

4-720-785-EX-1

Université Saad Dahleb Blida

Institut d'architecture et d'urbanisme



ARCHITECTURE VILLE ET TERRITOIRE

MEMOIRE DE MASTER

**THEME : QUELLE COMPOSITION URBAINE POUR LE
DEVELOPPEMENT DE L'ACTIVITE TOURISTIQUE ? CAS D'ETUDE : LA
VILLE DE JIJEL**

Espaces de sport

Etudiants :

Mokdad Mohamed El-Amine
Derrardja Nouredine

Encadré par :

Mr. Sahli Abdel Hafid

Assisté par:

Mr. YAHYA Houcine

Année Universitaire : 2016 /2017

REMERCIEMENTS :

Nous tenons tout d'abord à remercier Dieu le tout puissant et miséricordieux, qui nous a donné la force et la patience d'accomplir ce modeste travail.

En second lieu, nous tenons à remercier notre encadreur monsieur **Sahli abdelhafid** pour ses précieux conseils et son aide durant toute la période du travail. Nous voudrions également lui témoigner notre gratitude pour sa patience et son soutien afin de mener notre travail à bon port.

On voudrait adresser toute notre gratitude « **Mme HADJI** » la coordinatrice de l'option architecture ville et territoire qu'elle trouve ici le témoignage de notre respect le plus profond.

Sans oublier de remercier nos professeurs qui nous ont accompagnés durant notre cursus ces cinq années : madame **Zerrarka**, madame **Djelata**, madame **Hadj-arab**.

Nos vifs remerciements vont également aux membres du jury pour l'intérêt qu'ils ont porté à notre recherche en acceptant d'examiner notre travail.

Enfin, nous tenons également à remercier toutes les personnes qui ont participé de près ou de loin à la réalisation de ce travail.

DEDICACE :

Je remercie, avant tout, « ALLAH » de m'avoir donné le courage et de m'avoir facilité le chemin pour élaborer ce travail.

Je dédie ce travail à ma source d'inspiration et de tendresse, l'exemple du dévouement qui n'a pas cessé de m'encourager et de prier pour moi.

à ma chère maman **Zahia**, ce travail est grâce à toi et pour toi.

A mon père **Abdelaziz** toujours présent, Ce travail est le fruit de tes sacrifices que tu as consentis pour mon éducation et ma formation.

A mon frères **chakib** et ma sœur **Amira**.

A mon binôme et mon frère **Derrardja Noureddine**.

Sans oublier mes frères amis **Belkacem, Oussama, Nassim, Abdou, Raid, Samir, Hichem, Amine** ainsi que tous les membres de la famille **Mokdad, Aouimer** et la famille **Groupe 3**.

MOKDAD MOHAMED EL-AMINE

Dédicace :

Tout d'abord, louange à « Allah » qui m'a inspiré les bons pas et les justes reflexes, m'avoir donné la capacité et la patience d'élaborer ce travail.

Je dédie ce modeste travail qui est le fruit de vos interminables conseils, assistance et soutien moral, en témoignage de ma reconnaissance et mon affection, dans l'espoir que vous en serez fiers. ; À toute la famille « **DERRARDJA** » et la famille «**NAHOUI**».

A celle qui m'a donné la vie, le symbole de tendresse, qui s'est sacrifiée pour mon bonheur et ma réussite.

à ma chère maman **khalida**. ce travail est grâce à toi et pour toi

Je dédie ce travail à mon père **Ahmed**, qui a été mon ombre durant toutes les années des études, et qui a veillé tout au long de ma vie à m'encourager.

A mon frère **Taher** et mes soeurs **Mouna** et **Ratiba**, Les mots ne suffisent guère pour exprimer l'attachement.

Une ultime reconnaissance va à **MOKDAD Amine** mon binôme et mon frère.

A mes chères amis : **Belkacem, Abdou, Raid, Rachid, Amine, Tahar** et surtout **Salah Nahoui**, Je ne peux trouver les mots justes et sincères pour vous exprimer mon affection et mes pensées.

DERRARDJA NOUREDDINE

RESUME :

L'architecture est l'outil dont l'homme s'en est servi pour concevoir son **habitat** depuis des millénaires pour s'abriter et satisfaire ses exigences qui se diffèrent d'un milieu à un autre, l'architecture traditionnelle s'adapte au milieu en question ce qui rend cette architecture spécifique et crée un **tissu urbain** unique dans chaque ville.

Actuellement, nos villes souffrent de l'altération de leurs tissus urbains laissant place à une architecture standard sans prendre en considération le **génie du lieu**, cette standardisation est une des causes primaires de la dégradation et la crise de la production architecturale.

Notre travail à travers ce mémoire consiste à porter des étaitements sur les raisons de cette dégradation de production et se concentrer sur une de ces raisons qui sera notre axe de recherche.

Notre démarche d'approche de cet axe de recherche est d'identifier le **caractère urbain** de notre cas d'étude à travers une méthode d'**analyse** qui englobe différentes lectures **morphologiques** et selon les **lois de cohérence** et les **potentialités** de la ville ; et conclure des recommandations utiles pour la proposition des alternatives à cette architecture standard, entre autres ; notre hypothèse d'alternative qui est la **composition urbaine** mixte dense et cohérente.

Mot clés : Architecture, habitat, tissu urbain, génie du lieu, caractère urbain, analyse de la ville, lecture morphologique, composition urbaine.

المخلص

الهندسة المعمارية هي أداة قد استخدمها الانسان لتصميم بيئته ومأواه لآلاف السنين وذلك لتلبية متطلباته التي تختلف من بيئة إلى أخرى. الهندسة المعمارية التقليدية تتكيف مع البيئة المذكورة مما يجعل هذه الأخيرة محددة وتخلق **طابع حضري** مميز لكل مدينة.

نعاني مدنا حاليا من تدهور **انسجتها الحضري** التي تفسح المجال أمام **الهندسة المعمارية الموحدة** والمتشابهة دون مراعاة لروح المكان، وهذا التطابق هو أحد الأسباب الرئيسية **لأزمة الإنتاج المعماري**.

يهدف عملنا من خلال هذه المذكرة من التحقيق في أسباب هذا التدهور في الإنتاج المعماري والتركيز على واحد من هذه الأسباب الذي سيكون محور بحثنا.

المنهج المتبع في هذا العمل يهدف للتعرف على الطابع الحضري للحالة المدروسة من خلال طريقة التحليل التي تشمل **مختلف القراءات الزمنية والوضعية للمدينة**. واستخلاص توصيات مفيدة لاقتراح بدائل لهذا العمران الموحد من بينها فرضيتنا البديلة وهي **التركيبة الحضرية المتنوعة والمتناسقة**.

Table des matières

I. CHAPITRE INTRODUCTIF

I.1	INTRODUCTION GENERALE	1
I.2	CONSTRUCTION DE LA PROBLEMATIQUE	2
I.2.1	CHOIX DU THEME (MOTIVATION)	2
I.2.2	ÉTAT DE FAISABILITE	4
I.2.3	DISPONIBILITE DE LA DOCUMENTATION.....	4
I.2.4	PROBLEMATIQUE	4
I.2.5	OBJECTIFS	6
I.2.6	METHODOLOGIE	6
I.2.7	STRUCTURE DE MEMOIRE.....	7

II. ETAT DE CONNAISSANCE

II.1	INTRODUCTION	8
II.2	PRESENTATION DE CAS D'ETUDE	8
II.2.1	SITUATION NATIONALE INTERNATIONAL	8
II.2.2	SITUATION NATIONALE REGIONAL	8
II.2.3	LIMITE ARTIFICIELLE.....	9
II.2.4	ASPECT ADMINISTRATIF	9
II.2.5	SUPERFICIE	9
II.2.6	CLIMAT	9
II.2.7	POPULATION	10
II.3	ACTUALITE DE NOTRE CAS D'ETUDE (VILLE DE JIJEL).....	10
II.3.1	JIJEL DANS LES TRAVAUX ACADEMIQUES PROFESSIONNELS	10
II.3.2	ACTUALITE ET PREVISIONS DE JIJEL	15
II.3.3	JIJEL VUE PAR LEURS CITOYENS	17
II.4	ACTUALITE DU THEME	18
II.4.1	DEFINITION DES MOTS CLEFS	18
II.4.2	LA COMPOSITION URBAINE	20
II.4.3	LE TOURISME	24
II.4.4	EXEMPLES	26
II.5	CONCLUSION.....	36

III. LECTURE ET ANALYSE URBAINE

III.1	LA CROISSANCE URBAINE DE LA VILLE DE JIJEL.....	37
III.1.1	INTRODUCTION	37
III.1.2	ÉVOLUTION HISTORIQUE DE LA VILLE DE JIJEL.....	37

III.1.2.1 Période pré- historique :	37
III.1.2.2 Période phéniciens :	37
III.1.2.3 La période des byzantins, ve avant J.C :	38
III.1.2.4 Période musulmane	39
III.1.2.5 Période Normande	40
III.1.2.6 Période ottomane	40
III.1.2.7 période coloniale	40
III.1.2.7.1 Jijel 1839-1856 (l'occupation de la citadelle) :	40
III.1.2.7.2 Jijel 1861-1885	41
III.1.2.7.3 Jijel 1933-1962	42
III.1.2.8 Période postcoloniale :	43
III.1.2.9 Jijel ville actuelle :	43
III.2 LA LECTURE MORPHOLOGIQUE DE TISSU URBAIN.....	45
III.2.1 SYSTEME PARCELLAIRE	45
III.2.2 SYSTEME VIAIRE	45
III.2.3 SYSTEME BATI	45
III.2.4 SYSTEME ESPACE LIBRE	46
III.3 LECTURE DE LA FORME URBAINE SELON LES LOIS DE COHERENCE	47
III.3.1 FRAGMENTATION SELON LA CLOTURE COMMUNE.....	47
III.3.2 FRAGMENTATION SELON LA PROXIMITE	47
III.3.3 FRAGMENTATION SELON L'ORIENTATION	47
III.3.4 FRAGMENTATION SELON LA LOI DE SIMILITUDE	48
III.3.5 SYNTHESE.....	49
III.4 POTENTIALITE DE LA VILLE	50
III.5 SYNTHESE.....	52
III.5.1 SUPERPOSITION DES CARTES	52
III.5.1.1 Superposition (Alternatives professionnelles, la morphologie de tissu urbain)..	52
III.5.1.2 Superposition(Alternatives professionnelles, cohérence de la forme urbaine).	53
III.5.1.3 Superposition (Alternatives professionnelles, Les potentialités).....	53
III.5.1.4 Superposition (Alternatives académiques, La morphologie de tissu urbain).....	54
III.5.1.5 Superposition (Alternatives académiques, cohérence de la forme urbaine).....	55
III.5.1.6 Superposition des cartes (Alternatives académiques, Les potentialités).....	56
III.5.2 TABLEAU DE SYNTHSE DE LA SUPERPOSITION.....	56
III.5.3 ORIENTATIONS ET INTENTIONS.....	57

III.6 CONCLUSION.....	58
-----------------------	----

IV. CHAPITRE INTERVENTION

IV.1 INTRODUCTION	59
IV.2 INTERVENTION URBAINE	59
IV.2.1 SCHEMA D'INTENTION DE LA VILLE	59
IV.2.2 STRUCTURATION DE L'AIRE D'INTERVENTION	60
IV.2.3 LA COMPOSITION URBAINE ET LE DEVELOPPEMENT DURABLE.....	61
IV.2.4 LA COMPOSITION URBAINE ET LES INSTRUMENTS D'URBANISME..	62
IV.2.5 LA COMPOSITION URBAINE ET LA MORPHOLOGIE DU TISSU	63
IV.2.6 SCHEMA D'INTENTIONS (CROISEMENT DES APPROCHES)	64
IV.2.7 SYNTHESE	65
IV.2.8 Schéma D'AMENAGEMENT.....	67
IV.3 INTERVENTION ARCHITECTURALE	68
IV.3.1 CHOIX ET PRESENTATION DU TERRAIN	68
VI.3.2 ELABORATION DU PROGRAMME.....	68
VI.3.2.1 Recherche thématique	68
VI.3.2.2 Exemples.....	71
VI.3.2.3 Synthèse	81
VI.3.3 ALTERNATIF	82
VI.3.3.1 Présentation du site	82
VI.3.3.2 La composition du projet	84
VI.3.3.2.1 Etape 01 : La composition avec le site naturel	84
VI.3.3.2.2 Etape 02 : Les réactions par rapport aux parcours	84
VI.3.3.2.3 Etape 03 : Les réactions par rapport aux équipements environnants	86
VI.3.3.2.4 Etape 04 : Réaction par rapport aux espaces publico collectif	87
VI.3.3.2.5 Etape 05 : Réaction par rapport aux nouvelles tendances.....	88
VI.3.4 RESULTAT	91
VI.4 CONCLUSION.....	94
V. CONCLUSION GENERALE	94

Liste des figures :

II. ETAT DE CONNAISSANCE:

Figure 1 : Situation géostratégique (source :Google photo modifier par l'auteur).....	09
Figure 2 : Situation régional (source : Google Earth pro modifier par l'auteur).....	09
Figure 3 : Carte des limites artificielle (source : Google photo modifier par l'auteur).....	09
Figure 4 : Carte des communes de la wilaya de JIJEL (source : Site officiel wilaya de jijel)..	09
Figure 5: positionnement des travaux sur la carte de Jijel (source : l'auteur).....	15
Figure 6: Chantier de complexe sidérurgique de Bellara (source : jijel.dz/jijel/index).....	16
Figure 7: le terminal à conteneurs (source : jijel.dz/jijel/index).....	16
Figure 8: Théâtre régional réalisation (source : jijel.dz/jijel/index).....	16
Figure 9: Barrage de Tabellout a on cour de réalisation (source : jijel.dz/jijel/index).....	16
Figure 10: Pôle universitaire d'El Aouana (source : jijel.dz/jijel/index).....	17
Figure 11: : salle omnisports a on cour de réalisation (source : jijel.dz/jijel/index).....	17
Figure 12: : Les travaux d'Autoroute Est-ouest (source : jijel.dz/jijel/index).....	17
Figure 13 : carte de projection des grands projets prévu à Jijel (source : Google Earth Pro)..	18
Figure 14: bandes délimitées par la loi « littoral » (source : Meghfour KACEMI M.....)	24
Figure 15 : plan de la ville de toulouse, France. (source : societearcheologiquedumidi.fr).....	26
Figure 16 : schema d'intention de Toulouse (source :societearcheologiquedumidi.fr).....	27
Figure 17 : plan d'action de Toulouse (source : societearcheologiquedumidi.fr).....	28
Figure 18 : la ville de toulouse, France (ource : google image).....	29
Figure 19 : Carte de la ville de Seattle (source : https://www.etsy.com/fr).....	30
Figure 20 : La ville de Seattle, Washington (USA) (source : google image).....	31
Figure 21 : Master plan de la future ville de Masdar (source : Masdar, utopie..).....	32
Figure 22 : schéma d'aménagement de la ville de Masdar (source : Masdar, utopie..).....	34
Figure 23 : la ville de Masdar, Abou Dhabi (EAU) (source : Masdar, utopie..).....	35

III. LECTURE ET ANALYSE URBAINE

Figure 24 : carte de la période pré- historique (source: jijel.infos , modifié par l'auteur).....	37
---	----

Figure 25 : carte de la période pheniciens (source: jijel.infos , modifié par l'auteur).....	38
Figure 26 : carte de la période des byzantins (source: jijel.infos , modifié par l'auteur).....	39
Figure 27 : carte de la période des musulman (source: jijel.infos , modifié par l'auteur e)....	39
Figure 28 : carte de la période ottomane (source: jijel.infos , modifié par l'auteur)....	40
Figure 29 : carte de jijel 1839-1856 (source: jijel.infos , modifié par l'auteur).....	41
Figure 30 : Jijel après le tremblement de terre (source: jijel.infos , modifié par l'auteur).....	41
Figure 31 : carte de jijel 1861-1885 (source: jijel.infos , modifié par l'auteur).....	42
Figure 32 : carte de jijel 1885-1962 (source: jijel.infos , modifié par l'auteur).....	43
Figure 33 : carte de la période postcoloniale (source: jijel.infos , modifié par l'auteur).....	43
Figure 34 : carte de la période actuelle (source: jijel.infos , modifié par l'auteur).....	44
Figure 35 : schéma de synthèse de l'évolution historique (source: jijel.infos , modifié).....	44
Figure 36 : carte de synthèse de l'évolution historique (source :l'auteur).....	44
Figure 37 : carte du système parcellaire (source réalisé par l'auteur).....	45
Figure 38 : carte du système viaire (source réalisé par l'auteur).....	45
Figure 39 : carte du système bâti (source réalisé par l'auteur).....	45
Figure 40 : carte du système espace libre (source réalisé par l'auteur).....	46
Figure 41 : fragmentation selon la clôture commune (source réalisé par l'auteur).....	47
Figure 42 : carte de fragmentation selon la proximité (source réalisé par l'auteur).....	47
Figure 43 : carte de fragmentation selon l'orientation (source réalisé par l'auteur).....	47
Figure 44 : carte de fragmentation selon la loi de similitude (source réalisé par l'auteur)....	48
Figure 45 : carte de synthèse des lois de cohérence (source réalisé par l'auteur).....	49
Figure 46 : photo de port de Djen-Djen (source : jijel.info).....	50
Figure 47 : photo de La ligne ferroviaire reliant Jijel au réseau national (source : jijel.info)..	50
Figure 48 : photo de l'aéroport Ferhat Abbas en pleine expansion (source : jijel.info).....	50
Figure 49 : photo de littoral jijilien (source : jijel.info).....	50
Figure 50 : photo de littoral grand phare (source : jijel.info).....	51
Figure 51 : photo des grottes merveilleuses (source : jijel.info).....	51
Figure 52 : carte de synthèse des potentialités (source : l'auteur).....	51

I. CHAPITRE INTRODUCTIF

I.1 INTRODUCTION GENERALE

Depuis la 5^{ème} décennie du 20^{ème} siècle, le produit urbain et architectural de la ville commençait à devenir le résultat des décisions personnel, basés sur la subjectivité sentimentale en dehors des observations objectives, ce qui a donné un produit réagissant différemment a l'existant.

Bien avant, ce produit était souvent adapté à une stratification et regroupement de diverses constantes géographiques, socio-culturelles et économiques pour finaliser en une complexité urbaine homogène entre ces unités, durable dans son contexte environnemental.

La connaissance et la reconnaissance de l'espace humain et ces paramètres, ainsi que le produit typologique qui le convient est un préalable indispensable à tout action sur cette espace, dans l'objet d'un contrôle régulateur de tout extension urbaine ou projetassions architecturale, à travers l'observation objectives et la lecture analytique sur le savoir-faire des sociétés précédentes, et la compréhension des paramètres et constantes qui caractérise chacune des échelles composants l'espace humain, du territoire à l'agglomération, en arrivant à l'édifice.

Le 20^{ème} siècle est marqué par un considérable accroissement des villes, dû à une forte croissance démographique d'une part et un exode rural d'autre part. Les paysans viennent par milliers s'installer dans les villes, chassés par la mécanisation ou désirant avoir accès aux services dont disposent les citoyens. Ils sont de plus certains d'y trouver un travail dans l'industrie qui connaît un véritable essor.

Les villes à travers le monde se trouvent aujourd'hui confrontée à des problèmes et défis tels que la question de l'étalement urbain, la planification urbaine, le développement durable, etc.

Aujourd'hui, la dynamique des villes se manifeste essentiellement sur sa périphérie. Celles-ci offrent des paysages nés des mutations urbaines au langage urbain différent, se caractérisant par la fragmentation (LEVY ALBERT, SPIGAI VICTORIO,1992). La faiblesse des densités et la dégradation du paysage. L'attractivité de ces territoires et leur rattachement à la ville mère passe par

l'exploration des approches conceptuelles imposant plus en plus la notion de composition urbaine, de durée, de souplesse et, d'articulation d'échelles.

Les villes algériennes sont appelées pour faire face aux problèmes actuels, Les paysages urbains que l'on retrouve à travers le territoire national témoignent à l'évidence ces problèmes et mutations de la société algérienne, aussi de ses richesses urbaines et architecturales. En outre, le contraste est grand entre les villes traditionnelles et celle contemporaines. Ce contraste s'est amplifié ces dernières années sous la double contrainte socio-politique et économique. Cela pousse plus le gouvernement et la société pour prendre conscience de la nécessité d'une politique urbaine économique et sociale élargie.

Au sein de notre atelier N°3 master 2 option ArViTer (Architecture, Villes et Territoires) la composition urbaine fait l'objet principale de notre préoccupation, nous avons essayé de mettre en relation la problématique générale de la qualité et de la durabilité de l'environnement bâti urbain avec les tendances et les enjeux de la composition urbaine.

I.2 CONSTRUCTION DE LA PROBLEMATIQUE

I.2.1 CHOIX DU THEME (MOTIVATION)

I.2.1.1 Composition urbaine

Au sein de notre atelier d'Arviter on s'intéresse au phénomène urbain dans ses différents démentions ; territoriales urbaines, et architecturales. Tant dis que, la composition urbaine nous permet de croiser plusieurs approches pour cerner ce phénomène.

Suite à notre étude sur les villes algériennes lors de notre 1^{er} année de master et précisément le territoire du nord on a constaté la complexité des problèmes de la ville algérienne et l'intérêt qu'elles portent. La ville algérienne de nos jours connaisse tant de difficultés de se mesurer aux villes modernes et des villes développées européenne. Cela dit malgré tout l'héritage qu'elle dispose et sa richesse.

I.2.1.2 POURQUOI JIJEL ?

Notre choix est porté sur une ville côtière très riche en potentiel touristique celle de la ville de Jijel. Ce choix n'est pas fait par hasard, bien au contraire, il s'appuie sur des considérations, tant subjectives qu'objectives :

Une accumulation de connaissances sur son territoire.

Une préoccupation générée par son image urbaine dégradée.

L'aspect pittoresque et les cultures accumulées depuis plusieurs générations.

Jijel est considérée comme l'une des régions les plus touristiques du pays, ses traditions, ses cultures préservées depuis plusieurs générations, ainsi que l'originalité de ses villes et villages et sa nature vierge font de la wilaya une zone touristique par excellence.

Les statistiques de L'OMT ont indiqué que sur les 15 premières destinations touristiques au monde, 12 étaient des pays possédant une façade maritime, »¹ ; ce qui éclairci la place et l'importance de la destination littorale entre les destinations touristiques disponible au marché du tourisme.

JIJEL en étant une de ses villes côtières se compose de 9 quartiers et sa superficie est de 2 398 km². La bande côtière s'étend sur près de 120 km de longueur (1/10e du linéaire côtier national).

Jijel est un point de liaison entre l'Afrique et l'Europe, vu la création de la zone franche et le port intercontinental de Djen-djen.

Elle dispose de plusieurs infrastructures et équipements structurants tel le port, le réseau routier récent, l'aéroport Ferhat Abbès, le chemin de fer, les Zones d'Expansion Touristique (Z.E.T).

¹ Manuel : PNUE : programme des nations unies pour l'environnement

I.2.2 ÉTAT DE FAISABILITE

Au sein du master ARVITER nous proposons d'effectuer une reconnaissance des relations entre territoires culturels, structures urbaines et production de typologies architecturales.

Le contenu du programme de notre master nous a permis en tant que qu'étudiants de s'interroger sur la nature de la crise 'urbaine', de se doter d'une solide culture sur la ville et son territoire et de prendre conscience de l'importance capitale de mieux gérer, organiser, accompagner et planifier ce territoire.

Une alternative sur la composition urbaine dans le but d'améliorer l'image urbaine d'une ville constitue un exercice plus adéquat pour cerner les différentes échelles de l'espace urbain, ainsi que l'amélioration du cadre de vie de la population à travers l'amélioration de l'image urbaine et le rôle qu'elle va jouer dans l'attractivité touristique et le développement économique de cette région nous semble un thème et une préoccupation prioritaire pour cette ville.

I.2.3 DISPONIBILITE DE LA DOCUMENTATION

Après une recherche bibliographique dans les bibliothèques universitaires les établissements et organisme étatiques et les publications sur les forums on compte les documents suivants :

5 ouvrage, 21 mémoires, 60 articles architecturaux, des centaines de textes et, des dizaines de publications sur internet traitant le sujet,

Nous avons aussi, rassemblé les textes juridiques afférents au sujet d'étude ainsi que des dizaines de documents graphiques (plans, cartes, photos aériennes et, esquisses).

I.2.4 PROBLEMATIQUE

La conception des villes algériennes est basée sur la nécessité de répondre aux différents besoins et préoccupations du cadre de vie quotidien, afin d'avoir des villes habitables, vivables et attractives.

La ville de JIJEL un exemple des villes côtières qui présente une contradiction importante entre l'environnement naturel et celui urbain bâti.

Certes, cette dialectique met le territoire de cette ville sous des défis différents. La question de cohérence entre les tissus, les problèmes actuels de la ville, la culture constructive locale, le flux touristique important sont des problèmes que nous devons prendre en considération dans la future composition urbaine.

A ce propos, notre problématique générale de recherche dans ce mémoire s'articule sur la question suivante :

Quelle composition urbaine pour développer l'activité touristique dans la ville de Jijel ?

Problématique spécifique :

Le sport constitue aujourd'hui un élément non négligeable de l'économie d'un territoire. A l'échelle mondiale, il participe à hauteur de 3% de la richesse produite. Il est plus évident et lisible d'approcher le marché du sport de façon sectorielle que de façon globale, qui plus est dans une perspective territoriale. Ainsi, les marchés du sport peuvent se comprendre sous l'axe très large de la pratique, de l'équipement, du média, de l'événement ou du sponsoring. Ceci permet notamment de mettre en lumière les disparités territoriales, tant en termes de ressources que de compétences ou encore de choix stratégiques. En effet, chaque territoire possède ses propres ressources, un savoir-faire et une diversité d'acteurs qui construisent au quotidien sa diversité, ses différences et par voie de conséquence une part non négligeable de son attractivité.²

Pour notre problématique spécifique, une question qui s'impose dans la même perspective où la place d'une infrastructure sportive est indispensable dans le développement de cette ville :

Quelle composition urbaine et architecturale des espaces du sport pour le développement de l'activité touristique dans la ville de Jijel ?

² Revu euromed sport article SPORT ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE 2014

1.2.5 OBJECTIFS

Comparativement aux différentes approches de la composition urbaine et le tissu urbain de notre cas d'étude, notre investigation sera focalisée sur la vérification de l'adéquation du projet (professionnel et académique) avec l'état des lieux de la ville en question voire ses potentialités urbaines et naturels

Cette présente étude s'inscrit dans un champ d'investigation lié à la composition urbaine de la ville de Jijel par le biais de requalification et densification visait à revaloriser le paysage urbain de la ville. Son but était d'améliorer la qualité urbaine et le cadre de vie qui, de nos jours, sont en perpétuel détérioration. Une telle orientation de recherche s'explique par la volonté de redonner une nouvelle image d'urbanité à notre ville.

Notamment :

Améliorer le cadre vie des citoyens.

La cohérence urbaine.

Une nouvelle composition urbaine basée sur le croisement de plusieurs approches.

La question de la reprise de la structure urbaine existante dans le nouveau projet.

Le plan d'aménagement urbain de la ville et les nouvelles tendances urbaines.

Exploiter le potentiel de notre cas d'étude.

1.2.6 METHODOLOGIE

La méthodologie que nous proposons permettra de rendre compte des manifestations portant sur la question des enjeux de la composition urbaine, dans un contexte où nos villes se manifeste par l'émergence de nouveaux territoires aux caractéristiques morphologiques, scalaire et thématique inédites. A cet égard, notre travail consiste à croiser l'interdisciplinarité de l'objet urbain qui renvoie à sa complexité sémantique, à son caractère systémique où différentes approches morphologiques, fonctionnels et, environnementales.

I.2.7 STRUCTURE DE MEMOIRE

Notre travail est organisé en quatre chapitres ; les deux premiers visent à fortifier les bases théoriques.

Le premier Chapitre (introductif) :

Un aperçu global sur ce présent mémoire, débuté par une présentation des grandes lignes sur lesquelles repose le master ARVITER, Présentation de notre thème d'étude et ouvrir une fenêtre sur la relation entre la composition urbaine le tourisme et la ville côtière dans notre cas. L'état de faisabilité du sujet ainsi que la disponibilité des documents. Ce chapitre se porte aussi sur la problématique générale et spécifique, la méthodologie suivie ainsi que les objectifs visés par ce travail.

