

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 JJEL**

Village touristique

Etudiantes :

Ksouri Maria

Bounesrag Amira

Encadré par :

Mr. Sahli Abdel Hafid

Assisté par:

Mr. YAHYA Houcine

2016/201

Résumé :

Notre travail traite le sujet de la composition urbaine et son importance sur le développement touristique de la ville de Jijel, et la conception d'un village touristique dans le littoral.

Pour atteindre notre objectif, nous avons suivi un processus qui comprend 2 étapes du travail :

La 1 ère tape : nous avons mené une lecture de territoire du Jijel et une analyse approfondie de la ville de Jijel et ses différents tissus urbains selon Alain Borri pour comprendre la logique de développement et les systèmes d'implantations de bâti et des espaces libres de la ville, suivi d'une phase explicative de la croissance urbaine de la ville du Jijel et son historique de développement, sa situation, ses potentialités, son fonctionnement et l'avis de ses citoyens concernant leurs ville.

Nous avons ressortis les différents problèmes de la ville et de notre aire d'intervention.

La 2ème étape : elle consiste à introduire et proposés des nouvelles stratégies et modèles d'intervention, des instruments et des règles de notre thème (composition urbaine) et des exemples que avons suivis pour l'amélioration de notre aire d'intervention (Z.E.T) et trouver des solutions à notre problématique.

Et un projet architectural qui répond à notre problématique spécifique.

المخلص:

تناول عملنا موضوع التركيبة العمرانية وأهميتها في التطور السياحي لمدينة جيجل، لبلوغ هدفنا قمنا بإتباع عملية تشمل الخطوتين التاليتين:

الخطوة الأولى: قمنا بإجراء قراءة اقليمية وتحليل معمق لمدينة جيجل ولأنسجتها المختلفة حسب التشكل العمراني ل " Alain Borri " وهذا لفهم نظام وطبيعة تركيب البناء والفراغات داخل النسيج العمراني للمدينة متنوع بمرحلة تفسيرية للنمو العمراني لمدينة جيجل وتاريخ تطورها، موقعها، امكانياتها، وظيفتها وكذا آراء السّكان حول النواقص التي تعاني منها مدينتهم.

ومن كل ما سبق قمنا باستخراج مختلف المشاكل التي تعاني منها المدينة ومنطقة الدراسة.

الخطوة الثانية: تكمن في عرض استراتيجيات، اقتراحات التدخل، أدوات وقواعد لموضوعنا (التركيبة العمرانية) وأمثلة التي اتبعها لتحسين منطقة الدراسة وإيجاد حلول لإشكالياتنا والمشروع المعماري الذي يجيب على إشكالياتنا.

Remerciements

Nos remerciements s'adressent d'abord à ALLAH le tout puissant pour les chances qui nous sont offertes, pour la force, le courage et la patience de bien mener ce travail.

Avant de commencer la présentation de ce travail, on profite de cette occasion pour remercier toutes les personnes qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de ce projet de fin d'études.

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.

Nos profonds remerciements vont à notre grand et respectueux enseignant

« Mr.SAHLI », pour sa patience, le soutien, l'aide, l'orientation, et sa disponibilité qu'il nous a apportés et surtout ses judicieux conseils, qui ont contribué à alimenter notre réflexion.

Nos respects aux président et membres de jury qui nous font l'honneur d'accepter et de juger notre travail.

On tient aussi à remercier nos parents pour leurs soutiens inconditionnels ainsi que pour le soutien moral psychologique, matériel et financier.

Nous remercions aussi tous ceux qui nous ont ouvert leurs portes, qui nous ont donnés de leur temps.

Dédicace :

**« Certes, il y'a des travaux pénibles ;
mais la joie de la réussite n'a-t-elle pas à compenser nos
douleurs? »**

Jean de la bruyère.

Tout d'abord, louange à « Allah » (mon dieu) qui m'a inspiré les bons pas et les justes reflexes, m'avoir donné la capacité d'écrire, la force d'y croire, la patience d'aller jusqu'au bout du rêve et le bonheur de lever mes mains vers le ciel et de dire ' « Ya Hay ya Kayoum Birahmatika Astaghith ».

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

*Je dédie ce travail à mon père «**BOUNESRAG FATEH** », école de mon enfance, qui a été mon ombre durant toutes les années des études, et qui a veillé tout au long de ma vie à m'encourager, à me donner l'aide et à me protéger. 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 «**BOUNESRAG FAIZA**».*

*A mes soeurs « **Amina** » et « **Roumaissa** » mon frère « **Zakaria** », et a ma cousine « **Chenguane Sara** » Les mots ne suffisent guère pour exprimer l'attachement, l'amour et l'affection que je porte pour vous. Mes fidèles accompagnants dans les moments les plus délicats. Je vous souhaite un avenir plein de joie, de bonheur, de réussite et de sérénité.*

*Une ultime reconnaissance va à « **Ksouri Maria Hadjer** » mon très cher binôme et ma sœur de cœur qui a su m'accompagner durant les cinq années avec une patience exemplaire et un soutien sans faille, avec qui j'ai partagé les hauts et les bas, les rires et les peines,*

A mes chers amis :

*«**Kesraoui Rania F.Z**» t'es ma meilleure que dieux te garde près de moi pour toujours ; sans oublie ton mari «**Sidhoum el hadi**» merci pour tous mon frere.*

*«**Benbaibeche Selma**», t'es ma fofolle je ne pourrai jamais te remercier pour ton aide merci beaucoup.*

*.«**lekhel Nawel** » , «**Benmoussa ghania** » , «**chikhaoui Fouzia**» et «**Chebhi Sidali**»,
Je ne peux trouver les mots justes et sincères pour vous exprimer mon affection et mes pensées, vous êtes pour moi des amis sur qui je peux compter Je vous aime tous terriblement.*

Bounesrag Amira

Dédicace :

Tout d'abord, louange à « Allah » (mon dieu) qui m'a inspiré les bons pas et les justes reflexes, m'a donné la capacité d'écrire, la force d'y croire, la patience d'aller jusqu'au bout du rêve.

*El Hamdoulilah, Nous sommes à dieu et à lui nous retournons, Je dédie ce modeste travail premièrement à **Mon Papa chéri** qu'Allah l'accueille dans son vaste paradis, Papa tu ne liras jamais ce dédicace certes, mais je tiens à t'écrire quand même tu nous as quitté trop tôt, tes leçons et ta sagesse me guideront jusqu'à la fin de mes jours en espérant que tu seras fier de moi, je t'ai jamais oublié j'ai juste appris à vivre sans toi " Allah Yarhamak "*

*Je dédie ce travail qui est le fruit de vos interminables conseils, assistance et soutient moral, en témoignage de ma reconnaissance et mon affection, à ma maman chérie **REBAI ZINEB** et ma sœur **NABILA** dans l'espoir que vous en serez fiers. Que ferais-je sans vous ? Je suis venu jusqu'ici Grâce à vous, je ne saurai jamais assez-vous remercier pour tout ce que vous m'avez apporté, Que dieu vous garde pour moi.*

*A mes grands Parents "**Rebai Ahmed**" et "**Lounici Dawya**" Rabi Yarhamkom.*

*Une ultime reconnaissance va à "**Bounesrag Amira**" mon cher binôme mon amie, et ma sœur, celle qui me motive et m'aide toujours à vaincre mes obstacles les plus dures, Merci pour tous ces moments difficiles qui sont devenu faciles et inoubliables grâce à toi.*

*A mes chères sœurs : "**Rania Kesraoui**" "**GHania Ben Moussa**" et "**Fouzia CHikhaoui**" on a passé assez de temps ensemble on a créé les meilleurs souvenirs, Merci d'avoir ajouté de la valeur aux moments que nous avons passé ensemble vous êtes un cadeau du ciel. A mes deux frères "**Sidali Chebhi**" et "**El Hadi Sidhoum**" j'ai trouvé en vous les frères que je n'ai jamais eu, je vous serai toujours reconnaissante. A mes amies "**Selma Benbaibeche**" et "**Nawel Lekhal**"*

*A ma chère cousine "**Wissem Allou**" ta place dans mon cœur et dans ma vie est vraiment spéciale je te souhaite tout le bonheur du monde*

*A ma confidente ma sœur et ma cousine "**Asrar Sarah Mohammed BelKebir**" comme toi il n'y a pas deux dans le monde, Merci d'être dans ma vie*

*A mes chers neveux "**Hamza**" "**Abdel Ghani**" "**Ibrahim**" et "**Rabah**" Merci pour votre soutien et votre présence dans ma vie.*

Ksouri Maria Hadjer

Table des matières

Table des figures :	
I. CHAPITRE INTRODUCTIF.....		
I.1 INTRODUCTION GENERALE.....		1
I.2 CONSTRUCTION DE LA PROBLEMATIQUE		2
I.2.1 Choix du thème (motivation).....		2
I.2.2 PROBLEMATIQUE :		3
I.2.3 OBJECTIFS :		4
I.3 METHODOLOGIE.....		4
I.4 STRUCTURE DE MEMOIRE		5
II. ETAT DE CONNAISSANCE		
II.1 Présentation de notre cas d'étude		6
II.1.1 Données générales : éléments de géographie.....		6
II.1.2 Situation nationale et régional.....		6
II.1.3 Relief et topographie :		7
II.1.4 Climat :		7
II.1.5 Population :		7
II.2 L'ACTUALITE DE NOTRE CAS D'ETUDE :		8
II.2.1 JIJEL DANS LES TRAVAUX ACADEMIQUES		8
II.2.2 Jijel Dans Les Travaux Professionnels.....		14
II.2.3 ACTUALITES ETPREVISIONS DE JIJEL.....		15
II.2.4 JIJEL VUE PAR LES CITOYENS.....		20
II.3 Actualité du thème		21
II.3.1 La notion de la composition urbaine		21
II.3.2 Les instruments de la composition urbaine		21
II.3.3 LES LOIS DE LA COMPOSITION URBAINE.....		22
II.3.4 LE DEVELOPPEMENT DURABLE ET LA COMPOSITION URBAINE.....		23
II.3.5 LA COMPOSITION URBAINE DANS LES INSTRUMENTS DURBANISME ALGERIENNE (PDAU, POS) :		24
II.3.6 LA COMPOSITION URBAINE ET LE LITTORALE :		26
II.3.7 LA COMPOSITION URBAINE ET LE SITE NATUREL		27
II.3.8 LA COMPOSITION URBAINE DANS L'APPROCHE MORPHOLOGIQUE.....		28

II.3.9	LE TOURISME URBAIN :	30
II.4	EXEPMLE :	32
II.4.1	L'Île de Nantes : un échantillon de ville composite.....	32
II.4.2	Villeurbaine Gratte-ciel Lyon centre-ville :.....	33
II.5	conclusion.....	34
III.	LECTURE ET ANALYSE URBAINE	
III.1	Croissance de la ville	38
III.1.1	Introduction :.....	38
III.1.2	Évolution historique de la ville de JIJEL :.....	38
III.2	la lecture morphologique de tissu urbain de la ville :.....	46
III.2.1	Système parcellaire :.....	46
III.2.2	Système viaire :.....	47
III.2.3	Système bâti :.....	48
III.2.4	Système espaces libres :.....	48
III.3	Lecture de la forme urbaine selon les lois de cohérence :.....	49
III.3.1	Fragmentation selon la loi de clôture et/ou fond commun :.....	49
III.3.2	Fragmentation selon la loi de proximité :.....	50
III.3.3	Fragmentation selon la loi d'orientation :.....	51
III.3.4	Fragmentation selon la loi similitude :.....	53
III.3.5	Synthèse :.....	53
III.4	Potentialité de la ville :.....	54
III.4.1	Carte synthèse de potentialité :.....	56
III.5	synthèse.....	56
III.5.1	Superposition des cartes:.....	56
III.5.2	Tableau de Synthèse de la superposition :.....	58
III.5.3	Orientations et intentions :.....	60
III.6	Conclusion :.....	61
IV.	INTERVENTION	

IV.1	Introduction :	62
IV.2	L'intervention urbaine.....	62
IV.2.1	LES INTENTIONS :	62
IV.2.2	- Schéma d'intention.....	62
IV.2.3	Schéma d'aménagement.....	63
IV.3	Intervention architecturale.....	63
IV.3.1	Présentation du Site d'intervention :	64
IV.3.2	Intentions :	68
IV.3.3	Le choix du projet :	69
IV.3.1	Exemples séminaires :	69
IV.3.2	Notre cas :	73
IV.3.3	Projet architectural :	80
V.	Conclusion generale	87
VI.	BIBLIOGRAPHIE	
VII.	annexe.....	

TABLE DES FIGURES :

figure II-1 : . la carte des communes de la wilaya de Jijel	Source : fr.wikipedia.org/wiki/Image	6
figure II-2 : la carte topographique de la wilaya de	Source : S.D.A.T Jijel	7
Figure II-3 : carte des travaux académiques.	Source : M.Mokdad et N.Drerdja	13
Figure II-4 : carte des travaux professionnels.	Source : S.Bouaichaoui	15
figure II-5 complexe sidérurgique, bellara.	Source : http://www.jijel.info	15
figure II-6 terminal à conteneurs Jijel.	Source : http://www.jijel.info	16
Figure II-7:barrage de Tabellout		16
Figure II-8: terminal à conteneurs Jijel		16
Figure II-9 salle omni sport.	Source : http://www.jijel.info	18
Figure II-11 tunnel de Texanna.	Source : http://www.jijel.info	18
Figure II-10 autoroute est-ouest .	Source : http://www.jijel.info	18
Figure II-12 Boulevard Front de mer à Jijel	Source : http://www.jijel-echo.com	19
Figure II-13 carte des site d'interventions		19
Figure II-14 carte des avis de citoyens de Jijel	Source : W.Madani et A.Benzerga	20
Figure II-15 présentation d un plan d'urbanisme. révision du PDAU JIJEL		25
Figure II-16 schéma de la composition urbaine selon la topographie		27
Figure II-17 Découpage parcellaire.	Source : W.MADANI 2017	29
Figure II-18 plan de voirie.	Source : W.MADANI 2017	29
Figure II-19 plan de bâti.	Source : W.MADANI 2017	29
Figure II-20 plan des espaces libres .	Source : W.MADANI 2017	30
Figure II-21 Lyon France.	Source : Geotourweb.com	31
Figure II-22 Barcelone	Source : Geotourweb.com	31
Figure II-23 photo de Nantes .	Source : Frédérique de Gravelaine, A Nantes, la Mutation d'une Ile, les Chroniques de l'île #1, Place publique, 2009	32
Figure II-24 Photo du MIN ,1969 ,Le Marché d'Intérêt National à Nantes.	Source : Frédérique de Gravelaine, A Nantes, la Mutation d'une Ile, les Chroniques de l'île #1, Place publique, 2009	33
Figure II-25 Photo de la plaquette de la Samoa, Ile de Nantes, Opérations immobilières.	Source : Frédérique de Gravelaine, A Nantes, la Mutation d'une Ile, les Chroniques de l'île #1, Place publique, 2009	33
Figure II-26 photo Gratte-ciel Lyon centre-ville	Source : GrandLyon.com/projets	34
Figure III-1 Excavations creusées dans les rochers.	Source : k.hadji201	38
Figure III-2 TOMBES PHENICIENNE : Plan des fouilles 1935 La pointe noire (Rabta)		39
Figure III-3 photo des romains en Jijel	Source : http://www.wilaya-jijel.dz/jijel/index.php/presentation/pres	39
Figure III-4 Carte de découpage période romaine.	Source : http://www.wilaya-jijel.dz/jijel/index.php/presentation/pres	40
Figure III-5 carte de la citadelle en 1514		41
Figure III-6 carte de Jijel 1839/1856		42
Figure III-7 Vue de la ville de Djidjeli avant Août 1856.	Source : carte postale	42
Figure III-8 Jijel en 1933: Jijel en 1962	Source : DUC Jijel+ interprétation personnelle. 2007.	43
Figure III-9 Lancement du P.U.D en 1979.	Source : DUC Jijel+ interprétation personnelle. 2007	44
Figure III-10 Vue sur la ville de Jijel en 2000	Source : Site Internet. www.jijel.online. 2006	46
Figure III-11 carte de parcellaire.	Source :Ch.elfatmi.N.oucif	46
Figure III-12 carte de viaire.	Source :Ch.elfatmi.N.oucif	47
Figure III-13 carte de bâti.	Source :Ch.elfatmi.N.oucif	48

Figure III-14 carte des espaces libres . Source :Ch.elfatmi.N.oucif _____	49
Figure III-15 carte de cohérence selon la clôture commune .Source :M.Ksouri.A.Bounesrag _____	50
Figure III-16 carte de cohérence selon la proximité .Source :M.Ksouri.A.Bounesrag _____	51
D'après la carte (figure nIII-17) 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 constat que le bâti de la ville est non homogène. _____	51
D'après la carte (figure nIII-18) on remarque de nombreux fragments important (plus que 20) selon la loi d'orientation ainsi que géométrie et la taille de ses fragments est non homogène. _____	52
Figure III-19 carte de cohérence selon l'orientation . Source :M.Ksouri.A.Bounesrag _____	52
Figure III-20 carte de cohérence selon l'orientation . Source :M.Ksouri.A.Bounesrag _____	53
Figure III-21 carte synthèse des lois de cohérence . Source :M.Ksouri.A.Bounesrag _____	54
Figure III-22 photo de l'aéroport Ferhat Abbas en pleine expansion. Source : jijel.info _____	55
Figure III-23 photo de littoral jijilien Source : jijel.info _____	55
Figure III-24 III.4.1 Carte synthese de potentialité. Source :M.Ksouri.A.Bounesrag _____	56
Figure III-25carte de superposition d'alternative professionnelle et potentialité _____	57
Figure III-26 carte de superposition d'alternative académique et des lois de cohérence _____	57
Figure III-27 carte de superposition d'alternative académique et de fonctionnement _____	58
Figure IV-1 Schéma d'intention. Source :M.ksouri.A.Bounesrag _____	62
Figure IV-2 Schéma d'aménagement. Source :M.ksouri.A.Bounesrag _____	63
Figure IV-3 La situation du site d'intervention. Source : Google-Earth + modification _____	64
Figure IV-4 La situation du site par rapport à la ville. Source : Google-Earth + modification _____	64
Figure IV-5 L'accessibilité du site. Source : Google-Earth + modification _____	65
Figure IV-6 La circulation au site. Source : Google-Earth + modification _____	66
Figure IV-7 l'échangeur. _____	66
Figure IV-8 le chemin de fer _____	66
Figure IV-9 la route nationale43 _____	66
Figure IV-10route national 43 _____	67
Figure IV-11 Vue sur la colline. _____	67
Figure IV-12 Vue sur la mer. _____	67
Figure IV-13 Le site d'intervention. Source : Google-Earth + modification _____	68
Figure IV-14 Plan concept Source : ile a vache proposition de développement touristique _____	70
Figure IV-15 vue aérienne de l'île à vache. Source : ile a vache proposition de développement touristique _____	70
Figure IV-17 schema d'action a mener.Source :M.Ksouri .A.Bounesrag _____	73
Figure IV-18 schéma d'action selon la zone littorale Source :M.Ksouri .A.Bounesrag _____	74
Figure IV-19 schéma d'action selon le D.D Source :M.Ksouri .A.Bounesrag _____	74
Figure IV-20 schéma d'action selon la superstition Source :M.Ksouri .A.Bounesrag _____	74
Figure IV-21 schéma d'action selon la composition urbaine. Source :M.Ksouri .A.Bounesrag _____	74
Figure IV-22 schéma d'action. Source :M.Ksouri .A.Bounesrag _____	75
Figure IV-23 photos des bancs publics. Source : ww.visoterra.com _____	76
Figure IV-24 plan d'accessibilité .Source :M.Ksouri .A.Bounesrag _____	81
Figure IV-25Schéma d'affectation Sous Sol 1. Source :M.Ksouri .A.Bounesrag _____	83
Figure IV-26 Schéma d'affectation Sous Sol2. Source :M.Ksouri .A.Bounesrag _____	83
Figure IV-27 schéma d'affectation RDC Source :M.Ksouri .A.Bounesrag _____	84
Figure IV-28 schéma d'affectation R+1Source :M.Ksouri .A.Bounesrag _____	84
Figure IV-29 schéma d'affectation 2-3eme etages.Source :M.Ksouri .A.Bounesrag _____	85
Figure IV-30 schéma d'affectation 4-8eme etages.Source :M.Ksouri .A.Bounesrag _____	85
Figure IV-31 Schéma d'affectation 9-10eme étages Source :M.Ksouri .A.Bounesrag _____	86

I. CHAPITRE INTRODUCTIF

I.1 INTRODUCTION GENERALE

Les villes étaient une création de l'homme depuis toujours, Au cours du dernier siècle, ces villes ont considérablement changé, ils ont connu des réformes et des mutations territoriales, urbaines et même architecturales. Le 20ème siècle a connu certes des progrès et des réussites mais aussi des échecs et problèmes incomparables.

En effet l'urbanisation est un phénomène mondial ; il concerne aussi bien les pays développés que les pays en voie de développement ; les villes connaissent un rythme de croissance accéléré, de même la population urbaine à travers le monde augmente sensiblement.

Le 20é 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 citadins. 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 confrontées 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 prend 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 principal 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 thème (motivation)

I.2.1.1 Composition urbaine

Au sein de notre atelier d'Arviter on s'intéresse à la composition urbaine comme outil qui permet d'articuler les besoins de la population ou encore la demande en extension urbaine avec la protection de l'environnement et aide à formuler une vision de territoire à moyen et long terme.

Lors de notre 1^{er} année de master on a fait l'étude de plusieurs villes et vu la complexité de sujet on s'est orienté vers l'étude d'une seule ville pour la bien comprendre et la bien décortiquer.

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 :

- Un attachement personnel pour cette ville fragile.
- Une accumulation de connaissances sur son territoire.
- Une préoccupation générée par son image dégradée.

Jijel occupe une position stratégique dans le bassin méditerranéen, elle est connue pour son passé riche en rebondissements historiques, son paysage, les sites et les richesses touristiques ne sont plus à citer. Tous ces éléments présentent des

particularités à une des plus importantes villes de la Méditerranée. Mais cette ville ne profite pas de ses potentialités et elle souffre des plusieurs problèmes dont son ancien tissu urbain qui est délaissé, son extension anarchique et ses potentialités touristiques laissées en jachère.

I.2.2 PROBLEMATIQUE :

L'Algérie a adopté en 2010 un Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT), fixant une nouvelle stratégie de développement territorial, à l'horizon 2030, qui s'inscrit dans le cadre du développement durable.

Le défi actuel des villes algériennes est basé sur la nécessité de répondre aux différents besoins et préoccupations du cadre de vie quotidien, afin d'avoir des villes habitables, vivables et attractives et rentable.

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 qu'on doit les 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 ?

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

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

I.2.3 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 (professionnels 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.

I.3 METHODOLOGIE

La méthodologie que nous proposons permettra de mettre en exergue les manifestations portant sur la question des enjeux de la composition urbaine, dans un contexte où nos villes assistent à l'émergence de nouveaux territoires aux caractéristiques morphologiques, scalaires et thématiques 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, fonctionnelles et environnementales.

I.4 STRUCTURE DE MEMOIRE

Notre méthodologie de travail se base sur les grandes phases que nous avons schématisées selon les points suivants :

La 1ère partie : c'est la partie introductive, portée sur une approche qui vient donner des clarifications sur notre thème d'étude, de l'état de faisabilité ainsi que la méthodologie qu'on a suivie dans cette recherche afin d'assurer notre objectif.

La 2ème partie : cette partie dénommée « état des connaissances ». Elle contient l'actualité de notre thème et de notre cas d'étude.

La 3ème partie : Une méthode morphologique de Alain Bourri pour la lecture de tissu urbain de la ville aussi, le croisement de plusieurs approches pour une meilleure composition urbaine.

La 4ème partie : intervention

Comporte les trois phases de notre projet : problèmes, intentions et alternative.

II. ETAT DE CONNAISSANCE

II.1 PRESENTATION DE NOTRE CAS D'ETUDE

II.1.1 Données générales : éléments de géographie

Jijel est d'abord daïra de Constantine avant de devenir wilaya au découpage administratif de 1974. Constitué actuellement de 11 daïra et 28 communes, le territoire wilayal s'étale sur une superficie totale de 2398,69 Km² dont 82% sont des montagnes, avec une population de 572.685 habitants au dernier RGPH de 1998.



figure II-1 : la carte des communes de la wilaya de Jijel Source : fr.wikipedia.org/wiki/Image

II.1.2 Situation nationale et régional

La wilaya Jijel est située au nord-est de l'Algérie, elle s'étend sur une superficie de 23980km² c'est un balcon sur la méditerranée puisqu'elle possède 120km de façade maritime. Sa surface et sa forme longitudinale lui confère 5 wilayas voisines :

- 1- La wilaya de Skikda à l'Est.
- 2- La wilaya de Bejaia à l'Ouest.
- 3- La wilaya de Sétif et de Mila au Sud.
- 4- La mer méditerranée au Nord.

II.1.3 Relief et topographie :

Appartenant au domaine oriental nord atlastique, la wilaya de Jijel fait partie de la chaîne Babors dans la petite Kabylie ; la zone montagneuse constitue l'essentiel du territoire.

Bien que l'altitude moyenne soit de 600 à 1000 m , on retrouve des sommets qui dépassent 1800m pour culminer à 2004m pour jbel babor

Les plaines côtières de la région de Jijel sont entourées au sud par les reliefs de la petite Kabylie. La topographie est sub- plane et augmente en progressant vers le sud.

