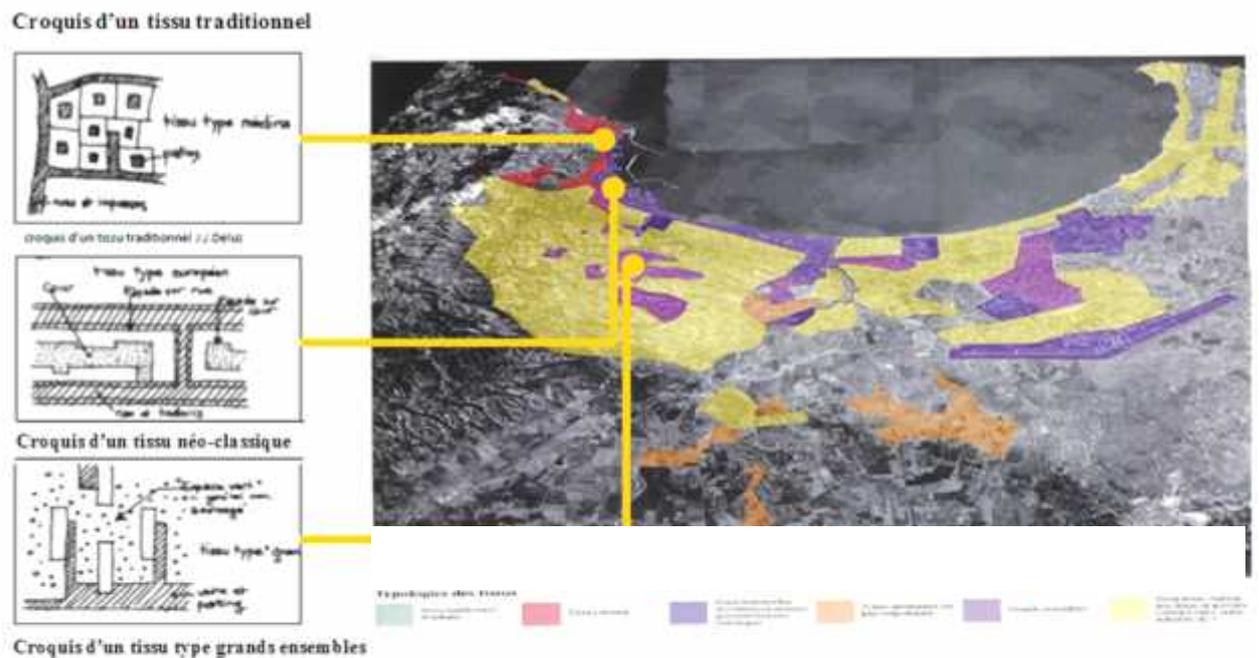


Figure 3.11 : Carte montrant les typologies des tissus ; bleu : tissu traditionnel (Casbah), rouge : tissu colonial, mauve foncé : zone industrielle, mauve clair : grands ensembles, jaune : tissu mixte. Source : Alger métropole.

²⁷JEAN JACQUES DELUZ, *le tout et le fragment*, Edition BERZAKH, 2010.

III.4.2 La structure de l'aire d'intervention :

- Lecture de l'évolution historique :

A l'origine El-Hamma était un village agricole de la banlieue algéroise avec une présence de maisons de compagne (El-Hafs), pendant l'époque coloniale (1846) une structure militaire s'install (Arsenal) sur l'emplacement d'une ancienne batterie Ottomane.



Dès 1867 la ville est reliée par le chemin de fer, puis en 1885 la ville a connu l'aménagement du port puis son extension ce qui a privilégié l'installation d'entrepôts, à cette époque le quartier d'El-Hamma affirme son caractère industriel.



En 1904 Le quartier est annexé à la ville d'Alger ce qui a permis la Création d'un groupement de logements sociaux (HBM) 1928 aux champs de manœuvre, parallèlement le quartier connaît une forte densification entre l'Arsenal et le jardin d'essai.



La caserne militaire (Arsenal) à El-Hamma



● La gare ferroviaire



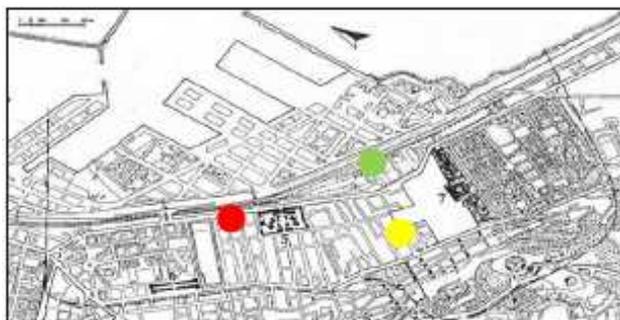
● Habitat Bon Marché

La croissance de la population musulmane ainsi que la dégradation de vie des Européens conduisit vers des conflits et des tensions sociales. Pour y pallier, les autorités Françaises ont mis en œuvre plusieurs interventions, parmi l'une d'elles le programme des HLM (Habitation à loyer Modéré) destiné aux musulmans et aux souches les plus défavorisées de la population européenne.



C'est à partir des années 50 que les bâtisses de 15 à 16 étages HLM (plan de Constantine) furent réalisées telles que: Habitat collectif (HLM) Zehrfuss 1948 au -Cité Diar El Mahçoul (Pouillon 1954) –plan de Constantine

Début 1985 le quartier a connu sa première rénovation à travers des opérations de démolition d'anciens entrepôt, suivit par l'établissement d'un plan d'urbanisme par le CNERU dans le but de transformer El-Hamma et Hussein-



Dey en un centre politico-administratif de la capitale, 2ème pôle du grand Projet Urbain. Actuellement le quartier accueille de nouveaux tissus à caractère administrative et résidentiels: -Hôtel Sofitel -Bibliothèque Nationale -cité El Djawahra



● Diar El Mahçoul



● Jardin d'essais



● Bibliothèque Nationale



● Cité Djawahra



● Hôtel Sofitel

SYNTHESE :

D'après l'analyse diachronique nous pouvons conclure en mettant en évidence la forme du port qui constitue une partie intégrante du patrimoine de la ville d'Alger et que nous allons garder et préserver.

Le quartier d'El Hamma a connu son urbanisation depuis l'ère coloniale, son importance est mesurée par des activités émergentes, la majorité des ensembles de manufacture ainsi que des logements, le quartier d'El-Hamma demeure délaissé suite à la fragilité de ces anciens bâtiments, à ce fait l'état annonce une série de production et de renouvellement à vouloir créer une nouvelle centralité à la ville.

III.5 LECTURE SYNCHRONIQUE :

L'état des lieux est une occasion pour mieux connaître notre entité, identifier les ressources existantes et les besoins collectifs dans le but de s'assurer que les projets que l'on souhaite mettre en place rencontrent le bien l'intérêt de tous.

III.5.1 Accessibilité, transports et hiérarchie des voies :

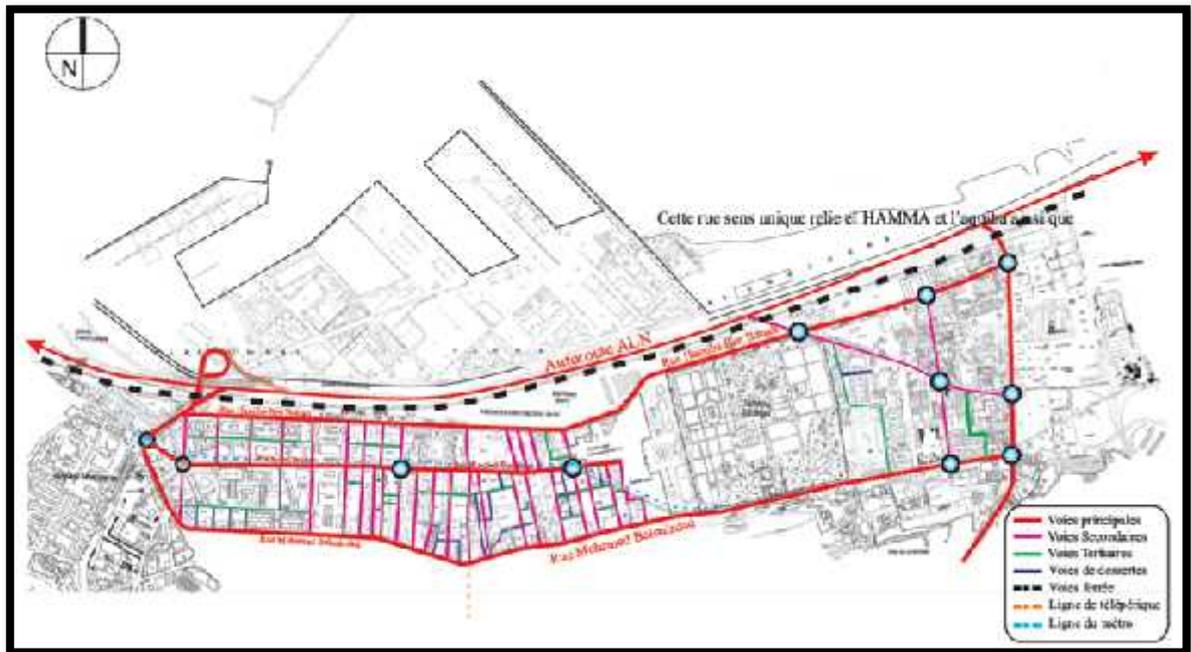


Figure3.12 : carte montrant l'accessibilité, le transport et hiérarchie des voies

Accessibilité : Se fait selon les axes suivants :

- La rue Mohamed Blouizdad: axe principale à caractère commercial, très animé et qui constitue l'articulation topographique entre la plaine et l'escarpement. Cette rue sens unique relie el HAMMA et l'aquiba ainsi que la place du 1er mai et le jardin d'essai.
- L'autoroute l'ALN : qui relie notre zone d'étude avec l'aéroport et l'est du pays.
- La rue Rochai Boualem: c'est la continuité de l'axe AISSAT IDDIR, cet axe est mal structuré, étroit et présentant des parois ponctues d'activités secondaire (hangars, entrepôts, activités industriels, habitats collectifs, usine, ferme...)
- La rue Hassiba Ben Bouali: c'est un axe à circulation à sens unique, c'est aussi la voie principale qui relie le jardin d'essai à la place du 1er mai. Cette rue qui présente un caractère industrielle est très étroite et très peu animée.

Les transports : Permettant l'accessibilité à notre site

- Le chemin de fer : longe EL HAMMA et relie l'est à l'ouest du pays.
- La ligne de métro : qui longe le site de l'est à l'ouest d'EL HAMMA.
- La ligne téléphérique : assurant la liaison entre les hauteurs d'EL MADANIA et le quartier EL- HAMMA.

Constat sur la connexion et mobilité:

- Manque d'accessibilité directe à partir de l'ALN et aussi de la voie ferrée rend la zone hermétique.
- Rupture physique entre le port et La ville causée par la voie ferroviaire.
- Manque de moyens de Transports à l'intérieur du quartier.