Le deuxième chapitre (état de connaissance) :

Consiste à présenter notre cas d'étude, ses actualités, l'analyse et la gestion documentaire qui se devise en deux parties : (Jijel Dans Les Travaux Académiques Jijel Dans Les Travaux Professionnels), actualité et prévisions de Jijel, Jijel vu par les citoyens, actualité du thème et des exemples de ville et leurs composition urbaine comme inspiration et enfin la synthèse.

Le troisième chapitre (lecture et analyse urbaine) :

Aborde la croissance de la ville, la lecture morphologique du tissu urbain cette dernière se compose de deux parties :

La lecture morphologique (parcellaire, viaire, bâti, espace libre)

La lecture de forme urbaine (lois de cohérence)

Et la synthèse.

Le quatrième chapitre (intervention) :

Comporte les trois phases de la réalisation de notre projet : synthèse des problèmes, les intentions, les exemples et, notre alternative.

II. ETAT DE CONNAISSANCE

II.1 INTRODUCTION

Ce chapitre comprend une recherche thématique sur l'actualité de notre cas d'étude celle de la ville de Jijel dans les travaux académique et professionnels ainsi que l'actualité de notre thématique celui de la composition urbaine et le tourisme. Elle contient aussi des définitions des mots clés qu'on a abordé dans notre mémoire et des exemples existants des villes et leurs compositions urbaines.

II.2 PRESENTATION DE CAS D'ETUDE

Dans notre thématique on a comme but de développer une ville avec ses potentialités et ses services et la rendre capable de se maintenir dans le temps et répondre aux besoins des générations, notre choix a été porté sur la ville du Jijel vu sa position géographique permettant de jouer un rôle pivot dans les échanges internationaux.

II.2.1 SITUATION NATIONALE ET INTERNATIONALE

La wilaya de Jijel s'occupe plus de 120 km de la ligne côtière du nord d'Afrique, elle est positionnée entre 5°25 et 6°30 Est de Greenwich, et entre les parallèles 36°10 et 36°50 se positionnement lui a donné une grande importance stratégique dans le bassin de la Mer méditerranéenne. Elle est à : 30 mn de vol de la Capitale « Alger », Une (1) heure de vol de Naples (Italie), Une (01), heure de vol de Barcelone (Espagne), Une (01) heure de vol de Marseille (France). (Voir figure 1)

II.2.2 SITUATION NATIONALE REGIONALE

La wilaya Jijel est située au nord-est de l'Algérie, elle s'étend sur une superficie de 2 3980 km² c'est un balcon sur la méditerranée puisqu'elle possède 120 km de façade maritime.

Sa surface et sa forme longitudinale lui confère 5 wilaya voisine :

La wilaya de Skikda à l'Est, la wilaya de Bejaia à l'Ouest, la wilaya de Sétif et de Mila au Sud, et la mer méditerranée au Nord. (Voir figure 2)



Figure 1 : Situation géostratégique
*source : Google photo modifier par l'auteur

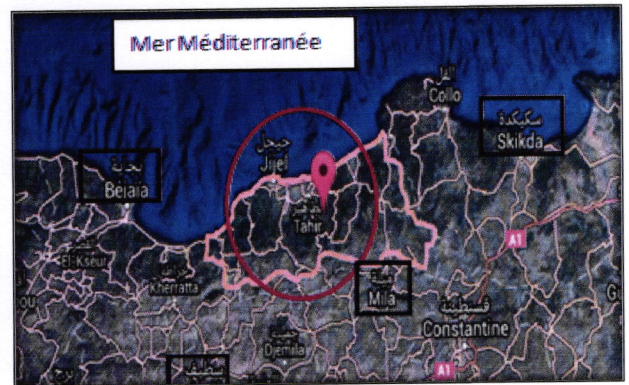


Figure 2 : Situation régional
*source : Google Earth pro modifier l'auteur

II.2.3 LIMITE ARTIFICIELLE

La wilaya de jijel est limité au :

- 1 – Nord par la route national n°43. 3- Est la route national n°77A
- 2- Sud la route national n°5 . 4- Ouest par la route national n°75. (Voir figure 3)

II.2.4 ASPECT ADMINISTRATIF

Elle est organisée administrativement en 11 daïras regroupant 28 communes.



Figure 3 : Carte des limites artificielle
*source : Google photo modifier par l'auteur

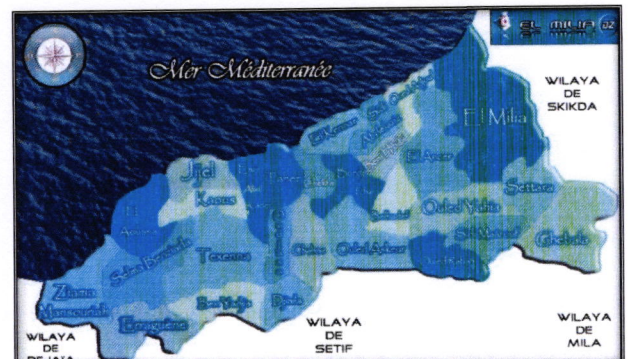


Figure 4 : Carte des communes de la wilaya de JIJEL
*source : Site officiel wilaya de jijel

II.2.5 SUPERFICIE

- Superficie de la wilaya: 2.396, 63 Km²
- Superficie des communes littorales : 744,68 Km².

Soit 32 % de la superficie de la wilaya.

II.2.6 CLIMAT

Jijel est sous l'influence d'un climat maritime méditerranéen caractérisé par des étés secs et tempérés, et des hivers doux et humides. (voir figure 4)

II.2.7 POPULATION

La Wilaya de Jijel compte au dernier RGPH d'Avril 2008 une population de 636.948 habitants. Au 31/12/2009, cette population est estimée à 653.272 habitants, Soit un volume additif de 16.324 habitants. Les taux bruts de natalité, de mortalité et d'accroissement naturel sont respectivement de 19,20%, 04,14% et 1,40%.

II.3 ACTUALITE DE NOTRE CAS D'ETUDE (VILLE DE JIJEL)**II.3.1 JIJEL DANS LES TRAVAUX ACADEMIQUES PROFESSIONNELS**

Document	Type	Titre	Auteur	Année	Source
Travaux académiques	Ecrite	Mémoire	1-réaménagement de la bande littoral de la ville de Jijel 'vieux port'	Bibi Louiza. Alioua Warda. JUILLET 2007	Université de Jijel
			2-le foncier urbain dans la petite region de taher ; disponibilite, mobilisation et contentieux	Larouk MD El hadi 2009	Université mentouri de constantine
			3-Répertoires des typologies architectoniques de 19eme siècle Blida	Sebba mounia 2015	Université Saad Dahleb Blida
			4-centre de loisir	Aliouèche Asma 2011-2012	Université mentouri de constantine
			5- Centralités urbaines et développement touristique	M. MARRE Alain 2014	Université de reims champagne – ardenne
			6- la mixite urbaine	HALLAL 2007	Université

	dans lesquartiers d'habitat contemporains	Ibtissem		mentouri de constantine
	7- le foncier urbain dans la petite région de taher ; disponibilité, mobilisation et contentieux	Mr/ BOUGASSA .ABDELHAFID	2009	Université mentouri de constantine
	8- l'attractivité urbaine au service de la revitalisation du centre ancien de Jijel	Melle Yasmine BOUHELOUF	2014	EPAU
	9-littoral jijilien entre imparfait du développement touristique et préoccupation environnementale	Souhila BOUTAFENOU CHET	2011	EPAU
	10- cartographie par les differentes methodes de Vulnerabilite a la pollution d'une nappe cotiere cas de la plaine alluviale de l'oued djendjen (jijel, nord-est algerien)	Mr. FATIH. Boucenna	2009	Université badji mokhtar- annaba
	11- renouvellement urbain d'un centre ancien en declin Cas du centre-ville de jijel	Mr. SAFRI Saïd	2008	Université mentouri constantine
	12- Les Structures	Djamel RAHAM	2001	Université

		Spatiales de l'Est Algérien. Les maillages Territoriaux, urbains et routiers.			Mentouri- Constantine
		13-analyse de la qualité dans les services touristiques	GUY MORIN	1993	Université du Québec
		14- la problématique du développement Durable d'une ville minière ouenza, une ville de l'est algérien	Guendouze Berrahail	2014	Université badji mokhtar - annaba
		15- Aménagement et protection du rivage de Jijel	Ahmed DAGHBADJ	2015	Université Blida
		16- Composition et esthétique dans la mise en forme de l'espace Urbain	Kaïs Amor	2007	Université Mentouri- Constantine
		17- l'utilisation du Projet Urbain dans la requalification des Grands ensembles.	Boucherit Sihem		Université de Constantine
		18- le tourisme environnemental Et l'aménagement urbain du littoral	GRIMES SAID		Université de Constantine
		19-patrimoine et tourisme dans les villes marocaines	Wided Aloui	2013	Marrakech - ENAM
		20-le tourisme durable Au vietnam	Line BERGERY	2009	Université Du Sud-Toulon

					Var
	Analyse	1- analyse urbaine de la ville de Jijel	Sami sahli	2016	Université Blida
		Tourisme la ville de Jijel	Gueddouh lamia et autres	2015/2016	Université Blida
		La ville de jijel	Chikhi nour el houda	2015	Université Blida
		2- l'habitat individuel à Jijel		2015	Université Blida
		3-analyse urbaine de la ville de jijel	Bayou faycel	2013	Université de Constantine
		4- analyse typologique et séquentielle		2014	Université de Constantine
		5-analyse de bazoul		2013	
	Ouvrage	1- Architecture et tourisme Une nouvelle image pour la Cité des Colonies d'Igea Marina	Fatima-Zohra Kerkadi Slasli	Janvier 2012	Université Blida
		2- La composition urbaine Trois textes de Gérald Hanning	Philippe Montillet (dir), Hervé Blumenfeld (architecte urbaniste)	2016	
		3-la composition urbaine	Nathalie CANDON Architecte D.P.L.G	1996	
		4- Composition	Serge Thibault	2012	

			urbaine, projets et territoires			
			5- Rubrique Monographie Wilaya de JIJEL	Agence Nationale d'Intermédiation et de Régulation Foncière	2013	Université Blida
Travaux professionnels	Graphiques	Cartes	1- Pdau	A.Boubazari	2009	
			2- Carte d'état de fait	Apc	2011	
			3- Carte des pos	Guettiche	2011	
			4- Carte du réseau hydrographique de la wilaya de JIJEL	Elhacohmi Arur	2013	
			5- Carte du réseau routier de la wilaya de JIJEL	Elhachmi Arour	2014	
			6- Carte d'aménagement	Centre d'étude et réalisations en urbanisme	2014	
			7- Carte geot et geolo de JIJEL	Nassim boubezari	2009	
			8- Carte d'Equipements			
			9- Multi réseaux	Nassim boubezari	2009	
			10- Risque naturels et contraintes	Nassim boubezari	2009	
			11- Servitude	Nassim boubezari	2009	
			12- Carte des secteurs d'urbanisation	Centre d'étude et réalisation en urbanisme	2009	

		Photos	13- Zones industrielles et zones d'activités	Elhachmi Arour	2009	
			Photo aérienne	1		
			Photo de wilaya	200		

*source : l'auteur

Figure 5: positionnement des travaux sur la carte de Jijel

*source : l'auteur

Constat :

D'après la projection des travaux académiques et professionnels sur la carte on constate que la majorité des intervention sont effectuer sur les périphérie et le noyaux historique, des zones fortes d'intervention et d'autre faibles, ses travaux pour la plupart sont de nature urbaine et touristique, des équipements de service et de loisirs des projet de renouvellement urbain.

II.3.2 ACTUALITE ET PREVISIONS DE JIJEL (PERSPECTIVE DE DEVELOPPEMENT)

II.3.2.1 Grands projets :

II.3.2.1.1 Complexe sidérurgique de Ballara :

L'usine emploiera 3 000 personnes et fabriquera à partir de 2017 de l'acier plat et des aciers spéciaux destinés entre autres à l'industrie du rail en Algérie. La capacité de production atteindra, dans un premier temps, 2 millions de tonnes d'acier par an avant d'être portée

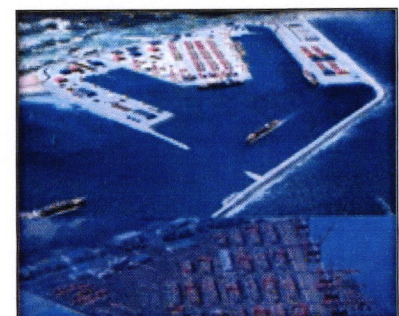
à 5 millions de tonnes. (Voir figure 6)



Figure 6: Chantier de complexe sidérurgique de Bellara *source : jijel.dz/jijel/index

II.3.2.1.2 Réalisation d'un terminal à conteneurs :

Le projet de terminal de transbordement étant la construction d'un grand môle central avec un nouveau quai parallèle au



quai Ouest et une extension du quai mixte existant. Ce dernier disposera dans ce cas de plus de 78 hectares de

terre-pleins et environ 2.080 m de quais. (Voir figure 7)

II.3.2.1.3 Théâtre régional :

Ce projet qui sera réalisé pour un montant de 490 Millions de DA, est d'une capacité de 800 places. Cet important établissement donnera une nouvelle impulsion à l'activité théâtrale dans la Wilaya de Jijel. (Voir figure 8)

II.3.2.1.4 Barrage de Tabellout :

Cet ouvrage hydraulique, avec ces 294 millions de m3,

est un important maillon du système de transfert des eaux vers les hauts plateaux. Il répondra aux besoins en matière d'alimentation en eau potable et d'irrigation agricole, aussi bien dans la wilaya de Jijel que dans des régions limitrophes.

(Voir figure 9)

II.3.2.1.5 Pôle universitaire d'El Aouana :

Ce pôle abritera plusieurs facultés : les sciences de la nature et de la vie (3000 places), les sciences

agronomiques (1000 places), les sciences exactes et

informatique (2000 places), une faculté de médecine (1000 places) et un centre international de recherche en physique théorique. (Voir figure 10)

II.3.2.1.6 Salle Omnisports :

Projet de réalisation et d'équipement d'une salle omnisport d'une capacité de 3000 places au niveau du POS de l'entrée Est de la ville de Jijel pour un montant de 102 milliards

de centimes et un délai de réalisation de 28 mois.

Figure 7: le terminal à conteneurs
***source : jijel.dz/jijel/index**



Figure 8: Théâtre régional réalisation
***source : jijel.dz/jijel/index**

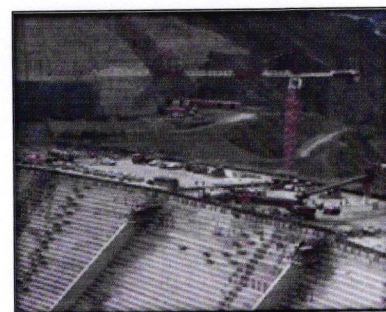


Figure 9: Barrage de Tabellout a on cour de réalisation
***source : jijel.dz/jijel/index**



Figure 10: Pôle universitaire d'El Aouana
***source : jijel.dz/jijel/index**



(Voir figure 10)

II.3.2.1.7 Pénétrante Jijel - Autoroute Est-Ouest :

Long de 110 km, ce tronçon traversera trois wilayas, en l'occurrence Jijel, Mila et Sétif, pour le relier le port de Djen Djen à l'autoroute Est-Ouest, via 33 viaducs (15 km), 19 passages supérieurs, 15 passages inférieurs et 11 ponts, ainsi qu'un tunnel à Texenna. La pénétrante aura 2 x 2 voies extensible à 2 x 3 voies. (Voir figure 12)

Figure 11: : salle omnisports a on cour de réalisation *source : jijel.dz/jijel/index



Figure 12: : Les travaux d'Autoroute Est-ouest *source : jijel.dz/jijel/index

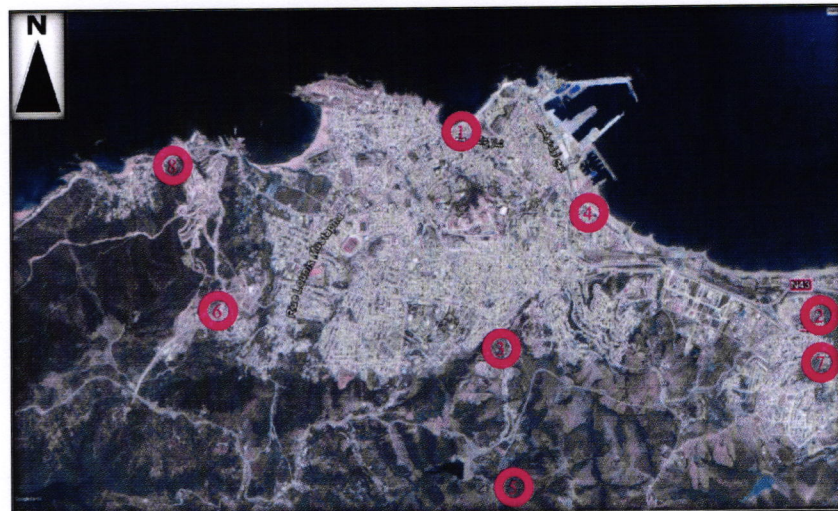


Figure 13 : carte de projection des grands projets prévu à Jijel *source : Google Earth Pro modifié par l'auteur

Constat :

D'après la projection des grands projets prévu a Jijel sur la carte de la ville on constate que la majorité des interventions sont prévu sur les périphéries et sont pour la plupart de nature touristique économique, des équipements de service et de loisirs des projets d'envergure national comme l'Autoroute Est-Ouest.

(Voir figure 7)

II.3.3 JIJEL VUE PAR LEURS CITOYENS

D'après le sondage effectuer avec les citoyens de la ville de Jijel on est sorti par des manque conséquent dans plusieurs domaines, et pleins de réclamations, un grand manque des équipements dans plusieurs domaines mais surtout le domaine touristique

sportif et des affaires , des problèmes environnemental économique et social, manque des espaces publiques, la ville dans son contexte fonctionnelle est moyenne, et une réclamation du réaménagement de la ville de jijel, un besoin d'une revalorisation et diversification du secteur sportif, cela dit presque tout le monde trouve que la ville dans son élément naturelle est si attirante le citoyen jijelien note son mode de vie entre 5 et 7 sur 10.

II.4 ACTUALITE DU THEME

II.4.1 DEFINITION DES MOTS CLEFS

II.4.1.1 le tissu urbain :

On appelle le tissu urbain les structures des quadrilatères, des terrains et des bâtiments, le concept du tissu urbain développé en urbanisme pour décrire le rapport entre espace bâti en milieu urbain.

Il correspond à l'ensemble des dispositifs spatiaux et distributions spatiales d'un espace, il comprend : le réseau urbain (villes reliées par des axes sur lesquels circule le flux) ; l'armature urbaine (desserte et encadrement territorial dévolue à l'ensemble des villes).

Il est basé sur une organisation hiérarchique au sein de la ville et des villes entre elles.

Selon la définition du dictionnaire Larousse cette organisation peut être défini comme l'action réfléchie visant à disposer, à aménager ou à restructurer physiquement et socialement l'espace (urbain, voire rural) en vue d'assurer l'unification la plus harmonieuse et la plus efficace des fonctions que remplit un site donné, singulièrement l'habitation et la circulation. Il est inséparablement une théorie et une pratique dont l'exercice entraîne le recours à une technique.

S'efforçant de penser, de planifier et d'organiser concrètement la mise en forme de l'espace des agglomérations, l'urbanisme intervient dans la disposition des bâtiments, la structure des réseaux de communication et des équipements publics, et, plus généralement, dans l'aménagement du territoire urbain.

II.4.1.2 Ilot :

Selon la définition du dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement³ : c'est la plus petite unité de l'espace urbain, entièrement délimité par des voies.

³ Françoise Choay, le dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, édition : Puf, 2010.

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 (agglomération et métropoles à développement rapide de l'époque moderne), des îlots délimités dans la grille uniforme du réseau des voies, se succèdent de façon régulière et présente des formes le plus souvent rectangulaires.

II.4.1.3 Fragmentation urbaine :

« La fragmentation urbaine est une coupure [partielle ou absolue] entre des parties de la ville, sur les plans sociaux, économiques et politiques. »⁴

La fragmentation urbaine est un phénomène urbain récent qui est apparu dans le champ des recherches urbaines au début des années 1980.

L'identité sociale portée par la ville éclatera pour laisser place à des fragments urbains sans cohérence d'ensemble. Selon Françoise Navez-Bouchanine, cette fragmentation s'exprime à différents niveaux : social, économique, culturel, politique et administratif.

Dans une ville fragmentée, les différentes parties coexistent sur le mode du repli sur soi. Ce repli peut être d'ordre gestionnaire : notamment au travers de la privatisation et de l'autonomisation de certains services urbains élémentaires. Il est aussi d'ordre spatial, observable dans les formes variées de fermetures et de maîtrise de la distance dans la ville (murs, grilles, résidences fermées, zones-tampons).

II.4.1.4 Analyse urbaine :

« L'analyse urbaine est une démarche utilisée au cours des séances d'atelier de l'enseignement de l'architecture. Elle s'applique à la ville ou une partie de la ville selon l'envergure du problème. Une question d'échelle et de limites à priori balise le terrain et la théorie sur le plan spatial et thématique. Les applications sont diverses selon les objectifs définis par l'analyse qui peut s'orienter soit vers l'interprétation typo-morphologique d'un espace construit, soit à développer une compréhension spécifique aux problèmes de la croissance urbaine ».⁵

En résumé l'analyse urbaine est une manière de lire la ville, détecter ses anomalies, conclure des recommandations puis les résoudre, pour réussir cette phase, il faut

⁴ Gervais Lambony, Dupont et Houssay-Holzschuch, 2001.

⁵ Ammamra Bekouche, Architecte - Enseignante / U.S.T.O, chercheur-associé au CRASC.

choisir parmi les différentes méthodes d'analyse mises à notre portée une méthode qui convient à notre cas d'étude et à notre problématique de recherche.

II.4.1.5 Genèse du projet :

La genèse du projet est le processus d'élaboration du projet architectural expliqué en phases depuis l'idée primaire qui germe dans la tête (l'image mentale), jusqu'à la dernière étape qui est la matérialisation de ces idées en dessin propre : le dossier graphique.

Ce processus ne peut pas se faire sans prendre en considération les recommandations tirées lors de l'identification du caractère urbain et les lignes directives de la composition urbaine faite précédemment.

Les phases doivent expliquer les réactions par rapport au contexte du projet, ainsi que les relations et les articulations entre les espaces au sein du même projet.

II.4.1.6 Articulation :

Point de juxtaposition de bâtiments, édifices, d'aménagements urbains, de voies ou des espaces libres, traitement et caractère de ce point (rupture d'échelle changement d'orientation, dénivellation, composition des façades ou composition urbaine, etc.). C'est aussi l'élément composé ménageant le passage d'un système formel à un autre.

II.4.2 LA COMPOSITION URBAINE :

II.4.2.1 Définition :

« Composer c'est regrouper des éléments choisis pour en faire un tout homogène et complet de telle sorte qu'aucune partie de tout ne puisse prétendre se suffire elle-même »⁶

La composition urbaine est un mode de conception engagé dans le projet urbain, entendu comme représentation dessinée de ce qui devra être réalisé. C'est une pratique et un ensemble de connaissances et de savoir-faire qui font partie des sciences du projet si cet ensemble désigne celles qui visent à aider, à concevoir et organiser un projet.

Fondée sur la notion d'unité qui en constitue un véritable paradigme, la composition urbaine n'est guère éloignée de la notion d'organisation, notion au centre des sciences

⁶ George Gromort, Initiation à l'architecture collection «manuels d'initiation», édition : Flammarion Ernest, 2015.

contemporaines de la complexité. Elle peut alors désigner tout mode de faire qui vise à fabriquer de l'unité, c'est-à-dire à relier et non pas additionner, au sein d'un plus vaste ensemble.

II.4.2.2 La composition urbaine et le développement durable :

le développement durable au tant qu'un développement qui répond aux besoins des générations du présent sans compromettre les besoins du futur, est un développement qui intègre aussi bien les aspects environnementaux, sociaux, que politiques exige a la composition urbain des règlements sur ses d'efférents échelles :

II.4.2.2.1 A l'échelle de l'agglomération :

Consolidation et contigüité de l'urbanisation, protection du territoire agricole

, protection des milieux naturels, articulation de l'urbanisation et du réseau structurant de transport en commun et connexions et complémentarité.

II.4.2.2.2 A l'échelle du quartier :

Compacité et densité, mixité des activités, proximité et diversité de l'offre commerciale et de service, perméabilité de la trame urbaine, variété qualité et distribution des espaces publics (places et parcs), diversité des types d'habitation, accessibilité au transport commun, continuité et efficacité du réseau cyclable, gestion efficiente des ressources et externalités.

II.4.2.2.3 A l'échelle de la rue :

Priorité aux déplacements actifs (la marche et le vélo en deuxième lieux), réduction de largeur de rue, apaisement de la circulation, qualité de l'aménagement publics, mixité verticale des activités, continuité du cadre bâti et la réduction de la surface de stationnement.

II.4.2.2.4 A l'échelle de bâtiment :

Confort et qualité de vie des usagers, sobriété et efficience, stratégies bioclimatiques, récupération et production d'énergie, diversité architecturale et qualité du cadre bâti, ouverture sur la rue et les équipements doivent être favorable a la mobilité durable.

II.4.2.3 La composition urbaine et la morphologie de tissu urbain :

La morphologie des tracés urbains, ou tracés de plans de ville est un instrument de composition urbaine indispensable, contribuant à la forme urbaine, (les tracés urbains représentant des tracés virtuels de composition).

« De même que pour les tissus urbains, la notion de morphologie des tracés recouvre la manière dont les tracés reconnus sont distribués dans l'espace de la cité globale en fonction des différents stades de croissance urbaine et leurs modalités d'extension »⁷

D'où l'importance de la relation entre les types de tracés parcellaires (trame foncière) et bâtis (alignement/ implantation) qui devient essentielle à déterminer pour saisir le mécanisme de formation de la composition urbaine. De même la trame foncière confirme la cohérence du parcellaire, (il est possible de dessiner sa structure). Elle peut faire apparaître la part de géographie et celle d'histoire, en dispensant une compréhension approfondie du paysage.

II.4.2.4 La composition urbaine et les instrument d'urbanisme :

La composition urbaine est considérée comme une pratique résultant d'une accumulation d'un ensemble de connaissances et de savoir-faire qui visent à concevoir et organiser l'espace urbain. Si on associe les notions de composition urbaine et l'instrument d'urbanisme, cela implique, d'une part, la production d'un ensemble de mesures constituées de règles et plans prescrivant des normes architecturales et urbanistiques qui conditionnent l'aménagement et d'autre part, la mise en place de techniques, de procédures d'élaboration et d'application, ainsi que des procédures d'information et de consultation. Par ailleurs, cela suppose aussi de prendre en considération l'évolution historique de la ville, les stratégies des acteurs, parfois concurrentielles ou conflictuelles, les infrastructures et la nature. l'application des textes édictés nécessite la mise en place d'un dispositif particulier. Il s'agit, en premier lieu de la règle d'urbanisme écrite ou graphique qui a comme finalité la prévision et l'aménagement urbain : elle est l'élément unitaire d'un règlement.⁸

II.4.2.5 La composition urbaine et le site naturel :

La composition avec le site naturel prend en charge : le cadre naturel (la topographie et les conditions climatique), cadre physique (parcellaire, bâti, viaire, espace libre)

⁷ ouvrage consacré à la qualité de la forme urbaine A. Lévy rappelle p 53

⁸ Mémoire de magistère Ahmed khoja université de Constantine p 24 . 2014/2015

dans la composition signifie une bonne analyse du site pour dégager les éléments déterminants pour les conceptions à travers les approches : physique (étude du relief, climat, orientation et végétation). Sensible (étude des formes, lignes de force, les points de repères, les échelles de perception et perspectives) historique (action de l'homme et de son adaptation au milieu urbain)

On conclut bonne adaptation au site en tenant compte de l'intégration des constructions dans la pente.

II.4.2.6 La composition urbaine dans les villes littorales :

La composition urbaine dans les villes littorales se soumet à plusieurs lois, ses lois en question innoveraient dans la mesure où elles revalorisent une dimension naturaliste des espaces côtiers. Elles ne définissent pas précisément «un aménagement du littoral», elles montrent plutôt que la protection et la valorisation contribuent de façon générale à l'aménagement. Un aménagement qui rompt avec l'idée répandue jusqu'alors que l'aménagement signifie équiper plus, construire plus.