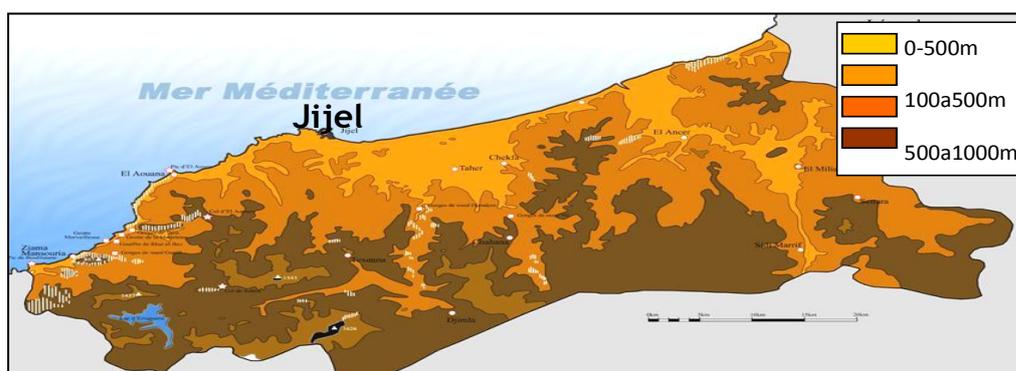


figure II-2 : la carte topographique de la wilaya de Source : S.D.A.T Jijel

II.1.4 Climat :

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

II.1.5 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%.

La population de la wilaya se trouve concentrée en grande partie dans le Nord. A titre indicatif, les communes de Jijel, Taher et El-Milia regroupent 297.771 habitants soit 45,58 % de la population totale¹

¹ Jijelinfo.com par Medsouilah

II.2 L'ACTUALITE DE NOTRE CAS D'ETUDE :

II.2.1 JIJEL DANS LES TRAVAUX ACADEMIQUES

Tableau II-1 : représentant les travaux académiques proposés dans la ville de Jijel
source : Auteurs

	Titres	Date	Type	Auteur	Site d'intervention
1	Etude et évaluation de l'efficacité énergétique dans les bâtiments publics	Octobre 2015	mémoire	BENMRARA Abdelmadjid et CHENNOUF Abdelmalek	cas du nouveau rectorat à Tassoust- Jijel
2	Bâtiment écologique autosuffisant énergétiquement dans le nord Algérien	Octobre 2015	mémoire	BOUDANOUF Mira et BOUHANNA Chahrazad	Université de Jijel
3	Etudes des paramètres majeurs pour une éco conception des espaces publics extérieurs dans le contexte méditerranéen	Octobre 2015	mémoire	. KHERAB Shehrazad et CHEBITA Soumia	Cas d' Ayouf et Parc Animalier de Taza à Jijel
4	Rénovation urbaine dans le cadre du développement urbain durable	Juin 2016	mémoire	ZEROUAL Sabrina et HELLAL Lina	cas de la ville de Jijel
5	Vers un quartier écologique durable	, Juin 2016	mémoire	. ROULA Fouad	cas de la ville de Jijel

				et MAHSOUL Adel	
6	Le bio-climatisme dans les projets architecturaux touristiques	Juin 2016	mémoire	BELATTAR et BOUDEBIA Lamia	cas de Jijel.
7	Problématique des établissements recevant du public à structures en grandes portées en Algérie	Juin 2015	mémoire	ROUABAH Zahia et BENHAMADA Randa,	Université de Jijel
8	-Tourisme environnemental et l'aménagement urbain du littoral	28/06/2004	mémoire	l'étudiant Grimes Said	: cas de la ville de Jijel
9	Stratégie pour des lotissements environnementaux en Algérie	le 28/10/2006	mémoire	Bouraoui Ryad	Cas de Jijel
10	Etude et évaluation de la qualité environnementale des bâtiments hôteliers dans la zone méditerranéenne	23/06/2007à	mémoire	Kaoula Dalel	à Jijel
11	Modification des microclimats urbains par la couverture végétale avec référence à la ville de Jijel	23/06/2007	mémoire	Lehtihet Mohammed Cherif	à la ville de Jijel

12	Modélisation et évaluation de la qualité de l'espace urbain de récréation	10/07/2007	mémoire	Boutellis Toufik	la ville de Jijel
13	Contrôle des protections solaires mobiles pour une optimisation de consommation d'énergie dans le climat Algérien	le 06/02/2008	mémoire	Boubertakh Kamel	Cas d'Alger, de Djelfa , et de Ain Salah
14	- Conceptualisation de la lumière ; une approche pour la réinvention et la perception des espaces de culte	08/09/2008	mémoire	Khelfallah Sheherazed	« Recherche et actions au sein de la mosquée Bilal Ibn Rabah à Jijel».
15	- L'impact de la reconstruction des tissus anciens sur l'environnement urbain	15/07/2010	mémoire	Bibli Mustapha	cas du centre ville de Jijel
16	L'impact de la qualité environnementale des établissements scolaires sur la performance du système éducatif en Algérie	03/11/2010	mémoire	Tebbouche Hocine	cas des lycées de la ville de Jijel
17	Etude de la performance environnementale dans le logement collectif promotionnel	24/09/2014	mémoire	Khelfallah Kamel	cas de Jijel

18	Etude et réalisation d'un système de refroidissement passif en utilisant une toiture radio-évaporatoire dans les climats chauds et arides	08/04/2007	mémoire	- Bencheikh Hamida	Ville de Jijel
19	Urbanisme durable et éco-conception appliquées aux zones d'expansion touristiques littorales	22/10/2005	mémoire	Grimes Said.	cas de la ZET d'El Aouana
20	Contribution à la caractérisation de l'impact du rayonnement et du comportement thermo-radiatif sur la perception et l'usage des espaces publics de récréation en milieu urbain	05/11/2009	mémoire	Boutellis Toufik	Jijel
21	Améliorations des microclimats par la prolifération des terrasses et toitures végétalisées en zones arides et méditerranéenne	05/11/2009	mémoire	-Lehtihet Mohammed Cherif	Ville de Jijel

22	Elaboration et application d'une méthode d'évaluation des impacts environnementaux des bâtiments touristiques par analyse du cycle de vie	04/10/2009	mémoire	Kaoula Dalel	Ville de Jijel
23	. Application des technologies de l'informatique dans la production architecturale et urbaine	15/01/2012	mémoire	Blibli Mustapha	Ville de Jijel
24	Développement d'une approche environnementale pour la durabilité des bâtiments en Algérie.	11/12/2012	mémoire	Tebbouche Hocine	Ville de Jijel
	. Recherche des paramètres conceptuels pour un habitat intermédiaire dans le contexte Algérien.	17/12/2013	mémoire	- Rouidi Tarik	Ville de Jijel
24	Conception de l'enveloppe architecturale entre caractéristiques formelles et performances thermiques.	17/12/2013	mémoire	-Mazari Mohammed	Ville de Jijel

Constat :

D'après la lecture du tableau on remarque que :

-La plupart des interventions des étudiants se font en centre historique de la ville de Jijel. La majorité des projets sont de nature touristique.

Moins 05 : 2 interventions au sud-est de la ville dont les 2 sont d'ordre multifonctionnels

Moins 10 : 8 interventions au centre, au-dessus du noyau historique dont 3 sont d'ordre sportif, 2 d'ordre éducatif, 2 d'ordre de service et une d'ordre sanitaire

15 OU PLUS : 16 interventions au nord /nord-est de la ville (noyau historique) dont 6 sont d'ordre éducatif ,2 d'ordre sanitaire ,2 d'ordre d'hébergement et 6 D'ordre de service

On conclut que le centre historique contient le nombre le plus élevé des interventions à cause de sa situation géographique, ses potentialités, ses services et ses infrastructures, par rapport au reste de la ville

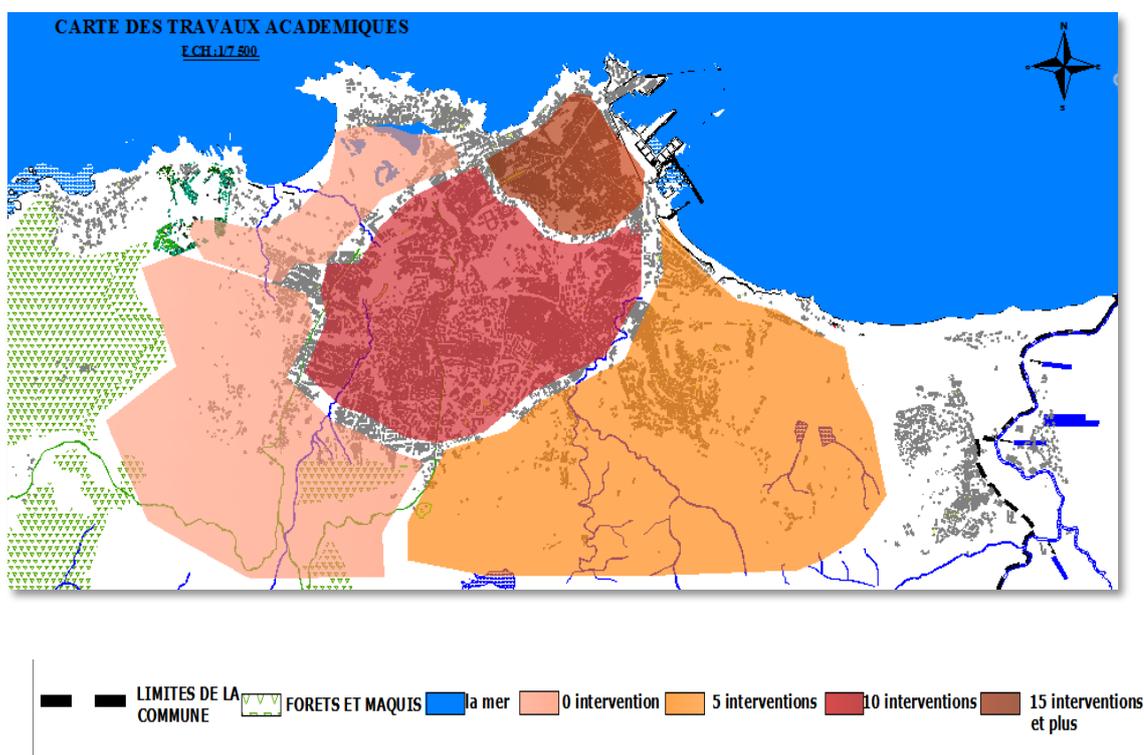


Figure II-3 : carte des travaux académiques. **Source** : M.Mokdad et N.Drerdja

II.2.2 Jijel Dans Les Travaux Professionnels

	TYPE	TITRE	REALISATEUR	ANNEE	LIEU
Travaux Professionnels	Projets	Complexe sidérurgique de Ballara	Partenariat Algéro-Qatari	Travaux lancés en Mars 2015	La zone Bellara, El Milia, Jijel
		Théâtre régionale		Eté 2015	3km à l'entrée est de la ville de Jijel
		Barrage de Tabellout		2015	Djimla (Sud Est de Jijel)
		Pôle universitaire d'El Aouana		Travaux lancés : Début Avril 2014	El Aouana (ouest de Jijel)
		Autoroute Est-Ouest (pénétrante Jijel)	Groupement Chinois CITIC-CRCC	2013	Relié le port Djen-Djen à l'autoroute Est-Ouest
		Tunnel de Texana à Jijel	ANA(agence nationale des autoroutes)	Lancé en 2013	Texenna Jijel
		Aménagement d'un boulevard front de mer à Jijel		2015	Cité des frères Aàssous au centre de Jijel

Constat :

D'après la lecture du tableau des travaux professionnels de la ville de Jijel on remarque que la majorité des travaux se réalise dans la partie centre et la partie Ouest de la ville.

Des grands projets sont proposés au niveau du centre-ville de Jijel et ses extensions

Une très faible intervention dans Le coté Est et Ouest (manque de nouveaux projets dans cette zone)

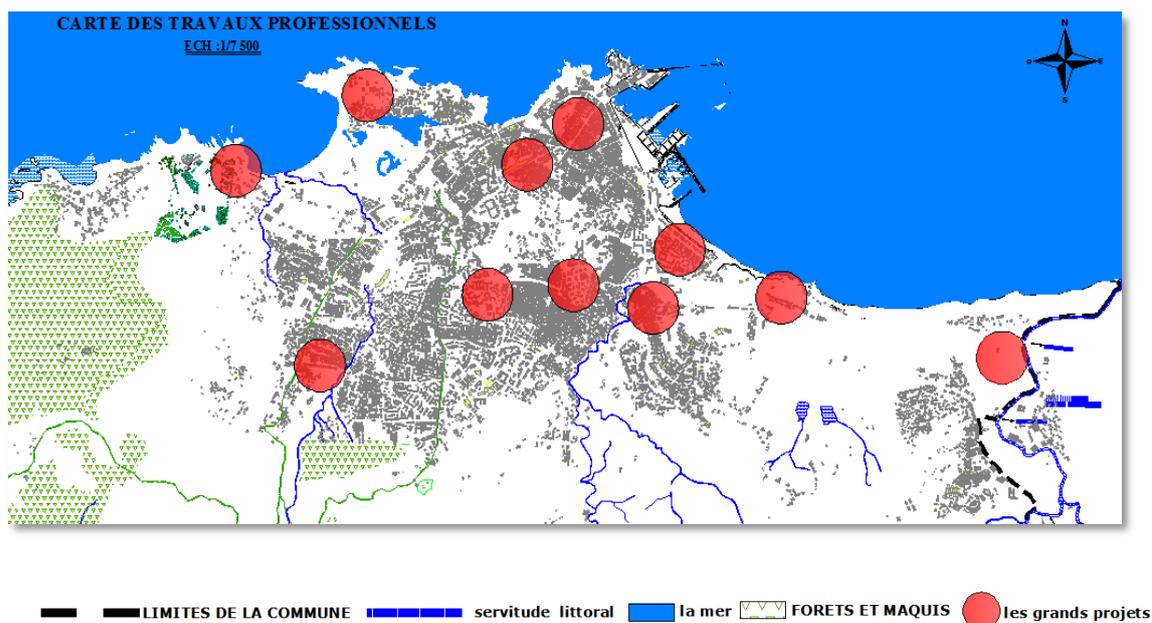


Figure II-4 : carte des travaux professionnels. *Source* : S.Bouaichaoui

II.2.3 ACTUALITES ETPREVISIONS DE JIJEL

II.2.3.1 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.



figure II-5 complexe sidérurgique, bellara. *Source* : <http://www.jijel.info>

II.2.3.2 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.



figure II-6 terminal à conteneurs Jijel. **Source** : <http://www.jjel.info>

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.

II.2.3.3 Barrage de Tabellout

Cet ouvrage hydraulique, avec ces 294 millions de m³, est un important maillon du système de transfert des eaux



figure II-7 barrage de Tabellout. *Source* : <http://www.jjel.info>

II.2.3.4 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.



figure II-8 pole universitaire d'el Aouana. *Source* : <http://www.jjel.info>

II.2.3.5 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 II-9 salle omni sport. **Source** : <http://www.jijel.info>

II.2.3.6 Pénétrante Jijel - Autoroute Est-Ouest

Long de 110 km, ce tronçon traversera trois wilaya, en l'occurrence Jijel, Mila et Sétif, pour le relier le port de Djendjen 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 extensibles à 2 x 3 voies.

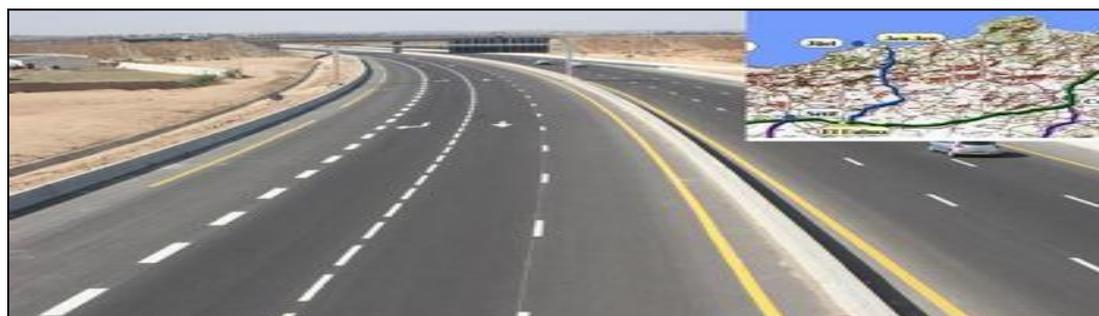


Figure II-10 autoroute est-ouest . **Source** : <http://www.jijel.info>

II.2.3.7 Tunnel de Texenna à Jijel

La réalisation du tunnel de Texenna long de 1865 m entrant dans le cadre de la pénétrante autoroutière Djendjen-El Eulma, prend forme...



Figure II-11 tunnel de Texenna. **Source** : <http://www.jijel.info>

II.2.3.8 Aménagement d'un Boulevard Front de mer à Jijel

Le projet de réalisation et d'aménagement d'un boulevard front de mer à hauteur de la cité des Frères Aâssous (Beaumarcher) au centre de Jijel a été lancée il y a une première tranche de 650 mètres linéaires de ce projet qui totalise 1,2 km, sera réalisée pour un montant initial de 50 millions de dinars et pour un délai de douze (12) mois.



Figure II-12 Boulevard Front de mer à Jijel *Source* : <http://www.jijel-echo.com>

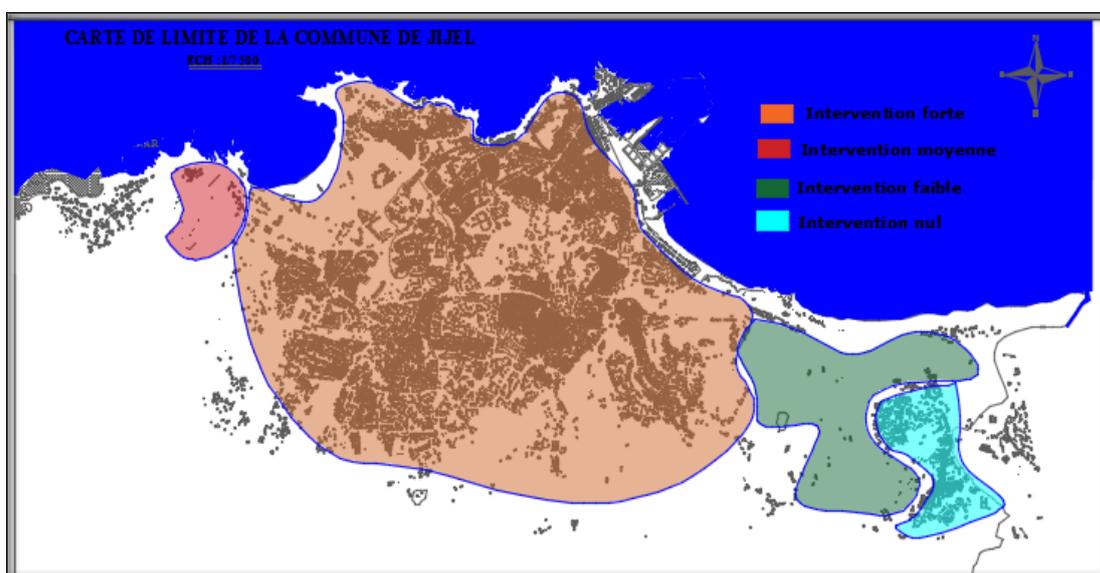


Figure II-13 carte des site d'interventions

Constat

On constat que la majorité des travaux sont concentrés dans le centre historique de la ville et la 1ere et 2eme périphérie et avec une faible moyenne pour le reste de la ville.

II.2.4 JIJEL VUE PAR LES CITOYENS

Pour améliorer le cadre de vie des citoyens de la ville de Jijel il est indispensable d'interroger leurs besoins et problèmes.

On a fait un recensement sur le fonctionnement de la ville, les équipements manquants et les besoins des citoyens, 120 personnes (60% sont des femmes et 40% des males) ont répondu au questionnaire (voir annexes pages 1-2), Le résultat était comme suit :

- Le fonctionnement de la ville de Jijel est entre Moyen et Mauvais.
- La ville de Jijel doit être réaménagée.
- Il n'y a pas assez d'espaces publics à Jijel.
- La ville de Jijel doit être récompensée d'une méthode moderne.
- La ville a des problèmes sociaux, économiques et environnementaux.
- Le mode de vie des citoyens de la ville de Jijel est noté entre 5 et 6/10.
- Le manque des équipements culturels, commerciaux, sanitaire, touristiques et sportifs.
- Le problème de la circulation urbaine qui cause un obstacle majeur dans le développement urbain.

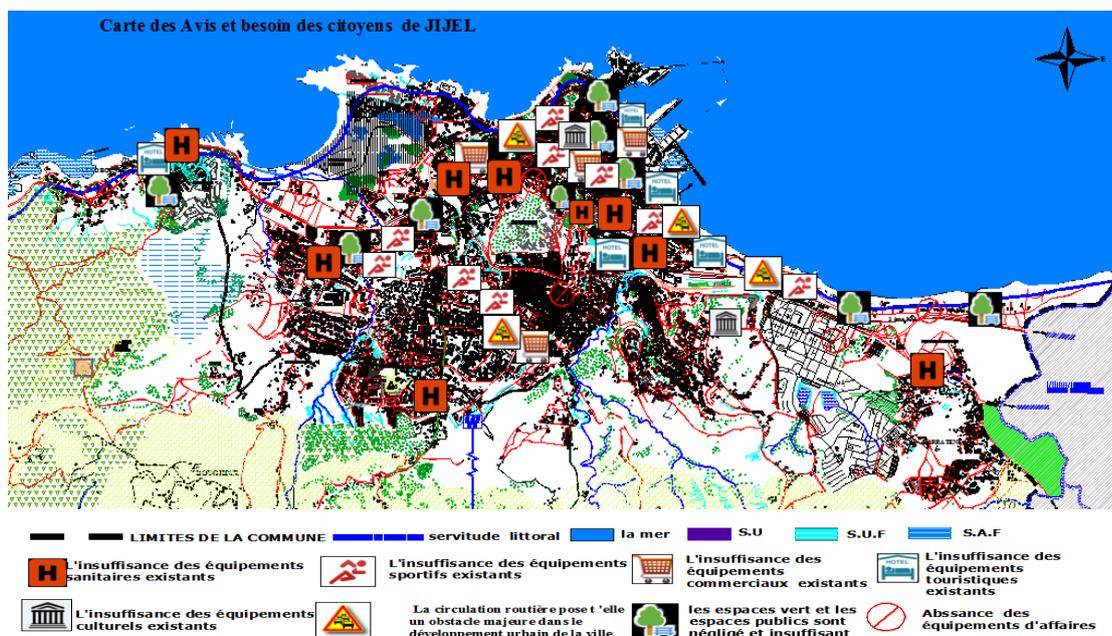


Figure II-14 carte des avis de citoyens de Jijel *Source : W.Madani et A.Benzerga*

II.3 ACTUALITE DU THEME

II.3.1 La notion de la composition urbaine

Représentation globale d'une ville ou d'une partie de ville fixant des règles relatives à la localisation, à l'implantation et à l'élaboration des projets successifs de construction, et tenant compte des particularités du terrain. A l'origine (19e siècle), la composition urbaine désignait la représentation tridimensionnelle de l'espace à aménager (dessins en perspective). Aujourd'hui elle désigne également la démarche consistant à définir l'organisation de l'espace à aménager (ville ou quartier de ville).

- Depuis les premiers tracés de villes, la composition urbaine a eu pour rôle de définir l'organisation de l'espace de la ville ou du quartier à aménager²

Ses objectifs sont :

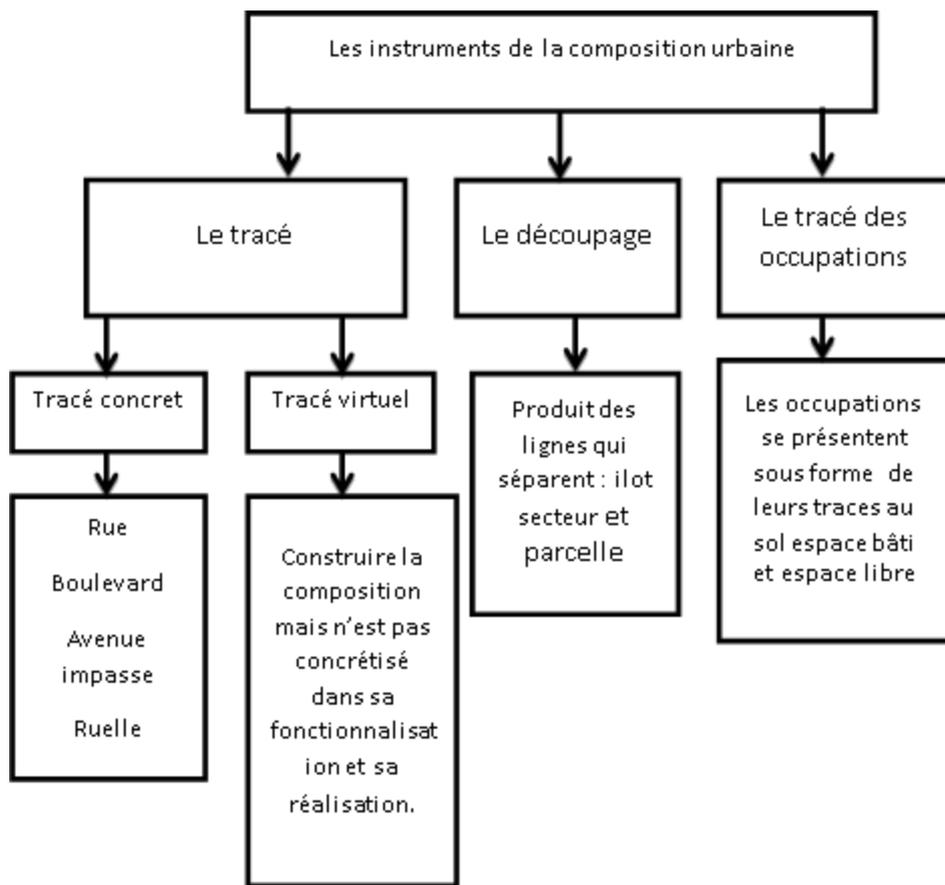
-Fournir une image globale de la ville.

