

4. 720. 1. 130

~~4.720.1.130.1~~

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



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

**L'ecotourisme en milieu urbain dans la ville de
Zeralda**

Etudiantes:

Khedairia Sabrina
Guenane Hana

Encadreur:

Mr.Kaci
Co-Encadreur:
Melle. Ben terkia
MR . Kara

2014-2015

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier infiniment notre admirable promoteur Monsieur KACI MEBAREK de nous avoir guidé dans l'élaboration de ce modeste travail grâce à son orientation, précieuse indication, et aux partages de son expérience ainsi que Monsieur KARA et Mme BENTERKIA pour leurs contribution.

J'adresse mes sincères remerciements à tous les professeurs, intervenants et toutes les personnes qui par leurs paroles, leurs écrits, leurs conseils et leurs critiques ont guidé mes réflexions et ont accepté de me rencontrer et répondre à mes questions durant ma formation.

Je tiens par la même occasion à remercier ma raison de vivre, celle qui a consacré sa vie pour moi ma chère MAMAN et l'homme de ma vie celui qui s'est toujours sacrifié pour me voir réussir Mon cher PAPA.

Je remercie mon frère MOHAMED, et mes sœurs Dalel, Sanaa, Ibtissem, Soumia et Fatma pour leurs encouragements. Je remercie très spécialement ma Binome G.Hana, Meriem, Fella, Ikram, Sara, Yasmine², Oussama et cherif pour leurs présences, amitié, conseils, soutien inconditionnel et leurs encouragements.

Enfin, je remercie tous mes Ami(e)s que j'aime tant, Wafa, Manel, Ferial Pour leur sincère amitié et confiance, et à qui je dois ma reconnaissance et mon attachement.

Pour finir, nos remerciements les plus sincères aux membres du jury.

Merci à tous

KHEDAIRIA SABRINA

REMERCIEMENTS

Je tiens à exprimer toute ma reconnaissance à mon promoteur de mémoire monsieur KACI de m'avoir encadré, orienté, aidé et conseillé dans l'élaboration de ce mémoire, ainsi que monsieur Kara et Mme Benterkia pour leurs conseils précieux.

J'adresse mes sincères remerciements à tous les professeurs qui ont contribué à ma formation durant toutes mes années d'étude.

Je remercie particulièrement mes très chers parents, Amar et Yamina, qui ont toujours été là pour moi, je ne saurais jamais m'exprimer quant aux sacrifices et dévouements qu'ils ont consacré à mon éducation dont je suis fière et mes études.

Je remercie mes frères NACIM et YANIS pour leurs encouragements ainsi que toute ma famille.

Je tien aussi remercier ma très chère binôme Sabrina qui m'a accompagné durant tout le déroulement du travail.

Enfin, je remercie tous mes Ami(e)s que j'aime tant pour leur sincère amitié et confiance, et à qui je dois ma reconnaissance et mon attachement.

Je remercie également toutes les personnes qui m'ont aidé dans la réalisation de ce mémoire.

Merci également aux membres du jury qui nous feront l'honneur de leurs présences pour évaluer et participer à la conclusion de notre modeste travail.

GUENANE HANA

SOMMAIRE

CHAPITRE 1

1.1 Introduction Générale :	1
1.1.1. Introduction à la thématique générale du master.....	1
1.1.2. Introduction Au thème spécifique.....	4
1.2 Cas d'étude:	5
1.2.1. Présentation succincte du cas d'étude.....	5
1.2.2. Problématique générale de l'aire d'étude.....	7
1.2.3. Présentation de l'aire d'intervention.....	7
1.2.4. Problématique spécifique.....	8.
1.3 Approche méthodologique.....	8

CHAPITRE 2

2.1. Thème: écotourisme en milieux urbains.....	10
2.1.1. Le lien fort entre l'urbanité et le tourisme.....	10
2.1.2. Aperçu historique de l'évolution de la notion du tourisme.....	11
2.1.3. Du tourisme urbain au tourisme urbain durable.....	12
2.2. Analyse d'exemple.....	10
2.2.1. éco-quartier du grand hameau.....	15
2.2.2. Parc de la Deûle.....	19

CHAPITRE 3

3.1. GENESE ET EVOLUTION.....	21
3.1.1. Situation territoriale de la ville.....	21
3.1.2. Relief	21
3.1.3. Composantes et potentialités de la commune.....	22
3.1.4. Processus de formation et de développement de la ville de Zeralda.....	23
3.1.5. Mécanismes de croissance.....	27

3.2. LECTURE MORPHOLOGIQUE DES ELEMENTS DE COMPOSITION URBAINE.....	29
3.2.1. Les limites urbaines.....	29
3.2.2. Les portes et Les nœuds urbains.....	30
3.2.3. Les parcours.....	31
3.2.4. Les places, jardins.....	33
3.2.5. Les équipements de la ville.....	35
3.3. LES INFRASTRUCTURES.....	37
3.3.1. Systèmes d'irrigation.....	37
3.3.2. Système d'évacuation des eaux pluviales.....	37
3.4. LECTURE TYPOLOGIQUE DU CADRE BATI.....	38
3.4.1. Logique de découpage des îlots.....	38
3.4.2. Structure parcellaire	39
3.4.3. Typologie du bâti de base.....	40
3.4.4. Typologies relevées à Zeralda.....	41
3.5. SYNTHESE.....	42
3.6. Bilan et diagnostic.....	44
3.6.1. A l'échelle de la commune.....	44
3.6.1. A l'échelle du chef-lieu.....	44
3.7. Options d'aménagement.....	45
3.7.1. Schéma global d'aménagement à l'échelle communal.....	45
3.7.2. Présentation du site d'intervention.....	49
3.7.2. Schéma de structure.....	50
3.7.3. Plan d'aménagement.....	52
3.7.3. Intervention architecturale	
3.7.3.A. Analyse d'exemple.....	56
3.7.3.B. Notre projet.....	59
CONCLUSION GENERALE.....	71

CHAPITRE I

1.1. Introduction Générale :

1.1.1. Introduction à la thématique générale du master :

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

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

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

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

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

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

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

celle qui exprimera la revendication par les architectes d'un retour dans le champ de l'urbanisme opérationnel »¹

Au cours de la décennie qui suivra, parmi les différents auteurs et théoriciens du projet urbain, Christian Devillers se distinguera sur la scène architecturale comme auteur – et acteur- dont la contribution épistémologique sur le thème du projet urbain sera la plus conséquente².

Après avoir rappelé les principales qualités qui font la ville : sédimentation, complexité,perdurance des formes pour de nouveaux usages, etc., Devillers développera trois aspects³ :

- Le premier concerne une théorie de la forme urbaine : la ville considérée comme un espace stratifié, c'est-à-dire constitué de différents niveaux de projet correspondant à autant d'échelles spatiales (réseau viaire, îlot, unité parcellaire...) et de réalisations relevant chacune d'acteurs et de logiques spatiales différents.
- Le deuxième aborde les méthodes du projet urbain, et reprend en écho aux qualités de la forme urbaine traditionnelle, l'idée de décomposition des temps et des acteurs de projets en fonction de deux échelles : celle de la définition du fragment urbain et celle de la conception de l'édifice.
- Le troisième s'attaque à la difficile question des logiques institutionnelles et procédurales.

L'auteur se livre à une critique en règle de l'urbanisme opérationnel et pointe l'absence de vision spatiale, l'abstraction du règlement par rapport à la notion traditionnelle de règle ; un nuance qu'il illustre par l'évolution des notions d'alignement et de gabarit.

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

¹Bonillo J. L., Contribution à une histoire critique du projet architectural et urbain, Thèse d'H.D.R., Laboratoire INAMA, E.N.S.A.Marseille, (Mars 2011)

²Devillers, Ch., « Le projet urbain », in Architecture : recherche et action, Actes du colloques des 12 et 13 mars 1979 à Marseille/Palais des Congrès, Paris, Ministère de l'Environnement et du cadre de vie, CERA/ENSBA. Concernant cet auteur, voir également : Devillers, Ch., Pour un urbanisme de projet, mai 1983 ; et Conférences parisiennes d'architectes, pavillon de l'arsenal 1994 – Christian Devillers, Le projet urbain, et Pierre Riboulet, La ville comme oeuvre, Paris, éd. du Pavillon de l'arsenal, 1994.

³ : Intervention de Ch. Devillers en Mars 1979 au colloque intitulé Architecture : Recherche et Action au Palais des Congrès de Marseille

CHAPITRE INTRODUCTIF

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

« Sans refléter une doctrine au sens étroit du terme, l'idée de projet urbain renvoie cependant à un point de vue doctrinal qu'on s'efforce de substituer à un autre : l'urbanisme opérationnel, et qui peut s'exprimer plus ou moins en fonction de seuils »⁴

Il s'agira alors, d'une part, de développer les outils de définition, de gestion et de contrôle de la forme urbaine et de réintroduire la dimension architecturale et paysagère dans les démarches d'urbanisme, et, d'autre-part, situer la démarche du projet urbain entre continuité avec les données de la ville historique et référence à l'expérience de la modernité.

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

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

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

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

L'objectif principal du master 'Architecture et Projet Urbain' s'inscrit dans une construction théorique qui fait de l'abandon de l'utopie de la ville fonctionnelle du mouvement moderne et de l'acceptation de la ville concrète héritée de l'histoire, la démarche du master. La ville héritée de l'histoire est le contexte obligé d'inscription de l'architecture. En retour l'architecture... construit la ville.

⁴ Bonillo J. L., L'analyse morphologique et le projet urbain dans Intergéo-Bulletin, 1995, n° 118

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

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

- Le Projet Urbain en centre historique
- Le Projet Urbain en périphérie
- Le Projet Urbain et les Instruments d'urbanisme
- Le Projet Urbain et les nouvelles centralités
- Le Projet Urbain et le développement durable

A travers le thème du projet urbain, les étudiants pourront alors proposer un territoire de réflexion et d'expérimentation sur la ville.

M. Zerarka

Porteur du master 'Architecture et Projet Urbain'

1.1.2. Introduction Au thème spécifique :

Ecotourisme en milieu Urbain :

L'écotourisme en ville représente l'occasion pour la ville de diversifier son offre et de mieux étaler les flux touristiques à travers ses espaces urbains, tout en valorisant sa biodiversité ⁵.

L'écotourisme en ville stimule aussi un tourisme de proximité, qui est un phénomène que l'on voit croître depuis la crise économique qui fait apparaître de nouvelles pratiques touristiques.

De même, la question de la **viabilité économique du site se pose beaucoup moins** dans la mesure où **le lieu dépend moins du phénomène de saisonnalité** qui représente un réel problème dans les sites naturels.

Plus encore, la pratique de l'écotourisme en milieu urbain rappelle aux professionnels du tourisme que **ce ne sont pas les lieux qui font la durabilité d'un séjour, mais bien les pratiques.**

⁵ CELINE ROMERO, l'écotourisme urbain : Changer de regard sur la biodiversité en ville
Édition : ID-Lab : marketing et prospective du tourisme 10.06.2014

Stratégie et enjeux de l'écotourisme urbain ⁶:

- Éviter l'apparition de phénomènes de ghettoïsation et d'espaces exclusivement touristiques qui créent une discontinuité de la vie urbaine locale.
- Minimiser l'empreinte écologique des activités touristiques et promouvoir des modes de consommation durables.
- Créer une infrastructure touristique viable.
- Concilier les intérêts des habitants et ceux des visiteurs.
- Préserver le patrimoine culturel, architectural et social dans un contexte de villes en constantes mutations.
- Gérer la surcharge des lieux touristiques.
- Encourager un développement économique viable à long terme et offrant de bonnes possibilités d'emploi.
- Avoir une politique de transport «verte» et viable pour contrer les effets négatifs des déplacements (pollution, bruit, encombrement des routes, problèmes de stationnement, etc.).
- Trouver le moyen de mobiliser les intervenants de l'industrie touristique autour d'un même objectif, bien que la nature de cette dernière soit très fragmentée.

1.2. Cas d'étude:

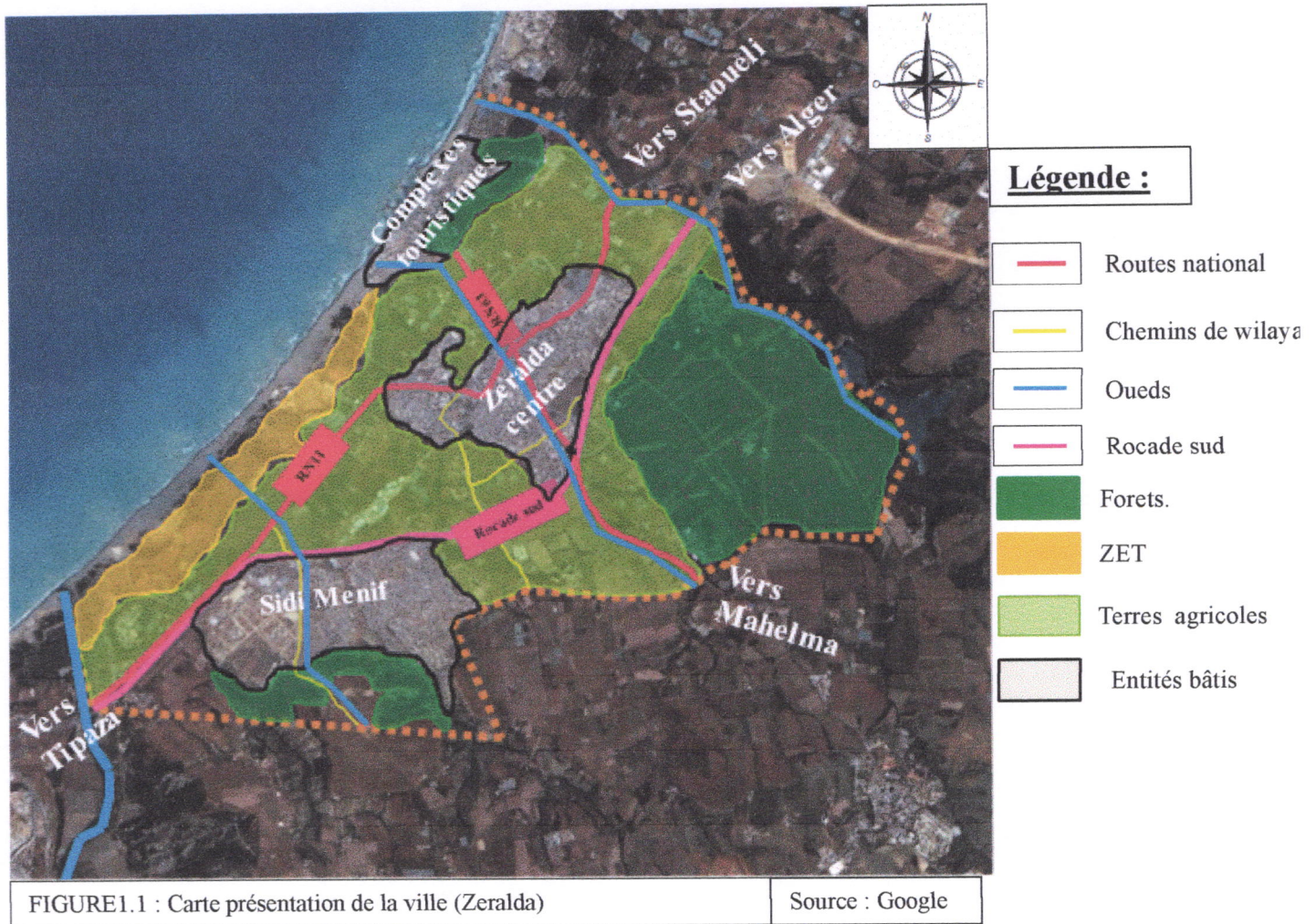
1.2.1. Présentation succincte du cas d'étude :

- Le choix s'est orienté vers la ville de Zeralda.

La ville côtière de Zeralda est située à 25 km à l'Ouest d'Alger, récemment érigée en circonscription administrative, présente plusieurs atouts lui conférant une échelle d'importance. Notamment :

- Son statut de ville littorale.
- Sa proximité de la capitale.
- Sa richesse en ressources naturelles: la mer, les terres agricoles, les forêts, les oueds.
- En plus de l'activité agricole, sa vocation originelle, s'ajoute aujourd'hui l'activité touristique.
- L'existence d'une zone d'activité.

⁶ SIHAM JAMAA, Cap sur le tourisme urbain durable, revue veille tourisme 20.07.201



- Son appartenance aux cas de villes présentant des problèmes de dysfonctionnement urbain; à savoir :

L'Agglomération principale qui est caractérisée par un noyau central avec une structure de base hiérarchisée et clairement définie mais qui a connu des additions greffées anarchiquement créant ainsi une rupture avec l'équilibre préexistant.

Projection d'un centre d'affaires qui devait constituer une alternative de développement pour la ville mais qui n'a pas joué pleinement son rôle.

Présence de l'autoroute qui a créé une barrière séparant l'agglomération principale et l'agglomération secondaire de Sidi Menif engendrant ainsi l'éclatement du périmètre urbain.

Apparition dès les années 70 de complexes touristiques orientés exclusivement vers la mer, accentuant ainsi l'éclatement suscité.

- Ce cas d'étude s'inscrit parfaitement dans le cadre de notre thématique au vu des constats que nous venons d'énoncer.

1.2.2. Problématique générale de l'aire d'étude :

Zeralda est une ville complètement éclatée qui a une vocation à l'origine agricole, délaissée et une vocation touristique nouvelle complètement dépassée ;

Après analyse préliminaire, on a pu faire ressortir les problématiques spécifiques que cette ville permet d'aborder :

- A l'échelle communale, le développement urbain s'est fait sans cohérence d'ensemble et ce malgré le support d'instruments urbanistiques qui devaient veiller au développement planifié et cohérent du tissu.
- Pour ce qui est du chef-lieu, des opérations nouvelles (des projets ponctuels d'habitat, d'équipements et d'activités) se sont greffées au noyau central, sans aucune médiation pour s'inscrire dans l'équilibre existant.
- Le centre touristique a été conçu comme zone monofonctionnelle (politique touristique en Algérie) sans aucun dialogue avec la ville. Pourtant le périmètre de la ZET recèle des potentialités naturelles, touristiques et foncières importantes mais non exploitées.
- L'apparition de l'agglomération secondaire de Sidi Menif en lieu et place de l'ancien village agricole présente plusieurs incohérences : porté sur l'autre rive de l'autoroute, détachée du noyau central de Zeralda, cette entité est caractérisée par une incohérence urbaine remarquable dans ses différentes parties intrinsèques et entre-elles. Cette agglomération absorbe l'extension du chef-lieu fait de la servitude des terrains agricoles qui ont empêché son extension.
- L'étalement anarchique de la ville est une véritable menace pour les terres agricoles ainsi que pour le contexte environnemental existant.

1.2.3. Présentation de l'aire d'intervention :

Le choix du site d'intervention s'est fait par rapport à sa position stratégique :

- Il se trouve au cœur des problématiques majeures que présente la ville de Zeralda et qui s'inscrivent en droite ligne avec la thématique développée dans notre mémoire.
- Il a une centralité urbaine au vu de sa proximité du noyau central et donc des infrastructures existantes.
- Il fait face à la mer et il est contigu aux terres agricoles.



FIGURE 1.2 : IDENTIFICATION DE L'AIRE D'INTERVENTION

1.2.4. Problématique spécifique :

Par quel moyen le projet urbain que nous allons concevoir dans cette entité sensible, pourrait contribuer à mieux assumer le changement du statut de cette ville, afin de s'inscrire dans le cadre de la tendance contemporaine de production d'espaces de tourisme écologique. Ceci, tout en protégeant les terres agricoles et en tentant de remédier aux dysfonctionnements urbains constatés.

1.3. Approche méthodologique :

Avant tout projet architecturale, l'élaboration d'un processus de conception est nécessaire, sur cette base notre travail sera structuré sous forme de 3 chapitres qui se succèdent et se complètent successivement :

➤ CHAPITRE 1 :

C'est un chapitre introductif qui contient dans un premier temps la description de la thématique choisi, ensuite le choix du site d'étude, ses problématiques, la précision du site d'intervention et ses problématiques spécifiques.

- Thématique.
- Choix du site d'étude.
- Problématique globale.
- Choix du site d'intervention.
- Problématique spécifique.

➤ CHAPITRE 2 :

Une analyse thématique permettant de concrétisation de l'hypothèse et des objectifs. Elle portera sur les aspects théoriques clés du thème de recherche qui sont: la ville, le tourisme, l'appropriation de l'espace, le quartier, la citoyenneté, le développement durable, relation ville tourisme.

Il s'agit d'analyse d'exemple et des synthèses qui auront pour but de définir un cadre susceptible d'aider à trouver des solutions à la problématique traitée.

Nous avons procédé à une revue de la littérature ou des documents existants, à des enquêtes, des visites de terrain ;

Dépouillement des fonds bibliographiques :

- Une bibliographie thématique : la collecte de l'information, anciens mémoires et thèses de recherche de différentes structures d'études : l'institut d'architecture de Blida, l'école d'architecture de El-Harrach..etc.

CHAPITRE INTRODUCTIF

- La consultation attentive des différents documents d'urbanisme et d'aménagement du territoire déplacements vers l'APC, la DUCHE...etc.
- Visites sur site : prendre connaissance sur l'état des lieux, prise de photos (du bâti, des espaces publics), interrogations des habitants.

➤ CHAPITRE 3 :

Une analyse urbaine de la ville par l'approche historico-morphologique qui consistera :

- **GENESE ET EVOLUTION :**

Lecture diachronique du processus de formation et de transformation du cas d'étude débouchant sur les déterminants qui ont conditionné l'implantation urbaine ainsi que les mécanismes de croissance.

L'approche typo-morphologie est une méthode d'analyse qui aborde en même temps la morphologie urbaine et la typologie architecturale, étant ainsi à cheval entre l'architecture et l'urbanisme.

L'analyse typo-morphologique est scindée en deux sous chapitres :

- **LECTURE MORPHOLOGIQUE :**

La lecture morphologique du phénomène nous renvoi aux formes physiques de la ville, c'est à dire à 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, les parties de la ville...).

- **LECTURE TYPOLOGIQUE DU CADRE BATI :**

La typologie est une analyse des caractères spécifiques des composants d'un ensemble ou d'un phénomène (la ville), afin de les décrire et d'établir une classification raisonnée des types. Cette dernière s'opère à partir de plusieurs critères : dimensionnels, fonctionnels, distributifs...

Après avoir effectué l'analyse on établit : un plan de structure urbaine a l'échelle du chef-lieu et à l'échelle communal.

Puis un bilan diagnostic

- **OPTION D'AMENAGEMENT.**

C'est la mise en projet des catégories d'intervention découlant des phases précédentes.

Cette phase est caractérisée par la mise en avant dans un premier temps d'un schéma d'aménagement à l'échelle communal, ensuite du plan d'aménagement urbain à l'échelle du 1/1000 duquel vont se détacher les projets individuels.

CHAPITRE II

2.1. Thème: écotourisme en milieux urbain :

2.1.1. Le lien fort entre l'urbanité et le tourisme:

L'urbanisation et la touristification¹ constituent depuis plus d'un siècle deux processus majeurs de développement des sociétés occidentales, puis mondiales, qui entretiennent des relations à la fois d'interdépendance et de tensions. Ces deux processus s'informent réciproquement au sens où l'urbain est fondamentalement à l'œuvre dans le touristique, et le touristique fait émerger de nouvelles formes et normes urbaines. Le tourisme est ainsi à l'œuvre dans de multiples recodages de l'urbain : il a fait émerger de nouvelles formes urbaines (comptoirs, complexes hôteliers fermés, îles-hôtels, quartiers touristiques, *etc.*), ainsi que de nouvelles formes d'urbanité, notamment dans les stations et les villes touristiques ; de même a-t-il contribué à modifier le regard sur les villes, par exemple au travers de la patrimonialisation² et, plus récemment, de la « festivalisation³ » des centres-villes.

De fait, l'urbanité pose la question de la qualité de l'urbain, telle qu'elle se manifeste à la fois dans l'organisation spatiale (concentrations, polarités, centralités, couplage entre diversité et densité des réalités sociétales), mais également dans le rapport à l'urbain tel qu'il se manifeste dans les phénomènes d'identité, d'altérité, de la « *civil inattention* » ou encore de l'attention à l'autre. Cette question du rapport à l'urbain indique, si besoin était, que le symbolique fait toujours partie de la question de l'urbanité, car le désir d'urbain et l'imaginaire géographique du tourisme fondent, de manière toujours croissante, la pratique des lieux contemporains. Ainsi, le regard touristique contribue au recodage des composants les plus anodins des espaces urbains en « attractions » touristiques.

Mais, le regard touristique s'exerce aussi sur les éléments (moins monumentaux) du quotidien, tels que les marchés (généralement définis comme « traditionnels »), la vie et les fêtes de quartier, les systèmes de transports publics, l'aménagement des espaces publics, *etc.* En un mot, les touristes sont fondamentalement des citoyens et contribuent à transformer l'ensemble des lieux pratiqués en lieux urbains.

Ce lien étroit entre urbanité et tourisme est d'autant plus intéressant à investiguer que ces deux problématiques se sont le plus souvent ignorées par le passé : « la recherche sur l'urbain a été marquée par une absence d'intérêt par rapport au tourisme, et la recherche sur le tourisme a été marquée par une absence d'intérêt par rapport aux problématiques urbaines »⁴.

Par exemple, on a longtemps considéré les pratiques touristiques comme étant motivées par une « fuite de la ville », en négligeant, ce faisant, le fait que le tourisme a précisément

¹Touristification : c'est la mise en tourisme

²Patrimonialisation : est le processus socio-culturel, juridique ou politique par lequel un espace, un bien ou une pratique se transforment en objet du patrimoine naturel ou culturel digne de conservation et de restauration

³Festivalisation : l'augmentation et la plus grande diversité des animations festives, ludiques et sportives en ville

⁴Duhamel et Knafou, Les mondes urbains du tourisme, Paris, Éditions Belin, p. 351-358

émergé, historiquement, dans les villes du Grand Tour, ainsi qu'en sous-estimant le fait que toute forme de lieu touristique implique l'émergence d'une certaine forme d'urbanité.

Longtemps synonyme d'exode vers la plage, vers les paradis verts ou vers les déserts blancs, **le tourisme est resté souvent un domaine étranger au gestionnaire de la ville. Mais aujourd'hui l'aménagement et l'urbanisme opérationnels n'ignorent plus ce secteur d'activité.**

Les villes dans leur concurrence interurbaine cherchent à mettre tous les atouts de leurs côtés en exploitant le plus souvent un tourisme de masse générateur d'emploi et de revenus. Mais ce type de tourisme est souvent critiqué pour ses pratiques antis environnementales et ses externalités négatives sur les lieux d'accueil. **De là est né un nouveau concept, celui du tourisme durable, un tourisme qui allie performance économique et préservation de l'aspect social, culturel et environnemental.**

« Comme lieu de convergence, d'arrivée et de départ des activités humaines, la ville a par essence une vocation touristique. Cette vocation repose en premier lieu sur la visite, mais peut aller au-delà pour accueillir aussi bien l'espoir de découverte que le souci de fuite.»⁵

Le tourisme urbain traite des offres touristiques d'une ville (une unité urbaine, d'une manière générale). Il est à la fois un tourisme multiforme et complexe. Son développement ne peut se concevoir sans l'affirmation d'une réelle volonté politique.

La ville et le déplacement touristique ont des rapports historiques et dynamiques. Ainsi, si l'on observe un mouvement fait d'attraction-retrait- redécouverte de la ville (⁶), on constate que cette dernière tient un rôle structurant dans le processus d'invention du phénomène touristique, étant « à la fois lieu d'impulsion du goût des voyages, mais aussi point de départ, lieu de passage, lieu d'arrivée ou de séjour » (⁷).

2.1.2. Aperçu historique de l'évolution de la notion du tourisme :

C'est en Europe que l'invention du tourisme (pratiques, équipements et organisation) prend toute sa signification à travers la transformation des sociétés et des économies (révolutions industrielle et technique, politique, financière) au cours des XVe-XXe siècles

Au XIXe siècle, la forte urbanisation associée à l'industrialisation a donné une perception inquiétante des villes désertées au profit de la nature (mer, campagne, montagne). Au XXe siècle, le développement des stations au bord de la mer se poursuit et attire les plus fortunés. Mais la ville reste encore un pôle émetteur de touristes recherchant la mer et le soleil, et aussi une autre façon de passer des vacances.

⁵NOISETTE et VALLERUGO, F. (1996), Le marketing des villes : un défi pour le développement stratégique.

⁶Cazes, Georges (2005), « Le tourisme urbain », dans Pierre Merlin et Françoise Choay (dir.), Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Paris, Presses universitaires de France, p. 891-892.

⁷KnafouRémy (2007), « L'urbain et le tourisme. Une construction laborieuse »

À partir des années 1980, la ville et la métropole (re)deviennent une attraction touristique.

La crise économique industrielle des années 1970 a créé d'importantes difficultés à la ville (pertes d'emplois, disparition des bases industrielles fonctionnelles, apparition de friches industrielles importantes). Le tourisme contribuera à cette sortie de crise par une régénération de la ville (transformation d'anciens espaces industriels) et la reconstruction d'une nouvelle image. Cette nouvelle attractivité est soutenue par un ensemble de tendances qui favorisent la pratique du tourisme urbain.

La ville postmoderne ne se limite plus à être un lieu de concentration de populations, d'activités (économiques, industrielles et culturelles) et de pouvoirs. Elle joue aussi un rôle de plus en plus important en tant que lieu d'une activité touristique et de loisirs. La grande ville est alors, depuis les années 1980, une destination touristique d'importance⁸ qui s'est transformée pour devenir attractive.

Ainsi le tourisme se présente comme un élément moteur de l'aménagement et le stimulateur d'une nouvelle urbanité dans les villes et les métropoles d'aujourd'hui, favorisant l'émergence d'une réalité complexe qui questionne et bouscule la dimension conceptuelle du tourisme urbain. Si le tourisme urbain est devenu un stimulant économique et un régénérateur pour les villes, le développement scientifique n'a pas suivi et la compréhension du phénomène reste incomplète⁹.

2.1.3. Du tourisme urbain au tourisme urbain durable :

La pratique du tourisme urbain est une forme ancienne de l'activité touristique, elle s'est renouvelée d'une manière spectaculaire depuis les années 1980. Ce renouveau a permis à la ville de régénérer son économie (après la crise économique industrielle des années 1970-1980) et d'accroître son attractivité. La relation entre la ville et le tourisme va alors exprimer une réalité nouvelle mais complexe : multiplication des lieux de consommation touristique (culture, nature, divertissement), diversité des activités (affaires, agrément, famille, sport), variabilité des séjours (< 24 heures, 1 à 3 jours, > 4 jours), partage de l'espace et des ressources entre les touristes et les résidents. S'exprimant d'abord par ses aspects fonctionnels – attractionnels – récréationnels¹⁰, cette réalité questionne le tourisme urbain dans son aspect conceptuel et dans son apport au processus d'urbanisation.