III.5.2 Les espace publico-collectifs :

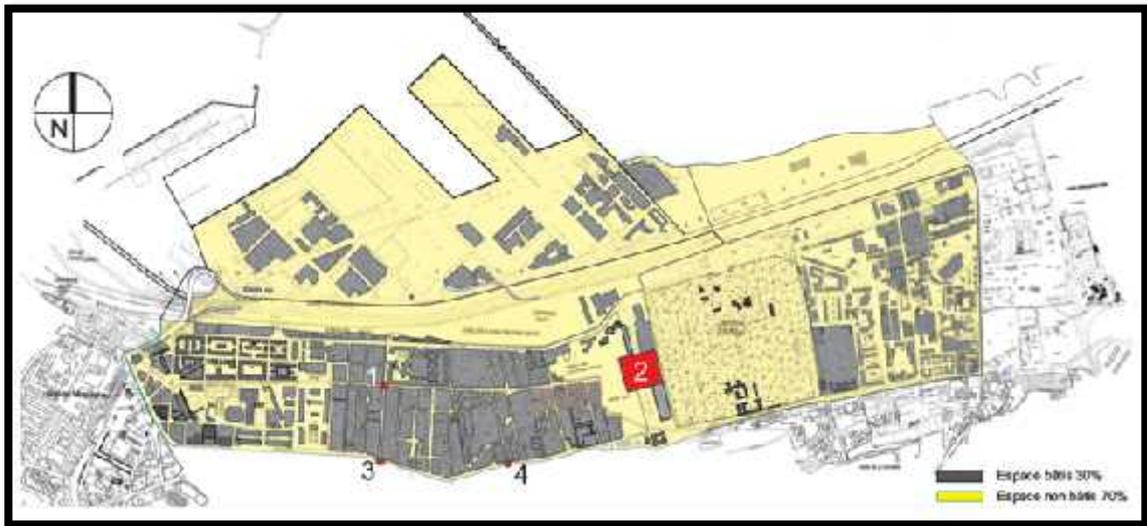


Figure3.13 : carte montrant les espaces publico-collectifs

1- la place Sahnoun: elle correspond au croisement du boulevard rochai Boualem et de la rue Mohamed Bougherfa. C'est un point de convergence à l'échelle du quartier .stationnement fréquent des poids lourds de part et l'autre de la place, la rend mal vécue.

2- la place carre : comme son nom l'indique, elle est de forme carre, elle a une dimension de 65m*65m. Elle se trouve entre l'hôtel Sofitel et la bibliothèque nationale. Elle abrite un centre commercial.

3- la place 11 décembre: préservée aux usagers de l'équipement, cette place est située au niveau de l'axe Mohamed Belouizdad.

4-La place de la fontaine: de forme rectangulaire, la place de la fontaine est située à l'intersection des rues Mohamed Blouizdad et Chaaba Abdelkader.

III.5.3 Gabarit:



Figure3.14 : carte montrant le gabarit

Notre zone d'intervention de par sa position en plein centre de la capitale se trouve face à une mauvaise occupation du sol dont le gabarit se limite entre le rez-de chaussée et R+3 sauf pour quelques immeubles d'habitation de type barres où le nombre de niveaux passe de R+8 à R+10

III.5.4 l'état du cadre bâti :

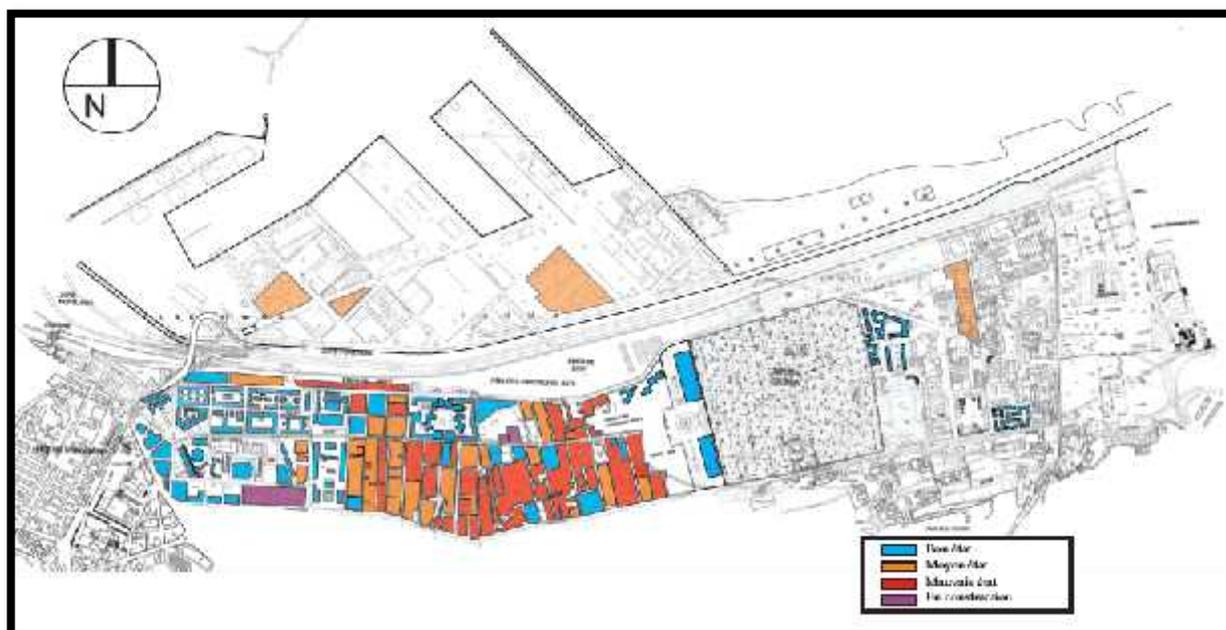


Figure3.15 : carte montrant l'état du cadre bâti

Notre site est composé d'un tissu non homogène qui varie du bon état à un état dégradé.

- Bâti en bon état : C'est des bâtiments (équipements) construits récemment, ils n'ont pas besoin de modifications
- Bâti en moyen état : C'est des bâtiments majoritairement à usage d'habitat qui nécessitent seulement des retouches (peintures, revêtements, traitement de façades.....etc.)
- Bâti en mauvais état ou à risque : C'est des bâtiments à usage d'habitat, commerces et quelques équipements, qui ont besoin de rénovation sur plusieurs niveaux,

Dans certains cas une réhabilitation/rénovation est envisageable dans les autres cas où les bâtiments sont complètement dégradés et présentent un risque pour la population en plus d'être une nuisance visuelle la démolition est de rigueur ainsi que la présence des hangars à l'intérieur du port et qui nécessite une démolition.

III.5.5 Les fonctions :

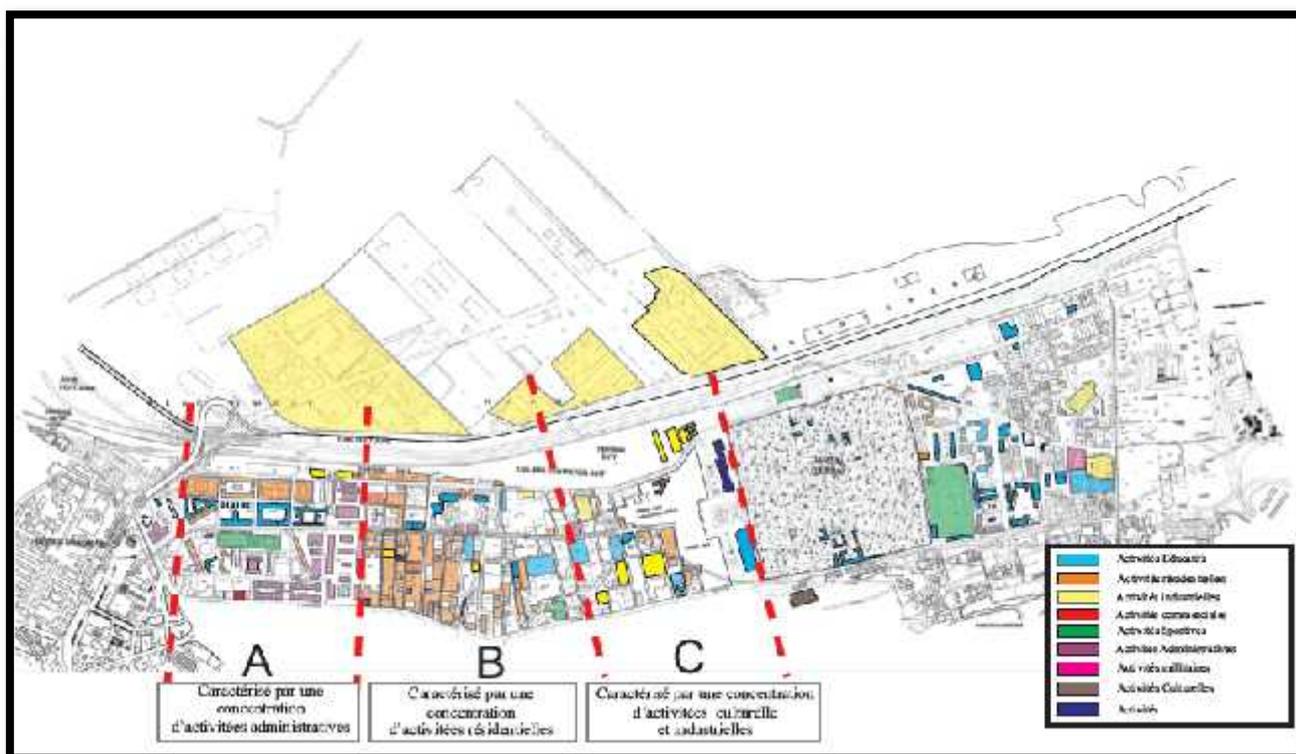


Figure 3.16: carte montrant les fonctions

C'est un espace urbain largement occupé par des activités secondaires et d'entreposage sans rapport avec sa situation centrale.

III.5.6 Les éléments singuliers

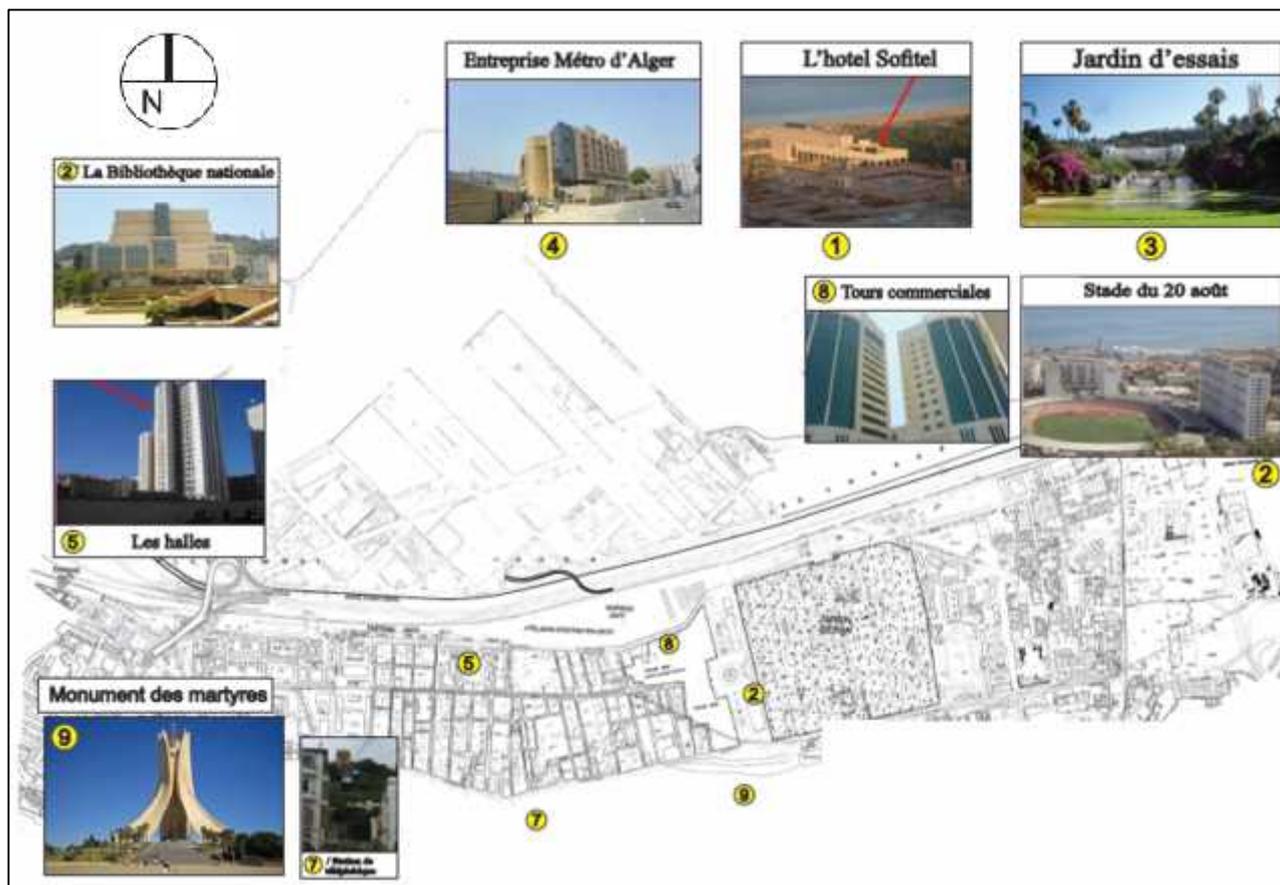


Figure3.17: carte montrant les éléments singuliers

On remarque dans ce site la prédominance d'éléments permettant d'établir plusieurs repères dans toute la ville. en plus de la valeur ajoutée grâce à la présence de quartiers ou se trouvent des équipements de grande envergure tels que: La bibliothèque national, le jardin d'essais, siège du métro, Les tours djawehara , donnant à la ville son caractère de dynamisme Urbain.

