

République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche
Scientifique
Université SAAD DAHLAB BLIDA -1-
Institut d'Architecture et d'Urbanisme



OPTION : Architecture Ville et Territoire

**THEME : Aménagement et Architecture en Milieu Urbaine
Littoral**

*« Pour une meilleur image de marque de la baie
d'Alger »*

PROJET URBAIN : Aménagement du quartier Hamma

PROJET ARCITECTORAL : Gare Maritime Internationale

Réalisé par :

Mlle Ould khaoua Nawal

Mlle Saighi Lydia

Encadré par :

Mr: ICHEBOUBENE. Y.

Mr: TABTI. M.

Mr: SAIGHY B

Année: 2014-2015

PREFACE:

La ville d'Alger ,ville millénaire par son histoire dont chaque escale dévoile ses vestiges et monuments à la beauté singulière et au passé prestigieux marqué par ces édifices nouveaux et anciens dont chacun offre une halte agréable et enrichissante

Alger c'est aussi la Capital, une symphonie mélodieuse d'amour et de loyauté, principes fondamentaux de son authenticité , de ces us et coutumes , ainsi est Alger la Capital

Aujourd'hui, Alger avec une situation géographique d'excellence , une richesse historique irréfutable ,un charme patrimonial et architectural , doit retrouver sa position internationale d'antan et doit pouvoir rayonner dans le bassin méditerranéen pour devenir ville métropole et carrefour international

Traiter de la problématique de la ville d 'Alger, à la fois noble et complexe, reste un challenge très ambitieux des étudiantes, sachant que les pouvoirs public pour ce même cas d'étude, fait appel à des experts étrangers

Le contenu du document présenté et malgré le temps imparti assez court pour son élaboration , reste significatif et pertinent dans ses approches analytiques et les réponses et proposition formulées d'ordre stratégiques et opérationnelles sur les objectifs attendus pour la Capital

En ce jour mémorable et très particulier qui marque une étape importante dans la vie de chacun , l'honneur vous est accordé Monsieur le Président et Messieurs membres du jury, d 'examiner ce modeste document qui vient conclure un cursus universitaire qui a démarré cela fait maintenant 05 années à l'Institut d'Architecture et d'Urbanisme de l'université de Blida, dans un domaine très passionnant qu'est l'Architecture et l'urbanisme

Remerciement :

Derrière chaque travail il ya des personnes, ces personnes à qui on voudrait témoigner toute notre reconnaissance, nous tenons à exprimer tous nos remerciements et toute notre gratitude à nos encadreurs, pour leur disponibilité, leur patience et surtout leur judicieux conseils.

Nos remerciements vont aussi vers tous nos enseignants qui, de près ou de loin, ont contribué à notre formation.

Nos remerciements à toutes les personnes qui nous ont aidés la réussite de ce travail.

Toute notre reconnaissance à nos aînés et maitres. Tout notre amour à nos parents, nos frères et sœurs, famille et amis.

Je dédie ce travail à mon modèle l'homme pétrie de savoir et toujours prêt à le partager l'être qui a été mon ombre durant mon cursus universitaire et m'a transmis son dévouement pour le travail bien fait mon très cher papa à ma chère maman qui a toujours cru en moi et qui n'a pas cessé de m'encourager ma chère tante salima enfin à ma soeur sarah et mo frère Ibrahim

Sommaire

Chapitre I : Introduction

- Principes de l'option *Architecture , Ville et Territoire*
- Stratégie à développer sur la thématique.
- **Thème : Aménagement Urbain en Zone Littorale**
 - Démarche méthodologique:**
 - Problématique générale des villes**
 - Problématique Spécifique des Villes du littorales:**
 - Particularités des villes du littorale**

- **Conclusion**

Chapitre II: Connaissance du thème

- ❑ **Exemples du projet en Algérie**
 - **Aménagement de la baie d'Alger** par le cabinet d'Architecture CHARPENTIER France
 - **Aménagement du port d'Alger**, un port habité. Les nouvelles limites ville port” par Wafa Lakelak, architecte diplômée de l'École supérieure d'architecture prix d'urbanisme Tony-Garnier 2011 (France).

- ❑ **Exemples du projet International**
 - Aménagement d du port de Barcelone « *Gouvernance urbaine et portuaire* »
 - Aménagement **du Port de Casablanca**, « *Complexe professionnel intégré* »
- ❑ Listing de revues et livres consultés.
- ❑ **Conclusion**

Chapitre III : Phase analytique et intervention

Thème : *Aménagement Urbain en Milieu Littorale, cas d'Alger*

□ **Site d'intervention : La Baie d'Alger**

Phase analytique

- Présentation du projet
- Situation
- Délimitation
- Accessibilité et Mobilité
- Développement à travers l'histoire
- Analyse du tracé urbain et du cadre bâti
- Constat et conclusion.

Phase opérationnelle:

- Principes d'aménagement
- Schéma d'aménagement

□ **Périmètre d'intervention: Monument - Hamma - Front de mer**

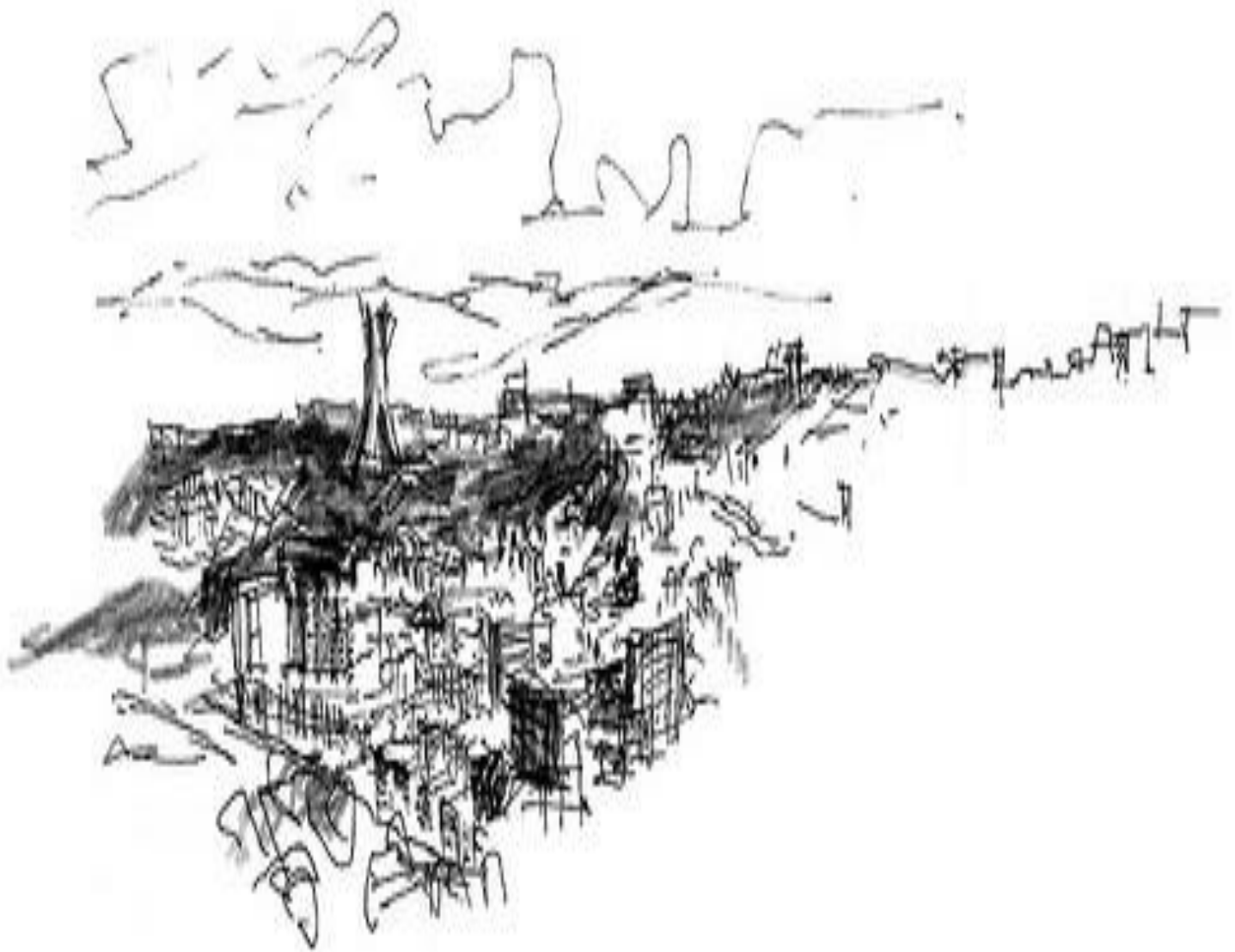
- Principes d'aménagement
- Proposition d'un plan d'aménagement au 1/2000
- Elaboration du plan de masse du projet (front de mer) 1/1000

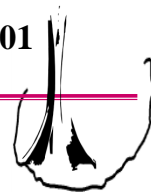
□ **Projet de la Gare maritime Internationale: Démarche Conceptuelle**

- Intégration du projet de son environnement extérieur
- Programme fonctionnelle et surfacique
- Concept architectural et constructif.
- Développement du projet de gare maritime internationale au 1/200. Plans Coupes
Façades 3D

CHAPITRE I

INTRODUCTION





Master « Architecture , Ville et Territoire »

□ Introduction:

La production architecturale a connu une révolution sans précédent depuis les années 50, En effet, les typologies architecturales sont passées du stade évolutif dynamique « naturel » à une expression définitivement figée qui ne permet plus des mutations typologiques profondes mais seulement des variations stylistiques sur un même thème.

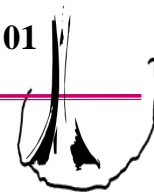
L'acte conceptuel reste une subjectivité individualiste qui développe des opinions personnelles rattachées à des sentiments et émotions propres à la personne plutôt qu'à des observations de faits réels possédant une dynamique qui leur est propre, indépendamment de l'observateur.

Quant aux typologies urbaines, elles découlent en partie des nouvelles typologies architecturales, mais aussi d'un certain nombre de facteurs tels que la communication et les nouvelles technologies, actuellement d'actualité.

Théorie de la typo-morphologie: . Par Saverio Muratori Architecte Italien

la production de la ville c'est la production d'une œuvre d'art collective par toute la société. Méthode d'analyse apparue dans l'école d'architecture italienne des années 60, Il s'agit d'une combinaison entre l'étude de la morphologie urbaine et celle de la typologie architecturale, à la jonction des deux disciplines que sont l'architecture et l'urbanisme La typo-morphologie aborde la forme urbaine par les types d'édifices qui la composent et leur distribution dans la trame viaire

- **La morphologie** : étude de la forme urbaine dans son développement historique, à partir des éléments la constituant (le site d'implantation, le plan de la ville, le tracé des voies...).
- **La typologie** : analyse des caractères spécifiques des composants d'un ensemble ou d'un phénomène, afin de les décrire et d'établir une classification. Dans notre cas, c'est l'étude des types d'édifices et leur classification selon plusieurs critères (dimensions, fonctions, distributions, systèmes constructif et esthétique).
- **Le type** : Catégorie qui possède les mêmes caractéristiques urbanistiques et architecturales. La détermination de types se réalise par la recherche de coprésence, d'invariants, d'une part, et d'écarts et de variations d'autre part, dans les traits du bâti et de la forme urbaine



Cette approche typo-morphologique s'intéresse non seulement aux formes bâties les plus largement répandues mais aussi à celles plus exceptionnelles, parce que toutes les deux traduisent un processus de stratification et de transformation des tissus urbains.

Cette méthode d'analyse met l'accent sur la revalorisation des tissus urbains anciens, et rejette l'urbanisme moderne. l'approche est basée sur deux niveaux d'étude suivants :

- Les infrastructures : il s'agit du tracé au sol des occupations urbaines, que sont le site, la voirie et le parcellaire.
- Les superstructures : cela concerne les éléments eux-mêmes d'occupations du sol, essentiellement le bâti et les espaces libres.

L'analyse typo-morphologique est née suite à l'apparition de l'école italienne muratorienne en référence à l'ouvrage de Saverio Muratori publié en 1959 et qui porte sur la forme de la ville.

Ses idées seront récupérées et développées à travers ses étudiants (A. Rossi, C. Aymonino, G. Caniggia).

Plus tard, elles seront réintroduites en France par J. Castex P. Celeste et Ph. Panerai

La ville dans laquelle se produit le projet architectural possède des constantes structurelles en termes de hiérarchies du viaire, de modularité, de modalités et de pertinences,

Le projet architectural sera confronté à la gestion de ces constantes urbaines qui vont à leur tour orienter le développement et la création d'une typologie architecturale adéquate dans une localisation urbaine donnée.

C'est seulement en respectant ces constantes structurelles et ces spécificités territoriales qu'un habitat durable peut être envisagé, à travers la reconnaissance de l'apprentissage ancestral des sociétés qui nous ont précédés, de leurs productions spontanées qui ont répondu à des besoins précis sans causer de dommages aux ressources naturelles et sans mettre en danger l'évolution des générations futures.

Ces enseignements sont contenus dans le patrimoine qui devient une source de connaissance et d'inspiration pour les créations architecturales futures.



Le corollaire direct du concept de patrimoine est évidemment celui d'histoire. L'histoire devient ainsi la source des références indispensables à une production durable de l'environnement anthropique.

La reconnaissance de la valeur existentielle de l'homme au sein de la nature et la connaissance profonde de cette dernière afin de ne pas l'exploiter au delà de ses limites, est la condition qui permet à l'« habiter » de se réaliser, par opposition au « loger » d'aujourd'hui.

Retrouver la codification de la production du bâti à travers sa réalité territoriale, comme base structurelle, est un préalable à la reconnaissance des lois de la production de l'espace anthropique.

Les différents moments de l'anthropisation de l'espace : le territoire, l'agglomération et l'édifice, sont les trois niveaux d'échelle à travers lesquelles va s'exprimer toute l'action humaine sur son environnement.

La connaissance – reconnaissance de ces échelles et de leurs articulations permettra éventuellement de faire ressortir les modèles structurels pour la conception et le contrôle des extensions urbaines et des projections architecturales.

La spécialité proposée permet aux étudiants d'obtenir une compétence double ; d'une part, d'appréhender le phénomène urbain complexe dans un système de structures permettant une conception cohérente d'actions à projeter sur l'espace urbain, d'autre part de respecter l'environnement territorial à la ville en insérant de projets architecturaux dans la logique structurelle et culturelle du territoire, comme projets intégrés dans leur contexte et comme solutions aux problématiques locales rencontrées et identifiées

Territoire – Ville – Maison

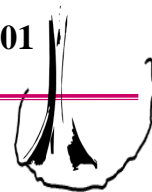
Trois éléments sont donc indispensables dans notre étude :

les éléments territoriaux, les éléments urbains, les éléments architectonique.

La typo-morphologique opère par analogie et homologie, c'est à dire établir des liens communs entre l'être et la matière, entre l'homme et l'environnement spatial.

Muratori qualifie la discipline –Architecture– et met en évidence spécialement la connaissance des aspects formels de l'environnement spatial, c'est à dire, une morphologie du territoire.

L'école morphologie propose la conservation des caractères concrets des formes signifiantes des structures territoriales, et garantit la capacité de contrôler ces formes aux disciplines de projet – Architecture et urbanisme.



La méthode de **G. Caniggia et l'école muratorienne** a pour but de redonner à la ville son identité à travers la cohérence de deux échelles

d'interventions celle de la morphologie urbaine et celle de la typologie du bâti.

* Elle se propose de conserver aux structures territoriales leur caractères concrets de forme signifiantes.

* Garantir aux disciplines du projet, la capacité de contrôlé de ces formes.

* Comprendre ce qui est la ville, et ce qu'il faut pour maintenir l'urbanité de nos agglomérations.

* Faire évoluer la ville percevoir dans le projet le caractère de continuité de son histoire.

De constituer le processus typologique à travers ses deux dimensions, synchronique et diachronique.

Cette approche de la ville, comme étant une totalité organique, nous guide à la considérer comme un « **tout** » cohérent, et comme une structure signifiante et non pas une simple addition d'objets autonomes, cette forme, et cet ordre peuvent être pris comme référence, pour juger de la rationalité d'une intervention nouvelle.

- En peut dire que les méthodes de **S. Muratori et G. Caniggia** forment une cohérence qui consiste à analyser et à comprendre la ville dans ses structures et ses développements depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours.

Structuration du territoire :

- Pour comprendre les raisons de l'implantation de la ville de Tipaza, il faut commencé par la compréhension des raisons d'implantation de la ville dans ce site, cette lecture nous permettra de connaître les différents phases d'occupation de territoire à travers l'histoire et d'autre part comprendre le processus évolutif de sa structure .
- **Caniggia** considère la structuration de l'environnement comme résultat d'un processus de formation et succession d'éléments nouveaux, une grande œuvre d'architecture collective dotée d'une signification culturelle.



□ Objectif du master :

Apprendre à aborder l'architecture dans ses trois dimensions à savoir l'édifice, la ville et le territoire, et faire apparaître l'impact du potentiel du site urbain dans une optique de projection architecturale.

Dans le cadre du master, la reconnaissance de la structure territoriale génératrice d'habitat comme première matrice des implantations anthropiques, et de la structure urbaine comme naturellement issue de cette structure territoriale et elle-même matrice du tissu urbain, est une condition sine qua none d'une production durable de l'habitat humain.

Notre approche au niveau de l'option « *Architecture , Ville et Territoire* » (ARVITER) , est basée sur la reconnaissance des relations entre territoires culturels, structures urbaines et production de typologies architecturales.

A ce titre nous proposons l'approfondissement des connaissances en typologie à partir d'une stance actuelle. Nous nous insérons ainsi dans une problématique contemporaine de la production de l'environnement bâti.

L'enseignement des typologies et la pratique de relevés et d'analyse constitue l'aspect cumulatif des connaissances du réel, qui est finalisé par un projet architectural dont les références typologiques sont définies et rattachées à l'aire culturelle, au territoire et à l'époque, dans un esprit de durabilité, associant continuité et innovation.

La recherche cumulative in situ permet de produire des registres de répertoires typologiques.

Ainsi, et grâce à une accumulation de connaissances typologiques et stylistiques relatives à des aires culturelles données, et à une réalité territoriale et urbaine donnée,

le projet final concrétisera une attitude créatrice de formes architecturales en relation avec la réalité culturelle du territoire.



□ **La stratégie adoptée est basée sur les aspects suivants:**

- ❖ Considérer la ville comme processus dynamique et non comme une entité formelle abstraite
- ❖ Clarifier la notion de ville et le champ sémantique de ses concepts : Métropole, Métropolisation, Centre, Centralité, Urbanité, Accessibilité, Mobilité, Espaces publics, la Ville alternative, Ecologie Urbaine, Développement durable.....
- ❖ Approfondir l'approche analytique des valeurs et potentialités Géomorphologiques, Naturelles, Sociales, Historiques, Architecturales, Techniques et Fonctionnelles de la structure urbaine.
- ❖ Maîtriser des instruments d'aménagement et d'urbanisme, tel que PDAU, POS.
- ❖ Connaître le territoire urbain en vue de définir sa problématique spécifique,
- ❖ Etablir un diagnostic pour définir ainsi les enjeux,
- ❖ Formuler les besoins, programmer des actions, mettre en œuvre un schéma de principe,
- ❖ Elaborer un plan ordonnateur d'aménagement pour enfin entamer le projet d'architecture.

Cette stratégie passe inévitablement par une maturation basée sur un processus négociée avec les différents acteurs et tient compte aussi de la faisabilité Technique, Economique et environnementale

Source : Master « Architecture, Ville et Territoire » Université A/Mira Bejaia



□ Démarche méthodologique

❖ Problématique Générale des villes

Aperçu historique :

L'organisation interne des agglomérations est différente d'une ville à une autre, en fonction du climat, de la situation géographique, Nombreuses études on montré que les régions littorales ont été de tout temps les plus convoitées tant pour le développement d'activité purement touristique que pour d'autres activités économiques. Elles étaient qualifiées de laboratoires d'innovation en matière d'architecture et d'urbanisme.

..Toute fois, vers la fin du 18eme siècle et avec l'avènement de la révolution industrielle, la ville en générale sans exclure la ville littorale a perdu son identité ; des bâtiments montèrent comme des champignons les villes petites ou grandes subissaient des bouleversements notable .Elle sont devenues une sorte de carrefour qui reliait les voies de communication, les lieux de production.... Et celle qui se développaient le plus sont celle situées le long des voies ferrées et des grands ports. Même l'architecture n'avait plus aucun sens, les bâtiments construits avaient tous la même vocation faisant perdre aux villes leurs caractéristiques régionales.

Pour essayer de remédier à la crise de la révolution industrielle avec tous les problèmes qu'elle a engendrés, le mouvement moderne a tenté de se baser sur le besoins types de l'être humain : travailler, circuler, se recréer et dormir, conduisant la ville encore une fois à sa perte, donnant à une rupture entre l'architecture et l'urbanisme.

C'est à partir de ce constat que notre option AZUL travaille pour développer une approche qui prend en considération les particularité significatives de la ville littorale dans la manière de penser, de produire et d'organiser cet espace.

Le débat de ces dernières années met de plus en évidences certaines questions cruciales :

La crise urbaine que connaissent nos villes avec la perte de leurs identité, conséquence d'une absence manifeste d'une planifications urbaine spatiale, appel à un débat national des experts en aménagement en urbanisme et en architecture afin de proposer des alternatives adaptées au contexte actuelle,



❖ Problématique spécifique des Villes du littorales:

Avec l'exode massive que connaît le pays depuis une vingtaine d'années, la bande du littorale a connu le plus grand flux migratoire, appelé par les spécialistes *la littoralisation du territoire*. Sans instruments d'aménagement spécifiques, les villes du littorales connaissent une Urbanisation, spontanée, anarchique et non maîtrisée.

Ce développement urbain de masse ne prend pas en considération les particularités du contexte environnemental notamment au plan naturel, social et historique du littoral, qui par le passé était des facteurs ayant influencés le développement urbanistique et architectural des villes du littoral par les principes forts d'occupation spatiale, l'organisation des espaces publics et privés, la production du cadre bâti, les type des matériaux utilisés, la forme architecturale, l'orientation.

Nous présentons ci prés les Particularités des villes du littorales, au plan géomorphologique, naturelles, sociales et leurs Impact sur le développement des villes du littorales: au plan urbanistique, architectural et règlementaire dans le but a travers cette démarche c'est :

- ❖ Contribuer à une meilleure adaptation aux particularités du milieu littoral, dans notre manière de produire et d'organiser l'espace bâti,
 - ❖ Réfléchir dans une démarche de développement durable, ceci pour une durabilité dans le temps, une meilleure protection et une mise en valeur des potentialités de nos espaces littoraux,
- Redonner à ces villes littorales leur image architecturale et urbanistique et, et ainsi que la vie agréable dont jouissaient autrefois.

L'objectif principal recherché reste toujours « rapport site/projet »

A ce titre, Nous citons en exemple l'expression de l'architecte Français **Jean Nouvel** ;

« ..., chaque lieu, voire même chaque quartier, a son architecture »



A) Généralité

❖ 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 et peut s'étendre de quelques centaines de mètres à plusieurs kilomètres.



Exemple de littoral

❖ Les villes du littorales:

- Les villes littorales sont constituées d'un rivage, d'un arrière pays, la mondialisation, l'industrialisation et le développement du tourisme
- balnéaire accélèrent la concentration des populations
- avec plus d'un milliard de personnes vivent sur le littoral
- En Algérie, ce sont des zones très dense
- La littoralisation pose le problème entre le développement économique et la protection de l'environnement naturel et urbain



Exemple Ville du littoral



B) Particularités des villes littorales:

Au plan naturel:

Le climat :

Le climat correspond aux conditions atmosphériques pluie, température, vent, pression atmosphérique et humidité etc.

Les vents:

- L'orientation des bâtiments
- Réalisation de brise vents

L'ensoleillement :

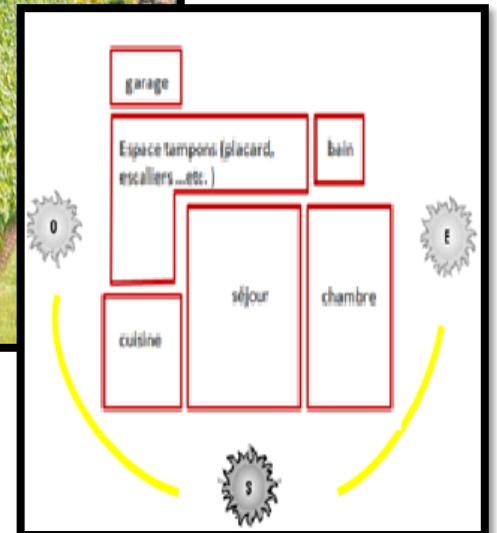
- une bonne orientation des bâtiments
- Bonne disposition des ouvertures sur les façades.
- Création d'espaces intermédiaires entre l'intérieur
- et l'extérieur. (balcon, terrasse..)
- Réalisation des brises soleil (moucharabieh)

La pluie :

- Réalisation toiture en pente
- Drainage et récupération des eaux pluviales

L'humidité :

- Provoque la corrosion des métaux, la détérioration du bois
- Eclatement des matériaux poreux gorgés d'eau.....
- Protection suffisante des aciers par l'utilisation d'enrobage supérieur à 2cm)
 - Utilisation de la peinture à la chaux.
 - Assurer une bonne étanchéité afin d'éviter des infiltrations capillaires.
 - Assurer une bonne ventilation





Au plan social:

C'est les rapports d'interaction qui existent entre la typologie sociale (traditions et coutumes) et la formes d'organisation spatiale adoptée.

1- mode de vie :

un mode de vie est traduit par la relations, la communication

2- comportement:

habitueés aux visiteurs ,les habitants du littoral se distinguent par une sociabilité et une hospitalité avec le touriste.

L'impact sur l'organisation du bâti:

Cas de la maison méditerranéenne :

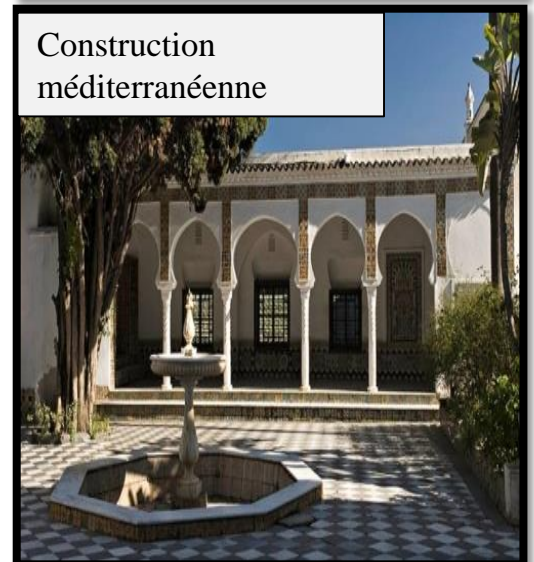
La maison présente des caractéristiques originales ,conçue et organisée avec un confort adapté au éléments naturels pour répondre aux besoins et modes de vie des habitants .

le patio :

Espace central « Ouast Eddart », sert d'espace de transition, de distribution, d'aération de ventilation et de regroupement familial

La terrasse:

Espace couvert ou semi couvert , sert de transition entre l'intérieur et l'extérieur pour profiter de l'environnement (soleil, mer, brise)



Exemple de terrasses



C) Développement des Villes littorales:

1- Parallèlement à la mer:

Généralement on retrouve ce genre de développement sur des sites plats, le tracé adopté est linéaire, parallèle à la mer croisé perpendiculairement par des percées. pour profiter au maximum des vues panoramiques, Les constructions seront dotées d'ouvertures et de terrasses orientées vers la mer.