-Fixer des règles relatives à la localisation, l'implantation et à l'élaboration des projets successifs de construction.

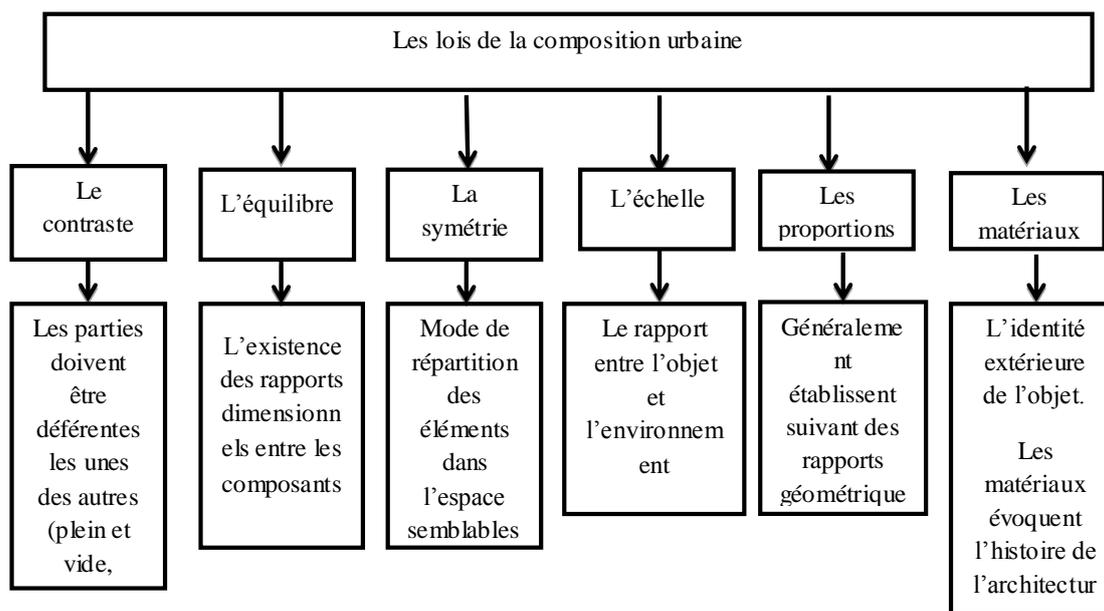
II.3.2 Les instruments de la composition urbaine³

² Slidshare.com mémoire de fin d'étude E.P.A.U

³ Comprendre, penser, construire la ville, éditions STU, Paris, 1993.



II.3.3 LES LOIS DE LA COMPOSITION URBAINE



II.3.4 LE DEVELOPPEMENT DURABLE ET LA COMPOSITION URBAINE

Le développement durable est un développement qui répond aux besoins des générations du présent sans compromettre les besoins du futur, en intégrant aussi bien les aspects environnementaux, sociaux, que politiques.

*II.3.4.1 Le développement durable dans l'architecture et l'urbanisme :***Les cibles du HQE (haute qualité environnement) :**

<p>ECOCONSTRUCTION :</p> <p>1- Relation harmonieuse des bâtiments avec leur environnement immédiat</p> <p>2- Choix intégré des matériaux de construction</p> <p>Les matériaux naturels durables : la brique, le bois non traité, les tuiles, l'aluminium, l'inox.</p> <p>3- Chantiers à faibles nuisances</p>	<p>CONFORT :</p> <p>8- Confort Hygrothermique.</p> <p>9- Confort Acoustique.</p> <p>10- Confort Visuel.</p> <p>11- Confort Olfactif.</p>
<p>ÉCOGESTION :</p> <p>4- Gestion de l'énergie.</p> <p>5- Gestion de l'eau par l'utilisation de l'eau non potable là où c'est possible.</p> <p>6 - Gestion des déchets d'activités.</p> <p>7- Gestion de l'entretien et de la maintenance</p>	<p>SANTÉ :</p> <p>12- Qualité sanitaire des espaces</p> <p>13- Qualité sanitaire de l'air</p> <p>14- Qualité de l'eau</p>

II.3.4.2 Principes de développement durable à l'échelle des quartiers et de la ville :

1. Efficacité économique : respecter les règles d'efficacité économique mais en incluant tous les coûts externes sociaux et environnementaux
2. Equité sociale : Droit à l'emploi, à un logement et à un revenu décent. Lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale
3. Efficacité environnementale : principe de Précaution et principe de Responsabilité
4. Principe de long terme : évaluation des impacts et réversibilité des choix, innovation en matière de DD, nouvelles pratiques managériales

5. Principe de globalité : le global en relation avec le local ; principe de subsidiarité – mais aussi « penser globalement et agir globalement » : « le DD est l'affaire de tous »
6. Principe de gouvernance : participation des résidents et usagers du quartier et / ou de la ville.
7. Volonté politique de favoriser l'appropriation par chacun de ces 6 principes.

II.3.5 LA COMPOSITION URBAINE DANS LES INSTRUMENTS D'URBANISME ALGERIENNE (PDAU, POS) :

Les instruments d'urbanisme sont définis par des textes juridiques, ainsi « Les instruments d'aménagements et d'urbanisme fixent les orientations fondamentales d'aménagement des territoires intéressés et déterminent les prévisions et les règles d'urbanisme, ils définissent plus particulièrement les conditions permettant d'une part de rationaliser l'utilisation de l'espace d'autre part de prévoir les terrains réservés aux activités économiques⁴.

II.3.5.1 Définition du plan d'aménagement et d'urbanisme le PDAU :

Est un instrument de planification spatiale et de gestion urbaine alliant à la fois l'urbanisme et l'aménagement du territoire, c'est aussi un document à caractère technique et réglementaire, servant à la fois, à la planification locale des actions entreprises et à la gestion du territoire de la commune concernée. L'établissement du PDAU d'une commune a pour finalité la mise à la disposition des autorités locales d'instruments de planification spatiale et de gestion urbaine⁵.

II.3.5.2 Les objectifs du PDAU :

Expose le diagnostic de la situation existante de la commune au regard des prévisions économiques et démographiques et précise les besoins en matière de développement économique et d'aménagement.

Présente le parti d'aménagement retenu en concertation avec les différents services concernés et les choix retenus pour établir le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (PDAU)

⁴ La loi 90-29 du 1^{er} décembre 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme de la République algérienne N52 article

⁵ Jacquignon I; 1978, Boury p1980

Détermine les secteurs d'urbanisation, les règles qui y sont applicables et les orientations d'aménagement, les périmètres des Plan d'Occupation des Sols (POS) et leurs termes de référence.

II.3.5.3 Les différents secteurs du plan directeur d'aménagement et d'urbanisme le PDAU

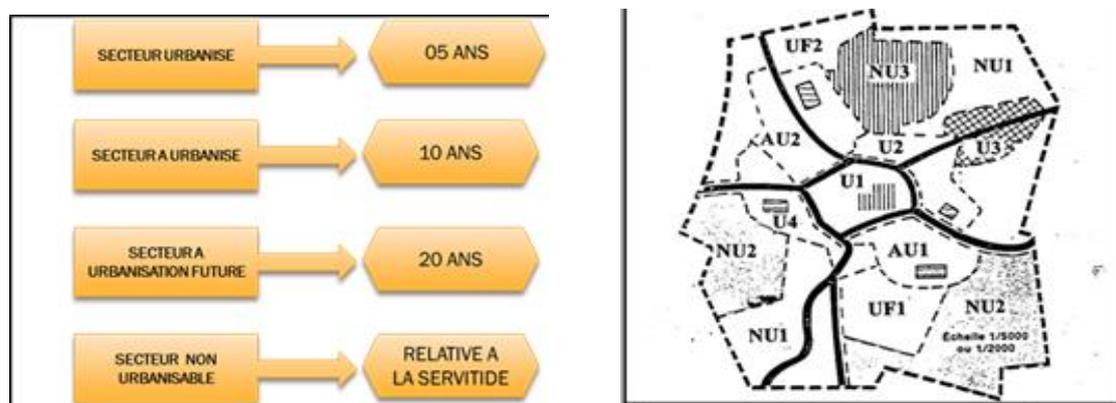


Figure II-15 présentation d'un plan d'urbanisme. révision du PDAU JJJEL

II.3.5.4 Définition du plan d'occupation du sol le POS :

Instrument d'urbanisme opposable aux tiers Etabli conformément à la loi N° 90 - 29 du 01 Décembre 1990 relative à l'aménagement et à l'urbanisme. « Dans le respect des dispositions du PDAU, le POS fixe de façon détaillée les droits d'usage des sols et de construction.⁶

II.3.5.5 Les objectifs du POS :

Le POS est établi suivant les directives du PDAU. Il a pour but la production ou la transformation du sol urbain et du cadre bâti. Il assure et précise :

- Une consommation rationnelle des terrains à bâtir.
- Une protection maximum des terres agricoles.
- La conservation des espaces naturels, sites historiques et paysages naturels.
- Les règles relatives à l'aspect extérieur des constructions.
- Fixe de façon détaillé pour le ou les secteurs concernés, la forme urbaine ; l'organisation, les droits de constructions et d'utilisation des sols.
- Délimite : l'espace public, les espaces verts, les emplacements réservés aux ouvrages publics et installations d'intérêt général, le tracé et caractéristiques des voies de circulation.

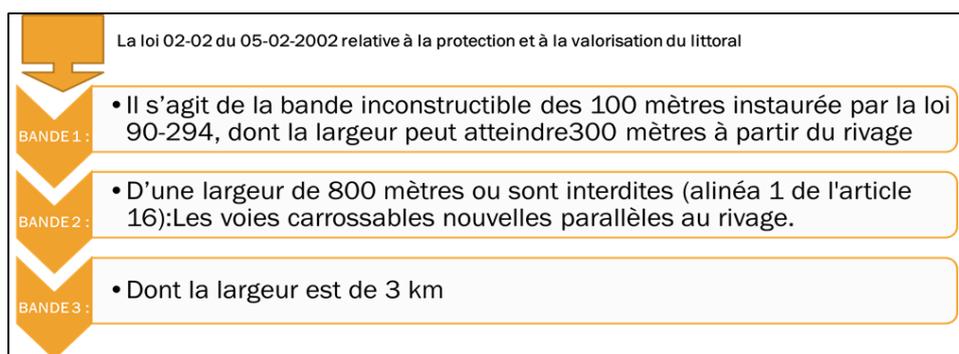
⁶ loi N 90-29

- Définit les servitudes.
- Les zones, sites et monuments historiques, à protéger.
- Définit la quantité minimale et maximale des constructions autorisées exprimée en mètre carré de plancher hors œuvre ou en mètre cube de volume bâti les types de constructions autorisées et leurs usages.⁷

II.3.6 LA COMPOSITION URBAINE ET LE LITTORALE :

Le littoral est la bande de terre constituant la zone comprise entre une étendue maritime et la terre ferme, le continent, ou l'arrière-pays. La ville littoral est donc une ville qui se situe au bord e la mer ou d'un lac.⁸

II.3.6.1 Loi 02-02 du 05-02-2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral



Cette loi innove dans la mesure où elle revalorise une dimension naturaliste des espaces côtiers. Elle ne définit pas précisément « un aménagement du littoral », elle montre 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.

⁷ La loi 90-29 du 1er décembre 1990 .oups.cit.article 31

⁸ Rapport du groupe I du Grenelle de la mer (archive) (délicate rencontre terre-mer) page 3 et 4

Bande 1	Bande 2	Bande 3
<p>Cette bande induit le rivage naturel dans lequel sont interdits la circulation et le stationnement des véhicules. Les conditions et les modalités d'extension de cette zone et d'autorisation des activités permises sont fixées par voie réglementaire.</p> <p>4 Loi 90-29 du 1er décembre 1990, relative à l'aménagement et l'urbanisme</p>	<p>Toutefois, en raison des contraintes topographiques de configuration des lieux ou de besoins des activités exigeant la proximité immédiate de la mer, il peut être fait exception à cette disposition.</p>	<p>Dans cette bande sont interdits :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Toute extension longitudinale du périmètre urbanisé (article 12), c'est à dire toute extension parallèle au rivage. • L'extension de deux agglomérations adjacentes situées sur le littoral à moins que la distance laissée parant soit de cinq (5) km au moins (article 12), cette mesure est établie pour éviter des agglomérations trop importantes sur le littoral et pour préserver les espaces naturels de la commune de l'urbanisation • Les voies de transit nouvelles parallèles au rivage (alinéa 3 article 16). <p>Les constructions et les occupations du sol directement liées aux fonctions des activités économiques des 3 km sont réglementées (article 14).</p>

II.3.7 LA COMPOSITION URBAINE ET LE SITE NATUREL

II.3.7.1 Topographie :

- Décrire le sens d'étalement des courbes de niveaux
- Décrire les limites de la zone d'intervention
- Cerner les paliers d'implantation majeurs
- Cerner les cassures et les changements de directions des courbes de niveaux
- Cerner l'impact de la topographie sur la forme des ilots et le tracé du parcellaire
- Cerner l'impact de la topographie sur la forme et l'emprise des voies

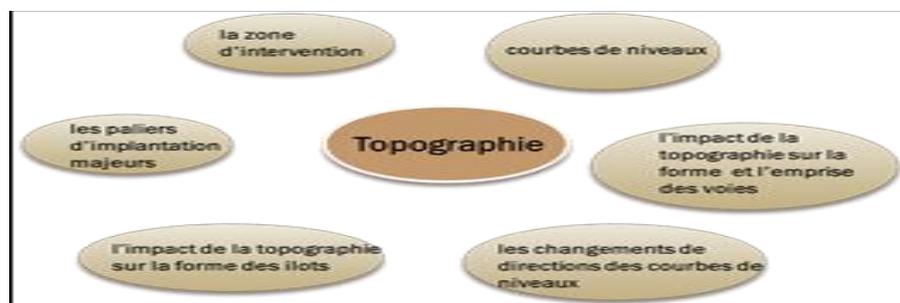


Figure II-16 schéma de la composition urbaine selon la topographie

II.3.7.2 Conditions climatiques :

Ensoleillement**Vent**

<p>•Saisir les masques solaires :</p> <p>Le rapport H (hauteur du bâti) L (l'emprise de la voie) (Faces exposées au soleil, faces ombragées, ombres projetées du bâti</p>	<p>La connaissance des vents doit se faire à travers ses effets mécaniques et thermiques.</p> <ul style="list-style-type: none"> •Saisir la direction des vents dominants •Saisir les ouvertures et les percées qui laissent les brises marines •Saisir la relation entre les vents et le tracé urbain (dispositions des rues et des ruelles, leur largeur et
---	--

II.3.7.3 CONSTRUIRE AVEC LE SITE :

Approche hysique : étude du relief , climat , orientation et végétation

Approche sensible : étude des formes (matière, couleur, sons, odeur)

Approche historique : action de l'homme et son adaptation au milieu

II.3.8 LA COMPOSITION URBAINE DANS L'APPROCHE MORPHOLOGIQUE

II.3.8.1 La morphologie urbaine :

Est une lecture de la forme des éléments constructifs du tissu (rue, place, parcelle, îlot, bâti...) dans leur chronologie décroissante à travers l'histoire afin de comprendre la logique d'une création d'un fragment urbain⁹.

II.3.8.2 Décomposition des tissus urbains en systèmes :

II.3.8.2.1 Le tissu urbain :

Système parcellaire – système viaire – système bâti – système des espaces libres

Ces différents systèmes peuvent venir se superposer en tous les points du tissu urbain

II.3.8.2.1.1 1- Le parcellaire :

Le système parcellaire est un système de partition de l'espace du territoire en un certain nombre d'unités foncières, les parcelles. Le parcellaire fragmente le territoire

⁹ le cours de théorie de projet- master 2 –Arviter- M: Sahli »

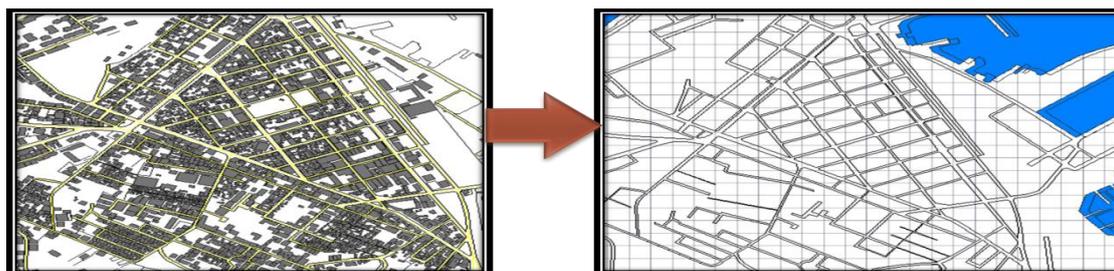


Figure II-17 Découpage parcellaire. **Source** : W.MADANI 2017

II.3.8.2.1.2 La voirie

Le système viaire est le système de liaison de l'espace du territoire.

Il est constitué par l'ensemble des circulations de fonction et d'importance variable. Ce réseau est destiné à innervier les parcelles, donc à relier entre elles les différentes parties du territoire.



Figure II-18 plan de voirie. **Source** : W.MADANI 2017

II.3.8.2.1.3 Le bâti :

Le système bâti regroupe l'ensemble des masses construites de la forme urbaine, quelle que soit leur fonction (habitation, équipement) ou leur dimension.



Figure II-19 plan de bâti. **Source** : W.MADANI 2017

II.3.8.2.1.4 Les espaces libres :

Le réseau des espaces libres est l'ensemble des parties non construites de la forme urbaine, que ces espaces soient publics ou privés.



Figure II-20 plan des espaces libres .Source : W.MADANI 2017

II.3.9 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.

II.3.9.1 -Les caractéristiques du tourisme urbain :

Le tourisme urbain se distingue des autres formes de tourisme par plusieurs critères

- Le tourisme urbain est indépendant du climat.
- La ville est le premier espace fréquenté par les touristes étrangers.
- Le tourisme urbain est généralement qualifié du tourisme d'affaire.
- Le milieu naturel joue un rôle moindre pour le tourisme urbain.¹⁰

¹⁰ Geotourisme en France et dans le monde Geoturweb.com

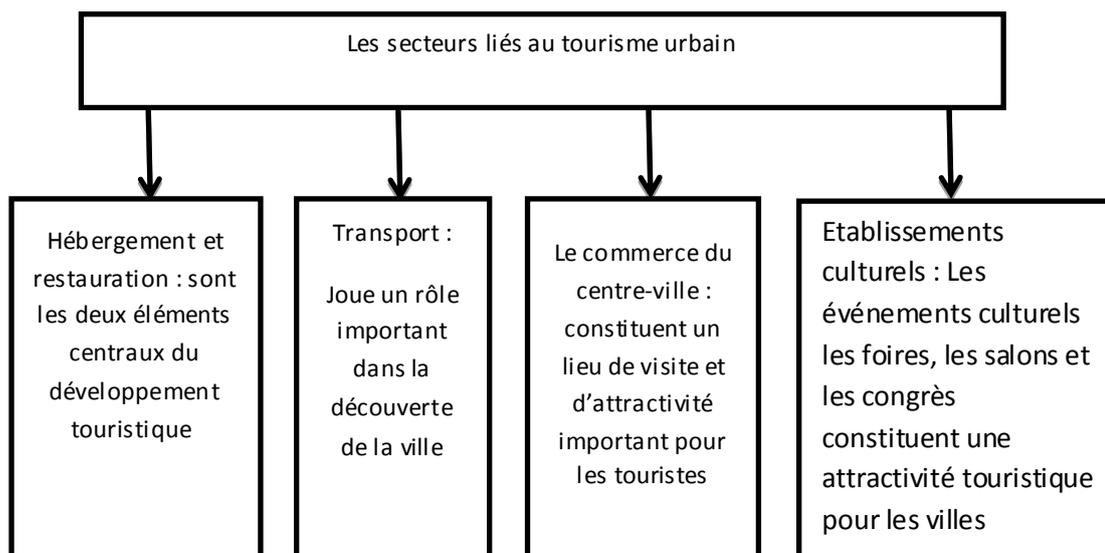


Figure II-21 Lyon France. Source : Geotourweb.com

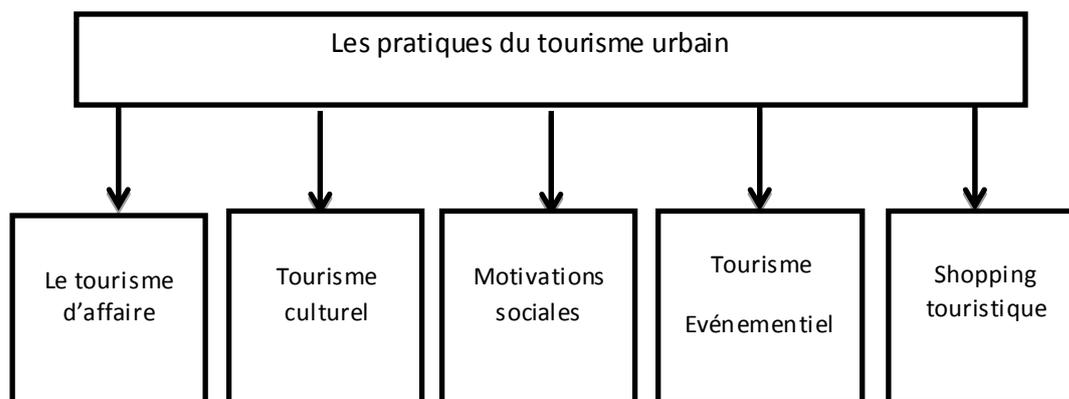


Figure II-22 Barcelone Source : Geotourweb.com

II.3.9.2 Les secteurs liés au tourisme urbain :



II.3.9.3 Les pratiques du tourisme urbain :



II.4 EXEPMLE :

Nous prenons comme exemple :

II.4.1 L'Ile de Nantes : un échantillon de ville composite

Sur cette partie du territoire se juxtaposent à la fois des îlots de Logements contemporains, tels que les immeubles, les bâtiments à caractère industriel du Marché d'Intérêt National, et la future cité hospitalière.



Figure II-23 photo de Nantes . **Source** : Frédérique de Gravelaine, A Nantes, la Mutation d'une Ile, les Chroniques de l'île #1, Place publique, 2009

Le travail consiste à imaginer la disparition du MIN et l'installation d'une nouvelle cité hospitalière sur ce site

Composer signifie alors ne pas proposer un projet figé mais bien une stratégie temporaire et donc, un projet évolutif. La projection des bâtiments du M.I.N soient conservés et réhabilités afin d'accueillir de nouvelles fonctions.

Recycler et transformer plutôt que de détruire pour reconstruire du neuf. La composition d'un projet telle que la cité hospitalière consiste alors en son intégration au paysage, en respectant la mémoire des lieux et en favorisant une mixité positive.¹¹



Figure II-24 Photo du MIN ,1969 ,Le Marché d'Intérêt National à Nantes. **Source** : Frédérique de Gravelaine, A Nantes, la Mutation d'une Ile, les Chroniques de l'île #1, Place publique, 2009



Figure II-25 Photo de la plaquette de la Samoa, Ile de Nantes, Opérations immobilières. **Source** : Frédérique de Gravelaine, A Nantes, la Mutation d'une Ile, les Chroniques de l'île #1, Place publique, 2009

II.4.2 Villeurbaine Gratte-ciel Lyon centre-ville :

Ce projet est la volonté de :

- Développer un projet urbain contemporain.
- Renforcer l'attractivité du centre-ville par une offre

¹¹ Aucame.fr ile de Nantes

Diversifiée de logements et d'activité d'équipements et de commerce au cœur d'espace public de qualité et accessible à tous¹².



Figure II-26 photo Gratte-ciel Lyon centre-ville *Source* : GrandLyon.com /projets

II.5 CONCLUSION

Dans ce chapitre tous d'abord nous avons essayé de parcourir les notions relatif à notre thématique voire ; la ville de Jijel, la composition urbaine, et le tourisme. Ensuite, mettre en évidence les alternatives et travaux académiques et professionnels dans cette ville.

On peut déduire de ce chapitre que Jijel possède un très grand potentiel touristique mais cela n'est pas reflété sur l'image urbaine de cette ville.

¹² GrandLyon.com /projets

III. LECTURE ET ANALYSE URBAINE

III.1 CROISSANCE DE LA VILLE

III.1.1 Introduction :

Le territoire de Jijel est peuplé depuis la préhistoire par les Berbères sédentaires et les agriculteurs, du rameau Baranis, dont les Kutama sont les plus connus., chaque période a son propre urbanisme, dans ce chapitre on va essayer d'exposer les différents plans de la ville de Jijel dans les grandes périodes d'évolution historique jusqu'à nos jours, ensuite une lecture morphologique du tissu urbain actuel approche Alain Bouri.

III.1.2 Évolution historique de la ville de JIJEL :

III.1.2.1 Période pré- historique :

la vieille ville (l'actuelle caserne), construite sur une presqu'île aux falaises rocheuses, choisie dans un but défensif, pouvait servir de comptoir sur aux transactions commerciales des premiers marins de la Méditerranée



Figure III-1 Excavations creusées dans les rochers. *Source* : k.hadji201

III.1.2.2 Période antique :

Petit port de pêche au pied des monts de la petite Kabylie,

III.1.2.3 phéniciens :

-Ancien comptoir carthaginois

-Une citadelle qui entoure un comptoir commerçant IGILGILI avec une dominance économique et politique.