En France, la Conférence nationale permanente du tourisme urbain créée en 1989, regroupant les villes de 20 000 habitants et plus, définit le tourisme urbain de la façon suivante : « Le tourisme urbain est l'ensemble des ressources et activités touristiques implantées en ville, stations mises à part, et proposées aux visiteurs extérieurs. De ce fait il

⁸ Law, 1996, Christopher Michael (1996), *Tourism in Major Cities*, London, Routledge.

⁹ Cazes et Potier, 1998 *Le tourisme et la ville : expériences européennes*, L'Harmattan, Coll.

¹⁰ Pilette Pilette, Danielle et Boualem Kadri (2005), *Le tourisme métropolitain. Le cas de Montréal, Québec*, Presses de l'Université du Québec.

concerne toute personne visitant une ville en dehors de son environnement habituel à des fins de loisirs, d'affaires et autres motifs. » Cette définition est générale (les ressources et les activités), n'accorde pas de place à la dimension temporelle de l'activité (court séjour) et limite l'activité du tourisme urbain à la clientèle extérieure (internationale), en excluant la clientèle locale. De là, une mise au point sur la réalité de la ville et ses potentiels sont intervenues pour mettre en place cette définition :

La ville avec ses offres culturelles, de loisirs, d'affaires, de sport devient à la fois une destination prisée et complexe. Ce qui pousse à remettre en cause sa bonne volonté en matière de préservation de l'environnement et son souci pour le bien-être de ses habitants et la conservation de leur identité (qui doit être celle de la ville aussi).

Et c'est à partir de là, la définition d'un tourisme durable, d'un tourisme urbain est apparue : l'écotourisme urbain évoque ainsi la réconciliation de la ville des habitants et la ville des touristes.

« Le tourisme est important pour la ville, et les villes sont importantes pour le tourisme »¹¹.

Il s'agit d'optimiser et de qualifier le potentiel touristique des villes, en considérant que ce potentiel est la ville elle-même ! Et cela en préservant (assurant) le maintien du confort de vie des habitants permanents.

D'une part, le tourisme représente un instrument de diversification économique pour la « nouvelle ville », dans laquelle la coexistence des activités touristiques avec les autres fonctions et la biodiversité de la ville doit être favorisée. D'autre part, la ville doit aussi s'adapter pour favoriser la mise en place d'une offre touristique. C'est à ce prix que l'on constate un bénéfice mutuel et réciproque entre tourisme urbain et développement des villes.

L'Organisation Mondiale du Tourisme donne la définition suivante du tourisme durable¹² : «une gestion de toutes les ressources de telle manière que les nécessités économiques, sociales et esthétiques soient rencontrées dans le respect de l'intégrité culturelle et environnementale des territoires récepteurs, de leur diversité biologique et du cadre de vie» Pour garantir sur le long terme la durabilité de ce dernier, il faut parvenir au bon équilibre entre ces trois aspects. Par conséquent, le tourisme durable doit :

1. **exploiter de façon optimum les ressources de l'environnement** qui constituent un élément clé de la mise en valeur touristique, en préservant les processus écologiques essentiels et en aidant à sauvegarder les ressources naturelles et la biodiversité ;
2. **respecter l'authenticité socioculturelle des communautés d'accueil**, conserver leurs atouts culturels bâti et vivant et leurs valeurs traditionnelles et contribuer à l'entente et à la tolérance interculturelles ;

¹¹ Ashworth (1990), G. ; Tunbridge, J. 1990. The Tourist-Historic City

¹² Organisation mondiale du tourisme et Bruxelles, Commission européenne du tourisme. (aout 2004).

3. assurer une activité économique viable sur le long terme **offrant à toutes les parties prenantes des avantages socioéconomiques** équitablement répartis, notamment des emplois stables, des possibilités de bénéfices et des services sociaux pour les communautés d'accueil, et contribuant ainsi à la réduction de la pauvreté.

De même, la question de la viabilité économique du site se pose beaucoup moins, dans la mesure où le lieu dépend moins du phénomène de saisonnalité qui représente un réel problème dans les sites naturels.

Le tourisme urbain durable se caractérise par :

- Une offre de logement et un nombre de voyageurs et de nuitées croissants.
- Des niveaux de saisonnalité beaucoup moins accusés.
- Un séjour moyen moins long que celui d'autres destinations et produits (en particulier « soleil, plage ») et qui se situe autour de 2-3 jours. »¹³

A cela nous pouvons ajouter que les villes doivent faire preuve d'un grand sens de communication interne et externe pour la promotion de leur positionnement (autant que ville durable, notamment) et que ce tourisme gagne en importance. Il constitue, par exemple, l'un des principaux facteurs de croissance économique des villes européennes.

Le projet urbain, aussi tardive comme notion ou comme réflexion est venue pour mettre à distance égale les technocrates, les politiques et les techniciens... L'objet «ville» est une vision d'avenir, l'ensemble des acteurs sont appelés à participer à sa construction, parce qu'ils vont la vivre et surtout ils vont la léguer en héritage aux générations... Et cette responsabilité est partagée.

Le projet urbain seul peut donner une réponse spécifique à un cas spécifique, il apporte des éléments de réponse à un ensemble de thématiques différentes dans un cadre précis avec des intentions particulières !

« Un projet urbain ne se fait pas en un jour, mais il accompagne le processus de transformation urbaine dans la durée; il ne peut pas répondre à la logique de l'urgence souvent invoquée par les maires. Il doit réunir des compétences multiples, car il s'applique à la ville qui est une réalité complexe, pas unique où formes matérielles et formes sociales sont liées dans des relations qui se sont établies dans le temps et dont il devra rendre compte. Il se réfère à une multiplicité de techniques dont la maîtrise ne peut être confiée aux seuls architectes ou ingénieurs, mais demande, selon le cas, d'autres compétences spécifiques et nécessaires pour sa faisabilité (y compris financière). Puisque il a une visée large, il doit permettre le débat et l'échange avec la population dont l'avis est déterminant.»¹⁴

¹³ Francisco CANDELA CASTRILLO, Tourisme et ville : les nouveaux défis du tourisme urbain, Premières rencontres franco-espagnoles du tourisme

¹⁴ P. INGALLINA : Le projet urbain. - Service de presse - Géographie - Ville campagne -

ZERALDA est une ville riche en potentialités naturelles prise pour la qualité de son environnement, mais qui malheureusement souffre de problème du manque de cohérence d'ensemble urbaine ;

Il s'agira donc de faire un projet urbain de production d'espaces de tourisme dans le cadre du développement durable à savoir la protection et la conservation des richesses naturelles tel que le dicte les politiques et les pratiques contemporaines d'aménagement du territoire (protection des terres agricoles et limitation des interventions sur le littoral),

L'écotourisme urbain vient apporter des éléments de réponses.

2.2. Analyse d'exemple :

2.2.1.éco-quartier du grand hameau:

Ce projet fut choisi car le site d'intervention présente les mêmes caractéristiques et les mêmes soucis urbains que le nôtre, nous citons :

- il est contigu à des terres agricoles
- à proximité de du littoral
- proche du centre-ville
- une des problématiques consiste à assurer la liaison entre le noyau central, la mer, les terres agricoles.

➤ Présentation de l'exemple choisis : l'éco quartier du grand hameau

L'éco-quartier du grand hameau bénéficie d'une situation géographique particulière : il est situé entre une zone urbaine existante et une zone naturelle préservée, le plateau de Dollemard. Ainsi qu'à proximité du sentier du littoral, de l'aéroport d'Octeville-sur-Mer, de Sainte-Adresse et du centre-ville du Havre.



FIGURE2.1 : Carte de situation de l'éco quartier du grand hameau

Il a été conçu comme **un territoire de transition harmonieux** qui conjugue intelligemment les avantages de la vie à la **campagne** et les avantages de la vie en **ville**, où la qualité des formes urbaines se marie au **respect du contexte environnemental, naturel et paysager**.

➤ **Orientation pour le schéma de structure :**

- identifiée la RD 940 comme entrée de ville à valoriser et à insérer dans le projet urbain.
- intégration des projets de voiries structurantes et de l'avenue verte d'agglomération au futur quartier assurant l'liaison entre le contournement du Havre, le quartier du Grand Hameau et le plateau de Dollemard.
- Le plateau nord-ouest peut en effet répondre aux objectifs majeurs définis par la Ville en matière de développement économique, de santé, d'habitat et de préservation des paysages littoraux
- Imposer un projet urbain exemplaire sur le plan environnemental.
- La trame générale devra être organisée autour d'un espace public central et porteur de l'identité durable des quartiers projetés.
- Les aménagements devront également prévoir un programme de plantations et d'espaces verts permettant des continuités vertes de part et d'autre de la RD 940



FIGURE 2.2 : Schéma d'aménagement de l'éco quartier du grand hameau



Source : Google

Source : Google

➤ **Orientation d'aménagement de l'éco-quartier**

- créer un paysage contemporain intégrant les talus, les rideaux d'arbres et les mares,
- Créer toutes les conditions d'un éco quartier durable (gestion de l'eau, place des piétons et des cyclistes, impact écologique du quartier, gestion des déchets, ...),
- Créer un espace public convivial et sûr
- Proposer des modes d'habitat diversifiés
- Offrir de bonnes qualités résidentielles à tous les modes d'habitat.



FIGURE2.3 : Plan d'aménagement de l'éco quartier du grand



Source : Google

Source : Google



FIGURE2.4 : 3D dePlan d'aménagement de l'éco quartier du grand hameau

➤ **Les points importants a tiré :**

- L'entrée à l'éco-quartier est matérialisée par un pôle multifonctionnel sur laRD940.
- A la convergence des avenues et des allées, une grande place centrale matérialisée par une école primaire.
- Des voies assurent l'articulation avec le centre-ville.
- Présence d'une hiérarchisation des entités homogènes (habitat collectif sur l'avenue principale).
- Articulation et passage graduel du collectif vers l'individuel.
- Dominance de verdure et fort caractère résidentiel.

2.2.2. Parc de la Deûle:

L'exemple du Parc de la Deûle montre qu'un projet de parc périurbain émanant d'une grande agglomération peut pleinement intégrer et valoriser les exploitations agricoles adjacentes.

➤ **Présentation :**

Le parc de la Deûle est un parc périurbain au nord de la France au sud de la métropole Lilloise.

Partant d'un espace périurbain mal structuré, le projet a mis en cohérence le territoire en y intégrant les exploitations agricoles par une approche paysagère.

C'est un élément important de la Trame verte régionale et un important espace de récréation dans une région particulièrement densément urbanisée et pauvre en espaces verts.



FIGURE2.5 : Carte de situation du Parc de la Deûle | Google images

➤ Ses enjeux :

- Parc conçu en vue de recomposer le paysage en tant qu'acte global d'aménagement, de résoudre les problèmes environnementaux et de développer le tourisme de proximité en introduisant des activités pédagogiques et de loisir.
- Amélioration du cadre de vie, protection de l'environnement, et surtout l'intégration de l'agriculture au projet.
- Le projet de la Deûle visait à commuter les terres agricoles, usuellement considérées comme des vides urbains en sursis, en espaces structurants du territoire.
- Réconcilier et Renforcer la cohérence territoriale « l'urbain et le rural ».
- s'inscrire entre les franges de l'urbanisation et le maillage agricole pour tisser des liens entre population urbaine et population rural.
- Associer l'économie rurale à la dynamique urbaine et former une alliance entre les usages récréatifs et les pratiques agricoles.



Source : Google



Source : Google



Source : Google



Source : Google

CHAPITRE III

3.1. GENESE ET EVOLUTION :

3.1.1. Situation territoriale de la ville :

ZERALDA située sur la côte ouest de la métropole Alger, dont elle fait partie depuis le dernier découpage de 1997, au fond de la célèbre baie de sidi Fredj.

Elle est un noyau d'articulation entre trois entités administratives distinctes; Alger (la métropole), Blida et Tipaza

- La mer Méditerranée au Nord.
- TIPAZA à l'Ouest.
- BLIDA au sud.
- ALGER à l'Est

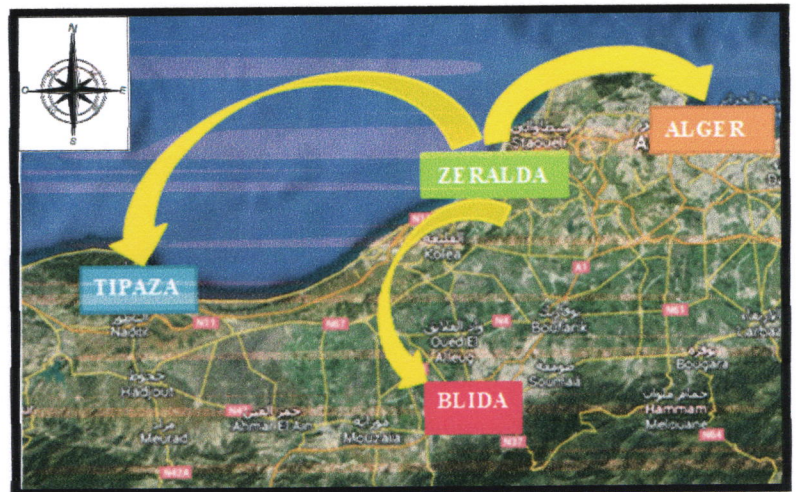


FIGURE 3.1 : Situation géographique de la ville

3.1.2. Relief :

Zéralda est située sur une vaste plaine du sahel algérois en légère déclivité et qui débouche sur des plages de sable fin.

- Au sud-ouest on trouve l'oued Mazafran et au nord-est l'oued Mehelma dit aussi "ravin des voleurs".
- Au sud il y a une forêt de 600 hectares appelée "forêt des planteurs".

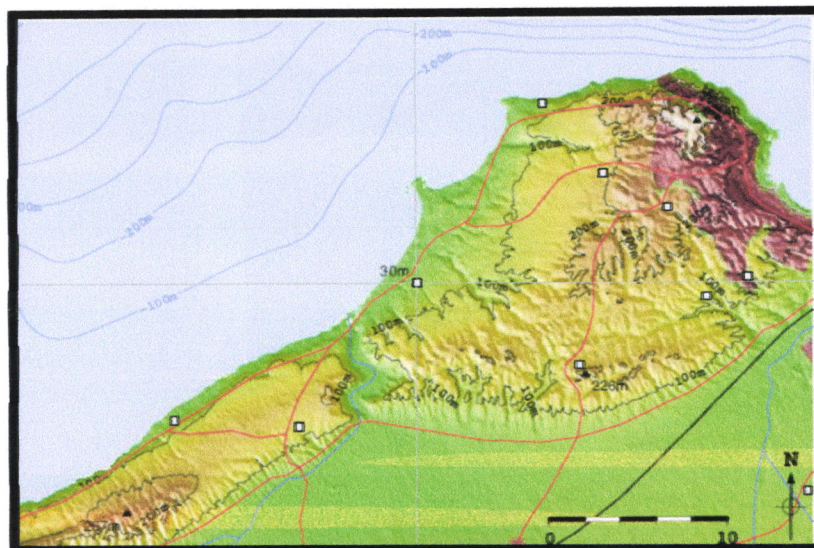


FIGURE 3.2 : Relief de la ville

3.1.3. Composantes et potentialités de la commune :

Zéralda comporte un potentiel naturel de très grande valeur:

- Le front de mer: la présence d'un front de mer très convoité et très fréquenté par la population estivale.
- La présence des cours d'eau particulièrement Mazafran.
- Les terres agricoles : En raison de la douceur de son climat Zéralda avait une nette vocation agricole, elle représente l'une des régions les plus fertiles sur le territoire.
- Les forêts : La ville présente une couverture végétale très abondante.
- La commune dispose d'un réseau routier important : la rocade sud, la RN11 et la RN63

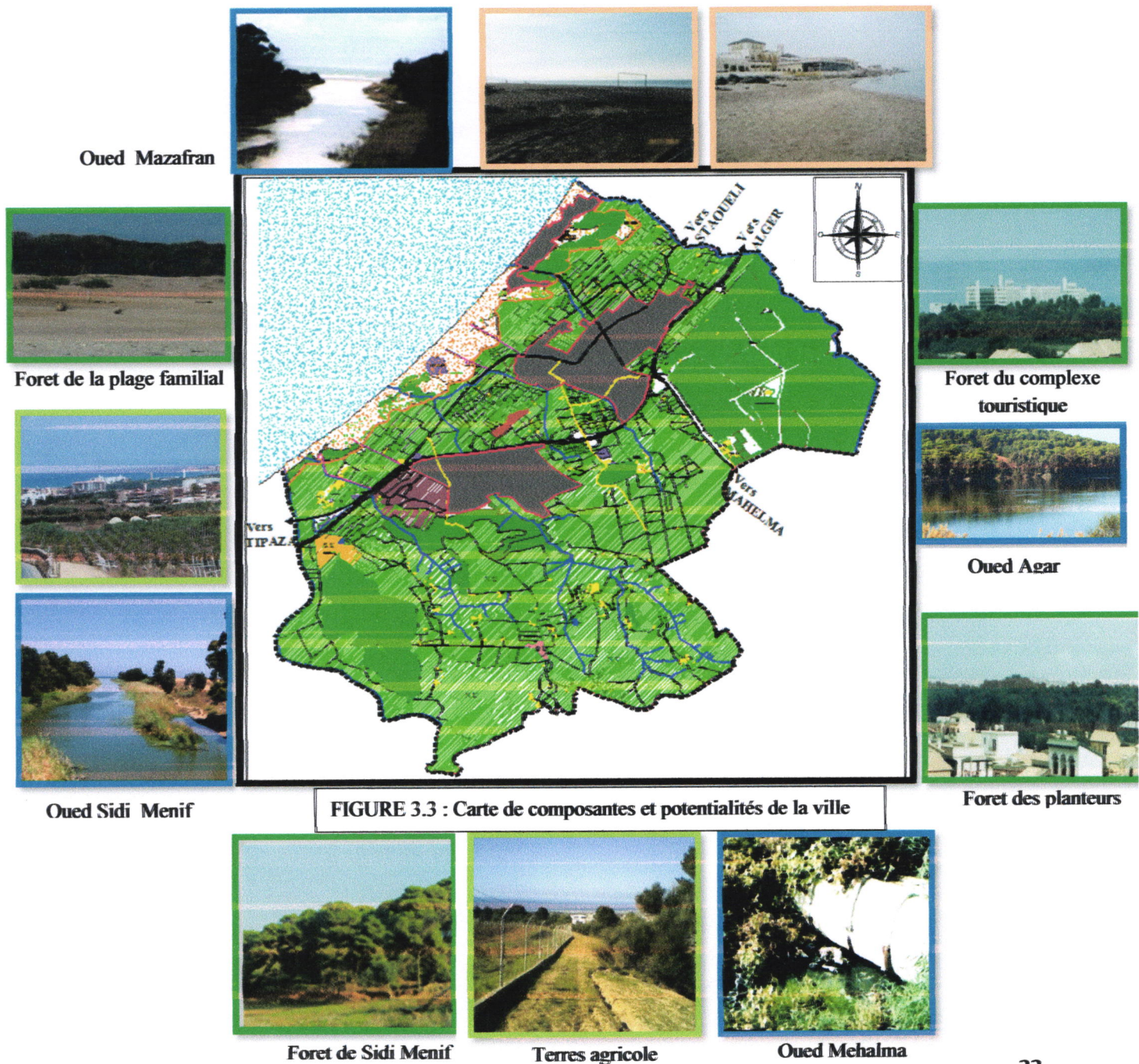


FIGURE 3.3 : Carte de composantes et potentialités de la ville

3.1.4. Processus de formation et de développement de la ville de Zeralda :

➤ Noyau historique :

Le village de Zéralda est fondé en 1844 par le génie militaire français comme centre de peuplement et avec le temps il devient un village agricole.

- le noyau historique de la ville a une forme quadrangulaire avec une déformation du côté Est qui été dictée par oued Mehalma et le relief global de la région, les vents dominants sud-ouest ont influé sur son orientation.
- Le noyau central est organisé autour d'une place selon deux axes : le parcours matrice et le parcours d'implantation.
- C'est un établissement délimité par des remparts et un fossé qui correspond au schéma classique de la ville coloniale du 19^{ème} siècle.
- Le parcellaire est pris en charge par les deux axes majeurs.

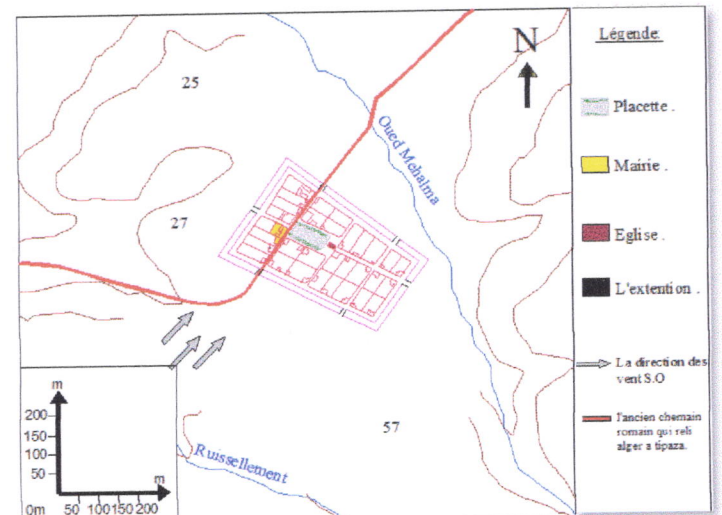


FIGURE 3.4 : Carte de Zeralda en 1844

➤ 1ere extension:

- Les anciens remparts ont été remplacés par des voies.
- L'extension est venue consolider la structure de base.
- L'urbanisation vers la mer a été bloquée et a été orientée latéralement de part et d'autre.

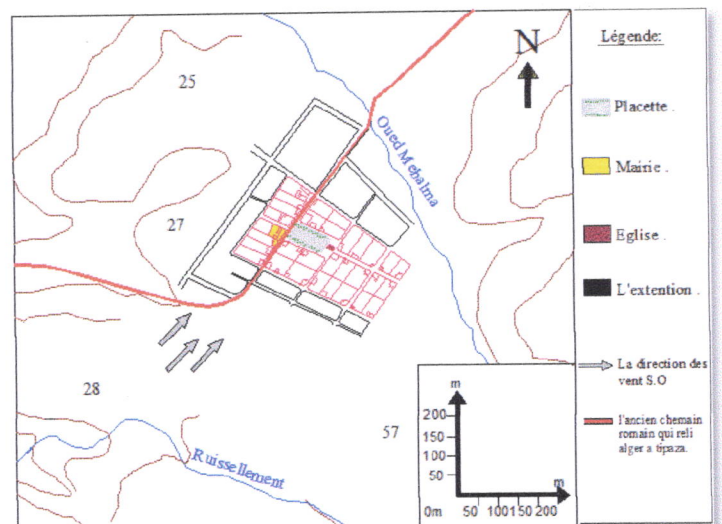


FIGURE 3.5 : Carte de Zeralda entre 1864 et 1910

➤ **Deuxième extension du village en 1910-1962 :**

Après la consommation du foncier jusqu'à la limite naturel (oued Mahelma), la ville a été préparée pour un prochain dédoublement du côté ouest. Le cimetière comme indicateur de la limite de croissance vers le sud-ouest et oued Mahelma au Nord Est.

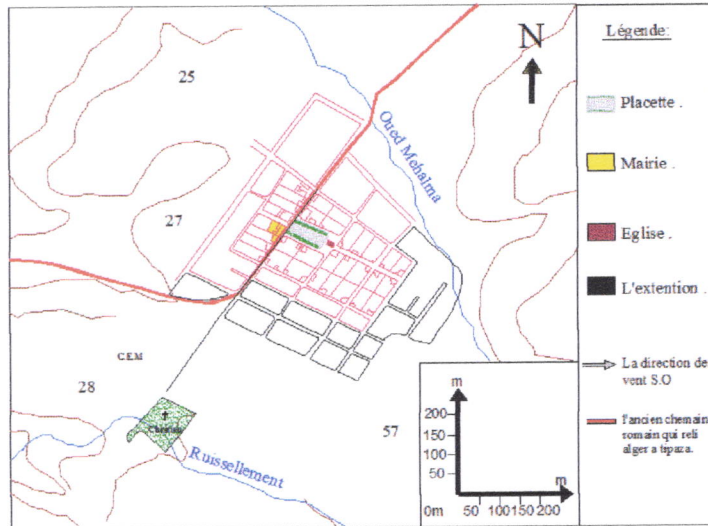


FIGURE 3.6 : Carte de Zeralda entre 1910 et 1962

➤ **Troisième extension du village juste après 1962 :**

- Dédoublément de la ville vers l'ouest jusqu'à la deuxième limite naturel (ruissellement), dont la rue Yassouel constitue l'axe de dédoublement portant le marché du village.

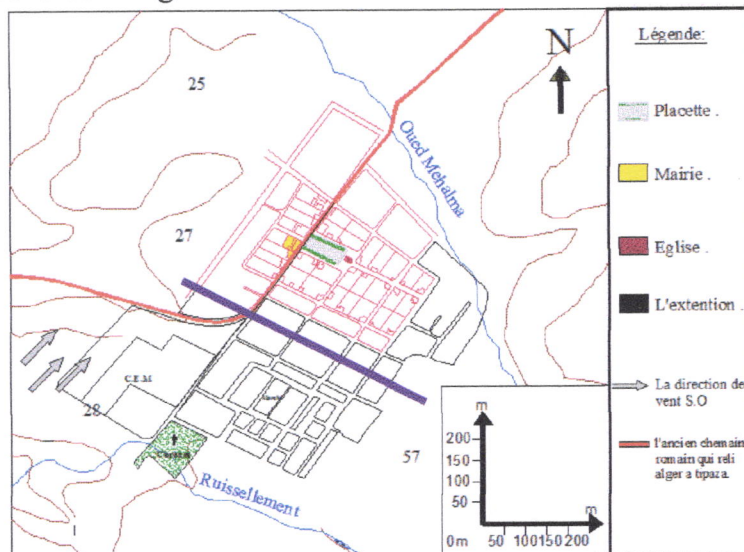


FIGURE 3.7 : Carte de Zeralda après 1962

➤ **Quatrième extension de la ville entre 1962-1984.**

L'extension s'est d'abord faite le long du parcours territorial.

- Perte de la logique initiale de croissance (croissance démesurée).
- Apparition de l'autoroute.
- Création de centre touristique qui donna le statut « touristique » à la ville qui était autrefois « agricole ».
- Apparition du village socialiste de Sidi Mennif.
- Apparition de cité de type logement collectif.
- Création de projets sans cohérence d'ensemble (par addition).
- Apparition de nouvelles centralités (centre d'affaires).

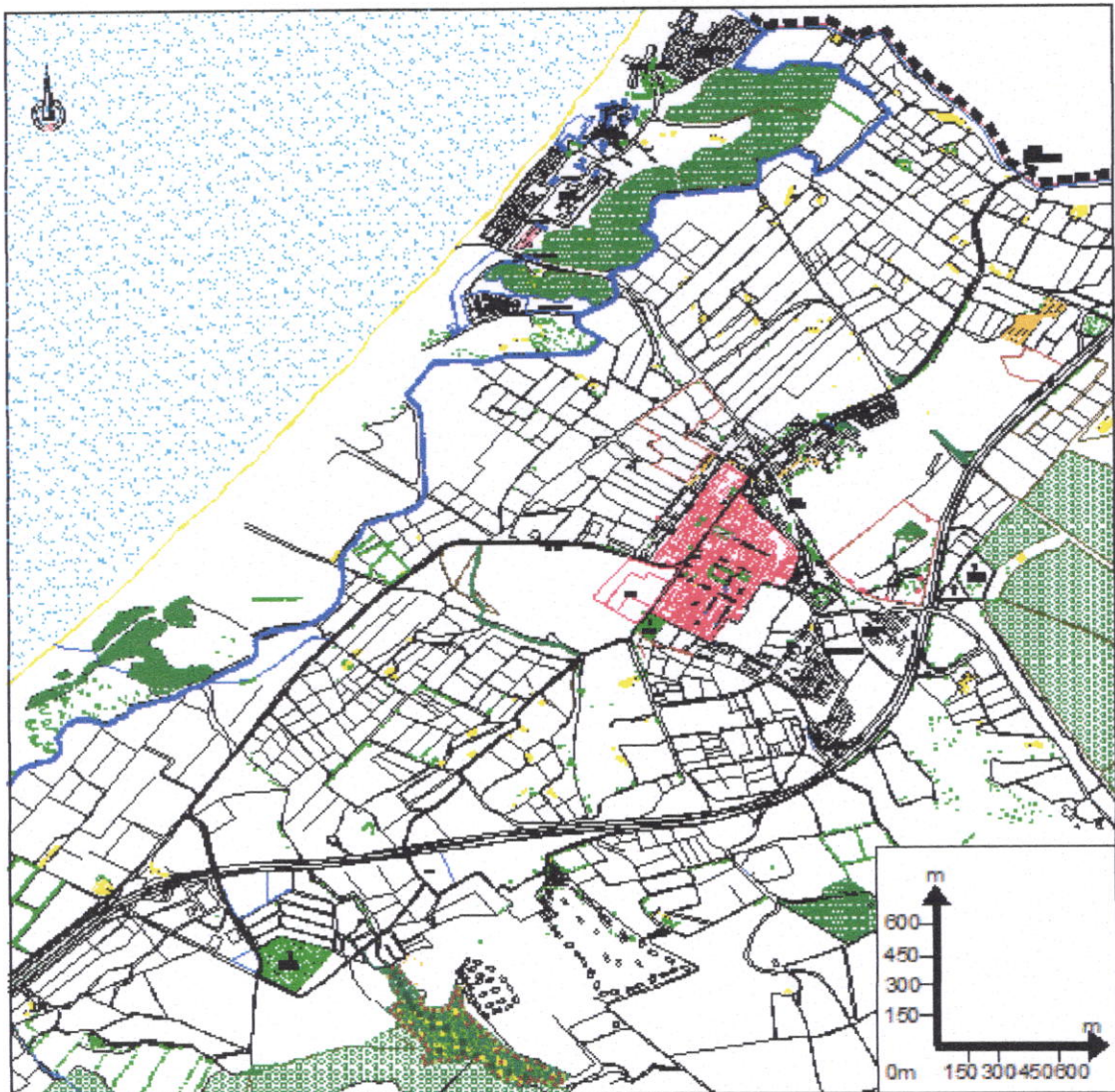


FIGURE 3.8 : Carte de Zeralda entre 1962et 1984

➤ **L'état actuel de la ville :**

Zeralda, mis à part le noyau central, souffre de grands problèmes de dysfonctionnement urbain à savoir l'éclatement de ses pôles : l'agglomération principale, les agglomérations secondaires (Sidi Mousif, l'infrastructure touristique), détachées du noyau central, posant de grands problèmes de cohérence urbaine dans ses différentes parties (lotissement si Toufik, cité 540logts, cité Boustane) et entre elles.
Consommation du foncier au détriment des terres agricoles.