2- Perpendiculairement à la mer

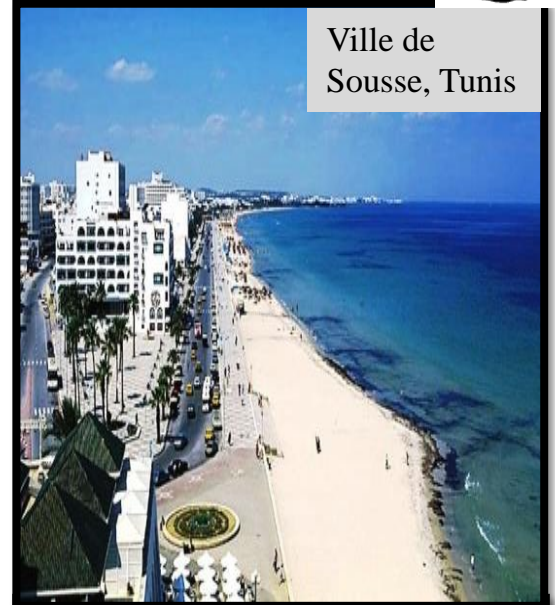
C'est sur des sites très accidentés que l'implantation des villes se fait perpendiculairement à la mer. Avec une bonne intégration au site, les constructions se forment en dégradé donnant ainsi naissance à des terrasses et des balcons avec vues panoramiques sur la mer. cas de la CASBAH.

3- Développement dans les 02 directions:

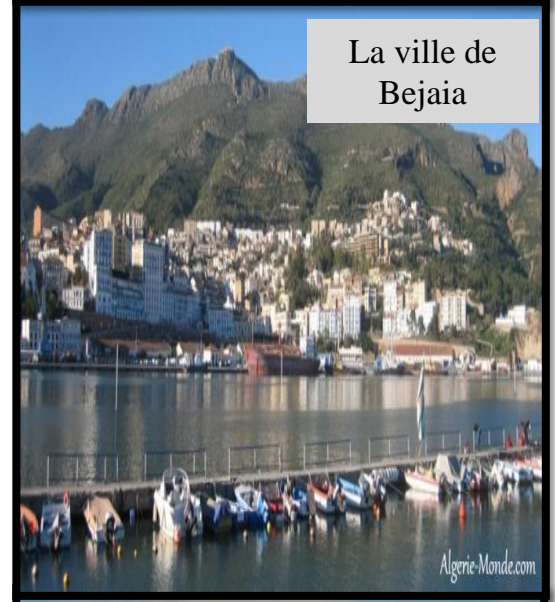
En retrouve ce cas de développement des villes implantées sur des sites qui présentent des morphologie plates et accidentées, mais aussi, les cas des sites présentant des obstacles naturels tel que les cours d'eau, les montagnes, les forêts, les rochers ou les zones spécifiques comme les zones militaires, les zones non-aedificandi, les sites protégés, les terres agricoles, les forêts ...etc. Ces éléments naturels peuvent ainsi orienter le trace urbain de la ville.

4- Tendances actuelles:

Nous assistons aujourd'hui à une nouvelle forme de développement urbain de la ville littoral, en s'éloignant du rivage. après prise de conscience du danger naturel qui sévit actuellement tel que les tsunamis, l'érosion, l'élévation du niveau de la mer.



Ville de
Sousse, Tunis



La ville de
Bejaia



La ville de Manarola, Ital



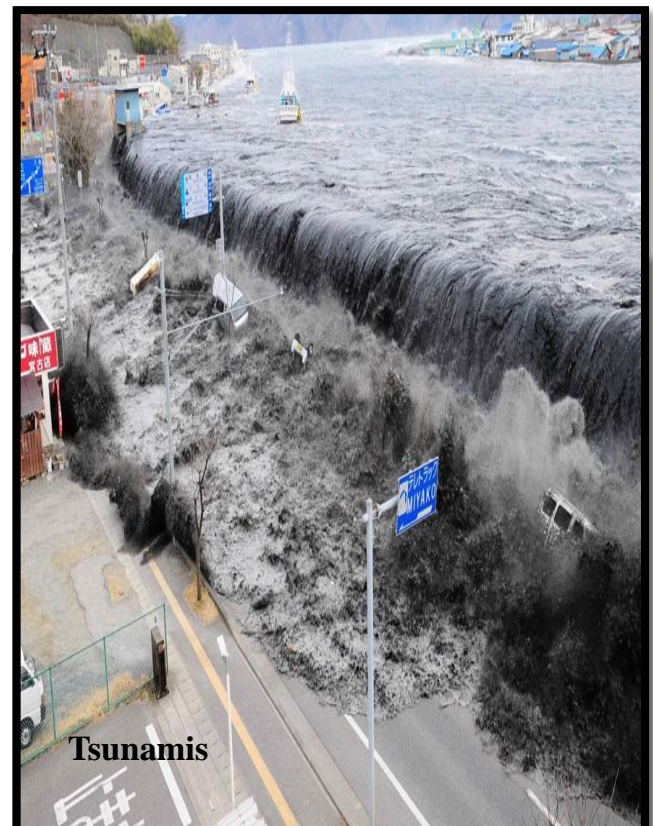
les dangers naturels enregistrés actuellement tel que les tsunamis, l'érosion, l'élévation du niveau de la mer, ont obligé les pouvoirs publics à promulguer des textes réglementaires,

Loi sur le littoral

La loi littoral issue, du Schémas d'Aménagement National du Territoire SNAT, régleme toute aménagement, et toute intervention sur le littoral.

Nous citons certains principaux objectifs:

- la préservation d'une bande de 100 m à partir de la grande vague, déclarée zone non- Aedificandi,
- la protection et à la valorisation du littoral.
- la Préservation du patrimoine culturel
- la Préservation du patrimoine naturel .
- Encourager la recherche et les découvertes qui concerne les ressources Littorales .
- Mettre en place des testes règlementaires qui interdissent l'empiétement sur des zones naturelles ou patrimonial
- La création d'un bâti harmonieusement aménagé et adapté au développement des activités touristiques et la sauvegarde de sa spécificité.
- L'utilisation rationnelle et harmonieuse des espaces et ressources touristiques en vue d'assurer le développement durable du tourisme.
- L'intégration des zones d'expansion et sites touristiques ainsi que les infrastructures de développement des activités touristique dans le schéma national d'aménagement du territoire
- La mise en place d'instrument d'aménagement spécifique au littoral tel le Plan d'Aménagement Côtier PAC





D) Au plan architectural

La forme:

Usage de la métaphore dans la création Architecturale



Hotel à
Dubai



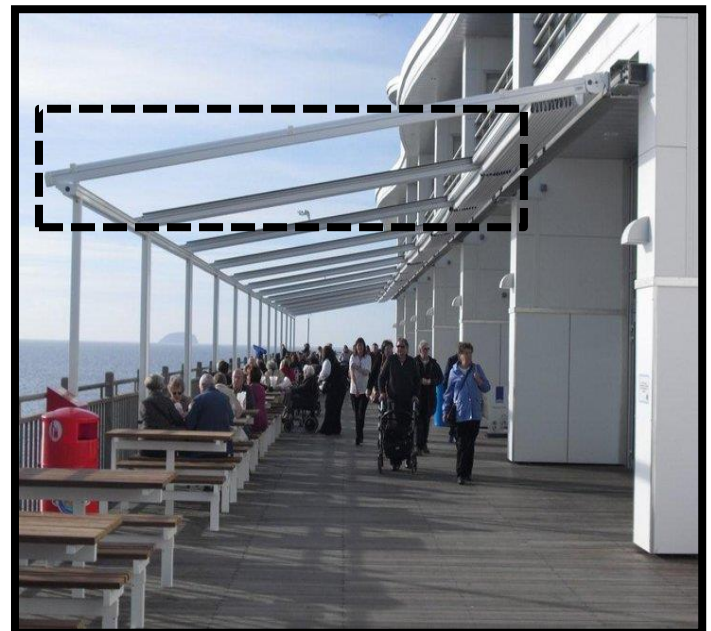
Hôtel au sud de la Chine

Les Matériaux:

La nature agressive du climat l'érosion, l'humidité, nécessite l'utilisation de certains matériaux appropriés, tel que la brique, le béton, les agglomérés d'agréats creux, les panneaux isolés, verre de faible émissivité en prenant considération l'épaisseur pour assurer la résistance thermique mais aussi se protéger de l'humidité et de la corrosion,

Type des constructions

➤ Pour des raisons économiques on construit des bâtiments commerciaux et d'aires de stockage entrepôts, complexes économiques et aménagés les lieux d'échanges économiques, des espaces pour l'activité de pêche, et des infrastructures de plaisance, de loisirs et de distraction, c'est l'impact des facteurs économiques: (les ports et le tourisme



Utilisation de verre de faible
émissivité



E) Aménagements spécifiques :

1 Les Percées:

Les villes littorales se caractérisent par une structure urbaine maillée basée sur des percées vers la mer et ayant pour objectif principal :

- 1- une échappée visuelle vers la mer
- 2- Une bonne ventilation urbaine.
- 3- Assurer un drainage gravitaire des eaux



Avenue Frantz Fanon Alger

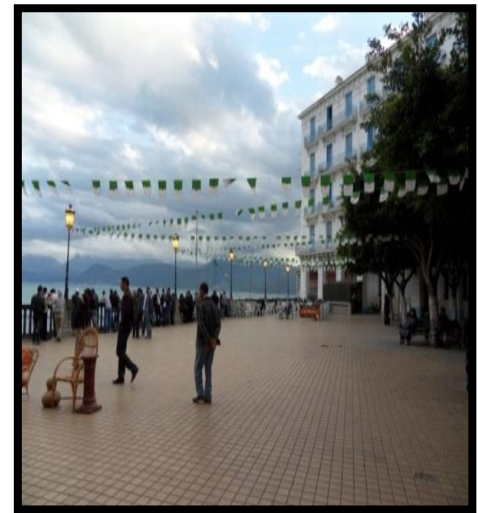


la Casbah

2 Les Espaces publics:

La terrasse, élément clé dans la composition urbaine des villes du littoral

Cette espace avec vue sur la mer, permettent aussi le regroupement, les rencontres, échange culturel, artistique et donc un lieu privilégié des touristes. Exemple la **Place Gueydon à Bejaia**

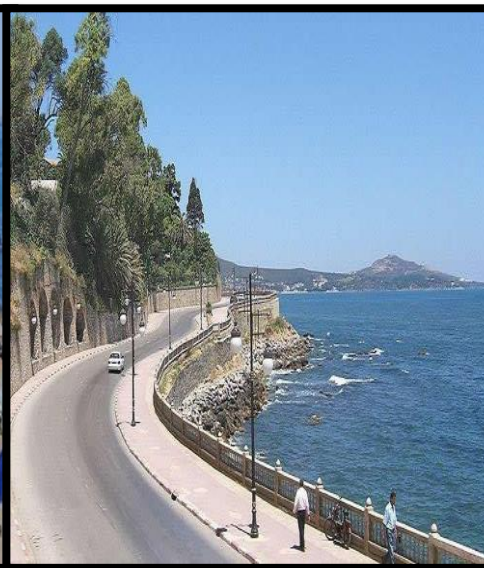


Place Gueydon à Bejaia.

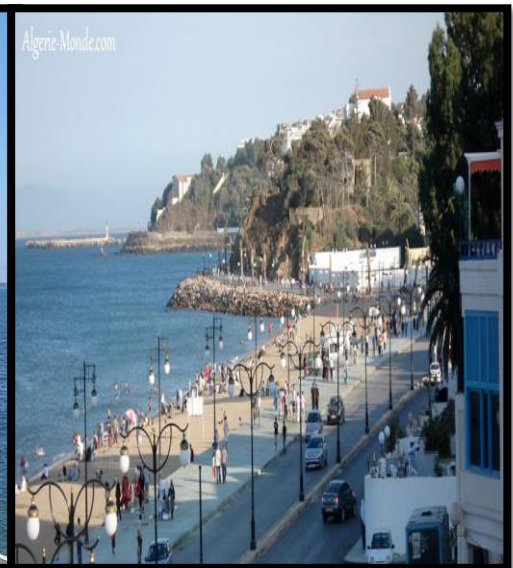
3 Les Esplanades : Exemples d'esplanades



La Ville de Marsa –Ben- Mhidi



Annaba La
Corniche



Annaba Esplanade
Rezgui Rachid



□ Conclusion:

En conclusion , nous constatons qu'à travers l'analyse thématique effectuée que depuis l'antiquité , les facteurs cités plus haut, , notamment ceux liées aux aspects Naturelles ,Géomorphologiques, Historiques, Sociales , Climatiques et Economiques des zones littorales , sont à l'origine des tracés urbain ainsi que la cadre bâti des villes du littoral

Aussi, Ces facteurs cités sont de même à l'origine de la détermination de la fonction de la principale de la ville (industrielle ,touristique, agricole) , à travers le monde

En Algérie , depuis longtemps, les instrumentes de planification urbaine et particulièrement d'urbanisme aujourd'hui en vigueur le PDAU et POS , ne prennent pas en considération les particularités du littoral dans leur approche de maturation des études.

Cependant, ces dernières années , et après avoir pris conscience des catastrophes naturelles tel que le tsunamis, l'érosion, l'élévation du niveau de la mer , les pouvoirs publics ont pris en considération l'importance du phénomène spécifique aux zones du littoral , avec la promulgation de textes réglementaires et la mise en place d'un instrument d'aménagement dénommé le Plan d'Aménagement Côtier (PAC) ainsi que la création du Commissariat National du Littoral CNL , issue du Schéma National de l'Aménagement du Territoire SNAT.

Aussi nous constatons que l'œuvre architecturale des projets implantés au niveau du littoral émerge au plan conceptuel et technique par sa métaphore , sa forme architecturale , son volume , sa configuration géométrique ,sa couleur, sa texture et son intégration avec son environnement. L'objectif principal recherché reste toujours la bonne orientation du projet vers des vues panoramiques choisies pour assure un confort visuel des occupants

CHAPITRE II :

EXEMPLES DU PROJET DU MÊME THÈME

❑ Projet au niveau national: cas d'Alger

❖ Aménagement de la baie d'Alger

par le cabinet d'Architecture CHARPENTIER France

❖ Alger, un port habité , Les nouvelles limites ville port

présentée par Wafa Lakelak, architecte diplômée de l'École supérieure d'architecture

prix d'urbanisme Tony-Garnier 2011 (France).

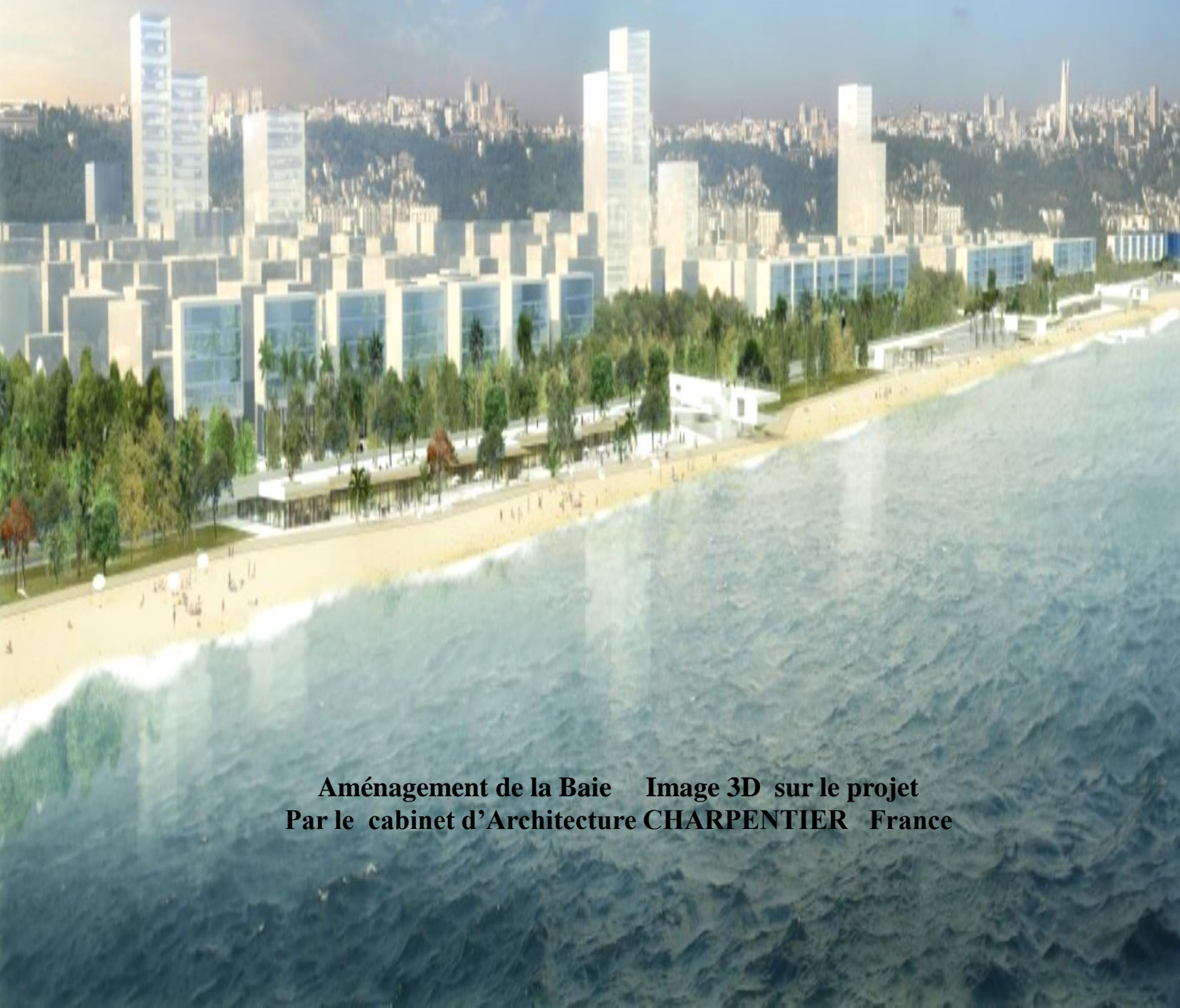
❑ Projet au niveau international

❖ Cas de Casablanca ,aménagement du Port « un complexe professionnel intégré »

❖ Cas de Barcelone aménagement du Port « Gouvernance urbaine et portuaire »



Une vision ambitieuse



**Aménagement de la Baie Image 3D sur le projet
Par le cabinet d'Architecture CHARPENTIER France**



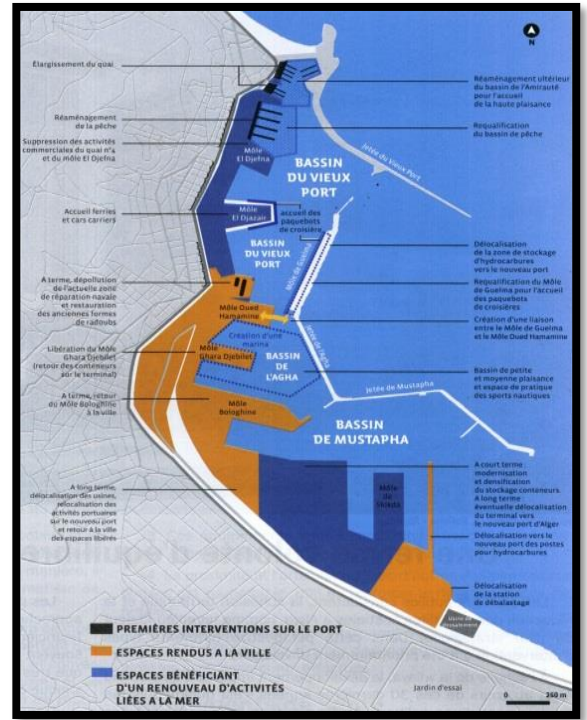
Aménagement de la Baie

Le projet conçu par le cabinet d'Architecture Francais CHARPENTIER symbolise de la reconquête du front de mer et la réconciliation du grand public avec le front de mer, Le concept du projet s'articule sur des aménagement le long du front de mer et la réalisation de percées vers la mer comme indiqué ci-dessus.

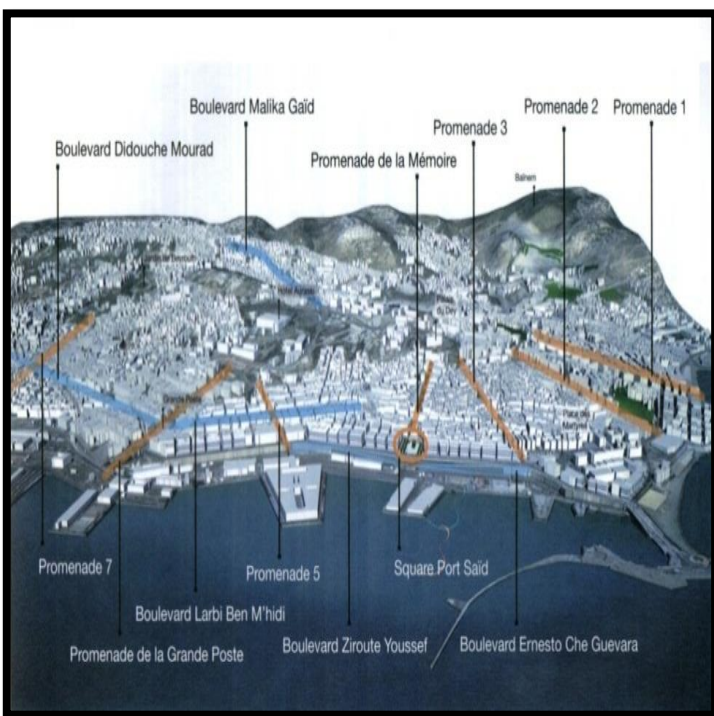


Image 3 D

Cas du Port



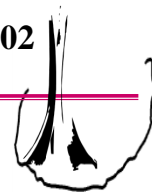
Vue en plan



Aménagement de percées vers la mer



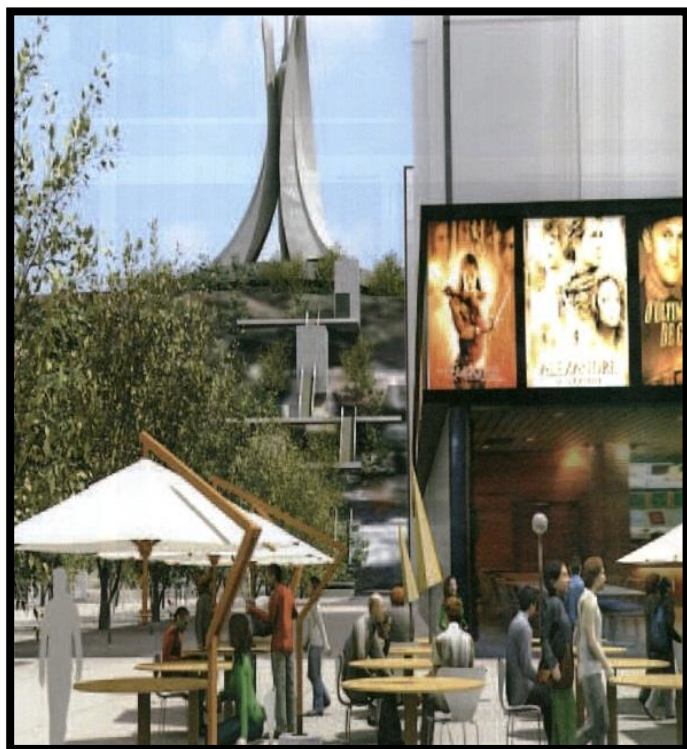
Port d'Alger



Partie centrale HAMMA

Objectif : Assurer une *Liaison spatiale et visuelle*

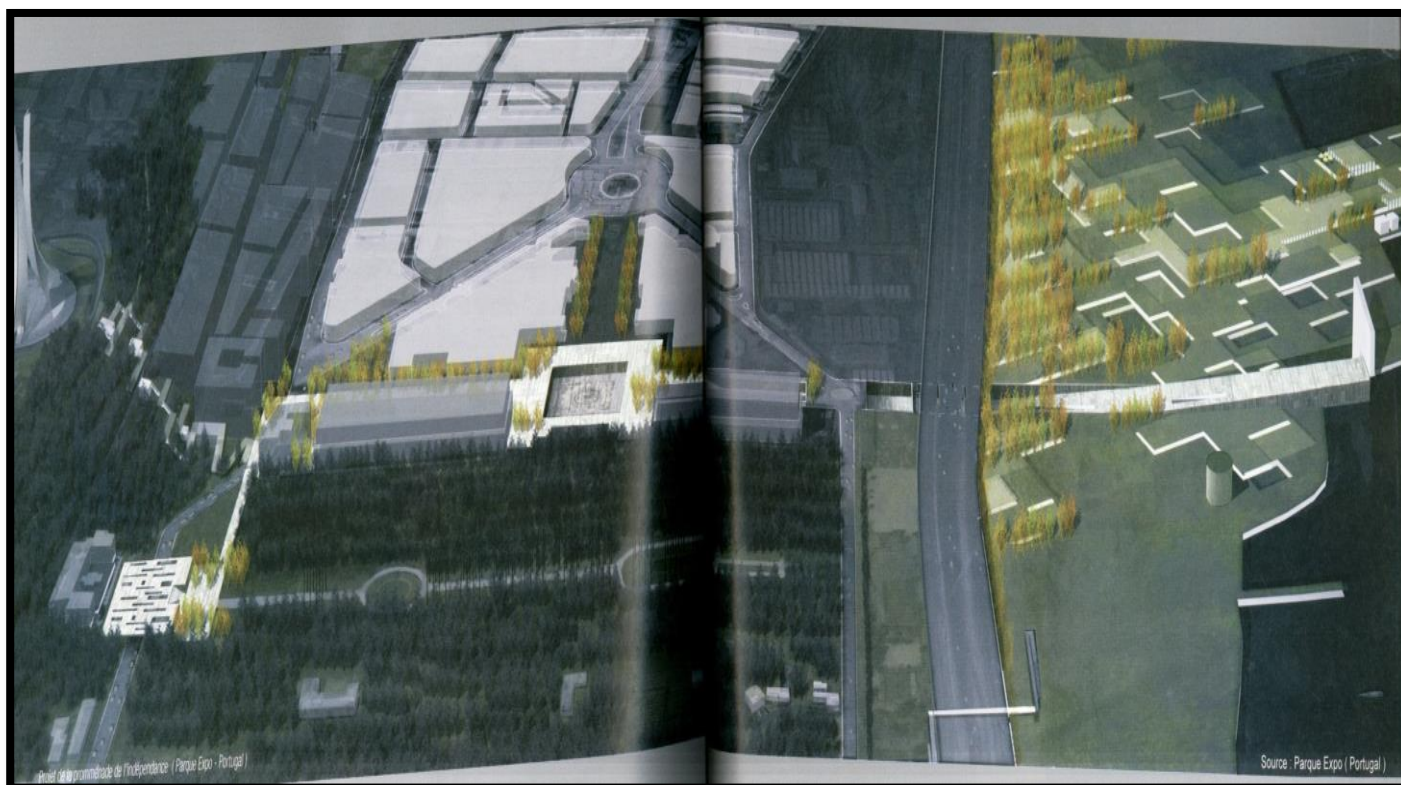
« Monument Front de mer »



Coulée verte Monument /Esplanade



Aménagement placette front de
mer



Elévation schématique Monument / jardin d'Essai /
Hamma / Front de mer



Partie centrale « *les Sablettes* »

•prévoit la rénovation totale du quartier avec la réalisation de nouvelles constructions modernes est adaptée comportant un programme d'habitat haut standing intégrée ainsi que les services et commerces avec une meilleure rentabilité foncière et urbanistique .