L'aménagement du littoral n'est plus inscrit dans une logique productiviste, mais plutôt dans la perspective du Développement Durable. Il faut souligner qu'une bonne partie des dispositions de ces lois a besoin d'être développée et précisée. Par ailleurs, elles délimitent trois bandes dans le littoral, dans lesquelles sont édictées des restrictions relatives à l'urbanisation (voir figure 14)

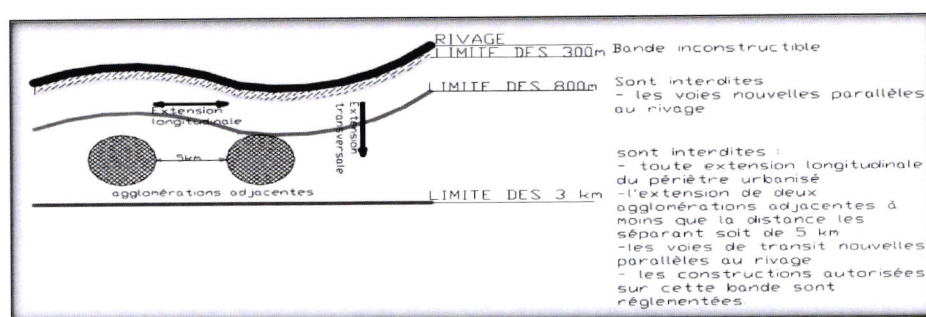


Figure 14: bandes délimitées par la loi « littoral »

*source : Meghfour KACEMI M. P.45

II.4.2.7 La composition urbaine des villes arabo musulmans :

Le modèle de la ville musulmane est marqué par certaines particularités : La mosquée était le centre de polarisation unique de la ville musulmane; La séparation entre les

espaces fonctionnels centraux et les espaces résidentiels, Une organisation fonctionnelle hiérarchique et organique de l'ensemble des éléments de ville, Une ordonnance architecturale et urbaine à l'image d'une structure sociale.

La concentration du commerce le long de quelques voies. Les réseaux de voiries étroites, sinueuses, aboutissant aux portes et déroutant l'étranger,

Tous les éléments du bâti –les maisons, les palais, les édifices publics- forment une série d'enceintes, où les bâtiments s'ouvrent sur l'espace intérieur et non sur l'extérieur ;

Une forte tendance à la ségrégation spatiale en quartiers homogènes, disposant d'équipements de proximité (mosquée, hammam, commerces.

II.4.3 LE TOURISME:

II.4.3.1 Définition :

« Les déplacements touristiques sont motivés par des raisons très diverses, voyages d'affaires, manifestation culturelles, recherche de détente...etc. l'ensemble de ces mouvements occupent une place de première plan dans l'économie de nombreux pays constituant ce qu'on appelle le tourisme »⁹

II.4.3.2 Le tourisme urbain :

Le tourisme urbain ou tourisme en ville est un chantier stratégique pour les villes et leurs agglomérations car il représente un potentiel indiscutable de croissance économique, de valorisation culturelle et identitaire forte des villes. Pour définir le tourisme urbain, il faut activer différentes disciplines universitaires. Pour produire le tourisme urbain, il faut mobiliser une diversité d'acteurs dans la ville et de la ville. Les habitants sont aussi sollicités, le tourisme participatif se déploie. Les pratiques touristiques évoluent rapidement ; elles combinent une demande classique de consommation culturelle, d'activités de loisirs, à celle plus ouverte de découverte de la ville par le cheminement et au gré des rencontres. Le tourisme urbain est un phénomène mondial où la ville est prise dans sa globalité : son projet urbain, la qualité de vie et de sa gestion urbaine, ses atouts historiques en termes de patrimoine, de

⁹ Gérard Guibilito l'urbanisme et l'aménagement touristique, édition : 2010.

paysage, d'histoire, mais aussi son écosystème culturel, scientifique, son vivre ensemble.¹⁰

II.4.3.3 Le tourisme sportif :

« Toute activité au cours de laquelle des gens sont attirés à un endroit particulier à titre de participants à un événement sportif, de spectateurs à un événement, ou pour assister des attractions sportives ou participer à des rencontres d'affaires reliées au sport ».¹¹

Le tourisme sportif ne peut se prévaloir d'un héritage et d'une tradition dans l'histoire des vacances, du tourisme ou du sport. Il semble être un produit aux contours flous et aux limites en cours d'identification, caractérisé par la variété des métiers et des produits qui le constituent. En France, comme dans la plupart des pays occidentaux, l'intérêt porté au tourisme sportif est né d'un double mouvement. L'un décrit l'association et l'intégration croissante de pratiques et représentations traditionnellement véhiculées par le sport en tant que loisir dans les produits touristiques. L'autre caractérise l'amplification sociale des loisirs sportifs qui se fondent de plus en plus dans les pratiques sociétales, échappant ainsi au cadre spatiotemporel de l'univers sportif.

¹⁰ Mémoire réalisé par Laura BERTELOOT, 2007-2008, université de Toulouse-Le Mirail, 192 p.

¹¹ Thèse réalisé par Denis PaquetTourisme sportif 101

II.4.4 EXEMPLES :

II.4.4.1 Exemple 01 : le grand projet de ville a Toulouse (GPV) :

II.4.4.1.1 Présentation de la ville :

Toulouse est une commune du Sud-Ouest de la France Avec 466 297 habitants



Figure 15 : plan de la ville de toulouse, France.

*source : <http://societearcheologiquedumidi.fr>

C'est un exemple type des villes moderne ayant des politiques d'urbanisation flexibles mais qui maîtrisent néanmoins strictement le développement et les nouvelles tendances.

II.4.4.1.2 Le projet urbain:

Un projet de renouvellement urbain qui vise à améliorer les conditions de vie dans les quartiers prioritaires de la ville en modifiant les formes urbaines, c'est l'ambition du programme de renouvellement urbain conduit par Toulouse Métropole et ses partenaires. Cinq quartiers toulousains sont concernés par la démolition de grands ensembles, la reconstruction de logements plus qualitatifs, l'aménagement de l'espace public, la création d'équipements collectifs pour la transformer des quartiers. (voir figure 15)

Le territoire du grand projet de ville toulousain est composé de deux entités situées au Sud de la ville : Le Grand Mirail et le quartier Empalot.

Surface totale de 581 hectares (4,9% de la ville).

Le grand mirail comporte : -Faubourgs populaires-noyaux villageois-zone d'activités-quartiers récents.

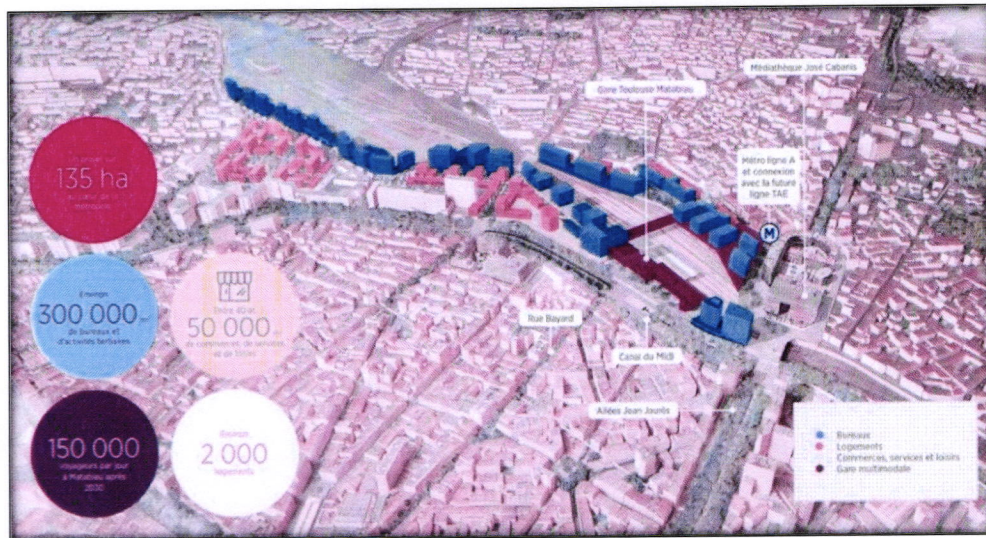


Figure 16 : schéma d'intention du nouveau projet Toulouse.

*source : <http://societearcheologiquedumidi.fr>

En chiffres :

1er programme de renouvellement urbain au niveau national

155,9 millions d'euros (ville et métropole) consacrés sur les quartiers prioritaires

2015-2020 (60 millions d'euros pour l'embellissement du centre-ville)

775 millions d'euros depuis 2002 sur Bagatelle Empalot, Reynerie-Bellefontaine (PNRU)

407 opérations depuis 2002 : démolitions, constructions, réhabilitations, aménagement de l'espace public

40 000 habitants (8.5% de la population toulousaine)

II.4.4.1.3 Le contenu du projet urbain :

-un récapitulatif du programme équipements publics et aménagements de l'espace public, accompagné des éléments financiers correspondants.

-un plan parcellaire des reconstructions prévues dans le quartier, illustrant la transformation en profondeur du quartier (cf plan parcellaire-extrait du dossier de présentation au comité national de rénovation urbaine).

-le récapitulatif du programme de construction et de démolition de logements, suivi des tableaux financiers prévisionnels relatifs à la partie logement.

II.4.4.1.4 Les objectifs de projet :

- Améliorer la vie quotidienne des habitants, (toucher les différents cotes de vie économiquement et socialement).
- rénovation urbaine des quartiers pour leurs donner une attractivité.
- rattacher la fonctionnellement sociale et urbaine des quartiers avec le reste de l'agglomération. (Voir figure 17)

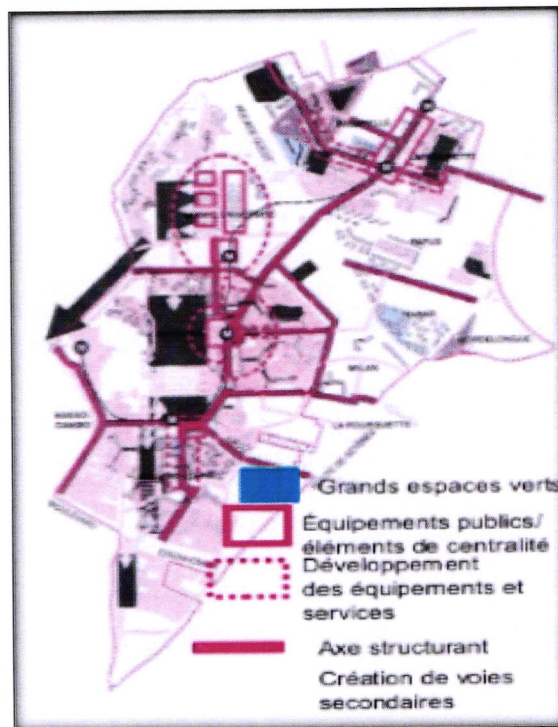


Figure 17 : plan d'action de Toulouse.

*source : <http://societearcheologiquedumidi.fr>

II.4.4.1.5 Les opérations effectuées :

- désenclaver les quartiers et relier leurs centres par la réalisation d'une rue structurante qui prolongera la rue Henri Desbals.
- révision du maillage des voies secondaires et de desserte.
- révision du Plan de Déplacements Urbains.
- concevoir des espaces publics de qualité.
- redéfinir « l'espace existant ».
- renforcer des lieux de centralité.

- aménagement d'une nouvelle place publique de long de la rue des bals
- nouveaux équipements publics.

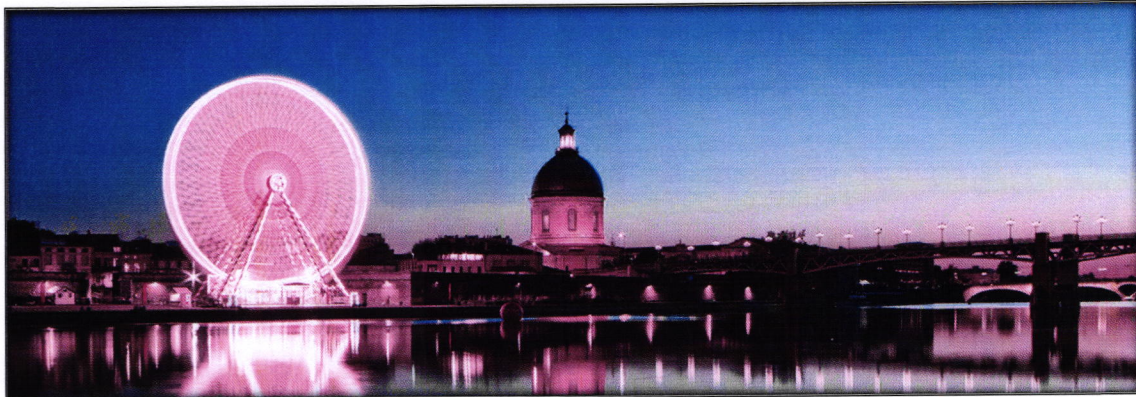


Figure 18 : la ville de toulouse, France.

*source : google image

II.4.4.1.6 Constat :

Le succès même du projet se résume aujourd'hui Plus de 40 000 habitants vivent dans les cinq quartiers de Toulouse concernés par le Nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU) qui prolonge les actions d'urbanisme commencées avec le Grand projet de ville (GPV) , une Amélioration d'habitat, un renouvellement des conditions de vie dans les quartiers, des opérations consistent à réhabiliter les immeubles, des travaux de rénovation énergétique, et la transformation des territoires des espaces publics en passons par un rénovation. L'ouverture sur leur environnement et la création de cœurs de quartier animés forment le socle du dispositif. Ces quartiers sont dotés de nouveaux équipements de proximité (école, maison de quartier...) et aussi de commerces. Leur desserte en transports en commun est sans cesse améliorée, une action globale, À travers l'urbanisme, des actions baser sur les conditions de vie et le développement des quartiers. Car tout est lié : en construisant un équipement de quartier, tel que La Brique rouge à Empalot, a permis la création d'un certain lieu de vie et de rencontres, et favorise la cohésion sociale au sein du quartier, Co-construction avec les habitants : Consulter les habitants, c'est essentiel pour définir des orientations stratégiques et ajuster l'action publique.

II.4.4.2 Exemple 02 : Plan global d'urbanisme de la ville de Seattle :

II.4.4.2.1 Présentation de la ville :

Seattle (565 000 habitants), qui est la plus grande ville de l'Etat de Washington, se situe sur la grande anse de Puget Sound, dans le nord-ouest du Pacifique. (Voir Figure

10) Le géant de l'aéronautique Boeing est originaire de cette ville et la population de la métropole (3 554 000 habitants) a augmenté de 35% depuis 1980.

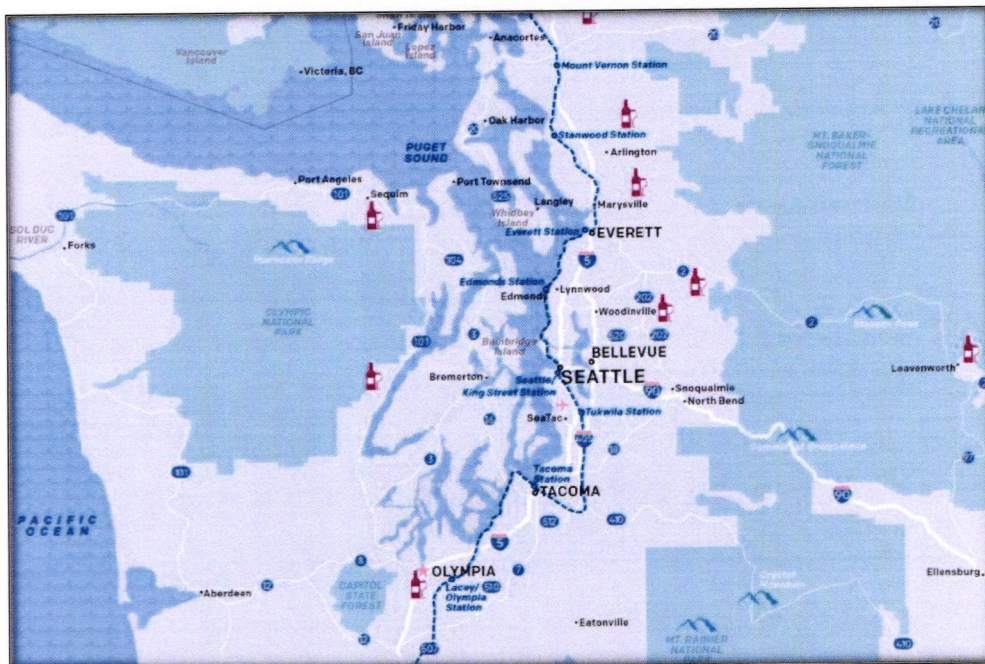


Figure 19 : Carte de la ville de Seattle.

*source : <https://www.etsy.com/fr>

II.4.4.2.2 Problématiques et recommandation :

Confronté à la croissance continue et à l'étalement urbain, l'Etat de Washington a fait passer la Loi sur la Gestion de la Croissance en 1990. Le principe sous-jacent de cette loi était qu'une nouvelle croissance devait avoir lieu dans les centres urbains existants afin de limiter l'incidence de l'étalement et de fournir une utilisation efficace des services urbains. Cette loi, mise en place de façon exceptionnelle aux Etats-Unis, exige du gouvernement local, pour chaque zone urbanisée, l'élaboration d'un plan complet qui présente la façon dont il pourvoira à la croissance attendue. Seattle s'est donc vue dans l'obligation d'élaborer ce plan, ce qui imposait une refonte de ses politiques d'aménagement. Seattle est une ville entièrement construite, avec très peu de terrains libres. Pour pouvoir recevoir le niveau de croissance prévu, la ville a donc dû développer une stratégie favorisant les aménagements sur terrains intercalaires et les densités accrues.

II.4.4.2.3 La solution :

La ville de Seattle a élaboré un plan complet, Vers un Seattle durable, publié en 1994. Ce plan comprenait des politiques qui ont orienté la croissance hors des zones

de maisons individuelles vers les quartiers où il y avait une plus grande concentration de commerces et de services et une prépondérance de logements résidentiels de haute densité.

Villages urbains Ces zones à usage mixte ont été classées comme des “villages urbains” et ont formé la pierre angulaire de l'approche de la ville vis-à-vis de ses obligations anti-étalement. La stratégie des villages urbains est conçue pour recevoir la croissance. Elle cherche à développer et à améliorer les caractéristiques suivantes des villages urbains

- Des zones commerciales très vivantes, prévues pour les piétons, avec des magasins, des services et dans certains villages, des emplois.
- Une variété de types de logements adaptés à l'échelle de chaque village.
- Une forte relation entre les zones résidentielles et commerciales.
- De bonnes installations communautaires comprenant des écoles, des centres communautaires et de loisirs, des parcs et des services.
- La création d'espaces non bâtis et d'infrastructures de loisirs (jardins et aires de jeux).



Figure 20 : La ville de Seattle, Washington (USA).

*source : google image

II.4.4.2.4 constat :

Cette politique a donc été une réussite générale en termes d'objectifs pour la Ville de Seattle, même si certaines des techniques de développement de la communauté doivent encore être affinées. La question de savoir si elle a été une réussite dans la prévention de l'étalement vers l'extérieur reste sujette à discussion. Un indicateur positif est que la proportion de nouveaux logements développés sur des terrains ruraux du King County a baissé de 8% en 1996 à 4% en 2002. Il reste toutefois

extrêmement difficile de changer les attitudes culturelles, et il y aura peut-être toujours une résistance aux essais visant à imposer un style de vie adulte urbain sur des cellules familiales, dont les instincts biologiques leur dictent de rechercher un territoire protégé qui leur soit propre.

II.4.4.3 Exemple 03 : masdar city l'entité qui assura la gestion de la ville nouvelle :

II.4.4.3.1 Présentation de la ville :

Masdar City est ville nouvelle et ville verte de l'émirat d'Abou Dabi, aux Émirats arabes unis, en construction depuis février 2008. Projet de la société Masdar1, qui veut faire progresser le développement, la commercialisation et le déploiement des énergies renouvelables et des technologies propres, cette éco-cité devrait accueillir, une fois finie, jusqu'à 50 000 habitants et 1 500 entreprises. (Voir figure 12)



Figure 21 : Master plan de la future ville de Masdar.

*source : revue Masdar, utopie sécurisée et ghetto écologique

II.4.4.3.2 Localisation et objectif :

Cette nouvelle cité, d'un coût de 15 milliards de dollars selon le plan du gouvernement de l'Émirat, s'étendra à terme sur 6,5 km² dans le désert, à proximité de l'aéroport international, à environ 30 km à l'est de la capitale d'Abou Dabi.

Au départ du projet, il était prévu que 50 000 habitants, 1500 entreprises et 90 000 travailleurs pourraient être accueillis en 2030. En 2016, près de 5000 personnes

travaillent déjà à Masdar City, mais les prévisions de peuplement sont revues à la baisse : on prévoit 15 000 personnes y travaillant dans les 3 ans à venir, pour atteindre 40 000 à l'horizon 2030.

La future ville, dont l'objectif fondamental est la haute efficacité énergétique et sans émissions de gaz à effet de serre, serait le siège d'une université spécialisée dans les énergies renouvelables. Masdar City veut rassembler des espaces de recherche, d'essais et d'expérimentation des technologies et des systèmes énergétiques du futur, en quelque sorte devenir la « Silicon Valley » des Émirats arabes unis. (Voir figure 21)

II.4.4.3.3 Le projet :

Oasis urbaine futuriste surgie du désert, Masdar City se veut une ville écologique modèle, sans émissions de carbone, ni déchets. En chantier à Abu Dhabi depuis 2008, pour accueillir quelque 50.000 habitants. L'approche bioclimatique a impliqué que la ville soit conçue de manière compacte, et en partie souterraine. Les ruelles seront étroites, orientées dans le sens du vent dominant et donc fraîches.

Les façades dans chacune des quatre directions sont adaptées à leur orientation, laissent passer la lumière mais pas la chaleur, et même, les portions de façades qui ne reçoivent jamais de lumière sont simplement vitrées.

Le plan général est de type traditionnel, carré et entourée de murs destinés à la protéger des vents chauds du désert. Mais en même temps, dans certaines directions, les bâtiments sont surélevés de quelques mètres pour laisser passer le vent à ras du sol et ainsi rafraîchir.

Réseau de transport bas carbone, énergies renouvelables, stratégie zéro déchet, le projet de construction de cette ville est très ambitieux. Une partie est déjà opérationnelle et, à terme, la ville devrait accueillir 52.000 résidents et offrir 40.000 emplois à des non-résidents. (voir figure 13)

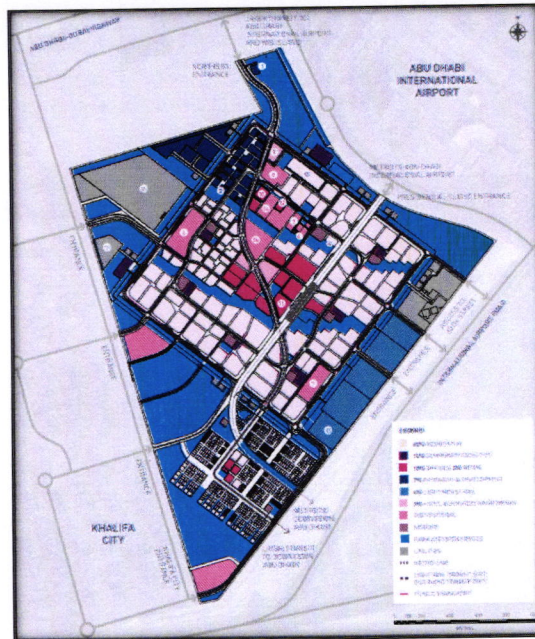


Figure 22 : schéma d'aménagement de la ville de Masdar.

*source : Masdar, utopie sécurisée et ghetto écologique

II.4.4.3.4 Les opérations effectuées :

es moyens de transports doux comme la marche à pied et le vélo seront largement privilégiés, et pour les plus longues distances un tramway 100 % écologique est prévu. Masdar est une « ville sans voiture » ; des tramways et des systèmes de transports automatisés avec des arrêts tous les 200 mètres permettront aux habitants de se déplacer dans la ville.

Masdar sera équipée d'un nouveau mode de transport : le Personal Rapid Transit (PRT). Deux versions circuleront, une pour les passagers et l'autre pour les marchandises. Ce seront les seuls véhicules motorisés autorisés à circuler dans la ville et ce système remplacera les transports en commun et individuels (automobile notamment).

Le réseau est doté sous la surface du sol d'une multitude de monorails qui s'entrecroisent et guident les véhicules. Des cabines de taille moyenne (1 à 10 personnes) pourront être appelées sur pression d'un bouton en station, et choisiront en fonction du trafic et des trajets possibles le plus court chemin. (Voir figure 22)

Par sécurité, ces véhicules qui roulent à 40 km/h surveillent constamment leur voisinage et s'arrêtent automatiquement à quelques mètres des personnes ou des obstacles

Ce système de transport nouvelle génération sera multi-fonction : il transportera les passagers, assurera le fret en ville et l'évacuation des déchets.

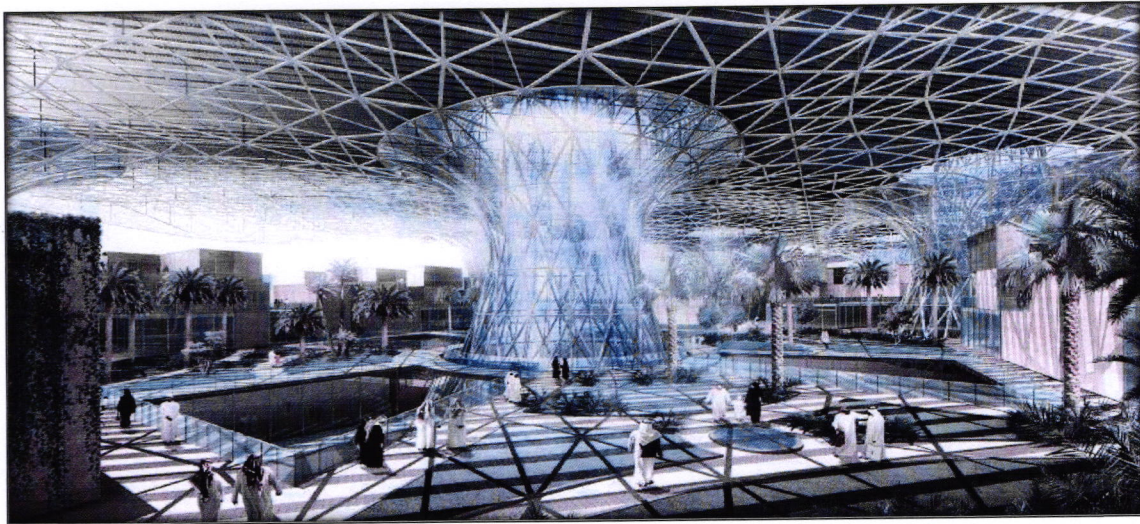


Figure 23 : la ville de Masdar, Abou Dhabi (EAU).
*source : Masdar, utopie sécurisée et ghetto écologique

II.4.4.3.5 Constat :

De manière générale, nous constatons que la ville ne cesse de s'agrandir, de se développer et de grignoter la campagne environnante. La ville semble alors être un moteur de pollution : réseau routier de plus en plus dense, bruit... Ainsi que moteur de destruction de tout ce qui l'entoure : biodiversité, écosystème, terres agricoles, parallèlement, nous assistons à une prise de conscience de plus en plus importante avec un intérêt grandissant concernant l'environnement. De nombreuses mesures ont déjà été prises et de nombreux projets voient le jour afin de réconcilier l'urbanisme et la nature. Aujourd'hui, la plupart des villes disposent de parcs et jardins, développent les transports en commun et vélos, recherchent des énergies renouvelables, Ce paradoxe, d'autant plus important que la ville est grande, inspire à l'Homme la création de villes écologiques et respectueuses de leur environnement.

II.4.4.4 Synthèse

La leçon fondamentale à tirer des exemples étudiés dans ce chapitre est qu'une série de politiques est nécessaire pour prévoir une composition urbaine bénéfique, aucune politique n'étant suffisante si elle est isolée, et que ces politiques doivent être

maintenues sur une période significative pour être efficaces. Il faut probablement travailler d'avantage et consacrer plus d'efforts pour rendre certaines zones urbaines satellites aptes à l'urbanisation.

II.5 CONCLUSION

Dans ce chapitre la on a élaboré une recherche thématique sur l'actualité du thème en question qui est la composition urbaine, mais aussi sur notre cas d'étude la ville de Jijel et le tourisme dans ses différents aspects, ainsi que des exemples existants des villes et leurs compositions urbaines.

Il contient aussi des définitions des mots clés qu'on a abordés dans notre mémoire, ces définitions ont pour but d'élaborer un dictionnaire des mots clefs pour permettre aux lecteurs de mieux les comprendre.

III.1.2.5 Période Normande :

Au cours de la première moitié du 12ème siècle, les Normands conduits par Roger II, s'emparèrent de Jijel. La ville fut complètement détruite. Leur occupation dura jusqu'à la reprise de la ville par Abd El Moumen. Prince Almohade.