III.5.7 Les potentialités et carences :

A. Les potentialités :

1. Les composantes naturelles, le jardin d'essai, le bois des arcades ainsi que la mer constituent l'un des points forts du constat.
2. Il faut dire que les potentialités foncières soient très importantes vu que la zone présente en grande partie des hangars et des terrains vides.
3. La zone possède aussi une accessibilité importante vu les nombreux axes qui la structurent et qui sont : La ligne de téléphérique, Le chemin de fer, Le métro
4. Une position centrale dans la croissance de la baie d'Alger, avec un important réseau routier qui lui confère une accessibilité et une communication facile avec les différentes régions de la capitale, sans oublier une situation stratégique dans le champ visuel d'équipements prestigieux tels que Ryad el Fath, hôtel Sofitel, la bibliothèque nationale.

B. Les carences

1- Les ruptures :

- Une rupture avec la mer ayant pour origine le port, l'autoroute de l'ALN, le chemin de fer, les locaux et hangars industriels.
- une rupture avec la partie haute « Riad el Fath » et ce par l'occupation anarchique du versant.
- une rupture avec le centre d'Alger due à l'interruption de la continuité de la façade urbaine du front de mer qui à partir du 1er mai se transforme en bidonville constitués de vieux hangars.

2- aucun aménagement pour les stations de transport.

3- Implantation des usines au milieu d'un tissu à vocation d'habitat et d'équipements.

4- L'impression de délabrement et d'abandon des espaces de détente et loisir et Une absence totale d'espaces verts.

III.5.8 Synthèse :

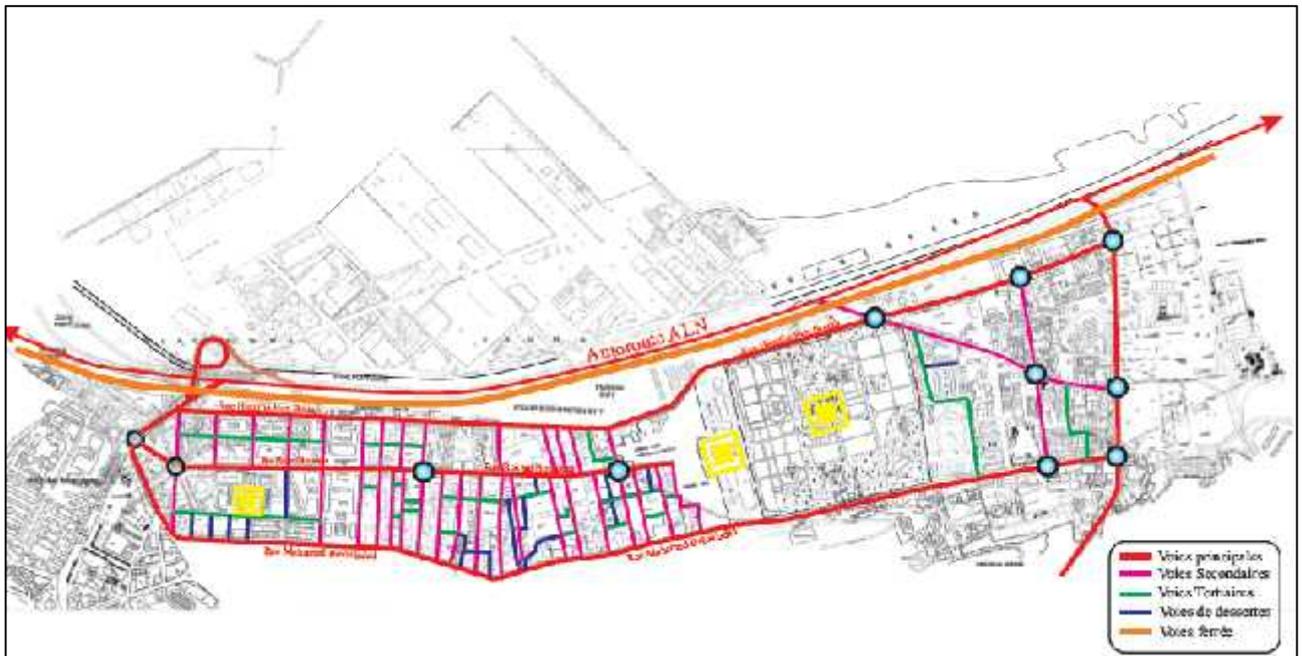


Figure3.17: carte montrant le caractère de l'urbain

Synthèse 01 :

En établissant l'analyse synchronique de notre site intervention nous avons pu faire ressortir les potentialités et les carences de ce site afin de pouvoir intervenir correctement et en cohésion avec la ville sans créer de rupture qui pourra engendrer d'autres conséquences plus graves.

Synthèse 02 :

La rupture ville/port/mer dans cette zone est d'ordre Physique, visuel et fonctionnel, la proposition d'un aquarium est validé vu que Alger ne bénéficie d'aucun équipement de la sorte, les recommandations pour l'aménagement et la reconversion du port coté Hamma ne sont ni précises ni étudiés de façon profonde, c'est pour cette raison que nous voulons proposer notre étude sur ce site qui bénéficie des ressources essentiels ainsi que des atouts qui vont permettre:

1/-D'allier le cadre de vie et les performances économiques pour le développement et l'épanouissement de la ville. 2/-Valoriser la façade maritime d'el Hamma et d'Alger.

3/-Intégrer la friche ferroviaire ainsi que le réseau de voirie qui constituent une rupture entre la mer-port et la ville.

L'objectif de l'intervention sur ces promenades est de développer un ensemble d'opérations de requalification urbaine par le réaménagement des bâtiments, de l'espace public et des infrastructures, situées le long de ces axes.

Parmi les orientations du plan stratégique, c'est de prévoir 8 promenades (qui seront détaillées en annexe) et notre intervention sera sur la 8eme promenade qui est l'axe de l'indépendance

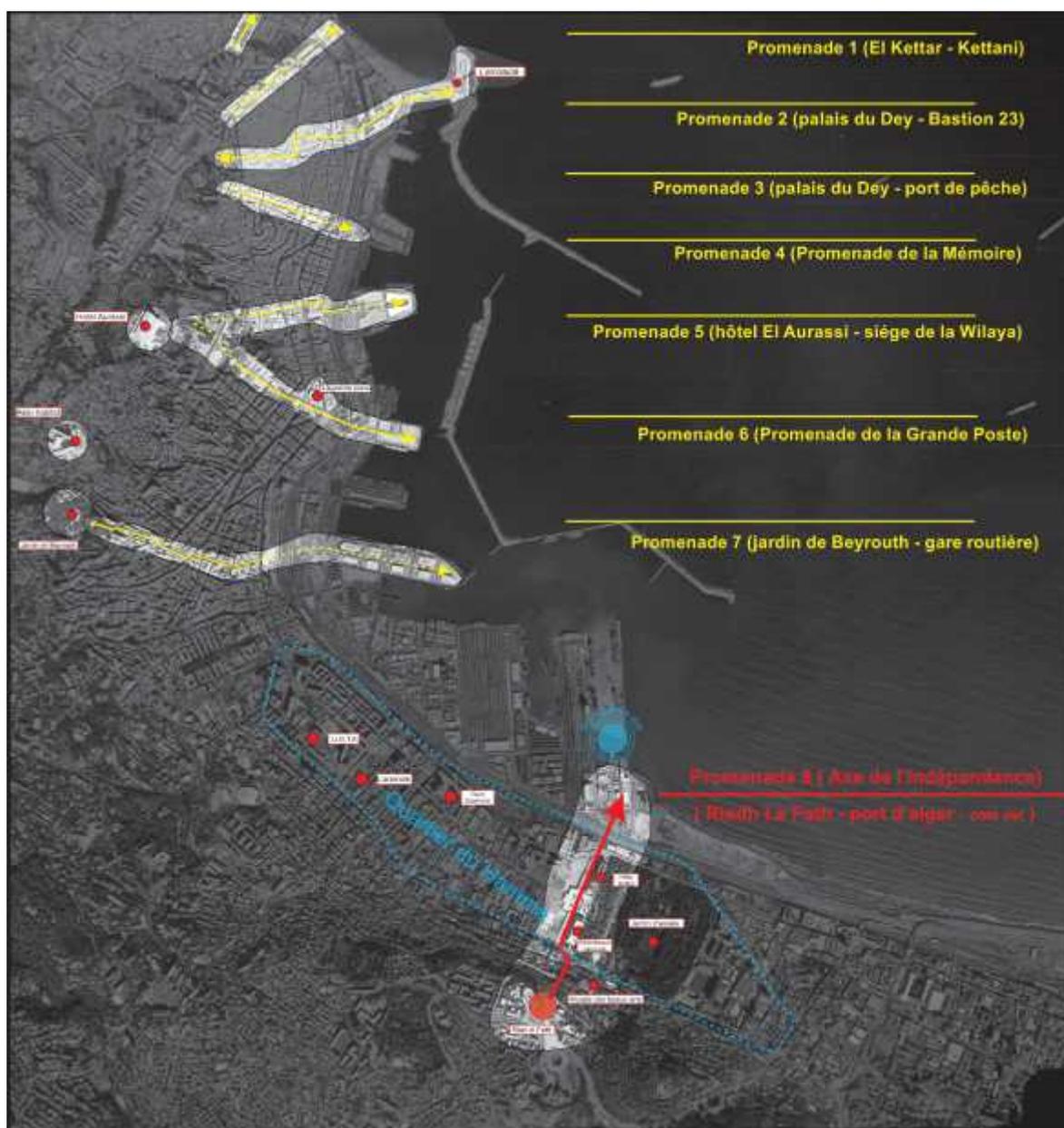


Figure3.18: vue aérienne sur laquelle sont montrées les 8 promenades projetées par le plan stratégique, en rouge : la promenade de l'indépendance

III.6 INTERVENTION URBAINE

Le dossier graphique est constitué des plans suivants :

- Schéma de structure
- Plan d'aménagement
- Plan de composition
- Plan de masse
- Projet d'architecture à l'échelle de l'ilot et d'une composante de l'ilot

Ces plans seront présentés au niveau du mémoire et en annexe sous format A3

III.6.1 Schéma de structure proposé



Figure3.19: carte montrant le schéma de structure

III.7 CONCLUSION GENERALE

Après avoir effectué la présentation de la ville d'Alger ainsi que l'aire d'étude choisie « la baie d'Alger » et la zone d'intervention (le port d'el hamma) et après avoir procédé à la lecture du territoire, la lecture diachronique et synchronique, nous avons pu faire ressortir les potentialités et les carences de ce site afin de pouvoir intervenir correctement et en cohésion avec la ville sans créer de rupture qui pourra engendrer d'autres conséquences plus graves.

Nous sommes tenté de dire que la discipline de l'architecture gravite autour de 2 éléments majeurs ; le lieu, l'objet et la durabilité. Le lieu à travers ses contraintes, son histoire, sa morphologie, ainsi que sa situation géographique demeure la première source d'inspiration, l'objet en tant qu'œuvre dont les dimensions se confrontent et se font des compromis dans une quête d'harmonie.