Plan d'aménagement de la partie centrale



Maquette des projets rue Tripolie



Promenade piétonne et piste cyclable sur 4km



Image 3D



Partie centrale « *l'embouchure de Oued-El Harrach* »

Les actions consistent à aménager les Berges de l'Oued comme illustré ci-dessous et la réalisation d'équipement d'envergure internationale telque **Musée de l'Afrique**



Musée de l'Afrique



Aménagement des berges



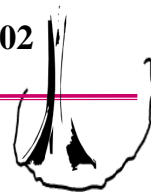
Plan d'Aménagement



Djamaa El Djazaia



Aménagement des aires de jeux



Alger, un port habité, les nouvelles limites ville port

Projet présentée par Wafa Lakelak, architecte diplômée de l'École Supérieure d'Architecture prix d'urbanisme Tony-Garnier 2011 (France)



Problématique:

la ville était le port, le port est dans la ville. Cette formule résume assez bien l'évolution de la relation ville/port qui a vu des cites fondées autour de leur activités portuaires.

Objectif : le rendre urbain et accessible au grand public

intervention:

aménagement d'espaces publics (esplanade, parcours, lieux de consommation), ainsi que la réalisation de complexe d'échange international (gare maritime).



❑ *Cas de Barcelone: Aménagement du port*



Gouvernance Urbaine et Portuaire

Les nouvelles logiques spatiales du port de Barcelone, objectif:

- ❖ transformation identitaire radicale d'un port autrefois zone industrielle en zone touristique
- ❖ Tourisme aménagement et paysage
- ❖ création un espace de contemplation et de dégager des perspectives sur la mer,

Les architectes Jordi Herich et Olga Terrasó proposent la création d'une plateforme de 75 m de long connectant le complexe du World Trade Center à la ville Cet espace public est une grande place se composant d'une promenade centrale piétonne de 39,5 m de large et de deux bandes latérales de 10 m réservées pour le stationnement des véhicules et taxi ainsi que les bus de ville.



Promenade le long de la mer. C'est le prolongement naturel des Ramblas de Barcelone.



Esplanade front de mer de Barcelone



Images illustrant les nouveaux aménagement

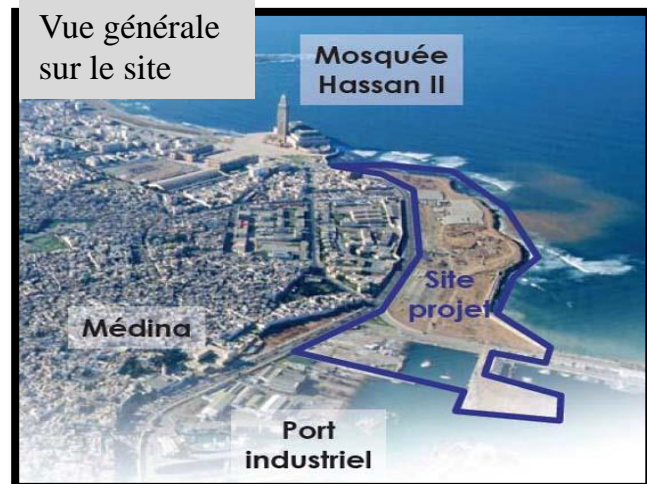
La Rambla del Mar a comme fonction d'être une promenade urbaine portuaire aménagée sur les eaux

Port Vell (vieux port) en tant que prolongation naturelle de la Rambla historique.

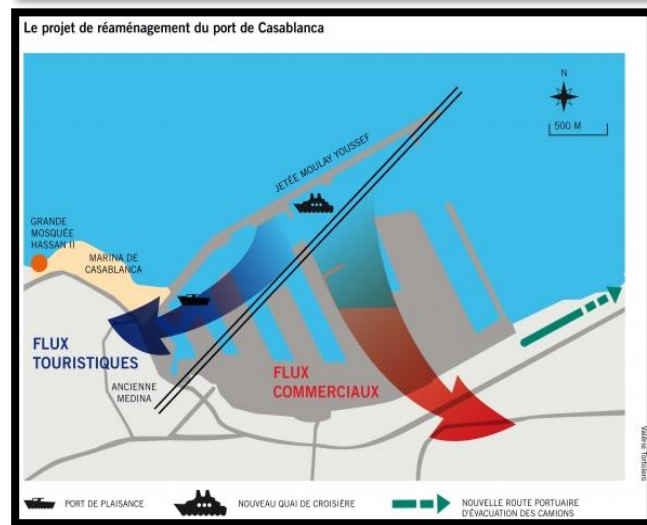


❑ Cas de Casablanca Aménagement du port

Un schéma stratégique pour l'Aménagement du Port Complexe professionnel intégré . Ce projet, qui a pour objectif de placer Casablanca à la liste des métropoles Dumez Maroc, filiale du groupe français de BTP, sera en charge de la construction dont l'achèvement est prévu en 2017.
On remarque sur l'image la délimitation du site réservé au projet situé sur le front de mer.
Aussi la présence de la Medina de Casablanca et la grande Mosquée Hassan II au fond de l'image



Ces projets consistent en la construction d'un nouveau chantier naval, l'aménagement d'un port de pêche et le développement d'un terminal aux normes internationales

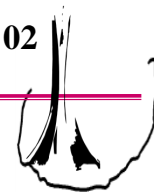


Le projet, comportante:

- Un nouveau port de pêche
- Des complexes résidentiel
- Une Cité des sciences,
- Un terminal de croisières
- Une bibliothèque scientifique
- Un aquarium

Plan mettant en évidence la séparation des flux

Un schéma stratégique pour l'Aménagement du Port Complexe professionnel intégré avec l'aménagement d'une esplanade maritime avec un ensemble immobilier intégré et un contact direct avec la mer
On remarque au fond de l'image la Mosquée



□ Conclusion

A travers les exemples de projets étudiés dans ce chapitre, traitant de thème similaire à notre approche relative au aménagement urbain en milieu littoral , nous déduisons ce qui suit:

Depuis longtemps et particulièrement après l'avènement industriel , La généralisation des échanges, l'industrialisation, dont plus de 70 % des échanges mondiaux se font par voie maritime les villes du littoral ont connus des Transformations importante avec des aménagements gigantesques des espaces littoraux ainsi que

Des grandes zones industrielles se situent près des ports (Zones Industriale-Portuaires)

Ces aménagement réalisés à l'époque ayant pour objectif d'isoler pour des raisons de sécurité et de fonctionnalité de l'établissement , l'espace portuaire par des clôtures et murs et qui par conséquent constitué

Cette situation a constitué depuis longtemps un obstacle au habitant des villes du littoral , visiteurs, touristes , amateur de la mer pour pouvoir accéder au front de mer

Les pouvoirs public et les professionnels de l'aménagement urbain du ayant pris conscience du phénomène , ont engagés des

Réflexions et des études d'aménagement et de restructuration de ces zones « clôturés »

La tendance actuelle symbolise de la reconquête du front de mer et la réconciliation du grand public avec sa mer,

Les exemples étudiés notamment celui d'Alger , Barcelone et Casablanca font apparaitre l'ouverture du front de mer au grand public par la réalisation d'infrastructures touristiques tel que port de plaisance , marina , Hôtel, espace de détente et de loisir, espace de consommation Aussi, la création de promenades maritime et urbaine afin de mettre en contact le grand public avec son environnement naturel

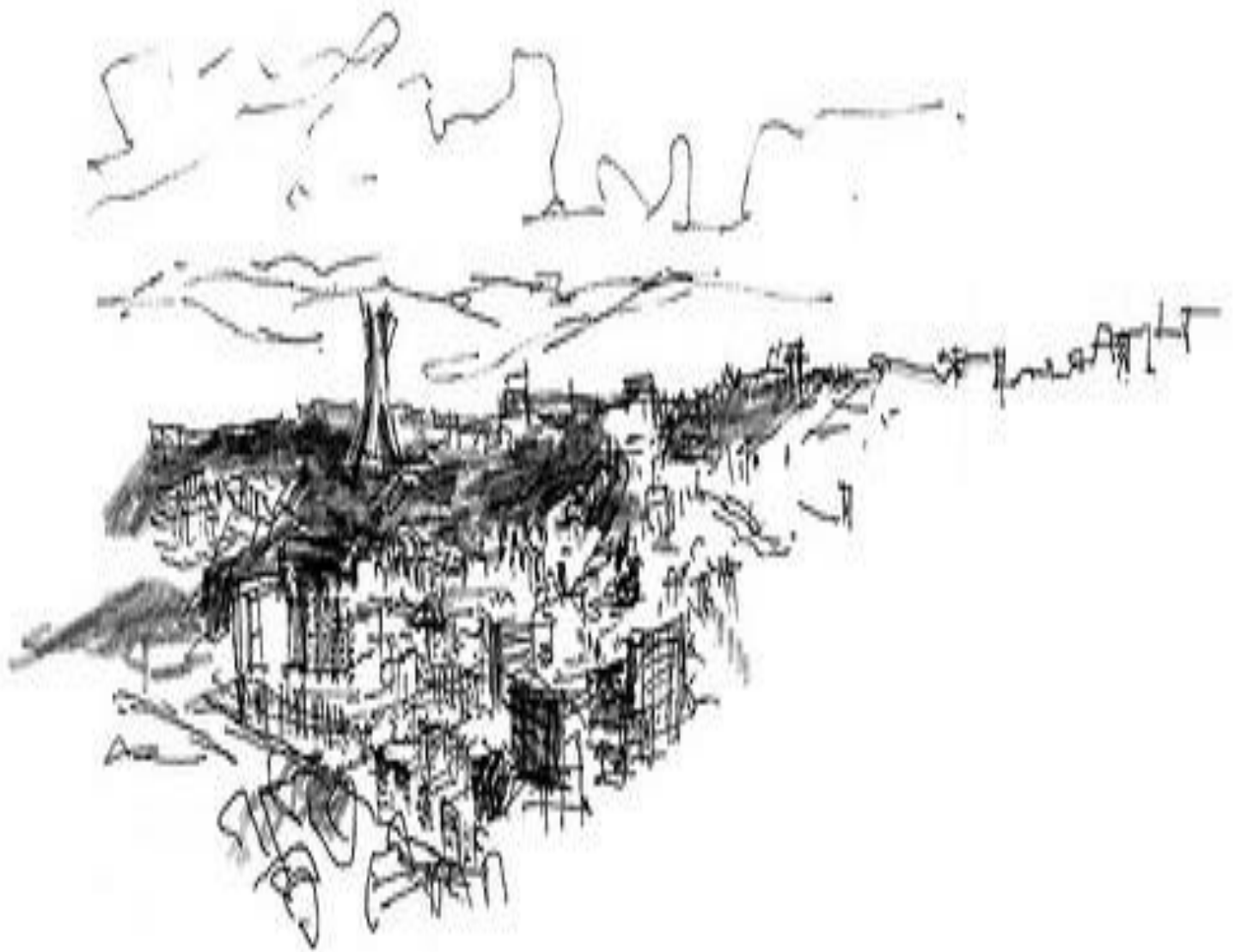
Qu'est la mer

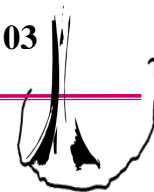
Ces actions sont concrétisées par le déplacement des activités lourdes existantes (industrielles) et leur remplacement par des activités liées au tourisme de masse comme décrit plus haut

On constate actuellement à travers le monde la délocalisation des activités portuaires lourdes , comme le cas d'Alger et afin de concrétiser les objectif du plan d'aménagement développé ci-dessus le nouveau port industriel sera réalisé dans la région de Ténés.

CHAPITRE III :

PHASE ANALYTIQUE





□ Cas d'Alger : Ville Eco-Métropolitaine du bassin Méditerranée



❖ Présentation du projet:

Depuis plus de mille ans, Alger domine la baie et ouvre ses bras sur la Méditerranée, Port phénicien d'abord, ville romaine, berbère, arabe, ottomane, française ensuite, algérienne enfin.

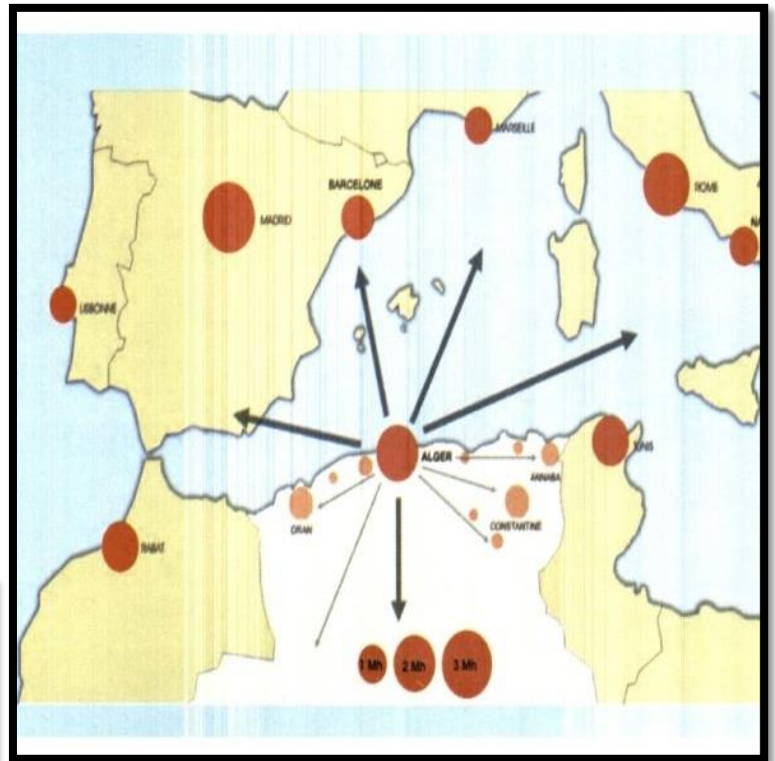
Tel un "mille-feuille" culturel, la ville d'Alger offre plusieurs atouts ; une situation d'excellence, une richesse historique et culturelle irréfutable, un patrimoine architectural de charme le tout associé aux ressources naturelles et aux potentialités touristiques.

C'est la raison pour laquelle, notre choix s'est porté sur la Ville d'Alger et particulièrement axer notre intervention sur le front de mer représenté par la Baie .



❖ **Situation :**

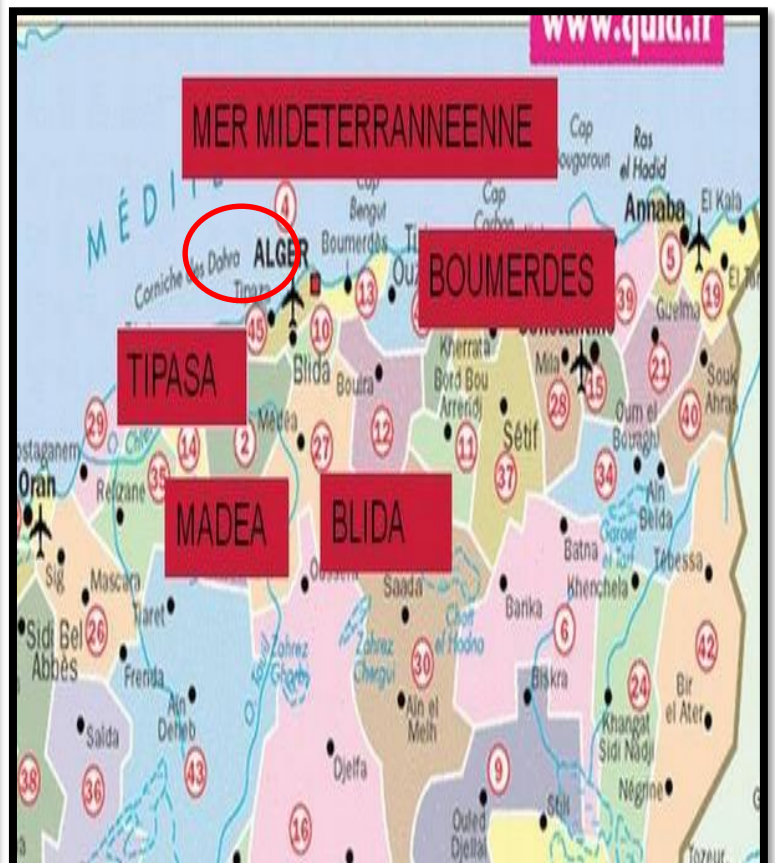
Alger , Ville historique ,porte de l'Afrique au Sud et rayonne sur l'Europe au Nord , Alger est considérée à ce titre un Carrefour international une métropole du bassin Méditerranéen C'est la raison pour laquelle, Alger doit revenir progressivement une ville qui va s'ouvrir sur l'avenir et reconquérir la position qui était la sienne dans



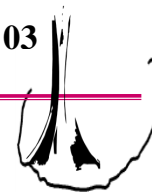
Au plan international



Au plan national



Au plan régional



□ Introduction:

Les six composantes principales de la ville sont la Casbah, la ville coloniale, les cités, les villages périurbains, l'habitat irréguliers **et la Baie**

La ville d'Alger connaît, depuis l'indépendance, une mutation significative de son paysage urbain, conséquence de grands travaux, engagés dans les quartiers notamment du Hamma et les Abattoirs, Des quartiers mixtes de tradition industrielle, qui contiennent de nombreuses friche Urbaines et connaissent beaucoup de problèmes de fonctionnement ayant des conséquences sociales et économiques,

Dans cette optique Le cabinet d'architectes français Arte Charpentier est chargé de l'étude d'aménagement du projet de la nouvelle baie d'Alger, autrefois isolée par l'existence de routes, rails et industries qui crée un obstacle physique entre les habitants et la mer.

C'est le paradoxe d'Alger : voir la mer et ne pas y accéder.

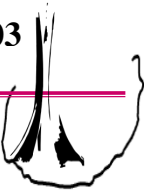
Le premier impératif est de réconcilier les habitants avec le littoral mais aussi rendre l'Amirauté à la vie civile et de recréer des plages et des cheminements tout le long de la côte. De quoi établir une promenade ininterrompue en front de mer.

« *Il s'agit aussi de respecter la valeur inestimable du patrimoine d'Alger. Pas question de faire ici un nouveau Dubaï avec d'immenses tours* », explique Pierre Clément, le président d'Arte Charpentier.

Alger la blanche, resplendissante comme autrefois au soleil, débarrassée des pollutions, rénovée, rayonnante, riche de ses traditions et de son patrimoine, ouverte sur le monde

Alger la bleue, qui ne tourne plus le dos à la mer et, profitant de son relief, coule ses eaux dans les méandres de son tissu.

Alger la verte, respirant la douceur du climat méditerranéen à travers les forêts, parcs, jardins, squares, boulevards et places fleuris, d'où émergent les nouvelles centralités périphériques identifiables, accueillantes et facilement accessibles...



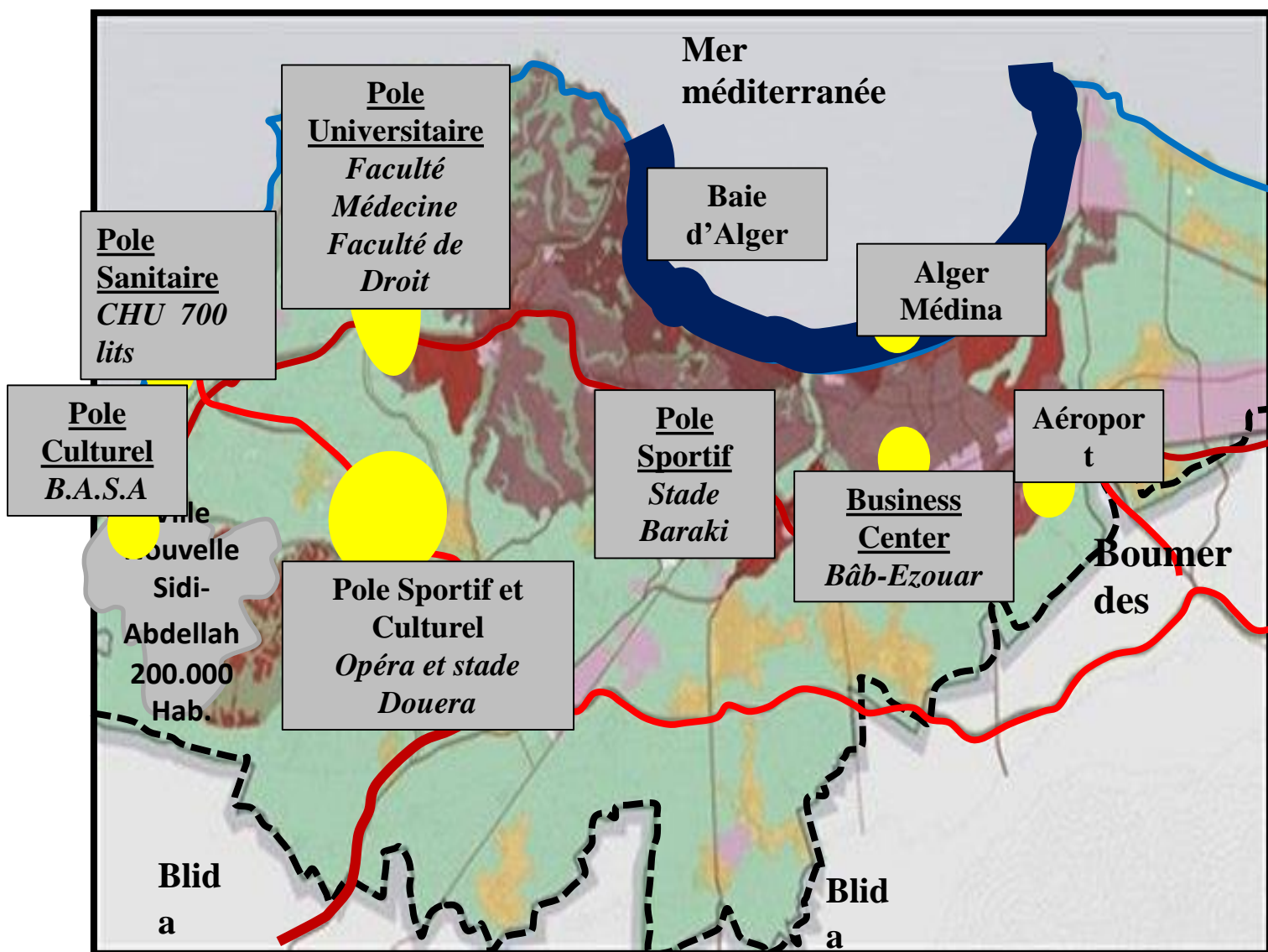
❑ Alger Ville et Territoire objectifs:

Restructurer, Renouveler, Assainir et Régénérer, Moderniser et Dynamiser, tel sont les grandes actions du programme de développement envisagé pour 2030

,Parmi les objectifs retenus nous citons essentiellement :

- La structuration du grand Alger en Pole d'Excellence
- la mobilité avec l'amélioration des conditions de transport
- la réhabilitation du centre historique
- la restauration des équilibres écologiques

-Aménagement de la Baie d'Alger pour la reconquête du front de mer



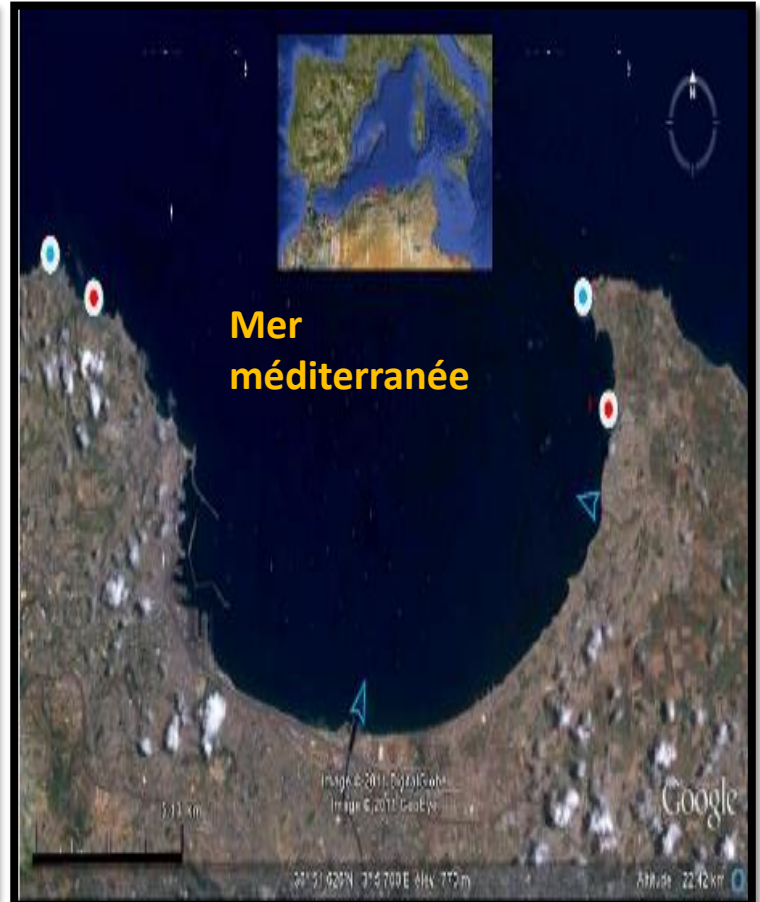
Carte illustrant les principaux pôles



❖ Aire d'intervention: La baie d'Alger



**Vue sur Baie
d'Alger**



Notre choix de l'aire d'intervention s'est porté sur la Baie d'Alger au vue de sa situation stratégique dans le projet de développement d'Alger grande métropole méditerranéenne en 2030 (source PDAU) « **Projet Hub** » l'objectif c'est rendre l'image de marque d'antan, de par sa forme géométrique, lui donnant une beauté et un charme si particulier à tel enseigne qu'elle est considérée comme l'une belles au monde

Nous citons a titre d'exemple les potentialités :

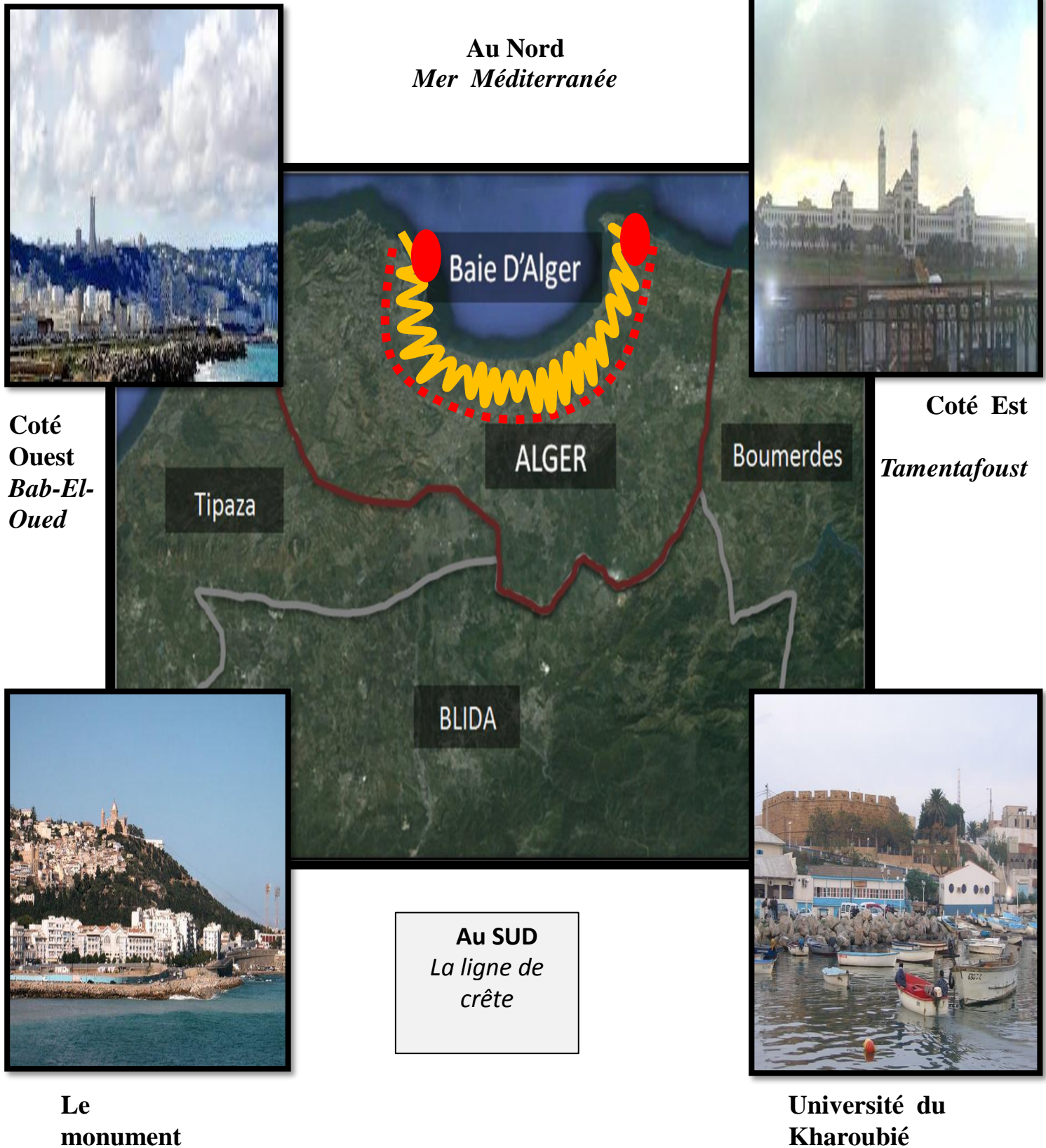
- **Stratégique:** Carrefour régional dans le bassin méditerranéen
- **Historique:** Plusieurs civilisations sont passées par le territoire.
- **Naturel:** climat doux et ensoleillé.
- **Paysager :** forme en croissant.
- **Economique:** présence d'un port commercial important.
- **Social:** population hospitalière



❖ **Délimitation du site :**

La Baie en forme semi circulaire , est située dans la partie centrale de la ville d'Alger.