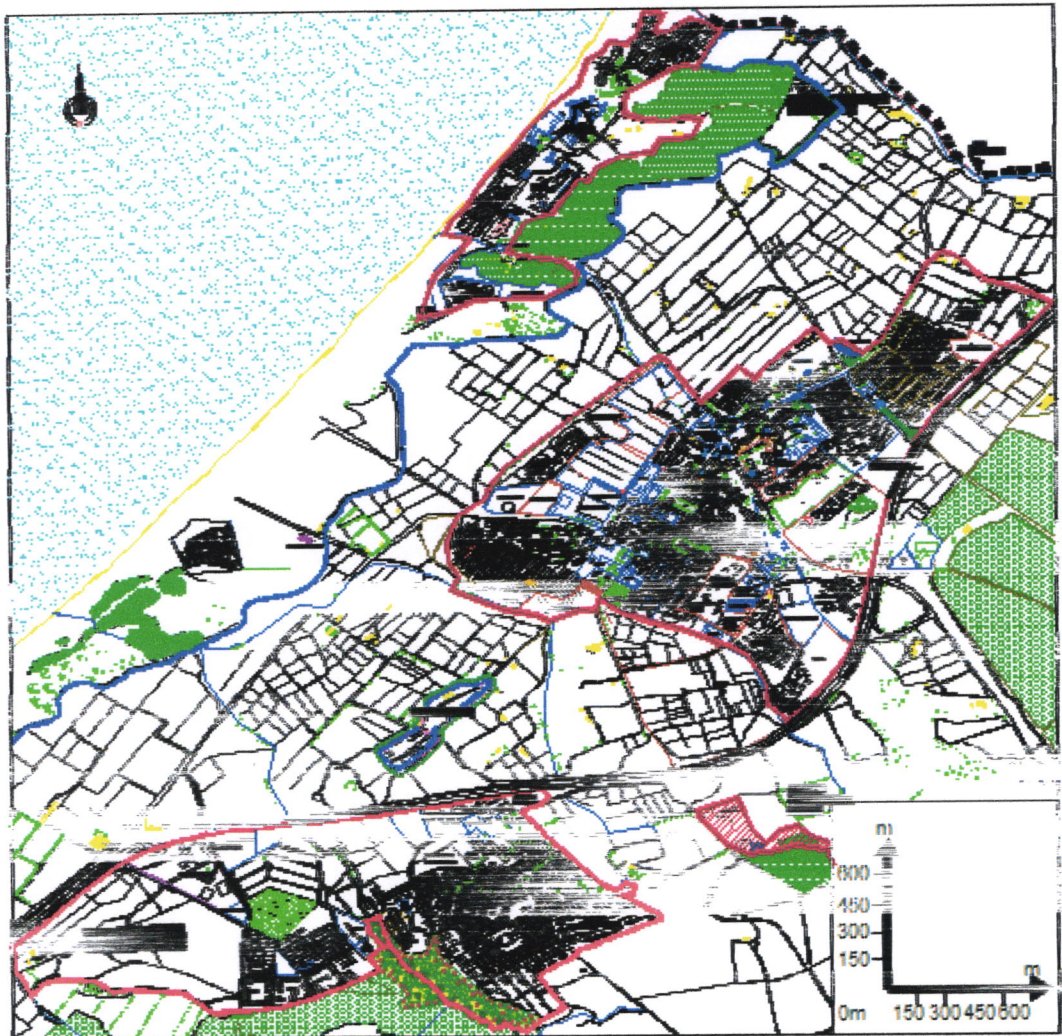


FIGURE 3.9 : Carte de Zeralda actuel

3.1.5. Mécanismes de croissance :

La ville de Zeralda comporte trois grandes phases de croissance :

➤ **phase 1 : la naissance et croissance cohérente :**

Dans cette phase on assiste à :

- La création du noyau de Zeralda typiquement colonial avec une trame de base clair, une grande place centrale, une église et une mairie comme élément de repère
- une extension en couronne jusqu'à la limite de l'oued à l'est
- une seconde extension par dédoublement du côté ouest avec la projection d'un cimetière indiquant une limite (barrière de croissance).

Ce dédoublement du noyau central vers le sud-est s'est opéré avec la rue Yassoul comme axe de dédoublement.

▪ Logique d'implantation :

Le noyau central est organisé selon deux axes :

Le parcours matrice et d'implantation définissant à l'intersection une place centrale, une autre de moindre importance se trouve au prolongement du parcours d'implantation au nord, un monument (mosquée) fait écran à la perspective côté sud.

On repère la rue Yassoul qui constitue l'axe de dédoublement de la ville vers l'Ouest ce dernier prend en charge un marché qui caractérise l'axe toute en continuité avec la place centrale.

L'intersection de l'axe de dédoublement et la rue desservant le quartier musulman BabEl Oued avec le parcours matrice "RN11" donnera naissance à des nœuds importants qui marquent ainsi les deux portes Est Ouest du noyau central.

Au prolongement de l'axe de dédoublement du côté ouest se trouve la création d'une nouvelle centralité matérialisée par un centre d'affaire, mais qui n'a malheureusement pas pu jouer pleinement son rôle.

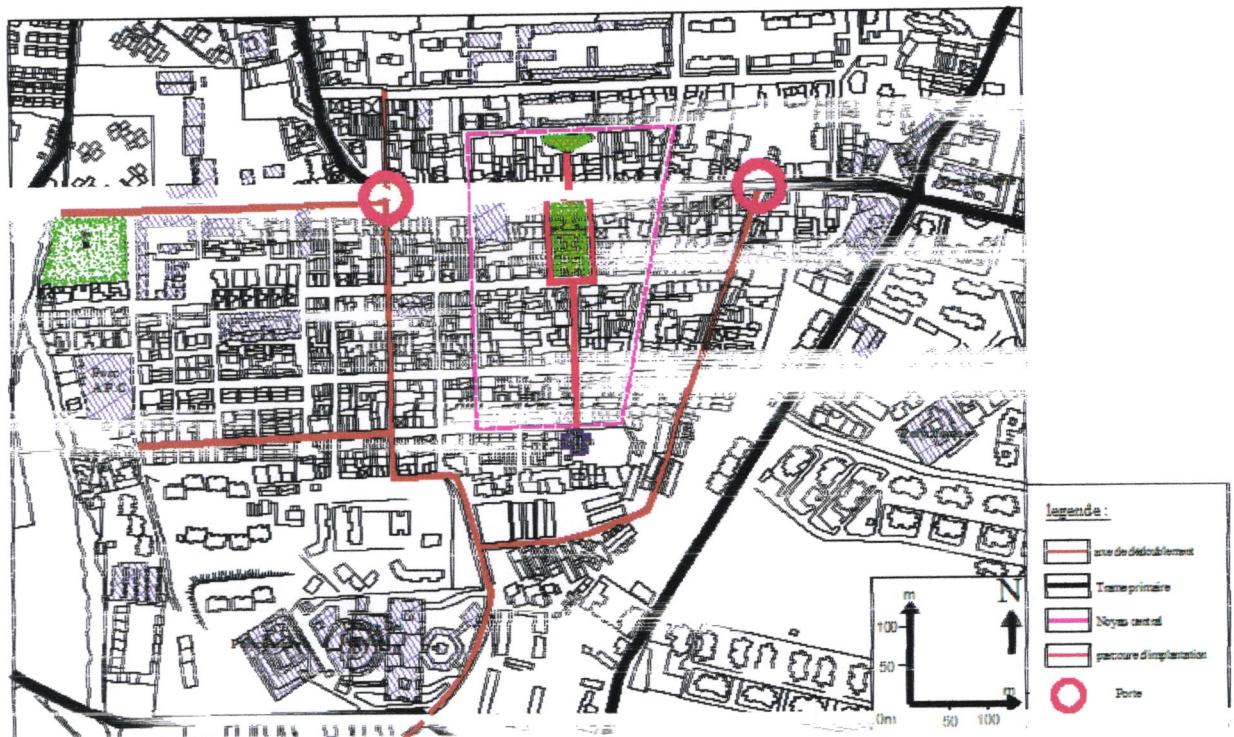


FIGURE 3.10 : Carte de la logique de croissance

➤ **phase 2 : apparition de nouvelles polarités (éclatement de la ville) :**

Dans cette phase on souligne :

- l'apparition du village socialiste de Sidi Menif
- création d'un centre touristique

➤ **phase 3 : L'effritement de la ville :**

Quant à cette phase, elle constitue une croissance rapide et incontrôlée :

- le centre-ville a connu une addition de projets ponctuels non géré, dépourvu de toute structure intrinsèque claire ni de logique d'interdépendance.
- Le village socialiste avec son expansion devient une agglomération secondaire.
- Le pôle touristique lui aussi s'est développé linéairement

Créant ainsi l'effritement de la ville et l'éclatement de ses entités.

3.2. LECTURE MORPHOLOGIQUE DES ELEMENTS DE COMPOSITION URBAINE :

3.2.1. Les limites urbaines :

Selon Kevin Lynch¹ : Les limites sont des éléments linéaires du paysage urbain, susceptibles d'être parcourus visuellement et qui constituent le bord d'éléments surfaciques. Ce sont des éléments naturels ou anthropiques, caractérisés par une interpénétration de la ville et de la campagne. Qui forment de véritables ruptures à l'intérieur de la ville : rivages, tranchées de chemin de fer, murs, etc. Les limites les plus claires sont celles qui sont fortement perceptibles et qui représentent une forme continue. Pour qu'elle soit bien ressentie dans le paysage, une limite n'a pas à être nécessairement infranchissable; dans les faits, la limite agit souvent comme une couture qui réunit plutôt qu'une barrière qui sépare.

Le centre-ville de Zeralda est limité au nord et au sud par des limites artificielles (la voie de déviation ou d'évitement la rocade,) et à l'est et l'ouest par des limites naturelles (les terres agricoles, cours d'eau).

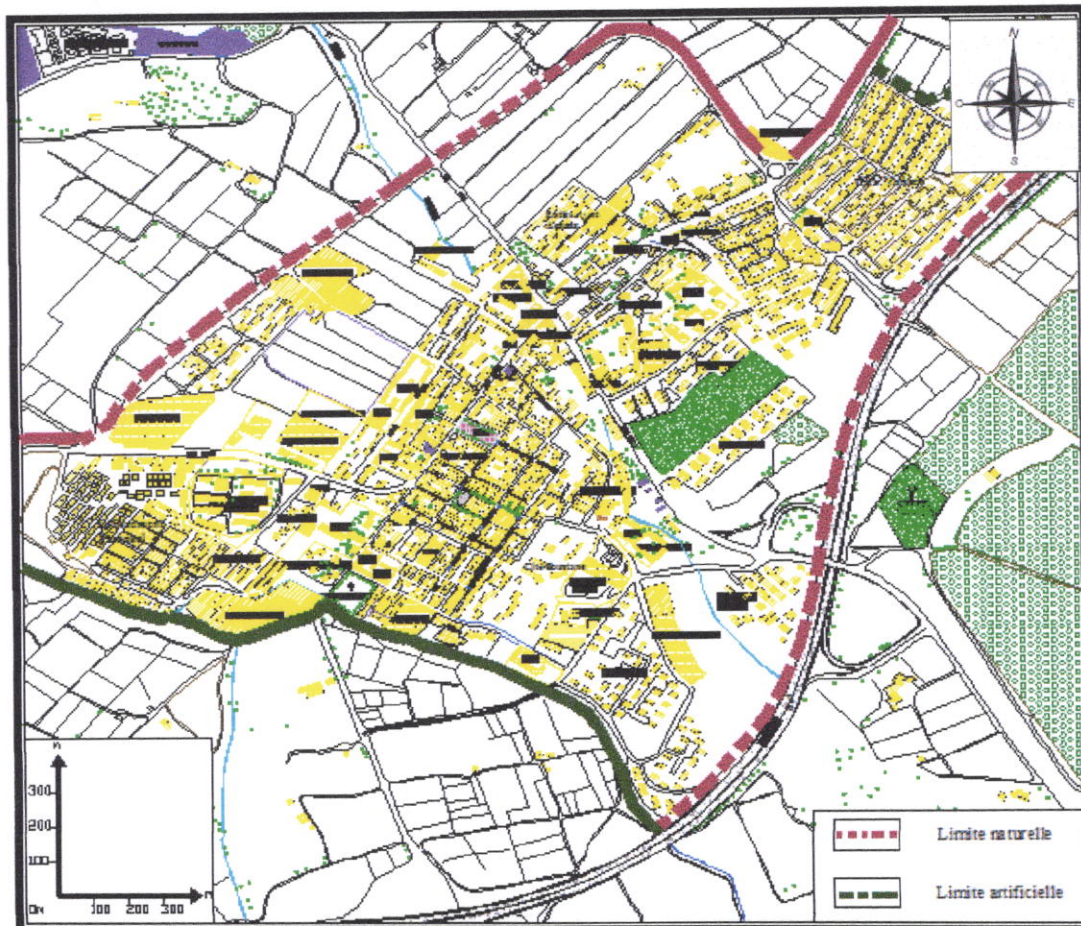


FIGURE 3.11 : Carte des limites naturelles et artificielles.

¹ Kevin Lynch : l'image de la cité, 1960

3.2.2. Les portes et Les nœuds urbains :

Selon Xavier et Alèthe : Elles prennent les significations et un rôle dans l'articulation entre la ville et ses entités².

La porte marque une transaction entre l'extérieur et l'intérieur, elle est concrétisée par : un Equipement, Traitement d'angle, Porte historique, nœud, aménagements spécifique... etc.



FIGURE 3.12 : Carte des portes de la ville.

²Xavier et Alèthe : traces des villes et savoir des ingénieurs du génie

3.2.3. Les parcours :

La rue est : un espace de circulation dans la ville, structurant les quartiers. Elle dessert les logements et les lieux d'activité économique, ce qui en fait une voie du réseau urbain; un espace d'échange (commerces) ; Elle se distingue des autres voies urbaines (voirie) comme les allées, les cours ou les boulevards et avenues par sa relative faible largeur notamment, et par l'absence de contre-allées.

Une avenue est une grande voie urbaine. Elle est en principe plantée d'arbres, et conduit à un monument.

Au sens premier, un boulevard est une voie de communication reposant sur d'anciens remparts, puisque le mot vient du néerlandais Bolwerc signifiant rempart. Il permet donc de contourner une ville de l'extérieur (comme le fait une ceinture périphérique). C'est normalement une voie relativement importante (quatre voies de circulation ou plus) avec de larges allées piétonnières sur ses bords.

La voie : « ...elle permet le parcours, elle est le support de l'édification, c'est la rue qui ordonne le bâti et oriente l'espace de la parcelle... »³

Concernant les parcours dans la ville de Zeralda , on relève deux trames:

- Trame primaire :
 - Routes national « RN11 » passe par plusieurs villes côtières dont Bousmail-Fouka- Ain Tagourait et Cherchell, Elle correspond à l'ancienne rue romaine Alger Tipaza
 - Route nationale « RN63 »: Cette route relie Zéralda à Mahlema était autre fois CW13 aujourd'hui est reclassée en route nationale qui mène vers la ZET, les complexes touristiques.
 - Rocade Sud : Permet de relier Alger à l'Est et Tipasa à l'Ouest.
 - Voie de contournement
 - CW12

- Trame secondaire :
 - Ce sont les parcours structurant interne du centre du chef-lieu
 - Il s'agit de parcours centralisent à l'échelle de quartier, ils portent généralement des équipements à l'échelle des entités et de proximité.

³Philippe Panerai et David Mangin, le projet urbain, 1999

CAS D'ETUDE : VILLE DE ZERALDA



FIGURE 3.13 : Carte des parcours.

3.2.4. Les places, jardins:

Les places : « La place est un point d'intersection de plusieurs rues, d'orientation, d'arrêt, de passage, de décision et un espace de transition et d'articulation.

Une place est un espace public encadré par un bâti, desservi par des voies de communication ; elle peut être affectée aux piétons et/ou aux véhicules.

Elle est généralement dotée d'un traitement au sol minéral, équipée de mobilier urbain ou d'édicules.

Un jardin est aussi un lieu durablement et théoriquement aménagé où on cultive de façon ordonnée des plantes domestiquées ou sélectionnées.

* On remarque un grand manque de place publique à zeralda ; on note uniquement deux places dans le noyau central et quelques espaces verts en périphérie.

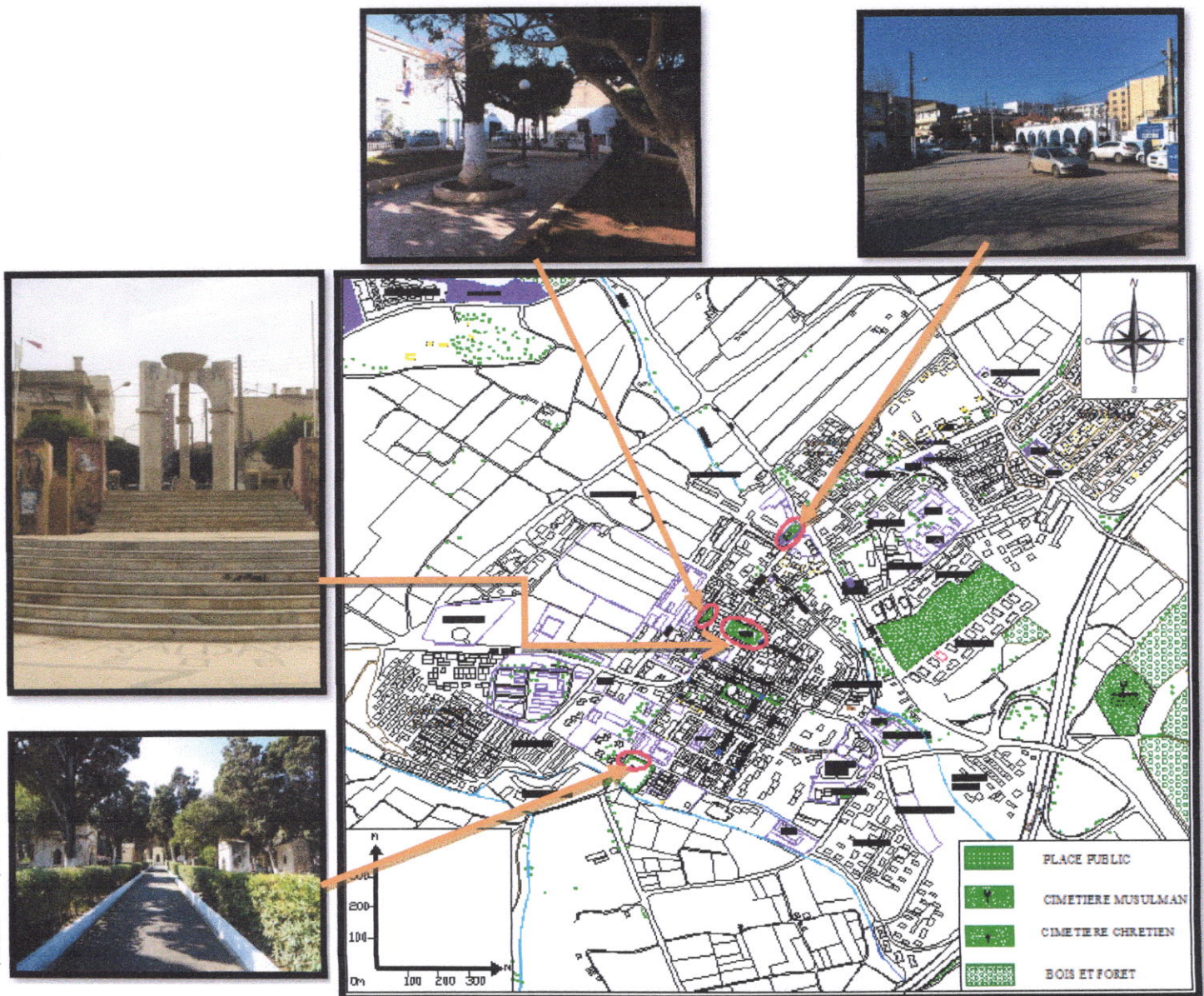


FIGURE 3.14 : Carte des places.



Le plan indique la seule grande place publique se trouve à l'intersection du parcours matrice est du parcours d'implantation.

Cette dernière offre une perspective sur la mosquée et sur la placette.

3.2.5. Les équipements de la ville :

Equipements existants: La commune de Zeralda concentre l'essentiel de ses équipements le long des parcours importants ;

Les équipements sanitaire et éducative à la périphérie de la ville, culturelle et symbolique donnant sur un évènement majeur (place), administratifs sur les axes important

On relève :



Equipements administratifs:
Daïra APC Gendarmerie...etc



Equipements sportifs : Stade...etc



Equipements culturels :
mosquées+ cimetière
musulman...etc



Commerces et services



Equipements scolaires :
CEM Ecole...etc



Equipements sanitaires :
polyclinique...etc

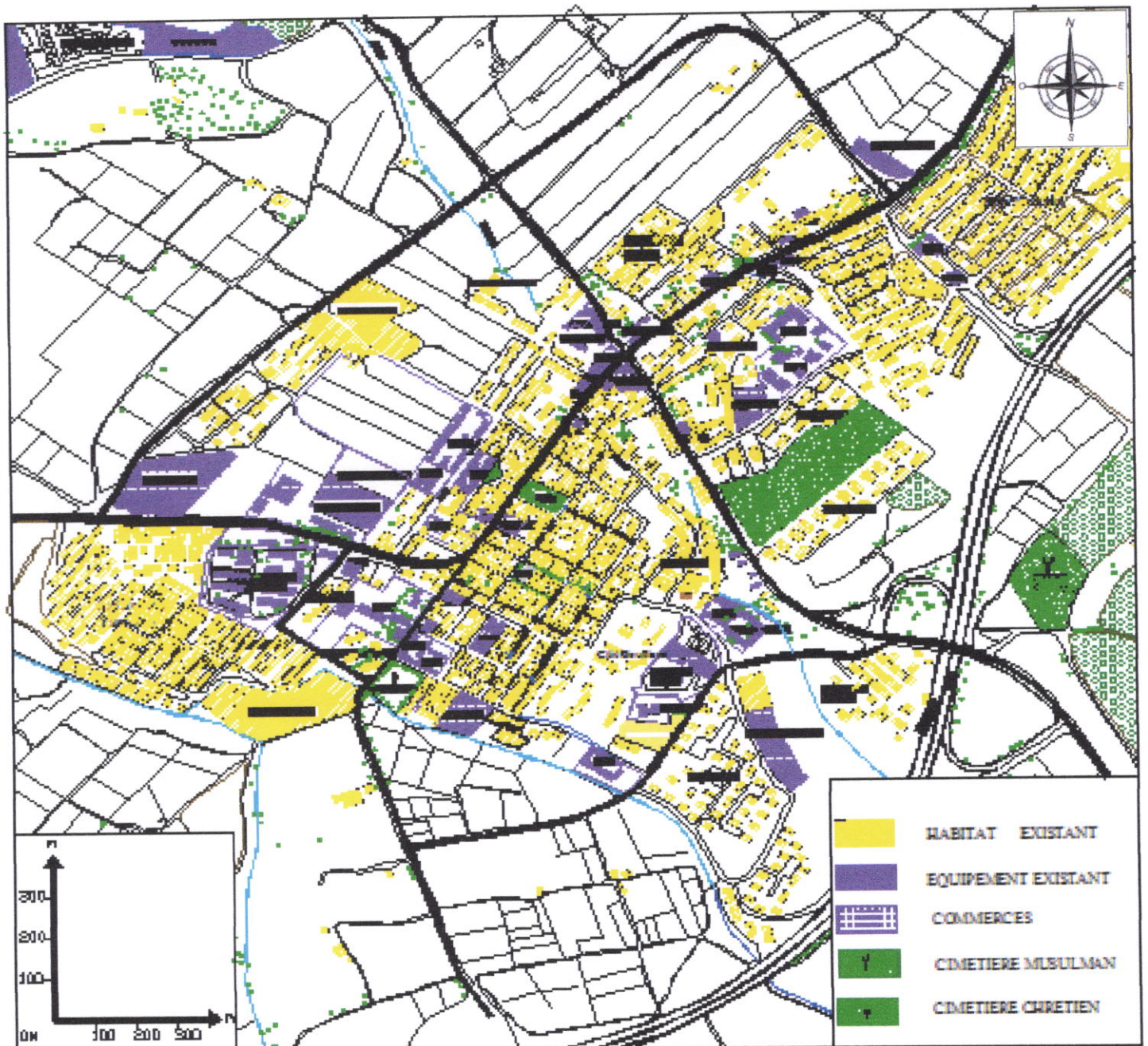


FIGURE 3.16 : Carte d'équipements.

3.3. LES INFRASTRUCTURES :

3.3.1. Systèmes d'irrigation:

3.3.2. Système d'évacuation des eaux pluviales:

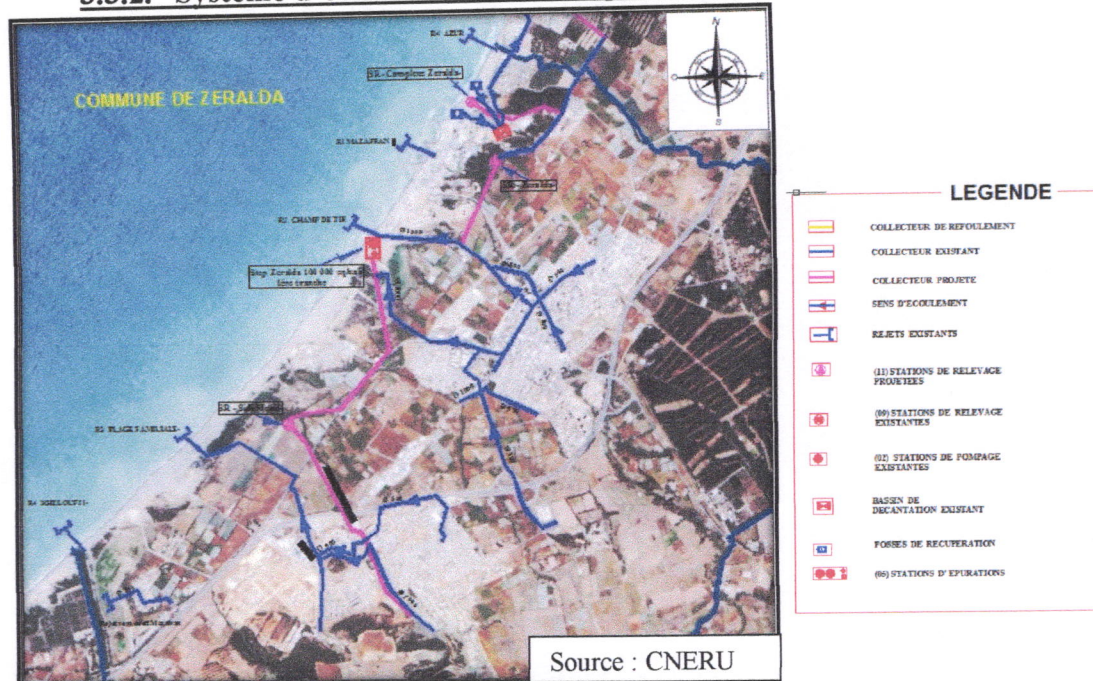


FIGURE 3.17 : Carte d'assainissement.

Tous les rejets de la ville déversent sur la mer et c'est l'un des principaux facteurs de pollution

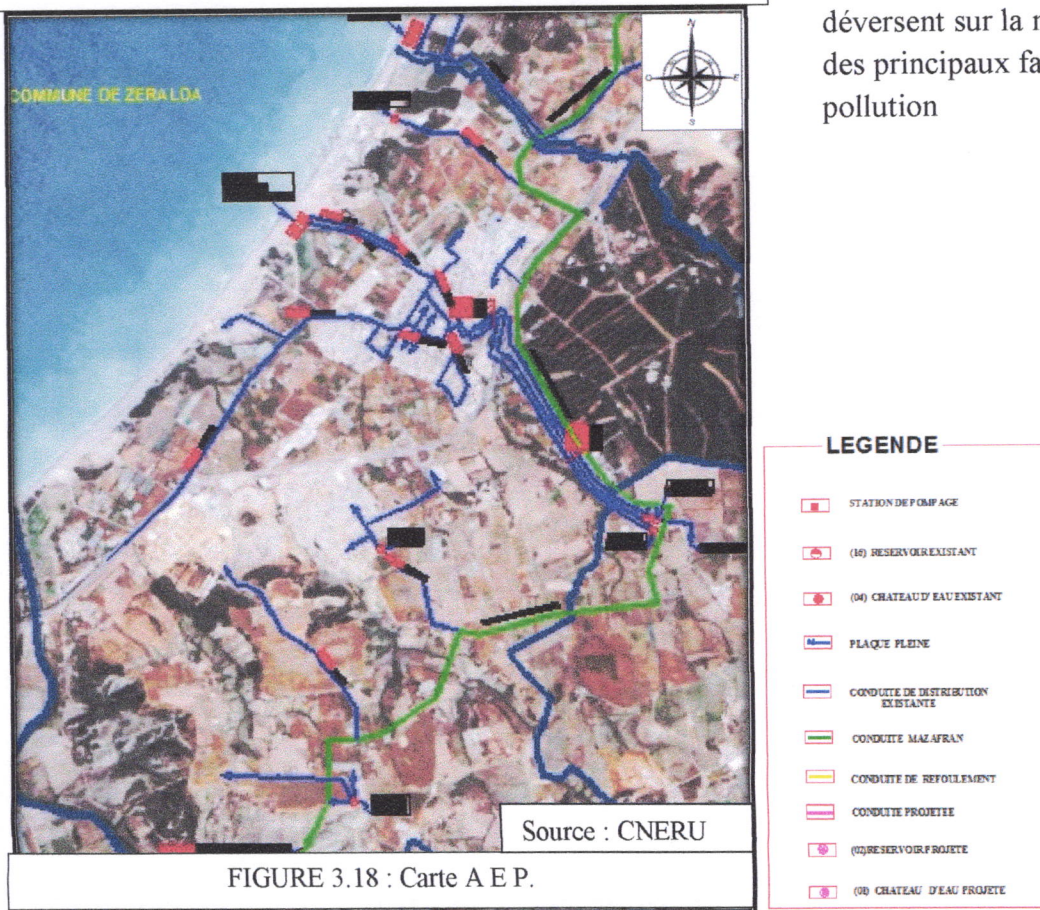


FIGURE 3.18 : Carte A E P.