Faits Urbains : Rétrécissement de l'enceinte de la ville, Destruction du palais et des édifices de culte.

III.1.2.6 Période ottomane :

En 1514, Baba Arroudj (Barberousse) dirige une flotte sur Jijel, La ville était une base pour lutter contre les expéditions espagnoles.

Faits Urbains : Mise en place d'une structure d'échanges et de rencontres, Le port été configuré tel qu'il est toujours resté actuellement, protégé des vents d'ouest par la terre et de ceux du nord par une ligne de récifs. (Voir figure 28)

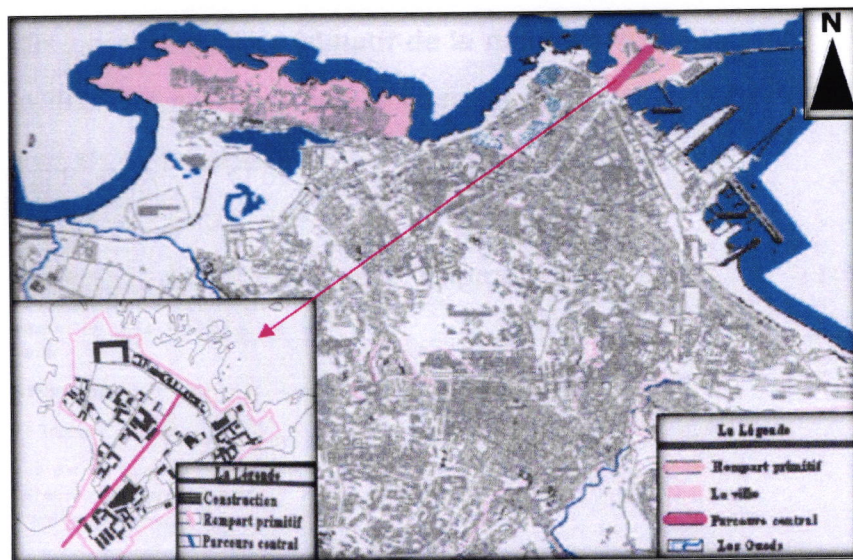


Figure 28 : carte de la période ottomane

*source : www.jijel.info/modules , modifié par l'auteur.

III.1.2.7 période coloniale :

III.1.2.7.1 Jijel 1839-1856 (l'occupation de la citadelle) :

Les français débarquaient à Jijel en 1839, l'attention des envahisseurs se porta alors sur la ville. Elle était dans un état lamentable. Il y eut alors une réhabilitation des maisons et le retraçage des côtés défensifs. On s'était empressé de construire trois

forts. L'étendue de la plage et du plan d'eau situé au Nord-Est est devenu le nouveau port de pêche de «Boudiss», depuis le début du 21ème siècle. (Voir figure 29)

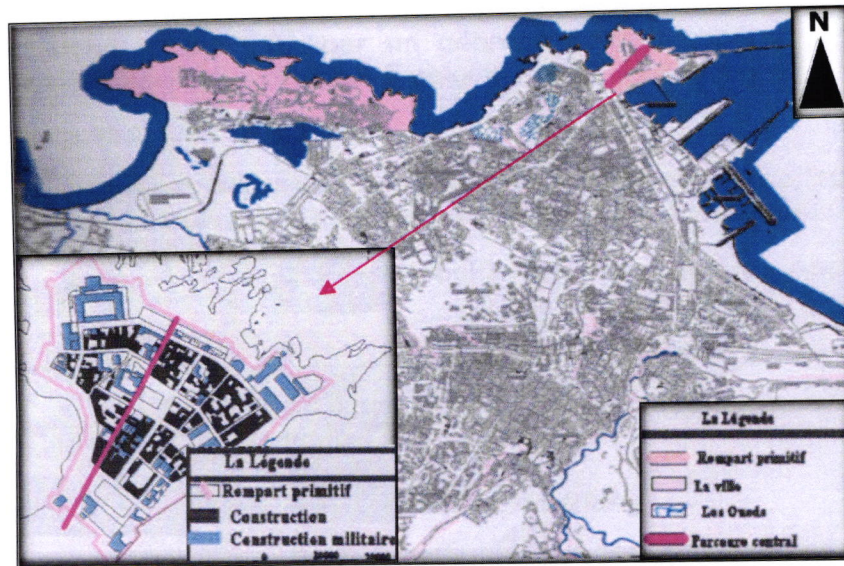


Figure 29 : carte de la période coloniale 1839-1856
 *source : www.ijjel.info/modules , modifié par l'auteur.

III.1.2.7.2 Jijel 1861-1885 :

En 1856 Un Tremblement de terre frappe Jijel, la vieille cité est complètement détruite . La tour Génoise, la mosquée et plusieurs maisons s'écroulèrent. La mer se retira à une grande distance et revint compléter le désastre à travers un raz-de-marée. Ce qui acheva la destruction totale de ce qui fut la ville de Jijel. (Voir figure 30)

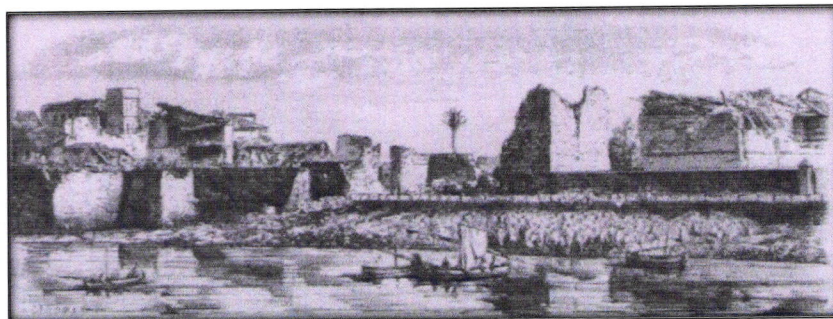


Figure 30 : Jijel après le tremblement de terre de 1856
 *source : [Google Image](#)

Cette expérience traumatisante qu'avait été le tremblement de terre, à l'issue duquel toute la ville fut complètement rasée, n'avait fait qu'accentuer la totale reconsidération architecturale urbaine de la ville. Les conseillers municipaux avaient décidé de sortir les habitants de la presqu'île appelée : «La Citadelle» qui jusque là, constituait la limite de la ville.

- La commune Djidjeli était créé en 1860 elle dépendait de l'arrondissement de Bougie et du département de Constantine. -1885 La reconstruction du port sur les traces de l'ancien -Les colons s'installèrent dans la partie Nord près de la citadelle et de la mer -Des tissus urbains non planifié destiné à la population arabe dans la partie sud -En 1885 fut La reconstruction du port sur les traces de l'ancien et l'implantation des lotissements résidentiels . (Voir figure 31)

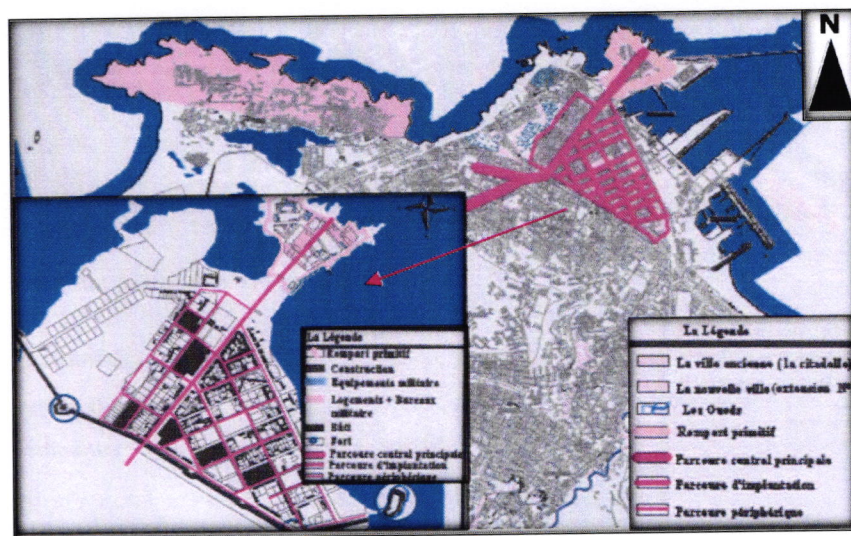


Figure 31 : carte de la période coloniale 1861-1885
***source : www.jijel.info/modules , modifié par l'auteur.**

III.1.2.7.3 Jijel 1933-1962 :

L'apparence des quartiers indigènes a la périphérie (faubourg, la pépinière, village mostafa). Opposition centre /périphérie (tissus spontanés). Installation d'un stade sur l'axe structurant de la cité de la plage. Densification accélérée des quartiers indigènes. Apparition des nouveaux quartiers. (Voir figure 32)

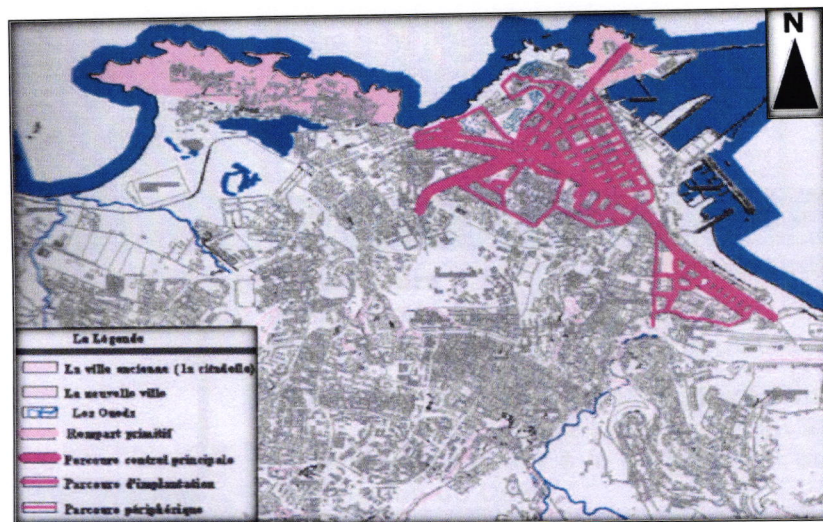


Figure 32 : carte de la période coloniale 1885-1962

*source : www.jijel.info/modules , modifié par l'auteur.

III.1.2.8 Période postcoloniale :

1962-1984 : Une promotion administrative en devenant chef-lieu de wilaya en 1974, densification des anciens quartiers, Apparition des nouveaux quartiers, apparition des ZHUN. (Voir figure 33)

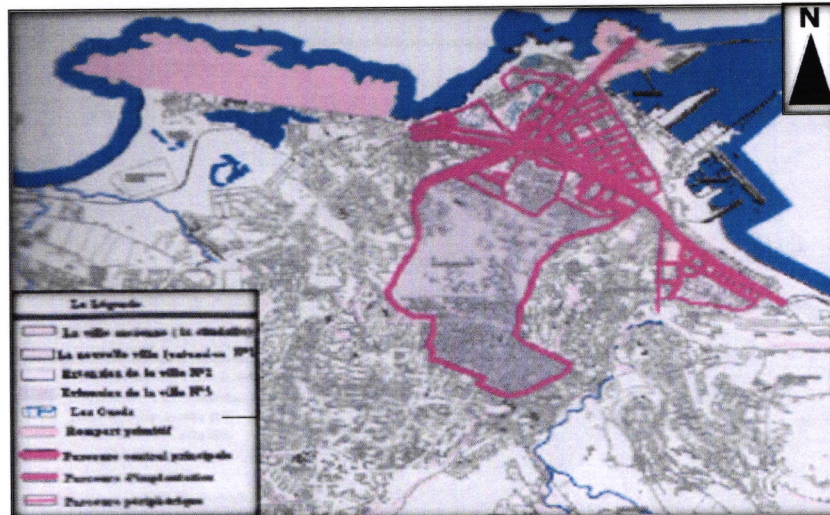


Figure 33 : carte de la période postcoloniale 1885-1962

*source : www.jijel.info/modules , modifié par l'auteur.

III.1.2.9 Jijel ville actuelle :

De 1984 à nos jours : L'extension s'est dirigée principalement vers le sud occupant le plateau d'ayouf. Aucun respect à la loi n°05-98 du 25 juin 1998 vis-à-vis de l'interdiction de construction sur la bande des 100 mètres longeant le littoral. De

même pour la nouvelle loi 02-02 promulguée le 5 février 2002 relative à la protection et la valorisation du littoral, ou cette fois-ci interdit de construire même à 300 mètres de la mer. Dans sa phase d'extension la forme urbaine de la ville de Jijel était concentrique, aujourd'hui elle tente de se redonner une configuration linéaire en longeant le littoral. (Voir figure 34)

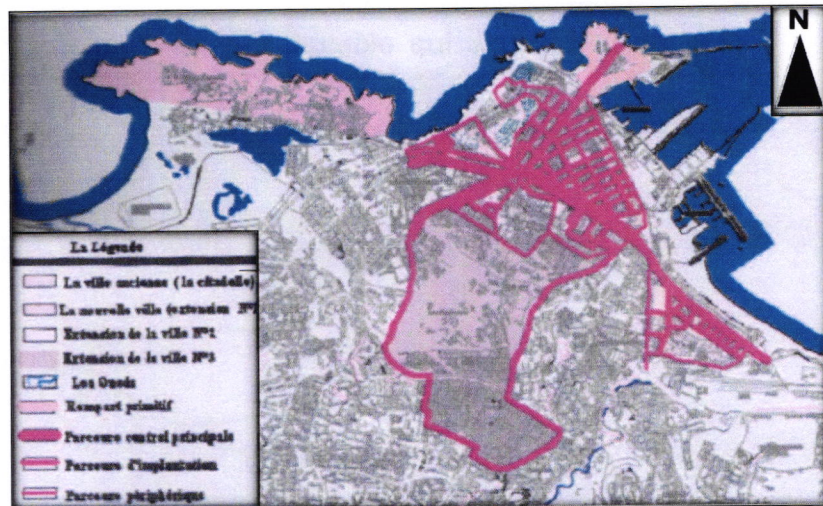


Figure 34 : carte de la période actuelle

*source : www.jijel.info/modules, modifié par l'auteur.

Synthèse

La croissance de la ville de Jijel a connu un changement du polaire au linéaire le long de la RN43 pour des raisons géographiques et morphologiques liées au site.

(Voir figure 35)

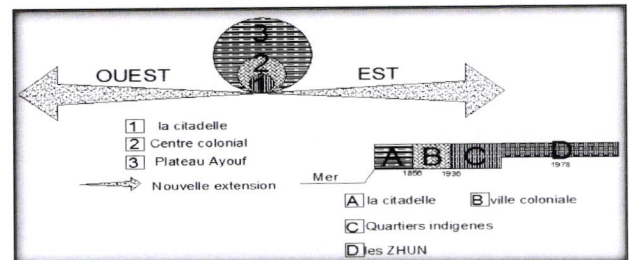


Figure 35 : schéma de synthèse de l'évolution historique de Jijel

*source : www.jijel.info/modules, modifié par l'auteur.

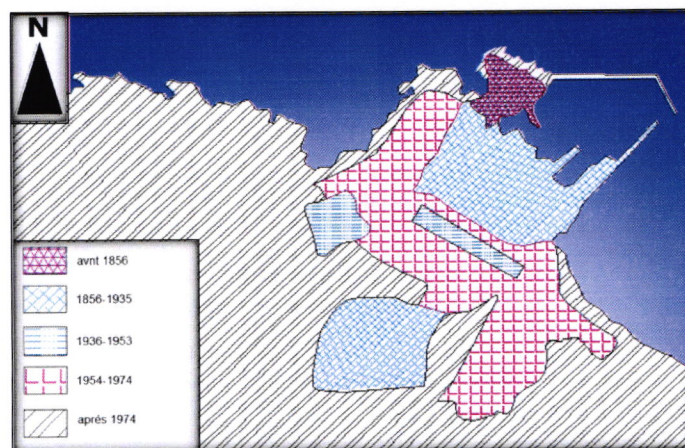


Figure 36 : carte de synthèse de l'évolution historique de Jijel

*source : l'auteur.

III.2 LA LECTURE MORPHOLOGIQUE DE TISSU URBAIN

III.2.1 SYSTEME PARCELLAIRE :

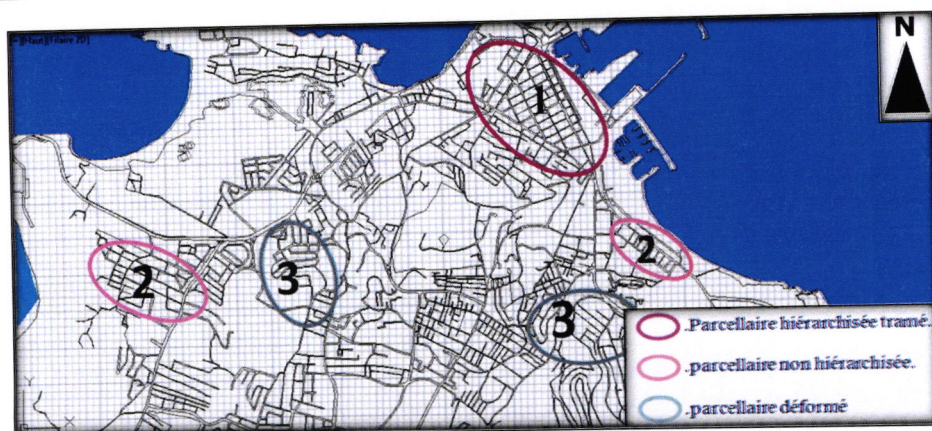


Figure 37 : carte du système parcellaire

*source : l'auteur.

III.2.2 SYSTEME VIAIRE :



Figure 38 : carte du système viaire

*source : l'auteur.

III.2.3 SYSTEME BATI :

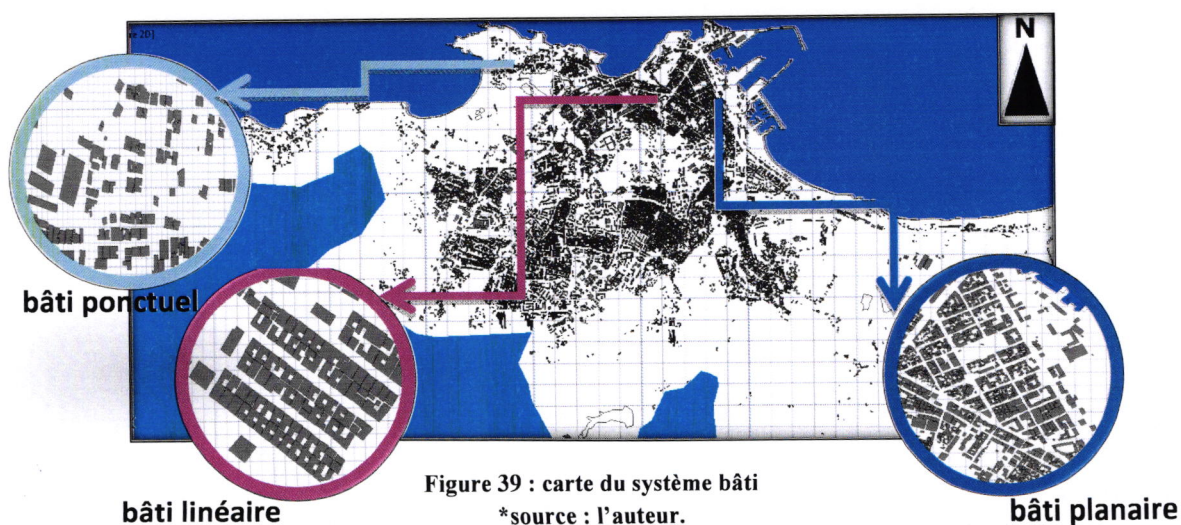


Figure 39 : carte du système bâti

*source : l'auteur.

III.2.4 SYSTEME ESPACE LIBRE :

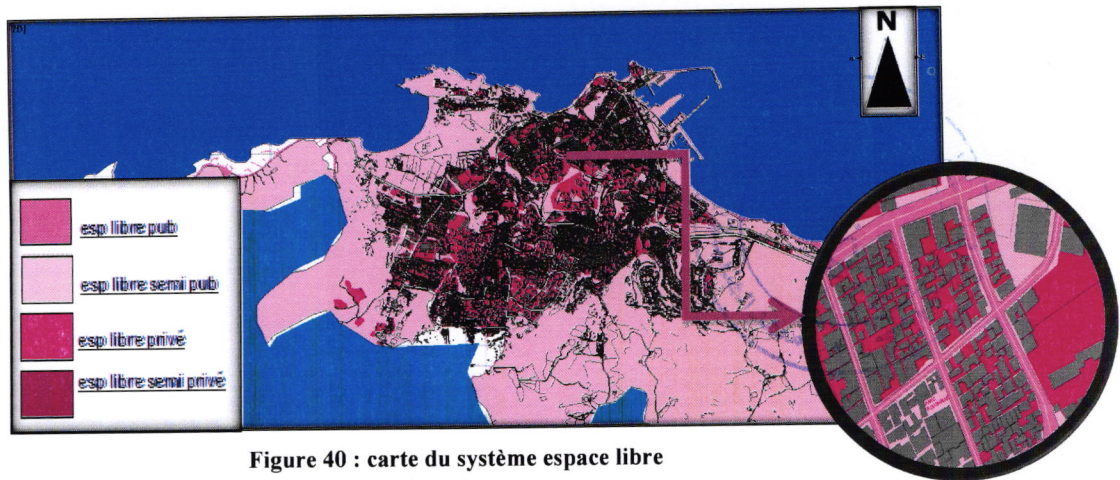


Figure 40 : carte du système espace libre

*source : l'auteur.

Constat :

D'après lecture effectuée selon la méthode d'Allyn Bourin des quatre composantes du tissu urbain de la ville de Jijel on est ressorti par les constats suivants :

-La ville de Jijel présente trois systèmes de parcellaires :

1-parcellaire hiérarchisée tramé (noyau historique).

2-parcellaire non hiérarchisée.

3-parcellaire déformé. (Voir figure 37)

-La ville de Jijel présente trois systèmes de voirie différents :

1- système à voirie hiérarchisée linéaire en résilie.

2- système à voirie non hiérarchisée arborescente

3- système à voirie non hiérarchisée en boucle. (Voir figure 38)

-Une continuité et discontinuité de l'ensemble des masses construites qui découle directement de la position des bâtiments les uns par rapport aux autres. On peut distinguer 3 degrés :

1-le bâti ponctuel dans les extrémités.

2-le bâti linéaire dans les extensions.

3-et le bâti planaire au centre. (Voir figure 39)

-D'après la carte de décomposition urbaine des espaces libres on constate une différenciation automatique et marquante entre les espaces libres publics et les espaces libres privés (isolement, liaison, accollement, superposition ...). (Voir figure 40)

III.3 LECTURE DE LA FORME URBAINE SELON LES LOIS DE COHERENCE

III.3.1 FRAGMENTATION SELON LA CLOTURE COMMUNE

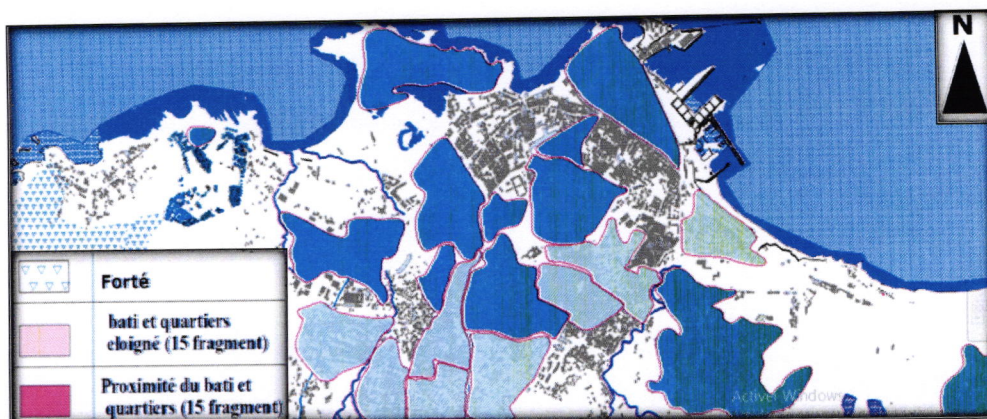


Figure 41 : carte de fragmentation selon la clôture commune

*source : l'auteur.

III.3.2 FRAGMENTATION SELON LA PROXIMITE

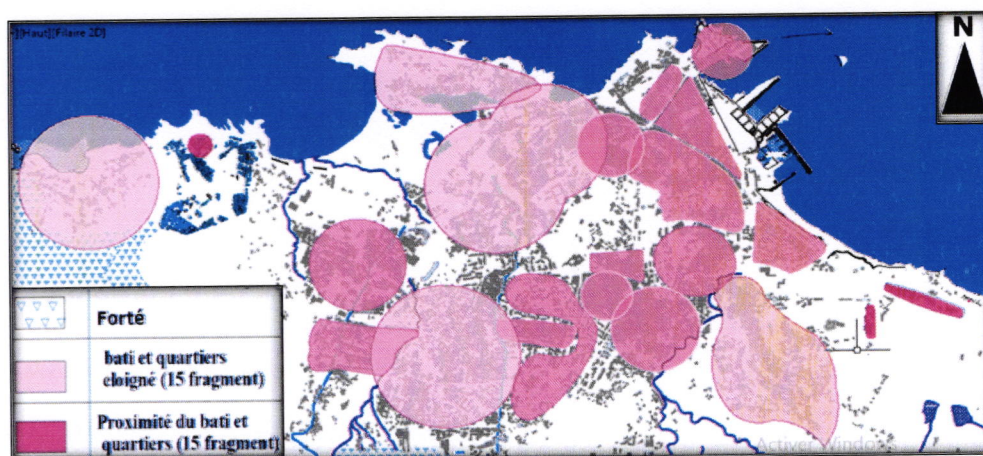


Figure 42 : carte de fragmentation selon la proximité

*source : l'auteur.

III.3.3 FRAGMENTATION SELON L'ORIENTATION

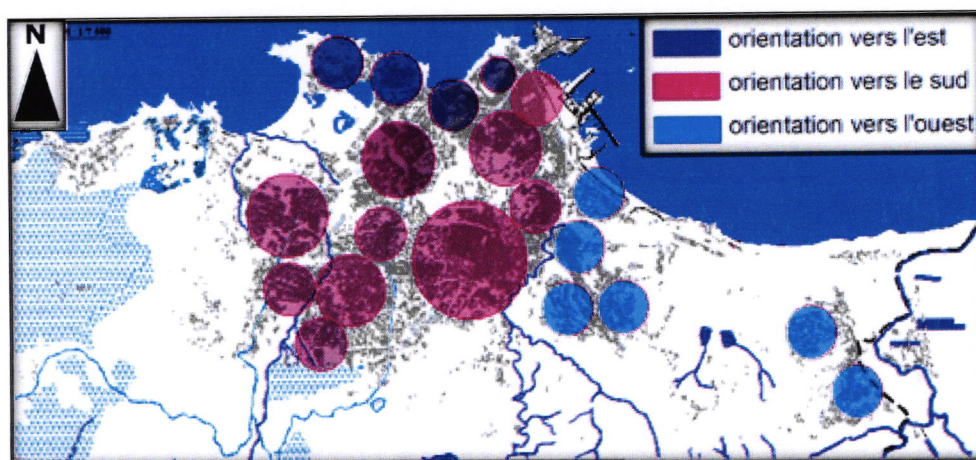


Figure 43 : carte de fragmentation selon l'orientation

*source : l'auteur.

III.3.4 FRAGMENTATION SELON LA LOI DE SIMILITUDE

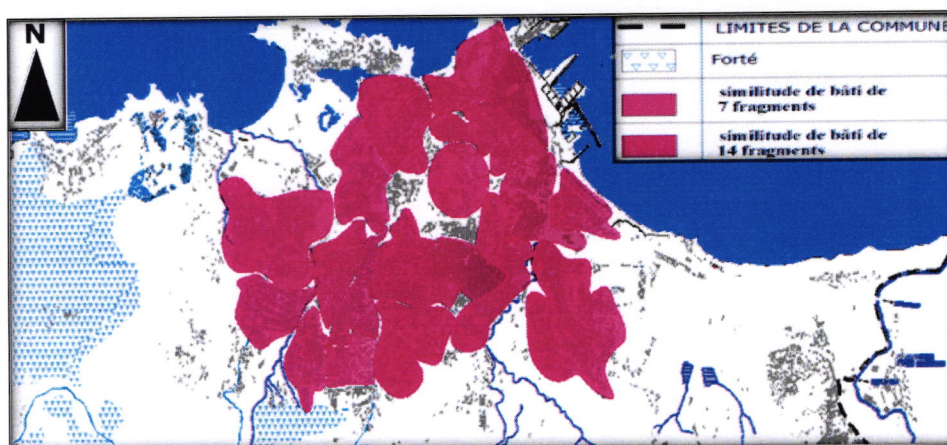


Figure 44 : carte de fragmentation selon la loi de similitude

*source réalisé : l'auteur.