Elle est délimitée comme indiqué sur la carte








❖ **Accessibilité :**



Objectifs: Création des conditions d'accès facile à la baie d'Alger



**Accès terrestre: Autoroute /
Rocades/Pénétrantes**

-  Première rocade Sud
-  Deuxième rocade / Autoroute
-  Pénétrante

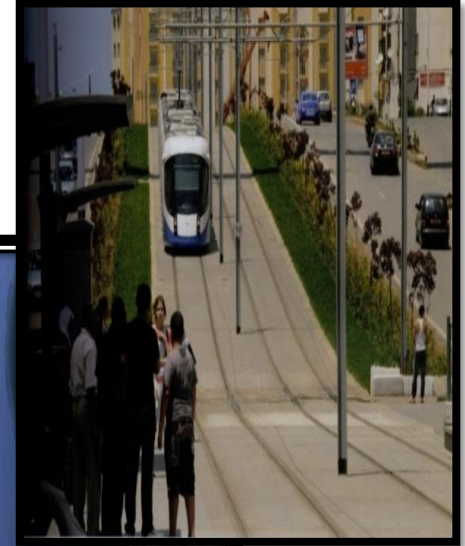
Accès maritime et aérien

-  Aéroport
-  Port



❖ Mobilité

La mobilité sur la partie front de mer est assurée par 04 modes de transport ,route, Métro, Tram et Téléphérique comme indiqué sur carte.

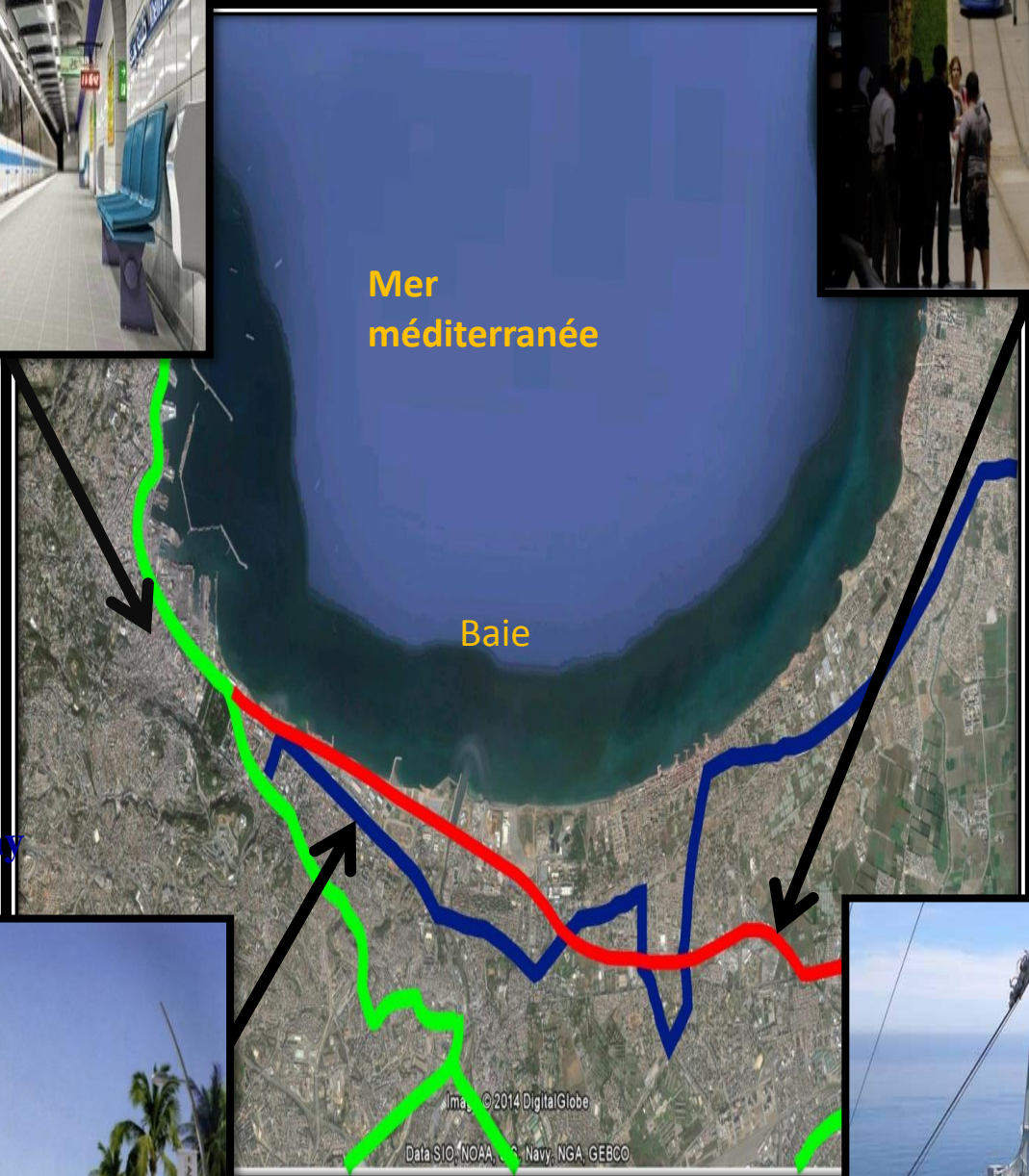
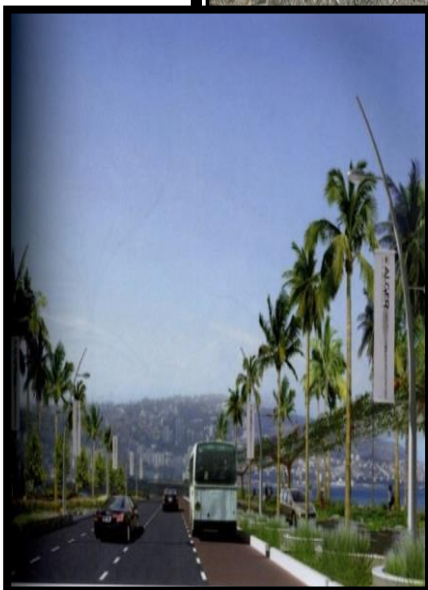


Le métro

Boulevard ALN

Tramway

Réhabilitation du téléphérique





□ Développement à travers l'histoire

❖ Partie Ouest :

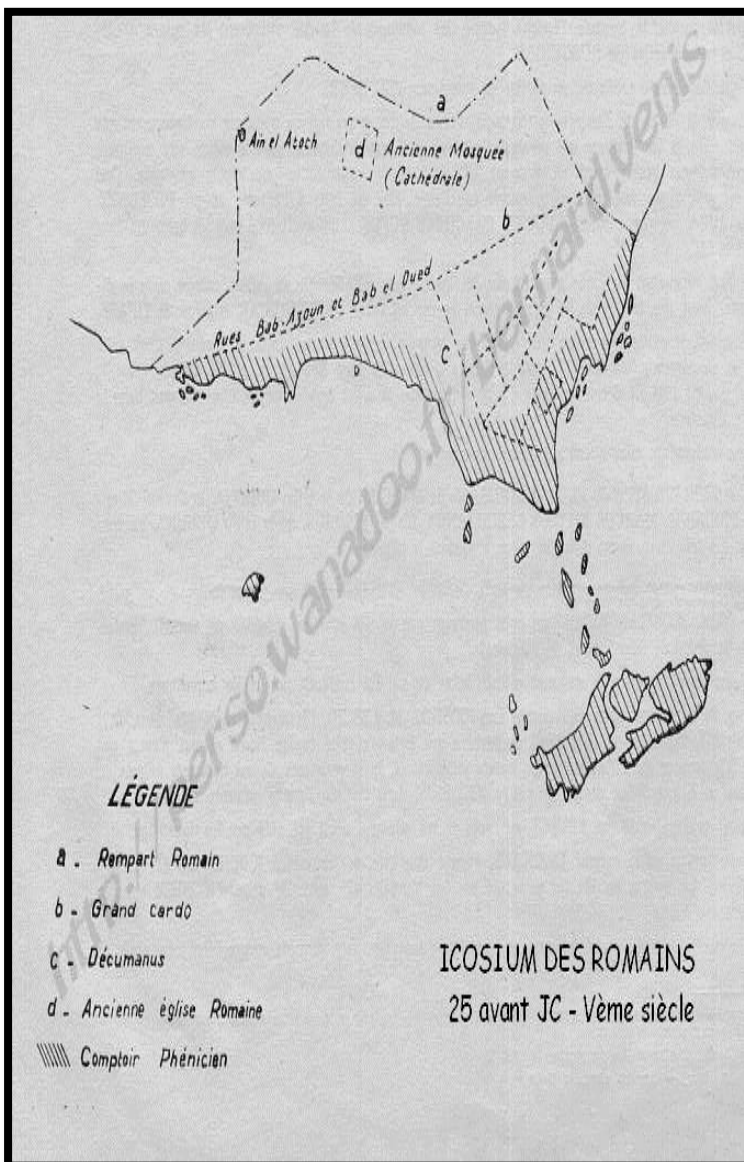
Période Punique : 814 - 146 avant JC

- Les Phéniciens établirent un comptoir sur la baie, appelé d'abord "Icosim" (l'île aux mouettes), devenu ensuite « *cosium* »
- Ce comptoir donne lieu à un port commercial plus tard, sous l'empire romain et le resta jusqu'à l'arrivée des vandales, au milieu du V^{ème} siècle.

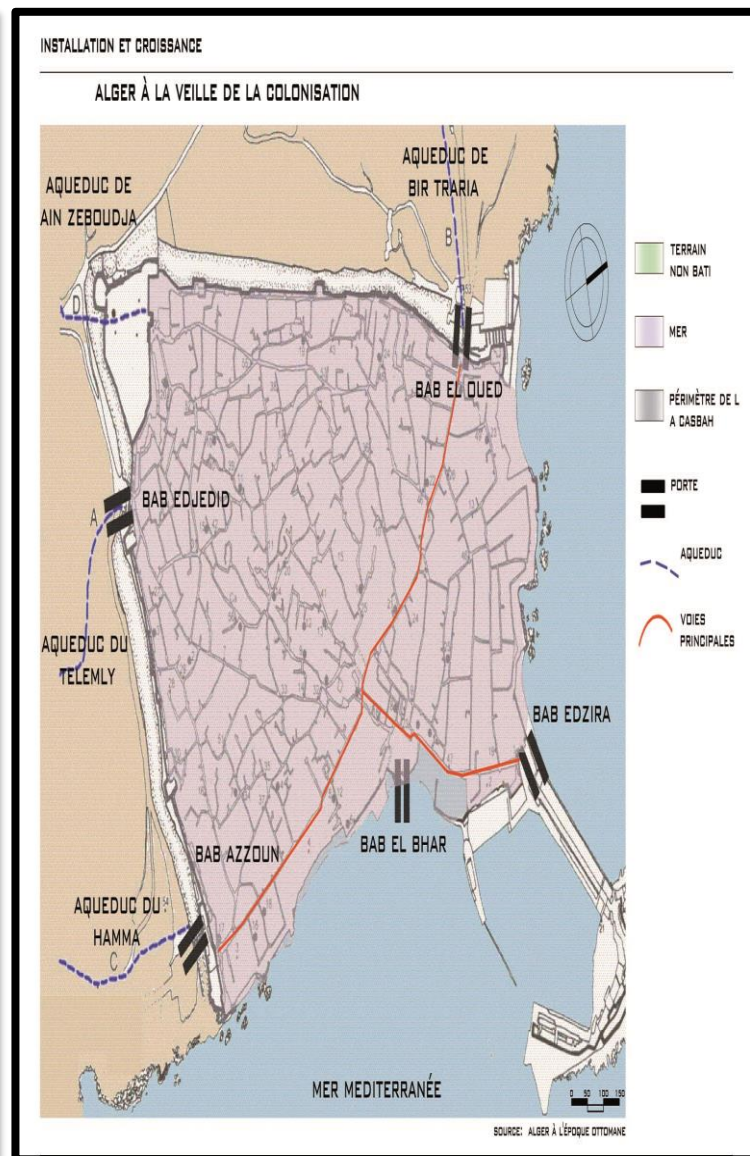
Période ottomane : 1516 – 1830 :

La ville se divisait en deux parties :

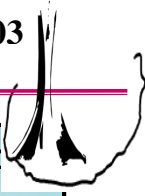
- **la ville haute (EI-Djebel) :**
 - se distingue par son relief, accidenté et son système des rues
- **la ville basse (EI- Ouata) :**
 - où la partie plane de la ville qui longeait la mer, conçue comme l'espace public commercial, culturel, culturelle et administrative.



Carte illustrant la période Phénicienne et Romaine



Alger Médina pendant la période Ottomane



❖ **Partie Ouest:**

Période coloniale :

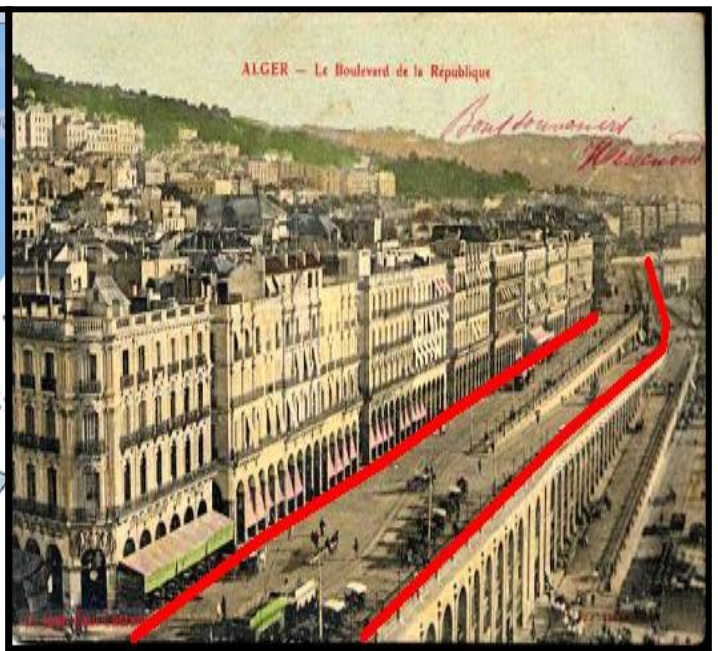
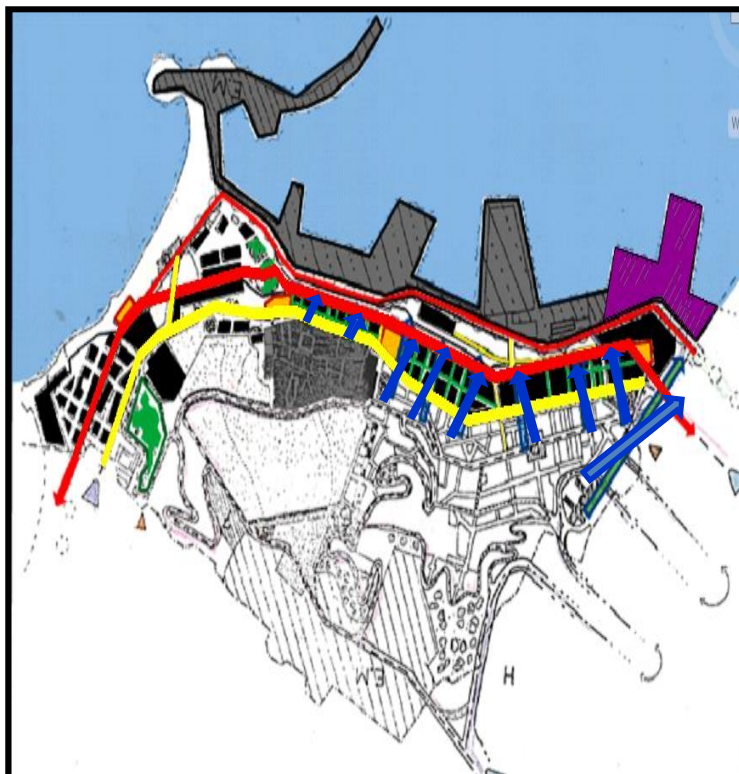
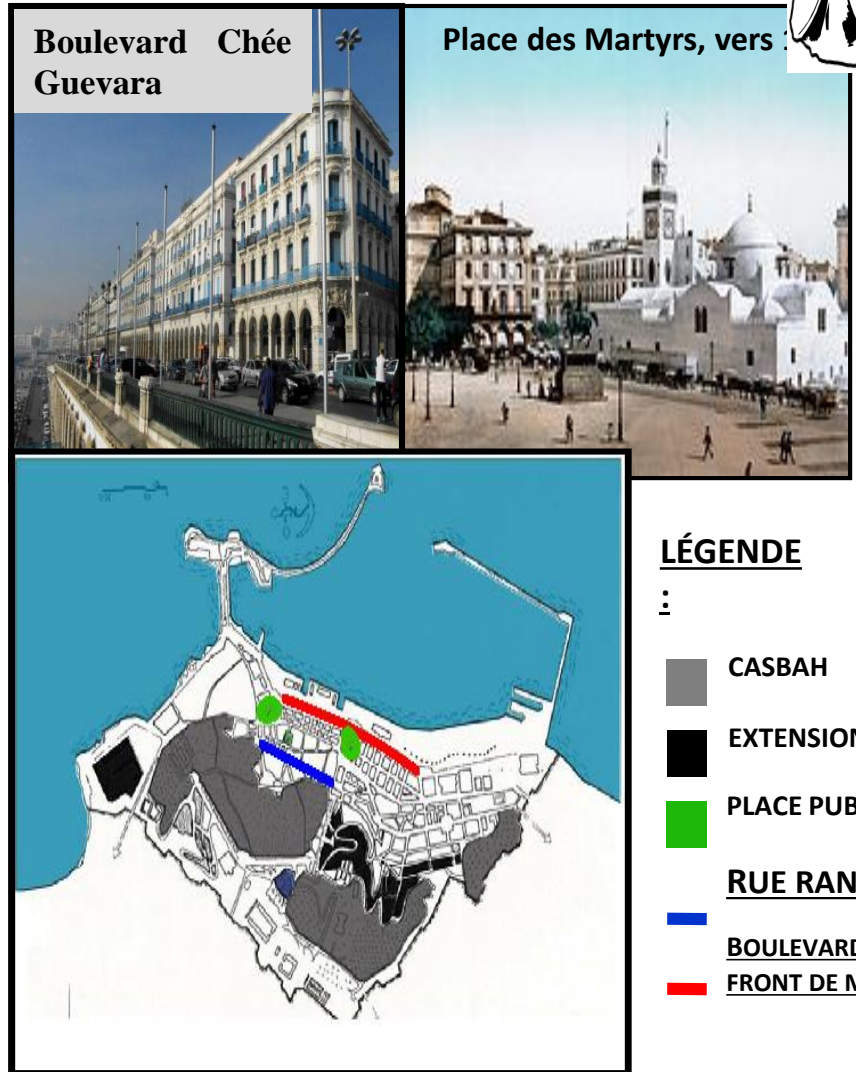
Pour des raisons militaires, cette période a connu le début d'une série de ❖ démolitions (de la basse casbah), et la création des boulevards et des rues comme indiqué sur la carte

❖ Période : 1880

- Réalisation de la rue **Randon**
- Création des places des **martyres** et (**port Saïd**).

❖ Période : 1950

- achèvement du boulevard **Front de mer**
- Extension du **Quartier D'ISLY** vers l'ouest
- Extension du **Port** (nouvelle digue).
- Création de **Percées**



Boulevard front de mer

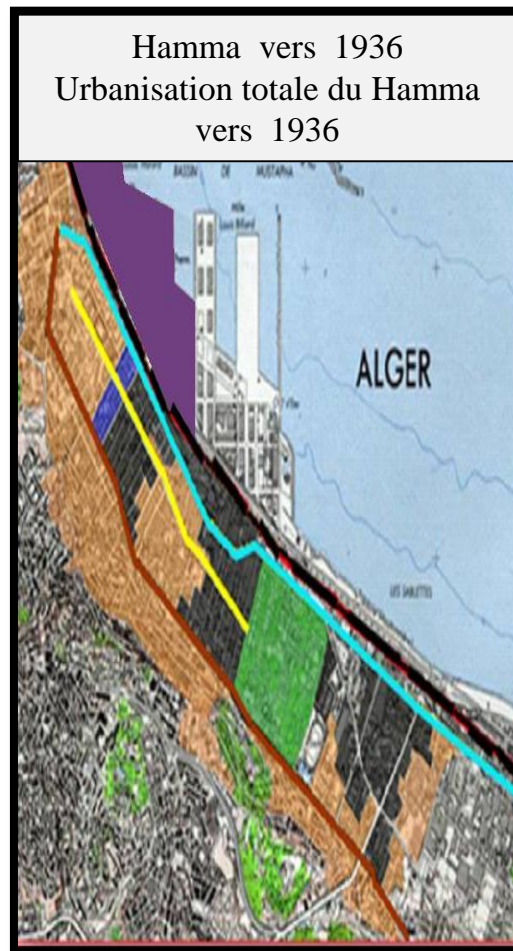
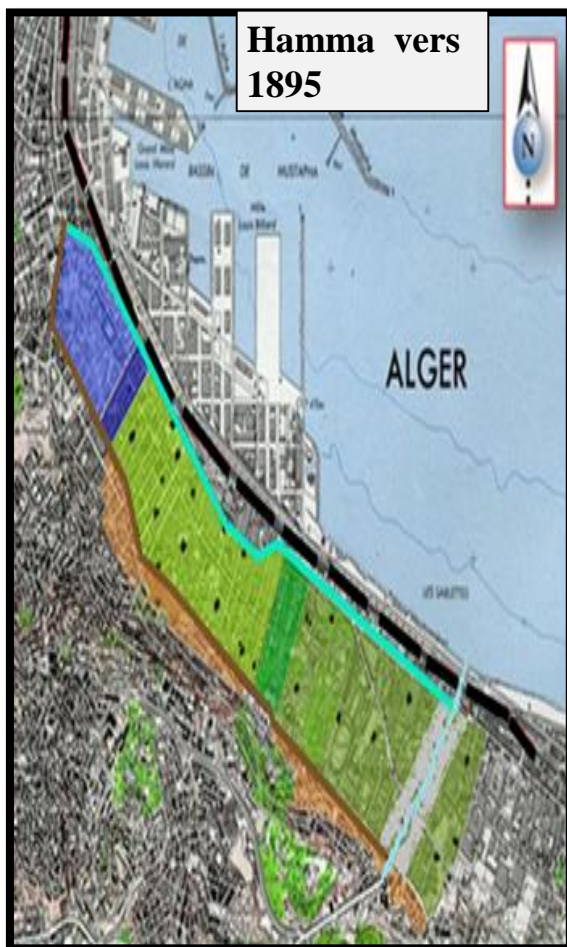
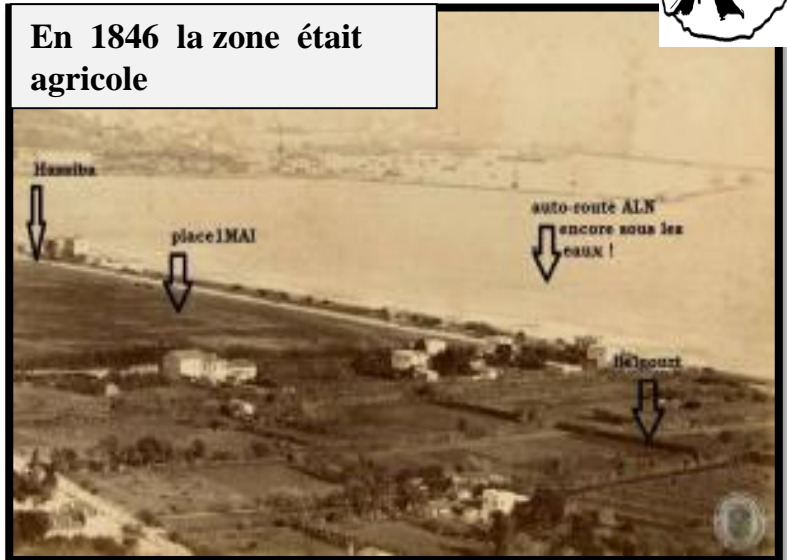
objectif, avoir une façade maritime avec un style colonial (architecture haussmannienne)



❖ **Partie centrale : le HAMMA**

Période coloniale

- Au début la zone était à vocation agricole avec quelques maisons individuelles comme indiqué sur l'image,
- Début d'aménagement du jardin d'essai
- L'arsenal : structure militaire implantée à l'emplacement d'une ancienne batterie turque
- Apparition du chemin de fer.
- entre l'arsenal et jardin d'essai.