3.4.

LECTURE TYPOLOGIQUE DU CADRE BATI :

3.4.1. Logique de découpage des îlots (définition, forme, dimensions):

L'îlot : « c'est un ensemble de parcelles, il a une relation dialectique avec le maillage des voies, limitées au minimum par trois vois... » (Castex, Panerai, de l'îlot à la barre)

-La forme du noyau de Zeralda est quadrangulaire, elle repose sur un quadrillage de 40m x 170m, et subit des modifications à sa périphérie s'adaptant aux données topographiques (oueds).

-On soulève les rapports géométriques omni présent dans sa composition.

-Le tissu urbain de Zeralda est découpé en îlot réguliers carrés ou rectangulaires et exceptionnellement quadrangulaire du côté Est

-Les îlots varient entre 26 à 46m en largeur et entre 46 à 81m en longueur

-L'organisation intérieure de l'îlot est dictée par son emplacement dans la structure urbaine.

- L'îlot du centre (îlot mixte ou habitat intégré) (1)
- L'îlot face à la place (îlot habitat intégré) (2)
- L'îlot de la périphérie (îlot résidentiel) (3)

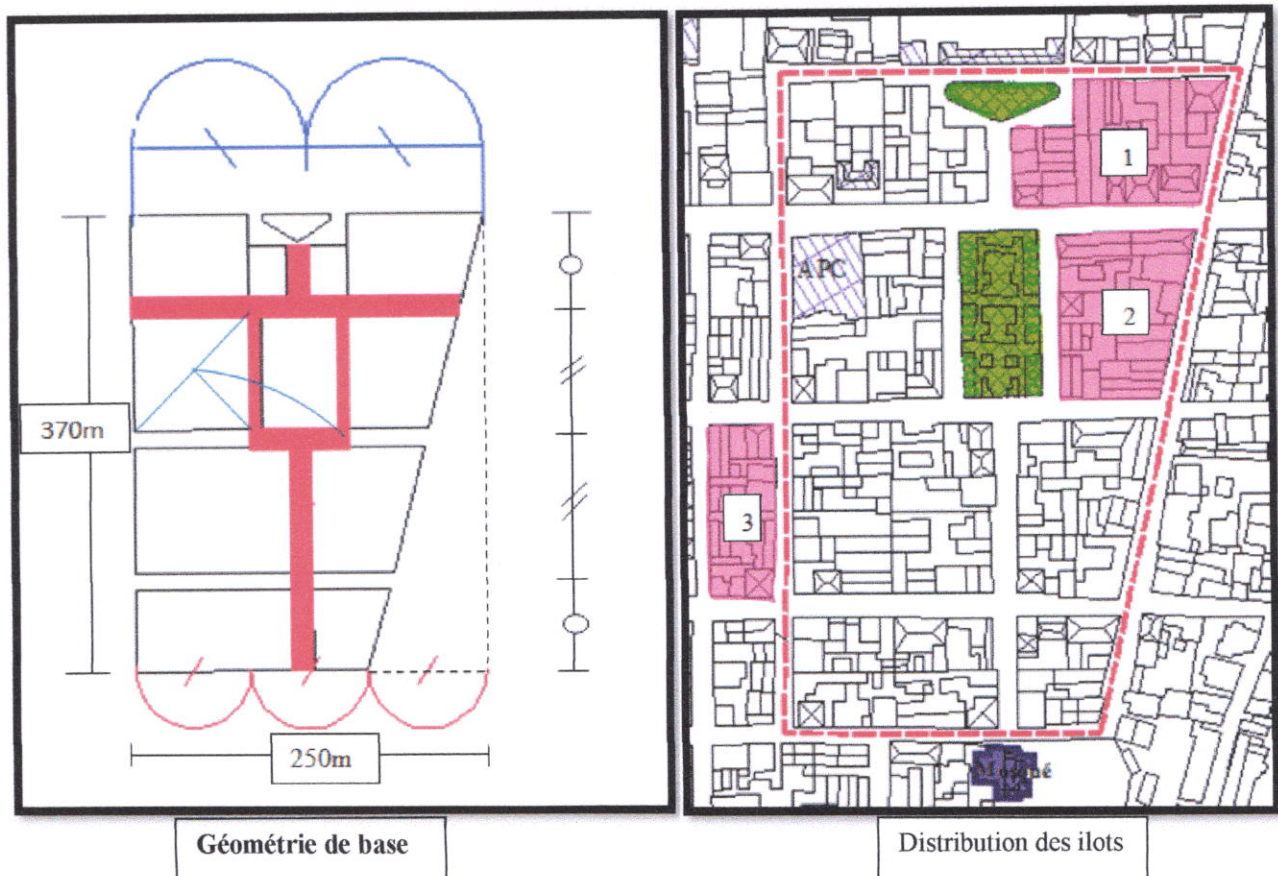


FIGURE 3.19 : Carte de logique de découpage des îlots.

3.4.2. Structure parcellaire (définition, localisation dans l'îlot, propriétés géométriques dimensionnelles, propriétés associatives et distributives):

La parcelle : « La parcelle est l'unité urbaine qui introduit l'initiation privée dans la ville

-La parcelle est le module de base. Elle est l'unité d'intervention. Si l'îlot prend une forme irrégulière et différenciée, la parcelle, en revanche, tend vers une régularité et une répétition du même module. Celui-ci se dédouble ou se subdivise en fonction des besoins

- Les parcelles (25*60) sont orientées perpendiculairement aux axes principaux de la ville "le parcours matrice et le parcours d'implantation" : les parcelles au nord sont perpendiculaires au parcours matrice, alors celles plus au sud sont perpendiculaires au parcours d'implantation.

Le front de la parcelle est plus petit que la profondeur sur les parcours structurants

-le bâti vient se mettre en alignement sur les axes principaux.

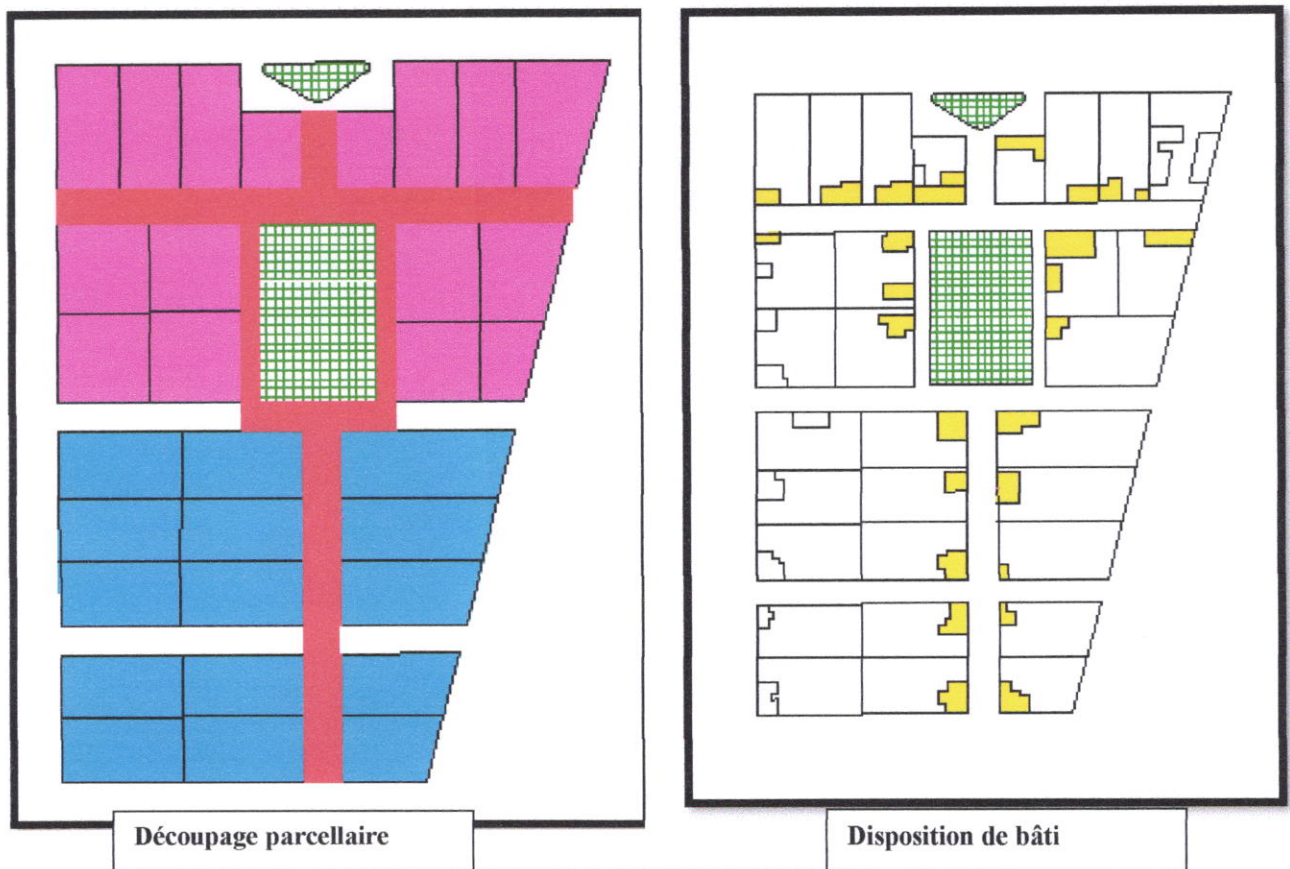


FIGURE 3.20 : Carte de structure parcellaire.

3.4.3. Typologie du bâti de base :

Les façades du noyau colonial sont dotées d'un principe de composition architectural classique :

- Soubassement RDC
Commerce
- Le corps (étage)
Habitat avec un rythme régulier de la façade
- Le couronnement (corniche)
La toiture est soit en pente, dotée de tuile rouge, soit en terrasse accessible

Le type de base dans le noyau est néoclassique avec tout son corollaire (façade égales, rythme des ouvertures, symétrie.. etc

Les façades respectent l'alignement sur rue, mitoyenneté des immeubles, régularité des hauteurs, leurs compositions reflètent la distribution intérieure, ce qui confère l'homogénéisation, et l'harmonie de l'ensemble.



3.4.4. Typologies relevées à Zeralda :

4 types d'habitat sont observés dans le chef lieu de Zeralda :

➤ **Habitat mixte type colonial :**

Ce type d'habitat se trouve en particulier au centre du chef-lieu le long de l'avenue 1^{er} Novembre et autour du marché, la hauteur des habitations ne dépasse pas les deux niveaux avec l'occupation des RDC par des commerces, des services et des petites activités.

➤ **Habitat individuel résidentiel type lotissement**

L'habitat individuel récent du type villa est très répandu il est situé dans la zone d'extension, il est reconnaissable à sa trame parcellaire que l'on trouve dans les lotissements qui se sont développées à partir des années 1980 dans le cadre des réserves foncières communales.

➤ **Habitat individuel du type RHP**

L'ensemble de maisons avec son intérieur en alignement contigu situé à l'Ouest du chef-lieu, il a été réalisé en partie avec l'aide de l'état dans le cadre de la résorption de l'habitat précaire.

➤ **Habitat collectif type Z.H.U.N**

Ce type d'habitat se trouve au Sud du chef-lieu (les cités CNEP, 10 logts, 28 logts, SAA, BDL, 304 logts militaires).

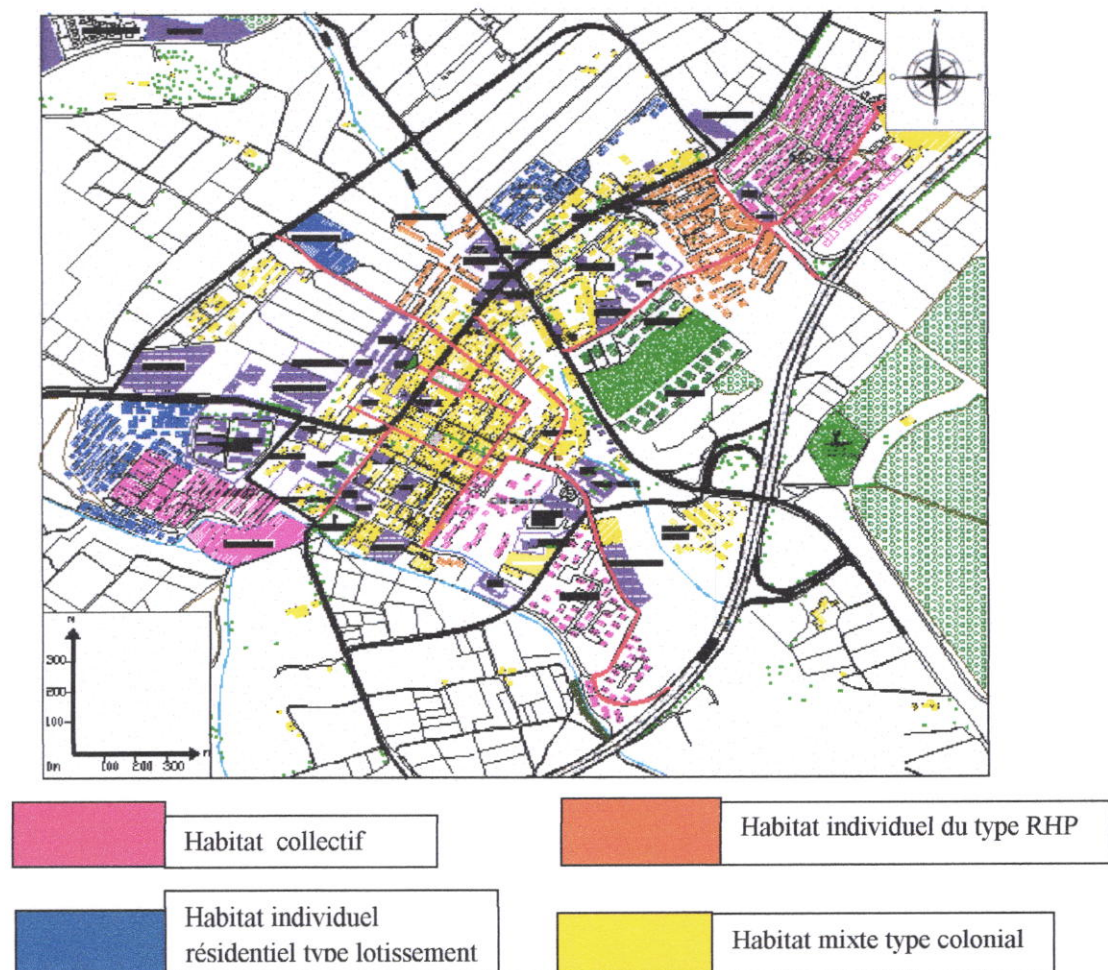


FIGURE 3.21 : Carte de typologie de bâti.

3.5. SYNTHÈSE:

➤ Le plan de structure urbaine :

La ville est limitée au nord par les terres agricoles et la mer et au sud par l'autoroute (rocade sud).

L'organisation spatiale du chef-lieu s'articule autour de deux axes structurants : Route nationale «11» et la route nationale « 63 » (axe de Mehelma).

L'intersection des deux axes majeurs de la ville fait ressortir 4 entités homogènes.

On remarque une concentration des équipements tout au long de ces axes et ils portent pratiquement les seuls événements urbains majeurs (places, portes ... etc)

La ville de Zeralda est caractérisée par ses 5 portes d'accès qui sont à chaque fois matérialisées par différents éléments. (Aménagements spécifiques ou indicateurs)

Autrefois, dans le noyau colonial la répartition des équipements était comme suit : équipement de sécurité au niveau des portes (Des entrées ou sorties de la ville) les équipements scolaires à la périphérie et les équipements institutionnels et symboliques comme la mairie, l'église se trouvent au centre du noyau.

Le tout donne une structure d'ensemble cohérente où chaque partie est clairement définie et s'associe avec les autres pour former un organisme total.

Actuellement, hormis la manifestation des deux axes générateurs de la croissance urbaine (RN11, RN63), il n'y a plus de stratégie claire de répartition des entités, et il n'y a plus de structure d'ensemble respectant la logique initiale (zoning monofonctionnel, manque de figures urbaines de qualité, apparition de nouvelles typologies sans rapport avec l'existant).

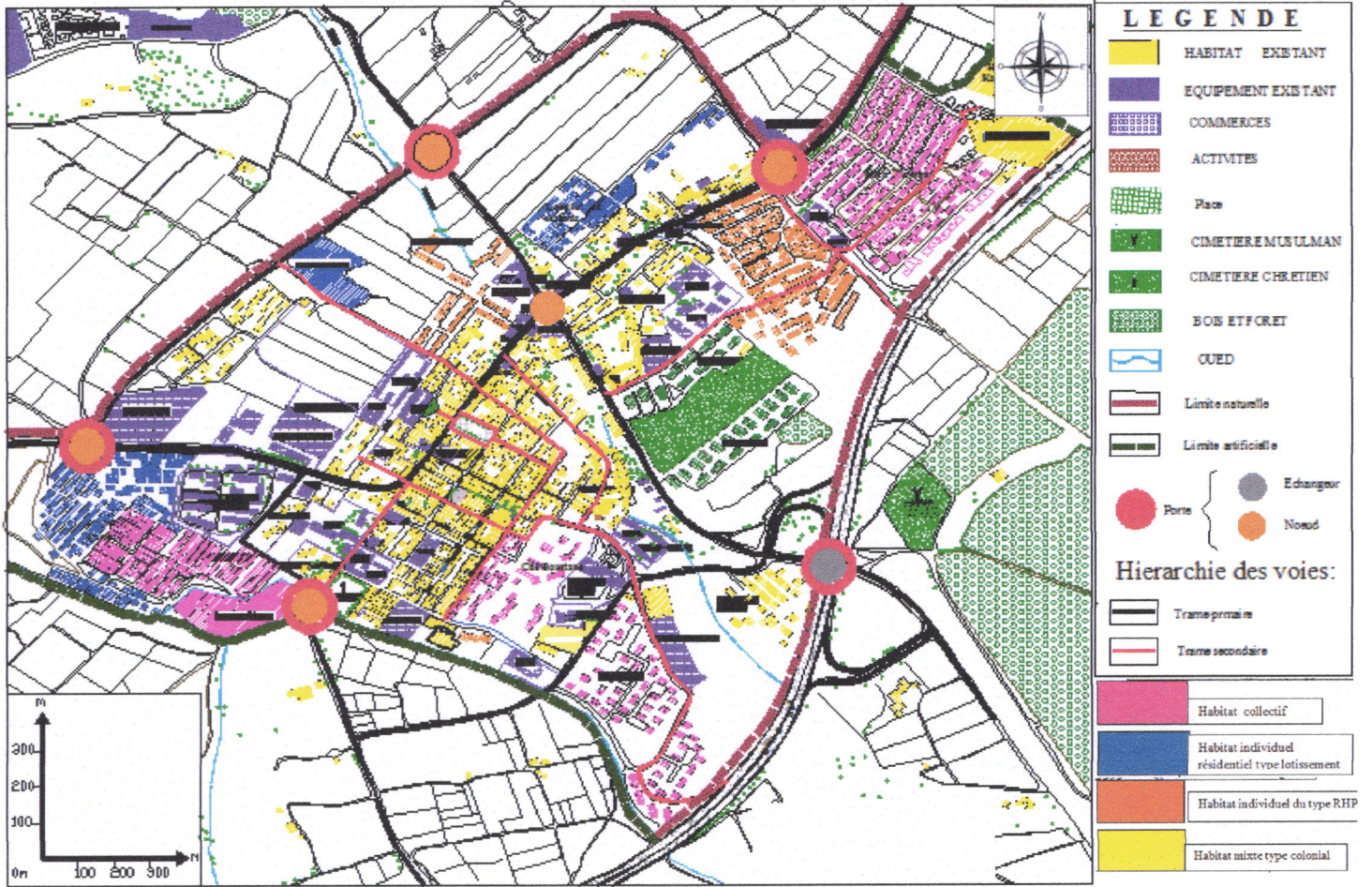


FIGURE 22. : Carte de synthèse.

3.6. Bilan et diagnostic :

3.6.1.A l'échelle de la commune :

- La saturation de la ville a donné naissance à des nouveaux périmètres d'extension « pôles monofonctionnels » ce qui a induit l'éclatement de cette dernière.
- Faiblesse d'articulation entre la ville, le complexe touristique et Sidi Mennif
- Les terres agricoles sont menacées par la croissance urbaine
- L'urbanisation qui se propage de manière irréversible au niveau du littoral (pôle touristique).
- Le chef-lieu est caractérisé par une addition de projet sans cohérence d'ensemble
- L'agglomération secondaire de Sidi Mennif ne présente aucune structure claire, elle est dépourvue d'espaces publics et un grand manque d'équipement d'accompagnement est relevé.
- Le pôle touristique est complètement détaché de la ville, il représente ainsi une unité indépendante.

3.6.1.A l'échelle du chef-lieu :

- Mis à part le noyau central, le chef-lieu n'a pas de structure claire (discontinuité du tissu urbain créant un déséquilibre flagrant).
- Manque d'espaces publics
- Le nœud à l'intersection des deux axes territoriaux reste à définir et ce malgré son échelle d'importance incontestable.
- La répartition des équipements s'est faite sur une approche programmatique sans tenir compte d'aucune stratégie urbaine.
- Il n'y a pas d'interdépendance entre les entités de la ville du fait du caractère résidentiel des nouveaux quartiers et qui dépendent tous du noyau central.
- Le centre d'affaires ayant pour but de créer une nouvelle centralité n'a pas constitué une alternative de développement économique satisfaisant.

3.7. Options d'aménagement :

Conformément aux orientations du PDAU révisé :

➤ **A l'échelle communale :**

- Préserver, l'environnement littoral constitue une impérieuse nécessité.
- Redynamiser le secteur rural, création de pépinière et d'activités conformes au secteur.
- Redynamiser et revaloriser la vocation touristique de la commune
- protéger les terres agricoles par un cadre réglementaire cohérent.
- Prévoir une relation entre les deux entités urbaines « le chef-lieu et sidi Menif » à travers la création d'un système de réseau routiers hiérarchisé et rationnel permettant ainsi leur articulation spatiale.
- Créer une relation entre le pôle touristique et le centre de la ville.
- Restructuration et densification de Sidi Menif.
- Prévoir une station d'épuration des eaux usées.

➤ **A l'échelle du chef-lieu :**

- Engager des actions de restructuration pour une utilisation plus rationnelle des espaces résiduels et une modernisation des quartiers dégradés.
- Redynamisation de l'axe principale (RN63) et son traitement en fonction de son Impact dans l'articulation de la ZET avec Le centre.
- Prévoir l'extension du noyau urbain intégré.
- Création d'une voie permettant l'articulation entre le tissu existant et le tissu future.
- Restructuration et rénovation de la cité Yassouel et la zone située au Nord

3.7.1. Schéma global d'aménagement à l'échelle communal :

Il est nécessaire d'établir au préalable un schéma d'aménagement global de la commune de Zeralda afin de répondre à un maximum de problématiques relevées, ce schéma sera fait en vue de :

- Créer des articulations entre les différentes parties de la commune (l'agglomération principale et l'agglomération secondaire, et l'ensemble avec la ZET).
- Préserver et revaloriser les terres agricoles.
- Encourager le tourisme pour développer l'économie locale.

On propose de faire un grand parc naturel périurbain, composé de zones quasi naturelles dotés de différentes thématiques agrotouristique, pour préserver les atouts environnementaux de la région, il se prêtera à l'apprentissage de la nature, à améliorer la qualité de vie des citadins et à développer les valeurs et les richesses économiques, culturelles et de loisirs.

Pour l'aménagement on a d'abord défini les limites du périmètre urbain et l'ossature existante pour ainsi pouvoir poser notre proposition.

La structure urbaine repose sur les éléments suivants :

- **Réseau routier** permettant la soudure entre les entités de la ville entre-elles et celles-ci avec le littoral en reliant la structure projetée à celle existante :

L'articulation avec la ZET :

- 5 voies principales avec des allées de palmier et de larges trottoirs

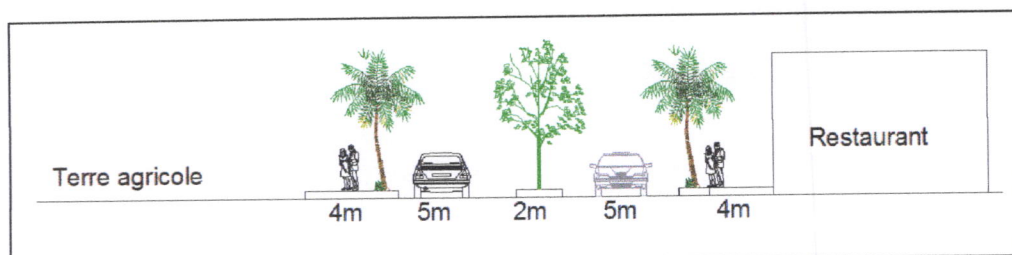


FIGURE 3.23 : coupe sur voie principale.

- 8 voies de dessertes intermédiaires de moindre importance

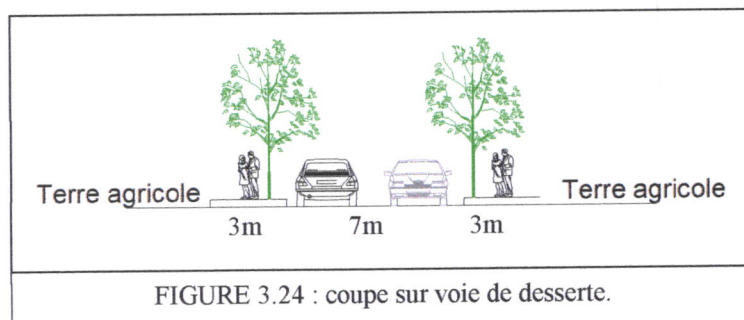


FIGURE 3.24 : coupe sur voie de desserte.

L'articulation entre le chef-lieu et sidi Menif :

- Elargissement de quelques pistes agricoles dont la plus importante se trouve au prolongement du cimetière chrétien jusqu'à sidi Menif

Création d'un boulevard périphérique en guise d'articulation entre le chef-lieu, sidi Menif et le littoral mais aussi comme limite de croissance de l'agglomération principale au détriment des terres agricoles

Création d'un boulevard structurant la ZET, et pour articuler la ZET est à la ZET ouest.

- **les portes et les polarités (centralité) :**

On distingue des portes urbaines et des portes de la ZET

A chaque porte une activité particulière pour souligner notre structure et comme élément d'appel

➤ **les grandes affectations :**

On a réparti notre aménagement en différentes thématiques correspondant aux activités touristiques rurales, soit :

- l'aménagement de jardins dans la ZET ainsi que des activités comme un centre équestre, une base nautique, un parc aquatique
- exploitation de découverte
- Hébergement (gites rural, chambres d'hôtes,)
- Restauration (ferme auberge, tables d'hôtes)
- Activités de loisirs et pédagogiques (ferme pédagogique)
- Transformation, vente, et consommation de produits à la ferme
- Atelier de vente de matériels équestre et de chasse

On Propose également la reconversion de la zone d'activité.

Le réaménagement de l'oued mazagran.

Et l'aménagement de pistes cyclables et de balades équestres et les randonnées.

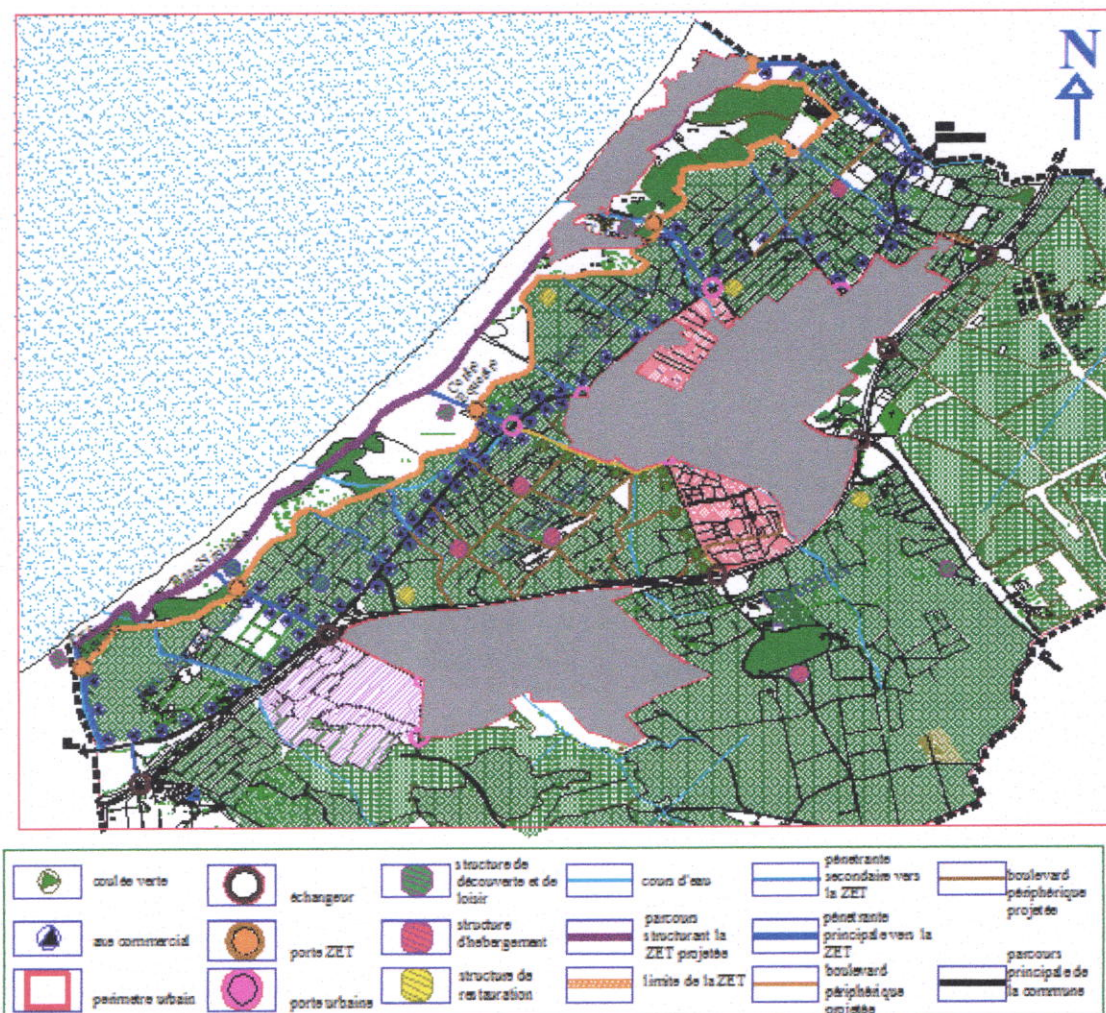


FIGURE 3.25 : Schéma d'aménagement à l'échelle de la commune.

