

492

MINISTER DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEURE ET DE LA

4.720.1.491.1



Université de Blida 1

Institut d'architecture et d'urbanisme



Mémoire De Fin d'Étude Master 2 En Architecture

Option : Projet intégré

**Renforcement de la relation Casbah-port de Dellys.
Aménagement de la friche portuaire en zone de loisirs.**

Projet-01- : hôtel

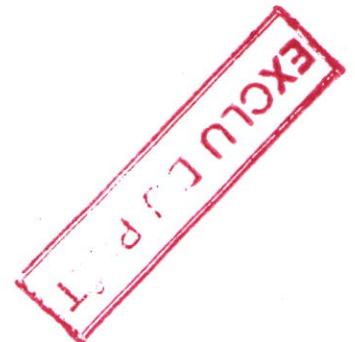
Projet-02- : musée maritime

Présenté par :

- BOUDERBALA Omrane
- OULD TARKI Mohamed
- MOUSSAOUI Abderaouf

Encadré par :

- Mr. BOUGDAL Kamal
- Mr. AIT CHERKIT Salah



Année Universitaire 2015/2016

Remerciement

-Nous tenons à remercier notre professeur de cette année Mr BOUGDAL Kamel, à qui le mérite revient de nous avoir appris tant de choses.

-Nous remercions aussi notre assistant Mr AIT CHERKIT Salah d'avoir partagé tout son savoir et de nous avoir appris énormément de choses.

-Nous remercions aussi tous les professeurs qu'on a eus durant ces 4 années.

-Nous remercions aussi tous les membres de notre jury.

Dédicaces

Je dédie ce modeste travail :

-À ma très chère mère qui m'a aidé durant toutes mes études

-À mes frères et mes amis

-À tous les personnes qui ont m'aidés durant ces 5ans.

-À tous mon groupe de 5em année option : architecture et habitat que j'ai passé avec eux de bons souvenirs.

Sans oublier toutes les personnes que j'ai connus à l'université ou en dehors de l'université et avec qui j'ai partagé d'énormes souvenirs.

À tous les professeurs que j'ai eus durant ces 5 dernières années et qui nous ont tout appris sur l'architecture

Et bien sûr à mes professeurs de cette année MrBOUGDAL Kamel et Mr Ait Cherkit Ali que je n'oublierai jamais car c'est eux qui m'ont aidé et encouragé à faire ce travail.

Omrane

Dédicaces

Je dédie ce mémoire :

-A toute ma famille, mon père ma mère et mon frère et toutes mes sœurs.

-Je le dédie aussi à tous mes oncles et tantes, cousins et cousines.

-Je ne saurai terminer sans citer tous mes amis, Enfin je le dédie aussi tous ceux qui me connaissent, en particulier les jeunes de mon quartier.

À tous les professeurs que j'ai eus durant ces 5 dernières années et qui nous ont tout appris sur l'architecture.

*A tous ceux et toutes celles Qui m'ont accompagné et soutenu
Durant cette année de formation.*

Mohamed

Dédicaces

Je dédie ce travail à :

- Mes parents Vous vous êtes dépensés pour moi sans compter. En reconnaissance de tous les sacrifices consentis par tous et chacun pour me permettre d'atteindre cette étape de ma vie.

- Avec toute ma tendresse.

- A mes frères et ma sœur.

- A mes oncles, tantes, cousins et cousines.

- A tous les membres de ma promotion. A mes amis. A tous mes professeurs.

- Spécial dédicace à mon oncle 'MOUSSAOUI Mohamed 'Rabi yarahmou qui m'a bien aidé le long de mon parcours universitaire et qu'il voulait assister ma soutenance avant de mourir cette année.

Raouf

TABLE DES MATIERES

CHAPITRE I : INTRODUCTION.

1. Introduction à la thématique du master.....	01.
2. Démarche méthodologique du travail	03.
3. Présentation de la ville de Dellys.....	04.
3.1. Introduction.....	04.
3.2. Situation et limites de la ville.....	04.
3.2.1. Situation régionale.....	04.
3.2.2. Situation communale.....	04.
3.3. Accessibilité.....	06.
3.4. Données naturelles et géomorphologiques.....	07.
3.4.1. Réseau hydrographique.....	07.
3.4.2. Sismicité.....	08.
3.4.3. Climat.....	08.
4. Conclusion.....	08.

CHAPITRE II : ETAT DE L'ART.

1. Objectif de la recherche.....	09.
2. Introduction.....	09.
3. Les villes côtières.....	10.
3.1. Définition de la ville côtière.....	10.
3.2. Le développement des villes côtières.....	10.
3.3. L'organisation de la ville autour de la mer.....	10.
3.4. Urbanisation côtière en Algérie.....	11.

3.5.Exemple sur une ville historique côtière.....	11.
3.5.1.Présentation de la ville.....	11.
3.5.2.Caractéristiques de la ville.....	12.
3.5.3.Leplan locale d’urbanisme du France sur la ville.....	14.
4. La relation ville-mer.....	16.
4.1.Introduction.....	16.
4.2.Définition de la ville portuaire.....	17.
4.3. Les mutations et la dissociations des villes/ports.....	18.
4.3.1.Impactsdes relations ville/port sur ledéveloppement des villes portuaires.....	18.
4.3.2.Intensitéet typologie des relations ville/port.....	19.
5 Conclusion.....	20.

CHAPITRE III : CAS D’ETUDE.

-Première partie.....	21.
1. Introduction.....	21.
2. Lecture morphologique des reliefs et processus d’anthropisation du territoire.....	21.
2.1. Lecture du processus de transformation à l’échelle du territoire de référence (Kabylie du Djurdjura occidental).....	22.
2.2.Lecturede la sous entité territoriale de Dellys.....	23.
2.3.Lecturemorphologique à l’échelle du centre historique centre historique	24.
2.4.Lecturehydrographique à l’échelle de la casbah Casbah.....	24.
2.5.Synthèse	24.
3. Lecture de processus de formation et de transformation de la ville.....	25.
3.1. Introduction.....	25.

3.2. La lecture diachronique.....	25.
3.2.1.La période romaine.....	26.
3.2.2.La période médiévale.....	27.
3.2.3. La période coloniale.....	30.
3.2.4. La période postcoloniale.....	33.
3.2.5. Synthèse de croissance et carte des permanences.....	34.
3.3. Lecture synchronique.....	36.
3.4.Conclusion.....	38.
4. L'analyse typologique.....	39.
4.1. Introduction.....	39.
4.2.Définition.....	39.
4.3. Objectif.....	39.
4.4.La structure urbaine.....	40.
4.4.1.Système viaire.....	41.
4.4.2.Système parcellaire.....	42.
4.4.2.1.Délimitation des ilots.....	42.
4.4.2.2.Les types des ilots.....	42.
4.4.2.3.Distribution des parcelles.....	43.
4.4.2.4.Type de parcelles.....	44.
4.4.3.Système bâti.....	45.
4.4.3.1.Identification des composantes spatiales de la maison de laCasbah.....	46.
4.4.3.2.Etude classificatoire du corpus de maison:(cas d'étude)	47.
4.4.3.3Leséléments architecturaux de la maison de la Casbah.....	48.
4.4.3.4Dédutiondes unités représentatives du corpus.....	51.