LÉGENDE :

- Rue Hassiba Ben Bouali
- Rue Med Belouizdad
- Rue Issat Idir
- Chemin de fer
- Extension du port.

LÉGENDE :

- L'Arsenal
- Terres agricoles
- Jardin d'essais
- Industries

- l'extension du port et la réalisation d'entrepôts d'hangars, transforme le site en zone industrielle
- Construction de logement sociaux en 1928
- Achèvement du **jardin d'essai**



❖ **Partie centrale: Période post coloniale**



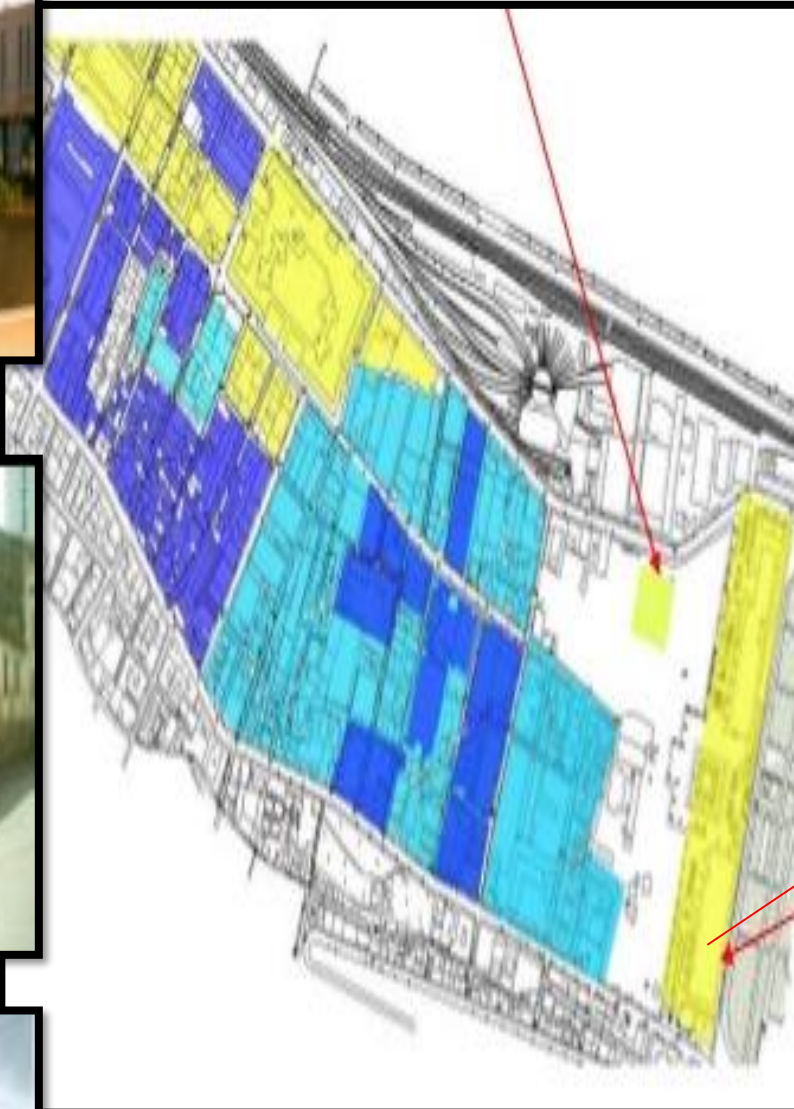
Sofitel



Bibliothèque nationale



Centre d'affaire



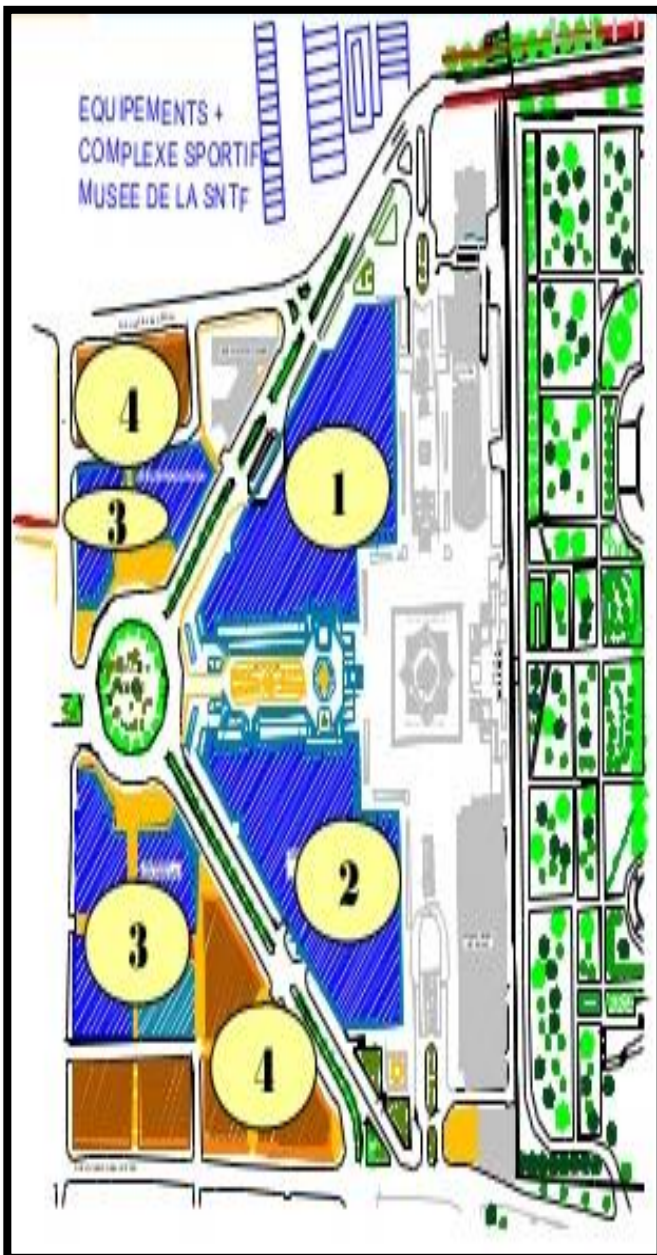
Etat du bâti après la première intervention

 Mauvaise état  Moyen état  Bon état

La première opération engagée en 1985, par l'Office d'Aménagement et de Restructuration de la Zone du Hama (OFARES), consisté à La restructuration et le réaménagement du pôle urbain dit les abattoirs. Cette action avait pour objectif Une volonté d'améliorer le cadre de vie et de renforcer le caractère et l'identité de la capitale



❖ Partie centrale: Projets en cours



Programme:

- 1- Word Trade Center
- 2- Siège APN
- 3- Equipement d'Hyper centralité SP= 52500 m²
 - Aménagement du boulevard Bou alem
 - Aménagement de l'esplanade et de la place ronde
- Emplois induits = 2100 emplois
- Habitat mixte: 420 Logements
- Parking au sous sol

Opération de démolition du vieux bâti (quartier des abattoirs) avec élargissement des voies.

L'étude prévoit la réalisation des projets relatifs aux deux chambres du Parlement, à savoir le Conseil de la nation et l'Assemblée populaire nationale (APN)





Partie centrale: Période post coloniale

Quartier du Hamma
Exemples de projets structurants
réalisés de 1985 à fin 2000



Cité El Djawhara



Tours jumelles



**Siege de commande
centralisé Metro**



Sofitel Alger



Bibliothèque Nationale



**Jardin
d'Essaie**

Vue aérienne quartier du Hamma



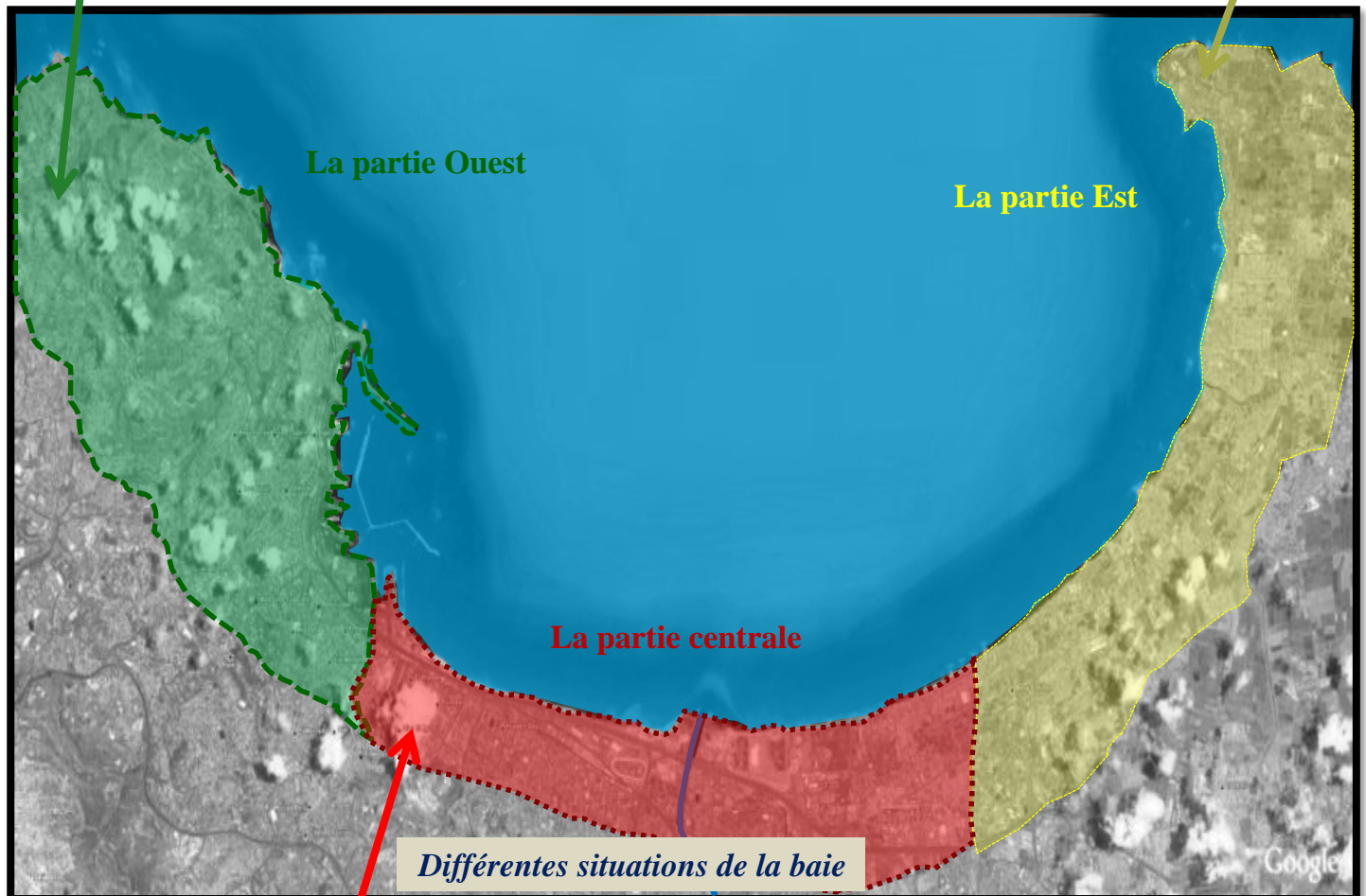
➤ La Baie d'Alger comporte trois situations relative au cadre bâti , décrite comme suit :

❑ La partie Ouest:

Elle représente le noyau historique d'Alger
se caractérise par un tracé urbain planifié et réfléchi, et une architecture riche

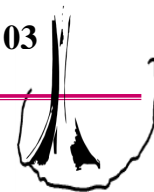
❑ La partie Est :

Constructions à majorité individuelles illicites
Occupation du sol anarchique



❑ La partie centrale :

Faible taux d'urbanisation, occupée dans sa partie Ouest (Hamma) par des constructions sommaires (hangars, dépôt et vieilles habitations)
Cette zone a connu un début de restructuration depuis les années 90 qui se poursuivent à ce jour,
La partie maritime au nord (sablette) et l'embouchure de Oued El Harache connaissent actuellement d'important travaux d'embellissement



□ Phase Constat:

En conclusion, à la suite de la recherche thématique sur le littoral et les villes du littoral fait apparaître certains facteurs liés à la spécificité des villes du littoral tant sur les aspects liés à l'implantation et tracés urbains, qu'aux réponses architecturales adaptées aux particularités du site.

En deuxième étape, l'analyse s'est portée sur le tissu urbain sur le plan Urbanistique et Architectural de la Baie d'Alger à travers l'histoire, fait ressortir les principales constatations suivantes:

A- Au plan Urbanistique:

L'analyse effectuée sur le tissu composant le cadre bâti de la baie d'Alger, montre 03 situations définies comme suit:

- La partie Ouest
- La partie Est
- La partie Centrale

Le constat général dégagé est l'absence d'articulation linéaire maritime et terrestre entre ces 03 parties de Bâb-El-Oued à l'Ouest à Tamanfoust à l'Est en passant par les sablettes au centre, d'une part mais aussi une articulation en profondeur allant de la ligne de crête au Sud vers le front de mer au Nord, par l'existence d'obstacles tels que la Voie ferrée, le boulevard de l'ALN, le Port, La présence de l'Oued El-Harrache, la présence d'une zone militaire et de la foire internationale au Pins maritime et aussi l'urbanisation spontanée et anarchique dans la partie Est d'autre part.

B- Au plan Architectural:

L'analyse effectuée sur l'état du cadre bâti fait apparaître la situation suivante:

Partie Ouest de la baie : cadre bâti structuré, en bon état, hérité de la période coloniale

Partie centrale (le Hamma), composée d'un cadre bâti sommaire et d'hangars, la zone est actuellement en pleine restructuration urbaine

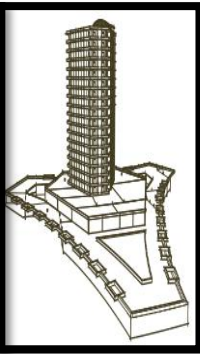
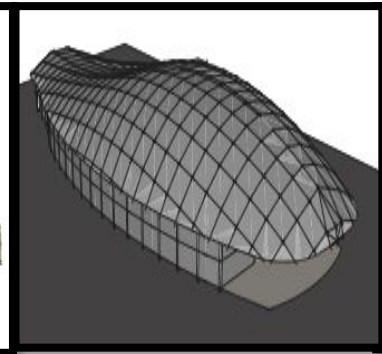
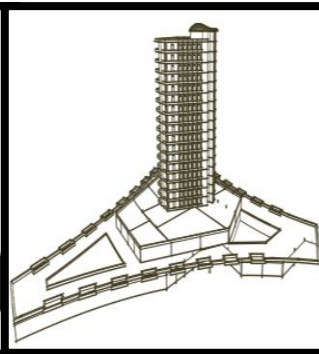
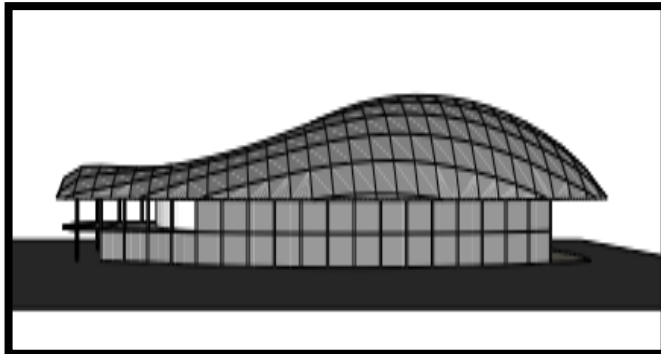
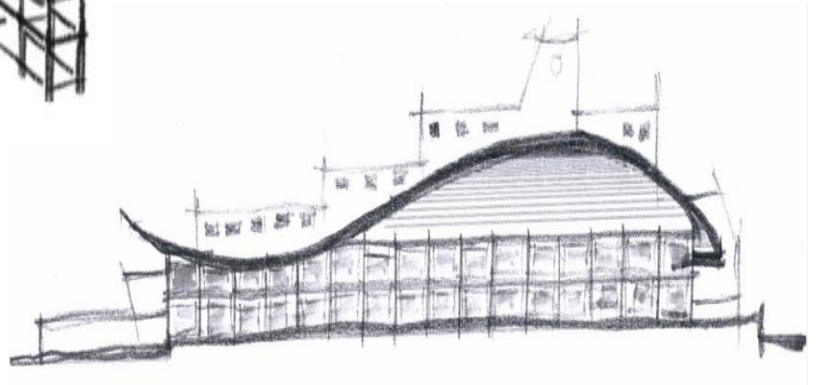
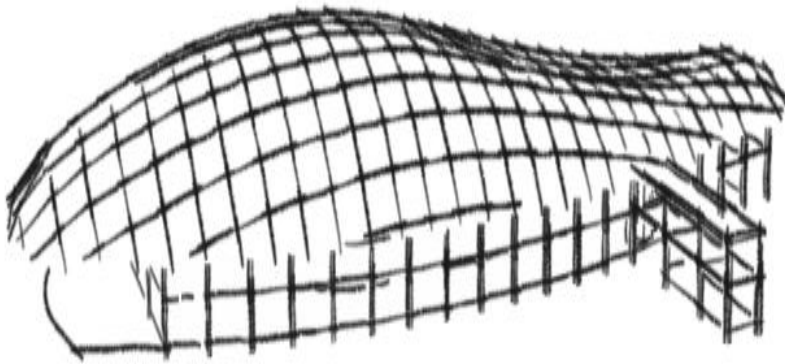
Partie Est : Constructions individuelles illicites non planifiées et désordonnées.

C- Au plan accessibilité et mobilité:

Il est constaté aussi une grande difficulté dans la mobilité et l'accessibilité au front de mer malgré la réalisation des projets du Tramway et du Metro

Notre action au vu de ce constat, est d'arriver par des actions d'aménagement et de restructuration urbaines selon la situation, à présenter des propositions pratiques et adaptées afin de reconquérir et réconcilier le front de mer avec le grand public

PHASE OPERATIONALE



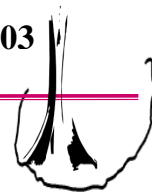


Schéma de principe d'aménagement

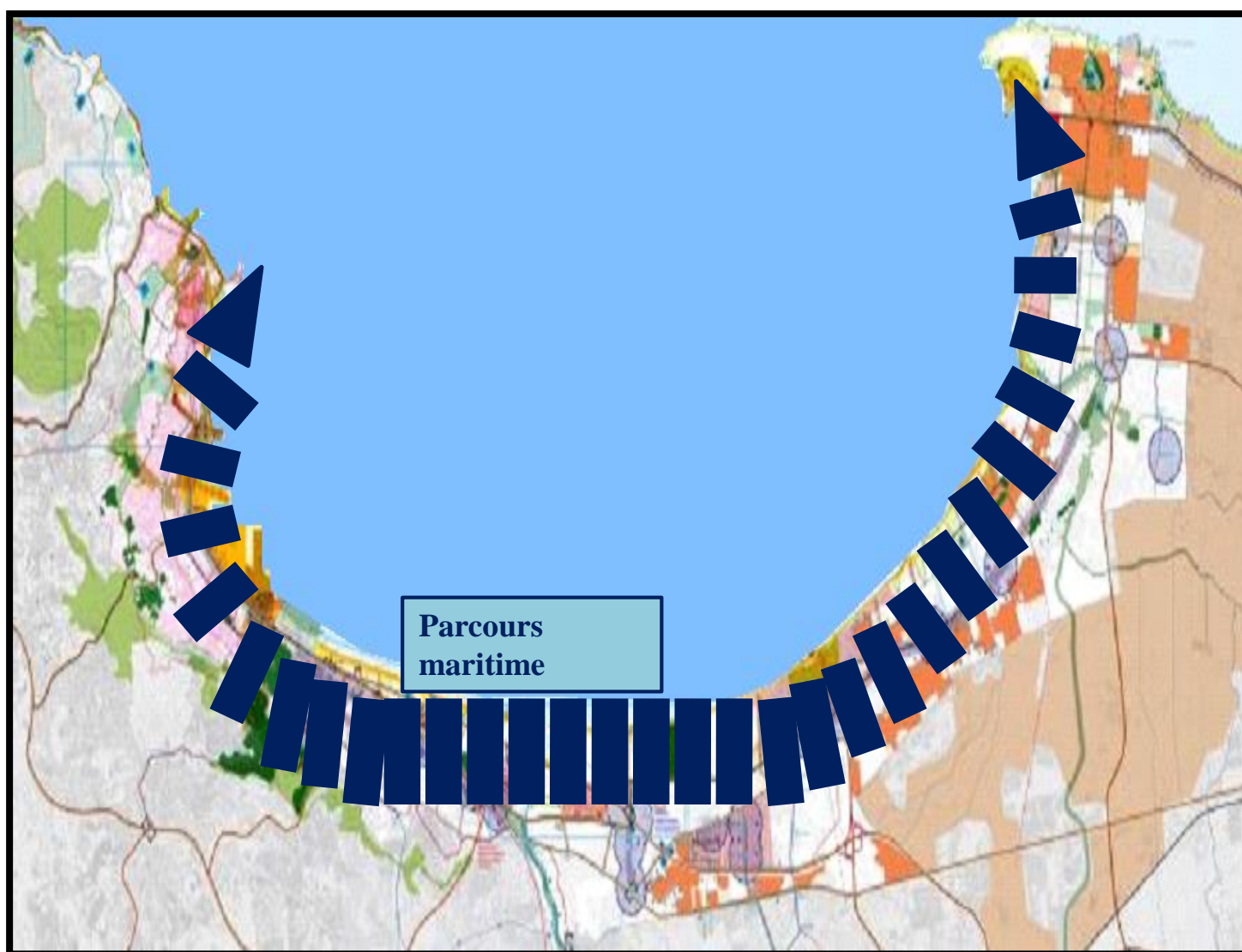
Constats:

Absence d'articulation

Les propositions du schéma de principe d'aménagement représentent une réponse physique au constat effectué, et s'articule sur 04 étapes.

Entre les 03 parties composant la baie:

En première étape, la création d'un **parcours** séquentiel tout le long du front de mer sous forme d'une **balade maritime**, afin d'assurer une jonction spatiale de l'ensemble des parties composant la baie.



Principe d'aménagement **Balade maritime**



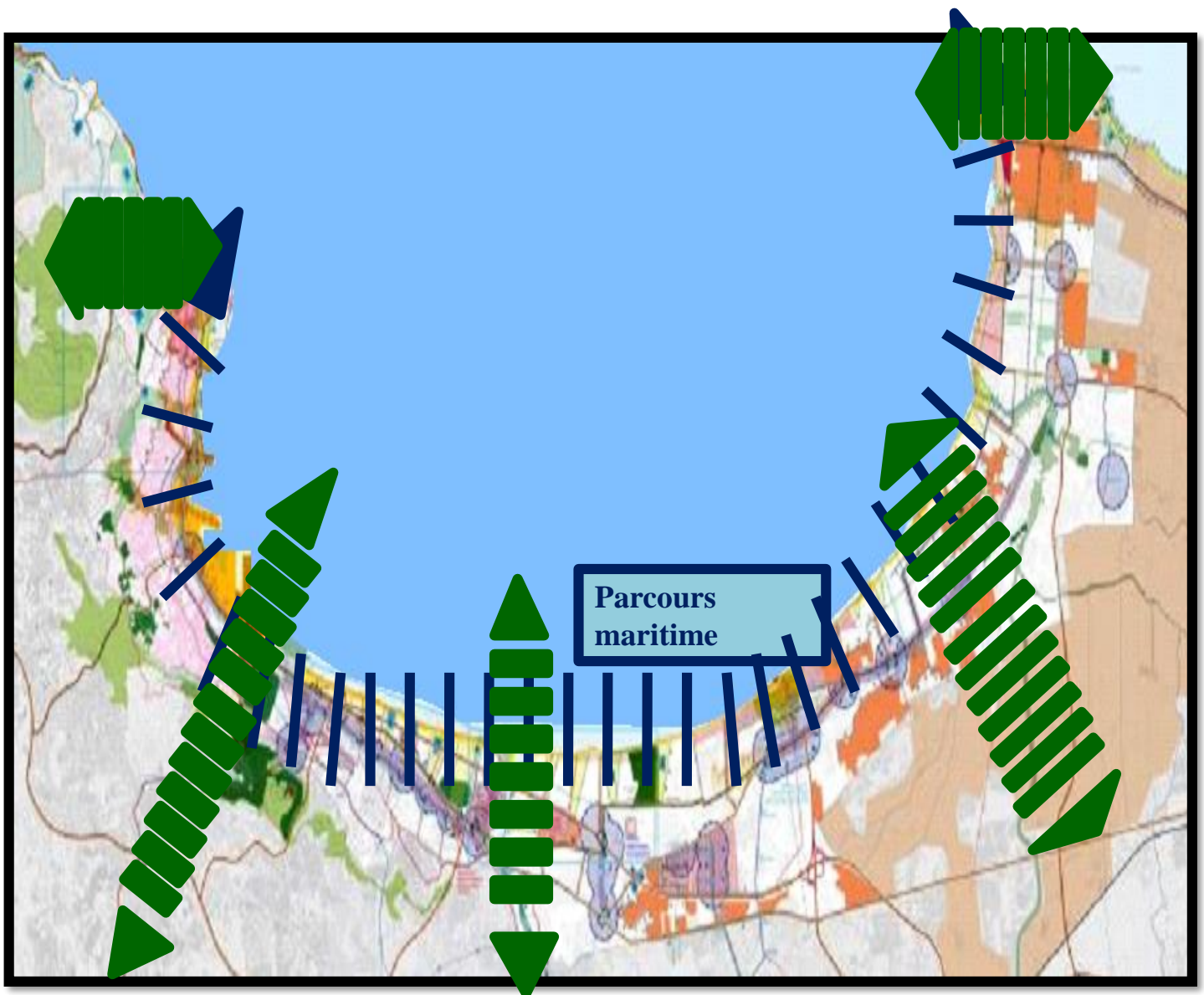
En deuxième étape

la création **d'axes de franchissement** pour assurer et renforcer la relation spatiale entre la ville et le front de mer avec comme actions :

❖ Intervention sur le du cadre bâti ancien avec des opérations de restructuration d'ensemble qui renforcera la liaison avec la mer, et verra la création de 04 axes de franchissement à savoir:

- Axe Casbah- place des martyrs - Amirauté
- Axe monument- jardin d'essai - front de mer
- Axe Bordj El Kiffan - front de mer
- Axe Tamentafoust - front de mer