➤ **Ambiance souhaité :**



Terres agricoles



Ferme auberge



Base nautique



Entre équestre



Ballade équestre



Vente de produit de la ferme



Gîte rural



Maison d'hôte



Ballade cycliste



Vente de matériels équestre



Ferme pédagogique

3.7.2. Présentation du site d'intervention :

Notre site d'intervention se situe à la confluence des problématiques citées précédemment.

Il prend en charge les terres agricoles, il s'intègre à la ville et il fait face à la mer.

Il est bordé au sud par des logements collectifs et un CEM, au nord et à l'est par des terres agricoles et des habitations individuelles, et à l'ouest par un complexe sportif et une station de bus.



FIGURE 3.26 : Carte de situation.



FIGURE 3.27 : Carte état des lieux



3.7.2. Schéma de structure :

Pour l'élaboration de notre schéma de structure nous nous sommes appuyés sur :

- L'application du concept de dédoublement constaté dans la lecture du processus de transformation de la ville

La ville s'est dédoublée par couronnement successif ensuite la rue Yassouel a constitué le premier axe de dédoublement vers l'ouest, après ça les deux entités se sont dédoublées vers le sud jusqu'au centre d'affaire, l'ensemble va se dédoubler vers la voie d'évitement par le billet du parcours matrice pour former une grande entité équivalente.

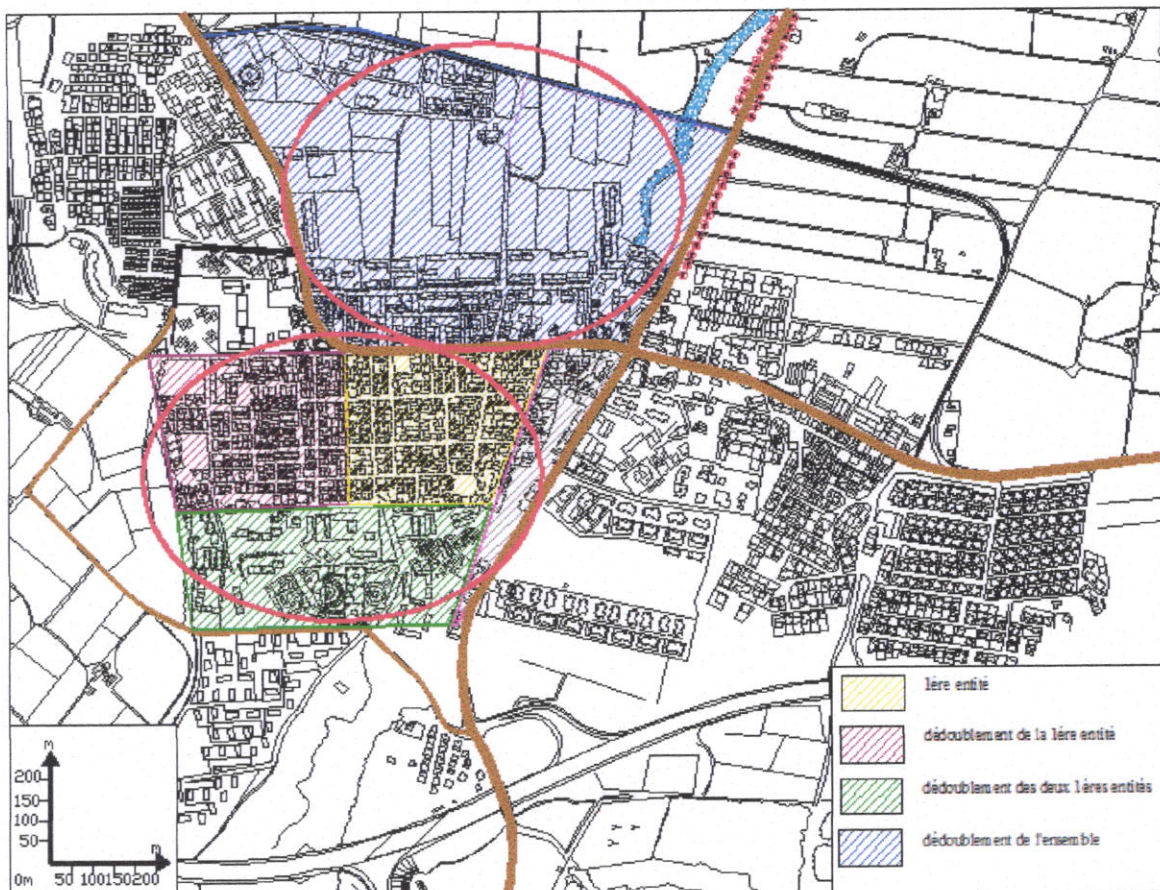


FIGURE 3.28 : Schéma d'Identification du principe de dédoublement de la ville

- La reprise du tracé agraire existant et en respectant les bâtis en bon état, mis à part la diagonale qui elle se justifie par le simple fait de la volonté d'accéder directement de la porte (rond-point) vers le centre de la nouvelle entité.

Nous obtenons ce tracé qui s'intègre et crée une continuité avec l'ancien.

Notre aire d'intervention est organisée selon les compartiments suivants :

Le parc urbain : donnant sur la RN63 qui constitue l'une des principales pénétrantes vers la ZET, celle-ci sera bordée de végétation sur un versant et de commerce de l'autre pour le redynamiser. Ce parc sera doté de plusieurs activités de loisirs de détente et de restauration (aires de jeux, aires de piqueniques, aires de restauration, aires de détente ...)

L'entité touristique : face à la mer, une destination touristique comme alternative à l'urbanisation sur les littoraux en vue de leur protection, des structures d'hébergement seront aménagées.

Cette entité sera aménagée en guise d'articulation entre la ville et le littoral.

L'entité sportive : en extension du centre sportif existant, des terrains de sport y seraient programmés.

Les entités urbaines en prolongement du périmètre urbain y seront prévues, dotées d'un programme d'équipement d'accompagnement, de service, de commerce et d'habitat pour assurer la diffusion de la centralité urbaine du noyau.

La centralité de notre aire d'intervention sera marquée par une place de grande envergure, on a reproduit le même principe que dans le noyau historique c'est-à-dire : naissance d'une grande place à partir du croisement de deux axes principaux.

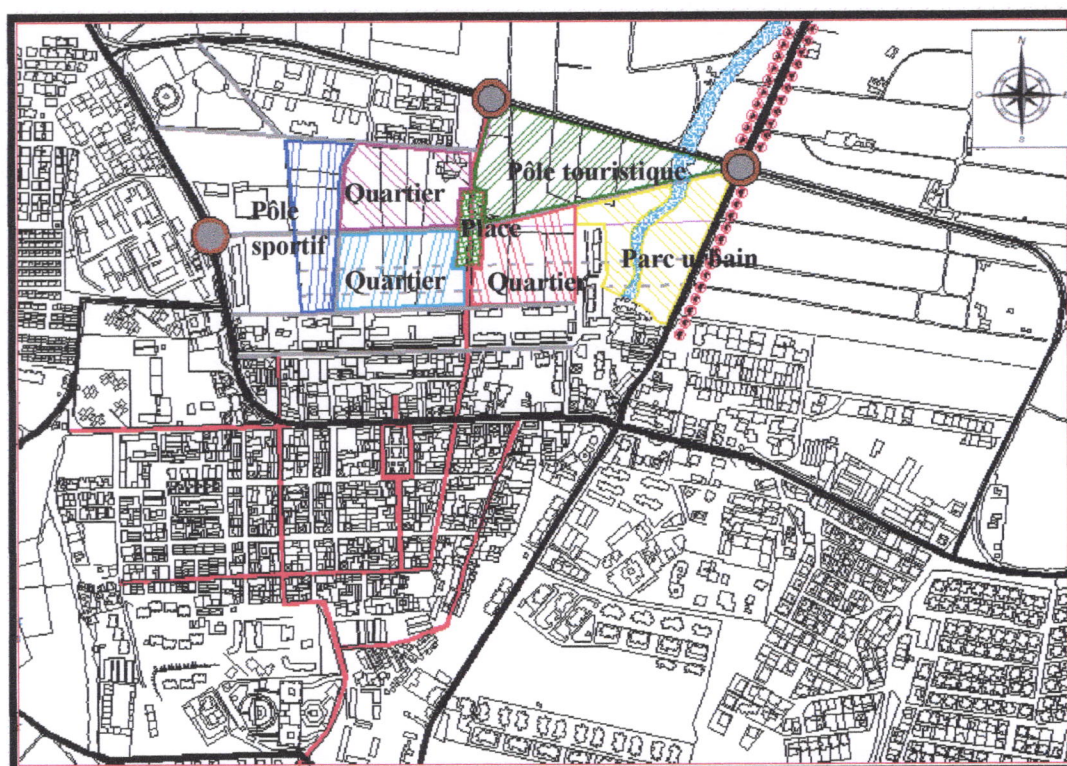


FIGURE 3.29 : Schéma de structure.

3.7.3. Plan d'aménagement :

Les principes de notre aménagement ont été dégagés sur la base de l'analyse de la ville, et des exemples consultés.

➤ **Les principes arrêtés sont les suivants :**

- Réinsérer le périmètre d'étude dans son environnement immédiat ainsi que sa revalorisation.
- Aménager des espaces publics et d'espaces verts, lieux de rencontres et de communication sociale.
- Assurer la transition entre l'urbain et le rural en alliant les avantages de la vie en ville et les avantages de la vie à la campagne
- Intégrer du tourisme à la ville en vue de préserver les paysages naturels (littoral), à travers la localité d'un quartier touristique, un parc urbain et un village sportif.

Le tracé des voies est basé essentiellement sur le tracé agraire.

Projection de deux voies principales :

- Prolongement de la voie, émanant du noyau central qui jouera le rôle de jonction entre le chef-lieu et le site, ce qui assurera à ce dernier l'intégration avec son environnement.
- une autre voie qui jouera le rôle d'accès à cette nouvelle centralité, (diagonale) à partir du rond-point de la déviation.

L'intersection entre les deux voies donnera naissance à une grande place publique, scindée en deux compartiments.

L'introduction de pistes cyclables comme mode de transport doux.

Les façades des constructions devront être conçues de telle sorte à créer une harmonie du cadre bâti de l'ensemble des îlots avec un traitement particulier des façades qui donnent sur les axes majeur.

Des commerces intégrés au R.D.C animeront ces axes. Des alignements d'arbres le long de ces voies agrémenteront ces derniers.

La zone d'étude sera dotée d'un nombre important d'équipement tels que : écoles primaires, crèche, lycée, sanitaire, tribunal... (Préconisé par le PDAU)

La vie sociale exige une interaction entre l'offre et la demande, dans cette vision, une densification en termes de logement y répondra. Nous proposons ainsi un programme de logements de type habitat collectif.

Les stationnements sont prévus de façon à ne pas être visibles (parkings en sous-sol par îlots, ...).

Chacun des îlots d'habitation mixtes (habitat, service, commerce) est pensé comme une unité basée sur le principe de l'îlot ouvert. Les différents bâtiments édifiés sur ces îlots seront organisés autour d'un cœur d'îlot paysagé. Ce lieu de rencontres pourra avoir différentes destinations : jardins, potagers, espaces de jeux, lieu de détente. La hauteur sera de R+5

Dans le pôle touristique qui ouvert sur la ville (pas renfermé sur lui-même), on y trouve des appart-hôtel, des hôtels et une grande esplanade au centre ou on peut y organiser des événements. Ce dernier dispose d'une imprenable vue sur la mer et les terres agricoles

Un grand parc urbain prenant en charge les berges de l'Oued (restitué) à l'échelle de toute la ville servira d'espace de loisir et de repos pour les habitants de la ville et les vacanciers (touristes).

Un pôle sportif en extension au complexe sportif existant sera aménagé, il sera composé de deux parties :

- Une partie réservée à des terrains de basketball, tennis, volleyball et handball.
- Et une autre comportant des appartements pour les sportifs.

Les structures touristique en ville permettent aux touristes d'avoir tous les avantages de la ville (équipements commerce et service) et en même temps ils peuvent profiter de la mer et des paysages environnant sans nuire à l'environnement.

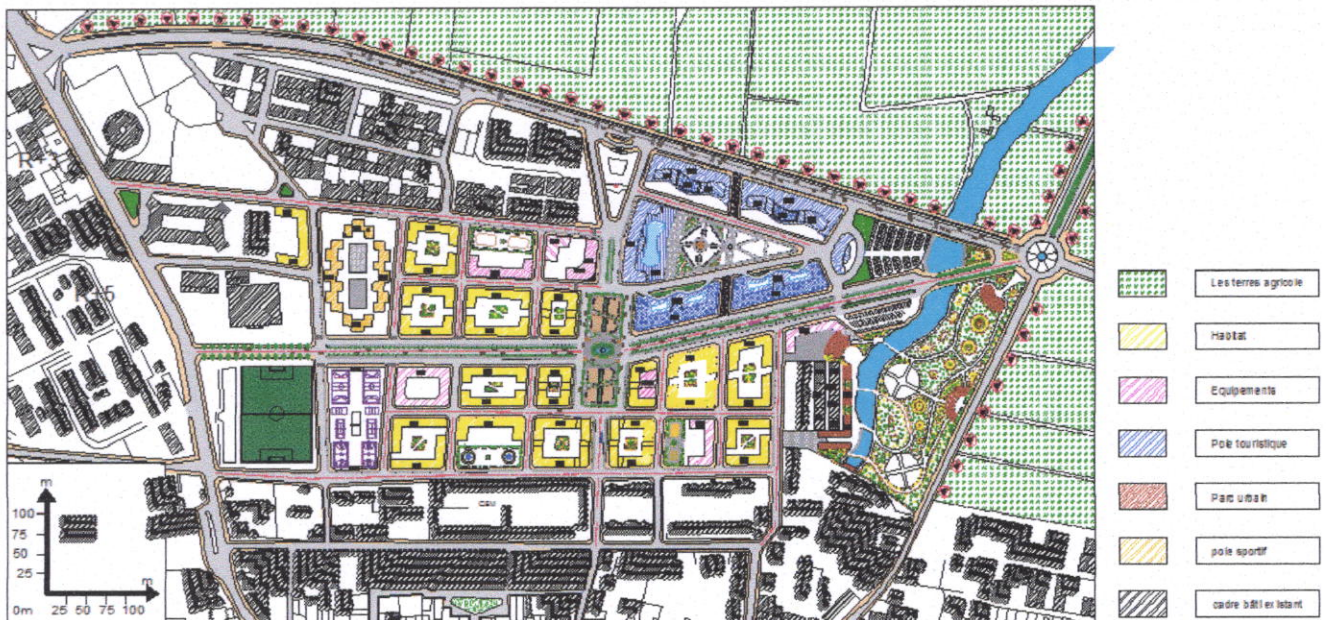


FIGURE 3.30 : Plan d'aménagement.

Ambiance souhaité dans le plan d'aménagement :



Grande place public traversé par 2 voies



Rond-point ayant une texture de place



Rivière qui coule sous des voies, et des petites passerelles qui menant vers un parc



Habitat moderne avec commerce au rez-de-



Parc urbain



Appart-hôtel

➤ **Règlement de plan d'aménagement :**

- Voie principale structurante :
 - 39m (est-ouest)

Une chaussée à double sens, avec piste cyclable et une voie de desserte départ et d'autre.

Trottoir de 4m qui se caractérise par des commerces. Marqué par des allées d'arbres afin de structurer la place et les espaces publics tout au long de la voie.

Présence d'une mixité Fonctionnelle, de différents équipements et des aménagements paysagers pour assurer et maintenir l'animation du boulevard.

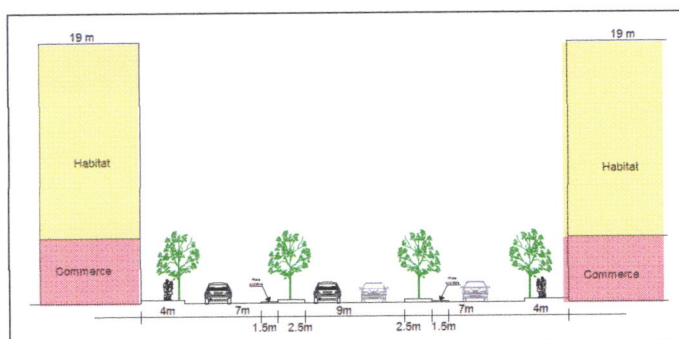


FIGURE 3.31 : Coupe sur voie principale.(est-ouest)

- 34m (nord-sud)

-deux chaussées avec terre-plein au milieu marqué par une double allée d'arbres et une piste cyclable. Trottoir de 5 m de largeur comportant une piste cyclable de 1.5m de part et d'autre. Le gabarit allant jusqu'à 19m

-mixité fonctionnelle avec dominance commerciale au RDC.

- Aménagement et Traitement particulier des cheminements piétons.

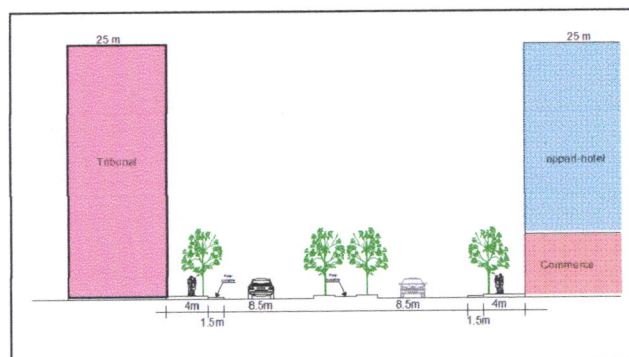


FIGURE 3.32 : Coupe sur voie principale.(nord-sud)

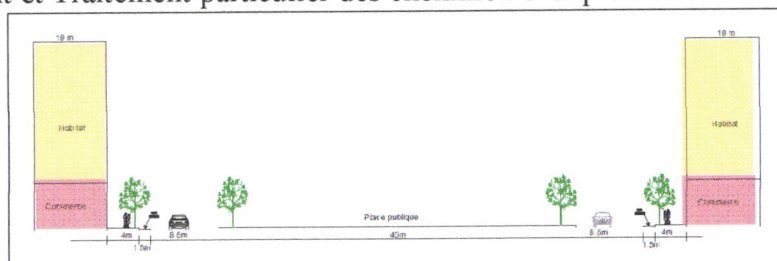


FIGURE 3.33 : Coupe sur place de central.

- Voies secondaires : (15 m)

-chaussée à double sens et des stationnements départ et d'autre. Trottoir de 3m de largeur.

Le gabarit allant jusqu'à 19m

-mixité fonctionnelle avec dominance de service au RDC

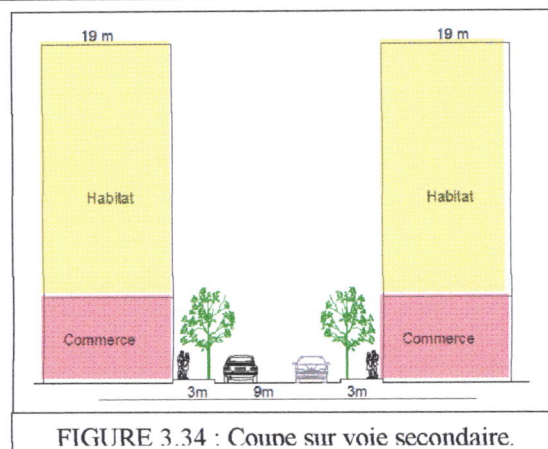


FIGURE 3.34 : Coupe sur voie secondaire.

3.7.3. Intervention architecturale :

Nous avons choisi de développer un hôtel urbain, mais tout d'abord

Qu'est-ce qu'un hôtel urbain ?

Un hôtel urbain est situé principalement en ville, il donne la possibilité de participer à la vie de la ville où il est implanté, il offre la proximité de boutiques, de restaurants, des centres d'affaires, et des activités touristiques.

Il peut être à caractère conférencier (grâce à la présence de plusieurs salles de conférence, de travail et de réunion) et touristique (grâce à sa proximité de lieux historiques ou de sites naturels)

3.7.3.A. Analyse d'exemple :

Nous avons choisi comme exemple l'hôtel « el Aurassi »

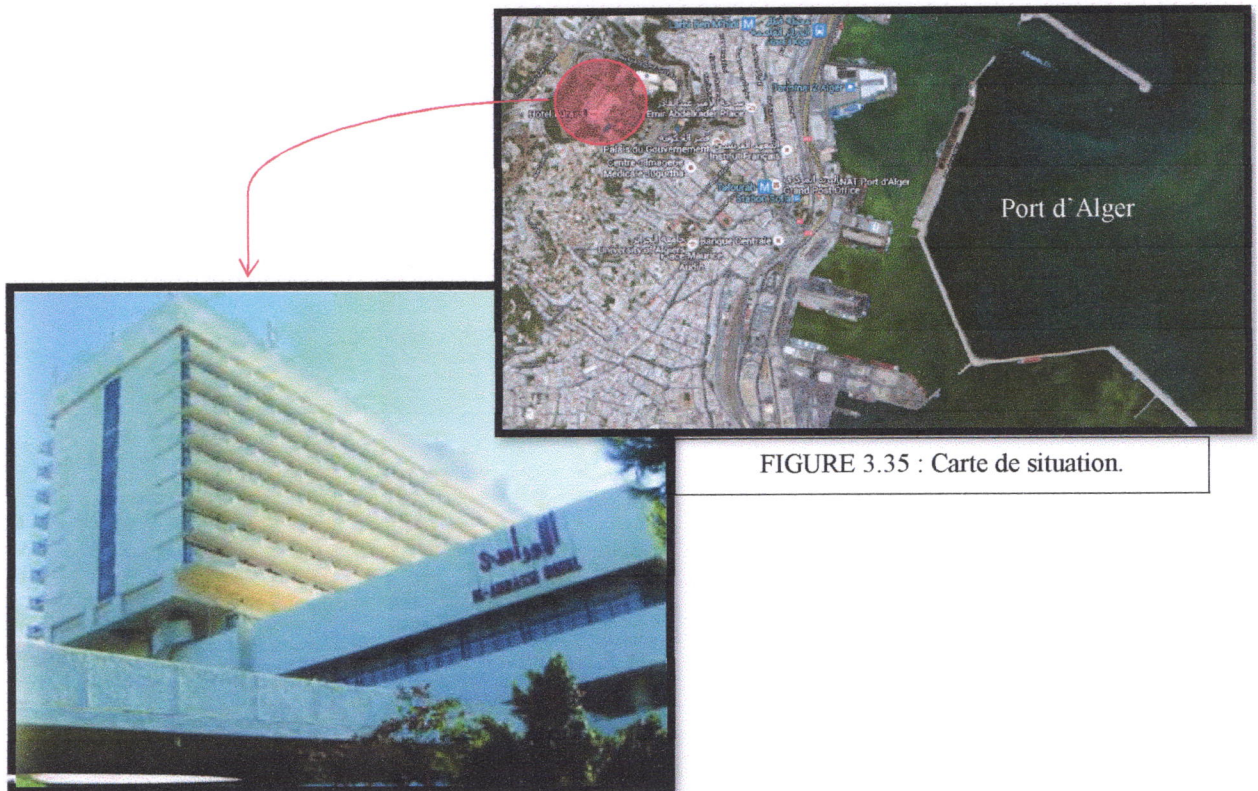


FIGURE 3.35 : Carte de situation.

- L'hôtel "El Aurassi", est situé en plein cœur d'Alger à 15km de l'aéroport Houari Boumediene et est considéré comme un symbole de la capitale. Erigé sur le grand massif du Telemly, dans un tissu urbain composé de divers établissements publics. Bordé au nord par le boulevard docteur Frantz fanon. Au nord et par le théâtre de verdure. A l'est par la bibliothèque nationale. Et pour finir à l'ouest par le boulevard Taleb Mohamed.

➤ **Caractéristiques :**

- Disposé parallèlement à la mer.
- Domine la ville d'Alger.
- Offre une vue panoramique sur la baie d'Alger.
- Possibilité d'ouvrir toute la façade.

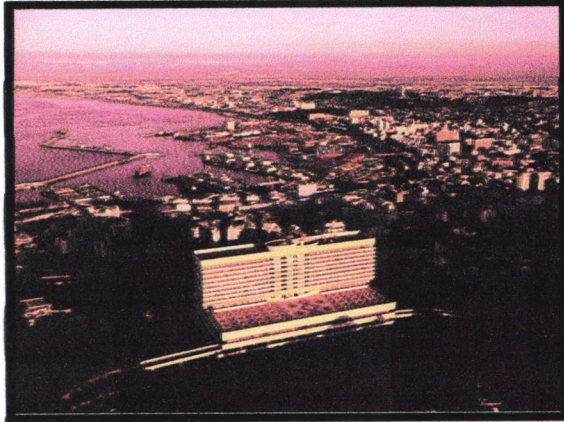


➤ **Programme de l'hôtel :**

<p>Hébergement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Capacité : 604 lits - Nombres de chambres : 453 <p>Restauration :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nombre : 04 - Restaurant les Tagarins - Restaurant Driba Shop - Restaurant Italien Fibonacci - Restaurants algérien Daqdaq <p>Conférences / meetings :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'hôtel est Soumis à une forte sollicitation pour la tenue de multiples conférences de haut niveau, et de nombreux congrès, il comporte notamment 8 salles de réunion. 	<p>Equipements d'animation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Piscine avec coin barbecue. - Cinq courts de tennis. - Night-club. - Fitness. - Piano bar. <p>Autres prestations :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Business center : envoi de fax, travaux de secrétariat. Internet. Wifi dans les chambres. - Espaces publics : <ul style="list-style-type: none"> • Agence de location de véhicules • Agence bancaire et change • Compagnies aériennes • Station de taxi • Parking • Location de bureau • Location de boutique
--	--

➤ **Caractéristiques :**

- Disposé parallèlement à la mer.
- Domine la ville d'Alger.
- Offre une vue panoramique sur la baie d'Alger.
- Possibilité d'ouvrir toute la façade.



➤ **Programme de l'hôtel :**

<p>Hébergement :</p> <ul style="list-style-type: none">- Capacité : 604 lits- Nombres de chambres : 453 <p>Restauration :</p> <ul style="list-style-type: none">- Nombre : 04- Restaurant les Tagarins- Restaurant Driba Shop- Restaurant Italien Fibonacci- Restaurants algérien Daqdaq <p>Conférences / meetings :</p> <ul style="list-style-type: none">- L'hôtel est Soumis à une forte sollicitation pour la tenue de multiples conférences de haut niveau, et de nombreux congrès, il comporte notamment 8 salles de réunion.	<p>Equipements d'animation :</p> <ul style="list-style-type: none">- Piscine avec coin barbecue.- Cinq courts de tennis.- Night-club.- Fitness.- Piano bar. <p>Autres prestations :</p> <ul style="list-style-type: none">- Business center : envoi de fax, travaux de secrétariat. Internet. Wifi dans les chambres.- Espaces publics :<ul style="list-style-type: none">• Agence de location de véhicules• Agence bancaire et change• Compagnies aériennes• Station de taxi• Parking• Location de bureau• Location de boutique
---	---

➤ **Organisation spatiale**

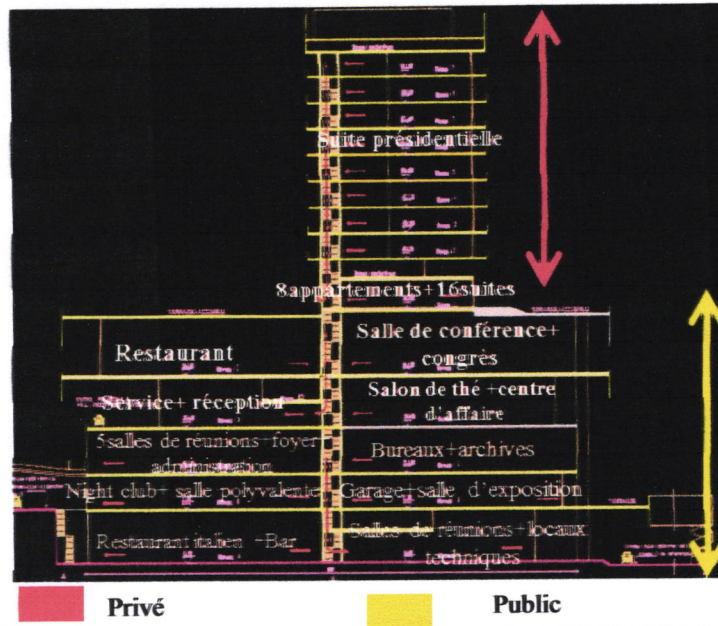


FIGURE 3.36 : Coupe schématique hôtel El aurassi

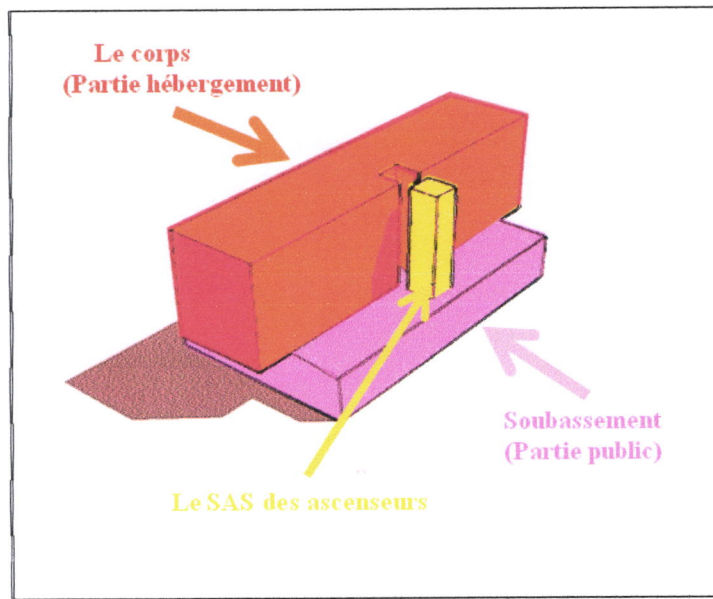


FIGURE 3.37 : Volumétrie hôtel el aurassi

➤ **Synthèse:**

El Aurassi est un hôtel de type urbain, à caractère confrencier en raison de la présence de plusieurs salles de conférence, de travail et bureaux. Mais aussi il peut jouer le rôle d'hôtel touristique (notamment pour les étrangers) en vue de sa proximité des sites historiques d'Alger.

On y vient autant pour les vacances (tourisme) que pour les affaires.