Figure III-2 TOMBES PHENICIENNE : Plan des fouilles 1935 La pointe noire (Rabta)

III.1.2.4 romains : VIe siècle avant J.C

- Installation de portes pour assurer les échanges commerciaux.
- Un point de débarquement des troupes romaines était le port d'Igilgili
- Construction des remparts pour fortifier les terrains

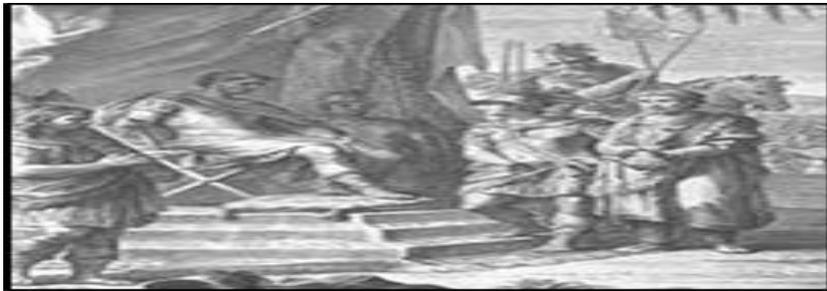


Figure III-3 photo des romains en Jijel Source : <http://www.wilaya-jijel.dz/jijel/index.php/presentation/pres>



Figure III-4 Carte de découpage période romaine. Source : <http://www.wilaya-jijel.dz/jijel/index.php/presentation/pres>

III.1.2.5 les byzantins : Vé. avant J.C

Après les romains Les Byzantins reconquirent Carthage et poussèrent jusqu'à Igilgili.

Faits urbains :

L'élargissement et la fortification de l'ancienne ville

Installation de nouvelles portes urbaines

III.1.2.6 Période musulmane:

-Au VIIe siècle Jijel deviens place arabe dépendante de Kairouan avant que les Fatimides renversèrent le pouvoir de Kairouan (913) avant de s'installer au Caire.

Faits Urbains :

Edification du château de plaisance, dont les ruines étaient encore visibles il y a un siècle.

Conservation du rempart Romano Byzantin.

III.1.2.7 Période Normande :

Au cours du 12ème siècle, les Normands conduits par Roger II, s'emparèrent de Jijel.

Faits Urbains :

Rétrécissement de l'enceinte de la ville.

Destruction du palais et des édifices de culte.

III.1.2.8 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 protégé convenablement des vents de l'Ouest à partir du Nord.
- Densification du tissu urbain de la ville

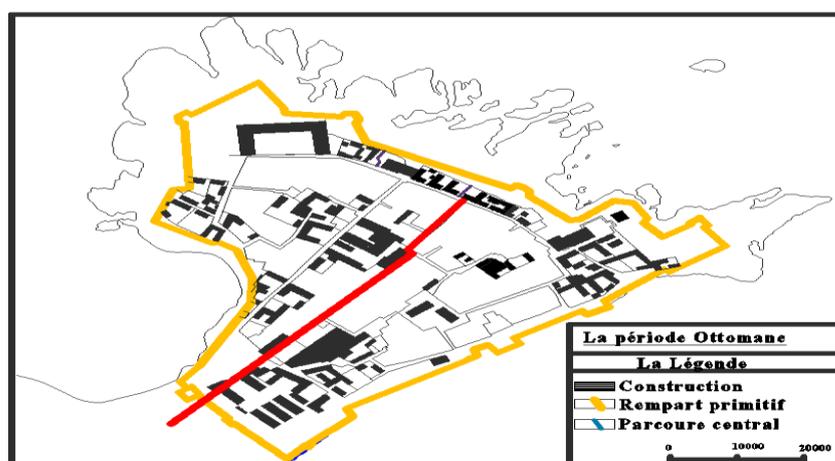


Figure III-5 carte de la citadelle en 1514

III.1.2.9 JIJEL ville coloniale française (1840- 1962)

Les français débarquaient à Jijel en 1839, construction des trois forts :

1-Fort Saint Ferdinand qui occupa la Crète.

2-Fort Sainte Eugénie .

3-Fort Duquesne qui occupa l'ancien emplacement du marabout et dont les vestiges existent encore aujourd'hui.

1856-1962 : la ville fut complètement rasée après le tremblement de terre et la création d'un premier plan directeur de la ville.

-Les colons s'installèrent dans la partie Nord près de la citadelle et de la mer

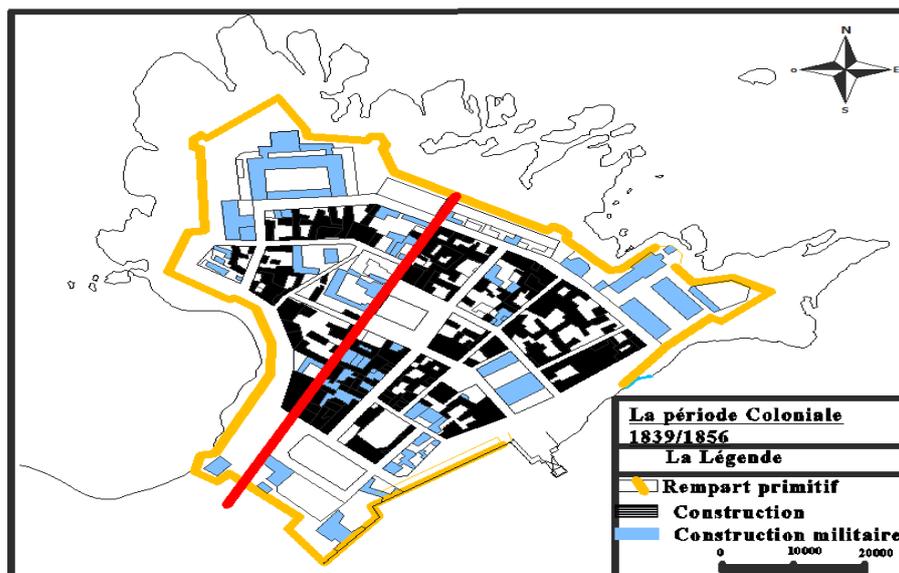


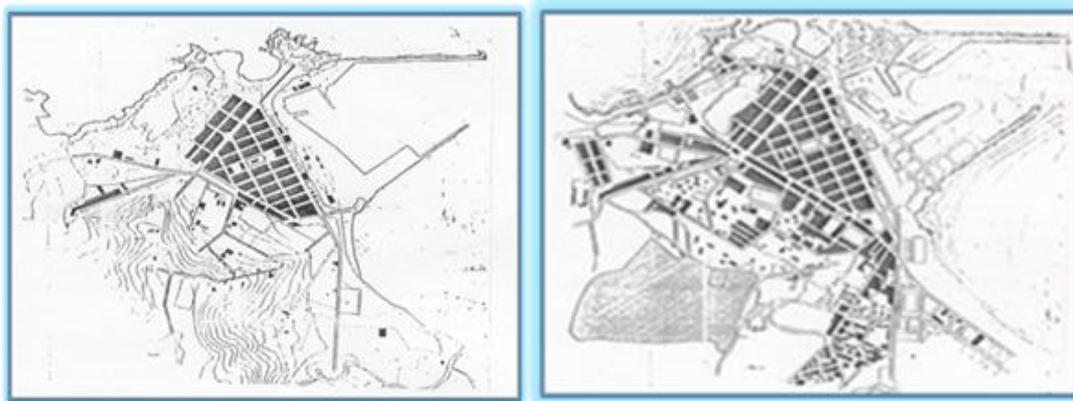
Figure III-6 carte de Jijel 1839/1856

-Des tissus urbains non planifiés destinés à la population arabe dans la partie Sud



Figure III-7 Vue de la ville de Djidjeli avant Août 1856. **Source** : carte postale

III.1.2.10 JIJEL ville poste coloniale (Après 1962)



1933-1962: Densification accélérée des quartiers indigènes et l'apparition des nouveaux

III.1.2.11 Période postcoloniale jusqu'à 1974 :

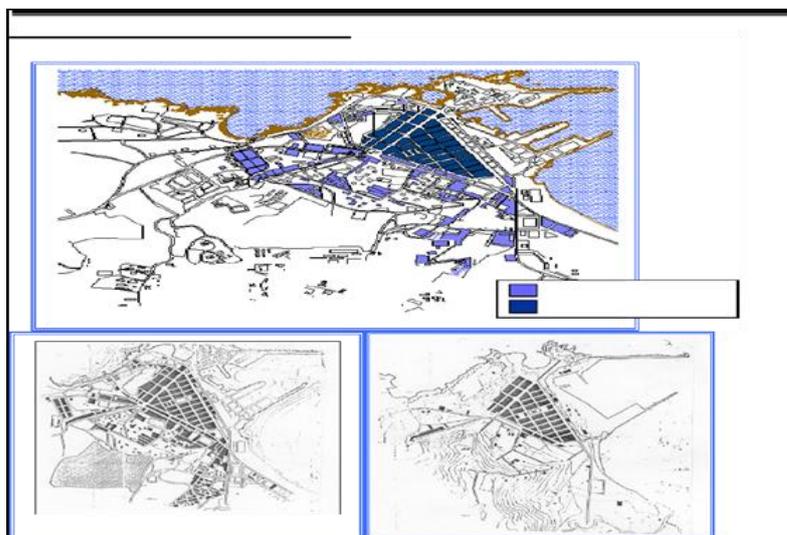


Figure III-8 Jijel en 1933: Jijel en 1962 Source : DUC Jijel+ interprétation personnelle. 2007.

-Pendant cette période la ville était restée en marge du développement, une stagnation économique et urbaine a caractérisé la ville.

-Des constructions illicites (quartiers indigènes). La ville sera finalement dotée en 1974 d'un plan d'urbanisme directeur (P.U.D)

III.1.2.12 Période 1975-1984 :

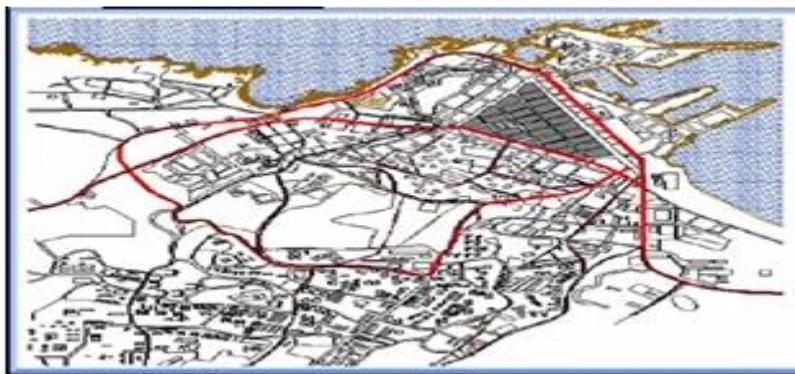
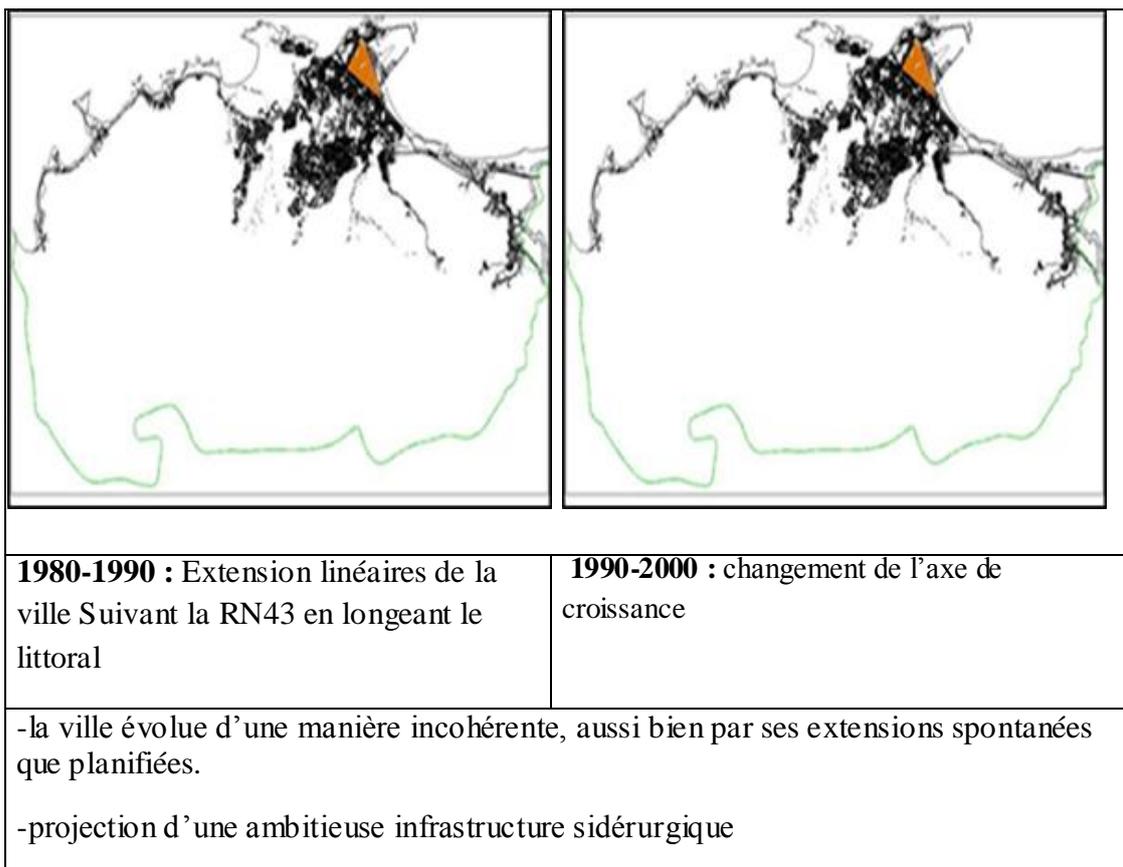


Figure III-9 Lancement du P.U.D en 1979. Source : DUC Jijel+ interprétation personnelle. 2007

Au cours de cette période l'urbanisation informelle, pour cause d'insécurité, s'est amplifiée parallèlement à l'urbanisation planifiée et acquiert définitivement son droit à l'urbanité. L'urbanisation dite officielle se présente sous une autre forme plus émiettée et fragmentée que l'urbanisation coloniale.

<p align="center">Première phase</p> <p>1962-1974 : franchissement de la barrière De croissance vers le Sud et l'Ouest</p>	<p align="center">Deuxième phase :</p> <p>1974-1980 : 2 directions de croissance : La RN43 et le plateau Ayouf</p>
<p>- Une promotion administrative en devenant Chef-lieu de wilaya en 1974</p> <p>- Une promotion liée à l'industrialisation</p>	

Troisième phase : Rupture morphologique de la ville, extension vers la périphérie de la ville (les villages), franchissement de la crête et une extension vers l'ouest



2000-2008 : une urbanisation informelle parallèle à l'urbanisation planifiée à cause l'insécurité

Synthèse :

Le changement de mode de croissance de la ville de Jijel de la polaire au linéaire le long de la RN43 pour des raisons géographiques et morphologiques liées au site¹³

¹³ Tourisme la ville de Jijel mémoire Gueddouh architecture Ville et Territoire

III.1.2.13 JIJEL ville actuelle :

Période 1985 jusqu'à nos jours :

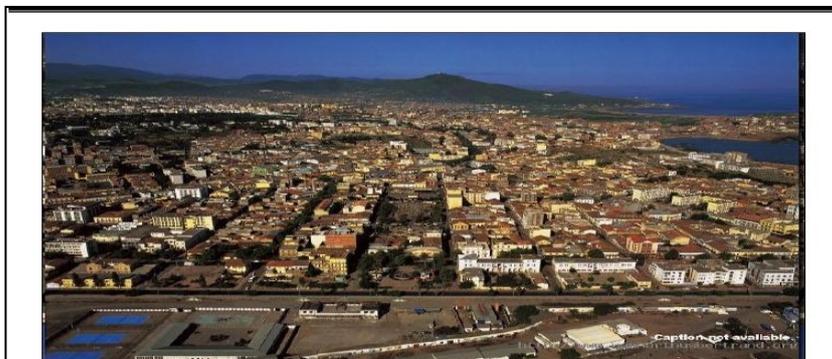


Figure III-10 Vue sur la ville de Jijel en 2000 Source : Site Internet. www.jijel.online. 2006

III.2 LA LECTURE MORPHOLOGIQUE DE TISSU URBAIN DE LA VILLE :

III.2.1 Système parcellaire :

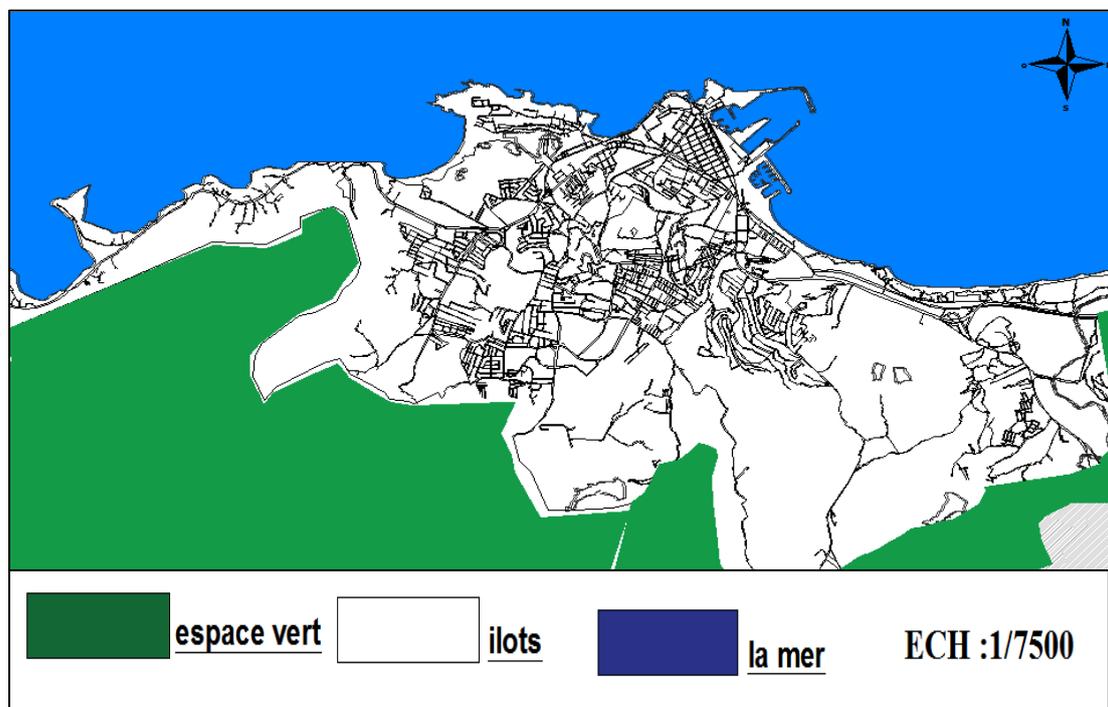


Figure III-11 carte de parcellaire. Source :Ch.elfatmi.N.oucif

Constat

- Parcelle hiérarchisé tramé (noyau historique).
- Parcelle non hiérarchisé.
- Parcelle déformé.

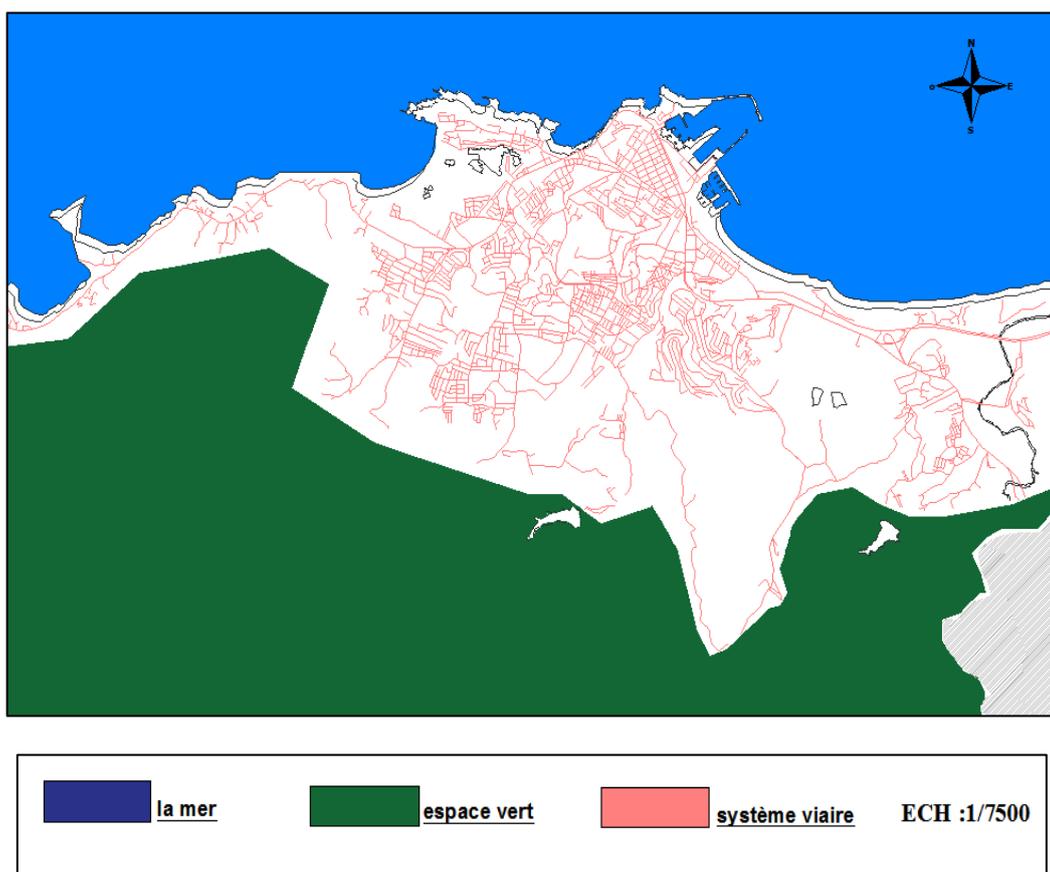
III.2.2 Système viaire :

Figure III-12 carte de viaire. **Source** :Ch.elfatmi.N.oucif

Constat :

le système viaire de la ville de Jijel n'est pas hiérarchisé

On distingue plusieurs systèmes :

-Système à voirie hiérarchisée linéaire en résilie au centre- ville (noyau historique).

-Système à voirie non hiérarchisée arborescente et en boucle aux nouvelles

extensions.

III.2.3 Système bâti :

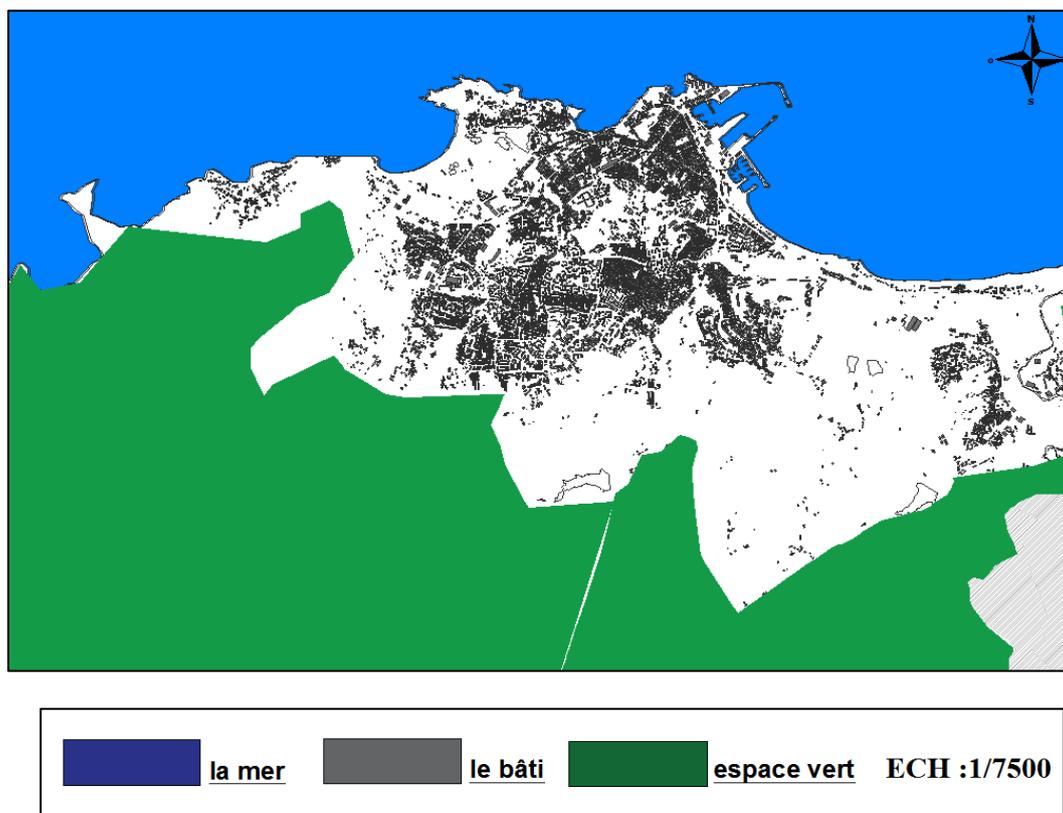


Figure III-13 carte de bâti. Source :Ch.elfatmi.N.oucif

Constat :

le système bâti de la ville de Jijel n'est pas homogène :

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 :

- Le bâti ponctuel dans les extrémités.
- Le bâti linéaire dans les extensions.
- Et le bâti planaire au centre.