-Deuxième partie.....	52.
1.Proposition d'aménagement à l'échelle du centre historique.....	52.
1.1. Introduction.....	52.
1.2. Problématiques générales.....	52.
1.3. Proposition d'intervention.....	53.
2. Présentation Du Projet : (Dans l'aire dePort).....	54.
2.1.Présentation de la zone d'intervention.....	54.
2.2.La problématique spécifique de l'aire d'étude.....	55.
2.3.La proposition d'aménagement : (Principes d'intervention).....	55.
2.4.Concept du plan de masse.....	56.
2.5.L'idée du projet.....	58.
Dossiergraphique.....	61.
CONCLUSION GENERALE.....	85.

Chapitre I : Introduction

1-Introduction à la thématique du master

2-Démarche méthodologique du travail

1- Présentation de la ville de Dellys

2- Problématiques spécifique de la ville

3- Conclusion

1. Introduction à la thématique du master :

Pour Saverio MURATORI, initiateur de l'approche dite « typo-morphologique », il existe une crise de l'enseignement de l'architecture qui est indissociable de la crise actuelle de la production du bâti. Cette crise de l'enseignement est perceptible à travers le rôle qui est assigné et/ou inculqué aux architectes tout au long de leur formation : l'architecte est présenté comme étant « (...) ¹ auteur de produits exceptionnels, comme créateur de formes nouvelles, opposé aux façons de construire utilisées avant que chacun ne cherche à réaliser son acte créateur »¹. La composition architecturale est essentiellement considérée comme « une matière propre à développer la créativité individuelle, entendue dans un sens spécifiquement personnaliste, afin de favoriser l'hétérogénéité des produits, l'imagination velléitaire et esthétisante, adhérant à une formule extraordinairement efficace pour former un architecte capable de remplir une commande (...) en livrant un produit consommable, volontairement opposé à n'importe quel contexte, à n'importe quel bâti existant, à n'importe quelle continuité sociale »². Dans le même ordre d'idée, il est tout à fait significatif de constater que dans la plupart des cas, les matières enseignées et qui sont en rapport avec l'histoire de l'architecture sont « liées elles aussi à la lecture des exceptions, des émergences et à la mythification des architectes, des « maîtres » du passé, (...) ».

-C'est en réaction à cette situation de crise que Saverio Muratori initiera une nouvelle démarche en développant une approche que l'on pourrait qualifier d'historiciste. Une approche dont ses élèves seront les continuateurs, et on pense là notamment Gianfranco Caniggia. En rupture avec les pratiques en vigueur, celle-ci tend à considérer le bâti, non plus comme une œuvre individuelle détachée de son contexte et soumise à la subjectivité de son concepteur, mais comme un objet culturel, indissociable de la société et de l'histoire dont il est le produit, et où l'architecte est un continuateur d'une œuvre et d'une pensée qui le dépasse et à laquelle il doit impérativement adhérer. Dans cette démarche « novatrice », l'architecte n'est plus une individualité isolée et omnipotente, animée d'une ambition et d'un orgueil démesurés, porteur d'une imagerie hétéroclite venue d'ailleurs, mais un acteur

¹ Gianfranco CANIGGIA et Gian Luigi MAFFEI, Composition architecturale et typologique du bâti, Lecture du bâti de base, tard. Pierre LAROCHELLE, ville recherche diffusion, Paris, 2000, p 2.

² Idem p 10.

³ Idem.

conscient de son nécessaire enracinement dans la culture et dans l'histoire spécifique de son lieu d'intervention.

L'approche « **Typo-morphologique** » est par définition une approche processuelle, car elle considère que tout objet architectural n'est que le résultat de son propre processus historique de formation et de transformation. Et elle postule l'idée que chaque objet architectural nouveau à concevoir ne peut s'inscrire dans son milieu physique, sociale et culturel que dans la mesure où il s'inscrit dans la continuité de ce processus, d'où la nécessité à chaque fois de Remonter à l'origine, de ré-dérouler et de relire le processus typologique de l'objet sujet d'une intervention.

L'hypothèse globale de cette approche et que nous avons adopté pour notre travail, consiste à considérer : « (...) l'organisation interne de l'environnement construit comme l'effet de son processus de formation. Autrement dit, la structuration du territoire (de l'organisme urbain, du tissu et du type bâti) a lieu progressivement, par adjonctions successives d'éléments nouveaux et par occupation graduelle d'espaces supplémentaires, d'une manière telle que chaque étape prise en considération peut toujours être expliquée comme conséquence de l'état d'organisation précédent et comme matrice du prochain développement. Pour saisir l'ordre actuel qui sous-tend les formes de l'habitat, il convient donc d'en retracer la genèse »³. Cette hypothèse fait appel à deux postulats : « (...) il n'y a pas de réalité non structurée, et (...) la genèse des structures de l'habitat est une genèse logique, ou du moins logiquement restructurable »⁴. C'est donc conscient de la crise qui caractérise la production du bâti dans notre pays que nous avons choisi la typologie processuelle comme approche scientifique, aussi complète soit-elle, ne peut embrasser ni cerner l'entière réalité (ou complexité) de son objet d'étude. Et c'est en raison de cela que nous ne manquerons pas, à chaque fois que cela nous semblera pertinent de souligner une lacune ou un cas « d'incompatibilité culturelle » des outils et des concepts développés par l'approche typo-morphologique tous au long des lectures (analyses) que nous aurons à faire.

MALFROY, Sylvain et CANIGGIA. L'approche morphologique de la ville et du territoire, Repro-zentale des ETH-Z, Zurich, 1986, p 188.

⁴ Idem.

2. Démarche méthodologique du travail :

-Concernant la démarche méthodologique, le travail a été structuré en deux grandes parties, correspondant aux deux échelles prises en compte dans le cadre du diplôme : l'échelle de l'organisme urbain et celle du type bâti c'est-à-dire de l'édifice.

-La première partie de ce travail consiste en la capitalisation d'une connaissance sur l'organisme urbain à travers son processus de formation et de transformation. Cette phase de lecture repose sur la restitution des phases de croissance qui sont à l'origine de l'organisme urbain actuel, avec l'identification de la structure et des parcours urbains qui ont généré ces développements successifs. Dans cette lecture, l'on s'est appuyé sur les concepts et sur le modèle théorique puisé dans l'approche typo-morphologique, ainsi que sur les données spécifiques et contextuelles.

-C'est par le recouplement de ces trois sources d'information que sera élaboré un scénario de formation et de croissance de l'organisme urbain considéré. L'objectif de cette première lecture est d'identifier certaines causes qui sont à l'origine des dysfonctionnements actuels de l'organisme urbain. Suite à cela, les étudiants auront à formuler un diagnostic sur l'état actuel de leur site d'étude, un diagnostic auquel ils apporteront et/ou proposeront une série d'actions (requalification, revitalisation, restructuration...) ayant pour but d'apporter des solutions est un « mieux être » à l'échelle urbaine.