Constat :

D'après lecture effectuée selon les lois de cohérence sur la ville de Jijel on est ressorti par les constats suivants :

-La fragmentation selon la clôture commune nous a donné 15 fragments au sud du centre historique et 9 fragments au centre historique.

D'après cette carte, on constate que la forme urbaine de la ville de Jijel est non cohérente. (Voir figure 41)

-D'après la carte de fragmentation selon la proximité, on remarque l'apparence de nombreux fragments (plus que 30) selon la loi de proximité ainsi que, géométrie et la taille de ces fragments est non homogène au niveau des extensions. Contrairement au centre historique (centre-ville) où se présente une forte proximité de bâti. On constate que le bâti de la ville est non homogène. (Voir figure 42)

-D'après la carte de fragmentation selon l'orientation, on remarque de nombreux fragments important (plus que 20) selon la loi d'orientation ainsi que, géométrie et la taille de ces fragments est non homogène.

On remarque 3 orientations :

La première orientation vers le Sud (du centre historique au sud de la ville)

La deuxième est vers le nord-ouest

La troisième est vers le nord-est

On constate que le bâti de la ville de point de vue d'orientation est non homogène. (Voir figure 42)

-D'après la carte de fragmentation selon la loi de similitude, on remarque que tous les types de bâti ont une forme irrégulière

On remarque aussi une certaine similitude dans le centre historique et ses extensions (7 fragments)

Les nouvelles extensions ont des formes de bâti similaires au sud de la ville (14 fragments)

On constate que le tissu de la ville de point de vue similitude est non homogène. (Voir figure 43)

III.3.5 SYNTHÈSE

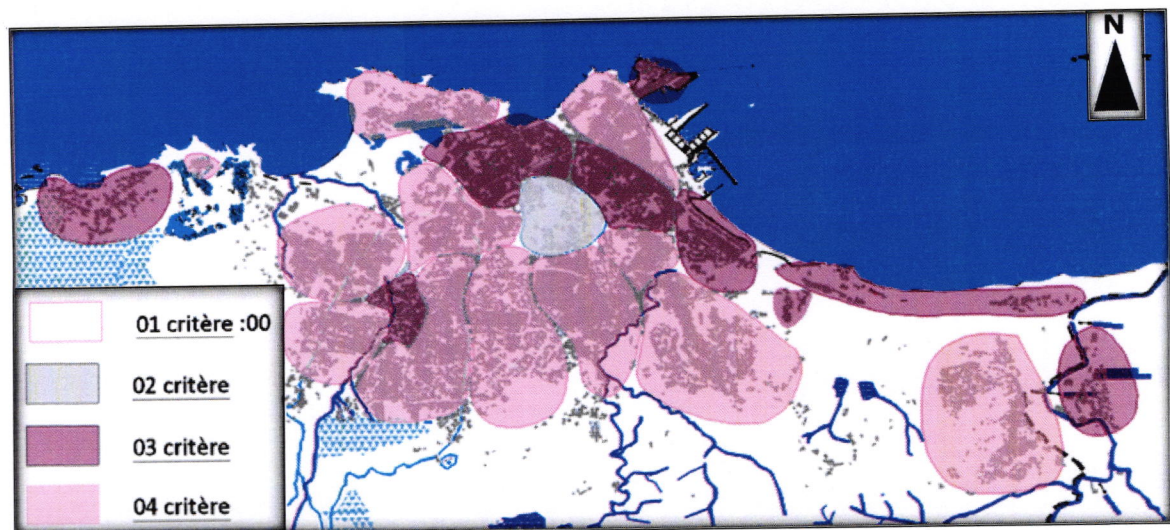


Figure 45 : carte de synthèse de fragmentation selon les lois de cohérence

**source : l'auteur.*

01 critère : zones qui ne contiennent aucun critère spécifique.

02 critère: un cas exceptionnel qui se trouve au niveau de la zone militaire au cœur de la ville qui regroupe la similitude et la clôture commune.

03 critère: système plus en moins défaillant 06 (grand fragment (entité) qui se trouve au nord, est et à l'ouest de la ville (extension de la ville) 03 petit fragment au nord, nord est et sud ouest qui rassemble la similitude, proximité et l'orientation (tache d'huile).

04 critère: système défaillant 08 fragment (entité) qui se présente presque comme une seule entité liée les uns aux autres positionné au centre et sud 04 fragment isolé du grand fragment un à l'est 02 au nord et 1 au nord ouest. (Voir figure 45)

Constat :

La lecture de la forme urbaine de notre ville cas d'étude selon les quatre lois de cohérence montre une absence d'une logique de composition urbaine et cela est expliqué par la difficulté de distinguer la forme urbaine de cette ville, les différents fragments urbains et aussi le nombre très élevé de ces fragments, résultat un tissu urbain défaillant.

III.4 POTENTIALITE DE LA VILLE

La wilaya de Jijel est une wilaya de vocation agricole mais également touristique et de pêche vue sa façade maritime qui s'étend sur un front de 120 Km. Elle recèle d'énormes ressources naturelles et forestières qui favorisent son développement économique en général et la promotion de ces activités industrielles et artisanales en particulier, notamment dans le domaine agroalimentaire, matériaux de construction, mécanique, électrique, électronique, transformation de liège et tannerie, textiles, verrerie, papeterie, etc. 12 70 % des projets déclarés sont dans le secteur des transports, ce qui s'explique par la configuration géographique de la wilaya et des populations éparses ainsi des espaces montagneux très enclavés. On enregistre toutefois une bonne relance dans le domaine du BTPH, l'industrie des mines et carrières et manufactures de transformation. La région Nord- Est de la wilaya de Jijel se distingue par ses équipements industriels lourds répartis sur trois grands pôles industriels spécialisés dans la sidérurgie, la mécanique et la pétrochimie.¹³



Figure 46 : photo de port de Djen-Djen
*source : jijel.info



Figure 47 : photo de La ligne ferroviaire reliant Jijel au réseau national *source : jijel.info



Figure 48 : photo de l'aéroport Ferhat Abbas en pleine expansion *source : jijel.info



Figure 49 : photo de littoral jijilien
*source : jijel.info

¹² Découpage administratif de l'Algérie et monographie/Jijel

¹³ [Jijel.info](http://jijel.info)

Nous constatons que la wilaya de Jijel présente des grandes potentialités diversifiées et qui méritent d'être valorisées, des ressources touristiques exceptionnelles qui revêtent un intérêt capital aussi bien pour la région que pour le pays, matérialisées par des produits complémentaires, tels que les sites balnéaires (plages et mer tout le long de la côte, corniche d'une beauté exceptionnelle entre El-aouana et Ziama El Mansouria) et d'innombrables sites climatiques (zones forestières de Guerrouche, de Tamentout, parc national de Taza). Autrement dit, Jijel compte parmi les plus belles régions d'Algérie, elle est dotée d'une richesse naturelle inestimable, mer, plaines et montagnes qui font partie des paysages naturels d'une rare beauté, l'isolement géographique de la wilaya de Jijel et son relief montagneux ont sans doute aidé à assurer une meilleure protection de cette biodiversité.



Figure 50 : photo de littoral grand phare
*source : jijel.info



Figure 51 : photo des grottes merveilleuses
*source : jijel.info

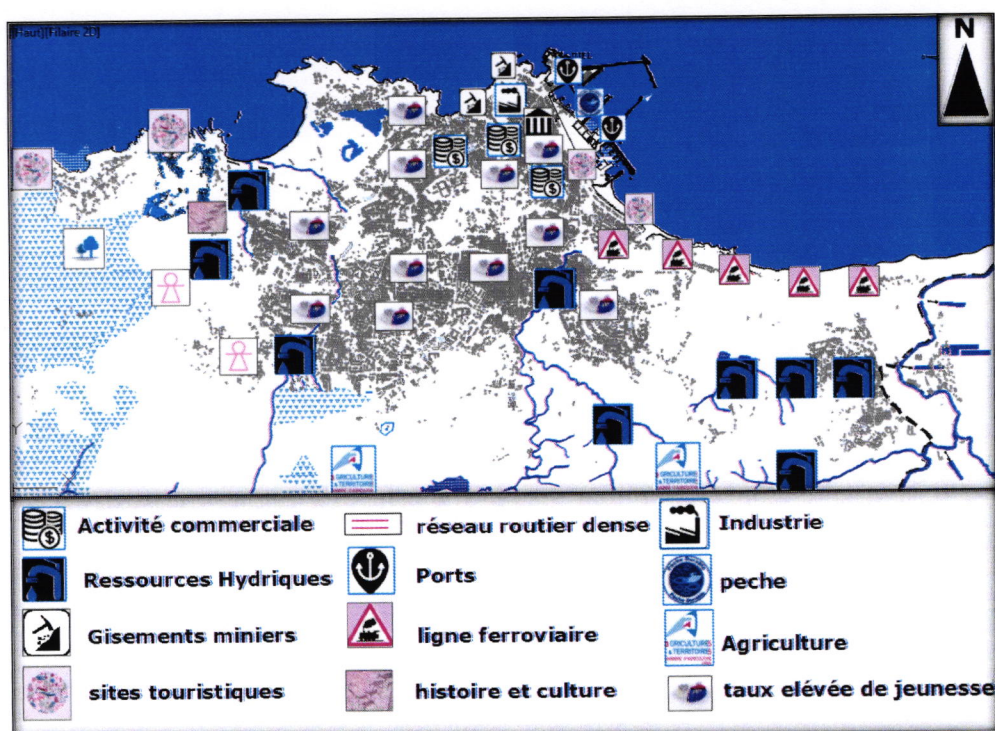


Figure 52 : carte de synthèse des potentialités
*source : l'auteur.

III.5 SYNTHÈSE

III.5.1 SUPERPOSITION DES CARTES

	La morphologie de tissu urbain	La cohérence de la forme urbaine	potentialité
Alternatives professionnelles			
Alternatives académique			

III.5.1.1 Superposition des cartes (Alternatives professionnelles, la morphologie de tissu urbain) :

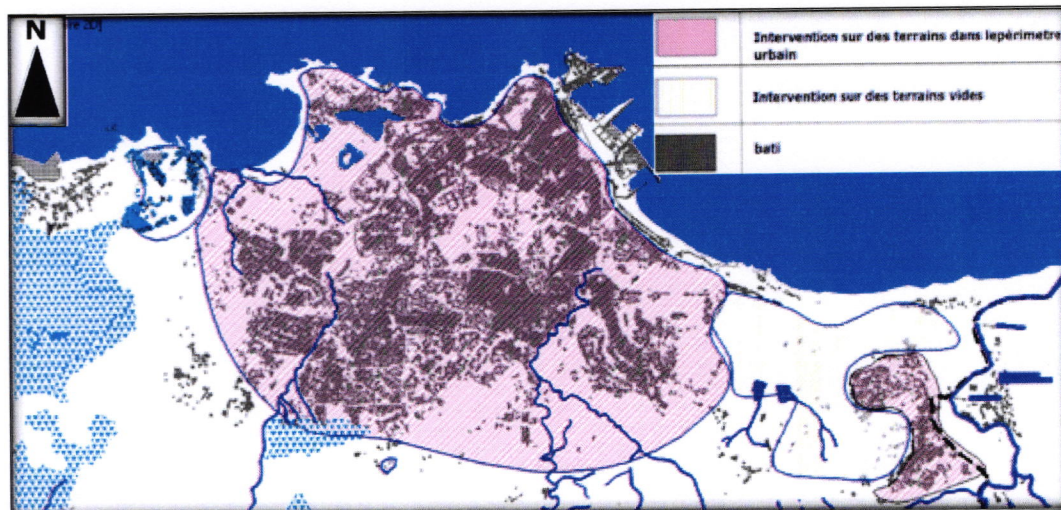


Figure 52 : Superposition des cartes (Alternatives professionnelles, la morphologie de tissu urbain) *source : l'auteur.

Constat :

D'après la superposition de la carte des alternatives professionnelles et la carte de morphologie de tissu urbain on constate que la plus part des projets de la carte des travaux professionnels sont projetés sur des zones vides contenant des terrains vierges formant de nouvelles extensions.

III.5.1.2 Superposition des cartes (Alternatives professionnelles, La cohérence de la forme urbaine) :

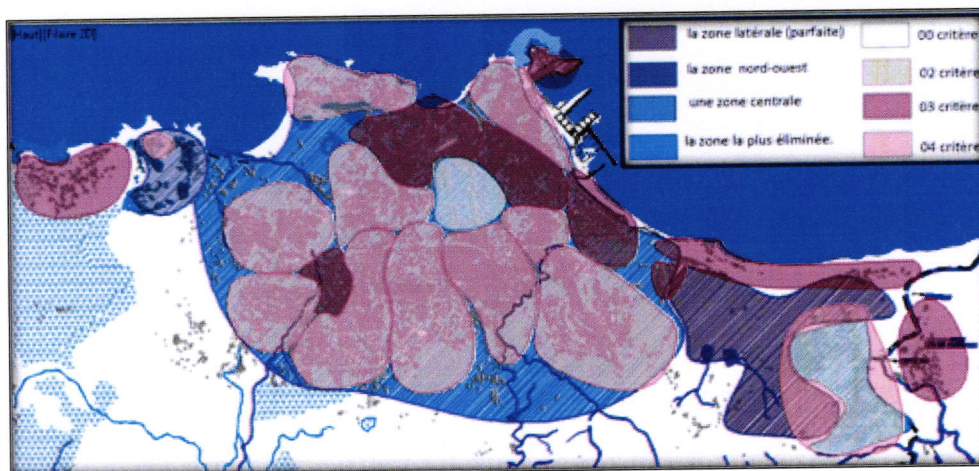


Figure 53 : Superposition des cartes (Alternatives professionnelles, La cohérence de la forme urbaine) *source : l'auteur.

Constat :

D'après la superposition de la carte des Alternatives professionnelles et la carte de cohérence de la forme urbaine on constate la présence de trois zone :

Une zone avec une forte intervention de l'état (plus de 60 propositions d'équipements entre équipements projets et équipements réalisée ressèment).

Une zone qui se situe au nord-ouest avec une intervention moyenne (13 propositions entre équipements projets et équipements réalisée ressèment).

une zone centrale et immense avec une intervention très faible (2 propositions).

III.5.1.3 Superposition des cartes (Alternatives professionnelles, Les potentialités) :

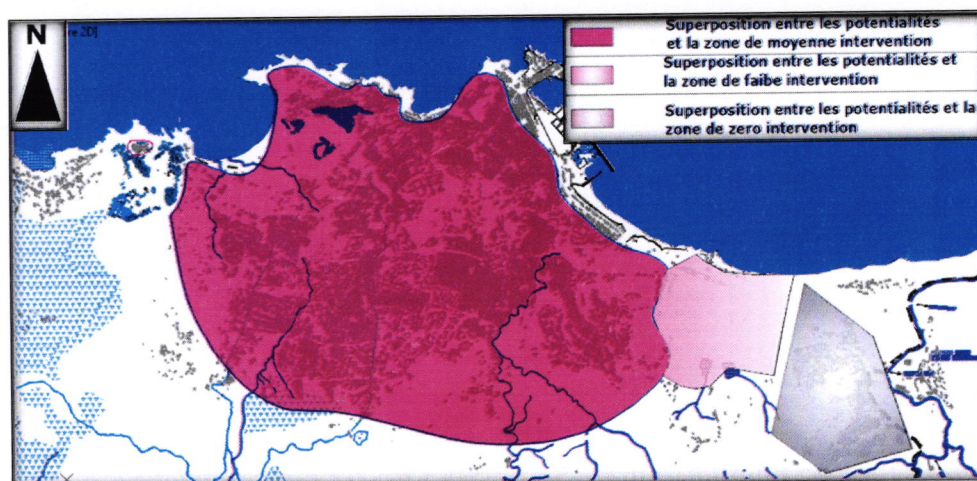


Figure 54 : Superposition des cartes (Alternatives professionnelles, Les potentialités) *source : l'auteur.

Constat :

Après la superposition de deux cartes celle de la potentialité et des travaux professionnels de la ville on constate la présence de :

- une proposition au centre entre un grand nombre de potentialité et une zone d'intervention moyenne donc un manque de projet et d'intervention a ce niveau et une négligence de ces potentialités.
- une superposition entre la zone de faible intervention et les potentialités donc un manque d'exploitation les potentialités de cette partie et une absence de propositions des interventions a ce niveau.
- une superposition entre les potentielles et la zone de zéro intervention donc des question se posent dur le problème de cette zone.

III.5.1.4 Superposition des cartes (Alternatives académiques, La morphologie de tissu urbain) :

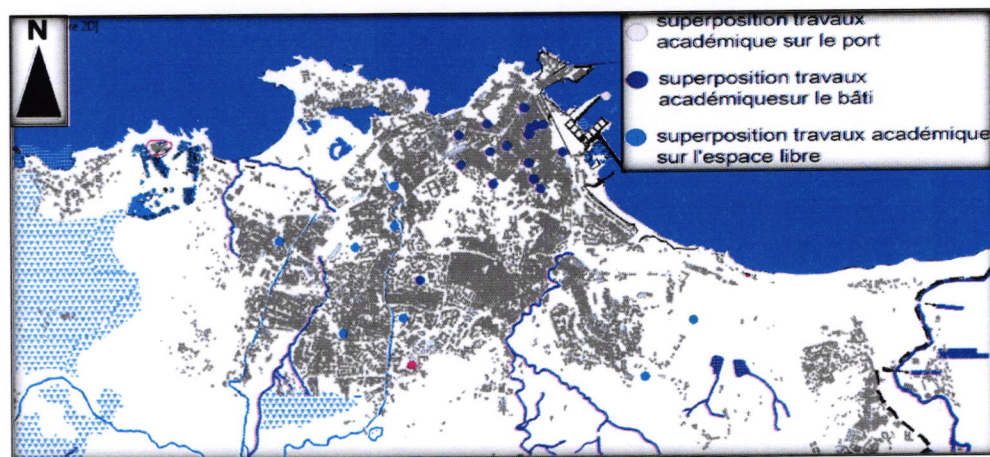


Figure 55 : Superposition des cartes (Alternatives académiques, La morphologie de tissu urbain) *source : l'auteur.

Constat :

Après la superposition des deux cartes (Alternatives académiques, La morphologie de tissu urbain) on constate la présence de trois zones:

Zone de superposition des alternatives sur le bâti, la plupart de ce type de superposition se situe dans la partie nord de la ville (centre historique) dont les projets superposent sur le bâti pour le but de réaménager les bâtis.

Zone de superposition des alternatives sur l'espace libre, les projets académiques se superposent sur l'espace libre donc on constate que les études faites dans cette partie sont des interventions sur des terrains vierges (création des nouveaux projets)

Zone de superposition des alternatives sur le port, les études faites sur cette partie ont comme but de réaménager le port.

III.5.1.5 Superposition des cartes (Alternatives académiques, La cohérence de la forme urbaine) :

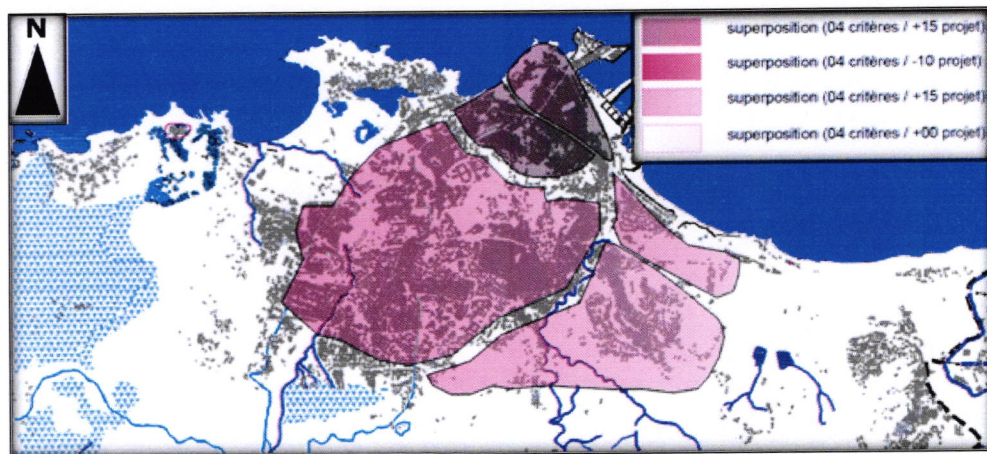


Figure 56 : Superposition des cartes (Alternatives académiques, La cohérence de la forme urbaine) *source : l'auteur.

Constat :

Après la superposition des deux cartes (Alternatives académiques, La cohérence de la forme urbaine) on remarque que :

La majorité des projets se superpose sur le tissu contenant les 4 critères dans la partie nord haute.

la partie nord base: majorité des projets se superpose sur le tissu qui contient 3 critères donc

On allant vers le ouest on remarque l'absence de superposition donc cette partie contient plein de problèmes et des obstacles (naturels la forêt et les montagnes)

la partie central : la présence des 4 critères sur le tissu a encouragé l'intervention académique dans cette partie

la partie est : Faible superposition : malgré que le tissu contient les 4 critères mais on remarque une faible présence des projets

la partie sud : l'absence d'une superposition (le tissu non cohérent a été suivi par l'absence de projet)

on constate que l'intervention académique a touché une grande partie de la ville dont les intervenants profitent de la cohérence du tissu du centre historique et dans leur projet ils ont développé beaucoup plus le côté architectural (ce qui justifie la forte

superposition), d'autre part absence d'un tissu cohérent dans les nouvelles extension a encouragé l'intervention urbaine (ce que justifie la faible superposition)

III.5.1.6 Superposition des cartes (Alternatives académiques, Les potentialités) :

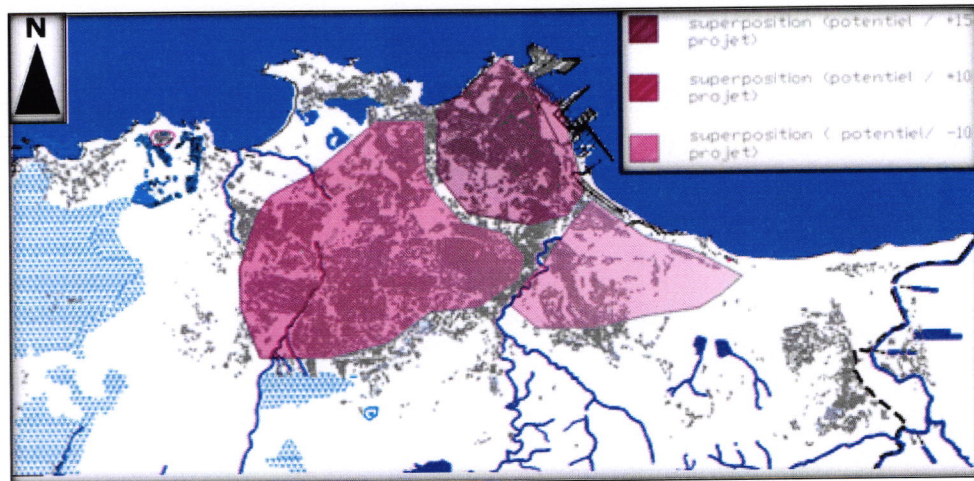


Figure 57 : Superposition des cartes (Alternatives académiques, Les potentialités) *source : l'auteur.

Constat :

Après la superposition des deux cartes (Alternatives académiques /potentialité) on constate la présence de trois parties :

La 1^{ère} partie : une forte superposition dans la partie nord (le centre historique de la ville) donc les projets ont bien profité des potentialités existantes

La 2^{ème} partie : la superposition dans cette partie centrale de la ville signifie que les projets ont pris le potentiel du taux élevé de la jeunesse comme élément essentiel dans leur intervention.

La partie 3 : la faible présence de potentiel dans la partie est de la ville a été suivie par une faible présence des interventions académiques.

III.5.2 TABLEAU DE SYNTHÈSE DE LA SUPERPOSITION

	La morphologie de tissu urbain	La cohérence de la forme urbaine	potentialité
Alternatives professionnelles	Constat : dégradation de l'état de bâti au niveau de centre coloniale, qui a nécessité des interventions de rénovation.	Constat : absence de l'espace de liaisons entre les différentes entités et les alternatives.	Constat : manque d'intervention dans certaines zones de fortes potentialités, une négligence de ces potentialités

Alternatives académique	Constat : Des zones d'alternatives sur le bâti qui se trouvent des projets de réaménagement et de réhabilitation et d'autre sur l'espace vide se sont des créations de nouveaux projets	Constat : L'intervention académique a touché une grande partie de la ville dont les intervenants profitent de la cohérence du tissu du centre historique, d'autre part absence d'un tissu cohérent dans la nouvelle extension qui encourage l'intervention urbain	Constat : des zones ou les alternatives on prit en considération les potentialités de la zone en question et d'autre pas, des zones de de fortes potentialités et aucune intervention.
--------------------------------	--	--	---

*source : l'auteur.

III.5.3 ORIENTATIONS ET INTENTIONS

Constat	Intentions
- l'absence de la relation ville /mer	- Aménager le littoral par une façade maritime animé. réaménager le port.
- Système viaire non hiérarchisé dans les nouvelles extensions - l'obstacle de la circulation routière dans la ville de Jijel	- Elargissement des vois dans les nouvelles extensions
- Forte présence de potentialité au centre contrairement aux nouvelles extensions	- Aménagement de nouvelles extensions suivants l'aménagement du centre historique
- Dégradation du cadre bâti au centre historique de la ville	- exécuter des travaux de rénovation et de valorisation du cadre bâti pour mieux maîtriser ce potentiel qui va influencer sur la ville

- Une évolution urbaine anarchique et L'insuffisance d'une organisation du développement urbain dans la partie sud- ouest de la ville de Jijel	- Revoir et réétudier les révisions du PDAU afin de diminuer le problème d'insuffisance de développement urbain
- La plupart des Intervention et potentialités sont au centre	- Nos interventions et projets seront - élaborées aux nouvelles extensions
- absence des équipements d'affaires	- Interventions : le tourisme d'affaire
- tissu du centre historique cohérent et hiérarchisé contrairement aux nouvelles extensions	- Réaménagement de chaque POS de la ville

*source : l'auteur.

III.6 CONCLUSION

Le développement des villes qui recèlent des potentialités touristiques, constitue de plus en plus une préoccupation majeure des pouvoirs publics à la recherche de solutions permettant la promotion du tourisme qui est considéré actuellement comme un secteur générateur de richesse et grand pourvoyeur d'emploi et des activités qui seront induites. En ce sens, la ville de Jijel dispose de grandes potentialités qui une fois valorisées lui permettrait de jouer pleinement son rôle en tant que centre balnéaire et une destination touristique d'importance régionale voire nationale. Pour cela l'amélioration de l'image urbaine et le développement des infrastructures et des équipements touristiques est indispensable.

CHAPITRE INTERVENTION

IV.1 INTRODUCTION

Ce chapitre présente la partie pratique de notre recherche de fin d'étude, il explique notre projet de fin d'étude, partant de la composition urbaine qui doit prendre en considération les recommandations issues des chapitres précédents afin de minimiser les anomalies actuelles de la zone d'intervention choisie.

il explique également la genèse du projet en détails, les raisons d'être de ce projet et les justifications des formes et fonctions de chaque espace tenant compte des principes de la composition urbaine cités précédemment.