❖ l'aménagement de l' Oued El Harach



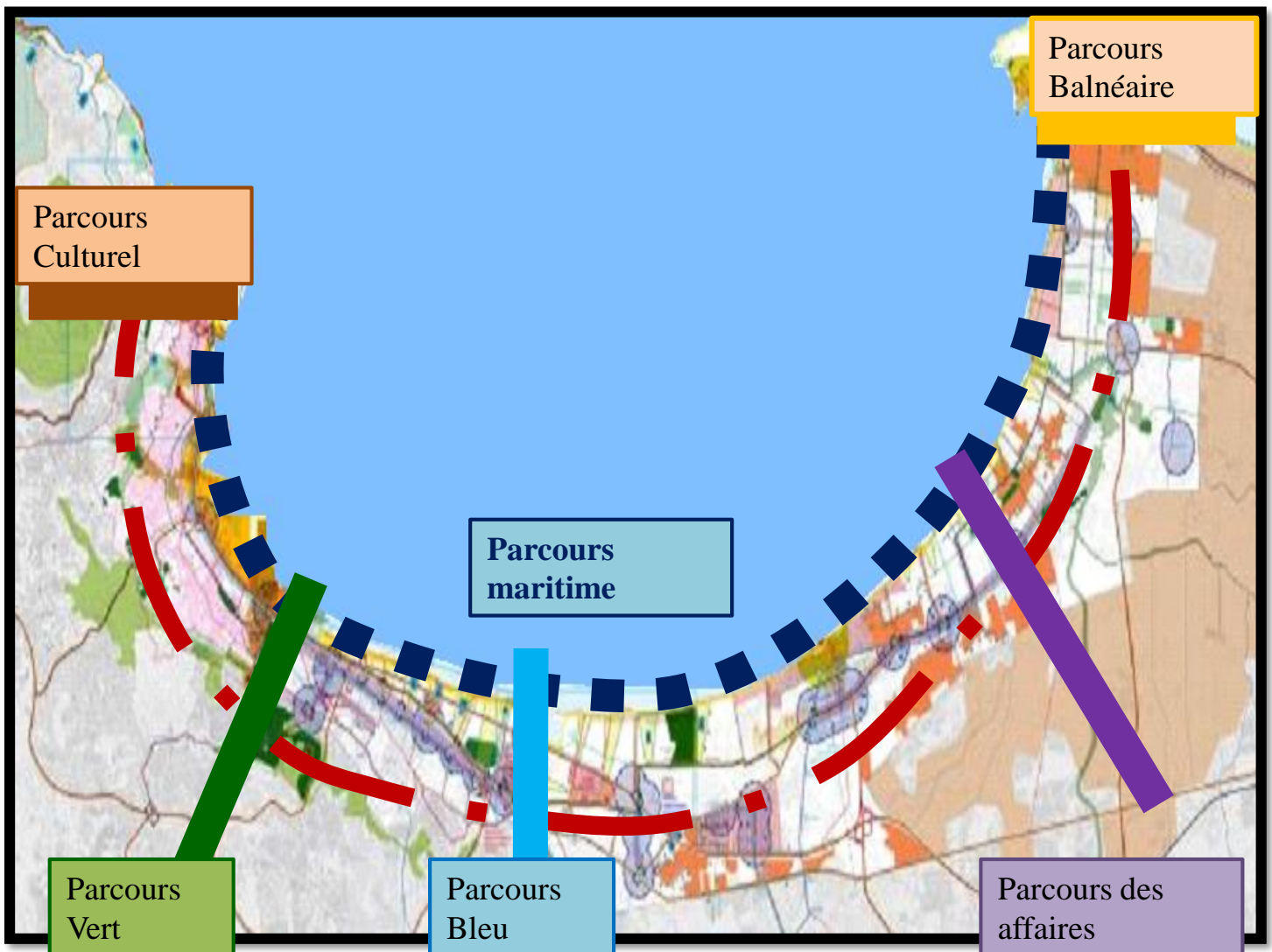
Principe d'aménagement **Axe de franchissement**



En troisième étape

La concrétisation spatiale du schéma se traduit par la création :

- ❖ D'un Parcours Maritime esplanade du front de mer
- ❖ D'un Parcours Terrestre sous forme d'une centralité linéaire
- ❖ D'axes de franchissement conçu en promenades et parcours urbaines définis comme suit:
 - Un parcours culturel** de la Casbah à l'Amirauté on passant par le Bastion 23
 - Un parcours vert** du monument vers la mer on passant par le jardin d'essai
 - Un parcours bleu** le long de l'Oued -El -HARACH jusqu'à son embouchure création d'une navette fluvial
 - Un parcours d'affaire** de la foire pins maritime vers Alger Médina
 - Un parcours balnéaire** au niveau de Tamentafoust



Principe d'aménagement création de parcours



2- Entre les éléments structurants la baie d'Alger (séquences)

En quatrième étape, La superposition de des différentes axes de développement élaborées dans le schéma de principe d'aménagement fait apparaître aux zones de croisement des axes, des séquences urbaines et maritimes de la baie d'Alger.

Pour une meilleur mobilité, nous proposons à cet effet, une liaison entre ces espaces structurants par navette maritime Comme indiqué sur la carte.

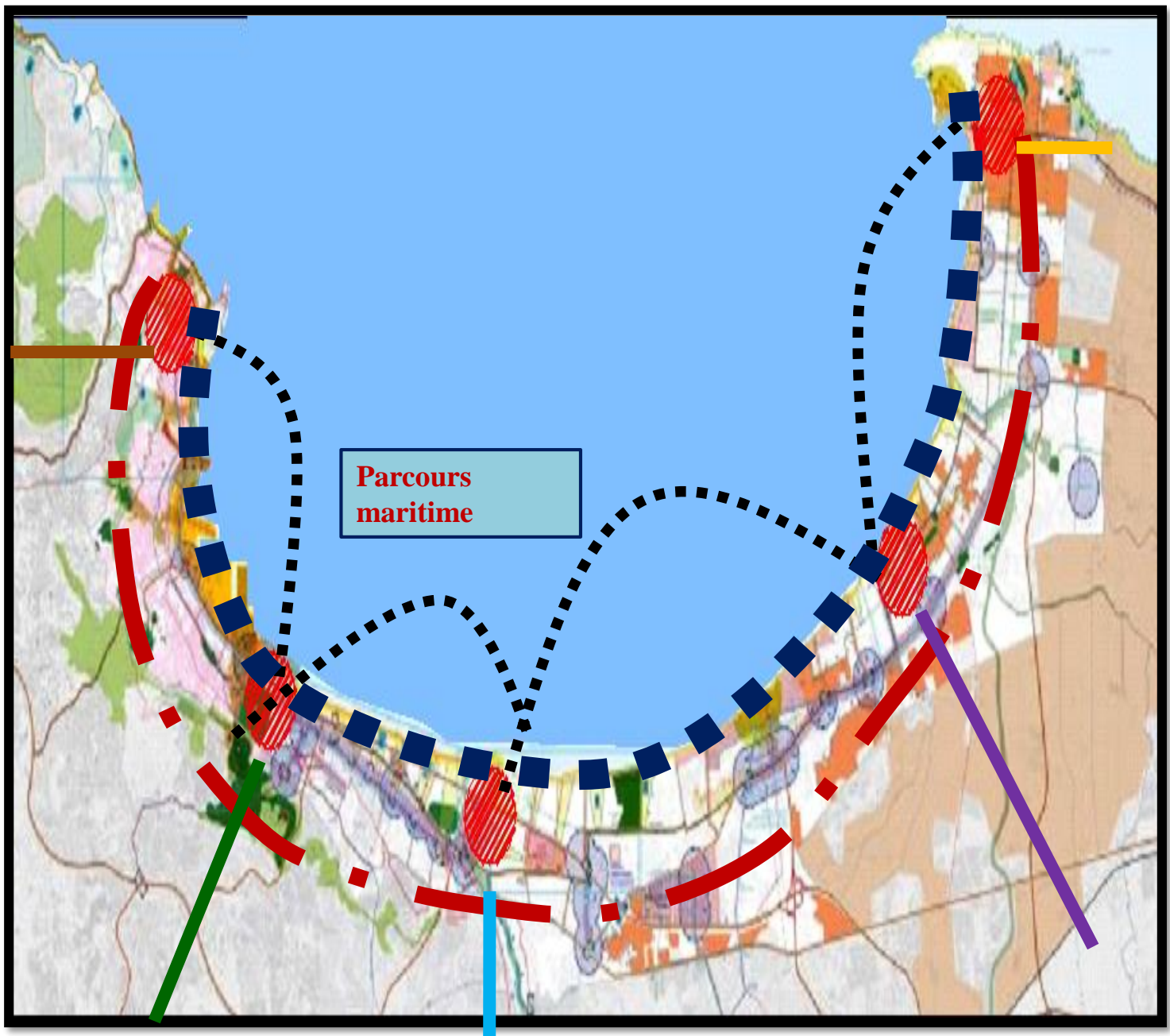
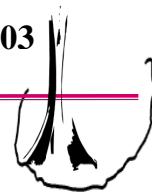


Schéma regroupant l'ensemble des principes d'aménagement



□ Périmètre d'intervention

Motivation:

Dans l'optique « **Alger, Carrefour international et Métropole du bassin Méditerranéen**, *Une vision ambitieuse* » notre choix du site d'intervention est motivé dans le but de donner une nouvelle image de marque à la Capital marqué par la **création d'un parcours vert** allant du monument vers la mer en passant par le jardin d'essai.

Notre principe d'aménagement est articulée sur les aspects suivants:






- Assurer les percées visuelles pour garder la relation avec la mer.
- Valoriser les espaces boisés par l'aménagement d'une coulées verte;
- Favoriser la circulation piétonne en créant des accès au jardin d'Essai, au front de mer, rythmées par des places, parcs et esplanades.
- La délocalisation des activités industrielles et la suppression de l'habitat insalubre.
- Aménager la partie centrale par la construction d'équipements métropolitains;
- Elargir et aménager le boulevard ROHAI BOUALEM, pour devenir une centralité linéaire;
- La correction du tracé existant et la création de nouvelles voies pour une meilleure perméabilité.
- Valoriser la façade maritime, par la création d'un poumon vert avec l'aménagement d'espaces de détente et de loisir
- Implantation de projets structurants tel que Gare maritime internationale, Hôtel.....



□ Principes d'aménagement

Création d'un **parcours vert** du monument vers Le front de mer on passant par le jardin d'essai ;

1) Plan de délimitation du périmètre d'intervention avec l'identification des 04 zones

-  le monument
-  le talus vert
-  l'hôtel SOFITEL et la Bibliothèque Nationale et jardin d'Essai
-  Le front de mer
-  percé vert la mer

Création d'un axe de franchissement qui consolidera l'articulation de jardin d'essai avec la mer, par la revalorisation et la prise en charge des deux perspectives (celle de jardin d'essai, et du monument de martyrs) qui encadreront notre axe, ce qui offrira un point de vue inédit sur la baie d'Alger.

Renforcement de l'articulation entre jardin d'essai et le monument des Martyrs par des escalier qui constitueront un parcours séquentiel ponctué avec des haltes aménagées en espace public n quelques une d'entre elles coïncideront avec des élément importants qui constitues ce parcours (le musée des beau arts, maison Abdelatif, grotte de Cervantès, et le monument des martyrs).

La balade de front de mer se fera par un empiètement sur la mer qui sera dans la continuité dans notre aménagement du front de mer, et qui permettra de passage de l'eau de mer au pompes de la station de dessalement.





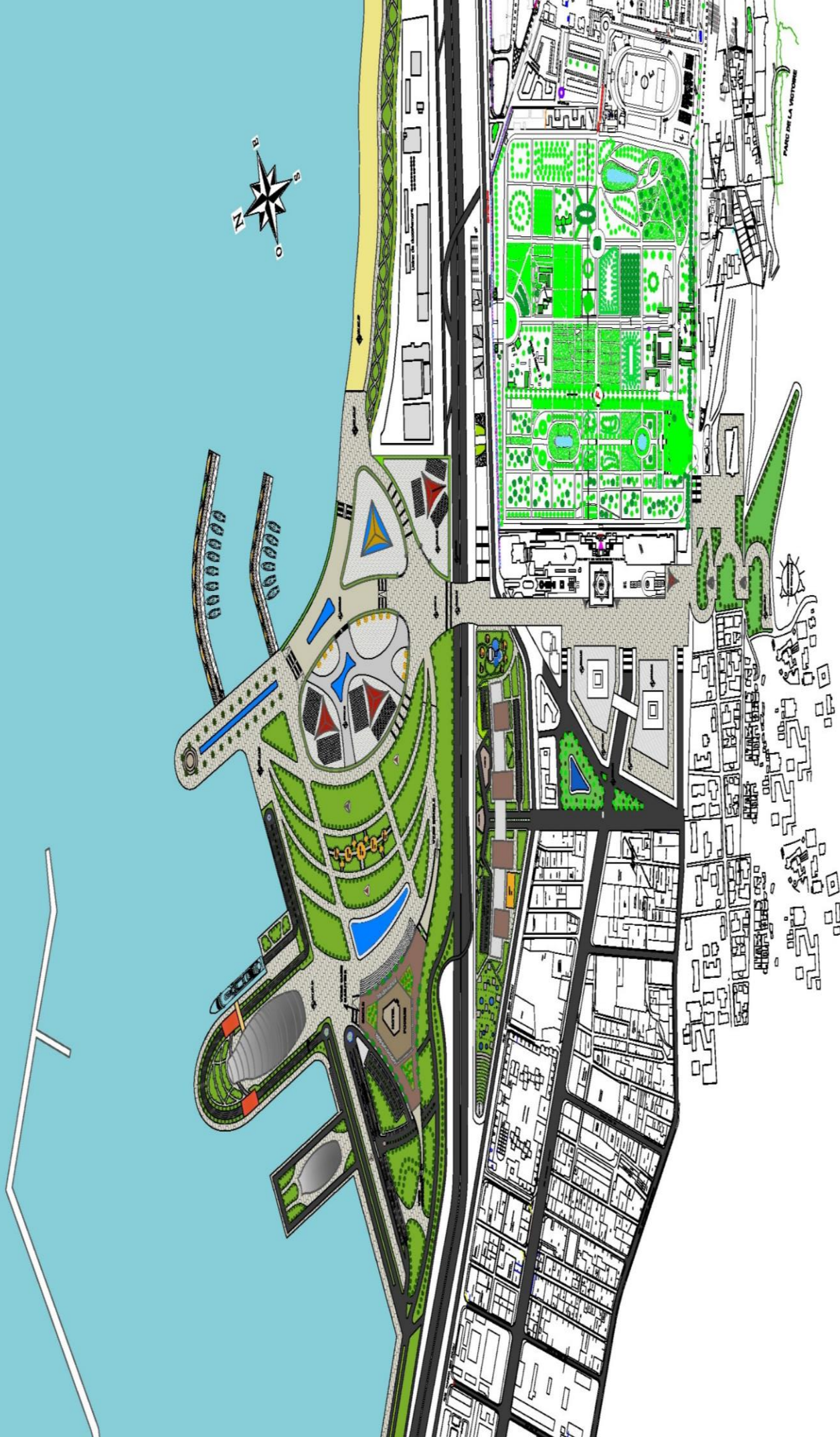
Plan d'occupation



LEGENDE :

 PLAGE DE PLAISENCE	 GARE MARITIME INTERNATIONALE	 ESPLANADE	 ESPACE VERT
 CIRCULATION PIETONNE	 GARE MARITIME NATIONALE	 PODIUM	 TERRASSE
 CIRCULATION MECANIQUE	 QUAI	 HOTEL	

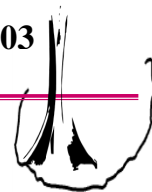
Mer Méditerranée



Plan d'aménagement du périmètre d'intervention



Plan d'aménagement de la zone du front de mer



□ *Projet d'étude : Gare maritime internationale*

L'histoire a toujours démontrée qu'il n'y a pas de développement sans échanges, donc sans mobilité. La mobilité devient un élément essentiel dans la définition des enjeux urbains contemporains.

Elle intervient à différents niveaux : flux humains, flux économiques, flux communicationnels, etc. Paul Virilio (urbaniste et essayiste français, né en 1932 à Paris) insiste sur le fait que

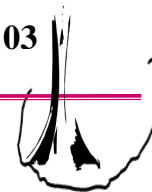
« pour des raisons climatiques, pour des raisons économiques, pour des raisons de délocalisation d'entreprises, pour des raisons touristiques, les gens bougent, et ils bougent dans un monde qui est effectivement de plus en plus petit ».

La gare maritime a été rénovée mais elle demeure insuffisante pour accueillir tous les passagers, dont le nombre se multiplie chaque année. *« Il nous faut absolument créer une deuxième gare maritime »* il y a un projet en vue dans ce sens. Selon M. Mansouri, chargé de communication au niveau de la direction de l'Entreprise portuaire d'Alger (EPAL).

Dans ce large domaine qu'est **“la mobilité”**, d'une part et la situation que connaît actuellement la gare maritime d'Alger, conçue par l'architecte français Mr Renaud et réalisée 1953, notamment au plan d'accessibilité, et sa capacité d'accueil d'autre part, nous proposons la réalisation d'une nouvelle gare maritime de dimension internationale plus adaptée aux mornes en vigueur actuellement et qui sera la même une **« porte maritime internationale »** digne d'une ville **« Métropole du bassin Méditerranéen et Carrefour international »**.

Tel sont notre motivation pour la réalisation du projet de la gare maritime internationale pour la Capital.



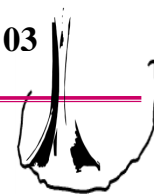


Objectifs Urbains du Projet:

Pour être à la hauteur de l'événement , celui d'être considérée comme la porte et la vitrine symbolique de la Capital , le projet d'une gare maritime internationale ne peut être réduit au seul bâtiment voyageurs , mais une œuvre architecturale, intégrée dans espace urbain aménagé en « poumon vert » de la zone.

L'enjeu est à la fois un défi Urbanistique Architectural et Technique ,pour cela notre objectif :

- 1- Création d'une porte maritime nationale et internationale;
- 2- Concevoir un projet, marqué par sa forme architecturale, innovante et moderne
- 3- Concevoir un projet, marqué sa structure et son bon fonctionnement
- 4- Réalisation d'un élément de repère urbain.
- 5 Assurer une meilleur accessibilité au front de mer, mécanique et piétonne;
- 6- Création d'une séquence urbaine par l'aménagement d'un poumon vert;
- 7- Rendre le site plus attractif, accueillant et confortable, avec l'aménagement d'espaces de détente et de loisir;
- 8- La réalisation d'équipements intégrés au projet de la gare tel que Hôtel;



□ Programme:

En général la programmation tient compte des besoins exprimés par les services utilisateurs, mais aussi faire des investigations sur terrains de ouvrages similaires

La programmation est de nos jours se base essentiellement sur la **plurifonctionnalité**, la flexibilité des espaces et l'intégration du projet dans son environnement

A ce titre nous citons les gares Japonaises, qui ont de tous temps intégré cette diversité fonctionnelle, concentrant un grands nombre de services commerciaux et d'équipements de loisirs, dans le but de dépasser le simple caractère de transit et devenir un lieu de destination.

Elles fonctionnent comme des territoires de grande taille, à l'intérieur desquels plusieurs compagnies offrent des services divers.

Pour cela il est constaté 02 grandes entités composant une gare maritime internationale, définie comme suit:

a) Entités de base :

Accueil des voyageurs :

Situé au centre de l'infrastructure, en constitue à la fois le cœur et la vitrine.

Fréquenté par le grand public il est le lieu de prise en charge des voyageurs jusqu'à l'embarquement dans le bateau.

Zone départ et d'arrivée :

Doit être conçues de manière à faciliter les principales opérations d'achat de billet, d'enregistrement des passages, de contrôles administratifs (police, douane et sécurité) et enfin d'embarquement ou transit. Il s'agit donc essentiellement de gérer des flux de personnes et d'objets au travers d'une série de filtres

Etapas d'embarquement et de débarquement :

Donnent lieu à la conception de modules particuliers, constituant le point de liaison entre le terminal et les bateaux. Leur forme est étroitement liée au système adopté pour l'amarrage des bateaux au contact du terminal. Ces corps de bâtiment prennent dans les aéro-gares la dénomination de « satellites ». En dehors des éléments techniques « types passerelles », l'équipement se limite souvent à des salles d'attente pour les passagers en partance et à des parcours spécialisés pour les arrivées.

a) Entités Annexes:

Commerciales et détente:

Les nombreuses fonctions commerciales, d'agrément et de détente nécessaires à la vie des passagers, du personnel et des visiteurs, prennent une place de plus en plus importante.

Cependant, elles occupent des lieux spécifiques dans l'espace gare.



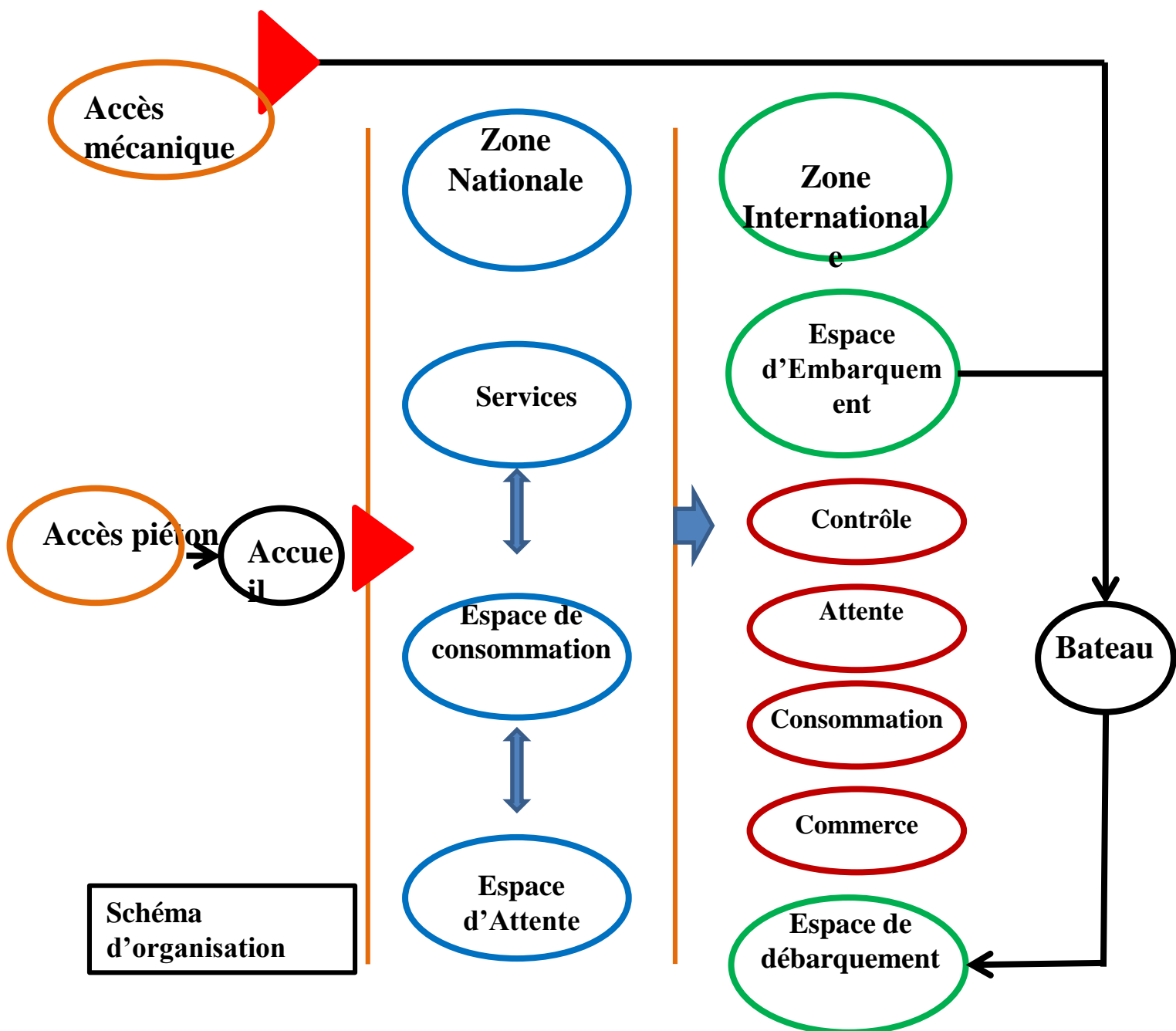
1- organigramme fonctionnel :

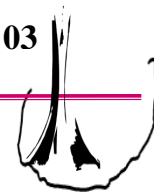
Dans une gare maritime *internationale* on distingue deux circuits essentiels :

- Circuit piétons ;
- Circuit mécaniques ;

Les deux circuits connaissent le même cheminement et les mêmes formalités a savoir:

- l'enregistrement;
- le contrôle (police et douane);
- L'embarquement ou le débarquement;
- Nous vous présentons un schéma illustrant les circuits énumérés ci dessus





❑ Programme Surfactive :

L'hypothèse de calcul est basé sur la capacité d'accueil d'un Car-ferry en exploitation actuellement en Algérie, type Tarak Ibn Ziad ou El-Djazair , qui varie de 1200 à 1500 passagers dont 50 % en véhicules Ajouter le nombre d'accompagnateurs et visiteurs estimés à environ 700 personnes soit 50 %

Le nombre total des personnes fréquentant la Gare maritime internationale en embarquement ou débarquement et les accompagnateurs est estimé à environ de 3000 à 3500 (chiffre confirmé par les services des transports)

En estimant 05 m2 par personnes avec bagages , la surface global utile du projet varie de:

- a) 3000 personnes x 05 m2/personnes = 15 000 m2
- b) 3500 personnes x 05 m2/personnes = 17 500 m2

Les principaux Espaces composant le projet de la gare maritime internationale

❑ La Zone Nationale

1. Le hall centrale :

Espace grand public C'est l'espace centrale du projet, accessible aux passagers, visiteurs , accompagnateurs et au personnel exerçant au niveau des services (administration; compagnies maritime, agences,,,,,,,,)

Cette comporte 02 zones ,zone services et zones détente et repos

- **Espace service** comporte l'accueil, l'enregistrement, les agences maritimes, les agences bancaires, l'agence postale, les agences de voyages, agence de location de voitures,,
- **Espace détente** et repos, comporte les boutiques, espace de consommation, espaces communs, espaces de repos,,,,,
- **Espaces communs** (sanitaires, escaliers, escalators,,,,,,,,)

❑ La Zone Internationale:

- Cette partie du projet est composée de 02 espaces distinct , espace embarquement et espace débarquement et comporte des bureaux équipés en matériels affectés aux services de control douane et police des frontières selon les besoins,
- Cette zone comporte aussi des boutiques et des espaces de consommation et de détente
- Les services de douanes disposent d'espace de saisie de marchandises ou de matériels et d'un parking pour véhicules saisis

❑ Les Locaux Administratif:

Bureaux, Salle de travail , Secteur archives, Service secrétariat, Espace pour le personnel, vestiaires, sanitaires, salle de repos...etc.

❑ Les Locaux Techniques :

Installation d'approvisionnement, centrales techniques, climatisation, ventilation, énergie, informatique, centrale informatique, télécommunication, nettoyage et entretien.

❑ Les Espaces Extérieur :

Parking Longue et courte durées Passagers, accompagnateurs, employés et de service, et entreposage pour la douane.