La deuxième partie du travail a consisté en la constitution d'une connaissance sur les types bâti, existant au niveau du site, et ce à travers la reconstitution de leur processus typologique. De la même manière que pour l'organisme urbain, dans la lecture du processus typologique des unités bâties (les maisons à cour ou en bonde) nous nous sommes appuyés sur les concepts et sur le modèle théorique puisé dans l'approche typo-morphologique, ainsi que sur les données spécifiques et contextuelles représentées par la structure de relief naturel (la topographie) et par l'hydrographie. Suite à cette dernière lecture des lieux ponctuels d'intervention ont été identifiés pour aborder la phase du projet d'architecture.

-Afin de mener à bien chacune de deux phases de travail prévu dans le programme proposé, nous avons bénéficié d'un enseignement spécifique dispensé sous forme de cours et de communication en atelier. Ces cours et ces communications consistent en l'initiation aux notions, concepts et modèles théoriques puisés dans une large mesure dans la typologie processuelle développée par G. Caniggia. Toutefois, et afin d'éviter tout dogmatisme et/ou risque d'endoctrinement, cette initiation d'est faite de manière contradictoire et critique.

3. Présentation de la ville de Dellys :

3.1 Introduction :

Dellys est une commune littorale de la wilaya de Boumerdes. Elle a une superficie de 50.6km². La ville ancienne se compose de deux parties principales, la casbah au nord, connue pour ses ruelles étroites, et la ville européenne. Une grande muraille de 4800 mètres englobe toute la ville formant un triangle percé de 5 portes



Figure 01 : Vue d'ensemble sur la ville de Dellys
Source : Image historique

3.2 Situation et limites de la ville :

3.2.1 Situation régionale :

Dellys est située entre 1°69 et 1°89 longitude Est et 40°9 et 41°3 latitude Nord elle est distante de 50km de la ville de Boumerdes chef-lieu de wilaya, 45 km de la ville de Tiziouzouet 100km de la ville d'Alger (Figure 02)

3.2.2 Situation communale :

Dellys se situe sur le maillage agricole historique délimité par :

- Au nord par la mer méditerranéenne
- Au sud par la commune de BENCHOUDE
- A l'est l'oued Oubay (commune d'AFIR)
- A l'ouest l'oued Sebaou (commune de SIDI DAUD) (Figure 03)

3.3 Accessibilité :





L'accessibilité à la ville de Dellys se fait grâce à un réseau routier consistant en :

- la route nationale n°24 qui la relie la commune de Dellys à Alger et Boumerdes du côté Ouest ainsi qu'à Tizirt et Bejaia du côté Est.
- la route nationale n°25 qui la relie à Naciria, Tizi-Ouzou et Bouira du côté Ouest.
- le chemin de wilaya cw154 qui la relie à l'arrière-pays.
- le port de commerce et de pêche qui lui permet une relation par voie maritime, mais qui reste inexploité



Figure 04 : Carte représentant l'accessibilité à la ville
Source : Google earth

Légende :

	: Limite de la ville
	: Route nationale N25
	: Route nationale N24
	: Chemin de wilaya N154

3.4 Données naturelles et géomorphologiques :

Dans la partie Sud et à L'Est de la ville le relief est constitué de collines d'un aspect semi montagneux : 550m à 600m d'altitude au Sud et 744m à L'Est

À l'Est de la commune, les versants de la crête descendent vers l'Oued Oubay, tandis qu'à l'Ouest, les collines s'effacent progressivement jusqu'à la vallée de l'Oued Sebaou. La bande littorale est peu découpée, à l'exception du golf de Dellys.

3.4.1 Réseau hydrographique :

La commune de Dellys est entourée par la mer au Nord et par deux oueds, le Sebaou du côté Ouest et oued Oubay du côté Est

La structure géologique de Dellys, permet la formation de nappes souterraines, qui donnent naissance à des sources abondantes.

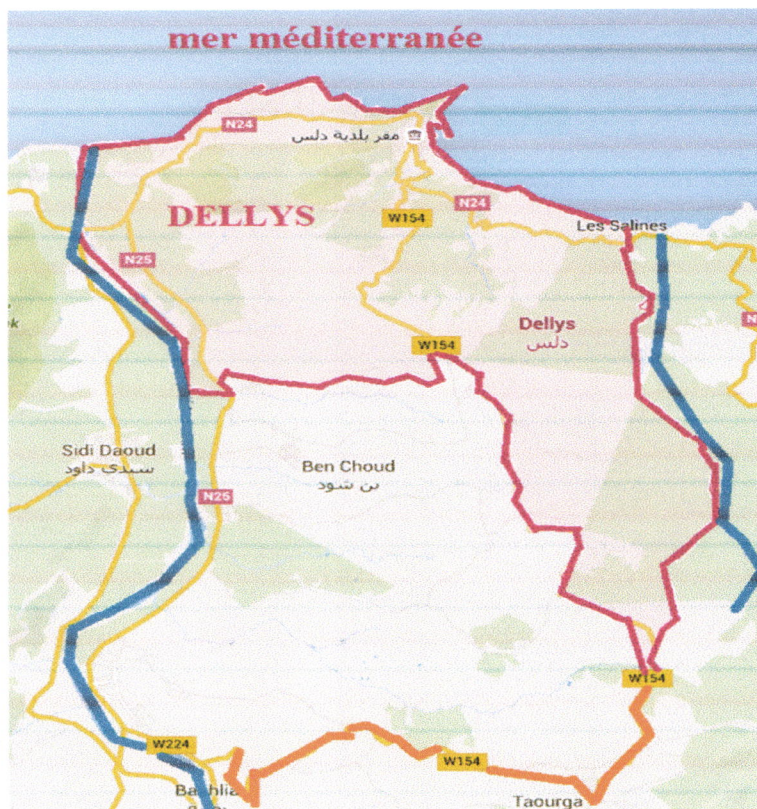





Figure 05 : Carte représentant les deux oueds
Source : Google maps

Légende :

	Limite de la ville
	Commune Ben Choud
	Les deux Oueds

3.4.2 Sismicité :

La région de Dellys est classée Zone 3, donc à sismicité élevée (Zone rouge).