III.2.4 Système espaces libres :

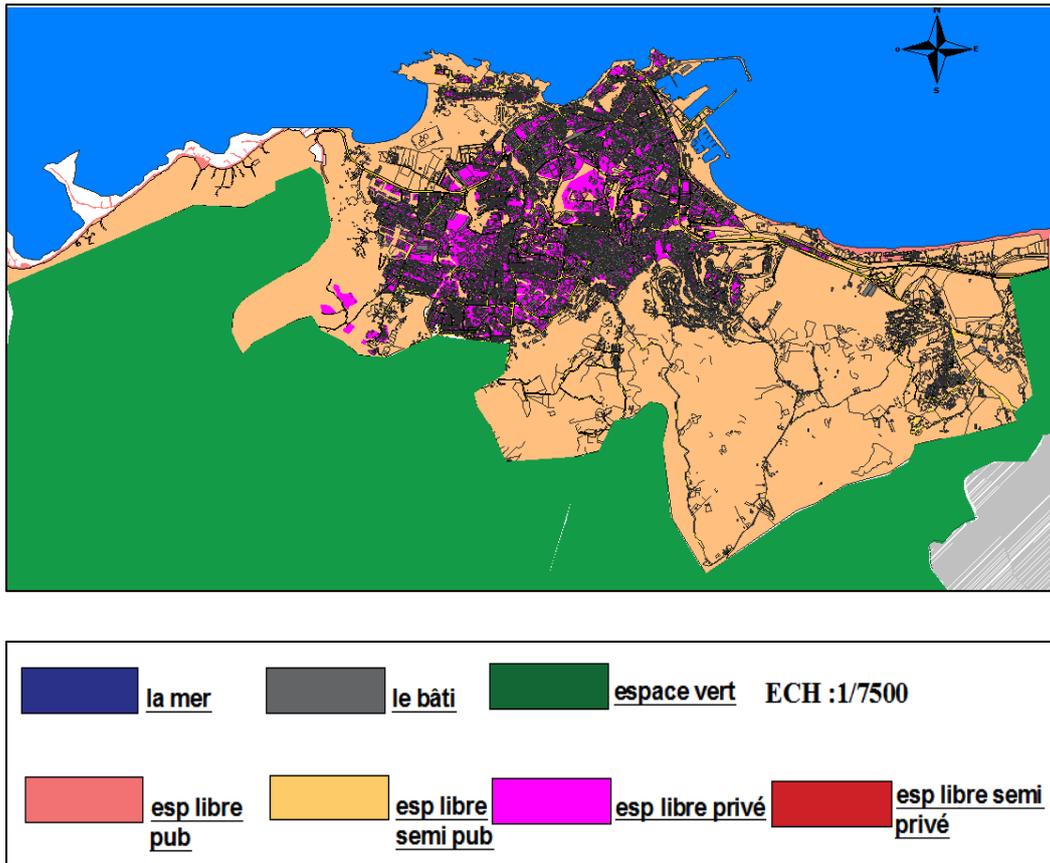


Figure III-14 carte des espaces libres . Source :Ch.elfatmi.N.oucif

Constat

La dominance des espaces libres publics dans la ville par rapport aux bâti et aux espaces libres privés.

Les espaces libres de la ville de Jijel se diffèrent entre espace libre public et privés

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

III.3.1 Fragmentation selon la loi de clôture et/ou fond commun :

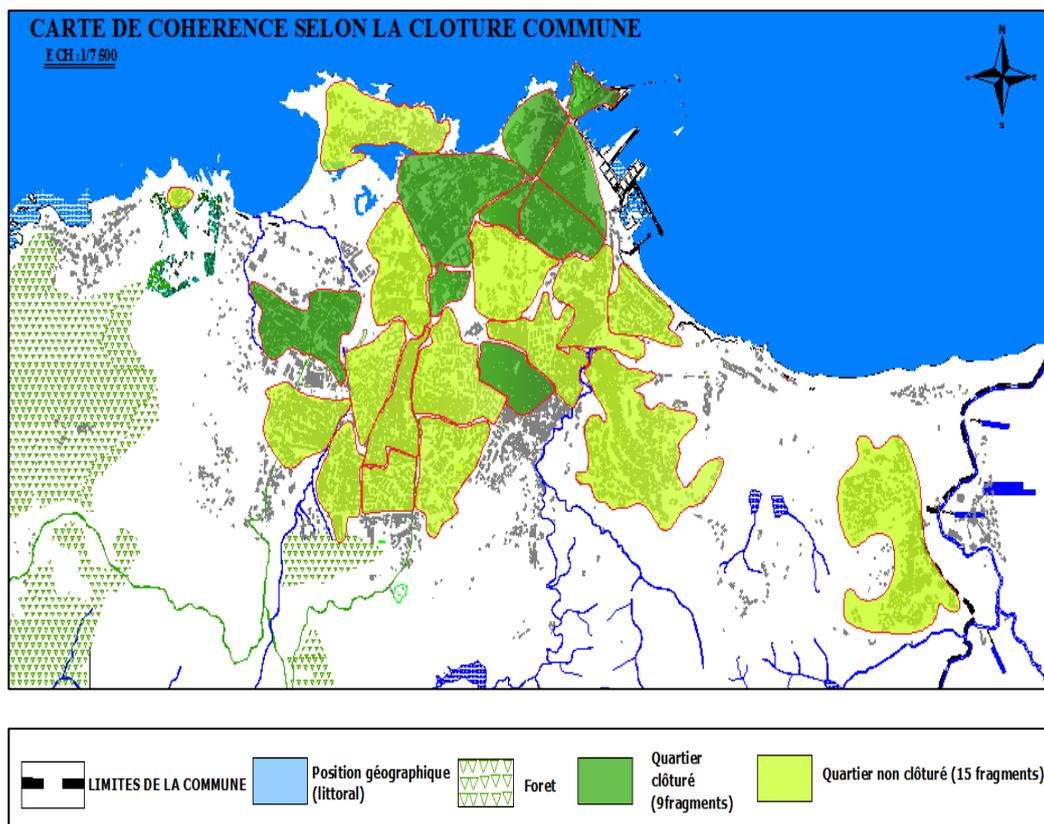


Figure III-15 carte de cohérence selon la clôture commune .*Source* :M.Ksouri.A.Bouesrag

Constat :

La fragmentation selon la clôture commune (figure n III-16) 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

III.3.2 Fragmentation selon la loi de proximité :

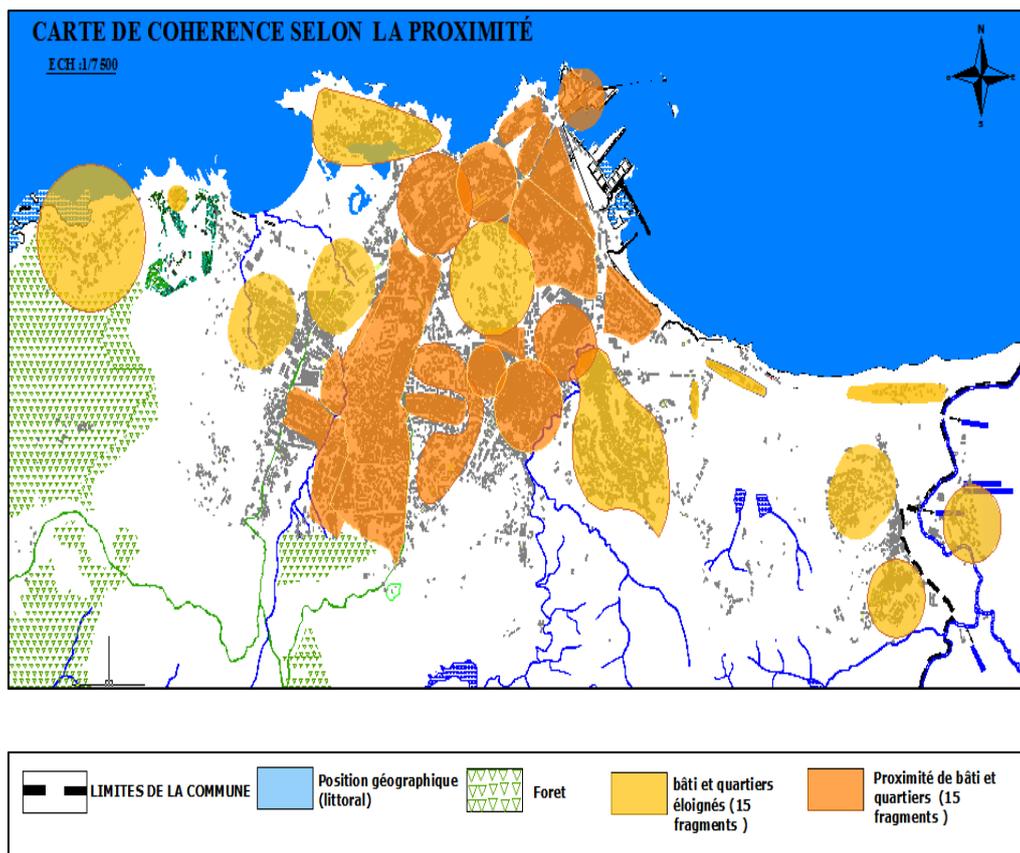


Figure III-17 carte de cohérence selon la proximité .Source :M.Ksouri.A.Bounesrag

Constat :

D'après la carte (figure nIII-16) on remarque l'apparence de nombreux fragments (plus que 30) selon la loi de proximité ainsi que la géométrie et la taille de ces fragments sont non homogènes au niveau des extensions. Contrairement au centre historique (centre-ville) où se présente une forte proximité de bâti. On constat que le bâti de la ville est non homogène.

III.3.3 Fragmentation selon la loi d'orientation :

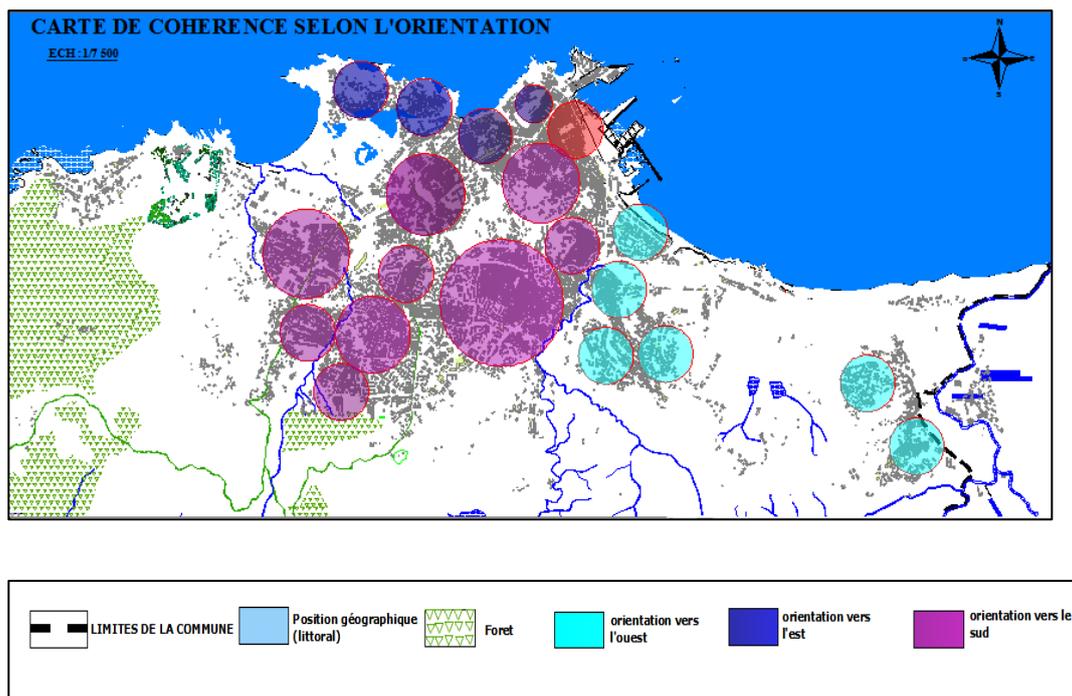


Figure III-18 carte de cohérence selon l'orientation .Source :M.Ksouri.A.Bounesrag

Constat :

D'après la carte (figure nIII-19) on remarque de nombreux fragments importants (plus que 20) selon la loi d'orientation ainsi que la géométrie et la taille de ses fragments sont non homogènes.

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 constat que le bâti de la ville de point de vue d'orientation est non homogène .

III.3.4 Fragmentation selon la loi similitude :

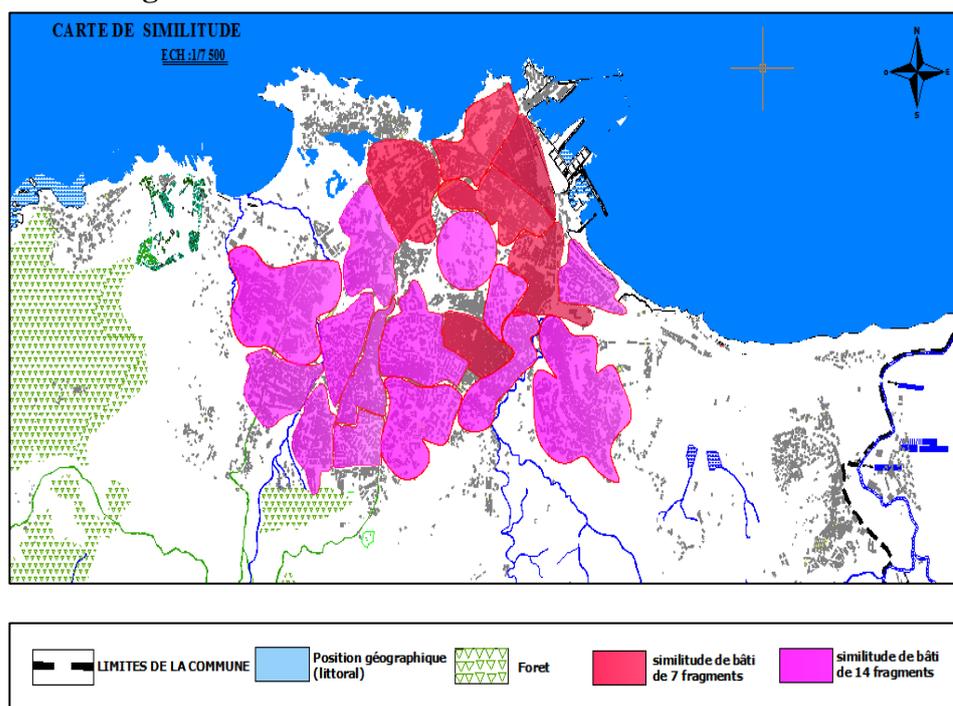


Figure III-19 carte de cohérence selon l'orientation .Source :M.Ksouri.A.Bounesrag

Constat :

On remarque que tous les types de bâti ont une forme irrégulière

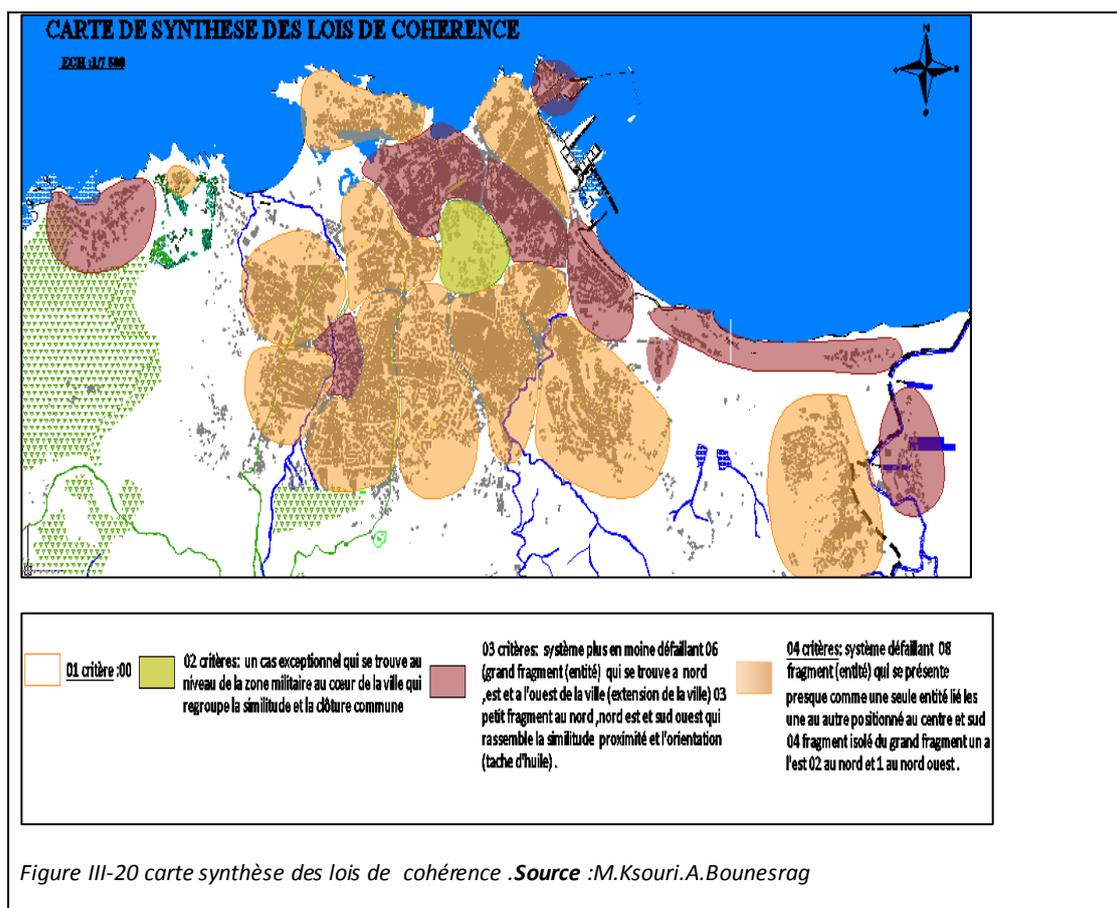
Il y a une certaine similitude dans le centre historique et ses extensions (7 fragments)

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 .

III.3.5 Synthèse :

La lecture de la forme urbaine de notre ville cas d'étude selon les quatre lois de cohérence montre l'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 défaillants.



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.

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. ¹⁴

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 Ziana 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. C'est donc cette variété d'éléments naturels qui lui donne son cachet de sanctuaire naturel où l'on trouve encore une biodiversité assez rare dans notre pays et dans la région méditerranéenne. Aussi, Jijel est forte de sa situation géographique au Nord du pays (ouverture sur le bassin Méditerranéen), et à travers un réseau fort d'infrastructures multiformes et complémentaires (port, aéroport, liaisons routières transversale et pénétrante Nord-Sud, liaison ferroviaire



Figure III-21 photo de l'aéroport Ferhat Abbas en pleine expansion. Source : jijel.info

Figure III-22 photo de littoral jijilien Source : jijel.info

¹⁴ Jijel.info

III.4.1 Carte synthese de potentialité :

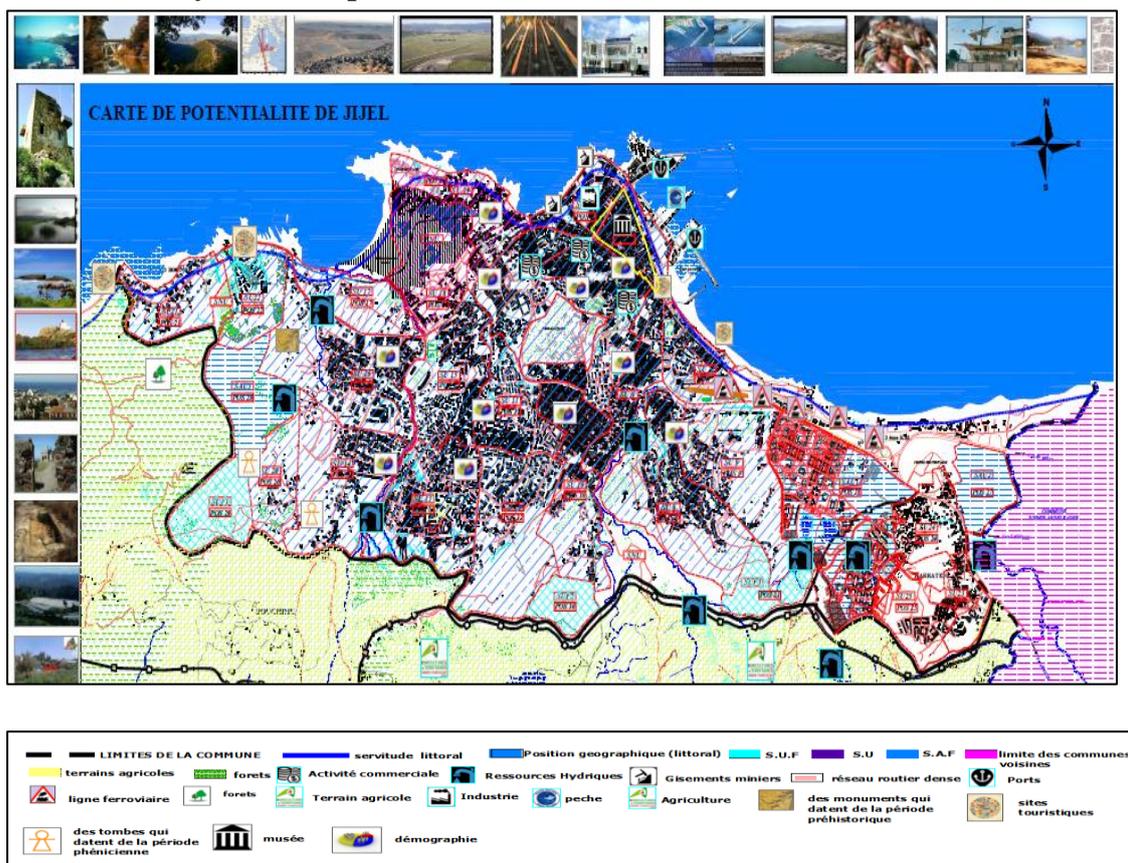


Figure III-23 III.4.1 Carte synthese de potentialité. Source :M.Ksouri.A.Bounesrag

Jijel n'a pas bénéficié d'un programme satisfaisant par rapport à ces potentialités naturelles, économiques et sociales. On pense qu'il est temps que sa situation stratégique lui apporte un certain avantage

III.5 SYNTHÈSE

III.5.1 Superposition des cartes:

	La morphologie de tissu urbain	La cohérence de la forme urbaine	potentialité
Alte natives professionnelles	●	●	●
Alte natives académiques	●	●	●
Problèmes fonctionnels	●	●	●

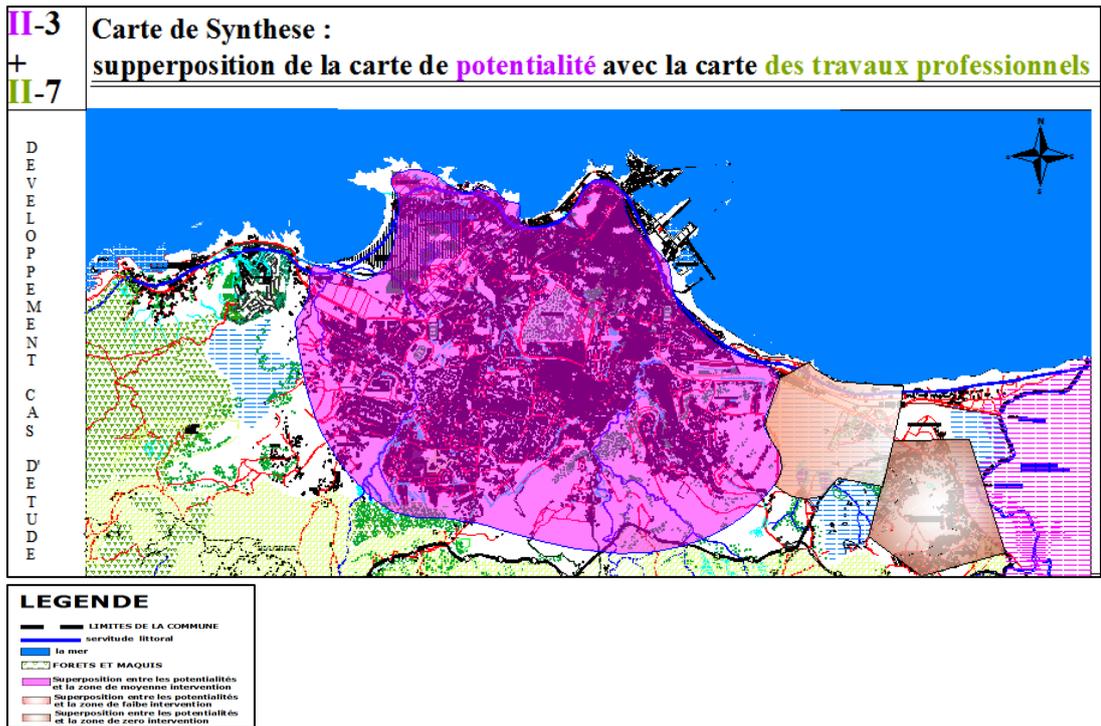


Figure III-24 carte de superposition d'alternative professionnelle et potentialité