IV.2 INTERVENTION URBAINE

IV.2.1 SCHEMA D'INTENTION DE LA VILLE

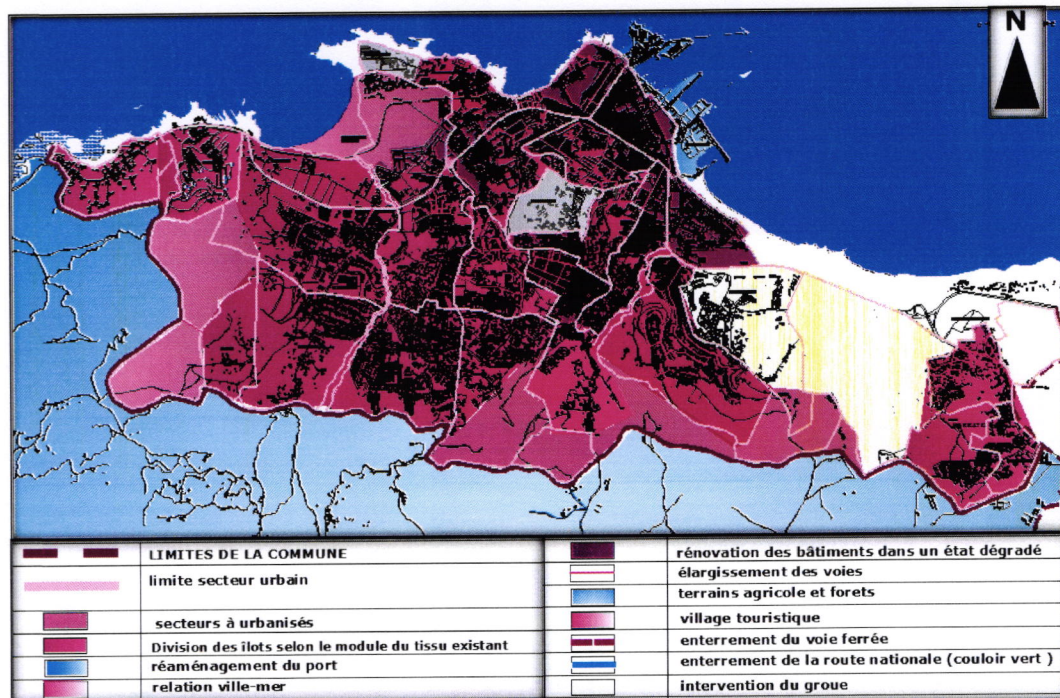


Figure 58 : schéma d'intention de la ville

*source : l'auteur.

IV.2.2 STRUCTURATION DE L'AIRE D'INTERVENTION

Après la synthèse effectuée dans le chapitre 3 qui concerne la lecture et l'analyse urbain de notre ville et selon les cartes et les recherches thématiques et d'après les intentions tirer notre choix a été porter sur le POS numéro 26, Le POS en question se trouve à l'EST au début de l'extension et la fin de l'ancienne ville. Le POS d'intervention possède une surface de 152,40 Ha avec une vocation MIXTE (habitat collectif, grands équipements) et qui se considère comme façade d'entrée de la Ville, une densité de 30 à 35 nombre de niveaux max 15 et cos max 4. (Voir figure 59)



Figure 59 : photo satellite de notre zone d'intervention (pos26)

*source : Google Earth pro modifié par l'auteur.

IV.2.3 LA COMPOSITION URBAINE ET LE DEVELOPPEMENT DURABLE

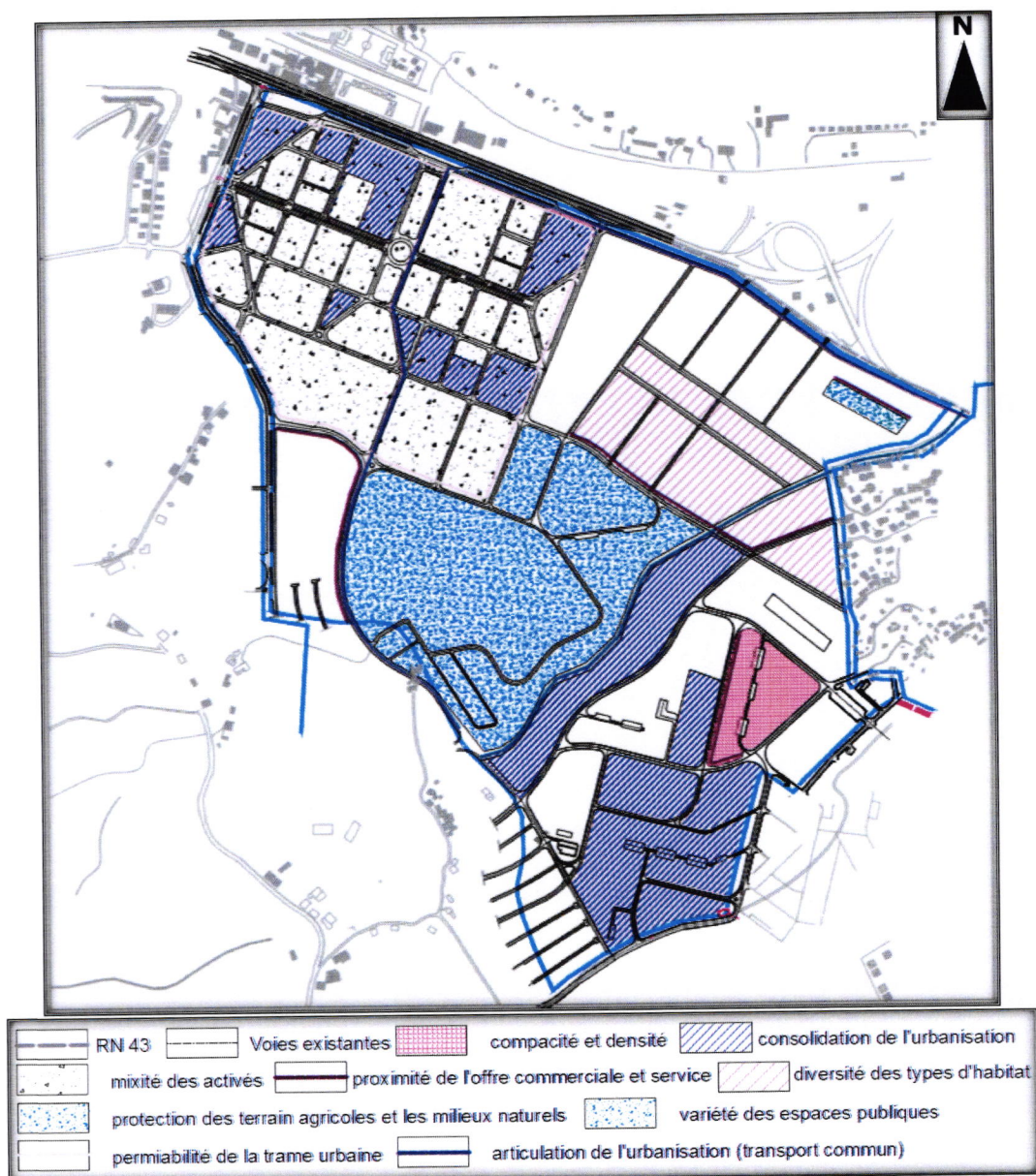


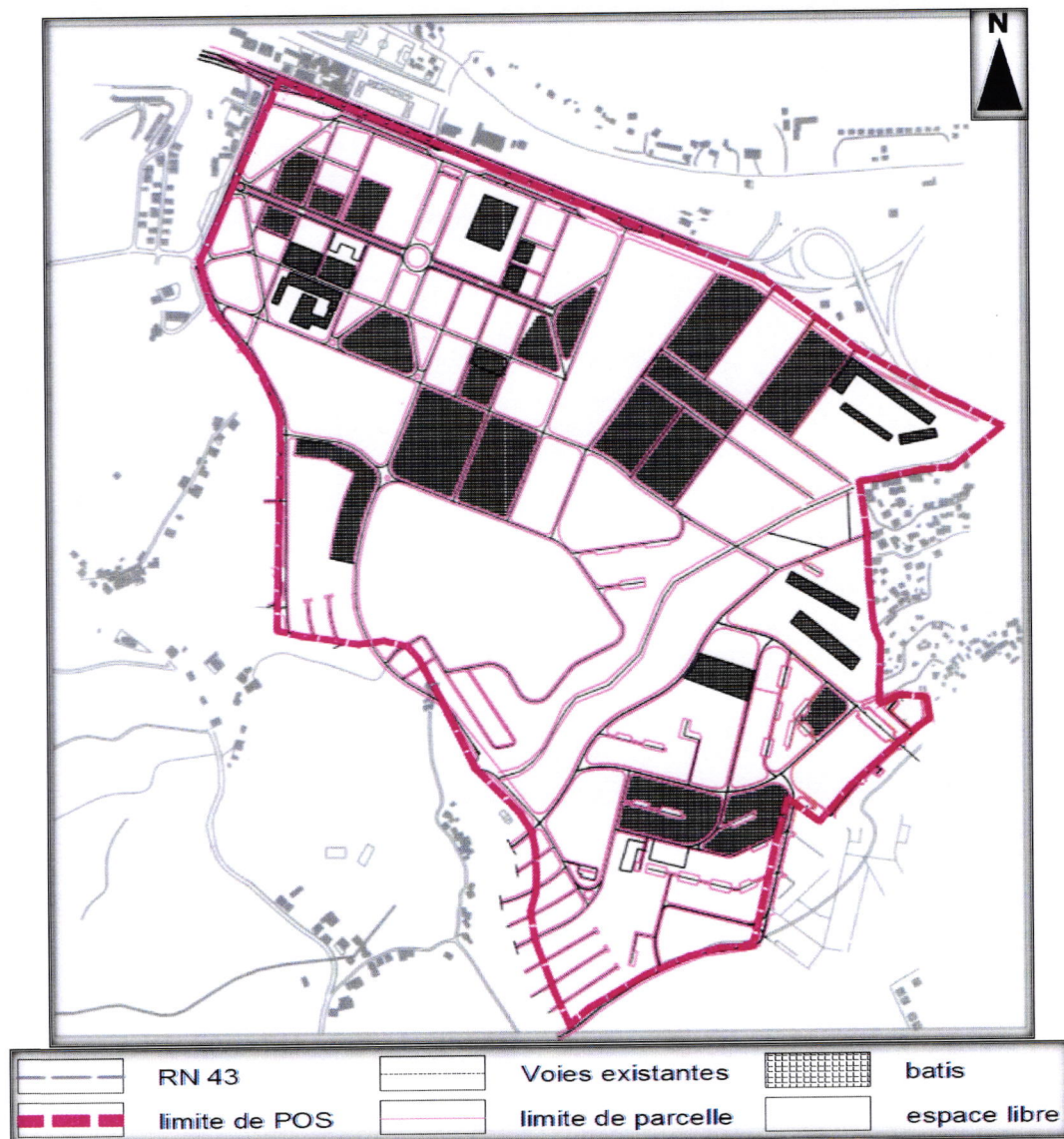
Figure 60 : Carte synthèse : (développement durable à l'échelle de l'agglomération et du quartier)*source : l'auteur.

Constat :

Après la superposition des deux cartes du développement durable à l'échelle de l'agglomération et du quartier, on remarque la présence d'un territoire agricole non protégé et des espaces vides ou dégradés qui nécessitent une consolidation urbaine, l'absence d'une limite précise entre les espaces bâtis et les milieux naturels qui ne sont pas protégés, un problème dans la structuration du réseau de transport en commun, une certaine compacité et densité d'agglomération, des zones de mixité

d'activité, un manque de diversité et de proximité de l'offre commercial, une imperméabilité de la trame urbaine et une diversité des type d'habitats et d'équipements. (voir figure 60)

IV.2.4 LA COMPOSITION URBAINE ET LES INSTRUMENTS D'URBANISME (PDAU, POS)



Constat :

Après la superposition des 3 cartes (proposition du POS , intention et réglementation du PDAU et la carte géotechnique) on remarque la présence de certaines voies étroite et d'autre non hiérarchiser, des équipements ponctuelles proposer par le POS dans des terrains favorable à la construction et d'autre défavorable, des équipements proposer par le POS qui sont en raccord avec les intention du PDAU et d'autre qui ne le sont

pas un manque de prise en charge des espace vert et publique par rapport au intention du PDAU, manque des.(voir figure 61)

IV.2.5 LA COMPOSITION URBAINE ET LA MORPHOLOGIE DU TISSU

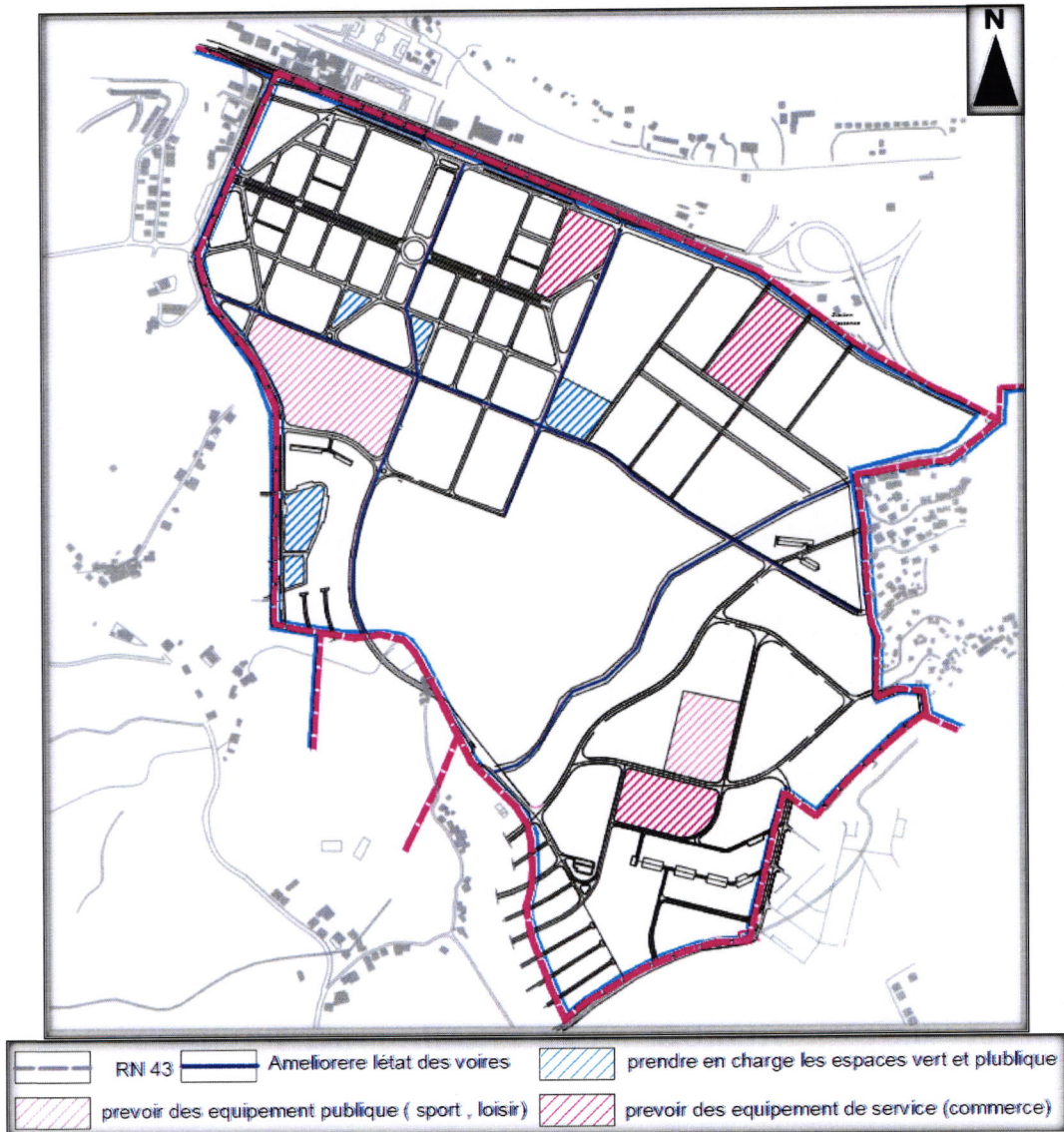


Figure 62 : Carte synthèse : superposition des quatre cartes (espaces bâtis – espaces non bâtis – parcellaire – viaire). *source : l'auteur.

Constat :

Après la superposition des quatre cartes de composante du tissu urbain, on remarque une certaine défaillance concernant le bâtis et le non bâtis, un déséquilibre dans certaines zones et un équilibre dans d'autres, une mauvaise intégration de certains bâtis avec leurs parcelles, des zones remarquablement vides, dans l'ensemble du POS on remarque la forte présence de l'espace non bâti qui surplace l'espace bâti, on ce qui concerne le viaire on remarque certaines voies qui ne sont pas structurées et d'autres qui

sont si large et non adapter au système parcellaire, de ce fait une dans l'ensemble on constate une faible dépendance entre les quatre composante du tissu urbain. (Voir figure 62)

IV.2.6 SCHEMA D'INTENTIONS (CROISEMENT DES APPROCHES)

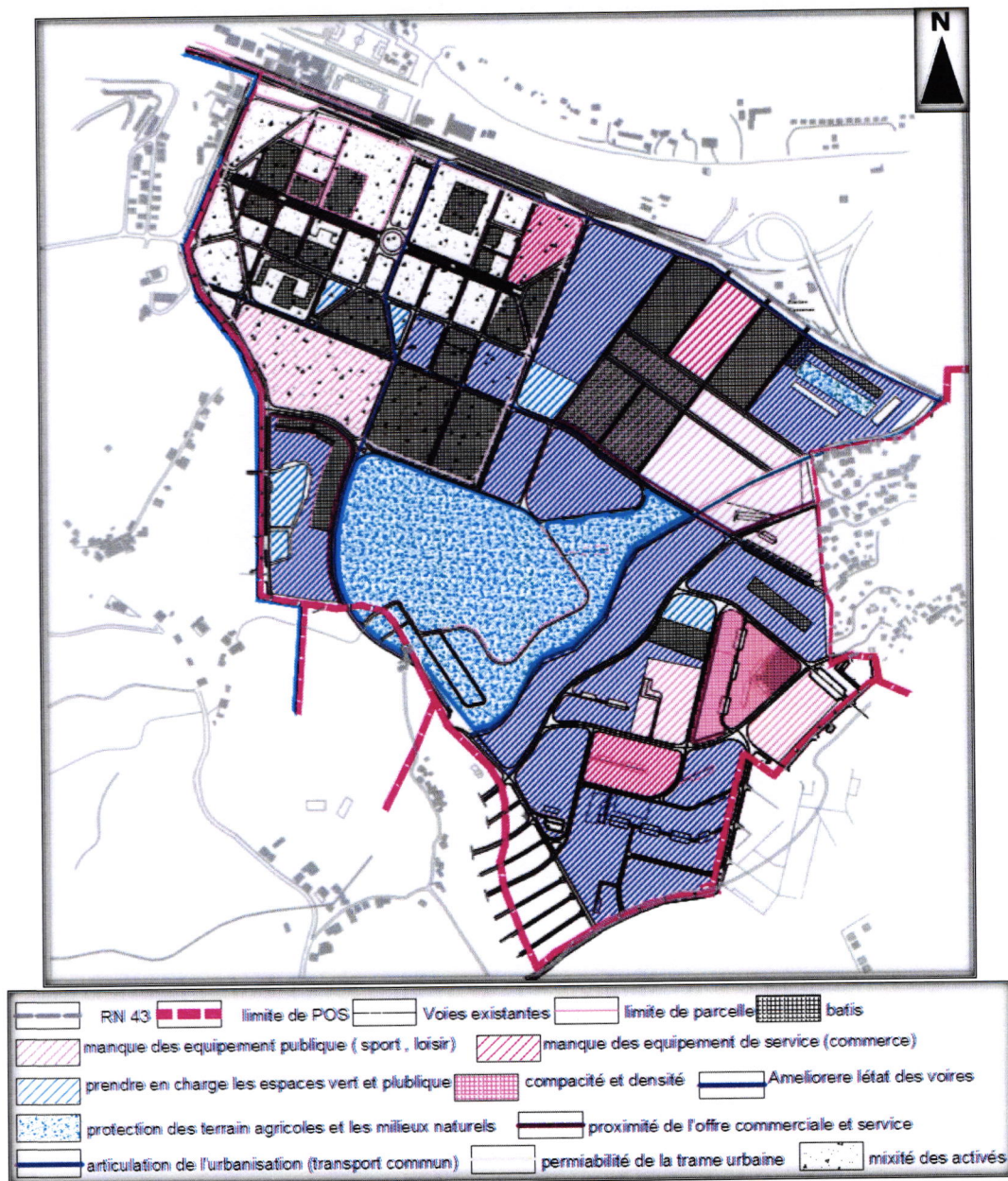


Figure 63 : schéma de synthèse : superposition des trois cartes de synthèses précédentes

*source : l'auteur.

IV.2.7 SYNTHESE

	Constat	Intentions
Durabilité urbaine	- présence d'un territoire agricole non protégé	- prévoir des ceinture verte dans le but de protéger les terrains agricole
	- présence des espaces vide et d'autre qui contiens des bâtis en état de dégradation	-inciter les opérations ponctuelles des rénovations et de densification qualitative
	- l'absence d'une limite précise entre les espaces bâtis et les milieux naturels	-prévoir des parcs urbains pour protéger les milieux naturels
	-un réseau de transport en commun non structuré	-structuration de l'urbanisation des réseau et articulation du transport en commun
	-l'absence de compacité et densité du bâti	-prévoir des constructions homogènes pour renforcer la compacité des bâtis et diminuer les défaillances
	-manque des zones de mixité d'activité	-créer des diversité d'activité dans les zone en manque de services
	- un manque de diversité et de proximité de l'offre commercial	-prévoir des locaux de commerce dans les grands boulevards et les espaces résidentiels
	- un manque de diversité des types d'habitats et d'équipements	-proposer des constructions diversifiées et des équipements proches des espaces résidentiels
	- utilisation des produits économes en matière et en énergie	-prévoir des produit énergétique dans les projet comme les panneaux solaires
outils d'urbanisme	-manque des équipements publics	-prévoir des équipements publics (sport, loisir et détente)
	-une présence de certaines voies étroite et d'autre non hiérarchisé	-prévoir une rénovation des voies non praticable
	- un manque des équipements de services	-prévoir des équipements de services (hôtel, clinique, commerce)

	- des équipements proposés par le POS qui ne sont en raccord avec les intentions du PDAU	-proposer une entente entre les propositions du POS et les intentions du PDAU
	- un manque des espaces de loisir et des espaces de rencontre	-Prendre en charge les espaces publics et des espaces verts et des espaces de détente
l'approche morphologique	- défaillance et déséquilibre entre l'espace bâtie et l'espace non bâtie	-prévoir des constructions dans les zones favorable pour avoir un certain équilibre entre le vide et le bâtis
	- une mauvaise intégration de certains bâtis avec leurs parcelles	-Aménager les espaces vide des parcelles en espace fonctionnelle
	- voies existantes non structurer et non adapter aux parcelles	-prévoir des piste cyclable et un aménagement pour rattraper l'homogénéité des voie s et des parcelles

*source : l'auteur.

IV.2.8 SCHEMA D'AMENAGEMENT

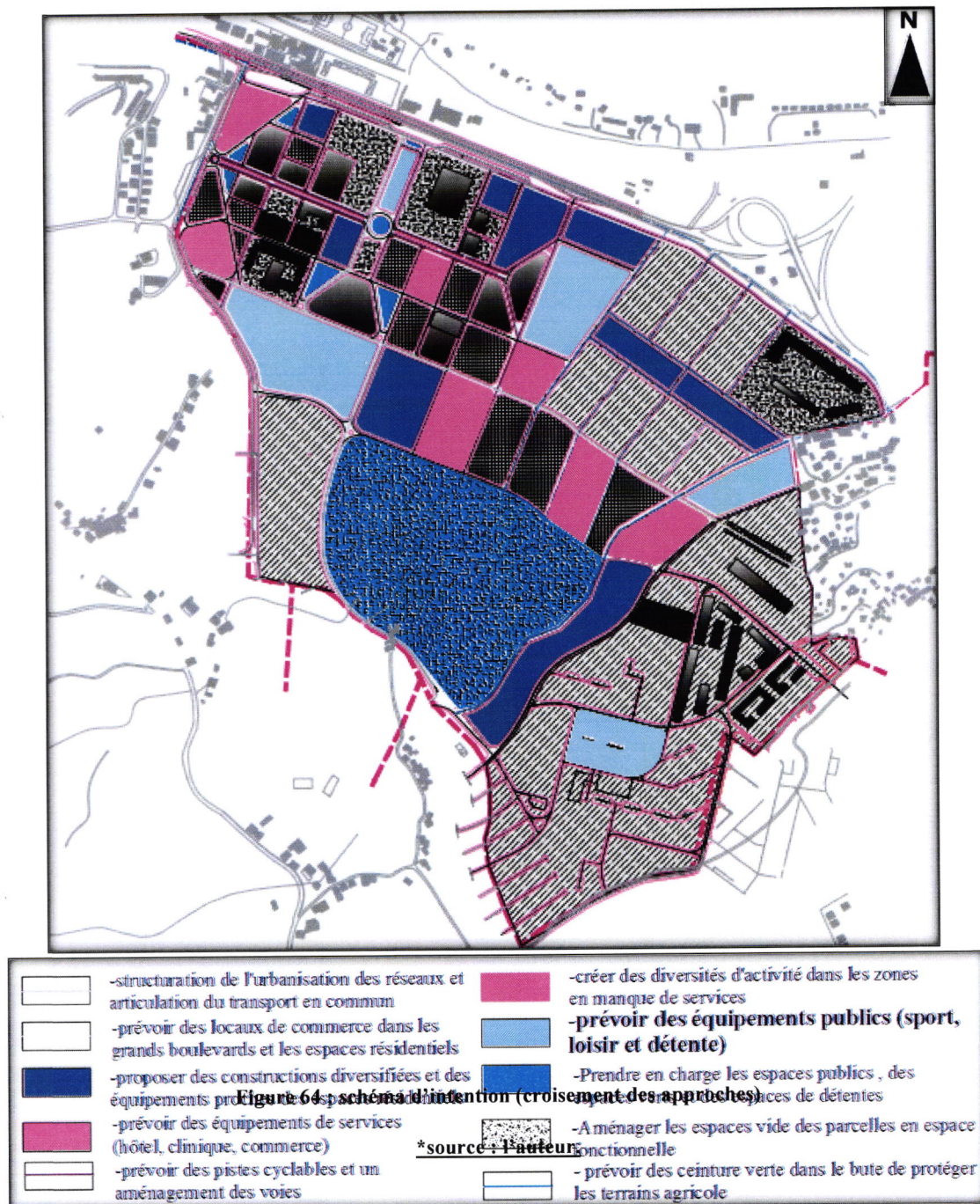


Figure 64 : schéma d'aménagement

*source : l'auteur

IV.3 INTERVENTION ARCHITECTURALE

IV.3.1 CHOIX ET PRESENTATION DU TERRAIN

Pour notre alternative architectural et pour répondre à notre problématique spécifique en question qui est **Quelle composition urbaine et architecturale des espaces sportifs pour le développement de l'activité touristique dans la ville de Jijel ?** et d'après les intentions obtenue suite au schéma d'intentions du POS réalisé précédemment **prévoir des équipements publics (sport, loisir et détente)** on obtien trois parcelle avec cette intention et suit notre proposition urbaine afin de répondre aux objectifs de ce travail notre choix a été porté sur la parcelle la plus adéquate pour notre projet architectural.

Notre choix a été porter sur un projet de nature sportif (un centre de formation sportif) sur un terrain proche de la mer qui lui offre une certaine vue sur la méditerranée et aussi une surface adéquate

Pour le programme surfacique et fonctionnel nous avons explorer une recherche thématique sur le thème ainsi quelques exemples dans la même thématique.

VI.3.2 ELABORATION DU PROGRAMME

Le programme est un outil indispensable, servant de base pour la formulation des intentions qui nous disposent à la formation du projet, les trois questions que pose le programmeur se résument à :

VI.3.2.1 Recherche thématique :

A/ Les Usagers :

1) Les sportifs : (les jeunes talents. Les équipes)

-Ce sont les pratiquants qui présentent une ou plusieurs jeux dont ils ont une grande Importance pour la conception du projet tout dépend de la nature du sport pratiqué, la discipline, la tranche d'âge...

2) Le public :

-C'est l'utilisateur majeur pour les équipements sportifs, aussi il dépend du sport pratiqué, sa popularité sans oublier la culture et la mentalité des spectateurs.

-Ces éléments ont une incidence directe de l'équipement notamment les investissements qui sont très lourds quand il s'agit d'un complexe sportif dont sa taille est importante.

3) les enseignants et les entraîneurs :

-Ce sont les usagers qui organisent la fonction de formation et d'entraînement du sport selon les différents niveaux.

4) le personnel :

-C'est le corps dont on ne peut pas négliger grâce à ces services primordiales : santé, sécurité, entretien, propreté, services...

5) les gestionnaires et les administrateurs :

Ce sont les gens qui présentent le secret professionnel, Le fonctionnement et l'organisation du centre dans toute sa fonctionnalité, Dont ils jouent un rôle très important dans la mise en application des organisations qui se présente.

B/ Identification des Fonctions :**1) Formation sportive :**

-C'est la fonction Cœur dont elle est la plus importante dans un centre de formation sportif, elle sert à former les jeunes talents selon les différentes disciplines qui sont : sport de ballons : football, basketball, volleyball, handball, tennis. Sport d'athlétique : l'athlétisme, course à pied, la marche, saut en longueur... Sport nautique : la natation.

2) La formation physique : (entraînement)

-A pour objectif de former et d'entraîner le pratiquant pour que ces performances augmentent, il comprend les espaces ou les sportifs peuvent s'entraîner.