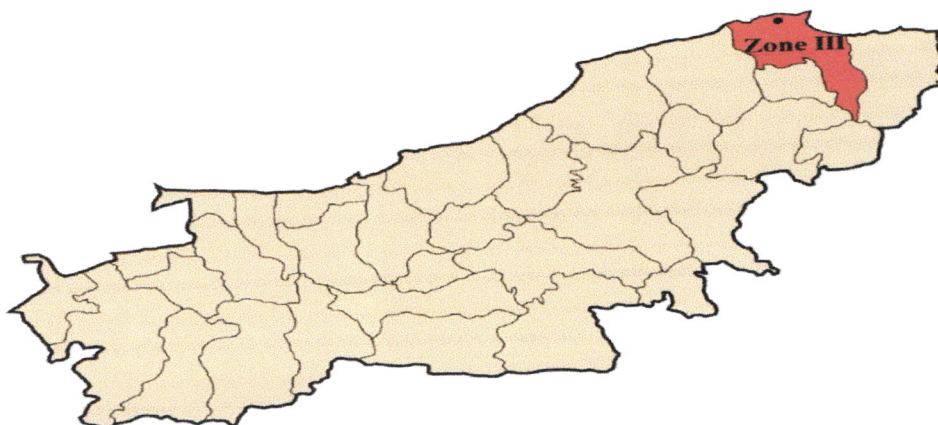


Figure 06 : Carte représentant la classification sismique de la ville
 Source : <http://www.communedellys.dz>

3.4.3 Climat :

La commune de Dellys est soumise à l'influence de la méditerranée, sa température annuelle est de 14 à 30 c°, et les précipitations sont généralement insuffisantes.

Climat	Vents dominants	Température
Type méditerranéen	Nord- Est en Eté Nord-ouest en Hiver	Moyenne annuelle 14°C en Hiver 30°C en Eté

Tableau 1.4.3 : Climatologie

4. Conclusion :

Suite à la situation et les données naturelles du site, il s'agit d'étudier l'histoire et les typologies existantes et leurs variations dans le temps et dans la forme et le lieu hiérarchique des différentes situations d'implantation ; ensuite, il s'agit de la préservation de la partie historique voire sa restauration ainsi que le développement partiel en périphérie immédiate.



Chapitre II : Etat de l'art

1-Objectif de la recherche

2-Introduction

3- Les villes côtières

4-La relation ville-mer

5- Conclusion



1. Objectif de la recherche :

Vu la complexité de la ville portuaire et la multitude de ses composants, nous essayerons à travers notre travail d'atteindre les objectifs suivants :

-Villes côtières et son histoire.

-Démontrer la discordance entre le développement de la ville et du port à travers la relation ville/port

-Identifier et déterminer les causes réelles de la rupture de la ville de son port ainsi que ses dysfonctionnements en vue de la formulation des objectifs prioritaires et stratégiques pour le renouvellement de ces espaces.

2. Introduction :

La fonction portuaire est un important facteur d'irrégularité dans l'organisation spatiale des villes, en termes de morphologie interne et de profil fonctionnel. La difficulté d'appréhender ces spécificités, sur un plan théorique, s'accroît lorsqu'il s'agit de saisir des récurrences dans leur développement, qui est soumis à de nombreuses forces. En effet, on constate depuis quelques décennies que s'instaure une relation paradoxale entre dynamique urbaine et mobilité des flux. La question fondamentale est que, parmi les multiples aspects que revêt la relation entre une ville et son port, la taille urbaine est à la fois une contrainte spatiale aux flux, de par l'indirecte saturation des espaces de transit (dont le port), et un atout économique pour l'implantation d'activités diversifiées (dont le tertiaire décisionnel). On retrouve ainsi, à travers le cas des villes portuaires, l'ambiguïté essentielle entre le temps long des systèmes urbains et le temps court des flux, évoluant de façon interdépendante et conflictuelle à la fois. La dimension conflictuelle se traduit par la distanciation physique de la ville et du port, pour des questions techniques (accessibilité) mais aussi environnementales, leurs liens subsistant sous des formes différentes, en rapport avec la dilution logistique et portuaire sur des espaces plus vastes que l'ancrage traditionnel.

3. Les villes côtières :

3.1 Définition de la ville côtière :

Au cours du temps, la plupart des villes se sont développées en rapport à l'eau, que ce soit le long d'une côte (quel meilleur exemple que le pourtour méditerranéen ?), le long d'une rivière (le Caire, Rome autrefois, New York et New Delhi) ou d'un lac (Tenochtitlan, un grand nombre de villes suisses). Une lecture de la carte du monde relève la présence de cités à proximité d'un plan d'eau. Cependant chacune de ces villes développent un rapport différent à son cours ou plan d'eau.¹

3.2 Le développement des villes côtières :

Les villes côtières ont vraiment quelque chose de spécial. Pendant longtemps, celles-ci ont été le lieu de prédilection d'artistes en quête d'inspiration et de gens aisés souhaitant profiter du bon air de la mer et se promener le long du front de mer. Mais aujourd'hui, les villes côtières attirent tous ceux qui recherchent des horizons lointains et une bonne tasse de thé dans le cadre imposant d'un grand hôtel. Vous pourrez lancer l'amarre, au sens propre comme figuré, dans des ports de plaisance animés et villages côtiers, ou au contraire y prendre le large. Les artistes profitent encore aujourd'hui.²

3.3 L'organisation de la ville autour de la mer :

La ville qui se greffe dessus avec sa morphologie, ses habitants, ses activités et où les rapports entre les trois sont d'ordre fonctionnels, spatiaux, humains et variables, et s'organisent dans l'espace d'une manière complémentaire et parfois conflictuelle. Le développement de l'industrie et des activités portuaires d'une part et la croissance des villes d'autre part ; ont entraîné des tensions et des incompris en matière d'utilisation et de gestion des espaces de contact à savoir : le littoral et le centre-ville. Une situation qui a conduit un bon nombre de villes vers un déclin ressenti à tous les niveaux, d'où cette prise de conscience de la nécessité de rapprocher ces fonctions et espaces antagonistes pour la survie de ces villes et leurs arrière-pays. Le renouvellement urbain des centres villes, la valorisation des façades maritimes, la protection de l'environnement naturel et culturel, et la gouvernance urbaine constituent les ingrédients d'un nouvel urbanisme de ces sites portuaires. Cet urbanisme de valorisation se

¹Initiative européenne de gestion durable de l'érosion côtière, www.eurosion.org.

²Développement urbain durable des villes côtières, risques et gestion intégrée des zones côtières (GIZC) « Marie-Claude Tabar-Nouval » Architecte urbaniste.

traduit à travers la notion de projet urbain en actions durables et ambitieuses pour la réconciliation de la ville et ses habitants avec la mer et son histoire. Si les villes côtières ont vraiment quelque chose de spécial.³

3.4 Urbanisation côtière en Algérie :

Jusqu'aux années 1980, l'urbanisation du littoral algérien se limitait à l'extension des villes côtières existantes et à l'émergence de rares nouveaux organismes urbains. Depuis, des espaces littoraux, occupés initialement par quelques résidences estivales ou secondaires, accueillent de nombreux projets immobiliers et touristiques, réalisés dans la perspective du désengorgement des villes, souvent les plus importantes du pays. Celles-ci dirigent le trop plein urbain et projettent ses extensions dans les espaces littoraux proches tels que Rachgoun, Stidia, Oure'ah, Sidi Oucha' et ' Ain el Türck.⁴ Outre la dégradation de l'environnement, l'urbanisation du littoral donne naissance à des rapports conflictuels entre différents usagers. Les tensions ont pour objet l'appropriation du foncier littoral et suscitent l'adoption, à l'échelle de l'individu ou du groupe, de stratégies diverses et de pratiques souvent à la limite de la légalité. Celles-ci façonnent l'espace littoral et modifient profondément la perception des habitants usagers, de leur propre cadre de vie. Si les littoraux marocains ont fait très tôt l'objet de nombreux travaux dans la lignée de ceux de Paskoff (1999), l'Algérie s'ouvre progressivement à ce champ malgré le cloisonnement disciplinaire. Les questions environnementales occupent une place grandissante dans l'analyse de l'espace.⁵