3.7.3.B. Notre projet :

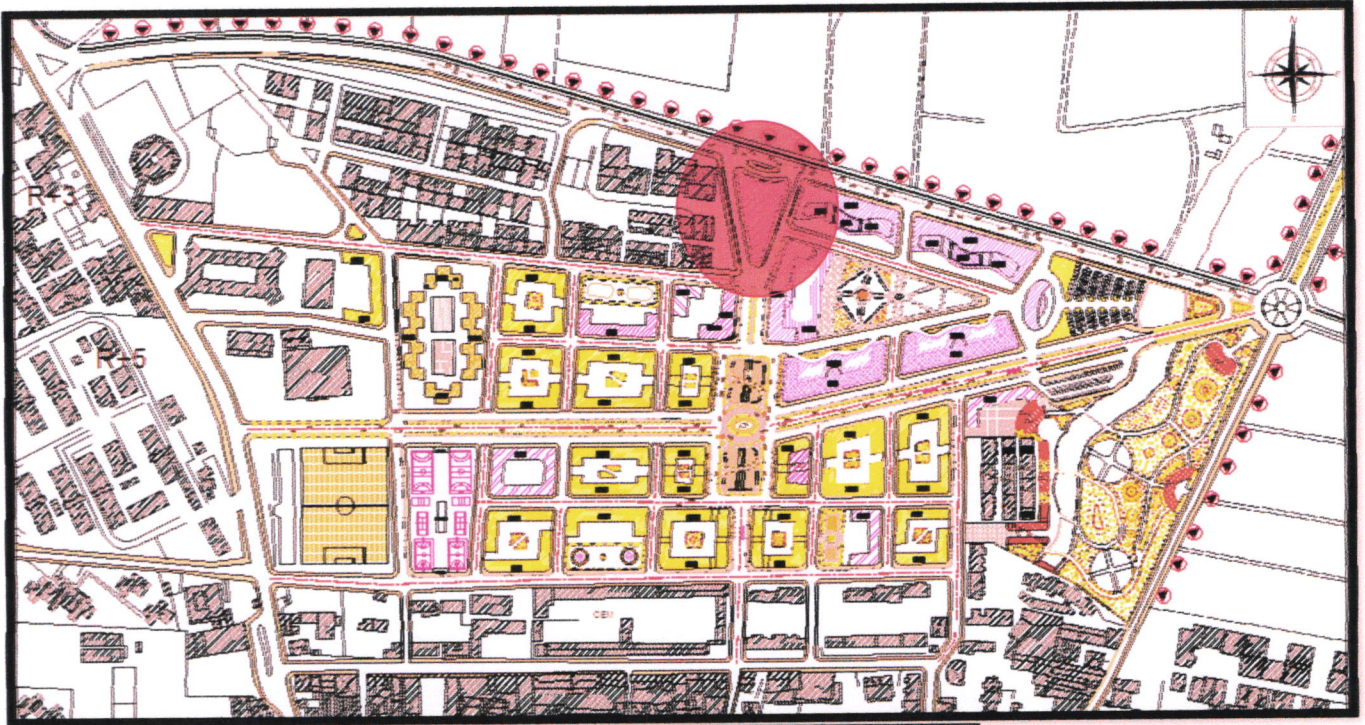


FIGURE 3.38 : Localisation de notre projet.

Pour l'intervention architecturale on a choisi de développer cet îlot en un hôtel de type urbain à caractère conférencier et touristique pour sa situation idéale :

- Proche de la capitale 'Alger' et de l'aéroport international 'Houari Boumediene'
- Il se trouve au prolongement de l'axe médian et offre une perspective sur la place publique et le minaret de la mosquée du noyau historique (même principe que dans le noyau central)
- Il fait face à la mer et contigu aux terres agricoles
- Il domine le chef-lieu
- Il représente un élément d'accueil et une entrée à la ville

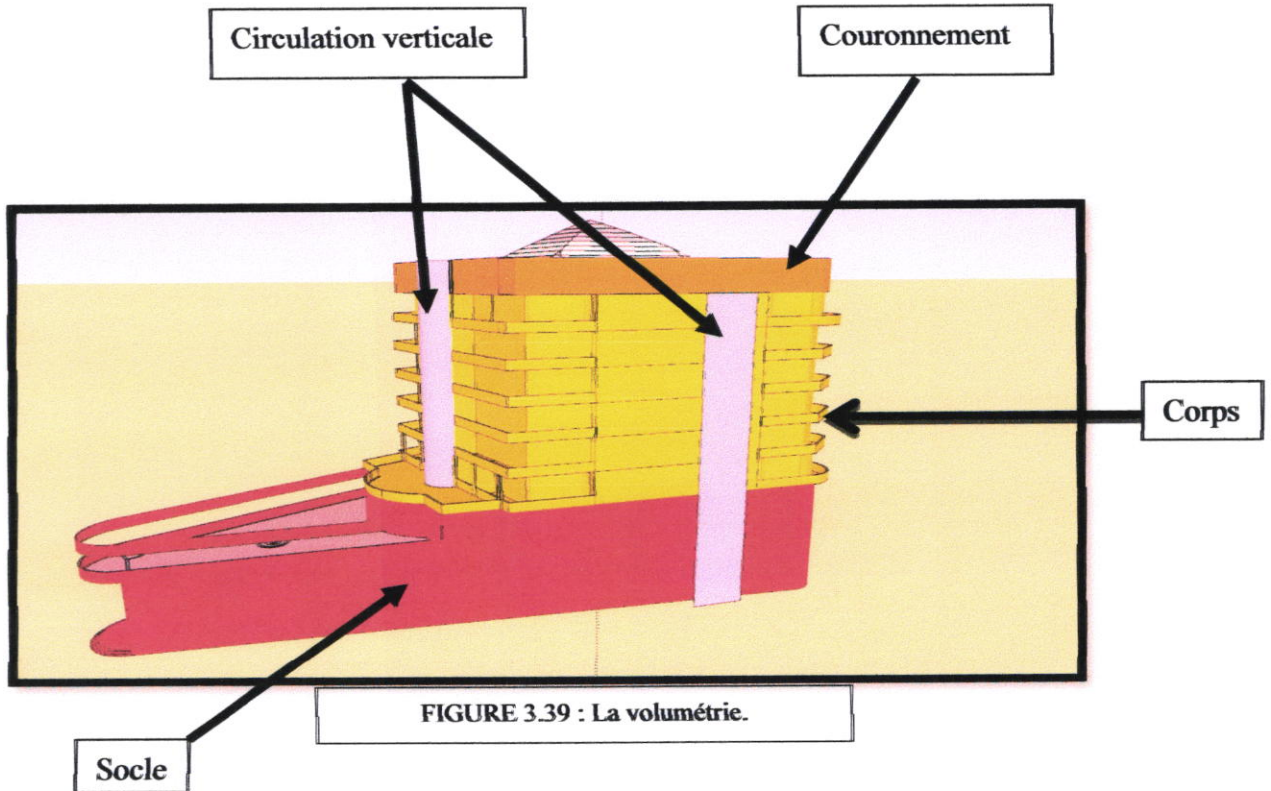
Le projet est déduit d'un ensemble d'un tout homogène, il ne peut être isolé ou détaché d'où l'appellation 'projet urbain' ; il ressort d'un plan d'aménagement et de composition urbaine, dont il constitue un composant stratégique.

Il est Conçu avec une double orientation de telle manière à dialoguer avec la ville à travers sa paroi sud et de dialoguer avec la mer et les paysages à travers l'autre.

L'hôtel à une pente celle-ci se traduit par un entresol d'où se fait l'accès direct vers le parking.

➤ **Le Volume du Projet :**

Le volume se rapproche un peu de la forme d'un bateau pour rappeler la mer, il se décompose en deux : un socle abritant des espaces accessibles au public ainsi que la partie administrative des affaires et un corps réservé à l'hébergement.



Socle : abrite des espaces publics et d'affaire.

Corps : abrite a la partie hébergement.

Couronnement : constitue un restaurant panoramique.

Circulation verticale : escalier et ascenseur.

➤ **La Description du Projet :**

Entre sol (sous-sol 1) : ce niveau n'est visible que du côté de la façade principale, il comporte deux espaces d'exposition aux coins des boutiques desservis par une galerie,

L'accès au parking se fait aussi à partir de ce même niveau latéralement, entrée d'un côté et sortie de l'autre.

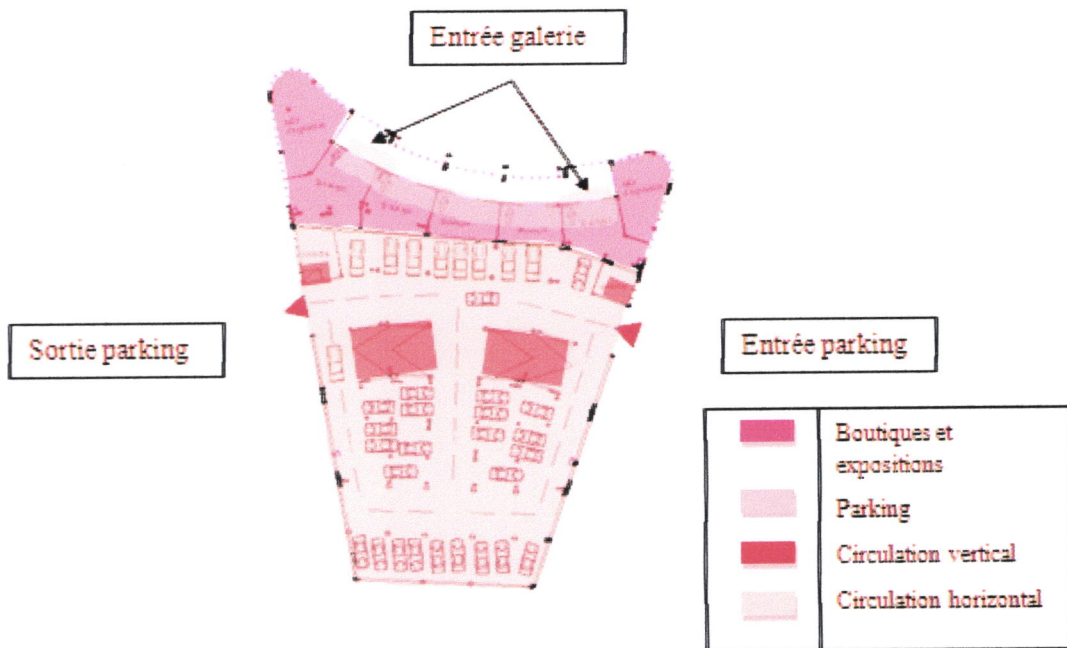


FIGURE 3.40 : Le plan de sous-sol 1.

Sous-sol 2 : c'est le deuxième parking de l'hôtel, ou on y trouve également des locaux techniques et de services.

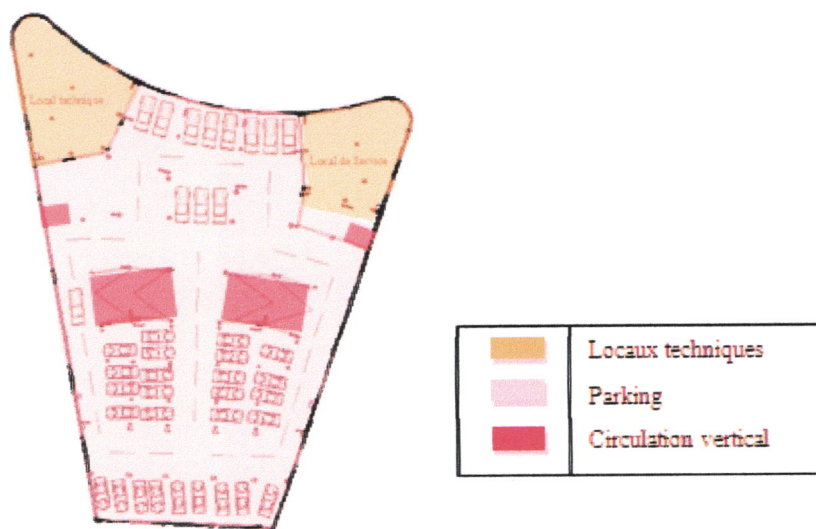


FIGURE 3.41 : Le plan de sous-sol 2.

RDC: L'accès principal, à l'hôtel, se fait au niveau du rez-de-chaussée, à partir du boulevard du Nord (voie d'évitement) où on retrouve un grand espace de réception et d'accueil, La réception et l'accueil sont en relation directe avec un salon d'attente et un bar, on y trouve des restaurants, des boutiques et un espace d'exposition artisanal qui assureront une animation permanente à ce niveau.

Un cinéma, des espaces de consommation des boutiques des espaces d'expositions, indépendants de l'hôtel auront des accès de l'extérieur pour assurer le dialogue avec la ville.

Cette fois l'accès (indépendant) donnera sur la place centrale.

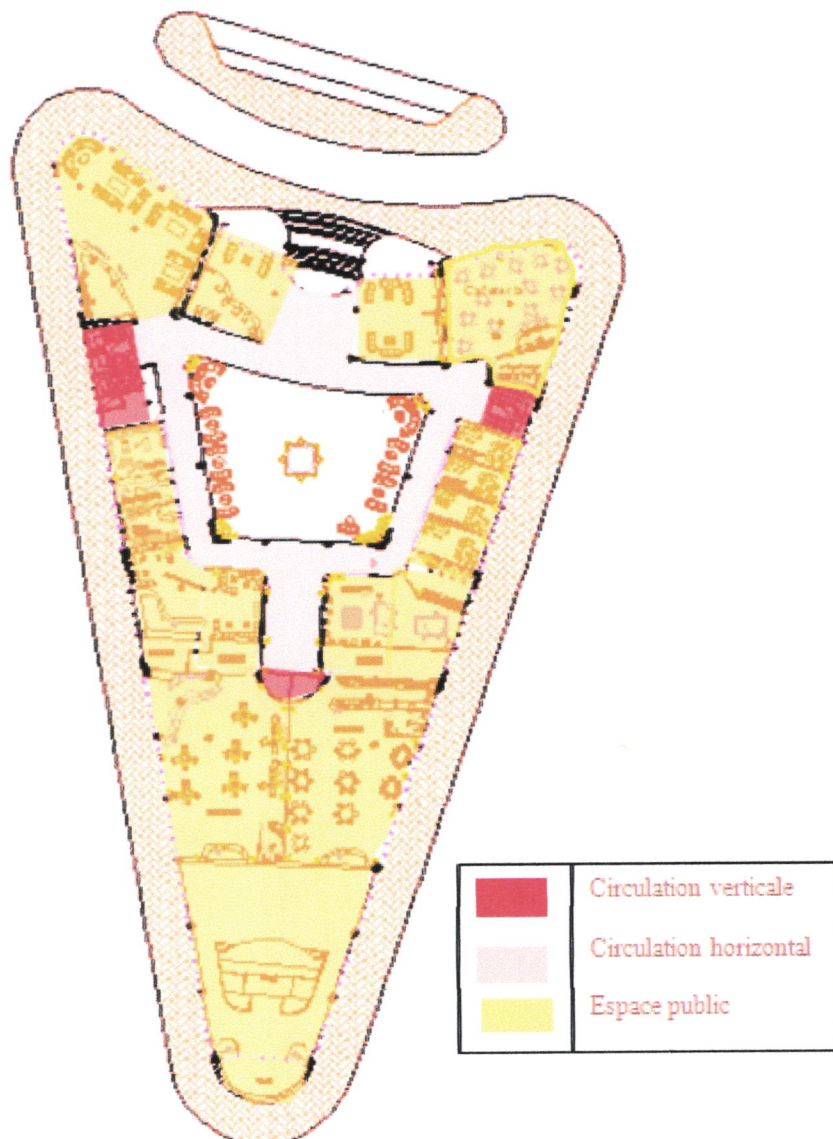


FIGURE 3.42 : Plan de RDC.

R+1 : A ce niveau, on a un espace dédié à l'administration et un grand espace consacré au monde des affaires pour assurer la continuité de service hors période estivale, avec des salles de travail et de réunion, et le cinéma servira de salle de conférence pour les grands évènements.

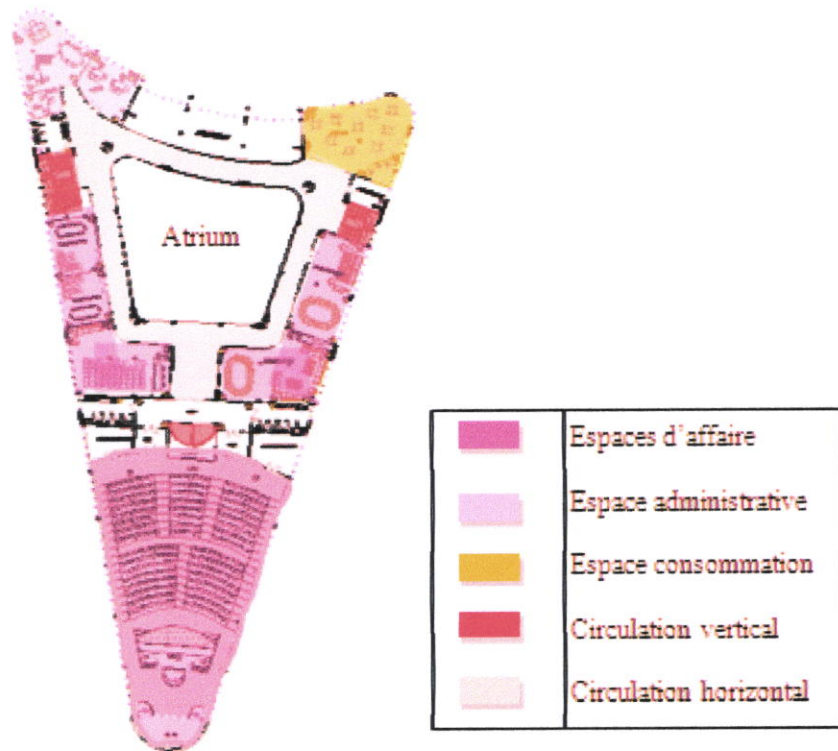


FIGURE 3.43 : Plan de R+1.

R+2: A ce niveau, on trouve des espaces pour la détente (salles de massage, bain chaud) et le loisir (grand espace de sport : fitness, musculation...etc.) et il y a aussi un compartiment qui est réservé à la restauration avec une grande terrasse ouverte sur la ville.

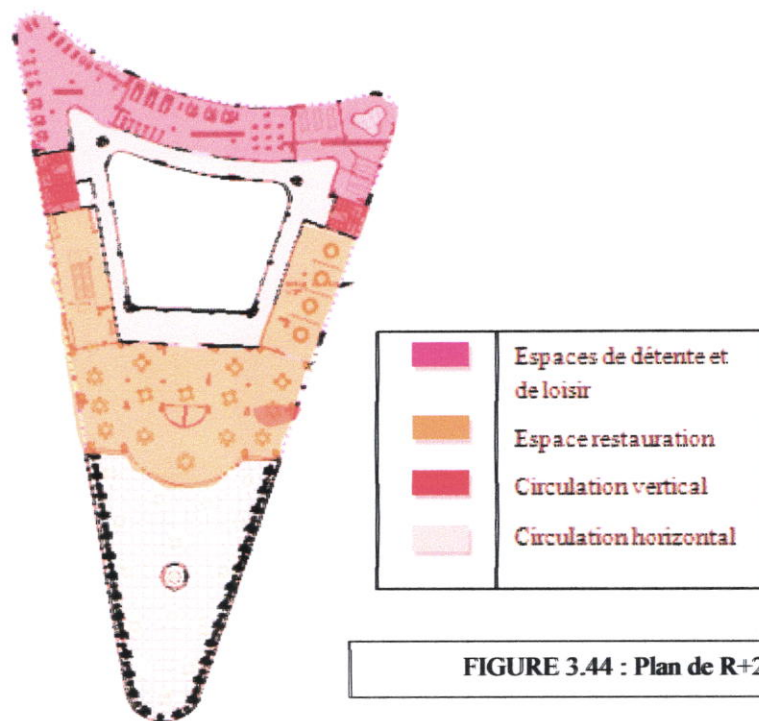


FIGURE 3.44 : Plan de R+2.

R+3 : est un étage réservé aux chambres du personnel et aux locaux de lingerie, de maintenance et de stockage.

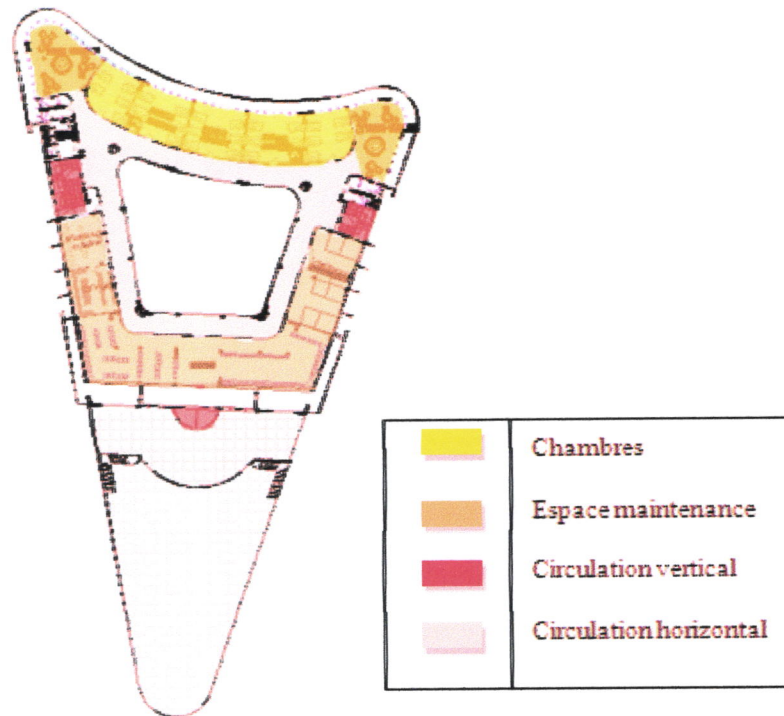


FIGURE 3.45 : Plan de R+3.

R+4, R+5, R+6, R+7, R+8 : contiennent les chambres de l'hôtel avec une circulation vertical assurée par des escaliers et des ascenseurs, et une circulation horizontal qui s'organise autour d'un atrium couvert. Ces étages contiennent aussi de petits salons d'hébergement pour la détente des clients

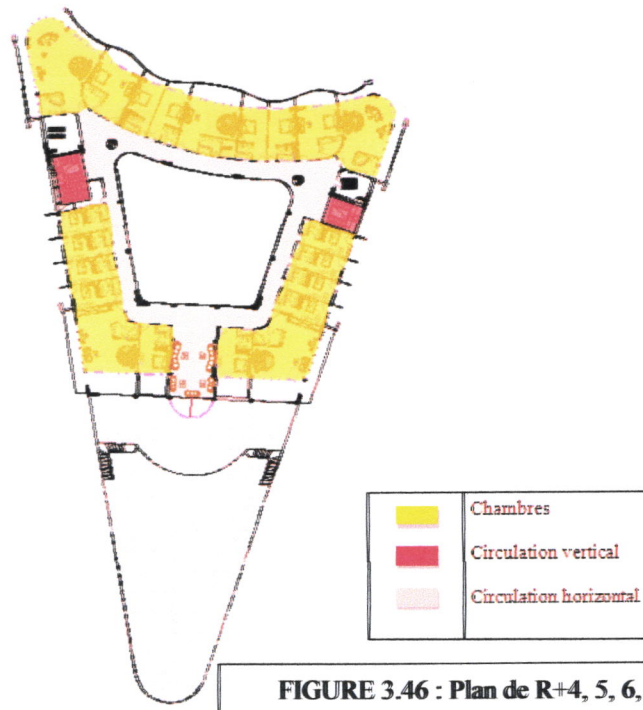


FIGURE 3.46 : Plan de R+4, 5, 6, 7, 8.

R+9 : C'est un espace dédié au public en général et aux clients en particulier : un restaurant panoramique pour bien profiter des vues : la mer et terres agricoles côté nord et de la ville côté sud.

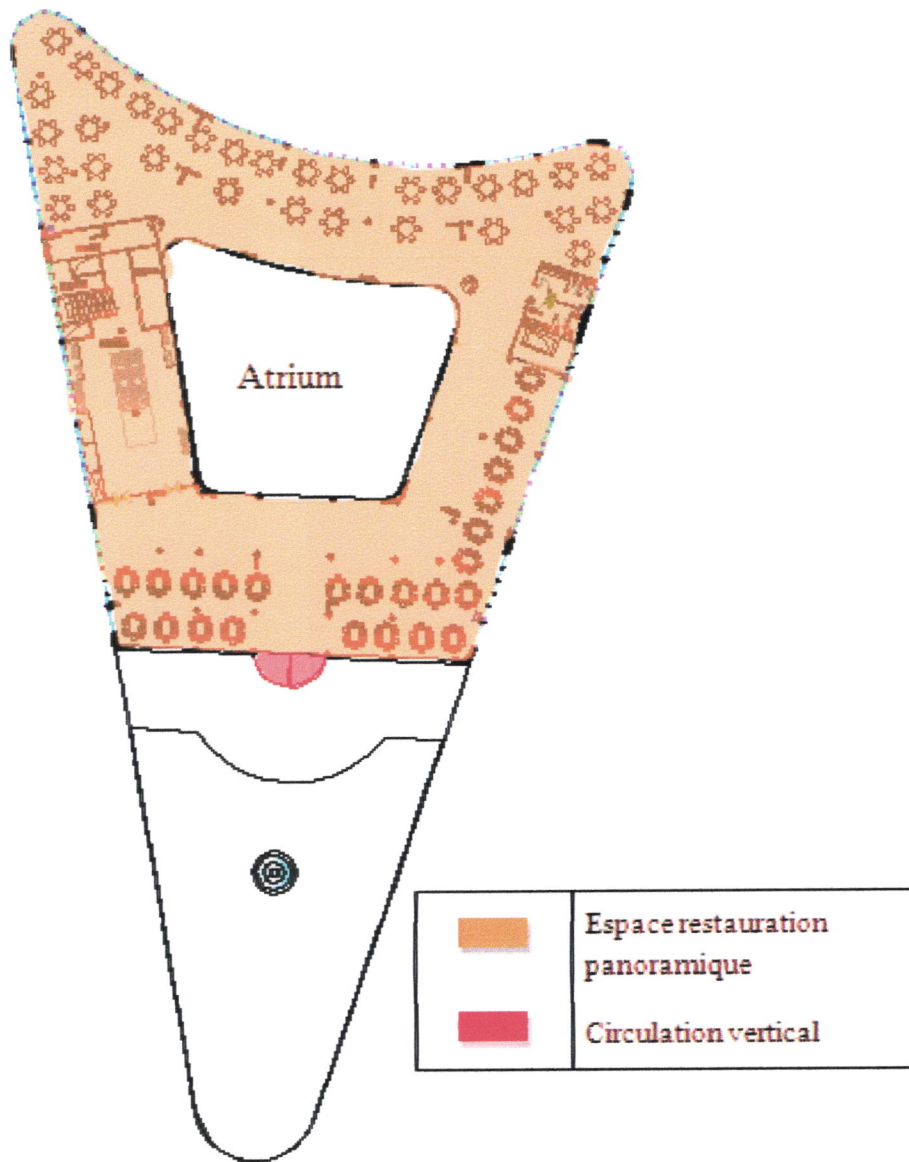


FIGURE 3.47 : Plan de R+9

➤ **Le Programme de l'hôtel :**

<p>Hébergement :</p> <ul style="list-style-type: none">- Capacité : 170 lits- Nombres de chambres : 105 <p>Restauration :</p> <ul style="list-style-type: none">- Nombre : 02- Restaurant pour résidents- Restaurant panoramique public <p>Conférences / meetings :</p> <ul style="list-style-type: none">- L'hôtel contient une grande salle de conférences, une salle de séminaire, des salles de travail et 2 grandes salles de réunion.	<p>Equipements d'animation :</p> <ul style="list-style-type: none">- Piano bar.- Fitness.- musculation- Massage Bien-être et remise en forme <p>Autres prestations :</p> <ul style="list-style-type: none">- Business center : envoi de fax, travaux de secrétariat. Internet. Wifi dans les chambres.- Espaces publics :<ul style="list-style-type: none">• Agence de voyage• Agence touristique• Boutiques artisanale• Espace d'exposition• Cinema• Parking• Location de boutique
---	---

➤ **Les Façades du projet :**

-Fenêtres avec double vitrage pour une meilleure isolation thermique et phonique.

-Fenêtres en bandes pour avoir plus de transparence et d'éclairage

-utilisation des murs à rideaux pour avoir plus de transparence de luminosité

-Utilisation des Moucharabieh revisité (moderne) créant un jeu entre lumière et la transparence.

*La façade Nord, façade principale mais aussi vitrine première du projet à caractère attrayant

Comporte une entrée monumentale se prolongeant sur toute la hauteur de la façade
Les balcons des étages intermédiaire sont formes des vagues

*La façade Sud, deuxième façade principale mais également vitrine première du projet pour les gens qui viennent de la ville, on y trouve l'entrée du cinéma et en hauteur l'ascenseur panoramique qui se trouve dans l'axe de la grande place de notre aménagement.