Aujourd'hui, avec la volonté de procurer une nouvelle image au port, où le port est plus accessible, mieux intégré et dont la présence devient un atout pour le développement des villes portuaires. Il s'agit alors de sortir de la vision traditionnelle et restreinte de la ville d'Alger, où le port n'est qu'un nœud de circulation à l'interface des réseaux maritimes et terrestres pour adopter une vision de pôle. Sa reconversion devient urgente face aux effets de la mondialisation et à la compétitivité entre les villes portuaires.

En outre les problèmes qu'il génère, le port renvoie également à des métiers, à des cultures, à une société et un imaginaire spécifique. Ces aspects sont les leviers et la clé de la réussite d'une opération de reconversion. Il s'agit de revoir le port comme un espace ouvert, commun et continu à la ville d'Alger ainsi que d'améliorer son image à travers la régénération du cadre urbain et portuaire hérité, par l'innovation et la diversité de ces composantes. Un espace multifonctionnel qui met en scène la culture et l'image de la ville portuaire. Et enfin le principe de réaménagement des promenades urbaines afin de retisser le lien entre Ville/Port, redonné vie au port d'Alger et lui procuré un énorme potentiel pour les années à venir, en lui redonnant une nouvelle image, plus d'attraction, plus d'emplois, un nouveau et un meilleur cadre de vie pour les citoyens, une destination pour de nouveaux touristes, tout cela permettra à Alger d'être redynamisée, que ce soit sur le plan national ou le plan international. Mais une vision prospective s'impose pour éviter de tomber dans un piège qu'on aurait pu éviter des années avant. Car pour faire une bonne recomposition, il faut faire surtout une bonne prospective, en analysant les nouveaux moyens et surtout de

faire en sorte de concevoir durable avant l'heure , car aujourd'hui c'est déjà du passé , comme l'affirmait Fernand Braudel, "l'avenir ne se prévoit pas , mais il se prépare ".

Dans notre projet nous nous sommes basé sur l'aspect urbain, dans la conception d'un projet architecturale, la diversité du projet urbain nous a incité à choisir certains paramètres d'étude qui nous ont semblé indispensable pour la lecture de la ville d'Alger d'une part et d'autre part connaître l'histoire et la structure de notre aire d'intervention, nous a mener a stipuler que la ville ne peut pas exister sans espace public bien conçu.

Nous avons essayé dans ce travail d'exprimer notre intervention par un model urbain contemporain qui est notre cas d'étude les promenades urbaines « promenade de l'indépendance » afin de retisser le lien entre ville et port, cette problématique était l'essor de toutes les actions théoriques de notre mémoire.

La promenade de l'indépendance intègrera la réhabilitation et la restructuration des quartiers environnants et participera au développement d'une nouvelle centralité autour de l'actuelle bibliothèque nationale et de l'hôtel Sofitel, cette promenade va marquer physiquement et symboliquement la ville. Elle sera un lieu d'exaltation de l'histoire et de l'identité nationale, mais aussi un lieu d'excellence et d'affirmation des potentialités d'Algérie et des algériens à l'avenir

Le point de départ de cette promenade est, évidemment, le monument de l'indépendance. Elle intègre d'autres éléments significatifs comme le jardin d'essai, la bibliothèque nationale et l'hôtel Sofitel. Ce parcours sera semé de quelques équipements nouveaux, qui serviront à renforcer son importance fonctionnelle, dans notre projet les objectifs à atteindre s'énoncent comme suit :

- Dynamiser les flux transversaux, entre l'ensemble monumental et le nouvel équipement culminant de la promenade, sur la baie
- Promouvoir la continuité du parcours par la création d'un passage piéton en dessous de l'autoroute
- Créer un lien fonctionnel entre la ville et la mer
- Mettre en place de nouveaux équipements de proximité le long du parcours.

Cette proposition d'intervention constitue une réponse et une vision possible à la problématique que nous avons abordé, et c'est pour cette raison que nous ouvrons le champ sur une piste de recherche sur comment les promenades peuvent-elles contribuées à améliorer la qualité de vie des citoyens ?

III.8 REFERENCES

A. Ouvrages généraux :

1. BAUDOUIN T, COLLIN M, PRÉLORENZO C. *Urbanité des cités portuaires. Paris. L'Harmattan. 1997*
2. BEREZOWSKA-AZZAG, E. *le Projet urbain Guide méthodologique, comprendre la démarche, Tome 2, 2012, éd. Synergie, Alger.*
3. BONILLOJ. L., Contribution à une histoire critique du projet architectural et urbain, Thèse d'H.D.R., Laboratoire INAMA, E.N.S.A .Marseille,(Mars2011).
4. CHOAY Françoise, MERLIN Pierre, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement.* Puf,
5. BONILLOJ.L., L'analyse morphologique et le projet urbain dans Intergéo-Bulletin,1995,n°118.
6. Julien GRACQ, *La forme d'une ville,* Paris, 1993
7. DEVILLERS Christian, BORDEAU Anais. , *Le projet urbain,* 1994, Éditions du Pavillon de l'Arsenal, Paris.
8. DUFRESNE Jacques. *Mumford, ou la cité organique. Revue Critère, n° 17, printemps 1977.*
9. INGALLINA Patrizia. *Le projet urbain, «Que sais-je ?" , 2010, Paris.*
10. KRIER R., *L'espace de la ville. Théorie et pratique,* 1980, Archives d'architecture moderne, Bruxelles.
11. PANERAI, Philippe et MANGIN, David: *Projet urbain,* 1999, Éditions Parenthèses, Marseille.

B. Ouvrages Spécifique :

1. CHALINE Claude, *Ces ports qui créèrent des villes"*, 1994, Ed. l'Harmattan, Paris.
2. (CHA) CARDINAL HARDY / Architecture / Paysage / Nature, Promenades urbaines la vision de Montréal, 15 mars 2011 révision 30 mai 2012, site web officiel de la ville de Montréal.
3. INGALLINA Patrizia. « *Le projet urbain* » partie introductive intitulé (*Une notion floue*)
4. JEAN JACQUES DELUZ, *le tout et le fragment, Edition BERZAKH, 2010.*
5. PANERAI Philippe, analyse urbaine, Edition parenthèse, Marseille, 1999.
6. PASQUERA M.A, RUIZ J.R ,1996.
7. Sylvaine Le Garrec, *Le renouvellement urbain, la genèse d'une notion fourre-tout,* Paris, Plan Urbanisme Construction Architecture, février 2006.

C. Articles :

1. Le projet d'hôtel de région Lyon Confluence par C.de Portzamparc, revue Paris rive gauche, site : <http://projets-architecte-urbanisme.fr>
2. Jean Rieucan , *La promenade publique géosymbole de l'urbanité espagnole. La Rambla Nova de Tarragone*, Date d'apparition : 22 octobre 2012 ..
3. Revue « Architecture, urbanisme Fr, article : « *Le mobilier urbain : nouvel outil stratégique d'aménagement pour les villes* », 21/09/2012

D. Thèses :

1. AOUISSI Khalil Bachir, Mémoire de Magistère (*Le clivage ville / Port d'Alger*), 12 décembre 2013, école polytechnique d'architecture et d'urbanisme

ANNEXE :

LECTURE CRITIQUE DES GRANDES ORIENTATIONS DU PLAN STRATEGIQUE D'ALGER 2009-2029 :

- Schéma des orientations du grand PDAU d'Alger

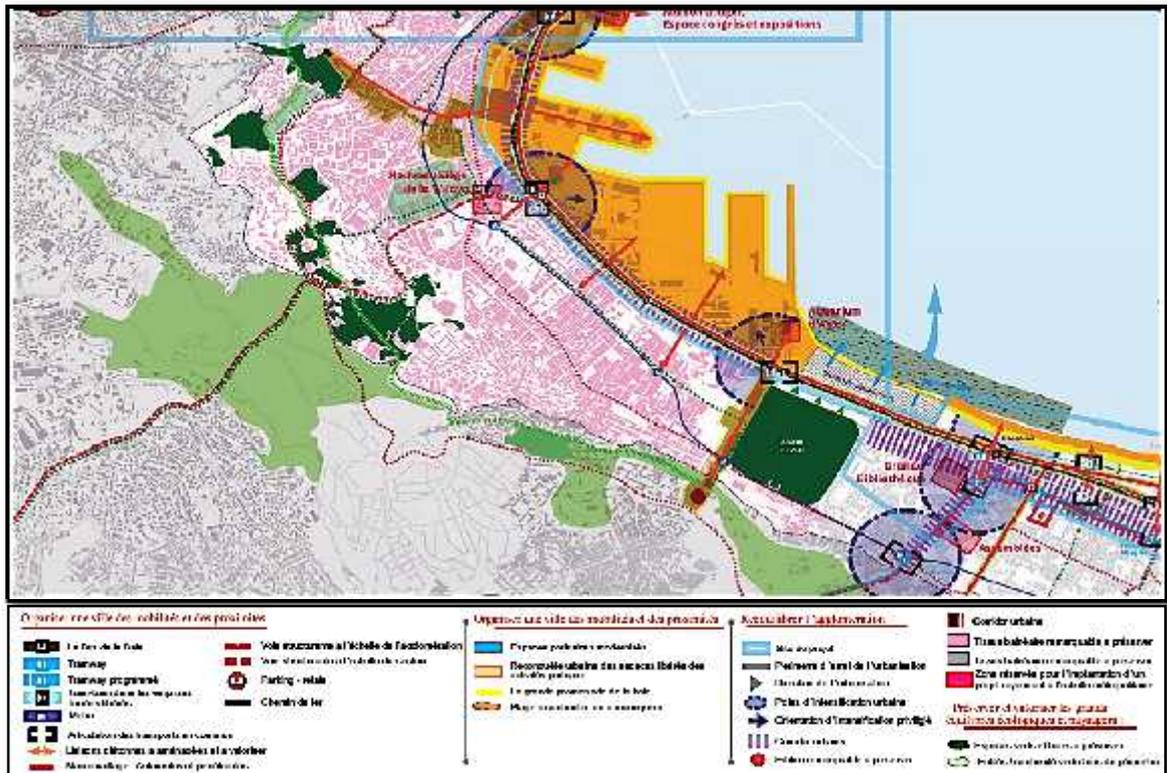


Figure 1: schéma expliquant les orientations du grand PDAU d'Alger

- Stratégie de développement portuaire :

Créer un nouveau port en eaux profondes et reconverter les espaces portuaires centraux.