3.5 Exemple sur une ville historique côtière : la ville de la Rochelle

3.5.1 Présentation de la ville :

³Livre : Et si le littoral allait jusqu'à la mer par « Alain Merckelbagh » Edition Qaye.2009, page 197

⁴Ghodbani Tarik et Semmoud Bouziane, « Urbanisation côtière en Algérie, Processus et impacts sur l'environnement : Le cas de la baie d'Aïn el Turck », *Études caribéennes* [En ligne], 15 | Avril 2010, mis en ligne le 06 avril 2012, consulté le 05 juin 2016. URL : <http://etudescaribeennes.revues.org/4431> ; DOI : 10.4000/etudescaribeennes.4431

⁵Ghodbani T. (2009). *Environnement et littoralisation de l'Ouest algérien*, thèse de doctorat en géographie, Université d'Oran et Université de Paris 8

Est une ville du Sud-Ouest de la France, capitale historique de L'Aunis et préfecture du département de la Charente-Maritime, en région . La Rochelle est lacommune la plus peuplée du département, devant Saintes, Rochefort et Royan. Ses habitants sont appelés les Rochelaises les Rochelaises. La ville située en bordure de l'océan Atlantique, au large du pertuis d'Antioche, et protégée des tempêtes par la « barrière » des îles de Ré.⁶



Figure 07 : Vue d'ensemble sur la ville de la Rochelle
Source : <http://www.ville-larochelle.fr/>

3.5.2 Caractéristiques de la ville :

-La ville est avant tout un complexe portuaire de premier ordre, et ce depuis le XII^e siècle. Elle conserve plus que jamais son titre de « Porte océane » par la présence de ses trois ports (de pêche, de commerce et de plaisance).⁷

-La Rochelle est une cité millénaire, dotée d'un riche patrimoine historique et urbain, la Rochelle est aujourd'hui devenue la plus importante ville entre l'Estuaire de la Loire et l'Estuaire de la Gironde. Ses activités urbaines sont multiples et fort différenciées. Ville aux fonctions portuaires et industrielles encore importantes.

-Le Vieux-Port de La Rochelle est le port historique de la ville. Les deux tours médiévales qui en gardent l'entrée l'ont rendu mondialement célèbre.

⁶Les gentils de Charente-Maritime

⁷Ouis Papy, *Le midi atlantique*, atlas et géographie de la France moderne, Flammarion, Paris, 1984, p. 21

-La Rochelle a demandé le classement du Vieux-Port et des tours sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco. Ces dernières ont accueilli plus de 100 000 visiteurs en 2004.⁸

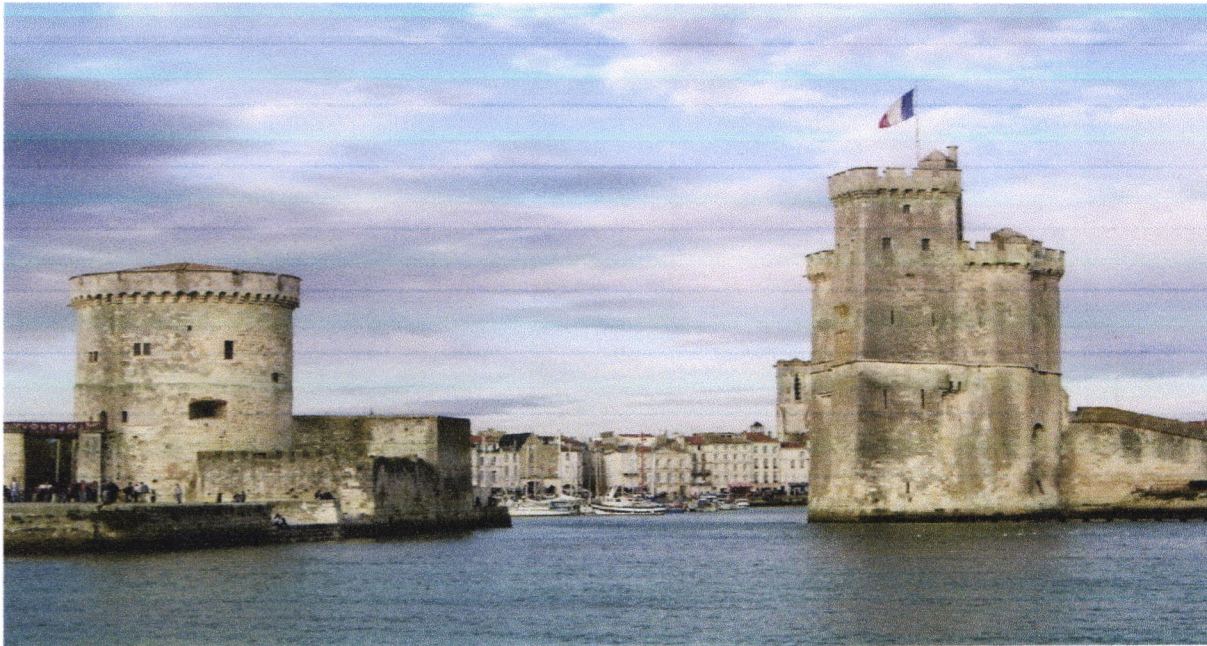


Figure 08 : Les deux tours médiévales du port
Source : <http://www.ville-larochelle.fr/>



Figure 09 : Vue sur le port de la ville
Source : <http://www.ville-larochelle.fr/>

⁸ La Rochelle Le Journal, voir page 17 - Février 2008

3.5.3 4444Le plan local d'urbanisme (PLU)du France sur la Rochelle :

PLU : Le plan local d'urbanisme est le document d'urbanisme qui détermine les règles du droit à construire sur la commune.⁹

-Plan local d'urbanisme a pour but d'aménager et de développer de la ville de la rochelle et aussi de sauvegardé le patrimoine historique de cette ville côtière.

-Le contenu opérationnel du projet d'aménagement et de développement de la ville de la Rochelle comporte :¹⁰

A- Organiser des pôles de vie à l'échelle des quartiers :

-Objectifs et intentions :

***À l'échelle de la ville :**

-Conforter la diversification du tourisme et des équipements sur l'ensemble du territoire communale.

-Faire émerger des polarités secondaires : la mixité urbaine comme facteur de convivialité et de vitalité sociale et économique.

-Revendiquer la mixité des fonctions dans le diffus : les équipements publics, l'artisanat non nuisant et les activités tertiaires doivent s'intégrer aux quartiers à dominante résidentielle.