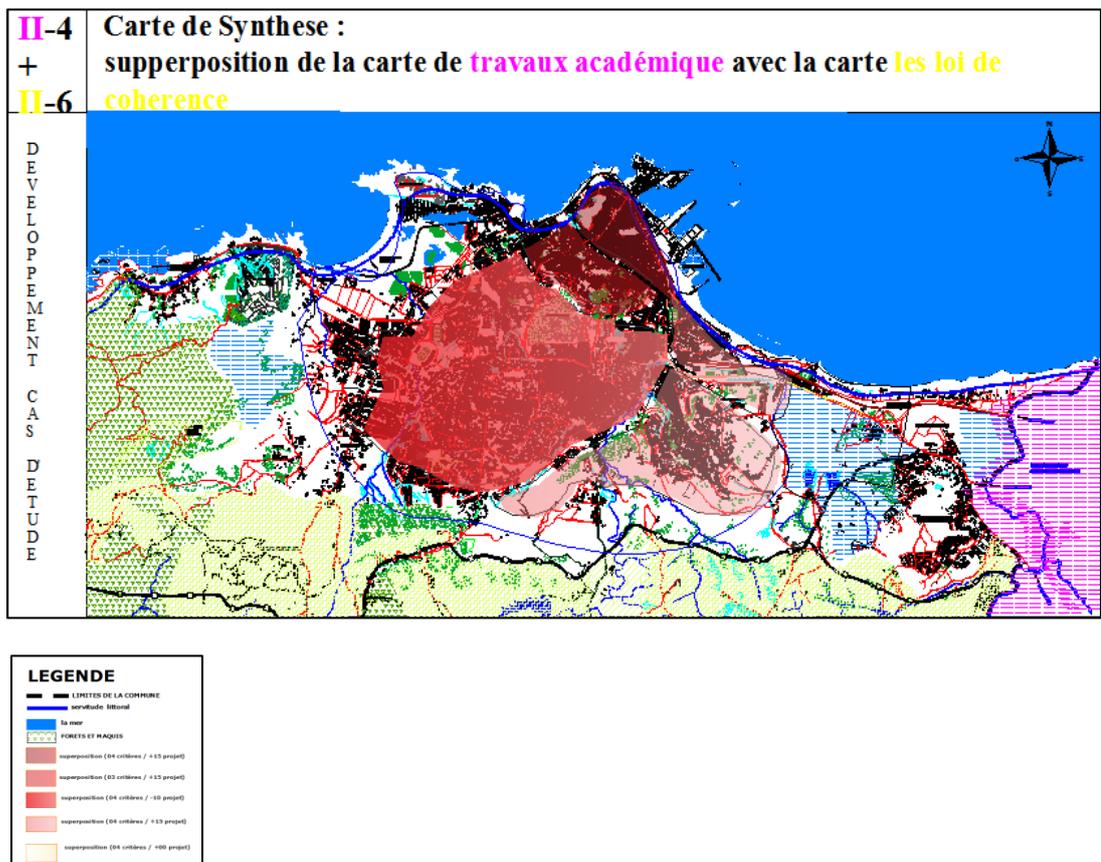


Figure III-25 carte de superposition d'alternative académique et des lois de cohérence

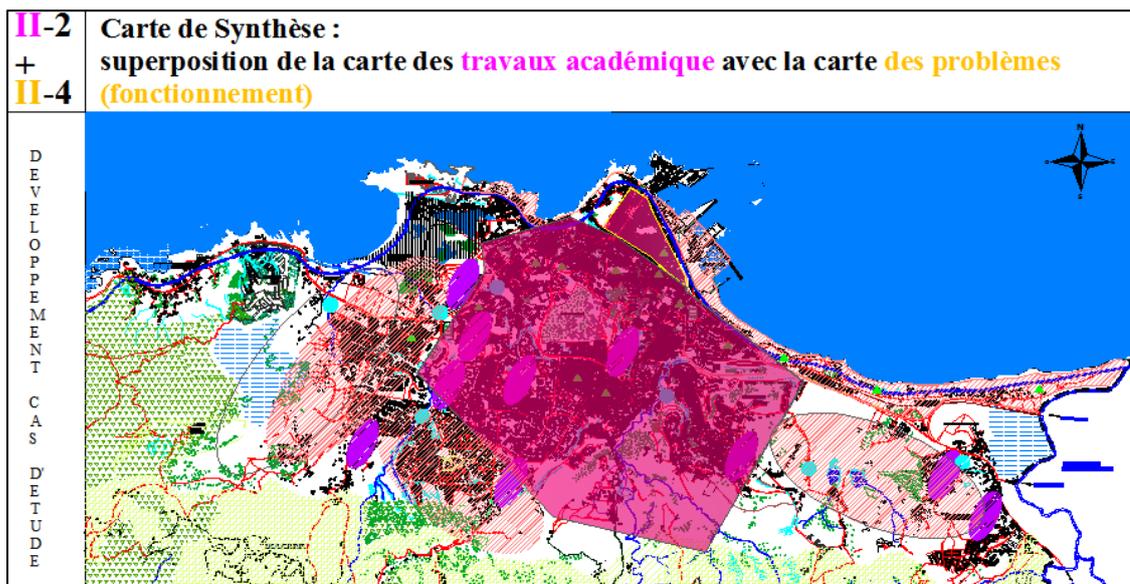


Figure III-26 carte de superposition d'alternative académique et de fonctionnement

NB : le reste des cartes de superposition mentionnés dans le tableau se trouvent en annexes de la page 3 jusqu'à la page 6.

III.5.2 Tableau de Synthèse de la superposition :

	La morphologie de tissu urbain	La cohérence de la forme urbaine	potentialité
Alternatives professionnelles	dégradation de l'état de bâti au niveau de centre colonial.	absence de l'espace de liaison entre les différentes entités	Absence d'intervention au niveau des zones de potentialité (port et l'aéroport)
Alternatives académiques	Les interventions dans la ville de Jijel sont remarquables au Nord de la ville (centre historique) ou se trouve les différentes potentialités et services.	la cohérence du tissu du centre historique a encouragé les interventions d'ordre esthétique -l'absence d'un tissu cohérent dans les nouvelles extensions a encouragé l'intervention urbaine dans cette zone.	La plupart des interventions se font au niveau de potentiel de littoral et des infrastructures routières.
Problèmes fonctionnels	Un dysfonctionnement entre les différentes entités de la ville dégradation de l'état de la voirie qui engendre des difficultés de circulation et de stationnement.	Un manque du mobilier urbain et la relation ville mer et le manque des espaces publics ainsi que les problèmes de circulation ce qui engendre une ville incohérente se qui impose un problème de direction et de défaillance de gestion de l'espace ville	Manque ou parfois l'absence des espaces verts (placette et jardins). mal aménagement de port de pêche

III.5.3 Orientations et intentions :

	Synthèse de la superposition	Orientation et intention
Morphologie de tissu	Système viaire non hiérarchisé	Proposition des voies et élargissement des autres
	Indépendance entre les composants (viaire, parcellaire, et espace libre)	Élargissement des voies afin de limiter le bâti et créer une parcelle.
	La forte dominance des espaces libres	Proposition des nouvelles infrastructures
	Bâti et parcellaire non hiérarchisés	Proposition d'un nouvel découpage
	Tissu urbain défailions	Réaménagement des POS.
Cohérence forme urbaine	Grand variété des formes géométriques de bâti	Proposition du bâtiment adéquat aux formes précédentes.
	Hétérogénéité des fragments	Requalification de tissu.
	Plusieurs orientations des bâtiments	Implantation des infrastructures dans la direction major.
	Forme urbaine hétérogène	Requalification de tissu
Croisement des lectures	Dégradation de l'état de bâti au niveau de centre colonial.	Restauration du bâti au niveau de centre historique
	absence de l'espace de liaison entre les différentes entités	La création des zones d'articulation entre les entités.
	Manque ou parfois l'absence des espaces verts (placette et jardins).	Aménagement et création des espaces de détente
	Absence d'intervention au niveau des zones de potentialité (port et l'aéroport)	Proposition des projets qui mettent le port ainsi que l'aéroport en valeur.
	La plupart des interventions se font au niveau de potentiel de littoral et des infrastructures routières.	Propositions des infrastructures au niveau des autres potentiels pour les mettre en valeur
	dégradation de l'état de la voirie qui engendre des difficultés de circulation et de stationnement.	Élargissement des voies et création des parkings
	Un manque du mobilier urbain et la relation ville mer	Aménagement des boulevards et liaison de la mer à la ville par des infrastructures importantes
	mal aménagement de port de pêche	Réaménagement de port

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 permettront 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.

IV. INTERVENTION

IV.1 INTRODUCTION :

Dans ce chapitre nous allons exploiter les résultats des chapitres précédents pour répondre à l'objectif de ce mémoire d'une part et le croisement des concepts théoriques relatifs à la notion de composition urbaine, les potentialités du territoire de la ville de Jijel, les différentes alternatives aux précédents problèmes, espérances de la population locale ainsi que l'état de fait de tissu urbain d'autre part.

IV.2 L'INTERVENTION URBAINE

IV.2.1 LES INTENTIONS :

Améliorer la relation ville/ mer :

- Aménager le littoral par une façade maritime animée.
- Restauration et renouvellement des voies : élargissement des voies dans les nouvelles extensions
- réaménagement des nouvelles extensions et mise en œuvre des nouveaux projets : Aménagement de nouvelles extensions suivant l'aménagement du centre historique
- Restauration du cadre bâti : exécuter des travaux de rénovation et de valorisation du cadre bâti pour mieux maîtriser ce potentiel qui va influencer sur la ville
- Équilibrer le système urbain fragile hérité de la période coloniale : Revoir et réétudier les révisions du PDAU afin de diminuer le problème d'insuffisance de développement urbain.
- Améliorer les autres extensions négligées (loin du centre historiques) : Nos interventions et projets seront élaborés aux nouvelles extensions
- Requalification du tissu : -Réaménagement de chaque POS de la ville

IV.2.2 - Schéma d'intention

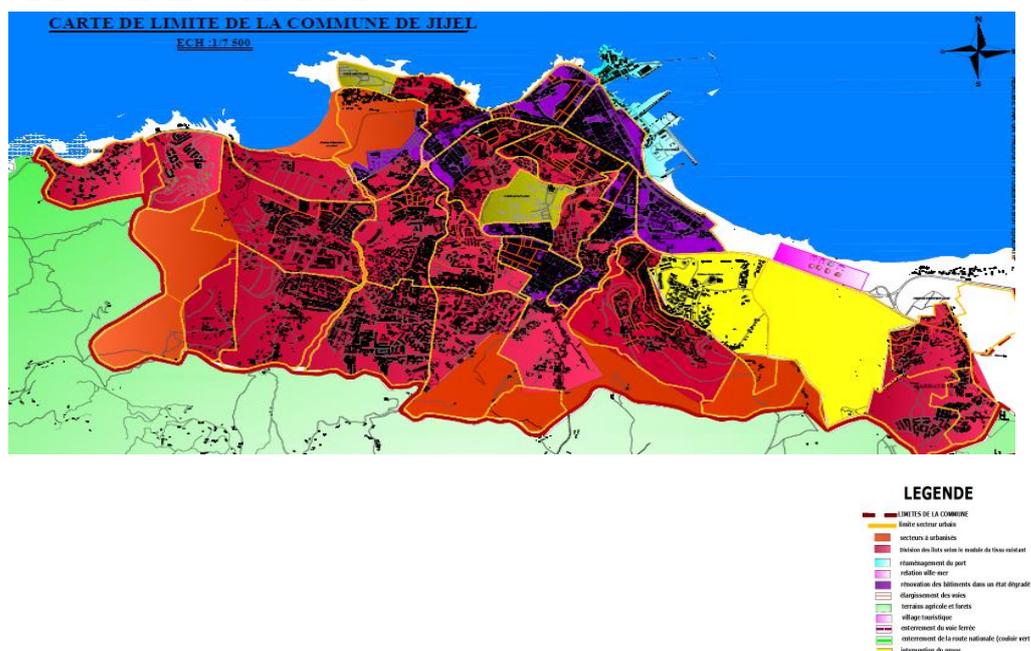


Figure IV-1 Schéma d'intention. Source : M.ksouri.A.Bounesrag

IV.2.3 Schéma d'aménagement

Aménagement du Z.E.T / INTENTIONS :

- Créer une forte relation entre notre zone d'intervention et la mer
- Aménagement de littoral (façade maritime animée)
- Prolongement des voies existantes (POS 26)
- Division des îlots selon le module du tissu existant (POS26)
- Création des espaces extérieurs pour chaque équipement
- L'enfouissement de la voie ferrée et la création d'une voie mécanique pour garder la continuité entre le POS 26 et le Z.E.T
- L'enterrement de l'autoroute et la création d'un couloir vert
- Diversification des équipements (commerce, service, loisirs, hébergement)



Figure IV-2 Schéma d'aménagement. *Source :M.ksouri.A.Bouesrag*

IV.3 INTERVENTION ARCHITECTURALE

De la recherche précédente on va développer notre projet qui sera présenté sous forme d'un schéma de structure, un plan d'aménagement et un plan de masse.

Jijel, ville riche aux potentialités touristiques : littoral, montagnes patrimoines flore, faune, elle accorde une importance à ce secteur suite aux nombre de touristes qui augmente chaque année mais qui se trouve en difficulté chaque fois à cause de manque d'infrastructure d'accueil.

La réalisation de nouvelles infrastructures donnera, sans doute, un nouveau souffle à l'activité touristique dans la Wilaya.

Puisque nous sommes intéressées par le tourisme balnéaire, notre premier objectif est la relation ville-mer donc on va exploiter la mer et essayer de répondre aux besoins des citoyens et des touristes.

IV.3.1 Présentation du Site d'intervention :

IV.3.1.1 Situation :

Le site d'intervention se situe à l'entrée Est de la ville de Jijel, il se trouve à trois kilomètre du centre-ville.



Figure IV-3 La situation du site d'intervention. Source : Google-Earth + modification

L'environnement immédiat :

*Au Nord par : la mer méditerranéenne.

*A l'Est par : Station NAFTAL

*Au Sud par : la route nationale 43 est le POS26.

*A l'Ouest par : Zet Kotama



Figure IV-4 La situation du site par rapport à la ville. Source : Google-Earth + modification

IV.3.1.2 Accessibilité et circulation :

Le site d'intervention se caractérise par la présence de la route nationale 43(RN43) et le chemin de fer qui passe par l'aire d'étude.

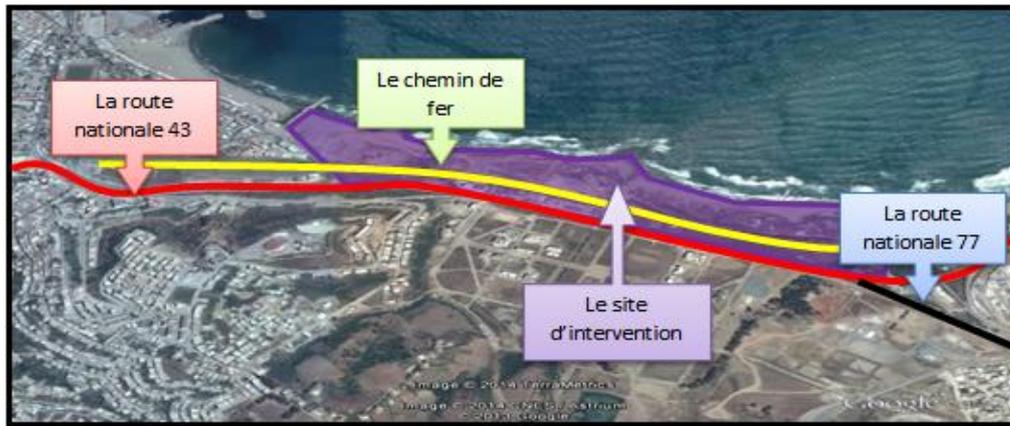


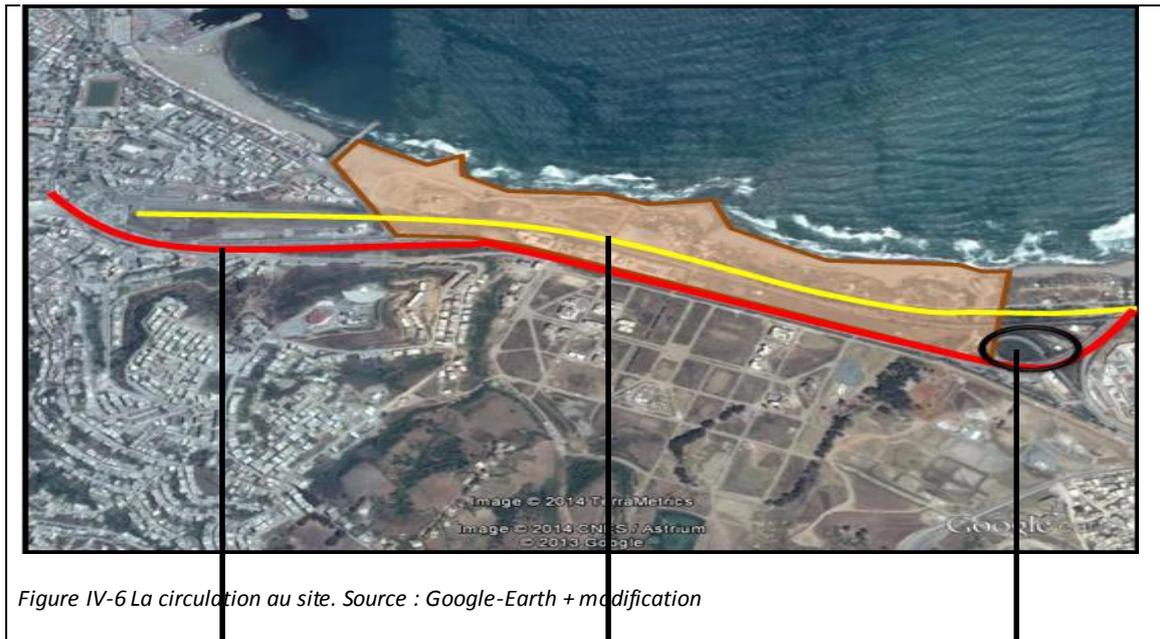
Figure IV-5 L'accessibilité du site. Source : Google-Earth + modification

IV.3.1.3 La circulation :

Le site d'étude est constitué d'un grand réseau de voies, présentant divers types de flux de circulation :

- Circulation forte : La route nationale 43(double voie expresse) constituant une entrée à la ville de Jijel. Cette route joue un rôle important dans la structure urbaine de la ville.
- Circulation Moyenne : Elle est assurée par la route nationale 77.

L'existence d'un échangeur à proximité de l'aire d'étude



IV.3.1.4 Paysage urbain et analyse pittoresque :

L'analyse pittoresque, est une analyse qui étudie la ville profondément, ses composantes de tous les côtés, en se basant sur la perception visuelle d'un observateur qui se déplace. Cette analyse contient deux parties : stable et dynamique.

IV.3.1.4.1 Les limites :

Pour notre site il existe des limites physiques et naturelles :

IV.3.1.4.1.1 Physique :



Figure IV-10 route nationale 43

IV.3.1.4.1.2 Naturelle :

Au Nord : par la mer méditerranéenne.

Au Sud : par des collines présentant des belles vues panoramiques.



Figure IV-11 Vue sur la colline.



Figure IV-12 Vue sur la mer.

IV.3.1.5 Constat :

On remarque :

Rupture de rythme d'ordonnement des éléments constituant le paysage entre le triangle historique et la zone du corpus d'étude.

L'image de la ville se dégrade dès qu'on est hors du centre-ville. On est face une incohérence entre bâti et aménagement d'où on remarque la dominance du minéral sur le végétal.

La relation ville-mer est mal entretenue.

La route nationale et le chemin de fer représentent une rupture entre la ville et la mer.

On a choisis la RN 43 puisque la route elle-même est une référence qui nous oriente vers notre site.

On a fait des séquences à partir d'un point connue et mène au terrain à étudier, c'est: la station Naftal qui se située à l'entrée Est de la ville de Jijel, en prenant la route nationale N°43.

La route nationale et le deuxième obstacle entre la ville et la mer à cause de la grande circulation qui se trouve au niveau de cette route et qui cause plusieurs accidents



Figure IV-13 Le site d'intervention. Source : Google-Earth + modification

IV.3.2 Intentions :

Suite à l'étude du site nous avons en tirer les grands principes à suivre pour élaborer notre intervention :

- L'implantation des équipements touristiques ou du complexe parallèle à la ligne de côte pour mieux exploiter la mer.
- Le Rejet de la circulation mécanique au périphérique pour faciliter la circulation à l'intérieur, et pour préserver la notion de détente.
- L'orientation des équipements d'hébergement en fonction de:
- Vue panoramique: mer, forêt, montagne.

-L'ensoleillement.

-Dans le but de répondre aux différentes demandes de clientèle locale, plusieurs formules d'hébergement sont prévues: hôtel, bungalows.

-Donner au projet une certaine attraction créant des facultés d'accès, de visualisation, et ceci par une lecture au niveau des façades.

IV.3.3 Le choix du projet :

Un village de vacances, ou centres de vacances, aussi familièrement appelé club de vacances ou centre de villégiature, est un hébergement touristique organisé en plusieurs bâtiments, tels que des appartements, des bungalows ou des chalets, et proposant des services liés à l'hôtellerie, ainsi que des équipements et des activités de loisirs. Ces villages peuvent constituer des destinations à part entière, ou se situer dans des zones touristiques comme des stations de sports d'hiver, thermales ou balnéaires. On emploie également le terme village de gîtes pour désigner des petites structures allant généralement de cinq à trente hébergements maximum ¹⁵

IV.3.1 Exemples séminaires :

IV.3.1.1 Ile de vache :

L'Île à Vache représente une des dernières véritables îles au trésor de toutes les Caraïbes. Naturelle, non foulée, non exploitée et tout à fait unique, une rareté dans le monde d'aujourd'hui.

Ici, le tourisme progresse doucement, de manière durable, en cherchant à mettre sur pied des endroits de paix et de bien-être, tout en aidant les communautés locales.

IV.3.1.1.1 Programme proposé :

IV.3.1.1.1.1 Renouveau architectural :

Le style architectural de l'Île à Vache, tout comme ses multiples sentiers, transcende les époques : les matériaux employés proviennent directement de l'île elle-même; le calcaire puisé à même le sol, la paille de vétiver qui a longtemps servi de toiture et le bois. Tous ces éléments ont été revitalisés par l'application d'un design contemporain qui fait de l'Île à Vache une destination incontournable pour les passionnés d'architecture.

¹⁵ Wikipedia.org

IV.3.1.1.1.2 Accès par voie aérienne :

La présence d'un aéroport à Île à Vache représenterait un élément dominant qui changerait considérablement la donne.

Transport du matériel et des gens : Dans le but de transporter les visiteurs et leurs bagages de l'aéroport aux villages, d'approvisionner adéquatement les hôtels et les bungalows, d'effectuer la livraison de nourriture et de procéder à l'enlèvement des ordures au moyen de navettes électriques hautement efficaces, un système de chemins dotés d'un recouvrement de qualité se doit d'être déployé à travers l'île.