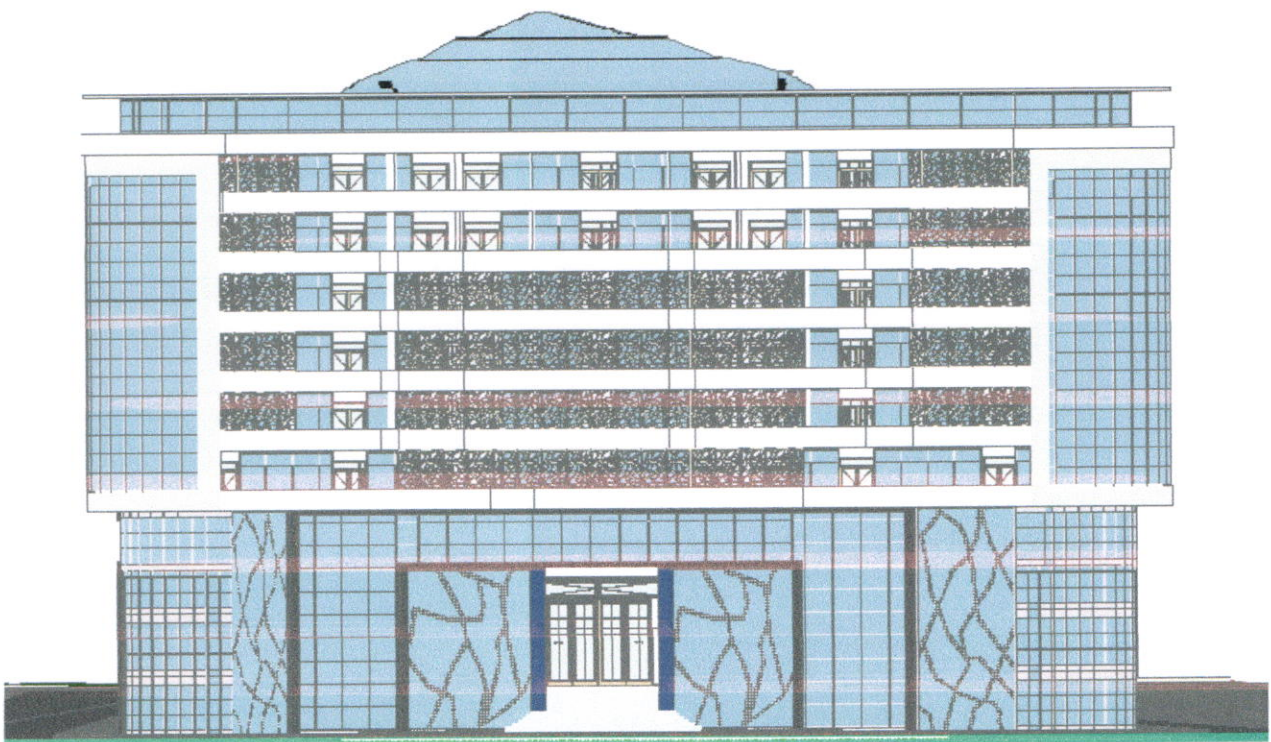


FIGURE 3.48 : Façade principale

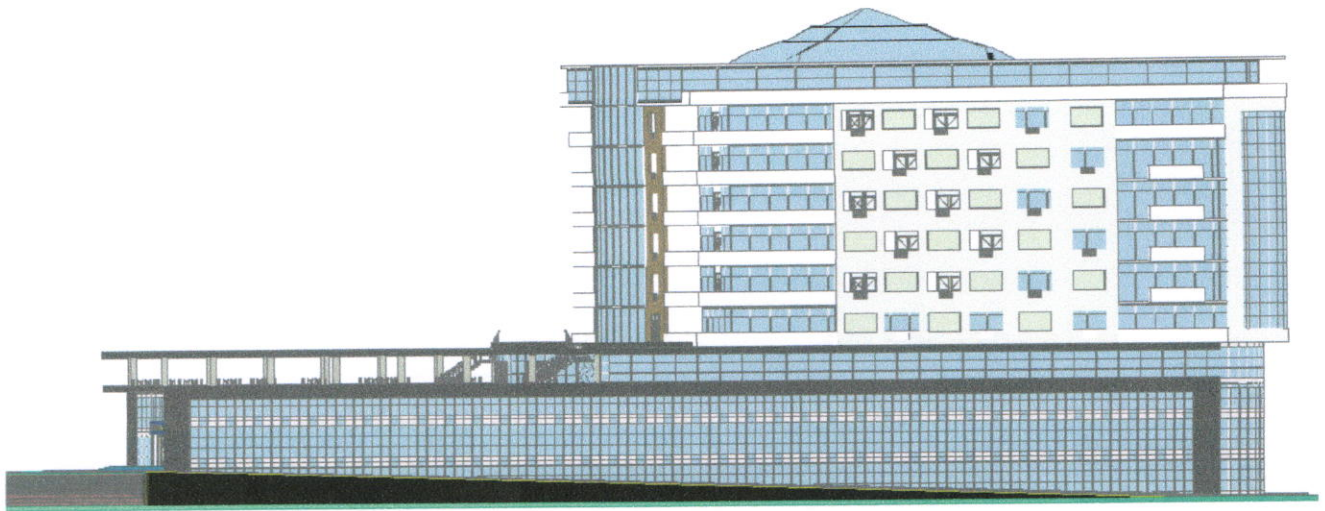


FIGURE 3.49 : Façade latéral

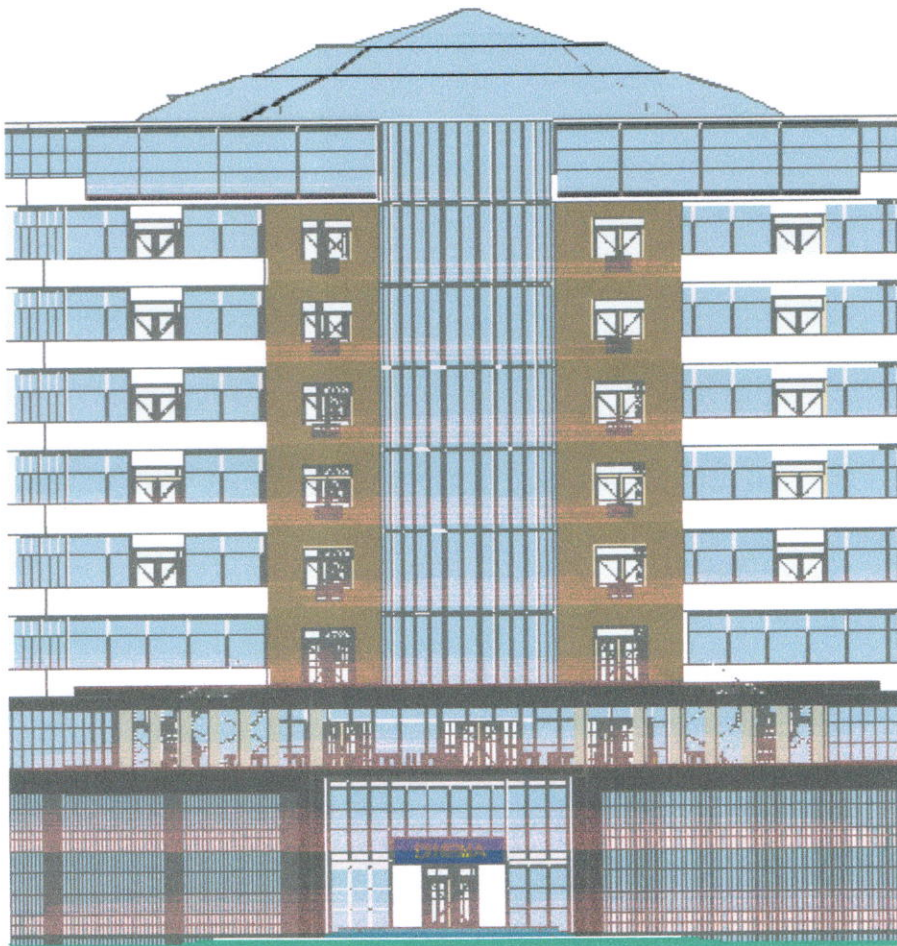


FIGURE 3.50 : postérieur

➤ **Systeme constructif :**

Pour la structure porteuse, on a adopté un système mixte de poteau poutre /mur porteur .Ce choix est justifié par la facilité de sa mise en œuvre et son économie. Les poteaux, les poutres ainsi que les voiles de contreventement seront en béton armé. Mis a part la partie du cinéma qui sera faite en structure métallique

Choix de la Trame Structurale:

La trame structurale a été dictée par la forme du projet,

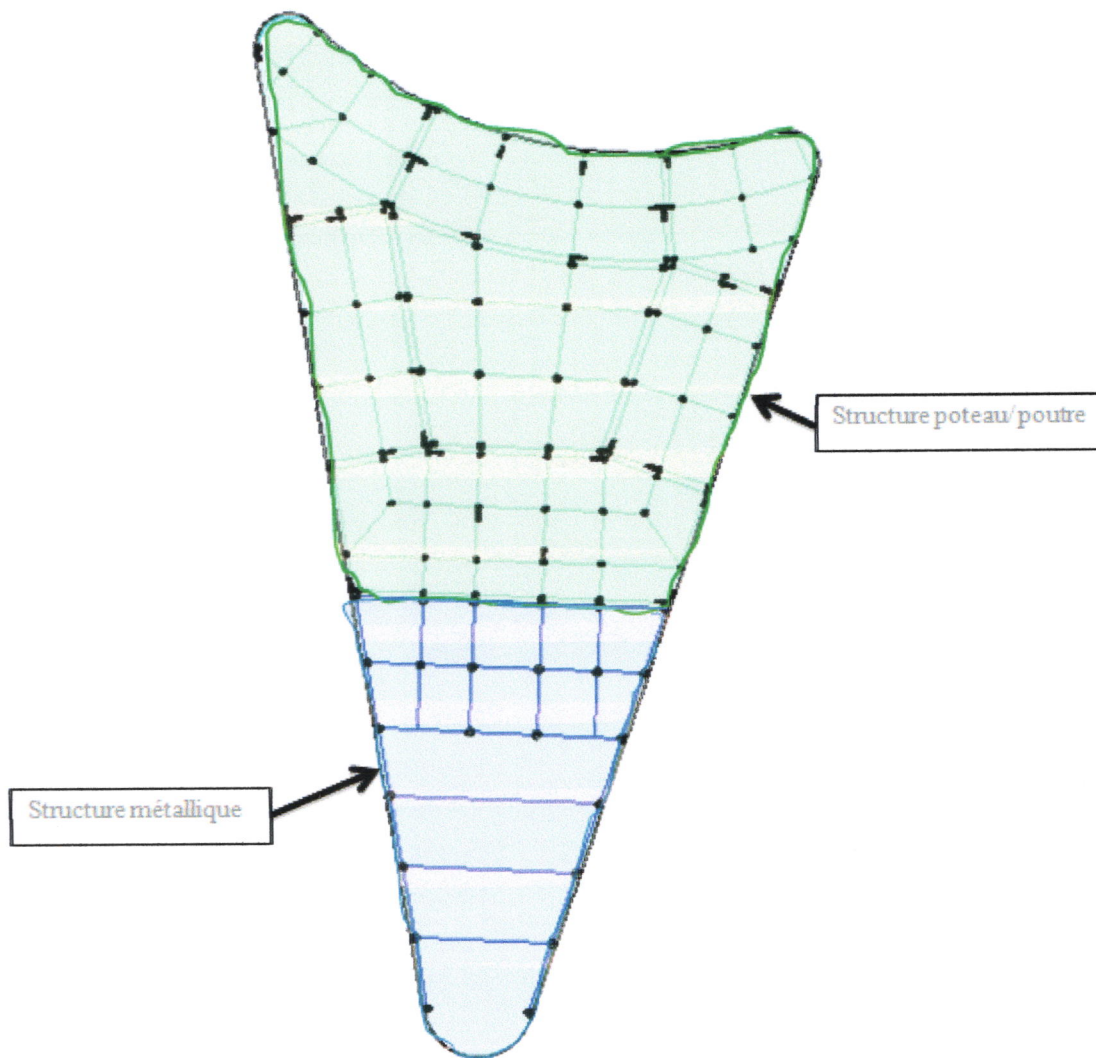
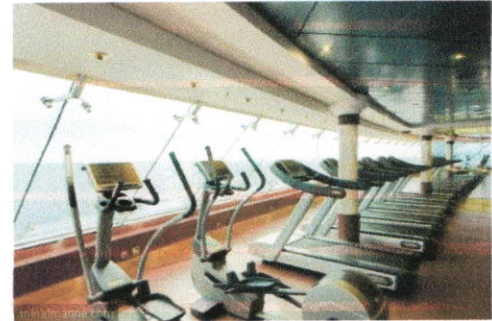
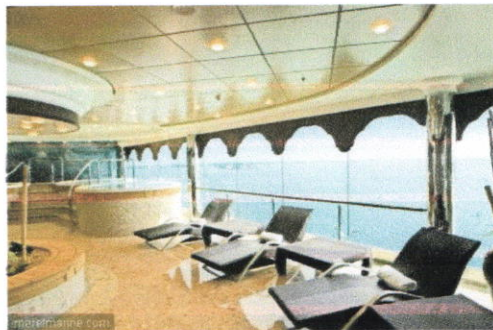
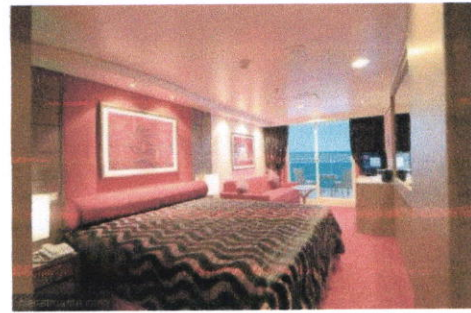
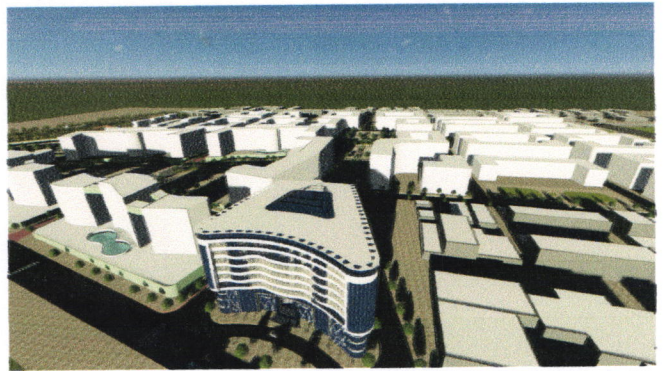


FIGURE 3.51 : plan de structure

➤ **Ambiance souhaité a l'intérieure :**



➤ **Ambiance réalisé :**



CONCLUSION GENERALE

Conclusion général

Le flux croissant de touristes que la ville accueille et la nature des offres qu'elle propose lui pose le défi de préserver son environnement et le bien-être de ses habitants.

Plusieurs pratiques de l'écotourisme urbain tel que le tourisme d'affaire, le tourisme de sport et le tourisme culturel peuvent

Redynamiser l'activité touristique permettra la valorisation de l'espace urbain et de favoriser le développement local et donc généré des retombées économiques qui feront vivre le territoire.

On peut dire que Zeralda possède un véritable gisement d'atouts touristique : sa valorisation consiste à traduire ses atouts en offre touristique.

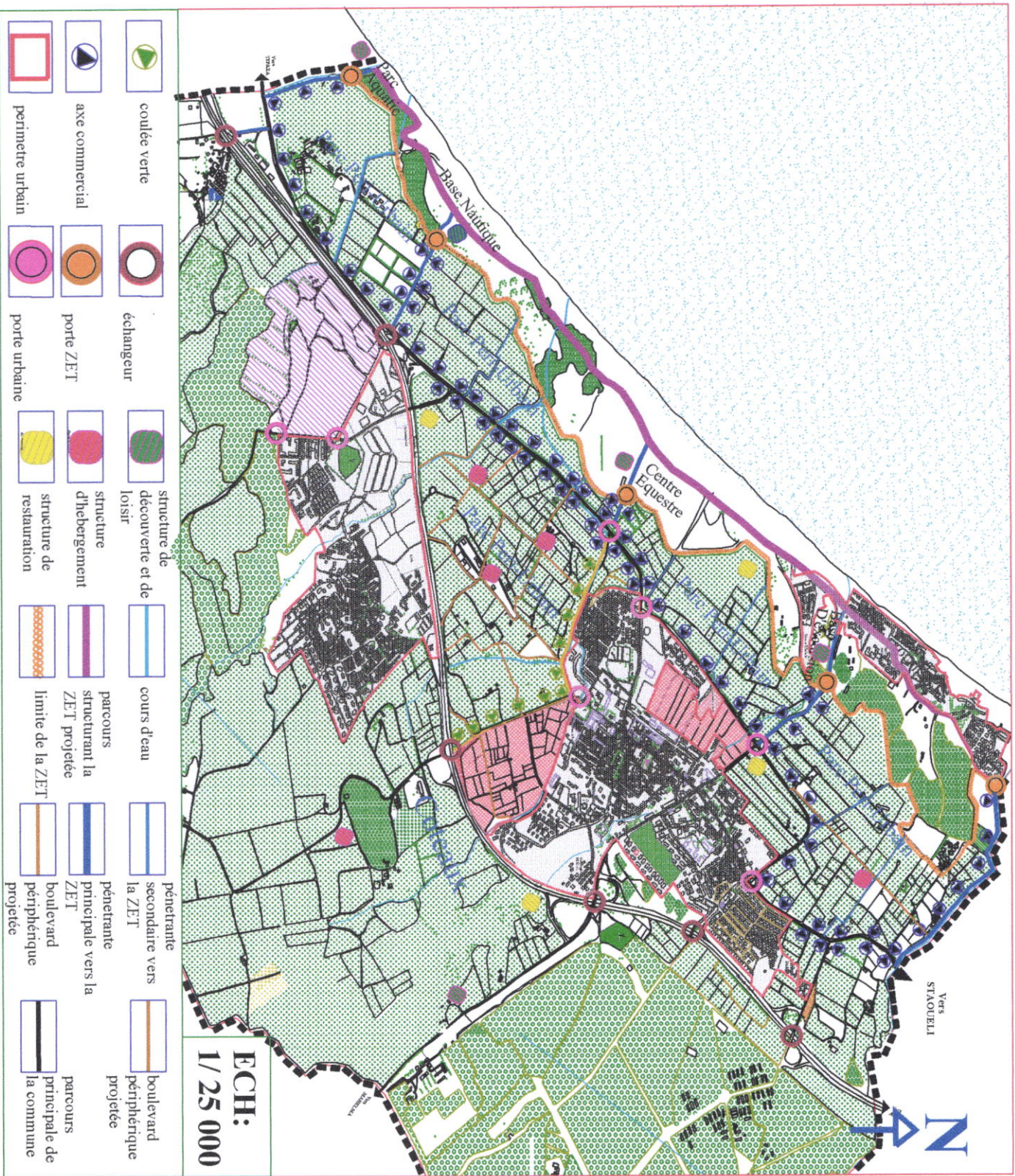
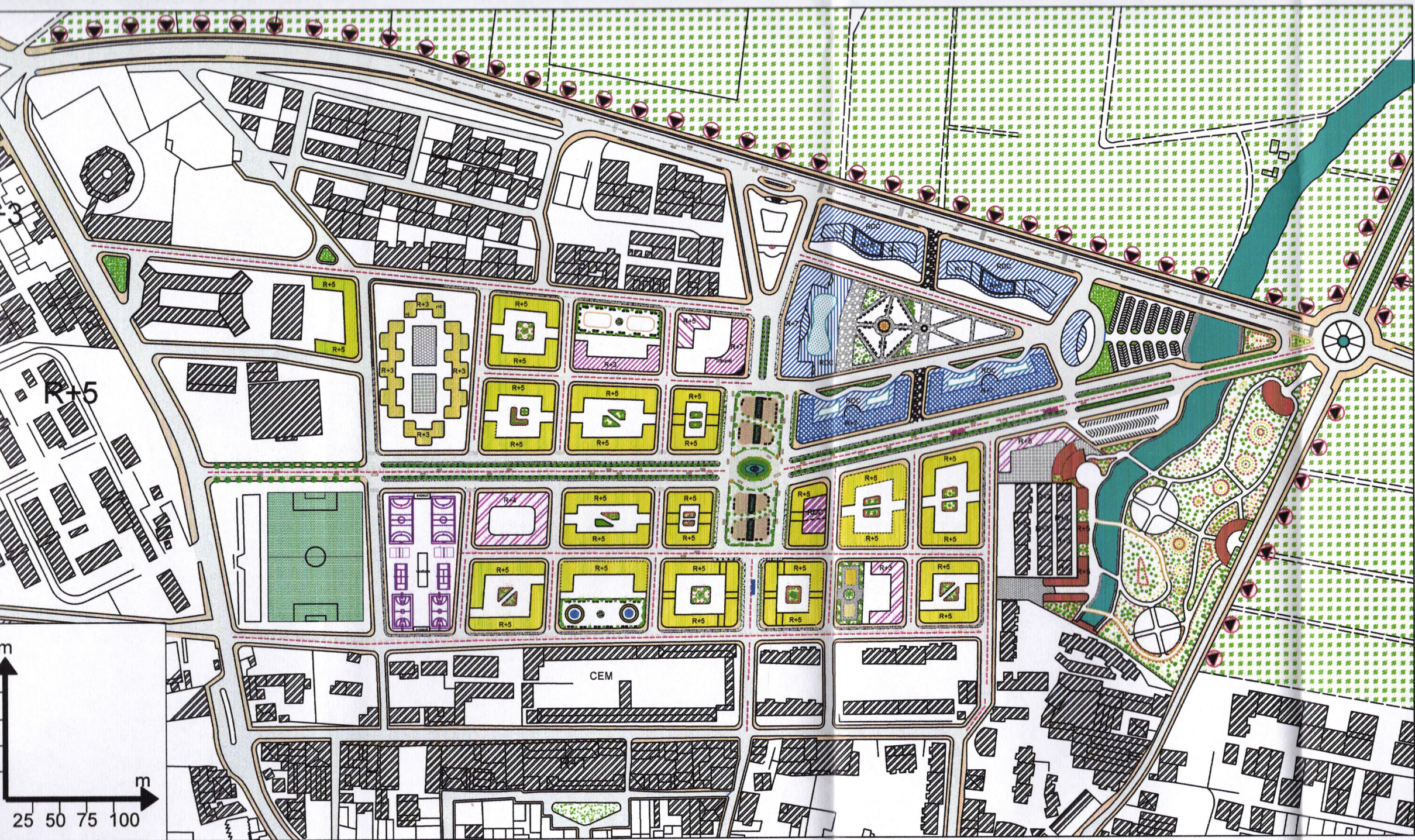
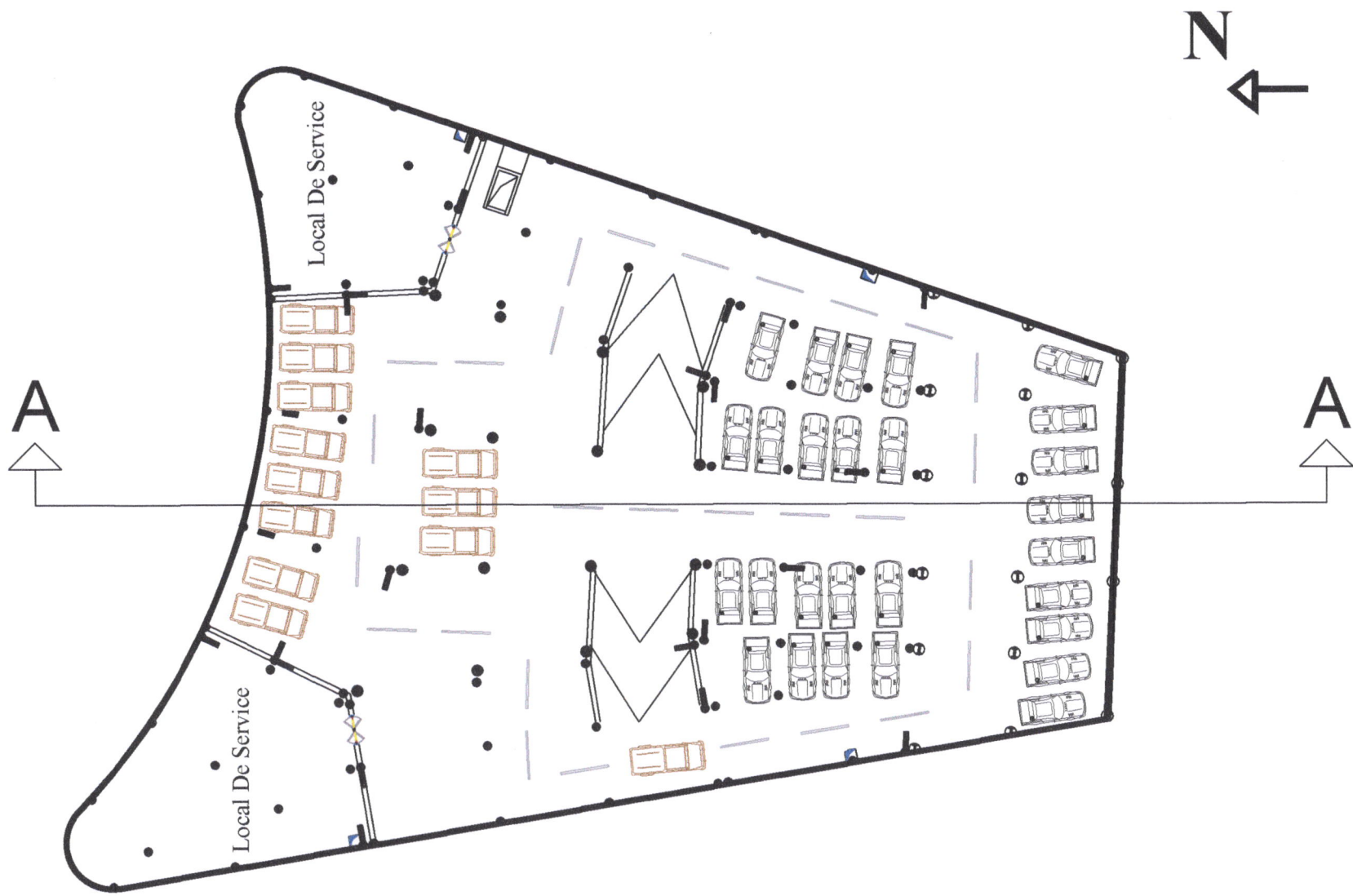