-Diversifier l'offre aux personnes (services de proximité, petit commerce), notamment dans le centre-ville

***À l'échelle des quartiers :**

-Trouver des aménagements spécifiques pour identifier chaque cœur de quartier pour en faire de réel centre de gravité (plateau semi-piéton)

-Créer des axes calmes à proximité des écoles pour plus de sécurité

-Valoriser la diversité et rendre plus attractive l'offre de services et de commerces.

-Répartir les équipements sur l'ensemble du territoire rochelais afin de permettre un développement équilibré des quartiers

***À l'échelle du centre-ville :**

-Amélioration des liaisons et connections entre le centre-ville ancien, le quartier du Gabut et la ville en bois pour affirmer la nouvelle échelle du centre-ville.

-Traitement qualitatif des espaces publics.

⁹www.agglo-larochelle.fr

www.agglo-larochelle.fr/plan-local-d-urbanisme-intercommunal

¹¹ Commune de la Rochelle. Plan local de l'urbanisme

-Mise en scène de « parcours » touristiques reliant les différents sites.

-Il est par ailleurs nécessaire de mener ces actions parallèlement aux nouveaux modes d'habiter et aux habitudes de transports afin de réduire les modes de déplacements sur la commune.

-L'organisation du territoire autour du maillage en transports collectifs et en circulation douces doit mener à de meilleurs échanges entre les quartiers et les pôles de rochelais que sont les pôles d'emplois, de services, de commerces, de loisirs et de culture...

B- Continuer la mise en valeur du patrimoine historique et naturel de la commune :

Ville historique, La Rochelle dispose d'éléments patrimoniaux de grande valeur qu'elle a su jusqu'à ce jour, préserver et mettre en valeur. Cette richesse associée à un cadre de vie agréable lié en grande partie à la présence de l'océan fait de La Rochelle un lieu de résidence ou une destination de visite et de séjour à part entière.

-Objectifs :

-Affirmer l'identité urbaine et la qualité patrimoniale.

-Valoriser la diversité des tissus urbains à travers la prise en compte des spécificités architecturales et de la composition urbaine propre aux différents quartiers.

-Permettre un bon dialogue entre la ville « héritée » et la ville « renouvelée », entre le patrimoine bâti ancien et l'architecture contemporaine.

-Valoriser le patrimoine bâti et naturel de la commune.

Intentions:

1/ Prendre en considération et valoriser l'ensemble des patrimoines rochelais (patrimoine naturel / patrimoine bâti ; domaine public / domaine privé ; patrimoine historique / patrimoine contemporain) afin de préserver le patrimoine urbain, architectural et paysagé dans sa diversité tout en permettant des évolutions du tissu urbain.

2/ Valoriser le patrimoine dans le cadre de projets d'intérêt économique, social, culturel et touristique sans que ces projets ne portent atteinte au patrimoine naturel en veillant au juste équilibre entre préservation des espaces et nouvelles capacités de construction.

3/ Concilier l'optimisation des formes urbaines et la conservation des spécificités patrimoniales des quartiers. Il s'agit de ne pas limiter les potentialités de recomposition

urbaine tout en permettant aux quartiers de conserver leur identité. Pour cela, une délimitation et une typologie fine des zones urbaines

4/ Promouvoir une architecture contemporaine de qualité, l'émergence de bâtiments significatifs, patrimoine rochelais de demain.

5/ Continuer l'amélioration de l'habitat à travers le projet d'intérêt général et une future opération programmée d'amélioration de l'habitat.

6/ Améliorer la qualité des espaces publics en particulier autour des lieux emblématiques du centre-ville (plan lumière, charte d'espace public, révision du règlement publicitaire...).

7/ Protéger et valoriser les zones humides des marais (vallon de Pampin, Marais de Tasdon et de la Moulinette).

4. La relation ville-mer :

4.1 Introduction :

L'analyse de l'évolution de la relation ville-port permettra de donner des éclairages sur la fragmentation actuelle de ces territoires, dans leurs usages et paysages ; et afin de mieux comprendre comment imaginer des liens nouveaux entre la ville et le port, il s'agit tout d'abord, par un bref aperçu rétrospectif, de voir quels étaient les rapports entre eux jusqu'aujourd'hui. Actuellement, les grandes métropoles portuaires vivent une période de profondes transformations dues essentiellement à la dissociation de la fonction portuaire et de la fonction urbaine.¹¹ Le rôle que joue le port dans l'économie de la ville, et surtout dans le fonctionnement du tissu urbain, généralement très complexe, constitue aujourd'hui la problématique essentielle des villes dont la tendance actuelle s'oriente vers la reconquête des espaces délaissés par le port. A cet effet, et afin de comprendre la logique et les raisons qui ont conduit à la situation actuelle des villes portuaires, il nous a semblé nécessaire de s'intéresser à l'évolution de ces territoires en général.¹²

-Le retour de la ville vers la mer signifie qu'il y a eu rupture ou plutôt conflit ou relation conflictuelle ou encore des moments de tension, qui se sont traduits spatialement et socialement et se sont manifestés d'une manière très poussée dans des zones plus que

¹¹COLLIN, Michèle. Les politiques urbaines d'accompagnement des développements Portuaires en zone de reconversion industrielle et sociale. - AIVP. -94p.

¹²CANTAL DUPART Miche. - Le port cadre de ville. - Edition l'Harmattan, 1993.- 253p.

d'autres. Ces mêmes espaces de conflit, de tension et de forte manipulation subissent un rapport de force qu'exercent les différents acteurs socio-économiques.¹³

-Le port et la ville ont longtemps imbriqué leurs fonctions afin de former des places d'échanges, de valorisation et de production pour le commerce maritime. Mais les évolutions économiques et sociétales du 20ème siècle ont provoqué des évolutions et des modifications de leurs relations. De nombreuses villes ont alors délocalisé leurs activités portuaires hors du territoire urbain, provoquant le délaissement de nombreuses infrastructures. Les zones portuaires, symboles d'une ère industrielle marchande, se sont alors retrouvées abandonnées et inutilisées. Les espaces à l'interface de la ville et du port constituent alors une véritable rupture entre les deux unités. Mais depuis quelques années, les acteurs locaux mènent des réflexions sur la reconversion et la réhabilitation de ces lieux afin de résorber ces ruptures. De nombreux choix de reconversion sont possibles pour accueillir de nouvelles fonctions plus adaptées au contexte actuel. Certains prônent la protection de ce patrimoine alors que d'autres préfèrent utiliser ces espaces pour accueillir de nouvelles fonctions.¹⁴

-Parmi les multiples aspects que revêt la relation entre une ville et son port, la taille urbaine est à la fois une contrainte spatiale aux flux, de par l'indirecte saturation des espaces de transit (dont le port), et un atout économique pour l'implantation d'activités diversifiées (dont le tertiaire décisionnel).¹⁵

4.2 Définition de la ville portuaire :

« Le port n'est-il pas dans son essence un carrefour, un lieu de confrontation ? Il lui s'opère une extraordinaire rencontre, celle de la ville, construction la plus élaborée que la civilisation ait produite, et de la mer, univers naturel obéissant à ses propres lois » Le terme de port renvoie à celui de porte. En ce sens, l'infrastructure portuaire est un passage entre la terre et la mer, une entrée et une issue permettant la circulation des hommes, des marchandises et des matériels. Elle assure la succession entre différents modes de transport, maritime, fluvial et terrestre. Elle constitue un centre névralgique ; mais c'est aussi un havre, c'est-à-dire un abri pour des navires. Selon C. Ducruet, l'absence d'une définition consensuelle de la ville portuaire, est déjà posée par les historiens anglo-saxons des choses de la mer qui ont bien rappelé ; que lorsque l'on évoque la ville portuaire, on se heurte à sa diversité et l'on tombe soit dans l'ornière des villes soit dans celle des ports et du monde

¹³COLLIN, Michèle. - « L'identité maritime des villes portuaires ». Les annales de la recherche Urbaine, n°55, 1995.- p.5-10.