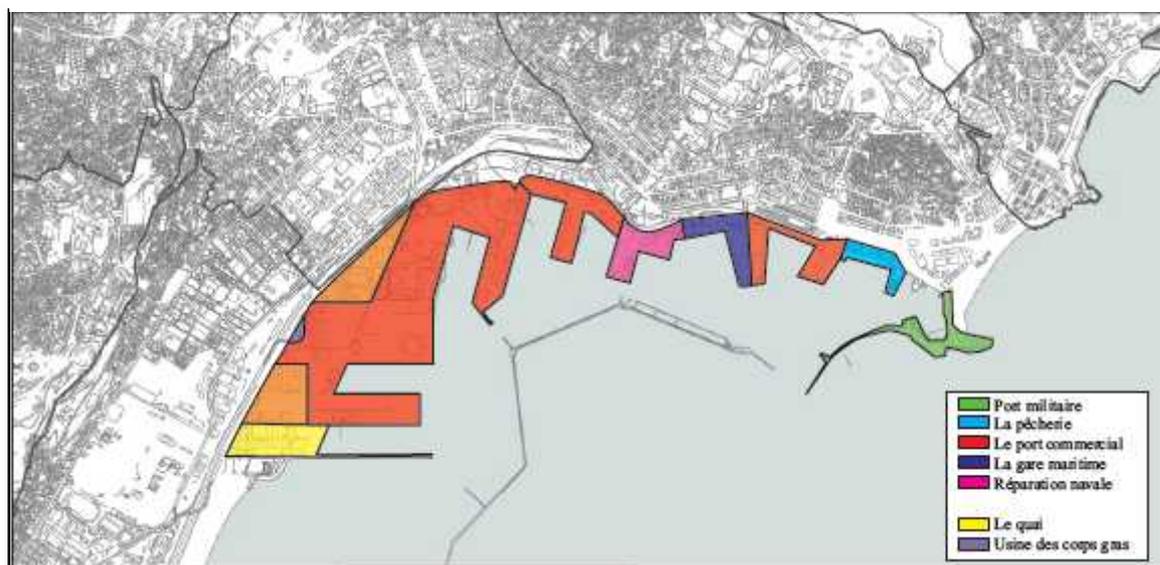


Figure 2: schéma montrant la stratégie de développement portuaire

- Les grandes orientations concernant le port d'Alger :

Les aménagements urbains à court-moyen terme :

Ouvrir la ville sur le port :

1. Les actions de densification du stockage des conteneurs et l'amélioration de la productivité dans les bassins de L'Agha et de Mustapha permettront de libérer rapidement des espaces du vieux port qui pourra alors s'ouvrir à la ville.
2. Amorcer la promenade au bord de l'eau par l'élargissement du quai au droit de la rue d'Angkor.
3. Les terrasses du port s'installent et accueillent des activités commerciales.
4. Le mole El Djefna et les bâtiments de l'ancienne gare maritimes sont réhabilités et réaffectés à la ville.
5. La pêche artisanale modernisée s'ouvrant à la visite, la plupart des grand port méditerranéens qui ont réhabilité leurs ports ancien ont tenu à conserver ce type d'activité pour animer le centre-ville.
6. La plaisance et la grande plaisance s'installent progressivement au pied de l'Amirauté.
7. Le mole El Djazair et la gare maritime s'ouvrent à la croisière: pour des raisons de sureté et de sécurité (fonction douanière) la gare reste fermé aux promeneurs.

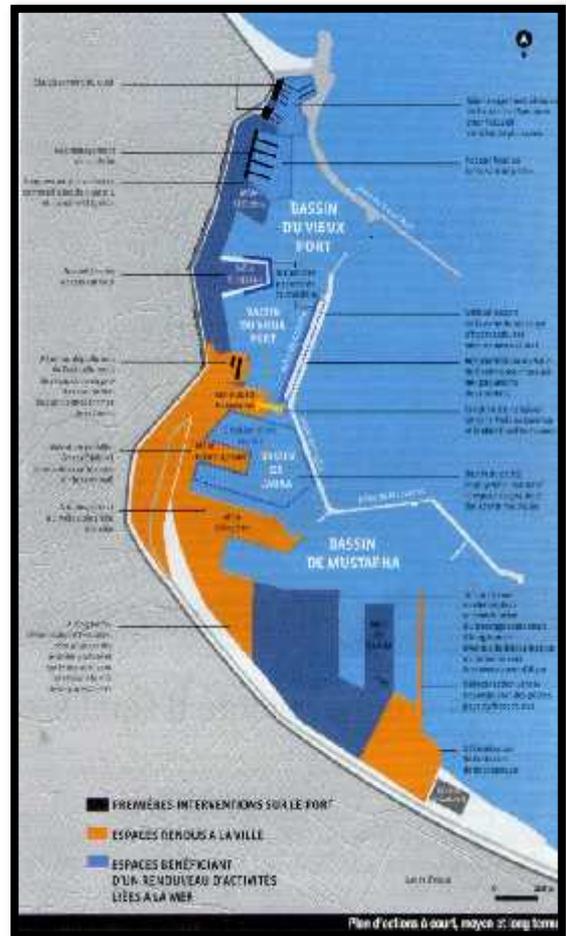
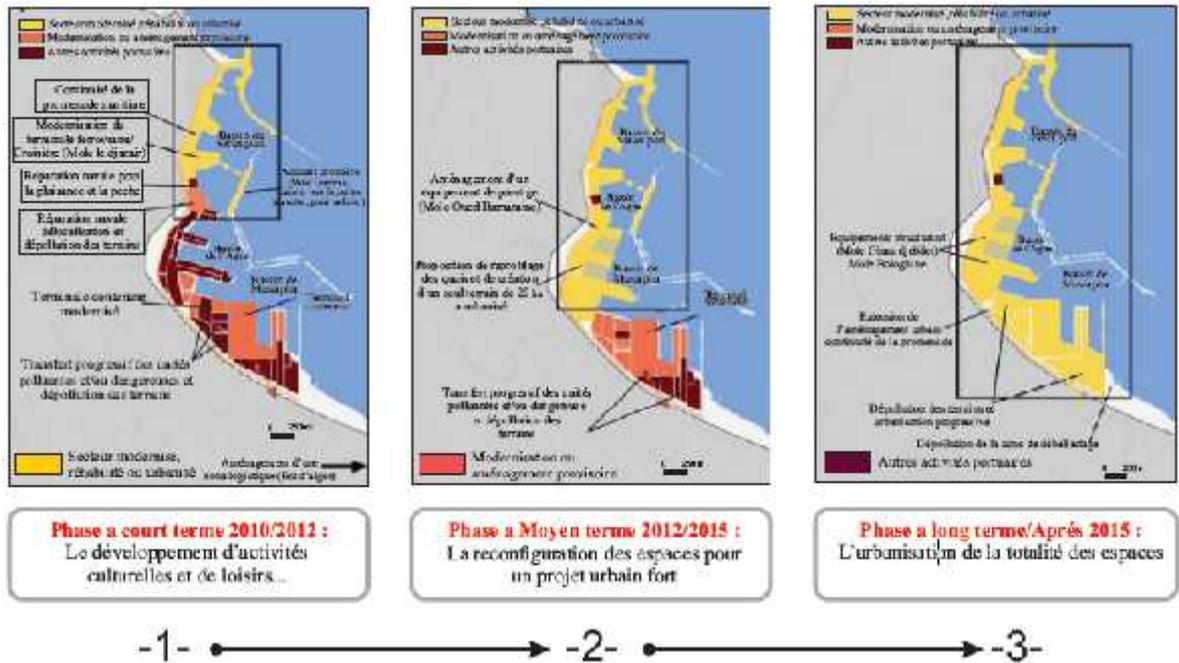


Figure 3: schéma montrant les grandes orientations concernant le port d'Alger



Figure 4: schéma expliquant les enjeux et les objectifs à atteindre pour les aménagements urbains à court et moyen terme

• Schéma et Stratégies de développement du port d'Alger :



1 / Problèmes du port causé à la ville :

- Un grand port polyvalent enclavé : à l'extension interrompue par la construction d'une usine de dessalement de l'eau de mer à l'est du port en 2000.
- Il représente la principale porte d'entrée en Algérie pour la marchandise diverses
- Un opérateur privé pour les conteneurs : DP world (56% des conteneurs)
- D'autres problèmes spécifiques de congestion : Attente en rade, enlèvement des conteneurs sous douane

2 / Réponses ponctuelles apportés aux problèmes :

- La décentralisation des trafics routiers et d'automobiles à Mostaganem, Ténès et Djen Djen depuis 2009
- Les ports secs : La mise en place des ports secs autour d'Alger, en particulier à Rouiba (EPAL, CMA, CGM...).
- 3 / Modernisation des espaces à conteneurs toujours en attente Rationalisation des espaces, nouveaux équipements...)

les promenades prévues et projetées par le plan stratégique :



Figure5: carte montrant les 8 promenades prévues par le plan stratégique



Figure6: vue aérienne sur laquelle sont montrées les 8 promenades

Promenade 1 :

- Création d'un contact direct avec la mer via la plage des sablettes
- Rénovation des plates formes des jardins centraux
- Création de large parcours piétons et d'aires de repos
- Aménagement de la liaison transversale et articulation avec le jardin de Prague
- Nouvelle fonctionnalité des bâtiments des ilots les plus prestigieux
- Création d'un équipement lié à l'activité ludique



Figure7: carte montrant la promenade 1 El kettar- Kettani

Promenade 2 :

- Valorisation des parcours piétons le long du boulevard Hahad Abderezzak
- Rénovation des escaliers et des paliers
- Nouvelle fonctionnalité des bâtiments existants, adjacents à la place
- Articulation avec le jardin de Prague
- Identification des lieux potentiels pour l'implantation des équipements de proximité et touristiques
- Compatibilité avec les actions prévues pour la baie



Figure8: carte montrant la promenade 2 : palais du Dey- Bastion 23

Promenade 3 :

- En traversant la Casbah, cette promenade a une importance cruciale pour l'ensemble des promenades transversales.
- Articulation entre le boulevard de la Victoire et la promenade 2.
- Rénovation de la place des Martyrs, en créant une connectivité avec les trois mosquées.



Figure9: carte montrant la promenade 3 : palais du Dey- port de pêche

Promenade 4 :

Square mohamed said

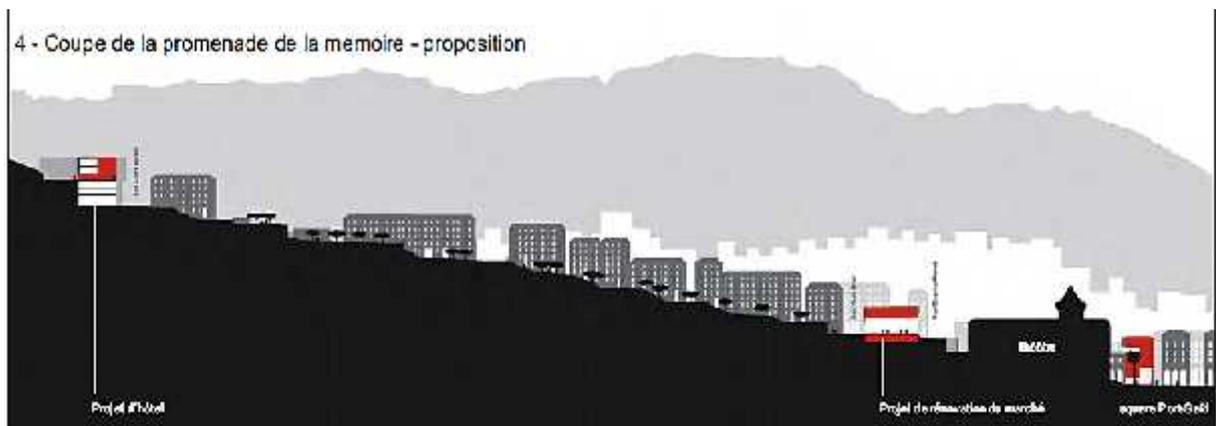


Figure10: carte montrant la promenade 4 : promenade de la mémoire

Promenade 5:

- Création d'aires de repos sur la route des Quatre Canons pour créer des points de vue sur la ville.
- Nouvelle fonctionnalité commerciale des rdc des bâtiments le long de la rue Mohand Oulhadj.
- Articulation avec la promenade maritime du boulevard Zirout Youssef.
- Identification des lieux potentiels pour l'implantation des équipements touristiques.
- Compatibilité avec les actions prévues pour la baie.