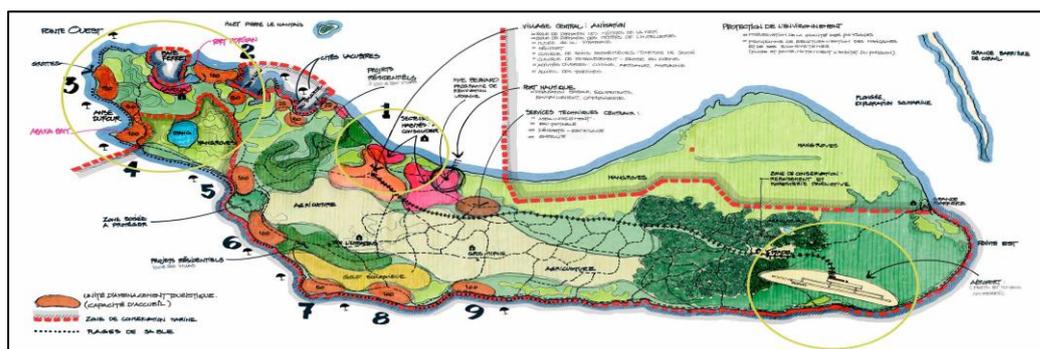


Figure IV-14 Plan concept Source : ile a vache proposition de développement touristique

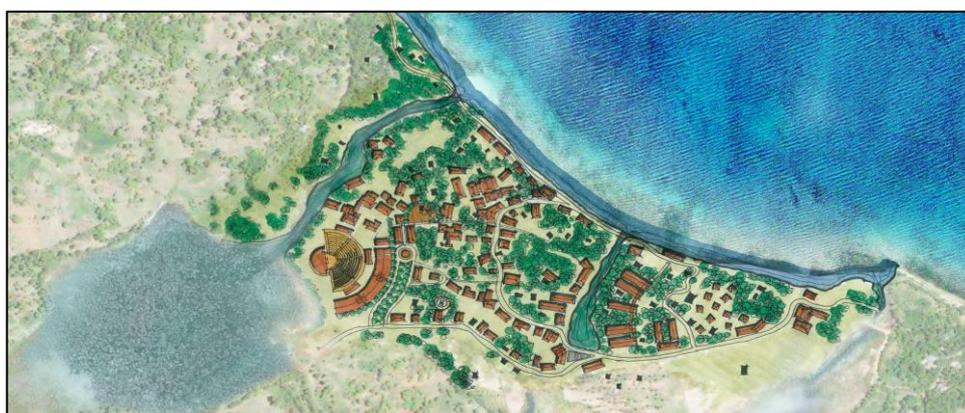


Figure IV-15 vue aérienne de l'île à vache. Source : ile a vache proposition de développement touristique

IV.3.1.2 Actions à mener à court terme :

- Définition d'une politique nationale de développement des îles d'Haïti
- Préparation d'un projet d'arrêté déclaratif sur la zone touristique et zone de conservation de l'Île à Vache

- Résolution au Conseil du Gouvernement sur le plan de développement touristique et la création d'une Commission de développement de l'île et autorité de gestion

IV.3.1.3 Exemple de l'enfouissement de la voie ferrée :

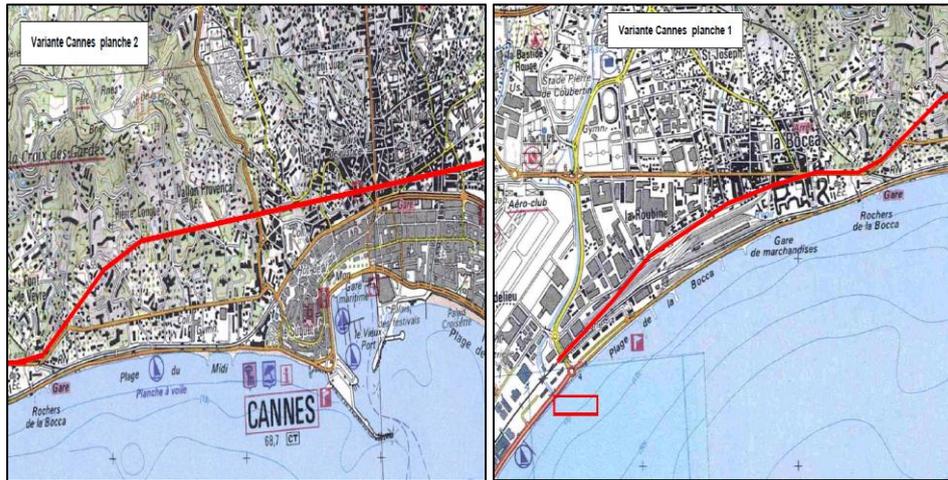
L'enfouissement de la voie ferrée à Cannes a l'échelle de la commune, voire des communes de Cannes et d'Antibes, réalise un objectif pressenti bien avant la construction de celle-ci en 1863, c'est en terme de développement et de relation avec les tissus résidentiels qui se construisent dans le vallon des anglais, la croix des gardes, la Californie et le quartier Alexandre III que se mesure dès 1881, l'effet de coupure qui résulte du tracé de la voie ferrée, celui-ci est compris dès cette époque comme un obstacle majeur à l'unité et au fonctionnement urbain de Cannes

Ce projet de l'enfouissement de la voie ferrée, de déplacement de la plateforme de fret et de démolition de la couverture de la voie ferrée (CVF), avec rétablissement au niveau du sol naturel des communications longitudinales et transversales a pour intérêt :

- De mettre les quartiers de la Bocca et de la croix des gardes en relation directe avec libérant au profit de l'occupation urbaine et des activités, les terrains occupés par le rail
- De palier définitivement au disfonctionnement urbain (avec paupérisation notamment du quartier Prado-république qui résulte du défaut de continuité spatiale entre Cannes centre et les quartiers Nord qui encadrent le Boulevard Carnot

La ville de Cannes a souhaité engagé une réflexion sur l'opportunité et la préfaisabilité de l'enfouissement de la voie ferrée littorale sur le territoire de Cannes. La solution technique du projet consiste à réaliser principalement un ouvrage souterrain sous la ville destiné au transport ferroviaire

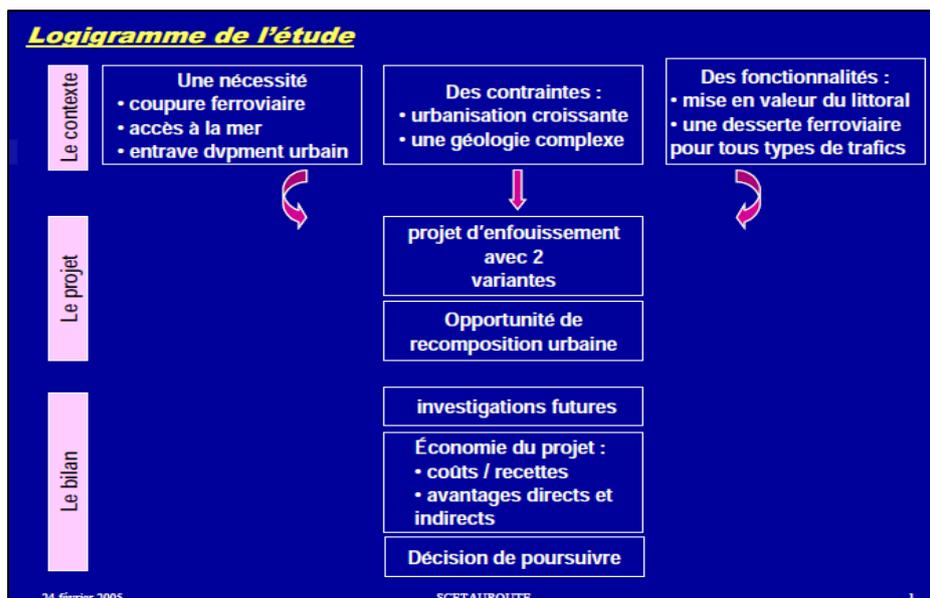
Le projet consiste à substituer les 2 voies existantes en surface par 2 voies souterraines :

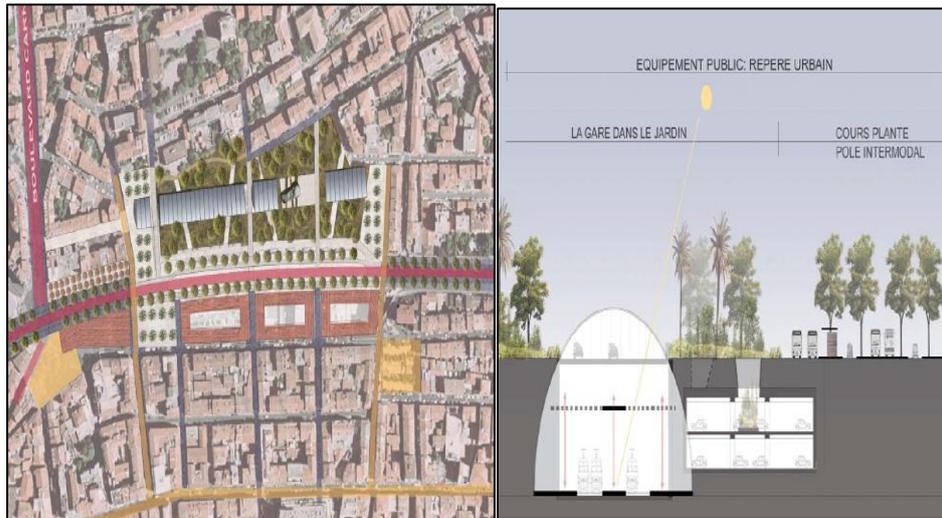


Cet enfouissement de la ligne classique suppose que les trains qui emprunteront les nouvelles voies sont ceux qui circulent actuellement sur la ligne du littoral

Le mélange de circulation amène à prendre certaines dispositions constructives telles que, la séparation physique du sens de circulation et la géométrie relative aux différents circulations

Le projet se raccorde de part et d'autre à la ligne du littoral le tronçon faisant le projet de l'enfouissement ne peut pas être conçu avec des caractéristiques de type LGV ligne à grande vitesse. Les caractéristiques géométriques des voies enfouis seront identiques à celle de la ligne existante.





IV.3.2 Notre cas :

IV.3.2.1 Objectifs et programme :

Dans le but de développer ce projet, il est nécessaire d'élaborer un programme en fonction des potentialités du site et pour mieux appréhender les besoins des estivants.

A cet effet, le projet s'articule autour de plusieurs pôles :

- Pôle d'hébergement destiné aux locataires des appartements.
- Pôle hôtelier destiné aux locataires locaux et étrangers.
- Pôle de loisir intégrant les activités de détente et de loisir
- Pôle de service destiné au grand public (accueil et service).

IV.3.2.2 Les actions à mener :

- L'enterrement de la voie ferrée et de la route nationale 43 pour garder la relation ville-mer
- Le prolongement des voies existantes pour éviter les problèmes concernant la circulation et la relation entre le pos aménagé (26)
- Aménagement du littoral
- Elargissement des voies

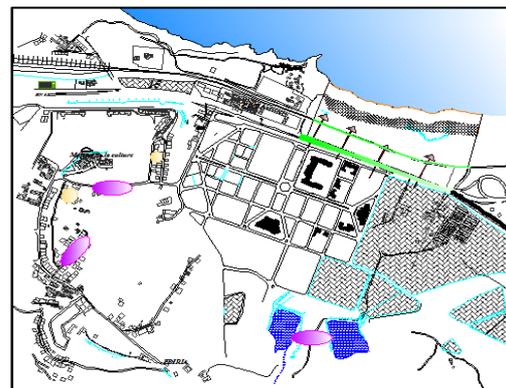
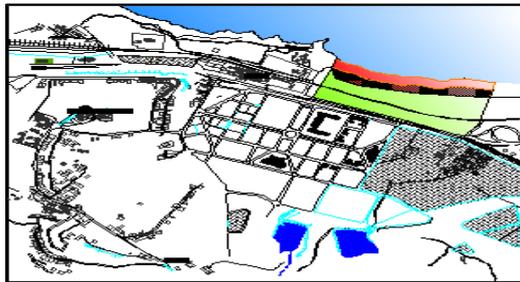


Figure IV-16 schema d'action à mener. Source : M.Ksouri .A.Bounesrag

IV.3.2.2.1 Selon les concepts de la recherche :

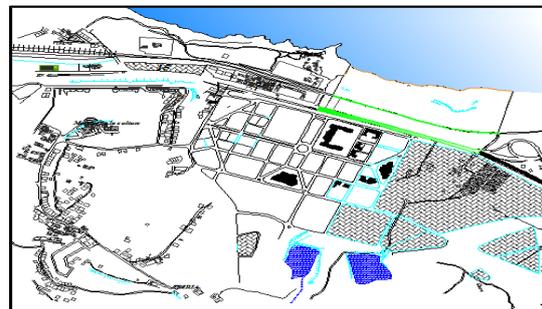
Selon la zone littorale



-Zone inconstructible (100m)
 -Aménagement de la plage (50m) --
 Interdiction des voies carrossables
 parallèle au rivage

Figure IV-17 schéma d'action selon la zone littorale
 Source :M.Ksouri .A.Bounesrag

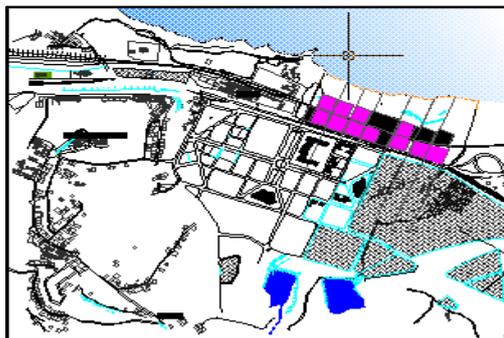
selon le développement durable



-L'enfouissement de la voie ferré et
 autoroute et créations d'un couloir vert
 (l'analyse de niveau de pollution)

Figure IV-18 schéma d'action selon le D.D
 Source :M.Ksouri .A.Bounesrag

Selon les la composition urbaine :



-Prolongement des voies existantes
 (tracé)
 -Devisions des ilots selon le module

Figure IV-20 schéma d'action selon la composition
 urbaine. Source :M.Ksouri .A.Bounesrag

superposition des concepts précédents

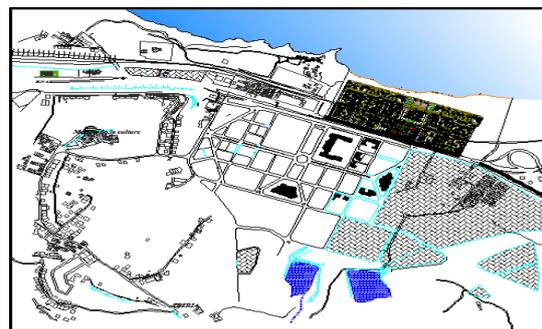


Figure IV-19 schéma d'action selon la superstition
 Source :M.Ksouri .A.Bounesrag

IV.3.2.3 Schéma d'actions :

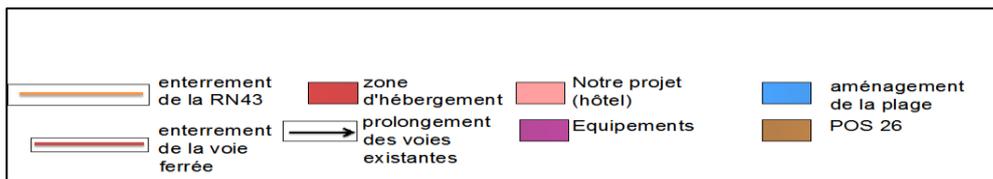
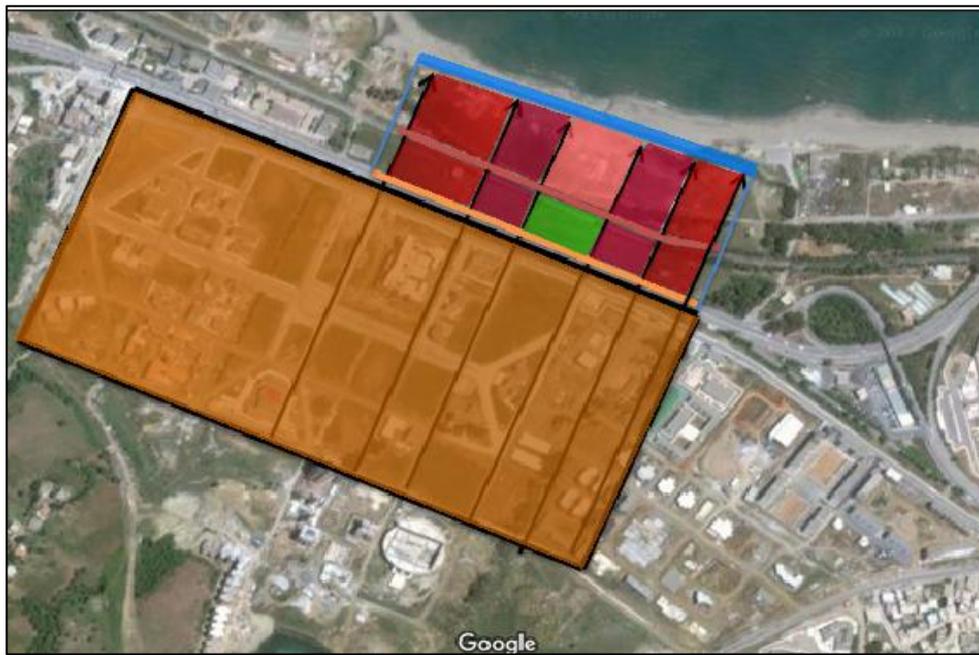
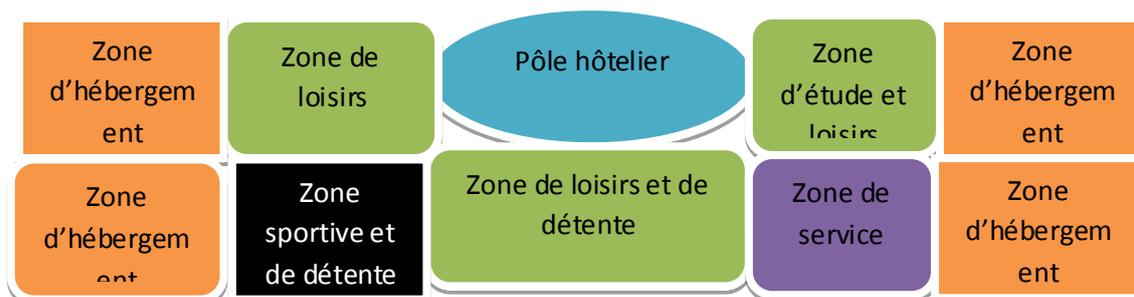


Figure IV-21 schéma d'action. Source :M.Ksouri .A.Bounesrag

IV.3.2.4 Schéma de fonction :

Dans notre cas, il s'agit d'un complexe touristique où les fonctions du tourisme sont les plus importantes. Pour élaborer notre programme quantitatif et qualitatif, il nous paraît nécessaire de définir un processus opérationnel pour la programmation du projet.

Les fonctions, du projet sont indiquées dans le schéma suivant:



IV.3.2.5 Plan d'aménagement (voir annexe page 7)

IV.3.2.5.1 Le programme

IV.3.2.5.1.1 Espaces extérieures (urbain) :

L'espace extérieur est le premier contact du client avec l'équipement, il joue l'effet miroir et reflète l'espace intérieur du projet

IV.3.2.5.1.1.1 •Jardin :

La flore : Afin d'assurer la biodiversité du tapis végétal dans le cadre de la préservation de l'environnement, plusieurs types de plantes ont été choisis tout en conservant ceux déjà existants.

IV.3.2.5.1.1.2 parc et espaces aquatique :

Ce sont des éléments utilisés dans les parcs et les jardins publics (lacs artificiels, jets d'eau), ils jouent un rôle pour le bien être spirituel (satisfaction visuelle.....etc.) et pour faire une continuité entre l'intérieur et l'extérieur.

IV.3.2.5.1.2 Mobilier urbain :

Mobilier d'information : L'installation de ces matériels est aujourd'hui de plus en plus réglementée pour répondre aux problèmes de sécurité et d'environnement : espaces téléphoniques et internet

Mobilier de repos et détente : Il est constitué d'éléments fixes ou amovibles disposés en vue de servir les usagers. Il convient autant que possible de choisir des éléments qui présentent des qualités de durabilité, de commodité et esthétique suffisantes.

Leurs emplacement doit favoriser le repos, et par conséquent être à l'abri du flux de circulation et d'ensoleillement.



Figure IV-22 photos des bancs publics. Source : www.visoterra.com

Eclairage extérieur :

L'éclairage joue un rôle primordial dans plusieurs activités artistiques, Il sert parfois à mettre en valeur les parcs et jardins, par ailleurs il est source d'une grande

consommation d'énergie, donc il est préférable d'utiliser l'éclairage public à énergies renouvelables.

L'espace architectural :

A-Zone d'accueil :

•Réception :

Il est le premier contact entre le client et l'équipement c'est un espace miroir à travers lui le visiteur découvre l'équipement où on trouvera .Il est composé de :

-Le hall d'accueil.

- Le séjour d'attente.

-Administration :

L'administration est la partie privative du complexe touristique.

• Centre commercial :

L'architecture ne peut être vivante, que si elle répond à toutes les nécessités, le centre commercial est une tendance qui travaille à la création d'édifices ou d'ensembles remplissant des fonctions multiples.

B-Zone d'hébergement :

•D'hôtel :

« Etablissement commercial conçu pour mettre à la disposition d'une clientèle itinérante des chambres ou des appartements meublés pour un prix journalier. »

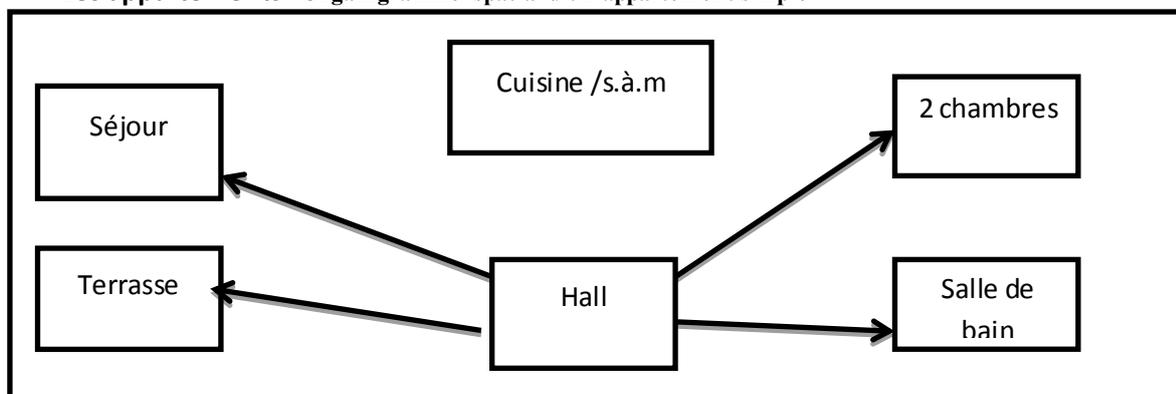
Dictionnaire Larousse.

. L'activité hôtelière exige :

Espaces proposés	composants
Des espaces publics	(restaurant, salon de séjour, bar, dancing, centre de remise en forme, piscine couvert a température contrôlé, jacuzzi, salle de sport.)
Des espaces privés	Des chambres, des suites (avec une haute qualité (de service, confort, orientation, vus panoramique utilisation des technique écologique,)
Des espaces de services	(administration, service déterge...)

Espaces extérieures	(des jardins, des espaces de détente et de loisir, espace de jeux pour enfants, piscine.)
---------------------	---

Les appartements : Organigramme spatial d'un appartement simple



C- Zone de détente et de loisirs :

Equipements	caractéristiques	composants
Parc aquatique	Permet de pratiquer des loisirs ou des activités en relation avec l'eau.	Il contient une piscine, réservé pour la détente et le loisir pour adultes et enfants ainsi que des espaces de jeux (toboggans) et points de consommation....etc.
Théâtre et cinéma	Activité de projection des films proposés dans les festivals	Théâtre et cinéma avec des espaces verts et espaces de jeux pour les enfants
Spa	Etablissement de soin d'hydrothérapie propice à la relaxation et au bien-être	Contient des bassins d'eau chaude équipée de buses de massage qui envoient de l'eau sous pression mêlée d'air

- le programme quantitatif :

Comme notre projet est implanté dans un terrain proposé pour la réalisation d'un complexe touristique, La surface du terrain est environ 8.1ha (4.8ha aménageable). Donc la capacité du complexe doit être environ (505 lits pour l'hôtel / 126 lits pour les bungalows).

•Parking :

Le nombre de visiteur au site est de 40000 personnes (dont 333 par jour), et vue la capacité confortable d'un véhicule est de 4 personnes. Donc le nombre de place pour le parking doit être environ de 83 places (333 / 04) S.

Tableau récapitulatif du programme surfacique :

Equipements	Surface affecté m2	Surface construite m2
Hôtel	2900	2115
Appartements	153	8712
restaurants	137	1370
Centre commerciale	900	642
Cinéma	660	660
Salle omnisport	528	528
Parc aquatique	1221.48	1221.48
Ecole de tourisme	930	818
Théâtre	606	606
Spa	1347	1277
Magasins	101	808
	180	540

Espaces extérieurs	Piscine 57	855
	Stade 112	448
	Espace vert 296	4440
	Air de jeux 160	320
	Passage piéton 7325	
	Voie mécanique 16140	
Parkings	Parkings S.sols 116Places	1772
	Parkings P.air 196places	1608.8

Zone d'hébergement :

Espaces extérieurs	Piscine 57	855	
	Stade 112	448	
	Espace vert 296	4440	
	Air de jeux 160	320	
	Passage piéton 7325		
	Voie mécanique 16140		
Parkings	Parkings S.sols 116Places	1772	
	Parkings P.air 196places	1608.8	
Equipement	Espaces	Nombre	Surface (m2)
appartement (236 lits)	Espaces polyvalent	118	70
Hotel	Hall d'accueil	1	104
	Administration	1	130
	Restauration	4	1050
	Cuisine	2	100
	Détente et loisirs	4	150
	Consultation	2	70
	médicale	115	35
	Chambres a lits	64	30
	double	64	63
	Chambre a lits simple	58	84
	Chambre a trois lits	4	
Suits			
Escaliers autour d'un acenseur			

IV.3.3 Projet architectural :

Localisation : l'ilot choisi représente un point de convergence vu sa position au milieu du terrain et en face de la plage qui sera aménagée , et sa situation au milieu de différents parcours , il représente une veritable intersection entre l'espace vert (le parc urbain) et la plage .

Implantation : le site est d'une surface de 6500 m² de forme rectangulaire , délimité par une voie principale (la voie ferré enterré) et 3 voies secondaires

Accessibilité : le site est accessible mecaniquement de 2 cotés (la voie principale), l'autre coté qui mene vers la plage et un accès de service pour les employes .