¹⁴ CHALINE Claude. 1993. Du port à la ville portuaire. Paris. L'Harmattan. 244p.

¹⁵CHALINE Claude. 1994. Ces ports qui créèrent des villes. Paris. L'Harmattan. 299p.

maritime, perdant de vue ce qui fait la spécificité de l'objet même par rapport à ceux dont il se distingue : les ports sans ville, les villes sans port. Et selon André Vigarié, au sein de la ville portuaire se trouve le triptyque qui associe l'avant-pays (éventail des connections maritimes), l'arrière-pays¹⁶

4.3 Les mutations et la dissociation des villes/ports :

4.3.1 Impacts des relations ville-port sur le développement des villes portuaires :

A -Le phénomène de délaissement :

Pour exprimer la séparation entre la ville et le port on parlera de décrochage voire de divorce, et cela revient aux importantes répercussions de ce phénomène sur les villes portuaires, et se manifeste parfois par de véritables ruptures.¹⁷

La délocalisation du port et les changements qui l'ont accompagné vont avoir un grand impact sur l'interface ville-port : on aura d'une part des équipements qui vont rester sur place n'étant plus adaptés pour la ville vu l'absence de toute activité portuaire, ils vont modifier la nature du contact entre le tissu urbain et le tissu portuaire.

A cause du découplage des systèmes urbain et portuaire, l'interface est plongée dans une phase de dysfonctionnement, l'espace est condamné car d'une part, il n'est plus d'aucune utilité n'étant plus rentable économiquement et d'autre part le port n'a jamais eu une configuration urbaine classique s'étant développé autour des activités portuaires et maritimes. De ce fait la ville a du mal à s'intégrer à ce tissu voué à l'abondance, l'interface entre les deux se retrouve alors en double décalage par rapport à un port abandonné et une ville qui n'arrive pas à gérer ce dernier.

Le délaissement aura naturellement pour conséquence la dégradation de l'interface ville-port et l'apparition de ce qu'on appelle les friches portuaires. Ce sont en fait les espaces (bâti ou urbain) abandonnés qui étaient liés à l'activité portuaire, de nos man's land, de plus en plus déserté et dégradé, on n'y retrouve qu'un tas de grues rouillées et de quais délabrés.¹⁸

B-Une crise sociale, démographique et urbaine :

¹⁶R. Brunet. « Villes moyennes : point de vue de géographe ». Les villes moyennes, espace, société. 1997.

¹⁷BOUBACHA, E. D, DAVOULT, et al. 1997. Ville et port ; mutation et recomposition note de synthèse et de bibliographie. Paris. Les éditions villes et territoires. 31p.

¹⁸GAY F. 1986. La réutilisation des espaces portuaires en voie d'abandon ; ports et mers : mélange martiniste. Caen. Paradigme. 272p.

La rupture est encore plus affirmée du fait que ce fragment de désolation est un symbole de déclin pour la population et y voit même ma mort de leur port. Une véritable nostalgie vis-à-vis du passé du port s'installe, l'activité portuaire a fait la grandeur de ces villes et fait partie de l'imaginaire urbain de ses habitants pour qui ces fiches représentent un vrai traumatisme identitaire, une crise sociale s'installe aussi à cause des pertes d'emplois liés aux activités maritimes qui se sont délocalisées, et une crise démographique ensuite à cause de la population qui va à la quête de travail à l'extérieur de la ville, cette population laisse derrière elle des quartiers portuaires et arrière portuaires se dégrader¹⁹

4.3.2 Intensité et typologie des relations ville/port :

A -Le clivage ville-port :

Les mutations que connaît le couple ville-port ont un impact direct sur la nature du port. Ainsi, elles ont tendance à réduire le port en un outil technique, dont la mission économique est le rendement, en traitant le maximum de marchandises en un temps réduit, efficacement et sûrement et surtout à moindre coût, les transports maritimes et terrestres « le port moderne fonctionne plus comme porte que comme un centre d'activités, et les évolutions technologiques dans le secteur maritime ont comme principale effet d'affaiblir les traditionnels liens fonctionnels entre le port et la ville » ainsi le port devient petit à petit à un concentré de technicité un lieu qui répond surtout à une fonction de transport et de transfert de conteneurs ce qui va à l'opposé de la ville qui est encombrée et à la quête d'espace et de fluidité.²⁰

En éloignant l'ensemble des activités de manutention et les investissements aux nouveaux sites portuaires, un effacement portuaire apparaît au cœur de la ville, ainsi les anciennes installations vont connaître un délaissement et une négligence, de plus les retombées (économique, sociale ...) du port même s'il se développe, ne vont plus concerner la ville, car la relation de la ville avec ces activités portuaires n'est plus visible spatialement.

De ce fait ville n'aura plus de contrôle sur le nouveau port, la ville et le port deviennent officiellement deux entités distantes, car d'un côté le port aura tendance à être une porte nationale alors que la ville se développera plutôt dans les fonctions locales et régionales, une vraie scission apparaît : hier la vocation portuaire était la raison d'être de la ville portuaire, aujourd'hui ce n'est qu'un vecteur de flux parmi d'autres.

¹⁹COLLIN, Michèle. Les politiques urbaines d'accompagnement des développements portuaires.

²⁰Michèle Collin, *Villes et ports XVIIIè-XXè siècles*, Ed L'Harmattan, Paris, 1994, p 10.

La ville connaît elle aussi des mutations qui font qu'elle devient indépendante du port (la démaritimation des villes portuaires), si la plupart des villes dont le port s'est détaché accordent de moins d'importance à leur interface ville-port, qui n'est plus qu'un secteur dépassé et déclinant.