Figure11: carte montrant la promenade 5 : hôtel El-Aurassi- siège de la Wilaya

Promenade 6 :

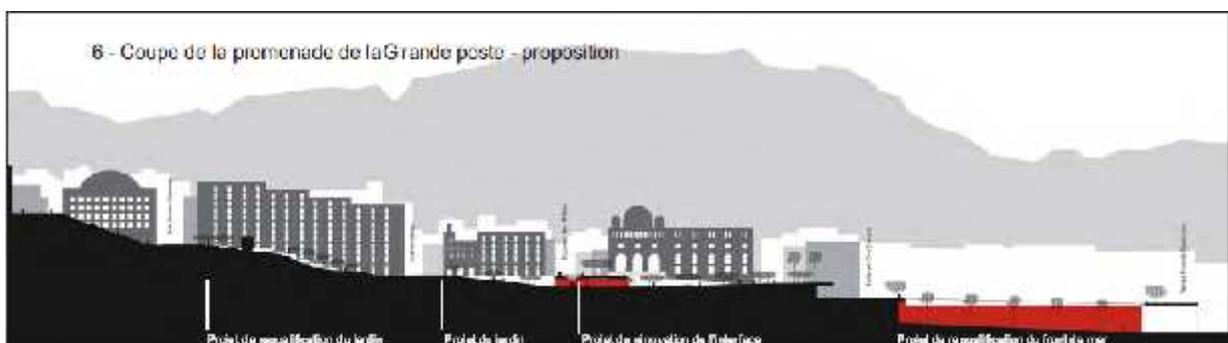


Figure12: carte montrant la promenade 6 : promenade de la grande poste

Promenade 7 :

- Requalification du boulevard et des escaliers existants
- Séparation du flux de voitures du flux de piétons.
- Compatibilité avec les actions prévues pour la baie.



Figure13: carte montrant la promenade 7 : promenade de la grande poste



Promenade 8 :



Figure14: carte montrant la promenade 8 : promenade de l'indépendance

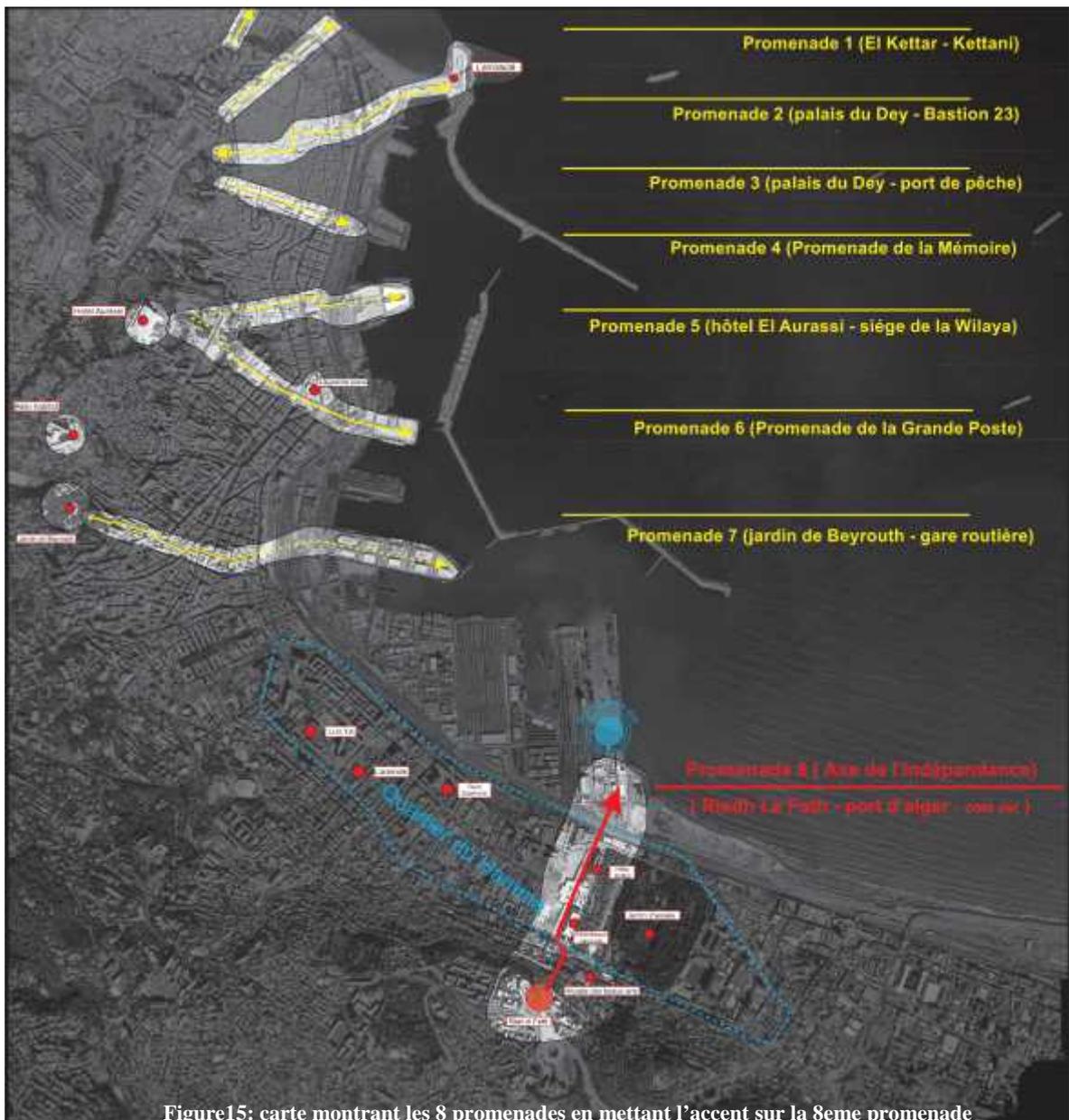


Figure15: carte montrant les 8 promenades en mettant l'accent sur la 8eme promenade

ANALYSE COMPARATIVE

• Démarche de lecture :

➤ Objectif:

Analyser les différents scénarios de la rupture entre l'interface ville/port, ses concepts urbanistiques et architecturaux, dans une approche comparative entre les différentes expériences.

Présentation de 4exemples:

- **Projet euro-méditerranéen**
- **Projet de Gènes**
- **Projet de Barcelone**
- **Projet de Tanger**

Identification des différentes composantes de l'étude :

- **Système structurel**
- **Système fonctionnel**
- **Système paysager et espace public**

Quatre villes remarquables:

Elles se caractérisent en effet par plusieurs similitudes quant à:

- leurs fonctions économiques, leur organisation spatiale, leur positionnement dans la hiérarchie urbaine nationale.
- Ce sont toutes des ports avec des traditions industrielles anciennes, auxquelles sont venues s'adjoindre des fonctions administratives et de services importantes.
- Leur morphologie urbaine obéit à une organisation assez similaire, assez répandu en Méditerranée.
- Leur croissance s'est opérée à partir d'un noyau central souvent très ancien, étendu à l'occasion de grandes opérations, puis par l'occupation plus ou moins extensive de leur arrière-pays rural.
- En outre, elles sont toutes quatre des capitales régionales importantes situées au deuxième rang dans la hiérarchie urbaine de leurs pays respectifs.
- Enfin, elles ont été confrontées à des problèmes environnementaux souvent similaires : pollution industrielle et urbaine, congestion du système de transport, insuffisances multiples en matière de logements et d'équipements collectifs, dégradations du littoral et des milieux naturels environnants.

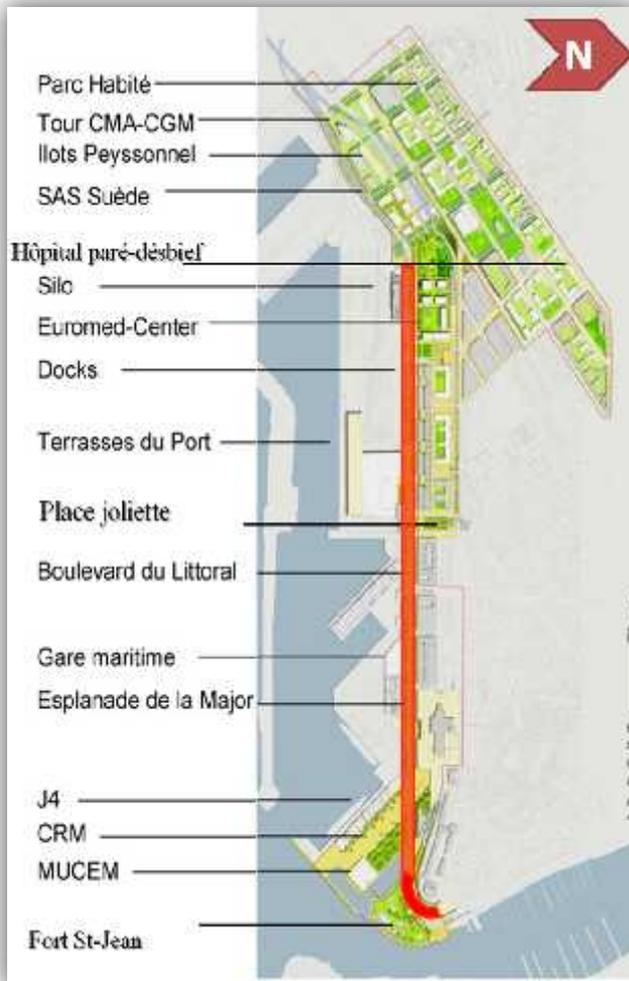
- Tirer les recommandations d'aménagement

Conclusion et synthèse

le cas d'étude le plus pertinent et les intentions d'aménagement par rapport à notre cas d'étude

La ville portuaire de Marseille: le projet euro-méditerranéen 1995-2030:

- **La culture comme vecteur de transformation d'une ville portuaire**



- Présentation du projet :

Euro-méditerranéen est un projet de renouvellement urbain du centre-ville de Marseille. Lancé il y a plus de dix ans, ce programme d'envergure internationale engage la réhabilitation d'un périmètre de 480 hectares au cœur de la métropole.

- Contexte:

C'est dans un souci d'embellissement de la ville de Marseille, que Euro-méditerranéen pilote aujourd'hui une grande opération de rénovation urbaine sur un principe de désengorger la ville de ces friches industrielles, qui consomment des surfaces stratégiques sans apporter un plus à la ville autre que de la discorde.

- Visions et objectifs:

Promouvoir le rayonnement métropolitain, traiter l'interface entre la ville et le port, Cette transformation, transforme la silhouette de la ville et marque le renouveau Elle s'inscrit avant tout dans l'objectif de **réouverture de la ville sur la mer et de réaménagement de l'interface entre la ville et le port.**



Le nouveau Skyline de Marseille sur son front De mer



Les Terrasses du Port

La ville portuaire de Barcelone: référence mondiale d'intégration port/ville:

- Présentation de la ville : Barcelone est une ville portuaire au bord de la mer méditerranéenne, capitale de la communauté autonome de Catalogne (Espagne) située entre les embouchures des fleuves Besos et Llobregat. Pour Barcelone, la mer est un des principaux éléments qui fait son identité, son littoral contient un patrimoine culturel important, témoignage de l'évolution de la ville. C'est un espace de mémoire, d'histoire et un repère culturel. La relation qui s'est établie entre la ville et le port a évolué au cours du temps, remodelant le rivage de mer qui était auparavant séparé de la ville avec des plages ressemblant à des déchettes.
- Contexte : Le port de Barcelone, qui depuis le milieu du siècle dernier a été déplacé de sa localisation originale, a pris un virage important dans son rôle auprès de la ville à partir des réformes urbaines réalisées à la fin des années 80 avec pour objectifs les Jeux Olympiques de 1992. De Norman Foster à Alvaro Siza, les meilleurs architectes s'impliquent dans cette aventure.



- Visions et objectifs :

La création des kilomètres de plages reliés directement au centre-ville à pied par le port ou en métro.

Intégration de vastes zones de promenade, des centres d'affaires et commerciaux, mais aussi des équipements ludiques, culturels, sportifs et hôteliers

Intégration de plusieurs préoccupations pour garantir la qualité de l'espace public : création d'espaces verts, mixité sociale et fonctionnelle, piétonisation, ...

Mettre en valeur le patrimoine culturel du port et de la ville



La ville portuaire de Gènes: l'espace public au cœur de l'aménagement :



- **Présentation**

Gènes est une ville italienne, second port de la Méditerranée après Marseille. Pendant des siècles, le port de Gènes a été le cœur de la ville, le noyau de son histoire, à l'origine de sa fortune politique et économique le "Porto-antiquo" est la véritable âme de Gènes, une âme qui a été longtemps séparée du centre-ville, d'abord par les bâtiments des douanes et plus tard par la "la (surélevée).