Espace vert



Approche Conceptuelle

Chaque époque est marquée par son imaginaire, ses concepts et ses mouvements et ses tendances architecturales qui font mode,

Un concept au sens étymologique de ce qui est « pris ensemble », *cum capere, comme une moisson ou un bouquet* qui, d'un geste de l'entendement, lie une gerbe de significations.

Le concept, expliquait le maniériste Zuccari, est un « *disegno interno, un dessin intérieur qui rassemble et représente les profils et*

la texture particulière de la chose pensée », Il est ainsi à la fois sensible et intelligible, tissu mêlant la laine des formes à la soie des contenus

Conceptualiser peut aussi être défini comme « *le développement ou la construction d'idées abstraites à partir de l'expérience notre compréhension consciente (non nécessairement vraie) du monde*

Usage de la métaphore dans la création

Architecturale

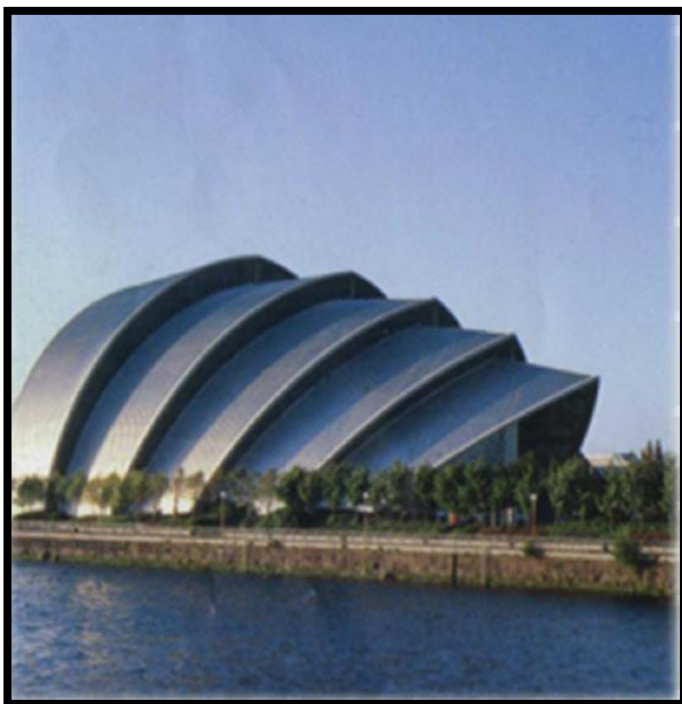
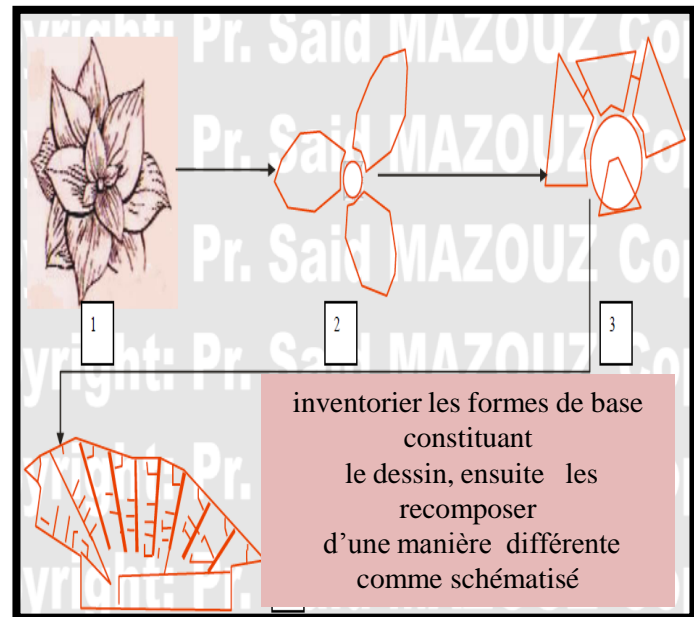
La métaphore:

Métaphore est définie comme une signification spéciale Rattaché à un objet ou une idée et peut tangible (visuel) Ou intangible (concept)

Usage de la métaphore dans la création

Architecturale

- Opération inventaire, faire inventorier les formes de base
- Réinterprétation géométrique et recombinaison des formes par une série d'opérations géométriques de base
- Adaptation des formes aux exigences fonctionnelles et environnementales



Centre d'exposition et conférence Ecosse



Hôtel de ville de Londres

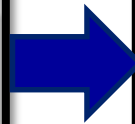
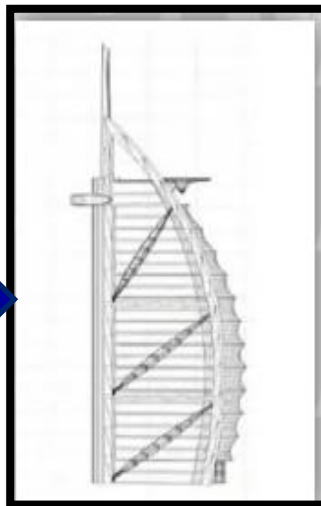
Architecte : Norman FOSTER



Usage de la métaphore dans la création Architecturale



Stade de Pékin
Le nid d'oiseau
Architectes
HERZOG
MAURON en 2008



Hôtel Bordj ElArabe



Exemple de
projets
à DOUBAI



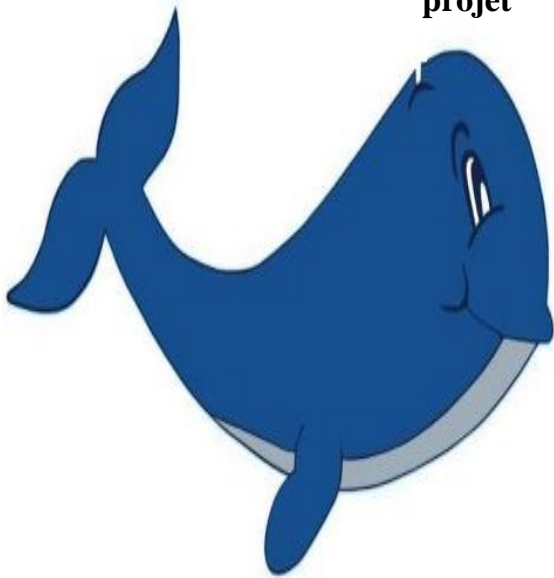
Hôtel de plage
Jumeirah-



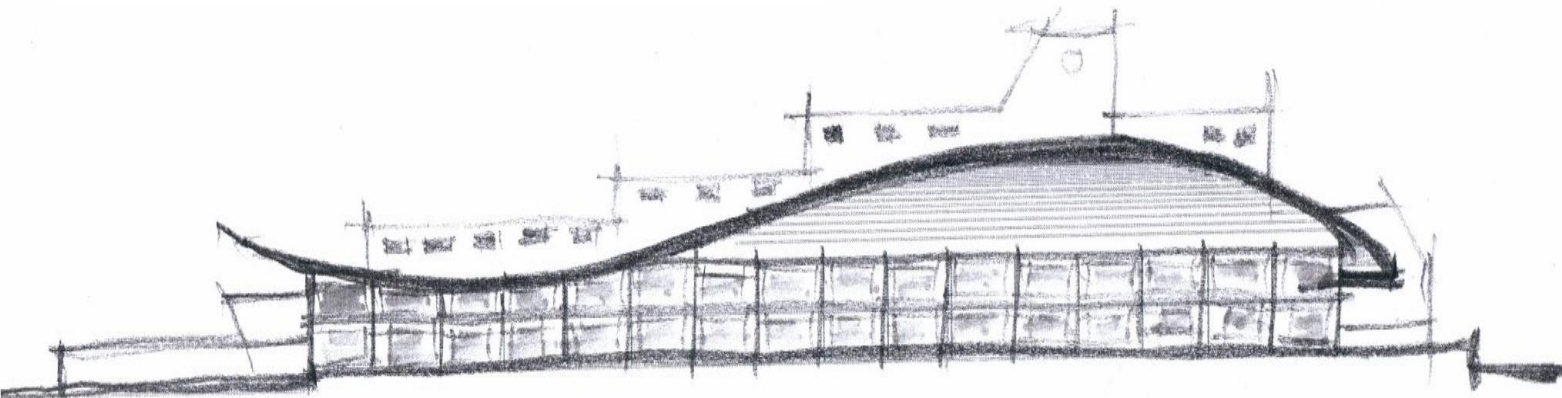
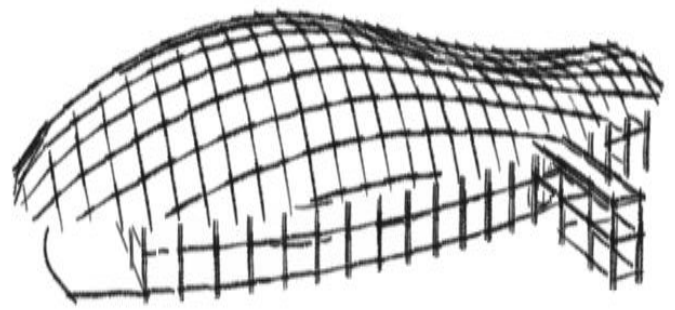
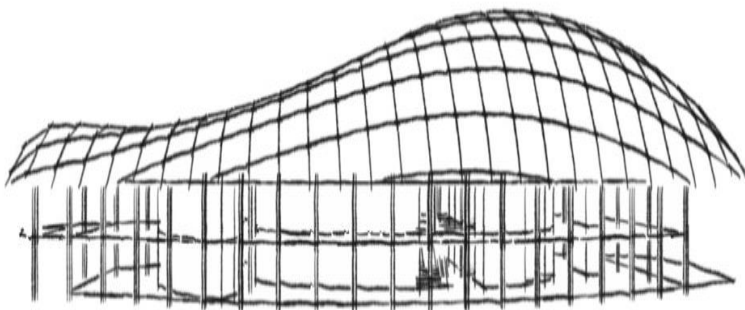
□ Principes :

Une *gare maritime internationale* de part sa fonction, est un équipement grand public accessible facilement et élément structurant et de repère et se doit donc d'être reconnaissable architecturalement. Le volume surgit comme un objet mystérieux, appelé à éveiller la curiosité des passants

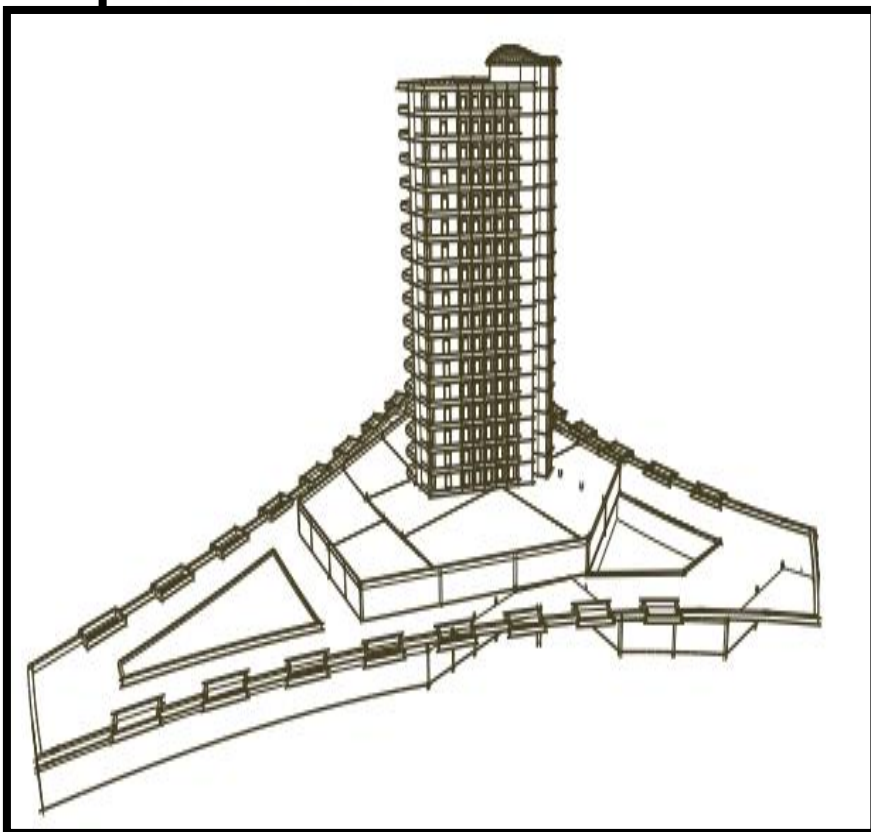
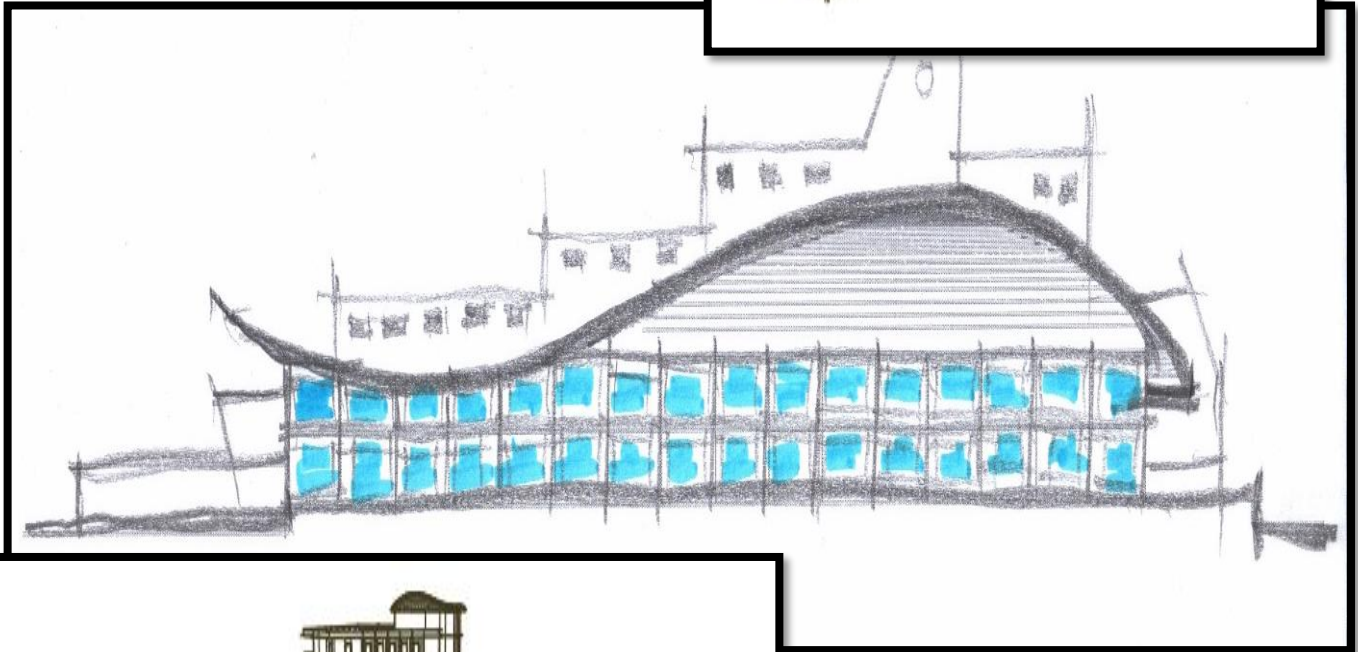
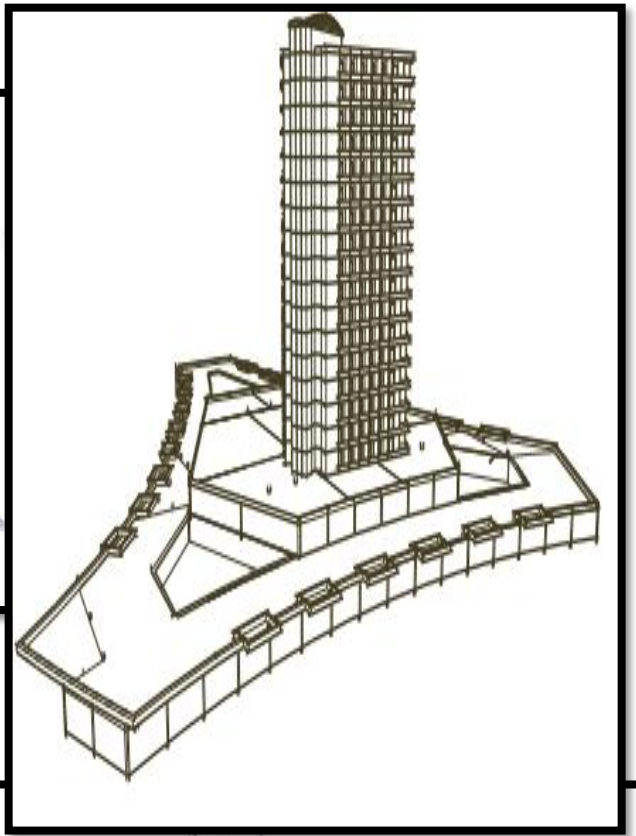
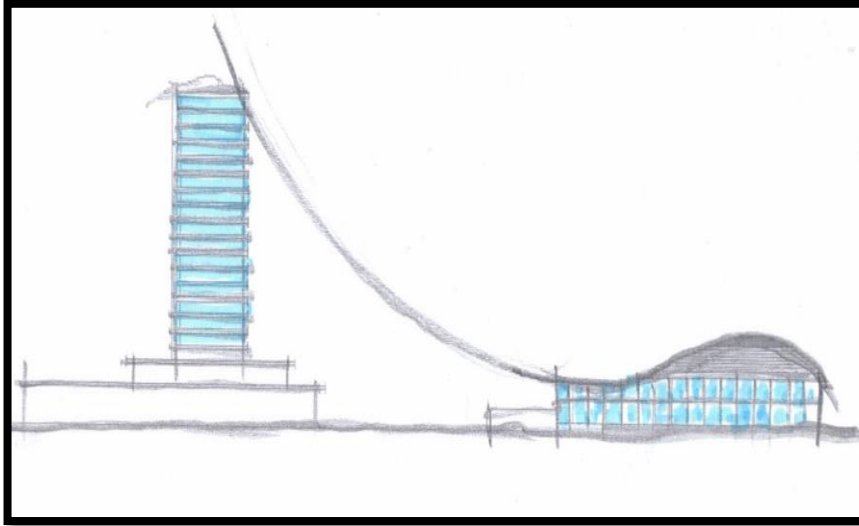
L'idée du projet



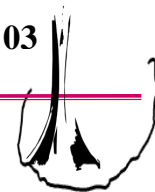
Usage de la métaphore dans la création Architecturale



Esquisse du projet



**Croquis gare
maritime
internationale et
hôtel**

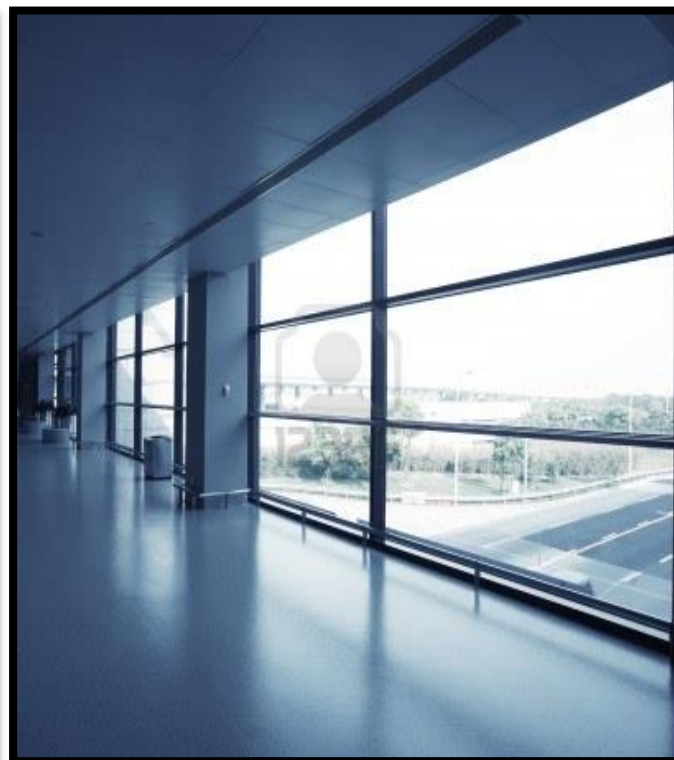


❖ **Matériaux :**

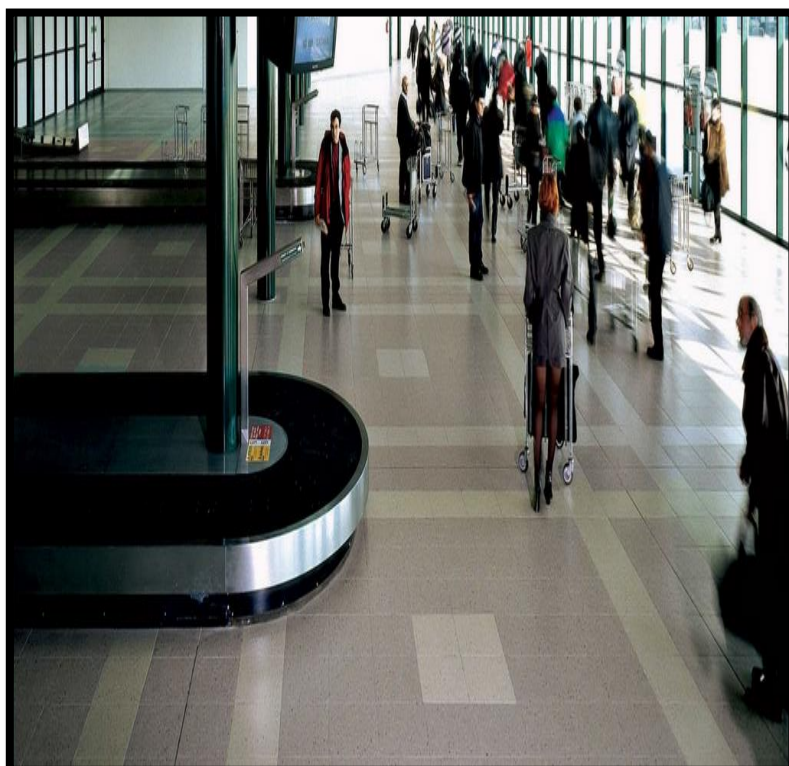
utilisation de matériaux modernes et résistant à la corrosion



Toiture en structure tridimensionnelle

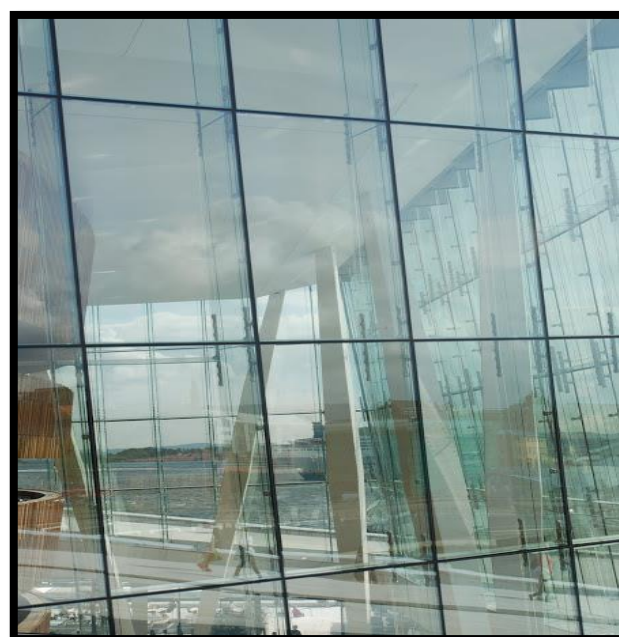


Paroi en ver

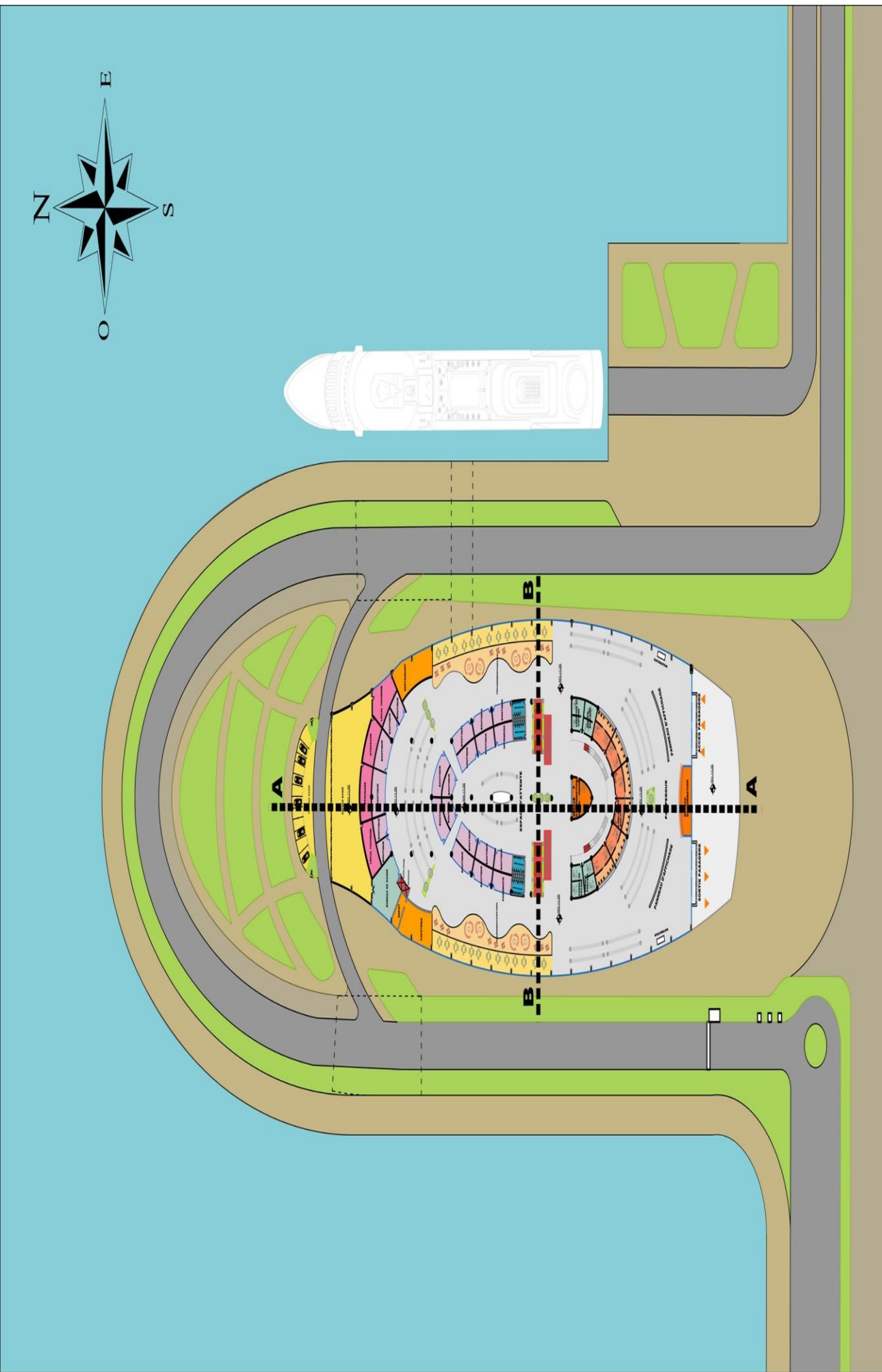


Revêtement au sol en marbre

Le verre isolant ILVERSTAR
SUPERSELEKT laisse passer beaucoup de
lumière naturelle