Schéma d'aménagement a l'echelle communale

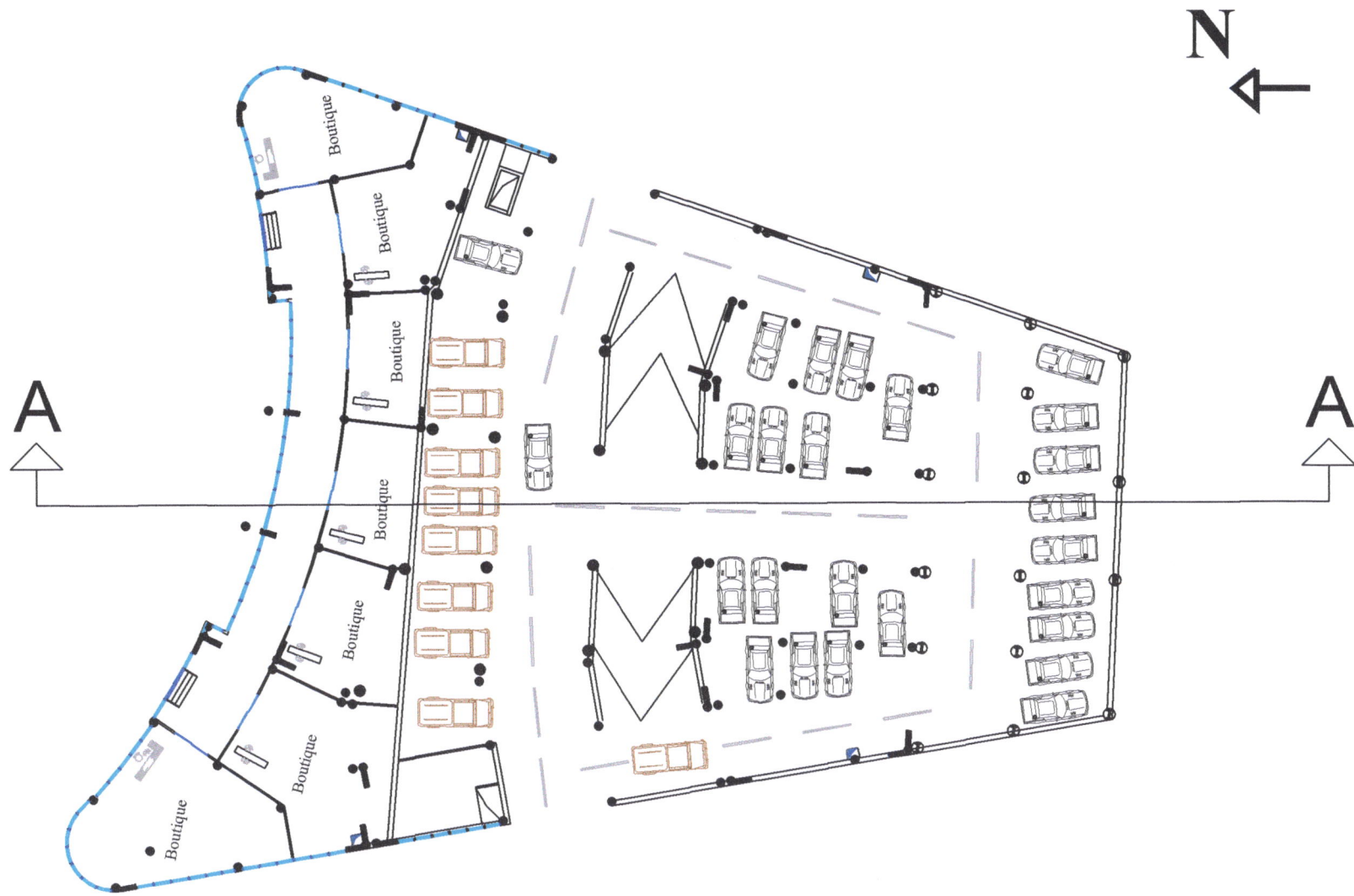


-
-
-
-
-
-
-

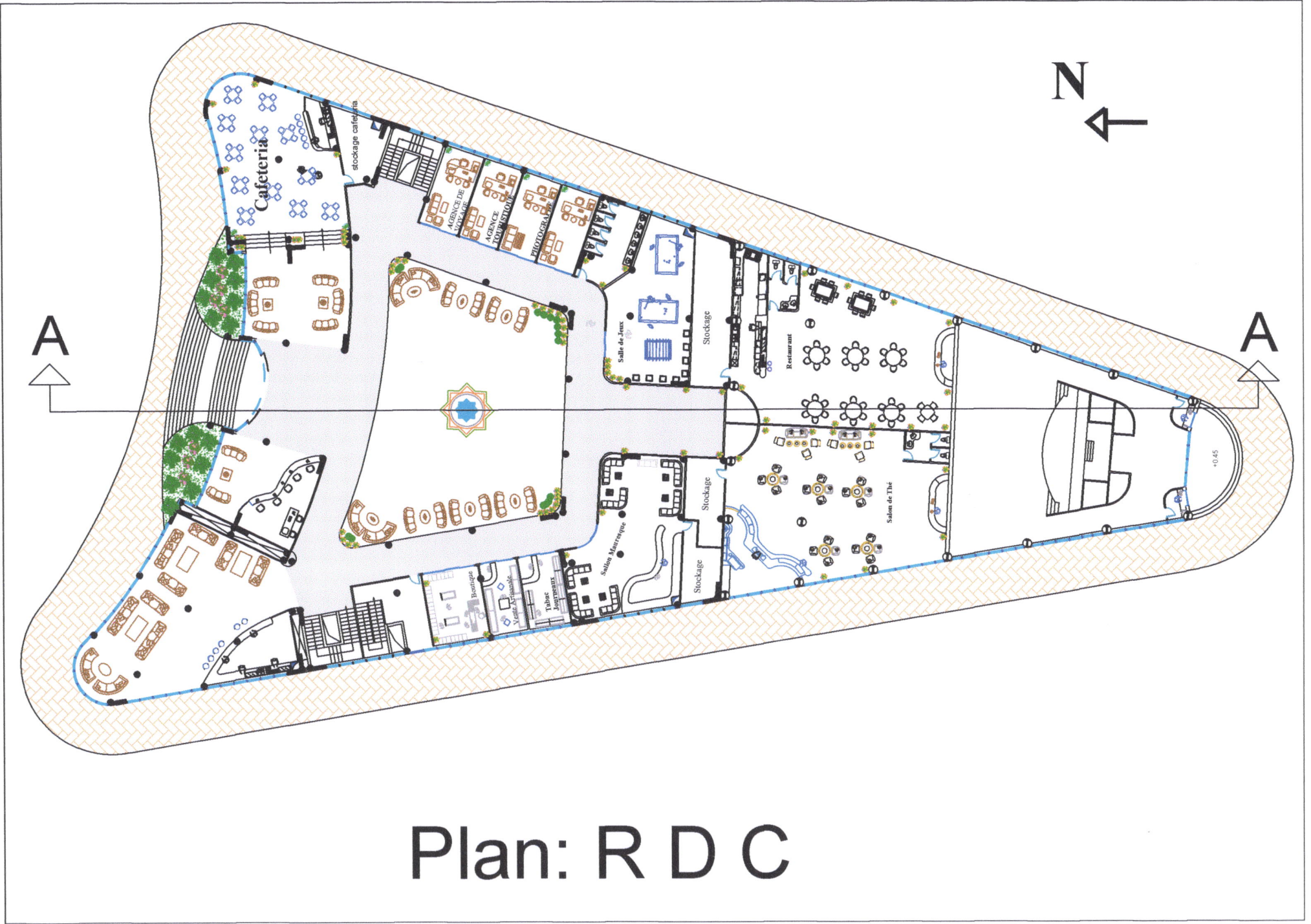
Plan d'aménagement



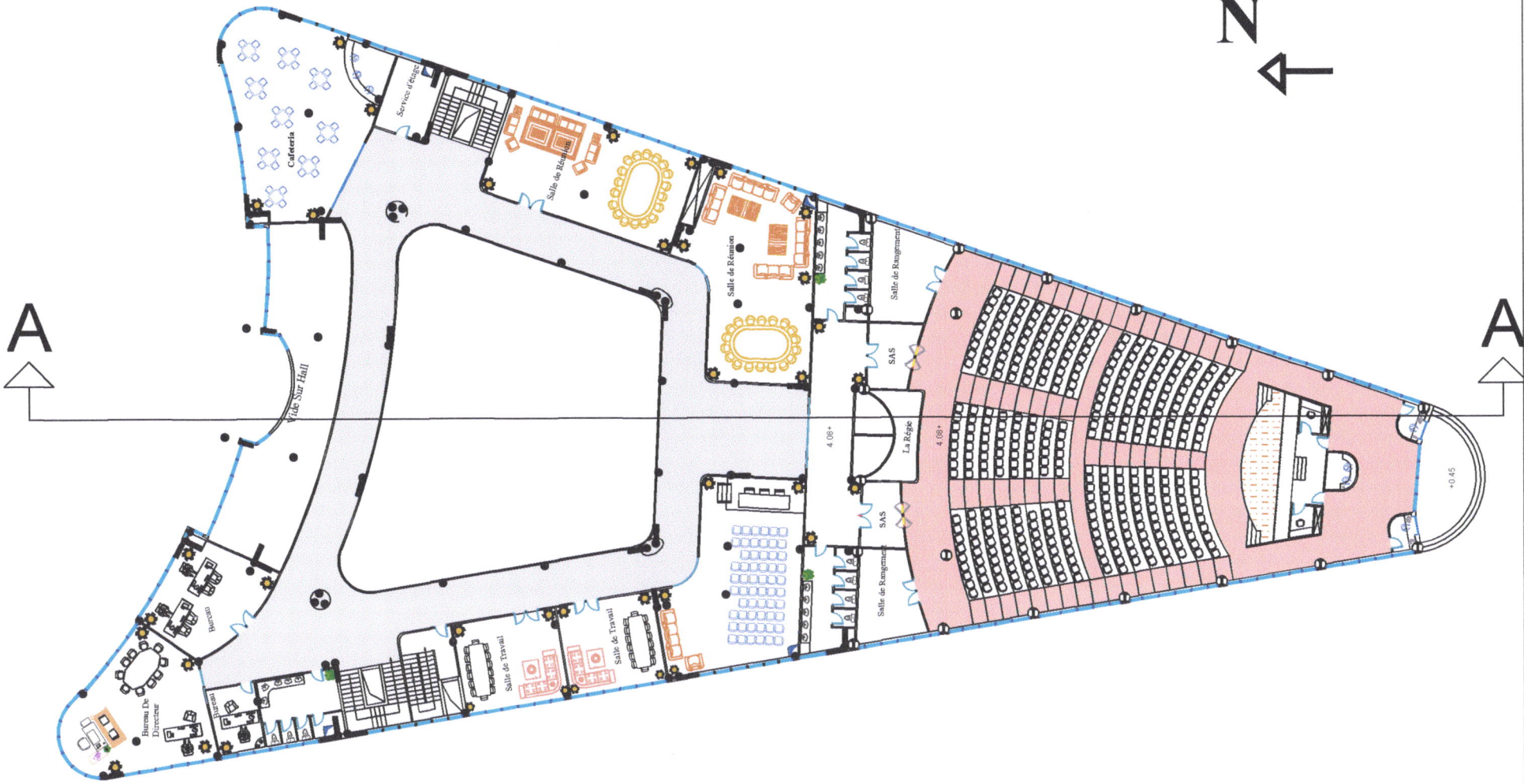
Plan: Sous-sol 2



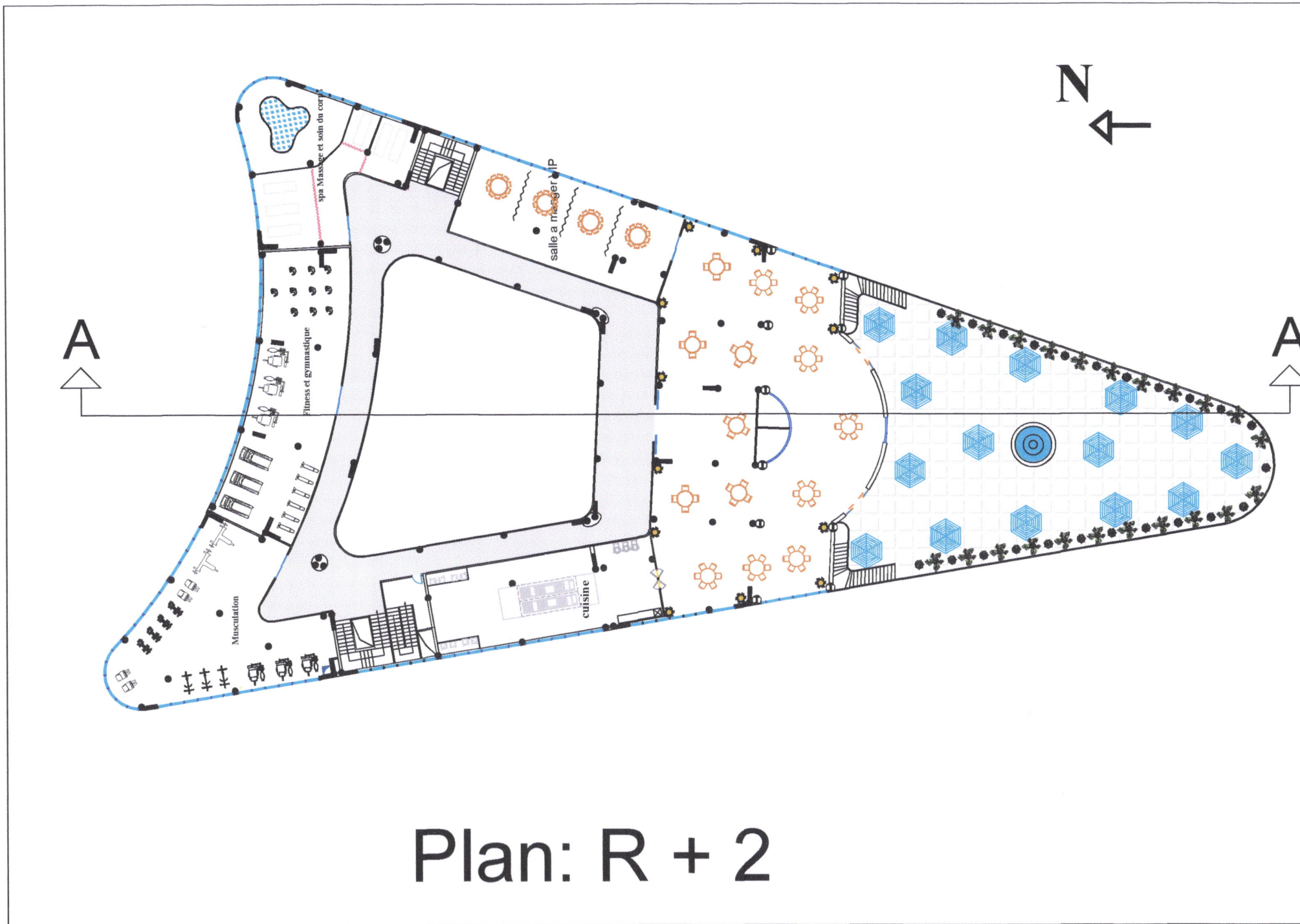
Plan: Sous-sol 1



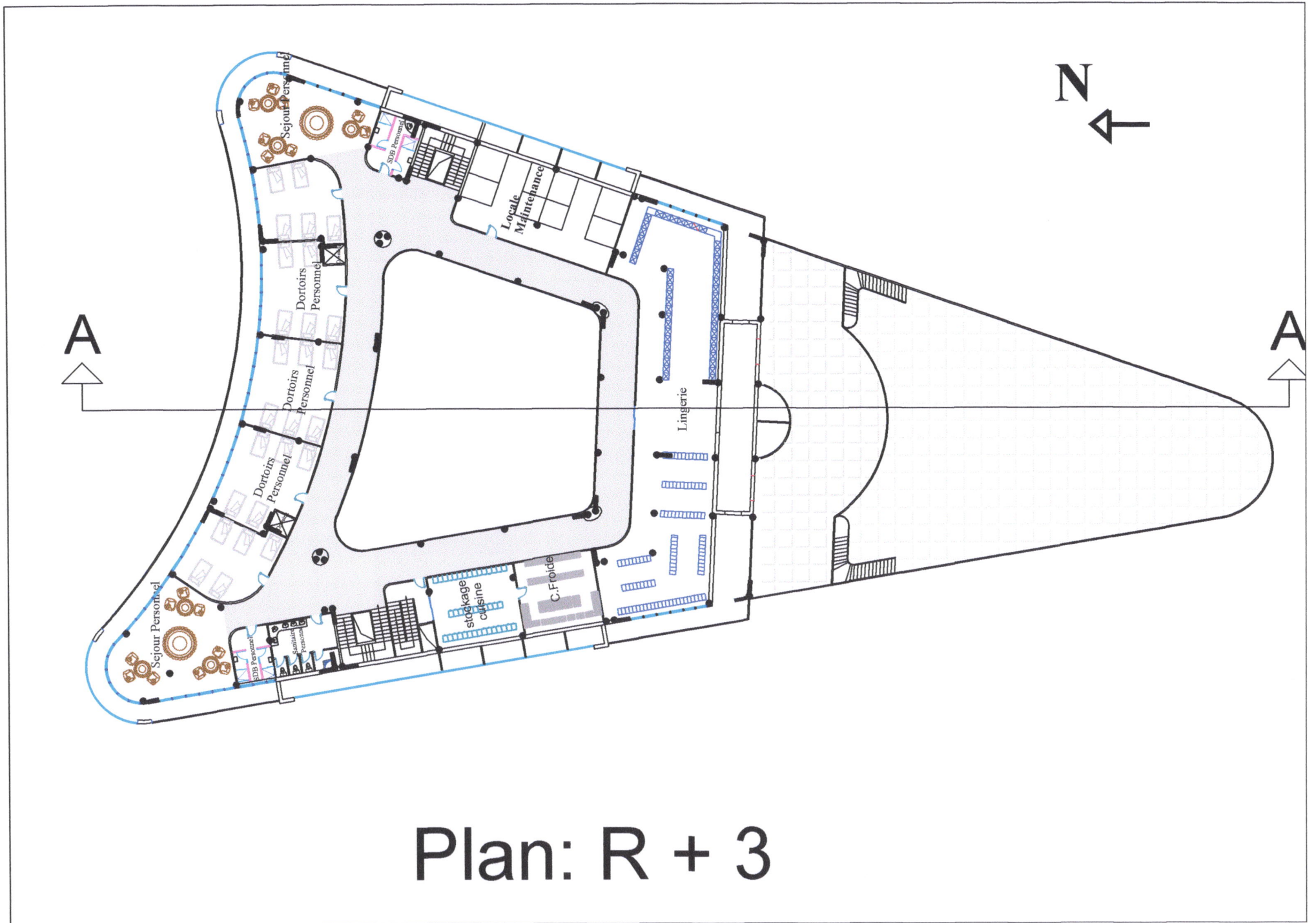
Plan: R D C



Plan: R + 1



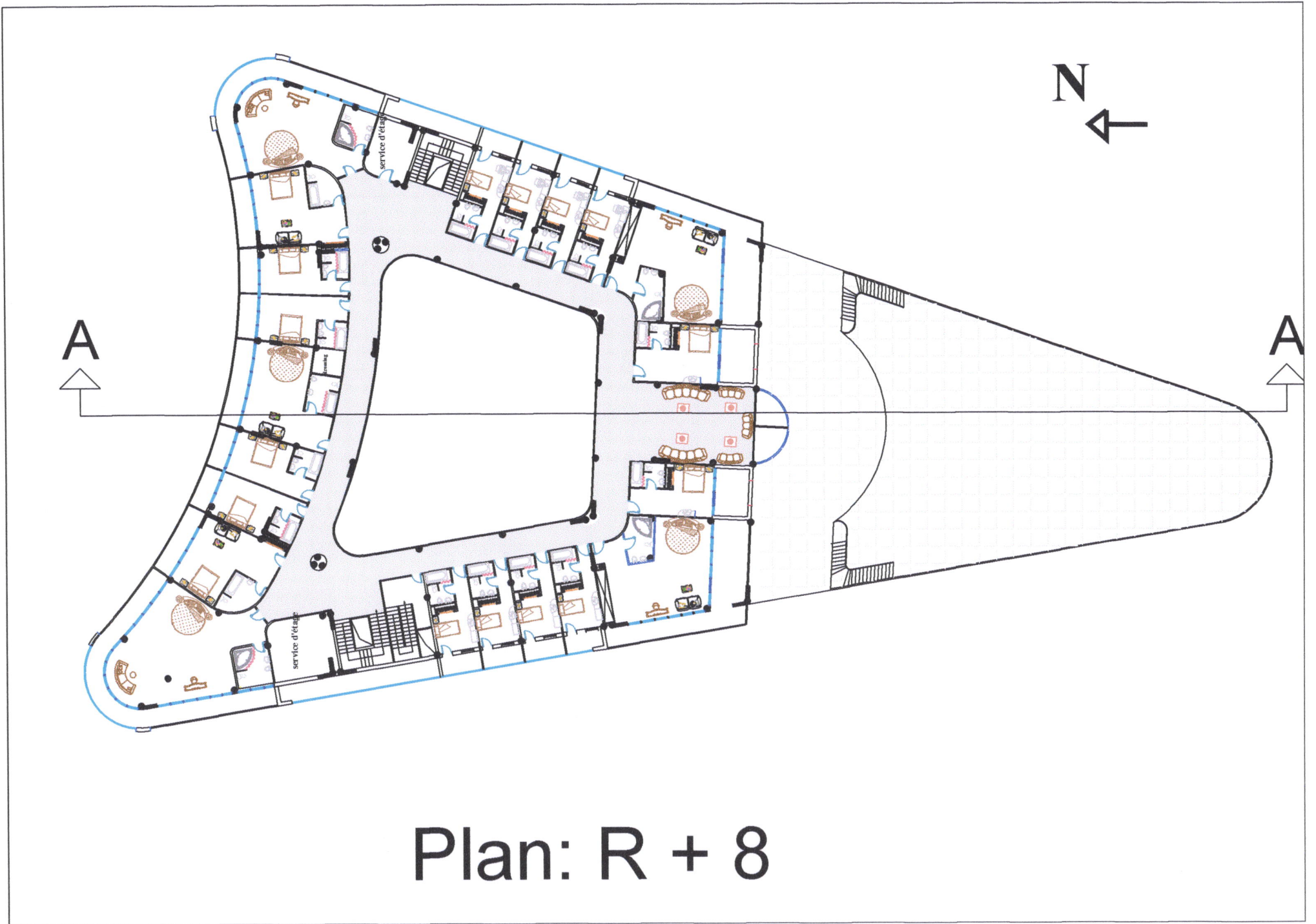
Plan: R + 2



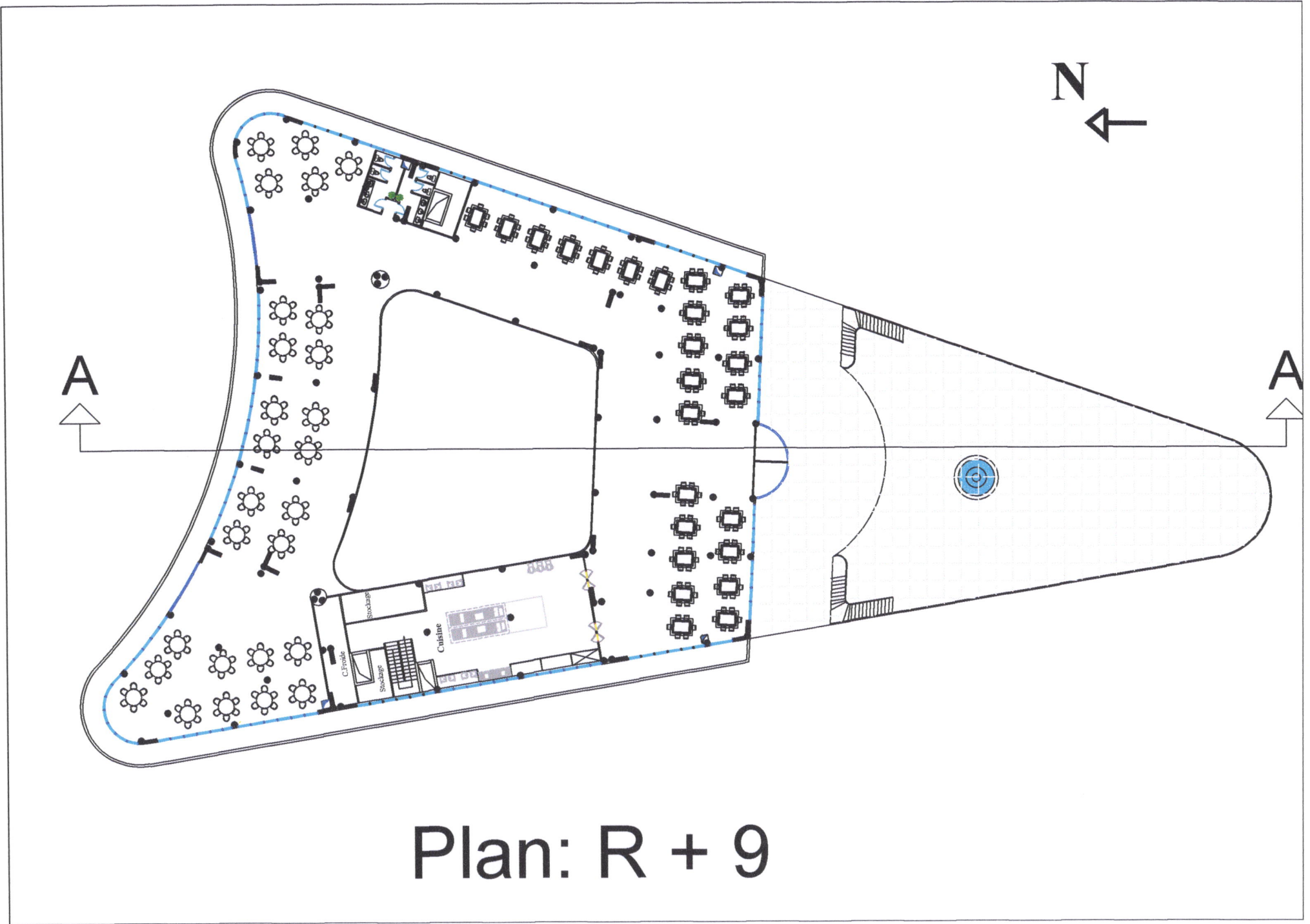
Plan: R + 3



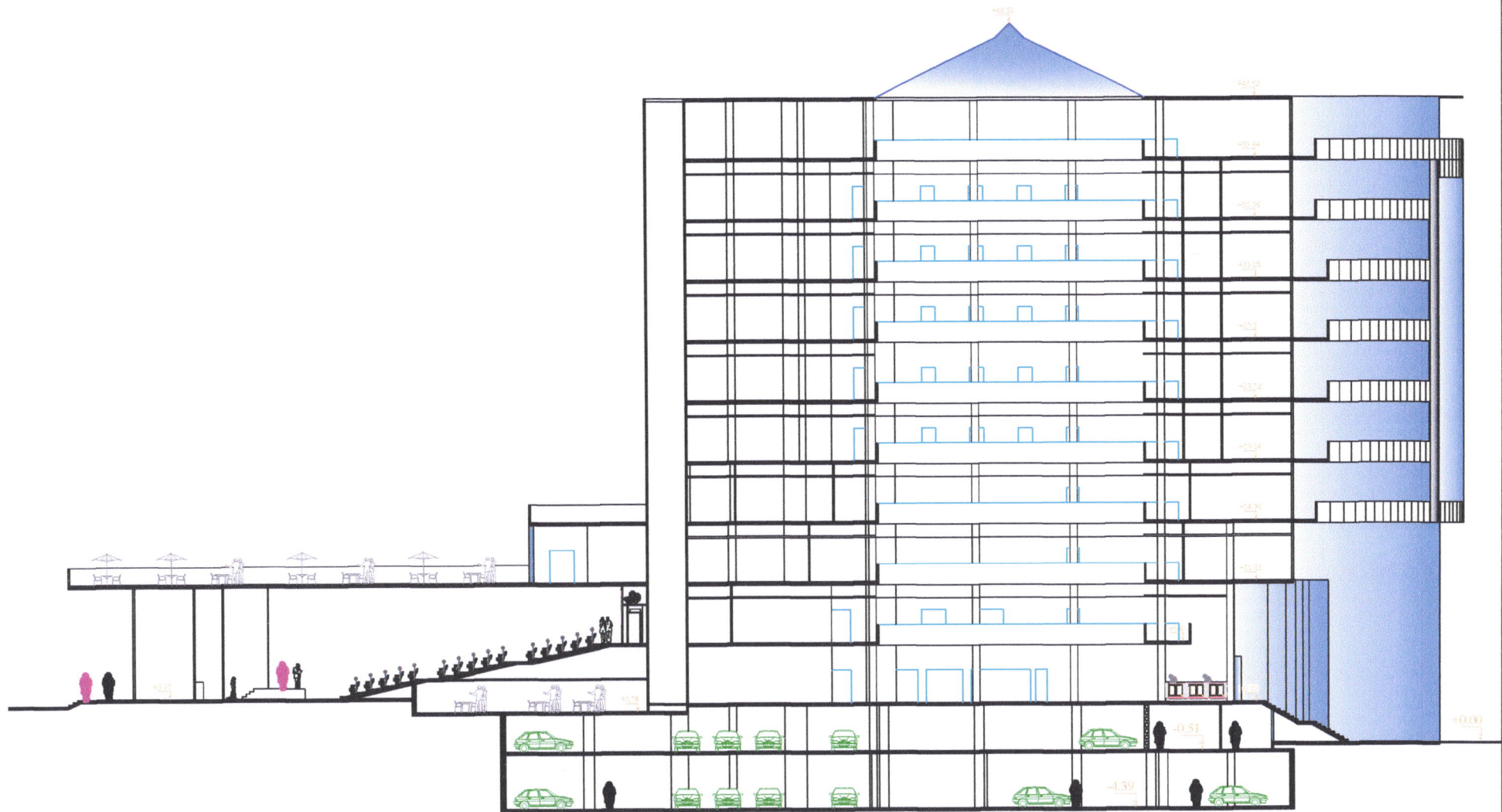
Plan: R + 4, 5, 6, 7



Plan: R + 8



Plan: R + 9



Coupe: A - A



Façade Nord

BIBLIOGRAPHIE

Listes des figures

N°	Titres	pages
1.1	Carte présentation de la ville (Zeralda)	6
1.2	IDENTIFICATION DE L' AIRE D' INTERVENTION	7
2.1	Carte de situation de l'éco quartier du grand hameau	15
2.2	Schéma d'aménagement de l'éco quartier du grand hameau	16
2.3	Plan d'aménagement de l'éco quartier du grand	17
2.4	3D de Plan d'aménagement de l'éco quartier du grand hameau	18
2.5	Carte de situation du Parc de la Deûle	19
3.1	Situation géographique de la ville	21
3.2	Relief de la ville	21
3.3	Carte de composantes et potentialités de la ville	22
3.4	Carte de Zeralda en 1844	23
3.5	Carte de Zeralda entre 1864et 1910	23
3.6	Carte de Zeralda entre 1910 et 1962	24
3.7	Carte de Zeralda après 1962	24
3.8	Carte de Zeralda entre 1962et 1984	25
3.9	Carte de Zeralda actuel	26
3.10	Carte de la logique de croissance	28
3.11	Carte des limites naturelles et artificielles	29
3.12	Carte des portes de la ville.	30
3.13	Carte des parcours.	32
3.14	Carte des places.	33
3.15	Carte de la place centrale.	34
3.16	Carte d'équipements.	36
3.17	Carte d'assainissement.	37
3.18	Carte A E P.	37
3.19	Carte de logique de découpage des ilots	38
3.20	Carte de structure parcellaire.	39
3.21	Carte de typologie de bâti.	41
3.22	Carte de synthèse.	43
3.23	coupe sur voie principale.	46
3.24	coupe sur voie de desserte.	46
3.25	Schéma d'aménagement a l'échelle de la commune.	47
3.26	Carte de situation.	49
3.27	Carte état des lieux.	49
3.28	Schéma d'Identification du principe de dédoublement de la ville	50
3.29	Schéma de structure.	51
3.30	Plan d'aménagement.	53
3.31	Coupe sur voie principale.(est-ouest)	55
3.32	Coupe sur voie principale.(nord-sud)	55
3.33	Coupe sur place de central	55
3.34	Coupe sur voie secondaire.	55
3.35	Carte de situation.	56
3.36	Coupe schématique hôtel El aurassi	58

N°	Titres	pages
3.37	Volumétrie hôtel el aurassi	58
3.38	Localisation de notre projet.	59
3.39	Composition volumétrique de notre projet	60
3.40	Le plan de sous-sol 1.	61
3.41	Le plan de sous-sol 2.	61
3.42	Plan schématique du RDC.	62
3.43	Plan schématique du R+1	63
3.44	Plan schématique R+2	64
3.45	Plan schématique R+3	64
3.46	Plan schématique du R+4, 5, 6, 7, 8.	64
3.47	Plan de R+9	65
3.48	Façade principale	67
3.49	Façade latérale	68
3.50	Façade postérieur	68
3.51	plan de structure	69

Reference bibliographique :

- CASTEX J., DEPAULE J.C PANERAI Ph ., Formes urbaines : de l'ilot à la barre. Collection aspects de l'Urbanisme. Dunod, 1977'
- PANERAI Philippe et MANGIN David, "Le Projet urbain", Editions Parenthèses, 1999
- P.ingallina le projet urbain
- CANDELA CASTRILLO F., Tourisme et ville : les nouveaux défis du tourisme urbain, Premières rencontres franco-espagnoles du tourisme, Atelier n°4 : tourisme urbain :
http://archives.entreprises.gouv.fr/2012/www.tourisme.gouv.fr/stat_etudes/etudes/territoires/rencontres/urbain.pdf
- Noisette, P. & Vallérugo, F. (1996), Le marketing des villes : un défi pour le développement stratégique. Paris : Les Editions d'Organisation
- VERGER Ph, Tourisme en ville et développement : l'engagement des collectivités ?, Premières rencontres franco-espagnoles du tourisme, Atelier n°4 : tourisme urbain
- journée d'étude du 4 décembre 2013
TOURISME URBAIN, TOURISME EN VILLE
Association du dialogue métropolitain de Toulouse
http://www.aua-toulouse.org/sites/www.aua-toulouse.org/IMG/pdf/tourismeurbain_24-10-2014-14.pdf
- Esma Belkaid (2008-2009), marketing et image de marque de la ville- Application à la ville de Tlemcen (Thèse de magister)
- BELBACHA Mohamed Lamine (Juin 2011) la capacité de charge touristique au sein de la démarche du projet urbain pour un tourisme durable : -Cas de Constantine- (Thèse de magister)
- Chabbi karima (2011/2012) « essai d'exploitation de l'écotourisme dans la commune de Chetaibi » (mémoire de magister)
- Lequin M. 2002. « L'écotourisme. Expérience d'une interaction nature-culture ». Téoros
- Vincent Vlès, Sylvie Clarimont, Émeline Hatt , Article extrait du Cahier Espaces n°110 - Développement durable du tourisme en ville 'Tourisme durable, ville durable. Une articulation à parfaire' (Octobre 2011)
- Sylvie Rivard , article publié le 04/10/2010 « Écotourisme en ville , Donner envie de découvrir nos villes »
- Siham Jamaa ,article publié le 30 septembre 2010 « Thématique: Espace urbain / Urban environment, Pratiques et produits, Tourisme urbain, Ecotourisme »
- Bintner, Martine. Article publié le : 25 juillet 2002. «Le tourisme durable urbain», Institut de gestion de l'environnement et d'aménagement du territoire,
- Boualem Kadri, « La ville et le tourisme : relation ancienne, complexité nouvelle et défi conceptuel », Téoros [Online], 26-3 | 2007, Online since 23 February 2011, connection on 06 June 2015. URL : <http://teoros.revues.org/1044>
- Ashworth, G. ; Tunbridge, J. 1990. The Tourist-Historic City, Londres, Belhaven Press.
- Stéphane Nahrath, Mathis Stock « Urbanité et tourisme : une relation à repenser. » (Pages 7 – 14), Publié dans Espaces et sociétés 2012/3 (n° 151), Éditeur ERES