- **Contexte**

En 1992, à l'occasion de la célébration des 500ans de la découverte de l'Amérique, le port a fait l'objet de l'un des plus grands projets de revalorisation en Italie, signé par le cabinet d'architecte Renzo Piano, ces impressionnants travaux ont réconcilié la ville avec le port: un riche pôle muséal, un centre culturel et un incroyable aquarium.

- **Vision ou objectifs**

Interventions sur le centre historique avec l'idée de réhabiliter un espace patrimonial fortement dégradé et d'en faire un élément stratégique du redéveloppement de l'économie vers le tourisme et le tertiaire supérieur. Reconversion des aires portuaires obsolètes, Redimensionnement des fonctions portuaires et reconversion de l'industrie en les transformant dans un système d'espaces publics, culturels et pour le loisir.

Tanger : la renaissance d'un port-carrefour à l'avenir ambitieux :



- Présentation :

Tanger a toujours été une « petite ville monde ». Elle est inscrite depuis longtemps dans l’imaginaire mondial comme une ville des échanges, cosmopolite et mystérieuse.

Porte de la Méditerranée, porte de l’Afrique, elle dispose d’un site unique et idéalement situé

- Contexte :

Ce projet représente une grande opportunité donnant une nouvelle vie à cette infrastructure portuaire. Il dotera la ville de Tanger d’une offre touristique et culturelle à forte valeur ajoutée qui vient compléter les différents projets structurants lancés ces dernières années, aussi bien dans la région que dans le reste du Maroc.

- Objectif :

Le projet de reconversion de la zone portuaire de Tanger a pour principal objectif de permettre à la ville de se positionner en tant que destination phare du tourisme de croisière et de plaisance à l’échelle internationale.



Les critères de comparaisons :

A. Système Structurel :

Voiries

Exemple Euro méditerranée (Marseille)

Réseau piéton : boulevard du littoral ouvrant la ville sur la mer, pour conduire les visiteurs jusqu'aux équipements culturels, commerciaux et de loisirs, sa spécificité majeure du c'est d'assumer toutes les fonctions des circulations automobiles et piétonnes : le transit, la desserte et le stationnement automobile ; le transit piétonnier (cheminements, promenades et piste cyclable) et le stationnement des piétons.

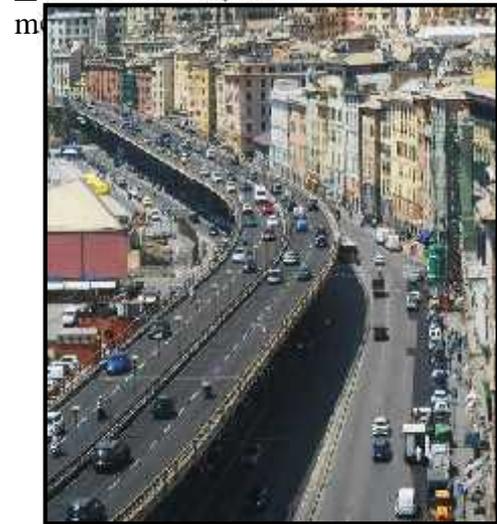
Réseau mécanique: Le Tunnel de la Joliette Ouvert sur la mer, élargi à 45 m avec des pistes cyclables, des trottoirs généreux plantés d'arbres, Il reliera la tour CMA-CGM à l'entrée du Vieux Port, et sera rythmé par la présence de grands équipements comme Le silo, les terrasses du port, Euromed center ou le MuCEM.



Exemple Port de Gènes

Réseau piéton : Le long du port, la promenade projetée par R. Piano est essentiellement conçue pour le piéton. Elle doit permettre d'expérimenter la limite entre la ville et le port, non seulement de manière visuelle mais aussi auditive ou olfactive.

Réseau Mécanique: circulation



Exemple Port de Barcelone

La continuité entre la ville et le port est assuré par 4 larges voies, chaque une est bordée de part et d'autre d'arbres assurant un passage piétons et mécanique. En démarrant du port. Ces dernières aboutissent à un espace public (Jardin, place etc...).



Exemple Port de Tanger

Voie mécanique : Axe structurant de la ville sur le littoral de Tanger.

Voie piétonnes : Accès piéton à partir des 3 portes de la médina par des rampes en passant par de vastes places public.



Recommandations 01

Pour les voies mécanique et piétonnes:

- Enlever les voies mécanique pour permettre un passage piéton au-dessus s'avère une bonne solution.
- Favoriser les promenades et les parcours piétons en permettant une relation visuelle, auditive et olfactive avec le port. Surélevé la voie Mécanique est déconseillé, le cas de gènes montre que cela renforce la séparation ville/port.
- Favoriser les parcours piétons en aménageant des rampes au niveau portes de la médina comme le cas de Tanger
- Mettre en valeur les circuits piétons avec l'intégration d'éléments végétaux afin de créer des séquences animées.
- Mettre en valeur le début et l'aboutissement des parcours et des promades augmente leur attractivité.

Exemple port de Barcelone

La continuité entre la ville et le port est assuré par 4 larges voies, chaque une est bordée de part et d'autre d'arbres assurant un passage piétons et mécanique. En démantant du port. Ces dernières aboutissent à un espace public (Jardin, place ...)



Exemple Port de Tanger.

Favoriser la promenade piétonne ainsi que la mobilité verte (téléphérique)



Recommandations 02:

- Une bonne desserte en ligne de Bus et métro est nécessaire pour une osmose ville/port.
- L'utilisation de petites navettes à l'intérieur du Port peut augmenter l'attractivité de ce dernier.
- Favoriser les lignes de bus, navettes maritimes, ainsi que la mobilité verte telle que les téléphériques
- Intégration de la mobilité douce sous différentes formes pour valoriser les promenades et réduire la pollution atmosphérique.
- Diversifier les moyens de transport

Homogénéité / Hétérogénéité

Exemple Euro méditerranée (Marseille)

Cette transformation, permet de rendre l'accessibilité du littoral aux Marseillais et aux voyageurs de passage. Ils redécouvrent leur bord de mer : un boulevard piéton ouvrant la ville sur la mer, pour conduire les visiteurs jusqu'aux équipements culturels, commerciaux et de loisirs. Cette homogénéité entre le site ancien et les nouveaux aménagements a permis à Marseille de retisser le lien perdu entre la ville et son port.



Exemple Port de Gènes

La construction de la route à grande circulation surélevée entre le front urbain du centre historique et le port il renforce la séparation physique entre les deux parties de la ville.



Exemple port de Barcelone

L'évolution du port et sa capacité a généré un paysage urbain de mondialisation conçu dans le respect du passé de la ville et de la modernité catalane offrant un tissu homogène (Préservation du patrimoine de la ville).



Exemple Port de Tanger.

La médina garde son charme, avec ses maisonnettes aux façades colorées et ses rues serpentine. Mais Tanger s'agrandit et change de visage

Absence d'homogénéité car on passe d'un tissu anciens celui de la médina a un port avec des quasiment moderne avec un style et une organisation totalement différente par rapport à l'ancien



Recommandations 03

- Gènes ou Marseille montre par son nouvel aménagement qu'on doit rester fidèle aux origines anciennes des villes sans pour autant renoncer à l'ouverture, ce qui est la vertu propre des grandes villes méditerranéenne.
- En prenant comme exemple Tanger on remarque qu'il y a une certaine homogénéité au niveau de la médina qui garde son charme, avec ses maisonnettes en façades colorées et ses rues serpentine et entre le port qui se modernise avec ses nouveaux aménagements.
- Accentuer la valeur patrimoniale et historique des lieux tout en l'intégrant avec les tendances Modernes du présent.

B. Système espace public :

Les espaces publics /les éléments naturels

Exemple Euro méditerranée (Marseille)

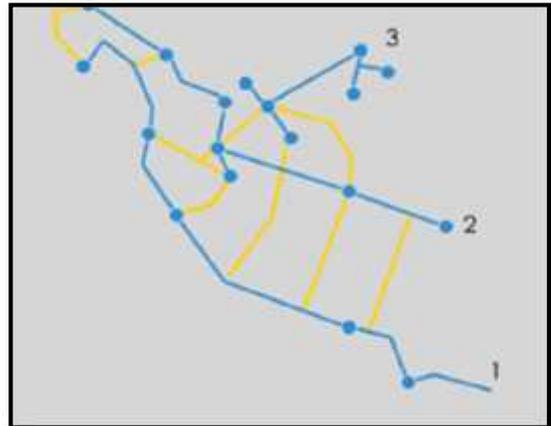
Les terrasses du port comprendront une esplanade de 13,000 m² qui logera le quai sur 120 m.

Le J4/Esplanade St-Jean; une esplanade sur la mer, Des espaces verts, des bancs, une promenade le long de la mer sont proposés. Les Marseillais apprécient de pouvoir s'y promener et s'y délasser tout en bénéficiant d'une vue panoramique, du Vieux-Port jusqu'à la Digue du large du Port Autonome de Marseille.



Exemple Port de Gènes

Piano envisage l'implantation de nouveaux, points d'attraction sur le bord de l'eau. La présence d'importants espaces non bâtis et la possibilité de s'étendre sur la mer pour de grandes opérations urbaines. Le système d'espaces publics le long de l'eau se caractérise ainsi par une série de points d'intérêt, reliés par une promenade à la vocation de lieu de loisir.



Exemple port de Barcelone

L'espace public est un élément essentiel dans la conception de la ville. Le travail sur la typologie des espaces publics tiens toujours compte de leur inscription dans les tissus urbains

Le marquage des espaces publics par des éléments renvoyant à l'histoire tout en gardant des marques du présent (Installation de sculptures d'artistes contemporain)



Exemple Port de Tanger.

Forte présence des espaces public on retrouve des places ainsi que des équipements culturels et touristiques, commerces et animation



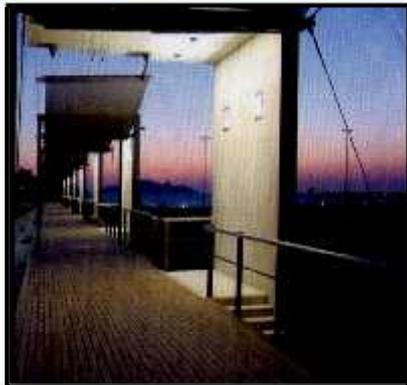
Recommandations 01:

- Pour améliorer le paysage urbain de la ville et notamment sa vitrine maritime il faut Recréer les espaces publics et assurer une attractivité à l'échelle de la ville.
- Réfléchir les espaces publics dans un système cohérent.
- Le paysage naturel présente un potentiel important qui doit être pris en considération dans l'aménagement des espaces publics.
- Les espaces publics doivent avoir des équipements d'accompagnements pour une bonne animation.

Les éléments de repères :

Exemple Euro méditerranée (Marseille)

La libération du J4 des emprises du port en fait un espace public majeur au centre-ville que les habitants ont immédiatement adopté l'esplanade de la Major – renommée « Parvis des Escales » – actuellement en cours vise à rendre le lieu entièrement accessible aux piétons et à y installer diverses activités récréatives.



Exemple Port de Gènes

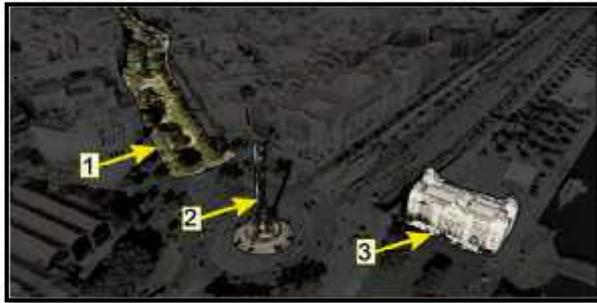
La Lanterna Ce phare, qui est le symbole de Gênes et qui fut reconstruit en 1543, Le Bigo Devenu l'un des symboles de Gênes - en particulier du port - et du rapport extrêmement étroit que la ville entretient avec la mer. Biosfera La Biosphère est une boule d'acier et de verre, au-dessus de la mer, qui abrite des espèces végétales et animales tropicales.