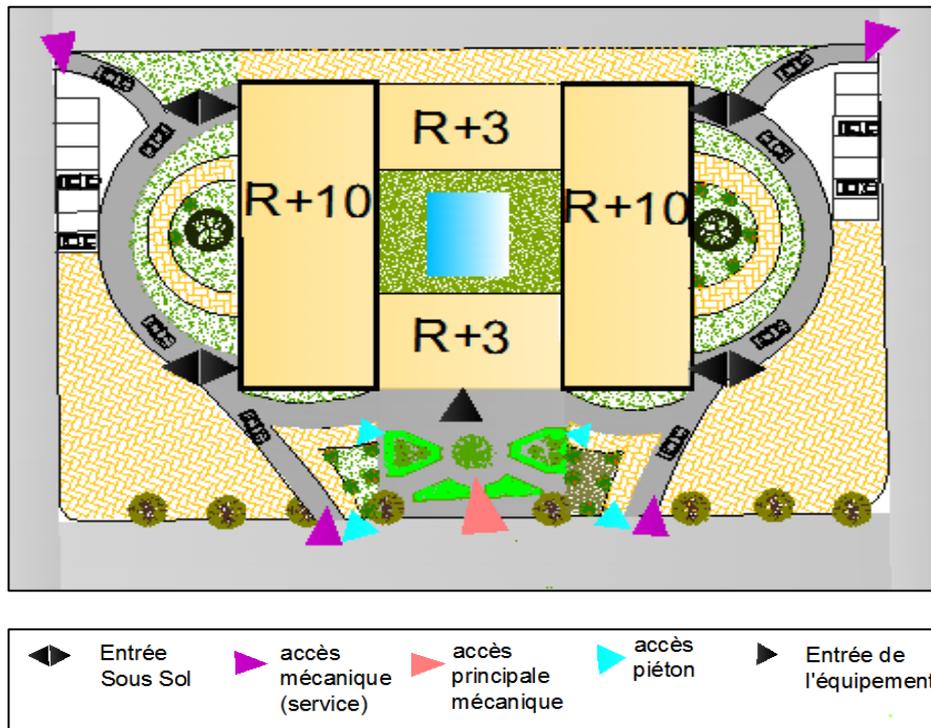
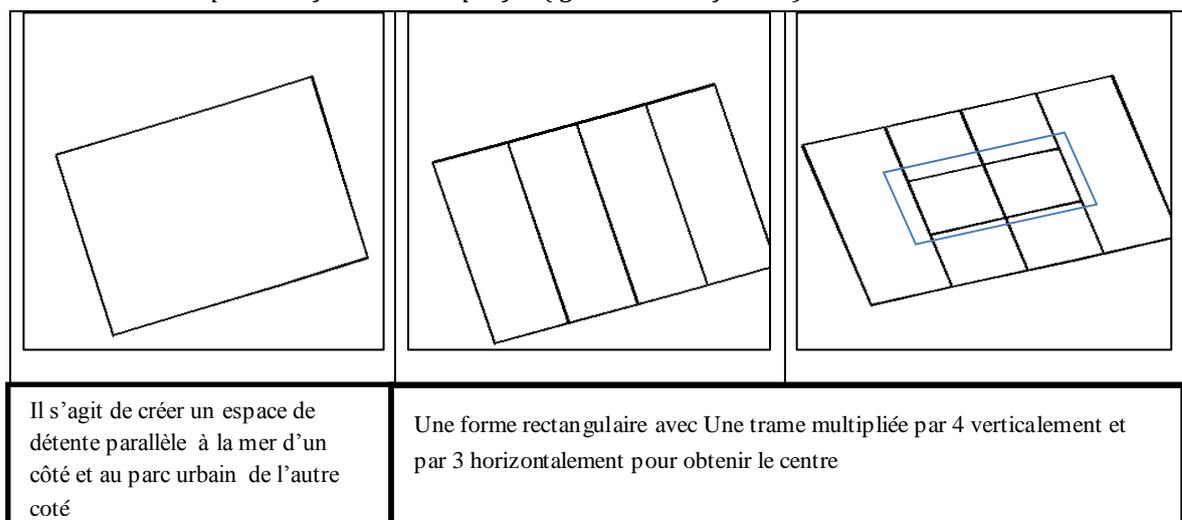
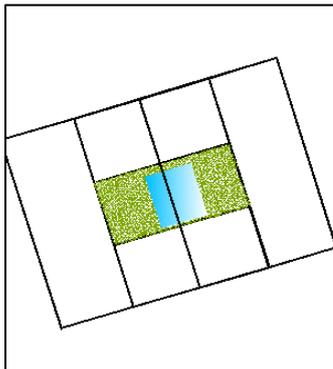


Figure IV-23 plan d'accessibilité .Source :M.Ksouri .A.Bounesrag

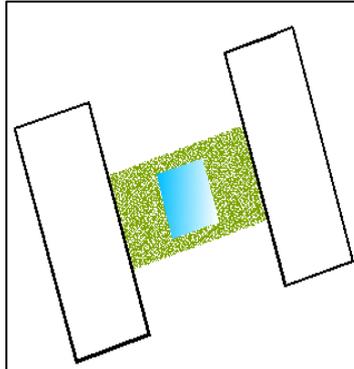
IV.3.3.1

IV.3.3.2 La composition formelle du projet (genése de la forme) :

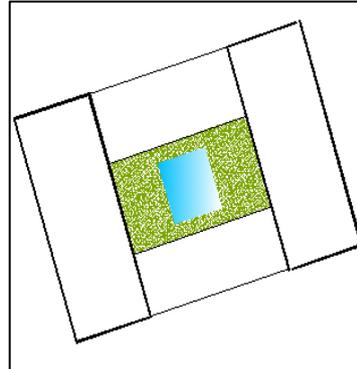




Le centre est le point de rencontre et de détente (Le jardin et piscine)

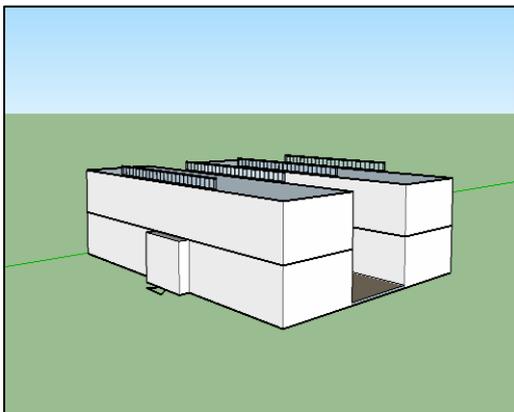


On garde les 2 rectangles verticaux

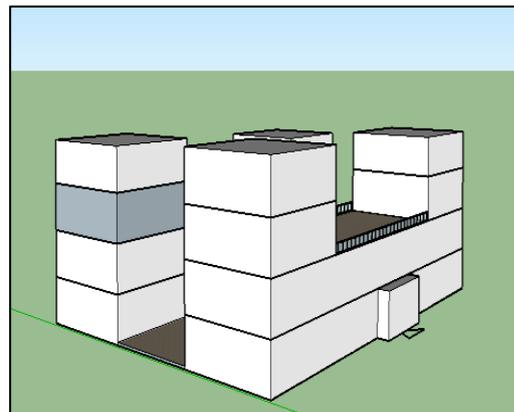


On rajoute les deux rectangles horizontaux et on obtient notre forme

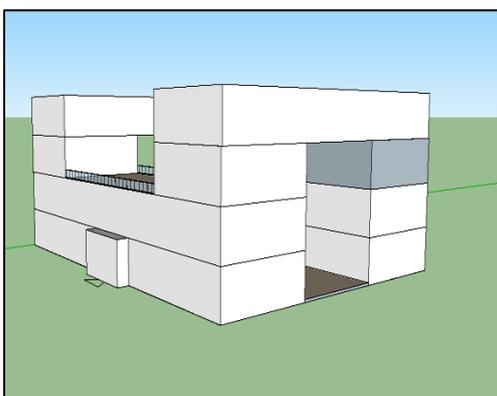
IV.3.3.3 La composition volumétrique du projet :



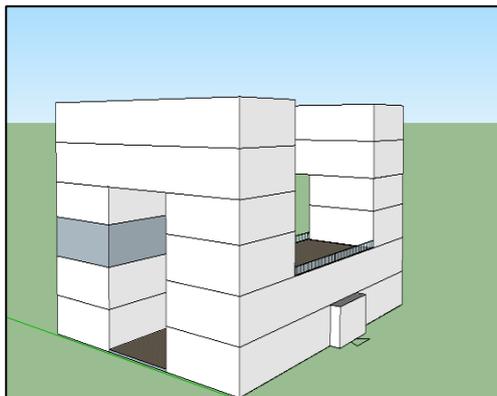
Les deux volumes horizontaux créent l'harmonie avec l'espace public (jardin et piscine)



Surélever les 4 rectangles aux angles pour laisser les 2 terrasses ouvertes



2 derniers volumes verticaux qui couvrent le tout



Le côté est et ouest s'ouvrent sur le jardin et piscine

IV.3.3.4 Schéma d'affectation Sous Sol 1

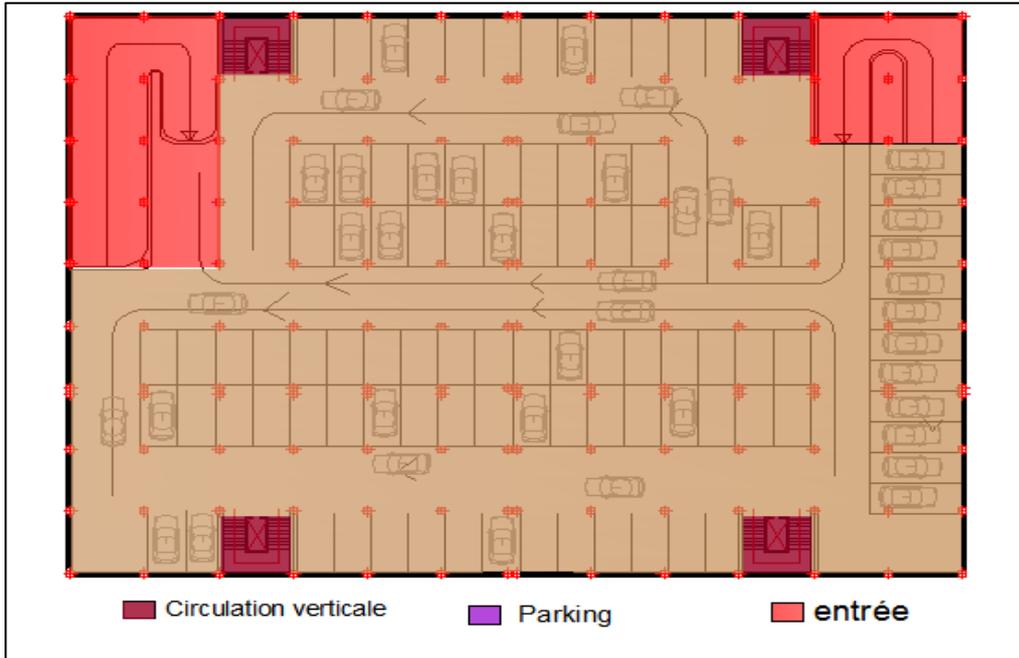


Figure IV-24 Schéma d'affectation Sous Sol 1. Source :M.Ksouri .A.Bounesrag

IV.3.3.5 Schéma d'affectation Sous Sol 2

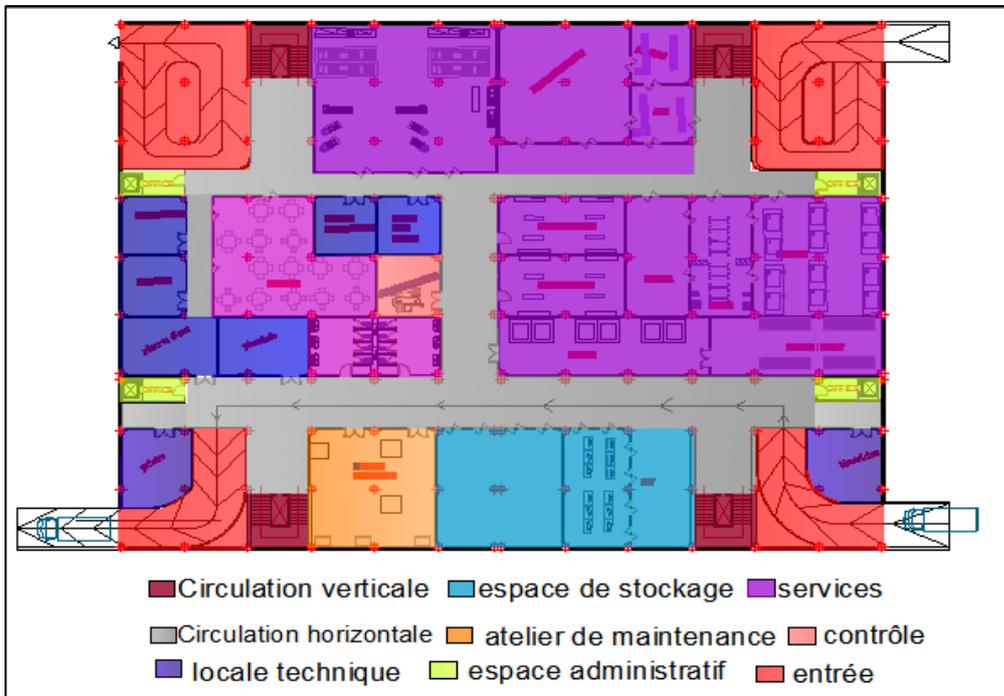


Figure IV-25 Schéma d'affectation Sous Sol2. Source :M.Ksouri .A.Bounesrag

IV.3.3.6 Schéma d'affectation RDC :

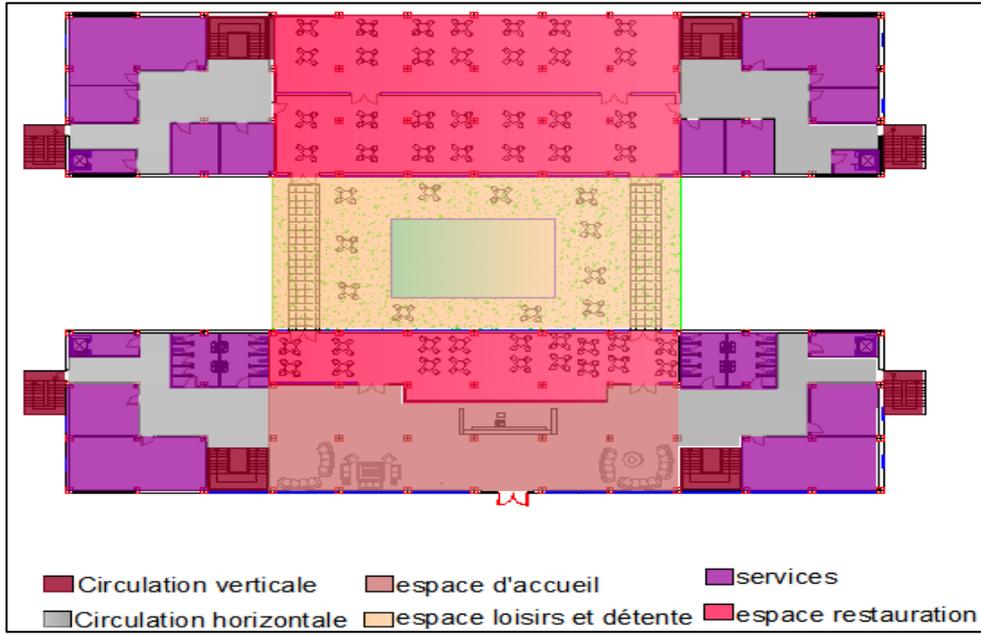


Figure IV-26 schéma d'affectation RDC Source :M.Ksouri .A.Bounesrag

IV.3.3.7 Schéma d'affectation R+1 :



Figure IV-27 schéma d'affectation R+1 Source :M.Ksouri .A.Bounesrag

IV.3.3.8 Schéma d'affectation 2-3eme étages :

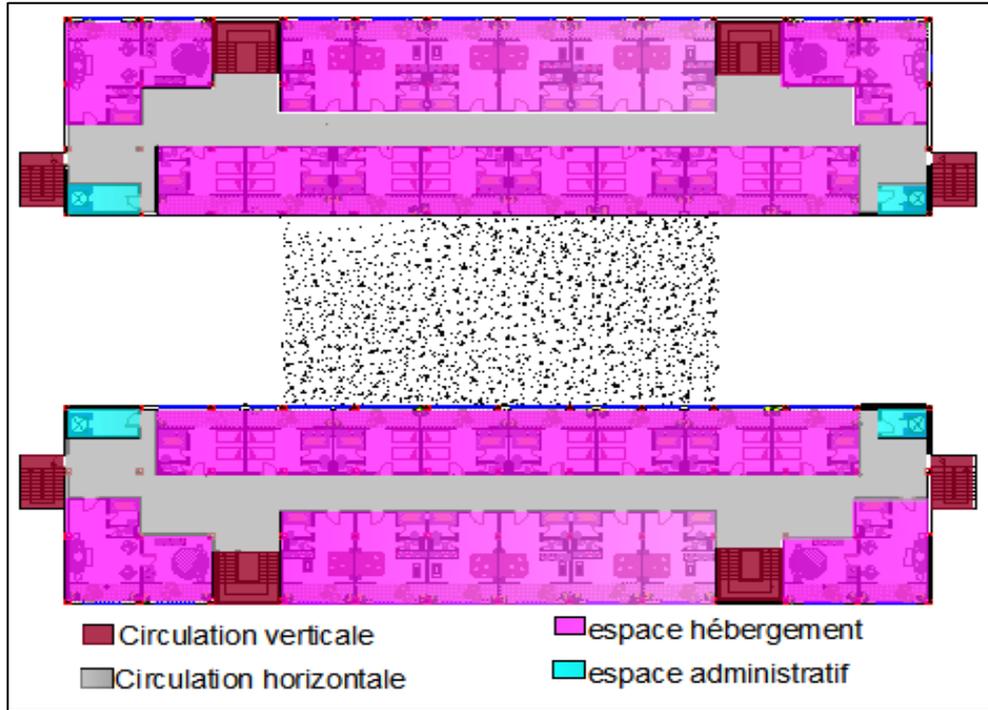


Figure IV-28 schéma d'affectation 2-3eme etages.Source :M.Ksouri .A.Bounesrag

IV.3.3.9 Schéma d'affectation 4-8eme étages :

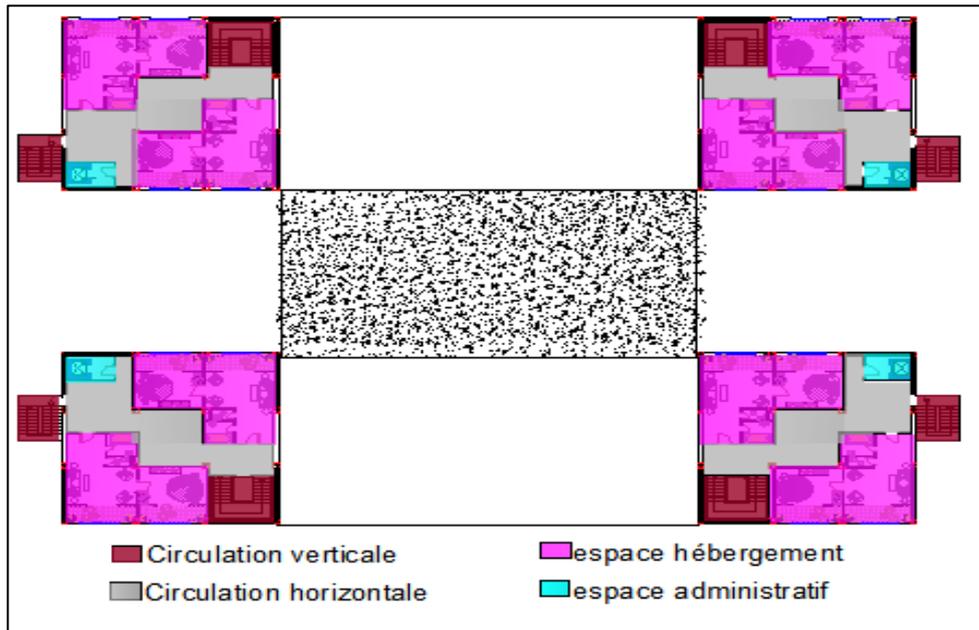


Figure IV-29 schéma d'affectation 4-8eme etages.Source :M.Ksouri .A.Bounesrag

IV.3.3.10 Schéma d'affectation 9-10eme étages :

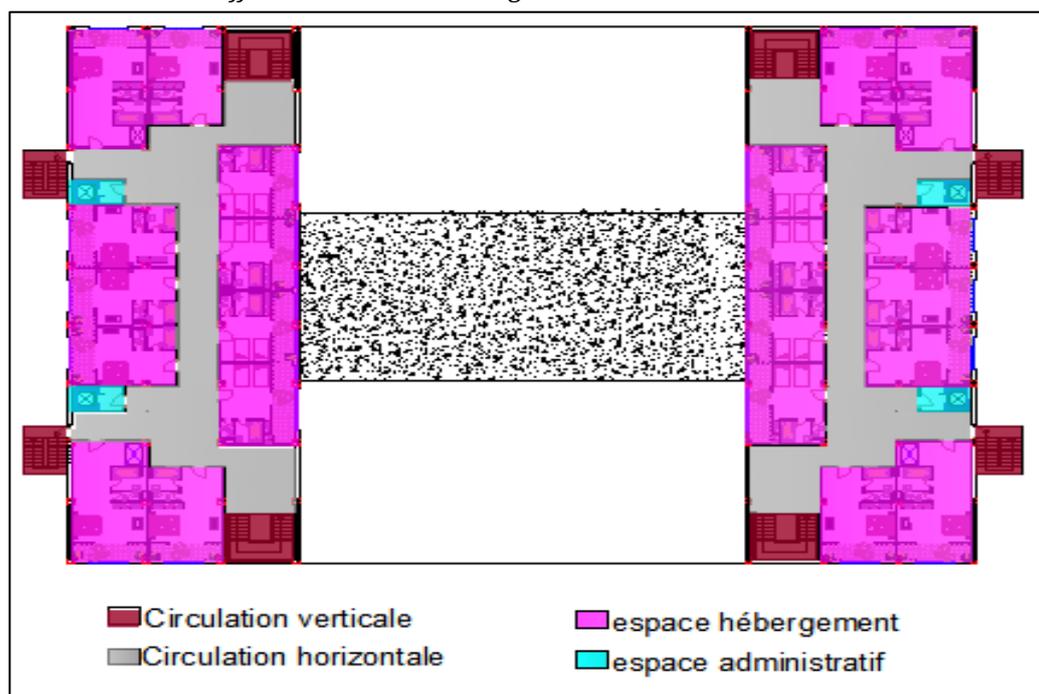


Figure IV-30 Schéma d'affectation 9-10eme étages Source :M.Ksouri .A.Bounesrag

Dossier graphique :

Remarque : Les plans d'architecture à l'échelle de l'ilot seront présentés au niveau du mémoire en annexes sous forme A3.

- Plan de masse page 8 .
- Les plans architecturaux de la page 9 à la page 15 .
- Les façades page 16 et 17.

V. CONCLUSION GENERALE

La nature a embelli Jijel, elle l'a ornée de la mer et des rochers, des terres et des forêts, des montagnes et des vallées, l'eau et l'air, encore à l'état pure permettant à cet « éco- système » d'exister en parfaite harmonie.

Il suffit d'observer, d'analyser puis exploiter sans dégât, ce trésor à ciel ouvert qui agrémente la vue et adoucit la vie.

C'est dans cette perspective que nous avons mené notre étude pour arriver à une proposition qui ne nécessite pas de grands investissements mais dont les retombées sur la ville et son territoire sont importantes.

Tout au long de notre recherche, nous avons essayé de suivre l'évolution de Jijel et de l'analyser et la décomposer depuis son début jusqu'à nos jour en la plaçant dans son territoire naturel et recenser ses potentialités touristiques.

Notre objectif est d'améliorer le cadre de vie des citoyens, d'avoir une cohérence urbaine et de créer une nouvelle composition basée sur l'intersection de plusieurs approches pour que la ville de Jijel soit attractive à longueur d'année et réconciliée avec son environnement hautement touristique

VI. BIBLIOGRAPHIE

Ouvrage:

- Comprendre, penser, construire la ville, éditions STU, Paris, 1993.
- La composition urbaine centre de documentation de l'urbanisme 1996
- DUFRESNE Jacques. Mumford, ou la cité organique. Revue Critère, n° 17, printemps 1977.
- Composition urbaine, projets et territoires. Serge Thibault
- la composition urbaine trois textes de Gérard Hanning. Philippe Montillet (dir), Hervé Blumenfeld (architecte urbaniste)
- Frédérique de Gravelaine, A Nantes, la Mutation d'une Ile, les Chroniques de l'île #1, Place publique, 2009
- Cannes cote d'azur, projet d'enfouissement de la voie ferrée littorale sur le territoire de Cannes

Thèses et mémoires:

- Alioua Warda2007 ;réaménagement de la bande littoral de la ville de Jijel 'vieux port' ;université de Jijel .
- Gueddouh2016 ;Tourisme la ville de Jijel ; mémoire architecture Ville et Territoire.
- Yasmine BOUHELOUF 2014 ; L'attractivité urbaine au service de la revitalisation du centre ancien de Jijel ;mémoire epau.
- SAFRI Saïd 2009 ; RENOUVELLEMENT URBAIN D'UN CENTRE ANCIEN EN DECLIN CAS DU CENTRE-VILLE DE JIJEL ;mémoire université de constantine
- Mémoire Bouannani Abdessamed, complexe touristique Mersat Ben M'hidi
- proposition de développement de tourisme Ile à vache

Web graphie :

- Aucame.fr ile de Nantes

- *Geotourweb.com*

- GrandLyon.com /projets

- : <http://www.wilaya-jijel.dz/jijel/index.php/presentation/pres>

- www.jijel.online. 2006

- Dzairnews.com

- Geotourisme en France et dans le monde Geoturweb.com

- Jijel.info

- <http://www.wilaya-jijel.dz/jijel/index.php/presentation/pres>

- www.jijel.info/modules/xfsection/article.php?articleid=

RAPPORT:

-Rapport du groupe I du Grenelle de la mer (archive) (délicate rencontre terre-mer) page 3et
4

Articles:

-La loi 90-29du 1er décembre 1990 .oups.cit.artide 31

- La loi 90-29du 1^{er} décembre 1990 relative a l'aménagement et l'urbanisme jo de la
république algérienne N52 article

- jacquignon I ;1978,boury p1980

Cours:

Composition urbaine cours 29 .Univ.Biskra

le cours de théorie de projet- master 2 –Arviter- M: Sahli

VII. ANNEXE