3) La formation pédagogique : (apprentissage)

-La fonction consiste l'apprentissage et l'éducation des sportifs dans les différentes disciplines. Elle comprend des cours théorique et pratique.

4) Compétition :

-A pour but de mesurer les capacités des sportifs entre eux et de récompenser les meilleurs dans les différents types de disciplines.

5) Récupération et soins :

-L'objectif de cette séance est de laisser au corps de l'athlète le temps et le repos nécessaires pour qu'il se remettre en état de produire les meilleurs efforts, elle comprend les espaces médicales.

6) Fonction de loisir :

-Notre projet à un caractère sportif dont les loisirs sont des outils de luxe et de détente pour les sportifs.

7) Fonction culturel :

-Le but du centre c'est l'éducation contre la délinquance.

Donc il est nécessaire d'organiser des manifestations et des concerts dont il l'objet de cette fonction culturel, Aussi prévoir des espaces d'exposition (Exposer les produits d'artisanats et d'autres produits)

8) Fonction d'Hébergement :

-Comprend les installations assurant le confort des sportifs en termes d'hébergement pour joueurs en cas de compétition et les étudiants.

9) Fonction administrative :

-La fonction administrative est une fonction qui sert aux opérations de gestion pour tout le centre, tout en assurant un bon fonctionnement.

10) technique :

-Comprend les locaux techniques, installations de maintenances et zones de stockage.

11) Restauration :

-Comprend les espaces de restauration et ses annexes.

VI.3.2.2 Exemples :

Des stades , des piscines , des gymnases et des palais de sports ont été l'occasion pour les maîtres d'œuvres architecte , urbanistes et ingénieurs , pour exprimer leur créativité et leurs aptitude à trouver des formes nouvelles pour des mêmes programmes , si tous ces équipements ne sont pas des chefs d'œuvre , les qualités architecturales , formelles et structurelles sont toutes fois présente , bien que les contraintes dimensionnelles sécuritaires et techniques y étaient imposées dans certains cas , elle n'ont pas empêché ces maîtres d'œuvres de se manifester .

Les lieux et les équipements sportifs cristallisent des forces opposées ; selon les époques ou les contextes et selon les modes de relation urbaines et humaines participent ensembles à leur formalisation ainsi qu'à leurs programmations.

Pour la partie présentation d'exemples notre choix s'est orienté selon l'aspect, l'échelle, la qualité de l'équipement, l'implantation au site.

COMPLEXE MOHAMED BOUDIAF ALGER

Plan de situation : Le projet se situe dans le nord-ouest de la ville à Ben-Aknoune Limité par Dali-Ibrahim du sud-ouest, Cheraga du nord-ouest, Bâb-El oued de l'est, el Biar du nord est. (Voire figure 65 et 66)

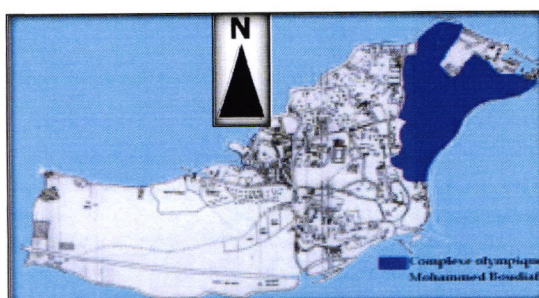


Figure 65 : Situation du complexe dans la commune de dali brahim *source : carte modifiée par l'auteur.

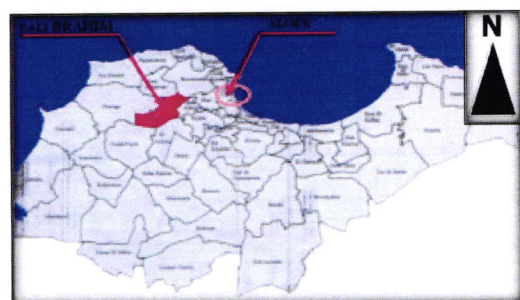


Figure 66 : situation de dali ibrahim par rapport au capital Alger. *source : carte modifiée par l'auteur.

Plan de masse : le projet est extraverti ce qui permis une circulation facile. Facilité d'évacuation de foules par des esplanades. Chaque type de circulation a un parcours spécial

Organisation interne :-séparation entre les différents types de circulation

-présence de rompes qui facilitent le flux

-séparation de la tribune d'honneur de l'autre

tribune ; séparation des gradins (voire figure 67)



Figure 67 : photo satellite du complexe Mohamed Boudiaf ALGER. *source : Google Earth Pro

La disposition des composants du complexe :

- 1-un terrain de football (05 juillet) d'une capacité de 75000 places.
- 2-salle omnisport d'une capacité de 8000 places.
- 3-piscine olympique d'une capacité de 2000 places.
- 4-stade d'athlétisme d'une capacité de 3000 places.
- 5-stade du golf de 18 trous.
- 6-stade de tennis d'une capacité de 8000 places.

(voir figure 68)



Figure 68 : orientation du complexe Mohamed Boudiaf ALGER. *source : Google Earth modifier par l'auteur.

Principe d'implantation des différents équipements :

Selon zonages des fonctions :

Le complexe est organisé comme un tout comprenant plusieurs zones qui sont Indépendantes les unes des autres, donc le site est divisé en trois zones fonctionnelles qui sont :

1. Zone destinée à la **compétition** et à l'entraînement et réunit le grand stade, stade d'athlétisme, le centre nautique, la salle omnisport et le centre de tennis.

2. Zone destinée seulement à l'**entraînement** qui réunit les aires de pleine aire.

3. Zone destinée à la **formation** qui réunit l'école de formation. Le tout est accentué par le mode de circulation mécanique et les aires de stationnement pour le public qui se trouve à La périphérie du complexe. (Voir figure 70)

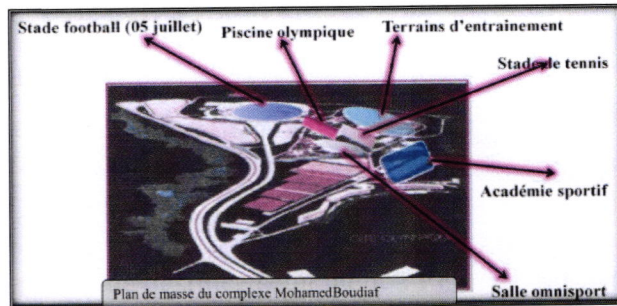


Figure 69 : plan de masse du complexe Mohamed Boudiaf.
*source : mémoire complexe sportif Tlemcen 2007

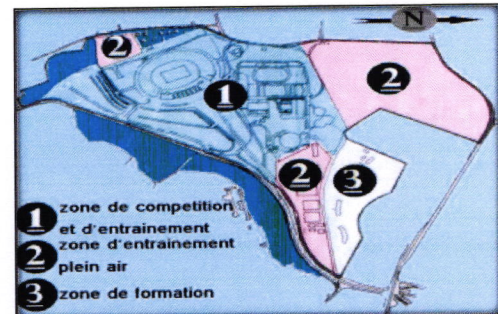


Figure 70 : Principe d'implantation des différents zones.*source : mémoire complexe sportif Tlemcen 2007

Circulation intérieure les aires de stationnement :

A l'intérieur du complexe on circule à pied avec bien sûr des voies mécaniques de service

Les voies et parcours intérieurs sont clairement définis pour chaque équipement, cela permet une meilleure évacuation rapide et facile du public lors des manifestations.

Concernant les aires de stationnement, chaque

Équipement possède une aire qui lui réservée

et leur taille varie selon le nombre des spectateurs.

Dans le cas de stade qui nécessite un grand espace de stationnement un grand espace de stationnement lui est destiné à proximité des voies mécaniques pour donner un accès direct . (Voir figure 71)

Aménagement des espaces verts :

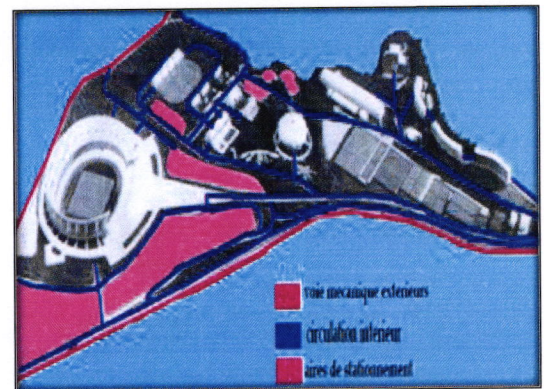


Figure 71 : circulation intérieure les aires de stationnement
*source 13 : mémoire complexe sportif Tlemcen 2007

Le complexe est entouré par un ensemble de végétation avec des espaces verts bien aménagés à l'intérieur du complexe. (Voir figure 72)

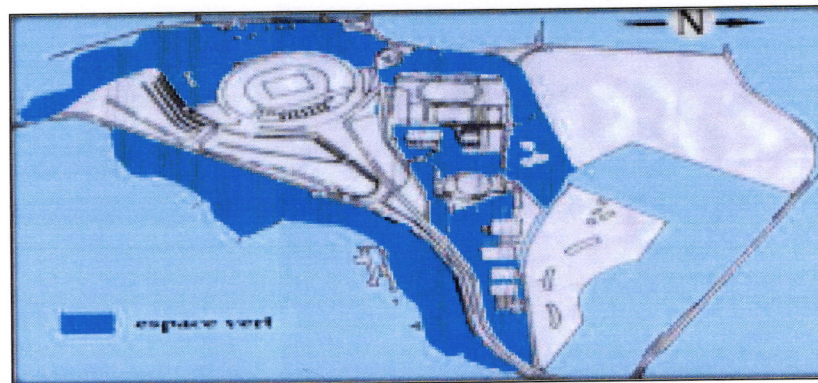


Figure 72 : schéma qui représente la disposition de la végétation au niveau du complexe *source : mémoire complexe sportif Tlemcen 2007

Limites et plan d'accès :

Les accès : il a cinq accès principales, trois parmi eux sont liaient directement avec la route principale ce qui facilite l'accessibilité. (Voir figure 74)

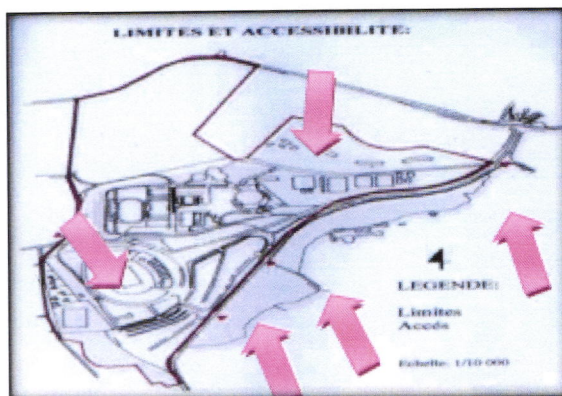


Figure 73 : limites et accessibilité
*source : mémoire complexe sportif telemcen 2007

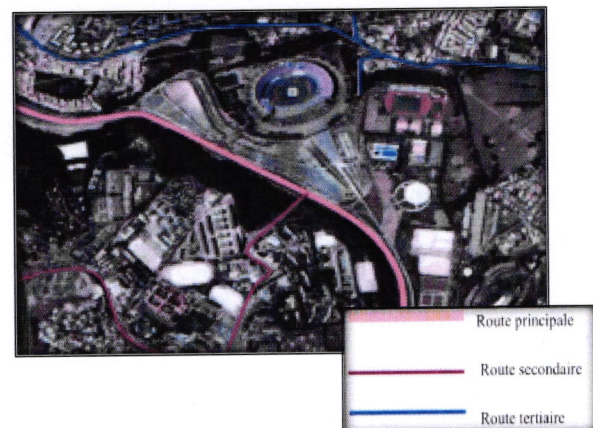


Figure 74: plan de masse-accessibilité
*source : google Earth 2017

Les voiries :

il est entouré par quatre voies mécaniques très importantes qui lui donnent une très bonne accessibilité soit pour la circulation mécanique, soit pour circulation piétonne.

Ensoleillement :

Notre terrain est bien ensoleillé, à cause de l'absence d'obstacles naturels ou physique en plus de sa morphologie et sa situation. (Voir figure 75)

Vents dominants :

Deux directions des vents dominants sont observées :

nord-ouest (en hiver) et nord-est (en été). (Voir figure 75)

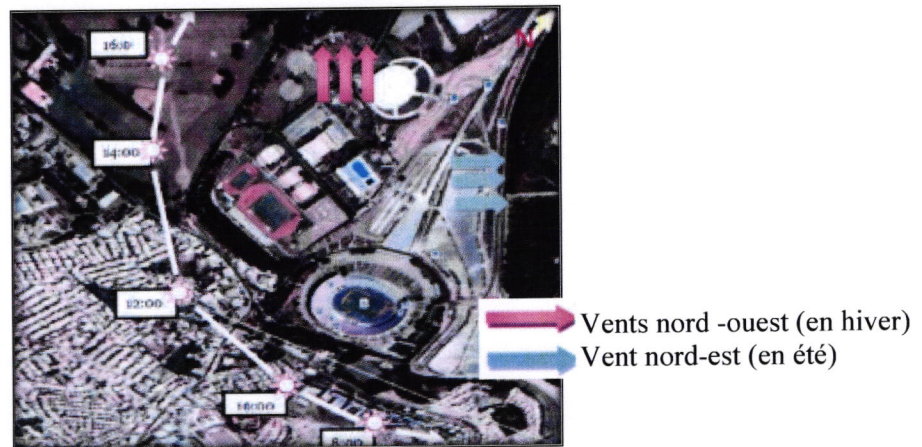


Figure 75 : ensoleillement et vent dominant
*source : mémoire complexe sportif Tlemcen 2007

Les différents équipements :

1-Stade olympique 05 juillet :

3-circulation : le projet est extravertie ce qui permis une circulation facile ; l'évacuation de foules par des esplanades.

2-aire d'entrainement, d'échauffement

et de compétition :



Figure 76 : aire d'entrainement, d'échauffement et de compétition
*source : mémoire complexe sportif Tlemcen 2007

-un(01) terrain principale en gazon naturel pour compétitions.

-un(01) terrain réplique en gazon naturel pour entrainements.

-une(01) piste d'athlétisme de 08 couloirs en gomme ainsi que toutes les aires de lancers et pistes d'etans pour les différents épreuves d'athlétisme. (Voir figure 76)

3-tribunes :

-tribune publiques :- couvertes 14239 places, découvertes : 50116 places ,
tribuned'honneur : 568 places, aménagée 1253 places.

4-cabines de presse :

-26cabines pour reporter (tv, radio) - plusieurs salles de rédaction et une salle d'internet.

5-conference et réunions :

-quatre 04 salles de conférences. -direction générale 100 places. -centre de presse 150 places, salle de réunions.

6-récupération, soin et massages :

-les salles de récupération, soin et soin sont intégrées aux vestiaires. -Quatre vestiaires pour équipes. -un vestiaire pour arbitre -un laboratoire pour contrôle anti Dopage(voir figure 78)



Figure 77 : cabine de presse

***source : mémoire complexe sportif Tlemcen 2007**



Figure 78 : récupération, soin et massages

***source : mémoire complexe sportif Tlemcen 2007**

7-parking :

-parking pour 4000 véhicules légers. -parking intérieur pour 150vihicules légers.

8-équipements spécifiques :

-clarté visuel : -assuré par l'ouverture du stade olympique qui permet la relation entre l'intérieur et l'extérieur, éclairage : -318 projecteurs de 2 kW et 150 de kW donnent une intensité de lumière de 1320.

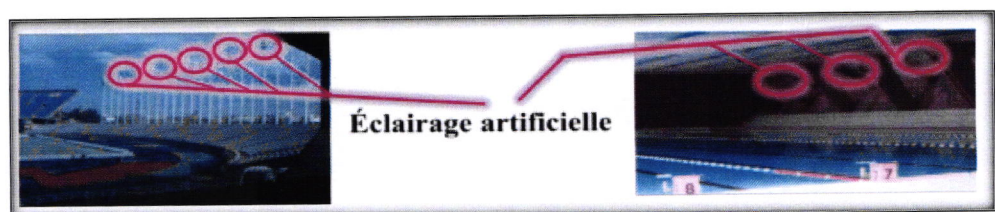


Figure 79 : éclairage artificielle

***source : mémoire complexe sportif Tlemcen 2007**

9-centre d'hébergement :

-32 chambres doubles, 02 suites seniors, salle de restauration, cafeteria, salle de conférences, centre de récupération, salle de jeux pour la distraction des athlètes.

(Voir figure 80)



Figure 80 : chambre d'hébergement

***source : mémoire complexe sportif Tlemcen 2007**

2-Stade annexe d'athlétisme:(équipement et terrains en plein air)**Présentation**

-IL contiguë au stade 05 juillet est opté à accueillir des compétitions d'athlétisme nationales en plus de sa vocation d'assurer les échauffements et entraînements des athlètes. Cette infrastructure a ouvert ses portes en 1975, à l'occasion du 7 Emme jeu méditerranéens. Surface : surface totale 64000 m2 Surface bâtie 38000m2 (voir figure 81)



Figure 81 : annexe d'athlétisme

***source : mémoire complexe sportif Tlemcen 2007**



Figure 82 : vue globale du complexe

***source : google Earth 2017**

Aire d'entraînement, d'échauffement et de compétitions

-un (01) terrain principale gazonné, un (01) terrain annexe gazonné, une (01) piste d'athlétisme de 08 couloirs en gomme, Une (01) piste d'athlétisme de 04 couloirs en gomme, piste d'élan de sauts et de lancers de javelots en gomme. -02 salles de musculations.

Tribu -tribune publique : 3420 places

3-Complexe nautique :

Présentation :

Ce dernier est une infrastructure en mesure d'abriter toutes les activités nautiques existantes (natation, water-polo, natation synchronisé, plongeurs...)

Accès au centre et aménagement extérieurs :

L'accès mécanique et piétons pour les spectateurs au centre, se fait à partir des voies qui desservent tout le complexe qui mènent jusqu'aux parkings réservés pour le centre nautique et la salle omnisport à la fois. Un autre accès mécanique séparé d'accès du public est réservé pour les sportifs et l'effectif de l'administration.

Pour l'aménagement extérieur le centre est entouré par des végétations aménagées de façon à constituer un paravent pour le bassin en plein air mais l'inconvénient de cette végétation c'est les chutes des feuilles sur le bassin. (Voir figure 83)

Orientation de la piscine :

L'axe longitudinal des bassins extérieurs est orienté nord –sud tandis que L'orientation optimale des bassins sportifs en plein air est Nord-Ouest Sud-est. (Voir figure 84)



Figure 83: schématisation des accès au complexe nautique
*source : google Earth 2017 modifier par l'auteur.

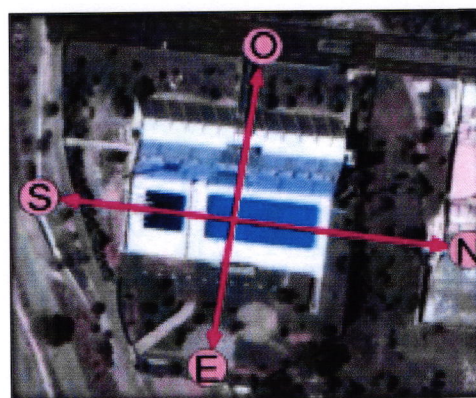


Figure 84 : Orientation de la piscine
*source : google Earth 2017 modifier par l'auteur.

4-LA SALLE OMNISPORT (LA COUPOLE) :

Présentation :

Construite entre 1972- 1975 au sein du complexe olympique 05 juillet 1962 ; symbolisant l'envolée de l'Algérie moderne, Elle se situe au côté Nord-est de complexe, constituait par Oscar Nimier, C'est le symbole d'une gouttelette d'eau.sa capacité est 8000 places.



Figure 85: la salle omnisport (la coupole)

*source : google image

Elle contient 03 accès :

Pour les joueurs , pour les journalistes, pour les officiers.

Surface :

Surface totale 57000 m2 . Surfaces bâtie 7000m2.

Les accès a la salle omnisport :

Deux accès mécaniques sont bien défini dont l'une qui dessert le complexe en général et achemine aux parkings de la salle omnisport et l'autre est réservés pour les officiers et les sportifs à partir du côté nord. Pour les accès piétons les spectateurs doivent emprunter les accès du complexe pour accéder à la salle omnisport. (Voir figure 87)

Aménagement extérieur de la salle omnisport :

Entourés par un parcours sous forme circulaire et qui relie les entrées de la

Coupole il est bien intégré avec la forme circulaire de la coupole. (Voir figure 88)

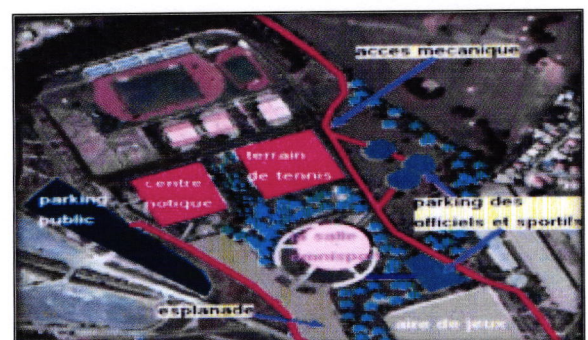


Figure 86 : vue parking des officiels et sportif

*source : google image

Figure 87 : les accès à la salle omnisport

*source : google image modifier par l'auteur.



Figure 88 : Aménagement extérieur de la salle omnisport

*source : google image modifier par l'auteur.

Entrées et sorties de la coupole :

Afin d'accélérer l'entrée et les sorties du public et pour éviter les trop longues attentes des spectateurs et mieux gérer leurs circulations lors des manifestations Cinq entrées public sont repartis tout autour de la coupole avec une entrées des officiels. Ces entrées sont bien distincts par des langues rampes. (Voir figure 89 et 90)



Figure 89 : vue d'une rampe d'entrée du public

*source : google image modifier par l'auteur.

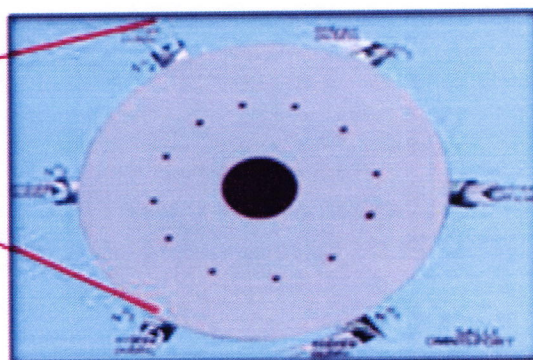


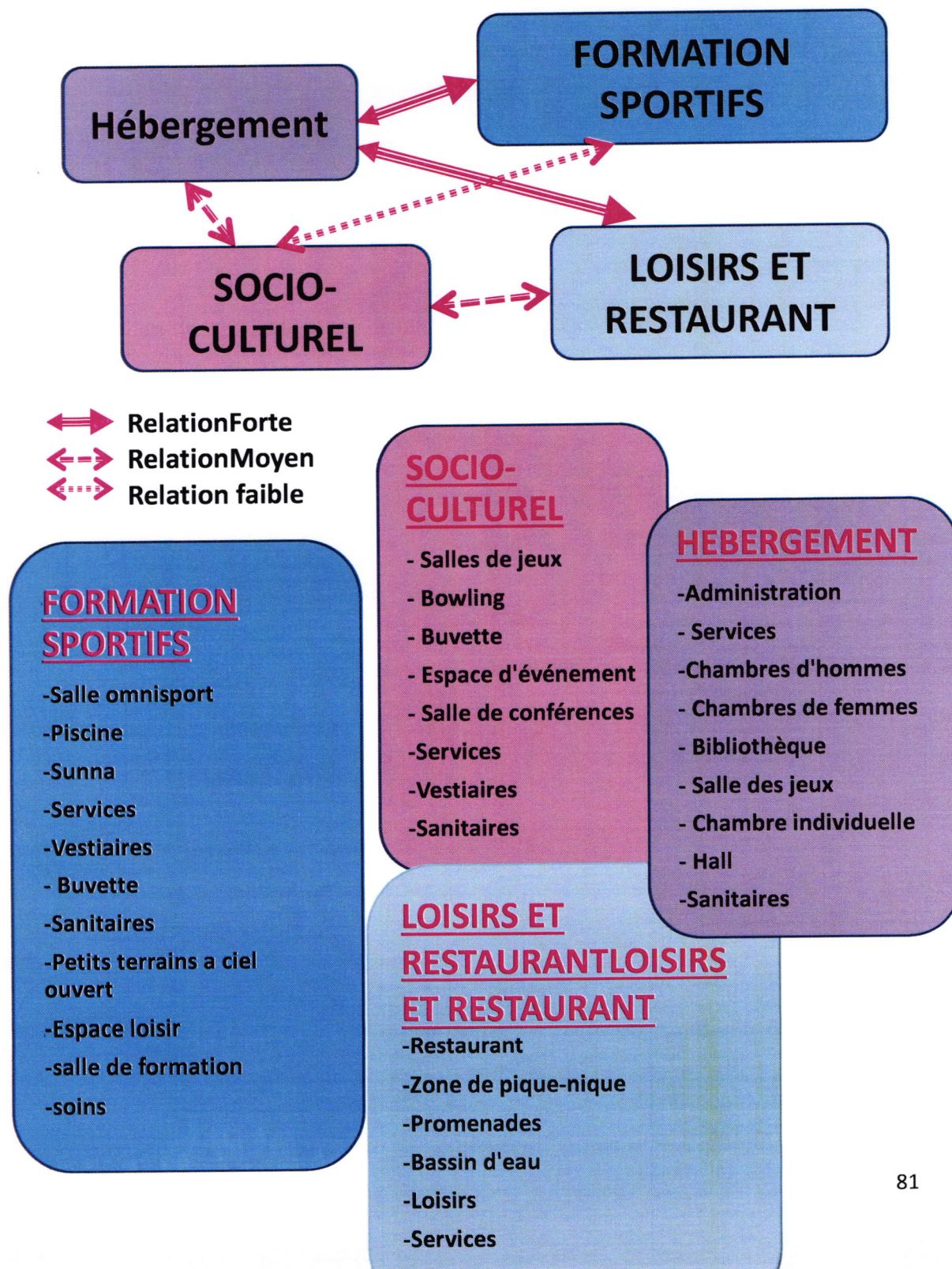
Figure 90 : présentation des entrées du publique et des officiels

*source : mémoire complexe sportif Tlemcen 2007

VI.3.2.3 Synthèse :

Les résultats de notre recherche thématique et l'analyse des exemples

Schéma fonctionnel



L'identification du programme de base :

Types d'utilisateurs	activités	Espace correspondant
Grands public	Lieux d'événement Lieux de détente	Gradin, buvette, boutique, restaurant, espace de détente et loisir.
Sportifs	Formation théorique et pratique, documentation, hébergement, détente, service.	Salle omnisport, piscine, hôtel, salle de cours, bibliothèque, salle de conférence, cafeteria, restaurant, boutique, salle de jeux, espaces polyvalents
personnel	Gestion, entretien, détente.	Administration, salle de réunion, cafeteria, restaurant, locaux technique

VI.3.3 ALTERNATIF :

VI.3.3.1 Présentation du site

Le terrain se trouve à la limite Ouest du POS 26, il est limité par :

- A l'**Ouest** par la servitude de la ferme agricole adouane ali et les limites du POS.
- Au **Nord** il est limité par un équipement de service 26-BANQUES : BCA, BNA, BEA, CPA, BDL, BADR et aussi un lycée
- A l'**Est**, une zone mixte des habitat collectif et équipement en réalisation.

- Au **Sud** des habitats collectifs. (voir figure 91)



Figure 91 : vue satellite de notre terrain d'intervention
* source : google Earth modifier par l'auteur.

Notre démarche se base sur la définition des différentes variantes des terrains du schéma d'intention prévu comme équipement de loisir et de sport, et pour répondre aux exigences d'implantation d'un complexe sportif, à l'échelle régionale, ainsi leur potentialité par rapport aux critères suivants :

- Proximité de grandes voies facilement accessibles.
- L'insertion du projet dans les orientations de l'analyse contextuelle.
- Eviter le voisinage des agglomérations et d'industrie nuisible.
- Proche des gares, du front de mer et de chemin de fer...
- La lisibilité.
- Climat idéal pour exercer le sport.

- La visibilité de projet.

VI.3.3.2 La composition du projet :

VI.3.3.2.1 ETAPE 01 : La composition avec le site naturel :

Avant de commencer toute intervention dans notre terrain il faut rappeler les richesses dont bénéficie ce dernier en termes d'éléments naturels.

Notre terrain profite des vues agréables sur la mer méditerranée de l'Est à l'Ouest (180°) ce potentiel naturel doit être pris en considération dans l'orientation des futurs projets de notre composition urbaine.