Exemple port de Barcelone

La façade maritime du port comporte plusieurs édifices et éléments structurants vu leur permanence historique:

- 1 / La Rambla (avenue emblématique) reliant la place de Catalogne au vieux port.
- 2 / la statue de Christophe Colomb haute de 60 mètres.
- 3 / Le Bâtiment de l'autorité portuaire.
- 4 / Musée d'Histoire de la Catalogne.



Exemple Port de Tanger.

Minaret de la mosquée qui nous rappelle la médina



Recommandations 02:

- Les éléments de repères en termes d'espaces publics doivent être favorisés afin de créer une animation sans cesse renouvelée.
- Les éléments de repères peuvent avoir une connotation symbolique qui renvoie à l'identité du lieu.
- Le repère est nécessaire dans une expérience des lieux ouverts ou des lieux comme passages (passage du regard ou déplacement du regardeur) ou espaces de transition

Exemple Euro méditerranée (Marseille)

Parti du Vieux-Port en navette, vous débarquez sur l'esplanade St-Jean remplie de la foule des touristes et des Marseillais venus admirer la ronde des vieux gréements au pied du Fort. Depuis la terrasse du Centre de la Mer où vous avez choisi de déjeuner dans l'un des restaurants de poissons, le spectacle est permanent : du côté du large avec les îles en toile de fond ; en face derrière les façades ajourées du Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée, le va-et-vient des visiteurs qui parcourent les collections, empruntant tout là-haut les passerelles pour rejoindre le Fort St-Jean et ses expositions temporaires. Et partout une animation sans cesse renouvelée : le bruissement des rollers croisant le pas plus paisible des promeneurs ; le mouvement continu des croisiéristes en escale se mêlant aux musiciens et aux spectacles de rues... Laissez la mer derrière vous, vous cheminez maintenant vers la Major et franchissez en douceur le Boulevard du Littoral.



Exemple Port de Gènes

C'est aujourd'hui le cœur touristique de la ville, un espace où l'on peut, dîner, faire du shopping, regarder un film, faire du patin à glace ou plonger dans une piscine, juste en face de la Lanterna (le Phare), vous pourrez admirer à loisir Gènes et son Golfe, dans toute leur splendeur. Les collines, colorées le jour et illuminées la nuit, servent de toile de fond à ce panorama suggestif. Parmi les autres attractions de ce quartier, outre l'Aquarium, citons le Bigo, l'ascenseur panoramique (dont la forme et le nom rappellent les anciennes grues portuaires), la Biosphère, le musée ludique et interactif destiné aux enfants, et le Musée Luzzati, installé dans l'ancienne Porta Siberia et consacré au célèbre scénographe génois et le Musée National de l'Antarctique entièrement rénové, qui raconte l'histoire des expéditions italiennes dans ce lointain et mystérieux continent.



Exemple port de Barcelone

Vous pouvez vous promener tranquillement le long des quais (les moll) et observer les bateaux. Il y a un coin avec ceux de luxe, tandis que plus loin, vous pourrez admirer quelques vieux bateaux en bois qui semblent d'un autre temps. Après cette petite promenade pour respirer l'air marin, Si vous désirez manger, les restaurants sont de qualité. Quand on regarde la mer, il y a sur la droite un ensemble immobilier ouvert, juste à côté de la marina. Vous y trouverez des magasins de vêtements et d'autres petits restaurants tranquilles. Il y a des petites « passerelles » où des tables sont installées. Avec une superbe vue sur la mer !



Exemple Port de Tanger.

On retrouve un large panel d'équipement destiné à l'animation tel que les showroom, multiplexe, musée, salle d'exposition



Recommandations 03:

- Prendre en compte dans la stratégie de l'aménagement urbain les différentes temporalités du projet afin de donner un caractère à l'espace public.
- L'importance des valeurs d'ambiance et de variations jours/nuits, été/Hiver dans l'aménagement d'un port.

C. Système fonctionnel:

Vocation fonctionnelle

Exemple Euro méditerranée (Marseille)

Euromed engage l'un de ses programmes les plus ambitieux, reflet de la reconquête de la façade littorale, redonne tout son éclat au front de mer et dote Marseille d'équipements culturels, scientifiques, ludiques et tertiaires. Un grand équipement culturel « Euromed center », Massimiliano Fuksas., « Tour CMA-CGM », Zaha Hadid. « Les quais d'Arenc », Jean Nouvel et Yves Lion. Le musée public « Mucem », Rudy Ricciotti. « Centre régional de la Culture Méditerranéenne », Stéfano Boeri. « Pôle de santé » articulé autour du projet de regroupement des hôpitaux Ambroise Paré et Paul Desbief. Un « Grand palais des évènements » installé en bord de mer sur le modèle du palais. Projet urbain « Esplanade de la major ».

Les plus grands architectes internationaux (Jean Nouvel, Zaha Hadid, Yves Lion, Massimiliano Fuksas...etc.) ont été conviés à plancher sur la nouvelle silhouette de cette façade maritime ou leurs concepts jouent entre la transparence, l'illusion, la dominance, l'articulation, la complexité et la complicité d'où l'utilisation de la lumière, la végétation et la construction en verre.



Exemple Port de Gènes

Ce projet signé Renzo Piano, avait pour but la réhabilitation d'un quartier, afin de le rendre vivable et plaisant à la population génoise. Les 130 000 km² d'espaces ont été transformés en un des quartiers les plus culturellement dynamiques de la ville. des anciens entrepôts de coton ont été transformé en centre de congrès, cinéma multisalles, centre commercial, bibliothèque

Approche de l'architecte Renzo Piano : A travers tous ses projets, il défend une vision personnelle de l'architecture et cherche à accorder ses valeurs esthétiques (importance des éléments immatériels comme la lumière ou la transparence, allusion à la nature dans les formes) aux valeurs des hommes qu'il croise sur son chemin.



Exemple port de Barcelone

Le nombre important des équipements culturels et touristiques ainsi que leur variété confèrent au port de Barcelone une vocation culturelle.



Exemple Port de Tanger

On ne retrouve pas vraiment une vocation fonctionnelle spécifique car l'aménagement du port de Tanger est basé sur la mixité fonctionnelle



Recommandations 01

- Pour redynamiser un port, on peut lui donner une vocation qui reflète l'identité de la ville portuaire, Pour Barcelone c'est l'axe culturel et plaisance qui a été choisi.
- La culture peut être un très bon vecteur de transformation d'une ville portuaire, elle découle d'un passé, d'une histoire et d'un contexte.
- Pour redynamiser un port, on peut lui donner une vocation qui reflète l'identité de la ville portuaire, pour gènes c'est l'axe culturel qui a été choisi.
- Attraction et animation par les espaces publiques et les équipements culturelles

Exemple Euro méditerranée (Marseille)

Activités culturelles, scientifiques, ludiques et tertiaires formeront, avec les équipements du Port, dont la nouvelle gare maritime devant la Major, un ensemble unique témoignant du rôle de Marseille comme métropole majeure des échanges culturels et économiques entre Europe et Méditerranée.

Un « horizon culturel commun » qui se dessine dans la métropole phocéenne. Ainsi La culture se présente dans la reconversion du port de Marseille comme un vecteur de changement de transformation (Le Label De capitale européenne de la culture 2013 : Accélérateur de tendances et catalyseur d'énergies.



Exemple Port de Gènes

La célèbre Piazza dans le centre historique de Gènes qui se pose sur le Porto Antico (port antique) avec ses palais conserve encore son ancienne atmosphère du tout.

Sur le côté droit de la place il ya Palazzo San Giorgio (Palais Saint-Georges) qui, grâce à sa beauté imposante, a représenté le centre de l'activité maritime et

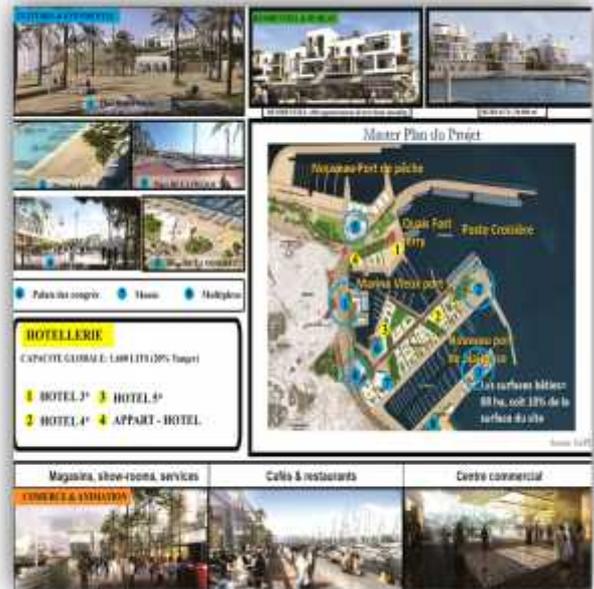


Exemple port de Barcelone

Situé dans le port, au bout de la Rambla del Mar, le Maremagnum est un vaste centre commercial et de loisirs qui offrent en plus une excellente vue face à la mer.



Exemple Port de Tanger



Recommandations 02

- La création d'un circuit d'animation qui est ponctué d'activités et d'événements créant des séquences phares
- La centralité fonctionnelle : une centralité, un point de convergence des axes importants est nécessaire, cette centralité servira d'élément de repères.
- La centralité, comme a gènes, peut être abordée sous la forme d'espace public servant de point de liaisons entre la ville et son caractère et le port.
- Une centralité fonctionnelle peut assurer un élément de repères pour un espace portuaire

Mixité fonctionnelle :

Exemple Euro méditerranée (Marseille)

la mixité intervient aussi au niveau des moyens de transports. Il est ainsi possible de « donner à vivre la proximité directe d'un port » en se basant sur un principe de mixité organisé sur les 2.7 km de littoral que compte le périmètre Euro-méditerranéen.

La mixité fonctionnelle en euromed est organisée en 3poles majeurs :

1. Le pôle St-Jean (pôle culturel).
2. Un pôle commercial et de loisirs, que le projet des Terrasses du port
3. un pôle de services et de logement se situera dans la zone d'Arenc



Exemple Port de Gènes

Manque d'une mixité fonctionnelle/ activités culturelles et récréatives : à Gènes le thème maritime se prête évidemment à ces activités qui constituent la majeure partie du waterfront. On y retrouve des ingrédients tels qu'aquariums, marinas, musées de la Mer.



Exemple port de Barcelone

Dans l'objectif d'obtenir une mixité fonctionnelle la ville s'engage à Favoriser le développement des commerces de proximités et garantir la vitalité des espaces publics durant toute la journée.



Exemple Port de Tanger

La diversification des fonctions grâce au large panel d'équipement et de logement qui a été mis en place a permis au port de Tanger de bénéficier d'une mixité fonctionnelle



Recommandations 03

- malgré leur modernité, les nouveaux bâtiments qui vont voir le jour sur le front de mer de Marseille, On ne sent pas une réelle homogénéité entre eux. On à l'impression d'avoir affaire à un patchwork de plusieurs projets modernes conçus par des architectes de renommée, on parle alors de marketing urbain plus qu'autre chose. Ainsi il y a un grand risque de se retrouver avec une collection d'objets hétéroclites sans qualité architecturale massacrant l'identité de la ville.
- Gènes n'est pas un très bon exemple de mixité fonctionnelle, elle offre que des activités culturelle, ce qui nuit à son attractivité
- L'intégration des commerces de proximités ainsi que l'animation des espaces publics jour et nuit favorise la mixité fonctionnelle.
- Un large panel d'équipement mis en place destiné à l'animation tell que les showroom, multiplexe, musée, salle d'exposition

CONCLUSION

D'après l'analyse comparative et les critères d'analyse qui ont été établis à travers le système structurel, le système des espaces publics ainsi que le système fonctionnel on peut dire que l'exemple le plus pertinent de ces 4 grandes villes portuaires (Marseille, Gênes, Barcelone, Tanger) c'est celui de Barcelone