Du verre légèrement bleuté

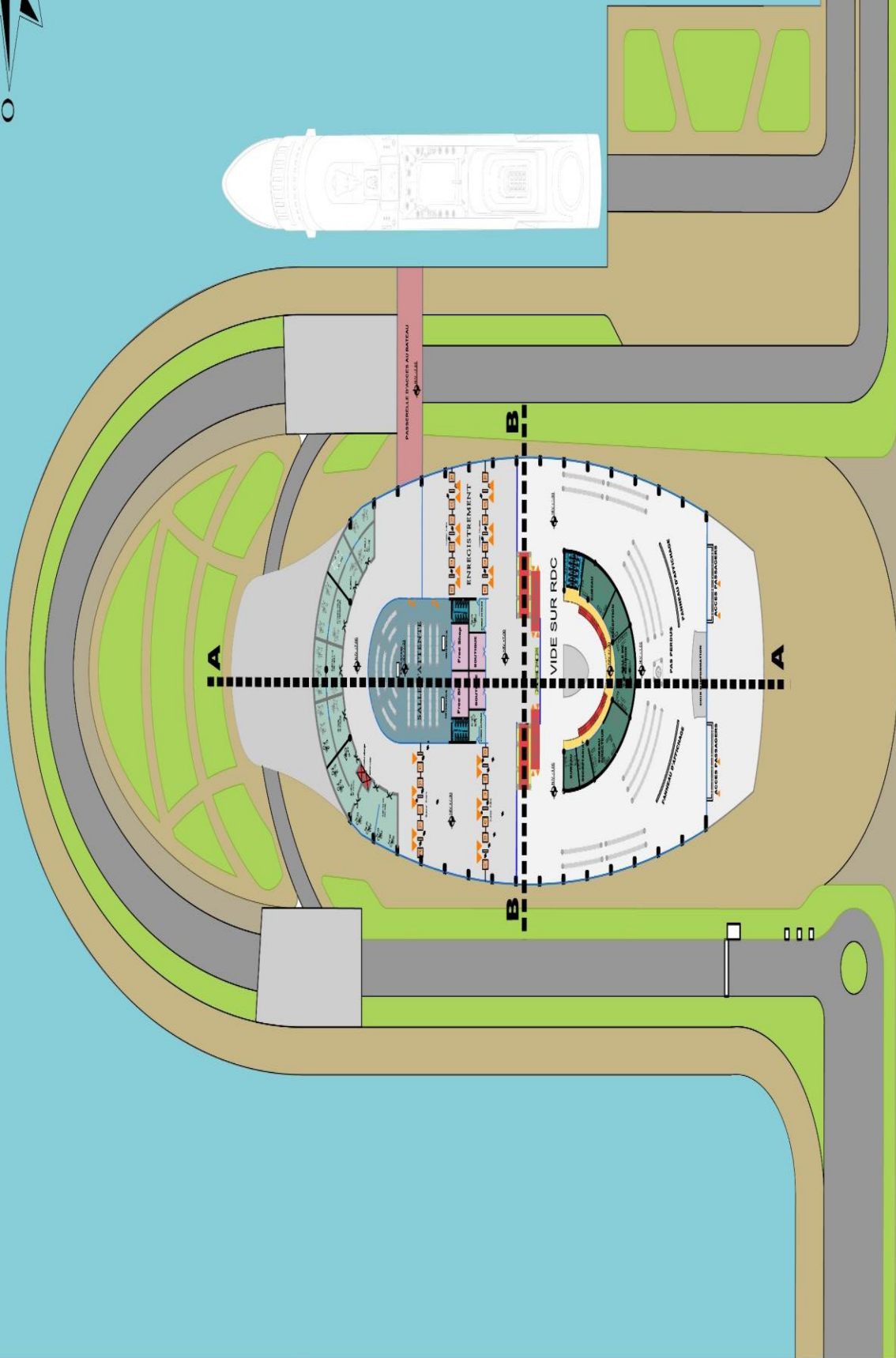
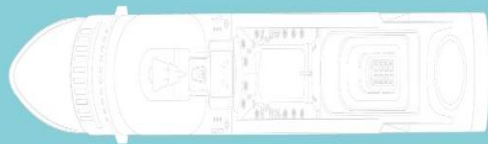
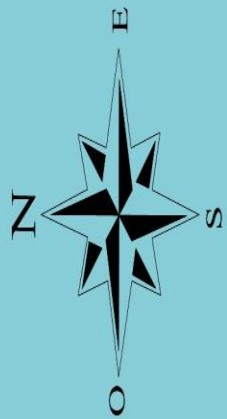


Plan gare maritime RDC

LEGENDE:

- ACCUEIL ET INFORMATION
- GUICHETERIE
- BUREAUX DE SERVICES
- BOUTIQUES ET COMMERCES
- RESTAURANT CAFETERIA

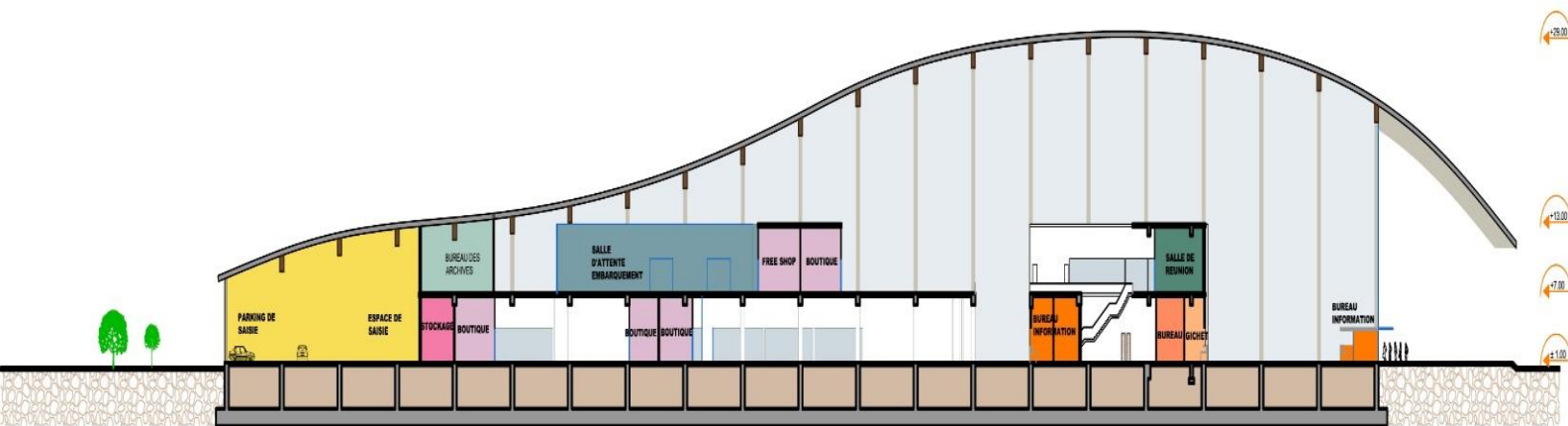
- LOCAUX DIVERS
- LOCAL DE SAISIE
- SANITAIRES
- CIRCULATION HORIZONTALE
- CIRCULATION VERTICALE



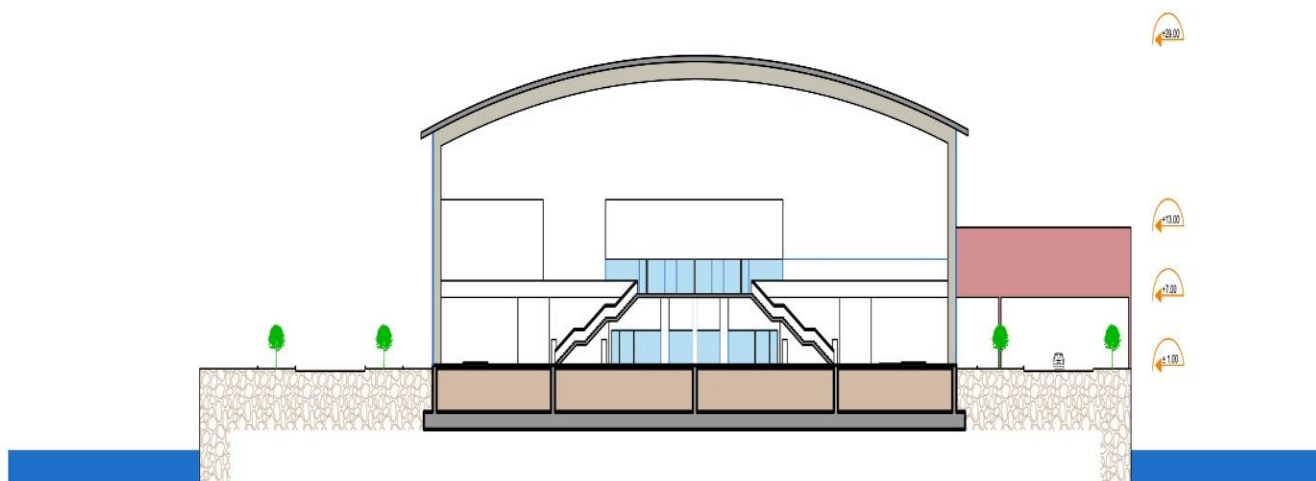
LEGENDE:

- | | | | |
|---|------------------------------|---|--------------------------|
|  | BUREAUX DE SERVICES |  | BUREAUX D'ADMINISTRATION |
|  | BOUTIQUES ET COMMERCES |  | SANITAIRES |
|  | SALLE D'ATTENTE EMBARQUEMENT |  | CIRCULATION HORIZONTALE |
|  | PASSERELLE D'EMBARQUEMENT |  | CIRCULATION VERTICALE |

Plan gare maritime Etage 1



COUPE LONGITUDINALE A-A



COUPE TRANSVERSALE B-B

LEGENDE:

- | | |
|--|--|
|  ACCUEIL ET INFORMATION |  LOCAUX DIVERS |
|  GUICHETERIE |  LOCAL DE SAISIE |
|  BUREAUX DE SERVICES |  BUREAUX D'ADMINISTRATION |
|  BOUTIQUES ET COMMERCES | |

Coupe gare maritime

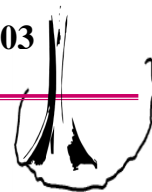


Image 3D – projet

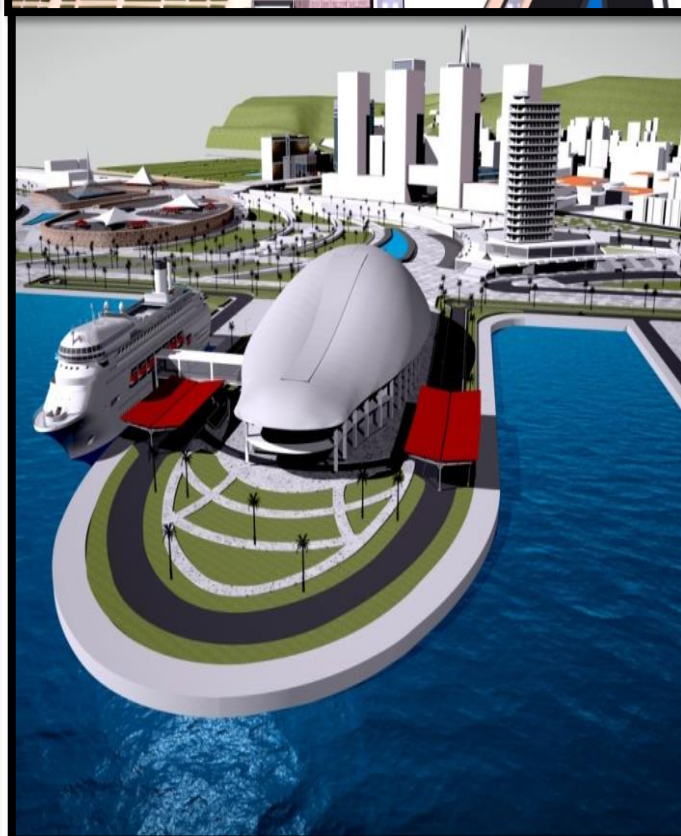
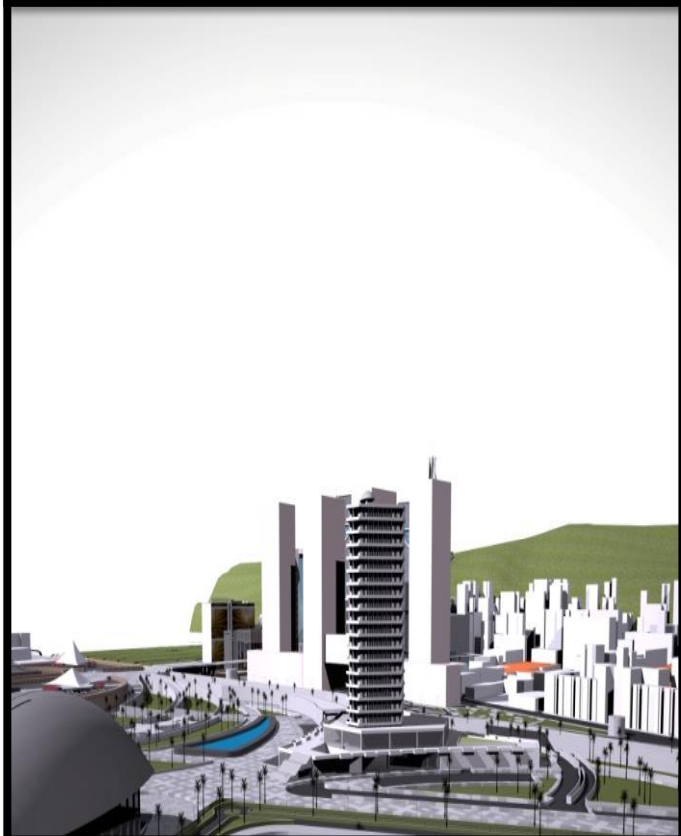
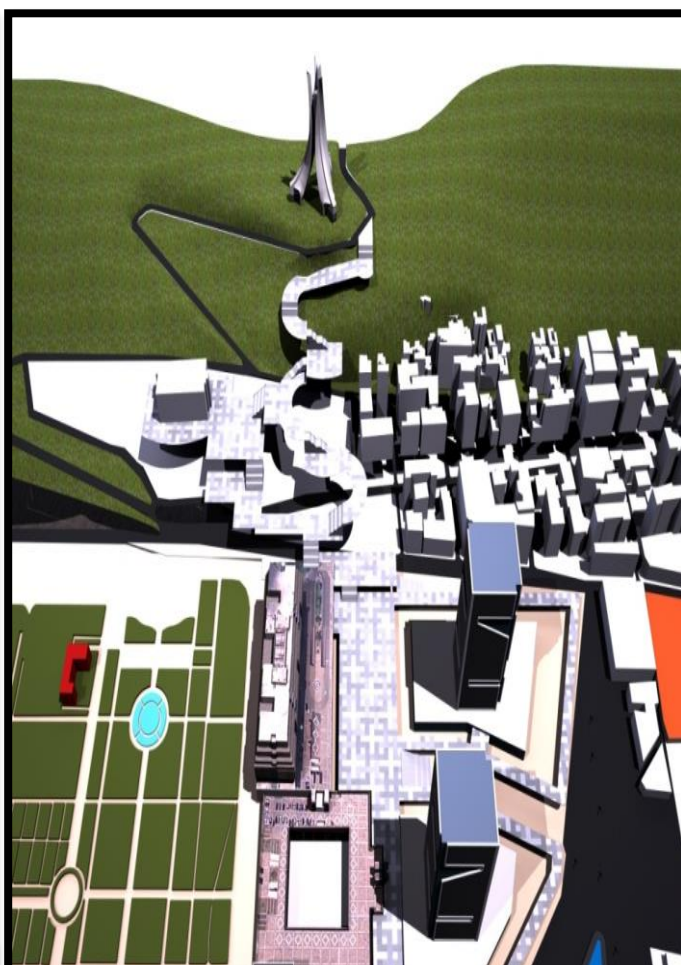
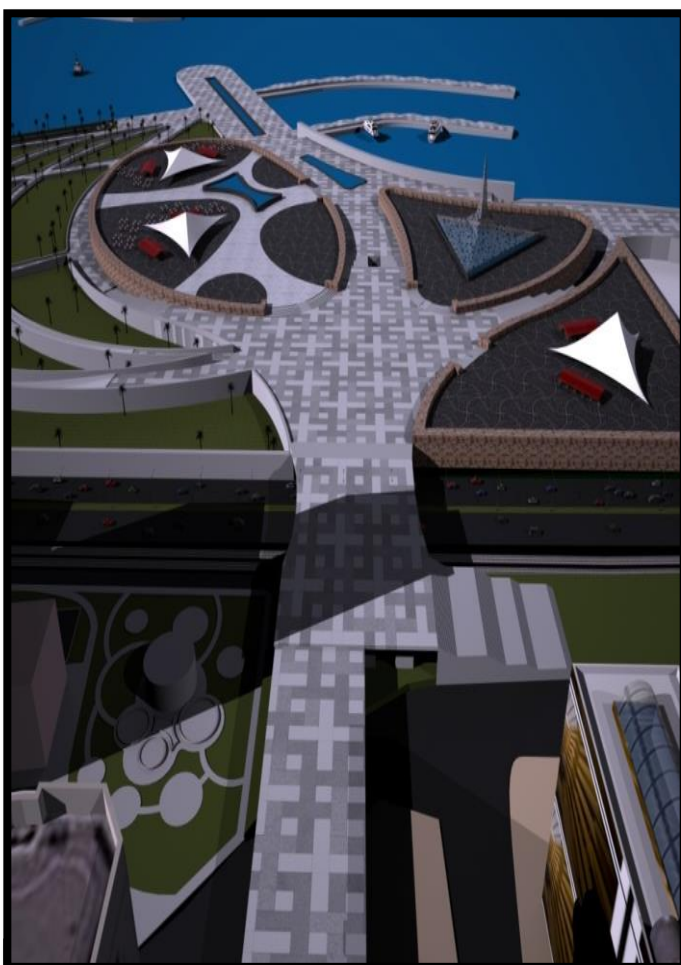
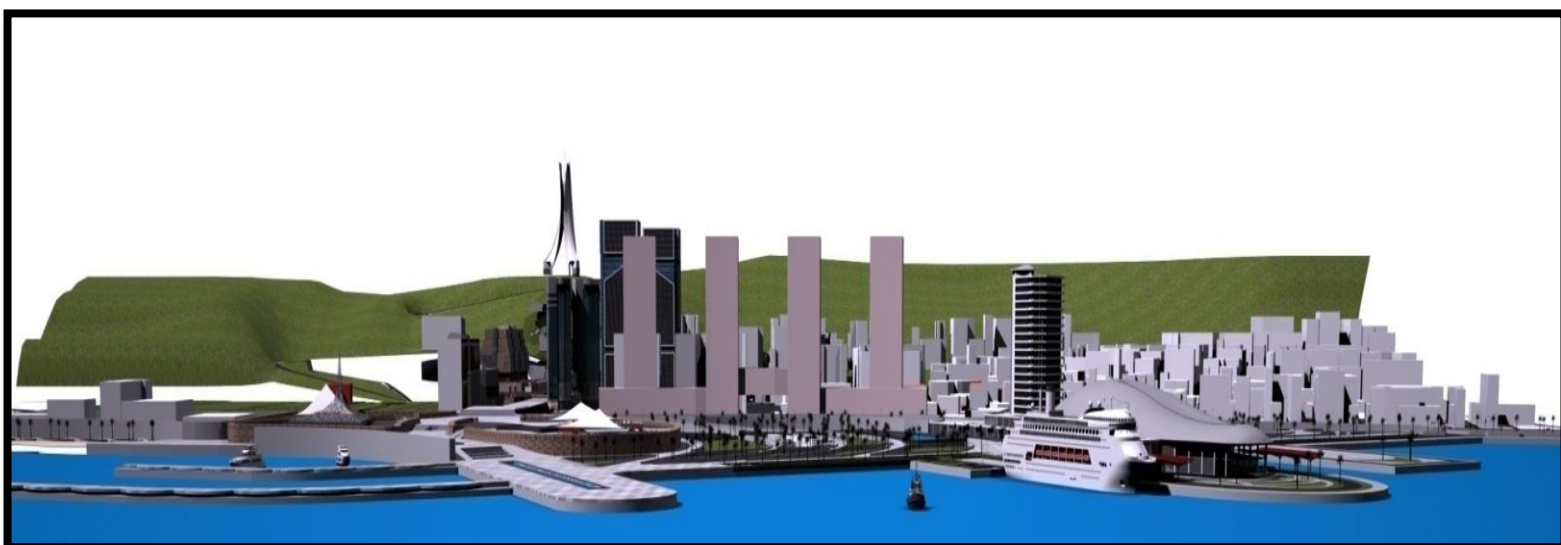
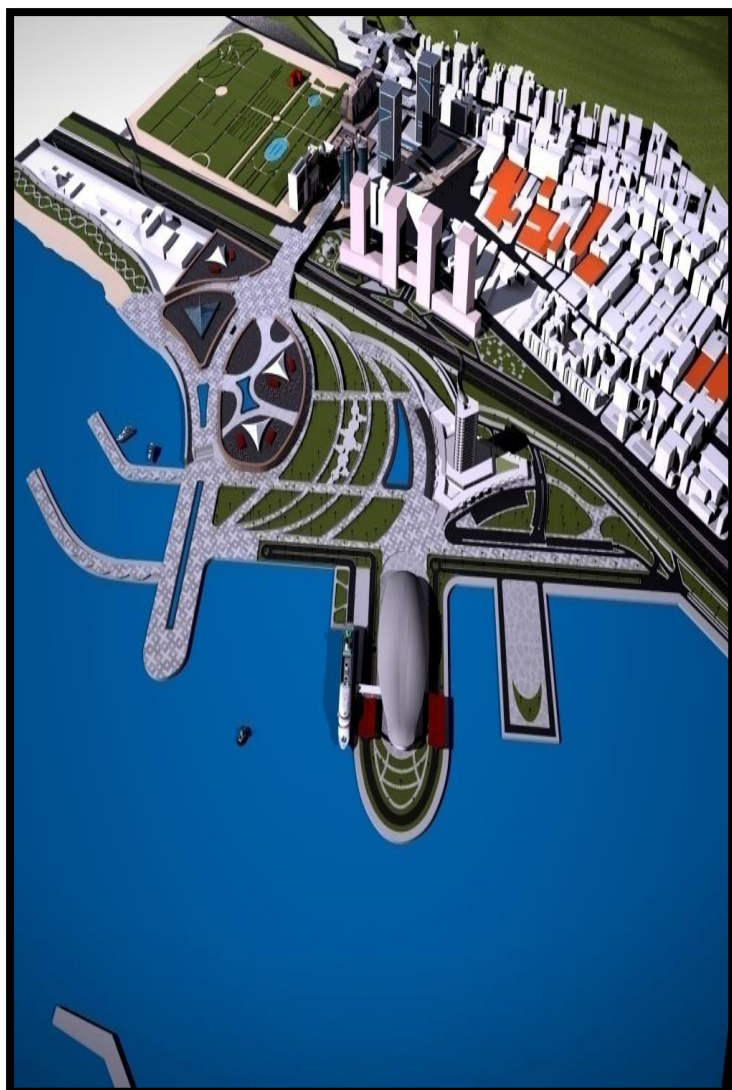




Image 3D – projet



Bibliographie

☐ Livres:

- L'Urbanisme et l'Architecture d'Alger « Aperçu critique » par J J DELUZ OPU
- Tourisme et Littoral « un enjeu du monde » par Phillipe DUHAMEL et Philippe VILLIOR Edition Belin France
- Histoire Critique d'Architecture « essentiel national géographie »
- Histoire Critique d'Architecture « evolution architecturale pendant le 20 eme siècle
par Mohamed FOURA enseignant université de Constantine
- Atlas de l'Architecture d'aujourd'hui Edition Eyrolle
- Le droit de l'Urbanisme du littoral Edition Didact 2002
- Analyse urbaine par Philippe PNERAI Edition Barzakh 2009
- L'Intégrale par Zaha HADDID Edition Parenthèses 2009

☐ Instruments d'aménagement:

- Schéma National d'aménagement du Territoire SNAT
- Révision du Plan Directeur d'aménagement et D'urbanisme de La Wilaya D'Alger Rapport D'orientation
- Plan d'Aménagement Côtier PAC

☐ Internet:

- Google earth
- Site Wikipédia
- Site Calaméo

❑ **Publications sur la ville d'Alger:**

- Lumières sur la ville par Madame EWA AZZAG Enseignante EPAU
- Alger, le territoire invente son avenir par Madame EWA AZZAG Enseignante EPAU
- De la ville à l'agglomération, vieux problèmes et solutions difficiles par *Giuseppe CINA*
- La croissance d'Alger, de la ville extensive à la ville en réseau *par Jean Jacques DELUZ*

❑ **Thèses:**

- Alger, un port habité Par Wafa Lakelak, architecte diplômée de l'École Supérieure d'Architecture.

Prix d'urbanisme Tony-Garnier 2011

- La mutabilité des quartiers péricentraux de tradition industrielle dans le cadre de la stratégie de métropolisation de la ville d'Alger, décalage par rapport aux approches contemporaines de Reconquête intelligente, par Mehdi BENNAI Architecte Doctorant à l'Université de Science et Technologie Lille1.
- Mémoire de magister Post graduation : Urbanisme et Développement Durable par M. AOUISSI , EPAU 2013.

❑ **Reuves:**

- Vie de Villes hors série N°03 spéciale Alger 2012
- Vie de Villes architecture, urbanisme et société
- Vie de Villes l'Urbanisme commercial face au commerce urbain 2007

Conclusion

Notre projet est l'aboutissement de tout un travail de réflexion, d'investigation, de questionnement et de remise en cause, il est aussi porteur de message symbolisé par des réponses tant Architecturales qu'Urbanistique

Il est aussi une expression du renouveau et du changement dans le discours et la pratique architectural en Algérie en général et Alger en particulier , son architecture ne s'inscrit pas dans un registre passéiste mais dans une architecture en adéquation avec le contexte et les besoin d'aujourd'hui et demain nous avons voulu à travers ce projet démontrés qu'il est tout à fait possible de s'inscrire dans une architecture contemporaine loin de tous les stéréotypes tout en respectant la valeur d'Alger la blanche.

Nous ne voulons pas clore ce mémoire sans souligner la nécessité et l'importance d'un travail intellectuel qui contribuerait a assoir une théorie du changement et du renouveau dans la conception architecturale à Alger, mais aussi la nécessité d'entre reprendre une lecture historique et analytique, afin d'aboutir un travail architectural basé non pas sur la répétition mais sur la création.

Notre conclusion n'est pas un dogme mais réflexion et une contribution pour l'ouverture d'un débat plus objectif et intellectuel sur le devenir de l'architecture du littoral...
Sur ce nous concluons que c'est ainsi qu'EL Behdja est ses habitants se réconcilie avec la mer.