Les vues citées peuvent être exploitées pour favoriser la vocation touristique, mais aussi faire bénéficier les usagers des futurs projets (commerciaux, sportif, logements ou autres) de cette richesse visuelle spécifique. (voir figure 92)

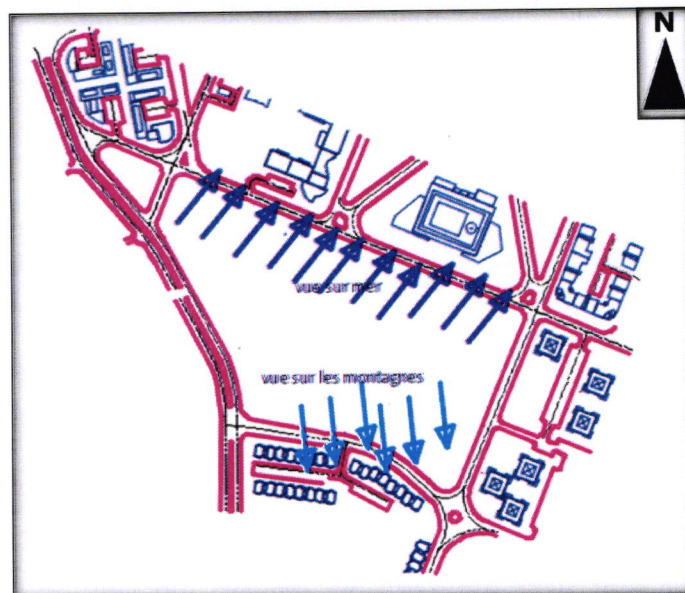


Figure 92 : schéma des éléments naturels
*source : l'auteur.

VI.3.3.2.2 ETAPE 02 : Les réactions par rapport aux parcours :

Notre terrain se situe à la limite ouest du pos n° 26

On a commencé par prolonger les deux routes perpendiculairement cela nous a donné 4 parcelles et nous a assuré une continuité des deux vois avec une certaine fluidité de circulation et cessionibilité a notre projet. (voir figure 93)

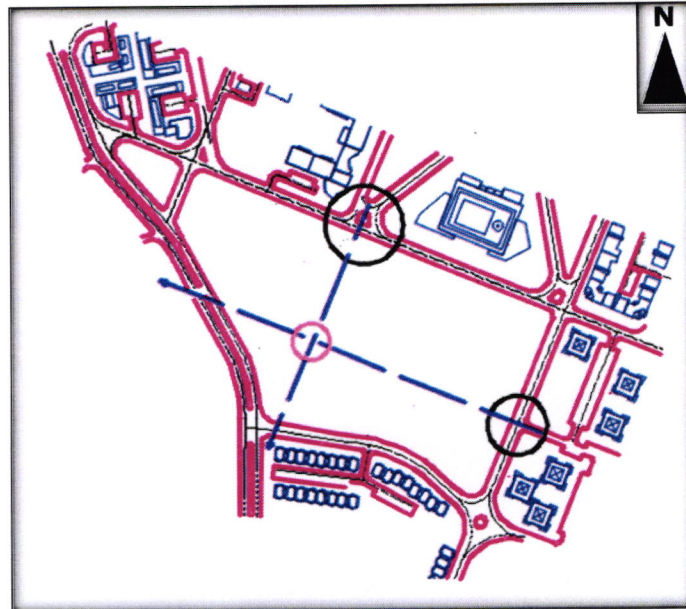


Figure 93 : schéma des parcours

*source : l'auteur.

Après la prolongation des deux voies on obtient 4 parcelles dont 3 sont conséquentes et une 4 -ème qui se trouve à la limite sud-ouest petite avec une forme irrégulière non exploitable de ce fait c'est préférable de la réintégrer a l'autre parcelle pour l'insertion de notre équipement principale d'accueil et d'éliminer la prolongation de la voie en question en restant sur une déviation. (voir figure 94)

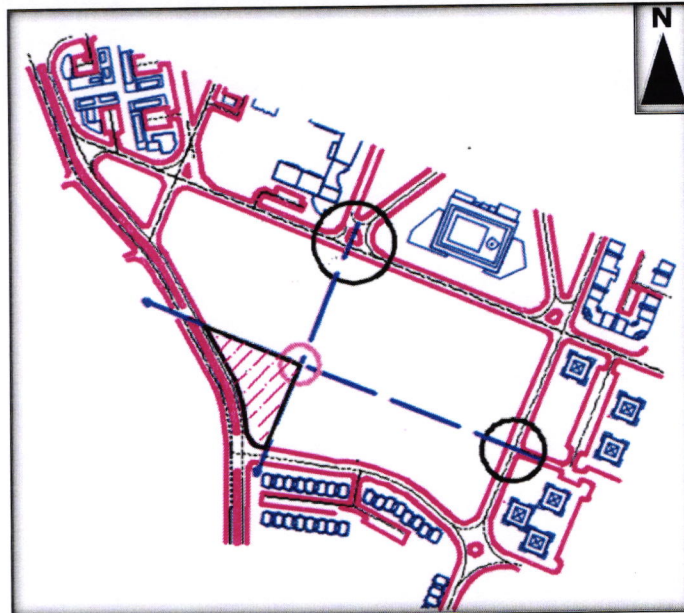


Figure 94 : schéma : prolongation des voies
*source : l'auteur.

VI.3.3.2.3 ETAPE 03 : Les réactions par rapport aux équipements fonctionnels environnants existants et projetés :

Un projet architectural n'est rien sans son voisinage qui se trouve son enveloppe, d'après l'analyse de site effectuée précédemment on se retrouve avec deux parties une calme et l'autre plutôt bouillante.

Un voisinage d'habitat dans la partie Est alors que la partie ouest est une voie principale avec un flux conséquent et des équipements

Du coup on a dédié la première partie à l'hébergement la formation détente et soin et la deuxième dédiée au public qui va contenir notre projet ponctuel en question la salle omni sport l'administration et service. (voir figure 95)

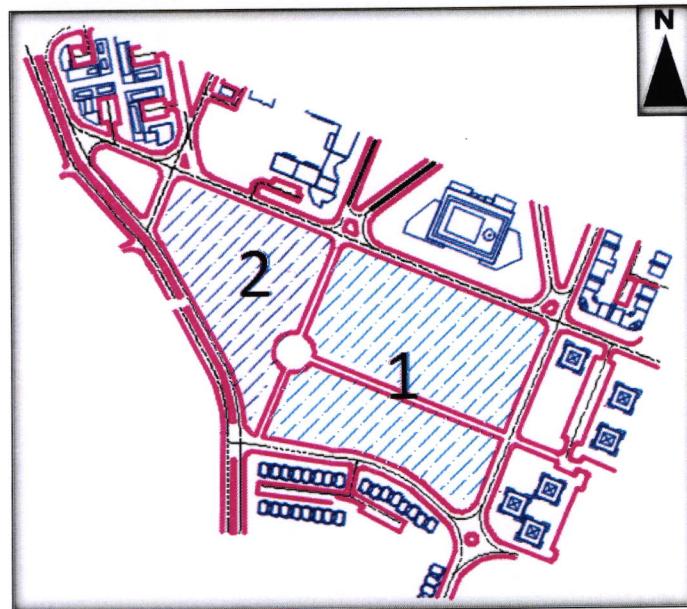


Figure 95 : schéma de rapport avec les équipements existants
*source : l'auteur.

VI.3.3.2.4 ETAPE 04 : Réaction par rapport aux espaces publico collectif :

Au cœur des îlots, et afin de répondre aux recommandations (augmenter la densité végétale et créer des espaces de détente) on propose un aménagement d'un petit jardin public, ce dernier présentera le cœur de l'ensemble des projets et le point d'articulation entre eux. (voir figure 96)

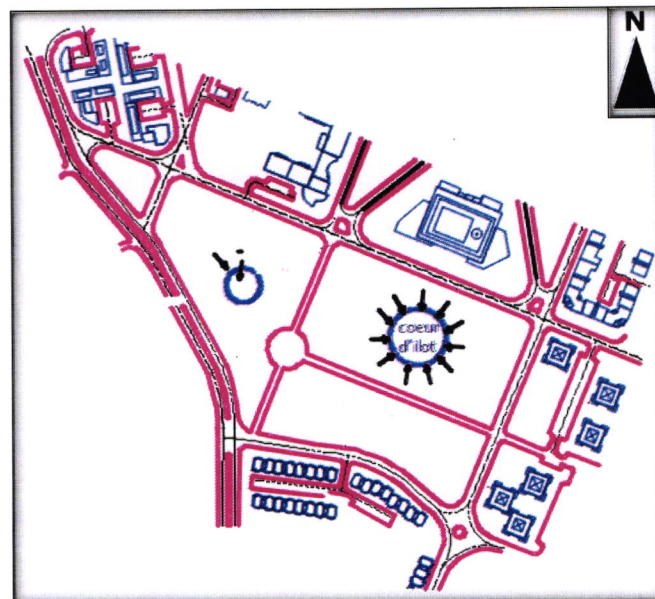


Figure 96 : schéma des espaces publico collectifs
*source : l'auteur.

VI.3.3.2.5 ETAPE 05 : Réaction par rapport aux nouvelles tendances :

-a l'échelle de la rue :

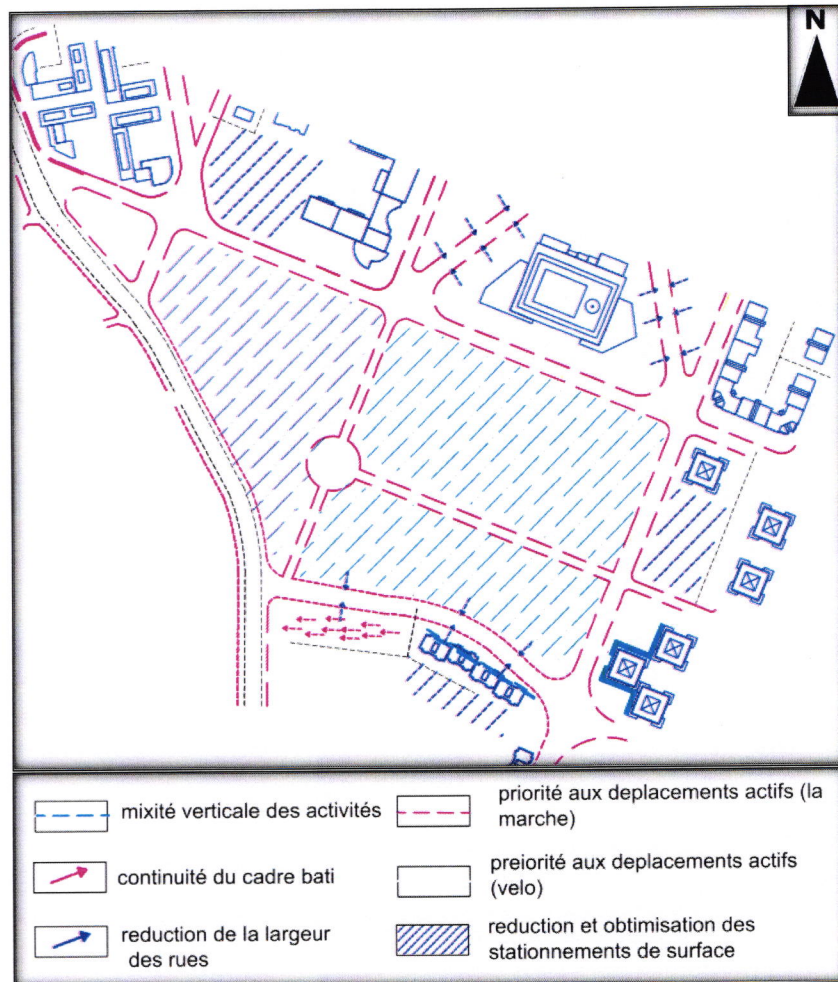


Figure 97: schéma : le développement durable nouvelle tendance

*source : l'auteur.

La distribution des espaces doit être effectuée selon les espaces calmes et brouillants

les espaces dédiés au public (la salle omnisport, l'administration et les services) seront dans la partie sud-ouest

Les espaces dédiés à tout ce qui est formation (hébergement, soins, formation, terrain d'entraînement, les espaces de détente) seront dans la partie Est. (voir figure 98)

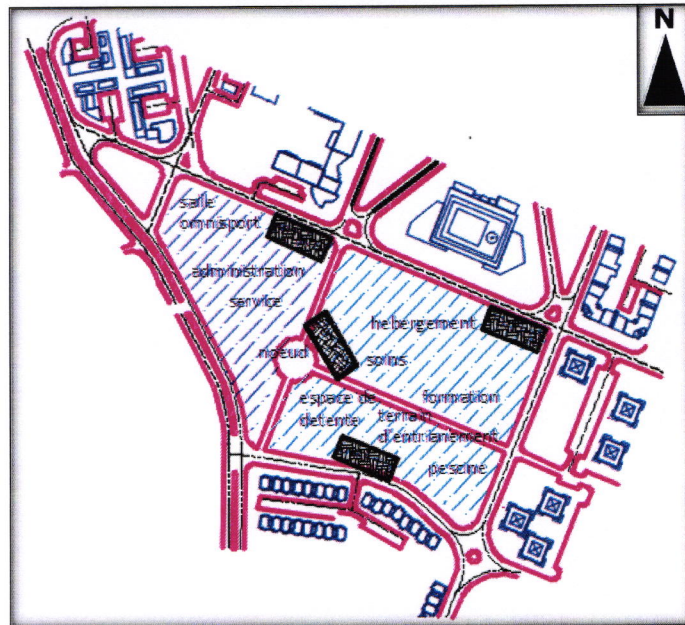


Figure 98 : schéma de distribution des fonctions et des espaces de stationnements

*source : l'auteur.

Le nœud qui est résultat de l'intersection nous servira de point de fuite pour la distribution de notre circulation et aussi la disposition des équipements

1- les équipements administratif et services sont organiser selon un axe circulaire de 4 metre depuis le point de fuite 2-la salle omnisports qui est le projet ponctuelle et l'élément d'appel de notre projet sera positionner perpendiculairement à l'axe qui relis le nœud a l'intérieur de notre projet et le nœud de l'autre côté a la limite de terrain du coup elle sera accessible depuis la route principale au sud-ouest et un vrai élément d'appelle. (voir figure 99)

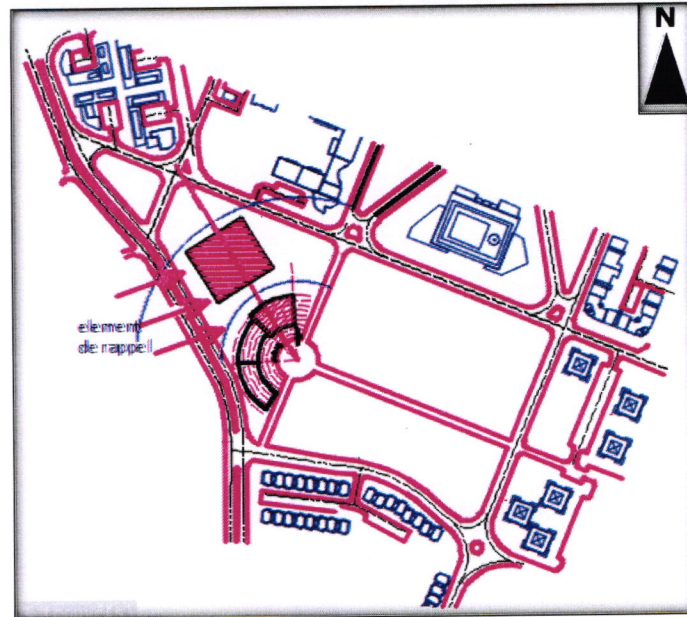


Figure 99 : schéma d'orientation des implantations sur la 1^{er} parcelle *source : l'auteur.

Pour la 2^{-ème} parcelle dédiée à la formation on s'est entouré sur le cœur d'îlot qui sera notre petit jardin public avec deux blocs similaires qui contiendront l'hébergement les soins et la formation

Pour la circulation piétonne on a projeté les axes obliques situés dans la parcelle au nord de notre projet. (voir figure 100)

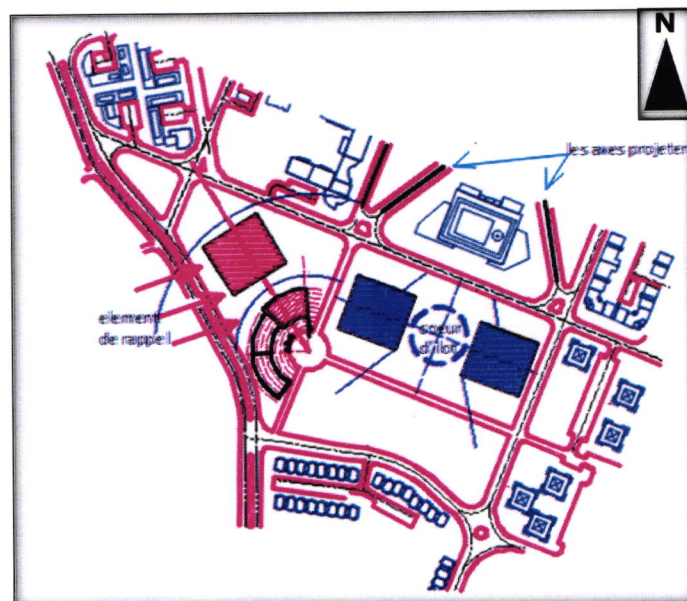


Figure 100 : schéma d'orientation des implantations sur la 2^{ème} parcelle *source : l'auteur.

pour la 3 -ème parcelle on a positionné la piscine au centre entourée des espaces de détente et des terrains d'entrainements.

VI.3.4 RESULTAT

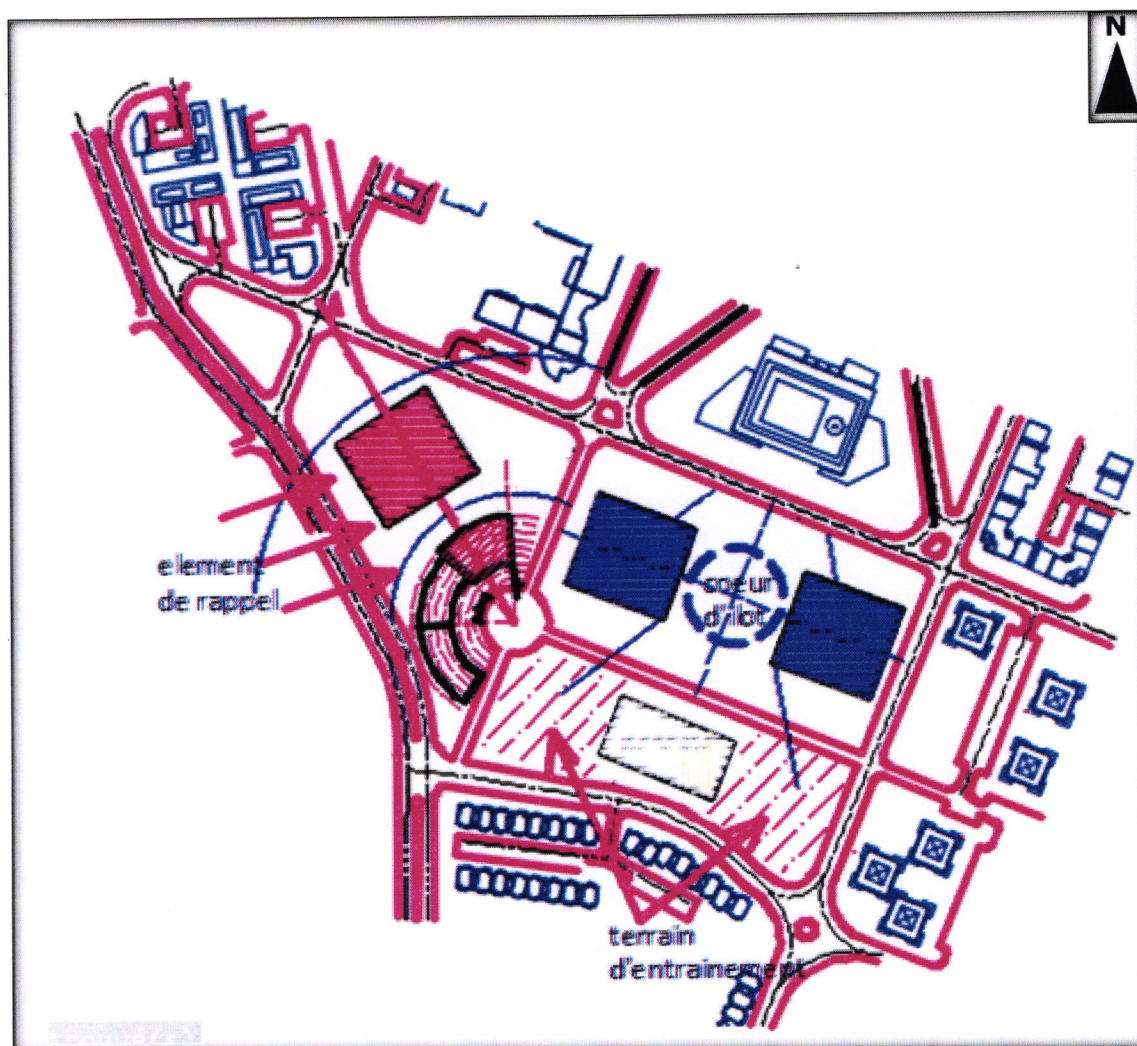


Figure 101 : schéma d'aménagement

*source : l'auteur.



Figure 102 : plan d'aménagement final

*source : l'auteur.

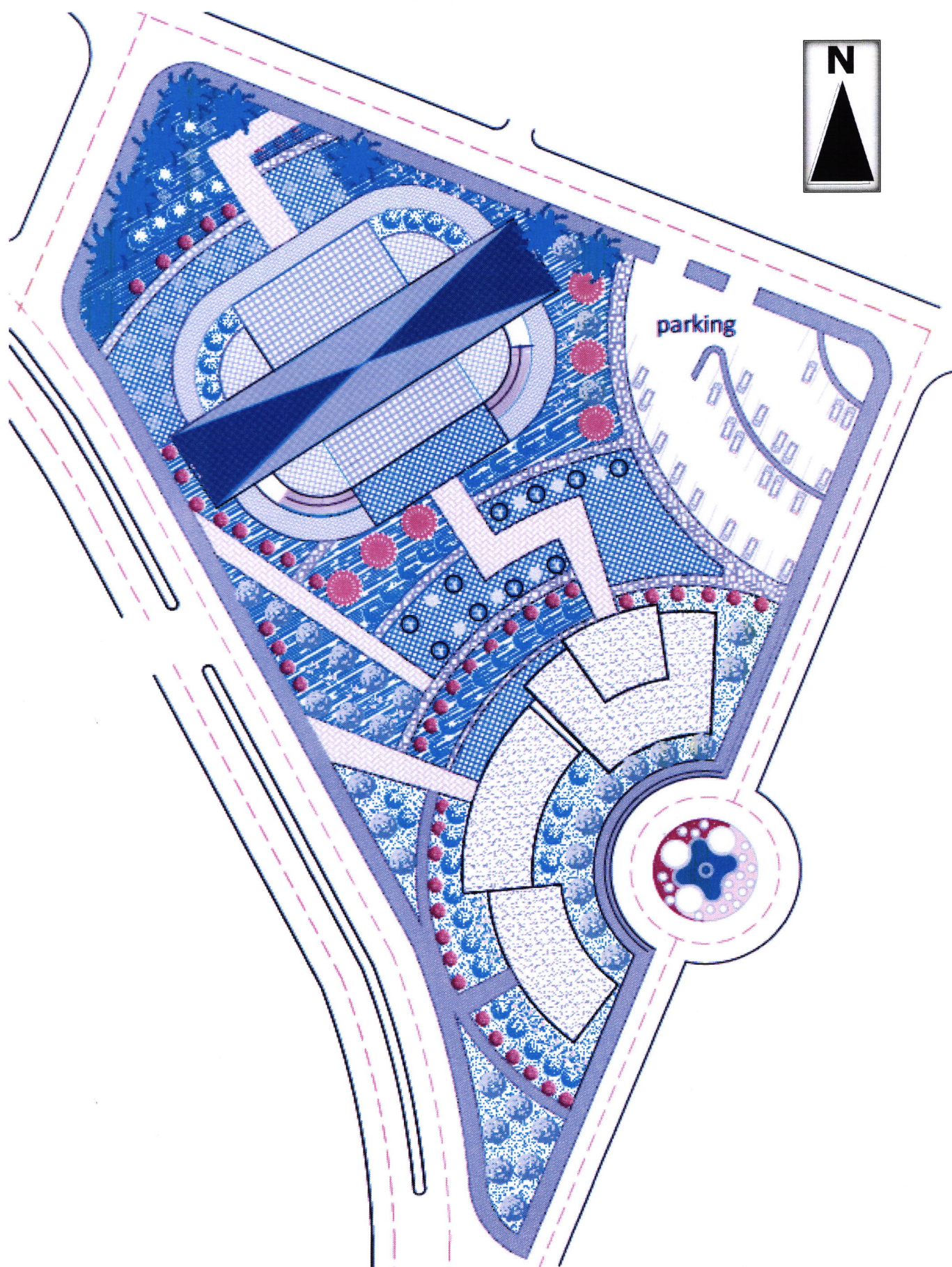


Figure 103 : plan de masse de la salle omnisport

*source : l'auteur.

VI.4 CONCLUSION

Dans ce chapitre la présente partie pratique de notre recherche de fin d'étude, il expliquera notre projet de fin d'étude, partant de la composition urbaine qui doit prendre en considération les recommandations issues du mémoire afin de minimiser les anomalies actuelles de la zone d'intervention choisie.

Le chapitre explique également la genèse du projet en détails, les raisons d'être de ce projet et les justifications des formes et fonctions de chaque espace tenant compte de la lecture, l'analyse urbaine effectuée et l'environnement immédiat.

Ce travail a été élaboré dans le but d'expliquer une alternative pour mettre ou remettre en valeur le caractère de l'urbain dans une partie de la ville de Jijel, et cela au début par la structuration globale d'une partie de l'extension Est, par la suite une composition urbaine mixte et cohérente à l'échelle du terrain choisi et au final par la conception du projet d'architecture : la salle omnisport.

La réalisation de ce modeste travail qui résulte le projet urbain et architectural est une des preuves qu'une alternative entre autres est envisageable pour minimiser la dégradation de la production architecturale et freiner l'altération du caractère urbain de la ville ou du site en question.

La mixité du projet témoigne encore une fois que plusieurs équipements de différentes fonctions peuvent être réunies dans le même ensemble et offrir ainsi tous les services dont les usagers ont besoin dans un périmètre restreint.

Cette mixité urbaine nous offre une possibilité de densifier l'urbain dans un terrain, on consomme par conséquent moins de surfaces foncières pour abriter le même programme exigé par les besoins de la ville, on diminuera ainsi la fragmentation des bâtis et les friches urbaines au sein de la ville.

A la fin, ce modeste travail peut servir comme un exemple d'alternative d'un tissu urbain dense, mixte et cohérent, on peut suggérer la généralisation de cette alternative dans les extensions de la ville pour propager les avantages de l'alternative à l'échelle d'une partie de la ville.

V. CONCLUSION GENERALE :

Après les années d'études dans notre discipline l'architecture, on arrive à une conclusion générale de notre vision d'étudiants sur cette discipline, cette vision qui nous a permis de faire le constat d'un réel problème de production architecturale actuel dans nos villes, un constat confirmé après l'élaboration des différentes analyses urbaines sur quelques villes algériennes.

La crise de la production architecturale en Algérie ne peut pas se résumer à une seule problématique qui provoque cette dégradation, elle se compose de différentes problématiques, pour pouvoir minimiser cette crise on doit résoudre le maximum de ses problématiques.

A notre échelle autant que simples étudiants on a essayé à travers ce modeste travail d'étudier une des problématiques qui ont participé à cette crise, en l'occurrence la composition urbain dégradé des villes algériennes, pour se concentrer sur cette problématique il a fallu choisir une aire d'étude qui souffre de cette problématique, le choix a été fait donc sur l'extension Est de la ville de Jijel.

La lecture et l'analyse urbaine de cette zone, et les recherches sur la composition urbain et le tourisme, nous à aider à conclure la nécessité de proposer une alternative qui doit prendre en considération les anomalies que connaît cette zone et essayer de les résoudre, l'alternatif ne sera autre qu'une composition urbaine cohérente et mixte dans cette même zone. Cette composition est expliquée par sa genèse et ses différentes étapes afin d'avoir un résultat qui se conclue par notre projet de fin d'étude.