La dissociation spatiale n'est pas forcément synonyme de retrait de l'intégralité des fonctions portuaires hors de la ville, certaines activités comme les quais de ferry de passagers restent situées au niveau du milieu urbain.²¹

5. Conclusion :

Le port et la ville sont deux entités qui non seulement, ont pu élargir leur domaine territorial tout au long de l'histoire, mais ont ordonné et réordonné l'utilisation de leurs espaces en fonction de leurs besoins. En effet, des processus de développement compatibles ont été conçus pour l'un et l'autre, et pour les deux en même temps, dans le cadre de grandes opérations de renouvellement urbain dans une perspective du développement durable qui impose la mixité urbaine dans toutes ses dimensions : fonctionnelle, sociale, culturelle et économique, en valorisant les spécificités liées à l'identité des territoires et en imaginant des liens nouveaux entre la ville et son port. Dans ce contexte, la conclusion vise la question des enjeux, et des paramètres pour une stratégie du renouvellement de l'interface port ville, et concentre les questionnements qui fondent la problématique de la reconquête des espaces délaissés. Et vu la complexité du système ville-port, et aussi la recherche est d'identifier des paramètres pour une stratégie de renouvellement urbain de l'interface ville-port et de définir une méthode d'analyse adéquate afin de construire une démarche stratégique qui vise à élaborer un outil d'aide à la décision pour l'aménagement des interfaces ville-port.

²¹Mémoire de magister, présenté par Mr AOUISSI Khalil Bachir, Encadré par Mr. BAOUNI Tahar, Soutenu le 12 décembre 2013.P 23.

Chapitre III: Cas D'étude

-Première partie : lecture de la transformation de la ville de Dellys

1- Introduction

2- Lecture morphologique des reliefs et processus d'anthropisation du territoire.

3- Lecture de processus de formation et de transformation de la ville.

4- L'analyse typologique.

-Deuxième partie : Projet Urbain Et Architectural

1- Proposition D'aménagement Urbain.

2- Présentation Du Projet.

3- Dossier Graphique.

-Conclusion Générale

Première partie :

1. Introduction:

L'étude et l'intervention sur le bâti exige le recours à différentes échelles de lecture dans un but de compréhension et de mise en évidence du processus d'évolution. Pour cela, on s'est basé sur le moyen de la "méthode TYPOMORPHOLOGIQUE"

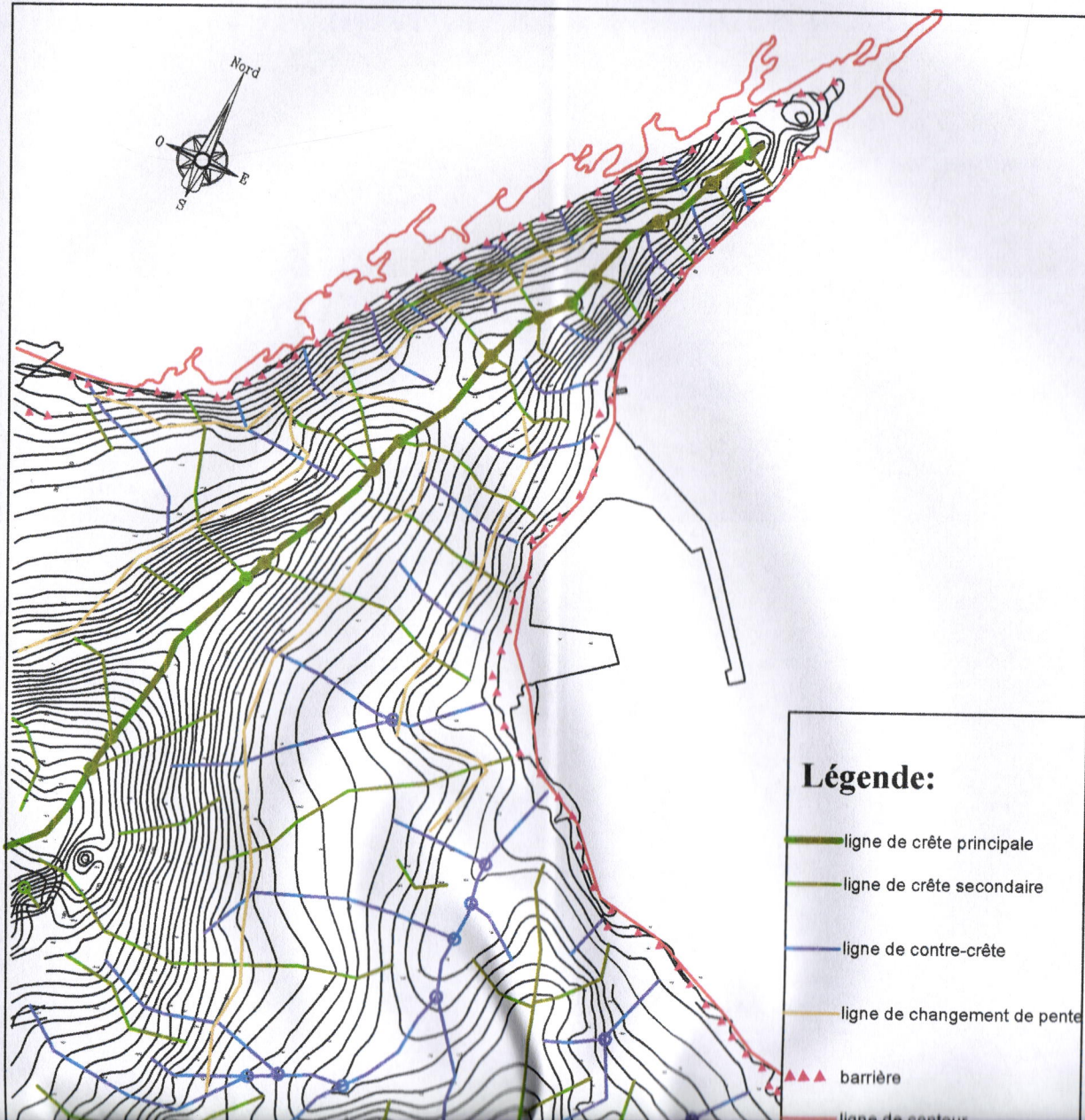
Cette lecture s'est effectuée selon différentes échelles (lecture territoriale, du processus de formation et de transformation de la ville, la lecture de la typologie du bâti) qui nous ont permis de comprendre la logique d'implantation de l'établissement urbain et du bâti.

2. Lecture morphologique des reliefs et processus d'anthropisation du territoire:

Le territoire possède une structure morphologique de son relief qui l'individualise des autres lieux avant l'établissement même du genre humain. La lecture de cet espace permet d'atteindre un niveau de compréhension de l'installation et de l'évolution des structures anthropiques.

L'occupation du territoire se fait de manière progressive à travers la succession de quatre cycles (implantation, consolidation, récupération, restructuration). Chacune d'elle se compose à son tour de plusieurs phases qui obéissent à une logique chronologique, de telle manière que les phases précédentes sont assumées par la phase suivante dans un nouvel ordre hiérarchique. Prétendre à une unique façon d'occuper les différents territoires est une erreur selon de nombreux spécialistes, mais il existe une logique qui est spontanée à travers la lecture du premier cycle du processus typologique de l'humanisation du territoire qui comporte quatre phases dont chacune est inhérente à une phase de développement de l'installation et de l'évolution anthropique.

- La forme péninsulaire du relief a été un facteur favorable à l'occupation pérenne de l'établissement. les atouts du site sont:
- son ouverture sur un paysage oriental lointain.
 - constitue un abri favorable à la navigation.
 - la morphologie du site qui permet un bon abri contre les attaques extérieures



2.2 Lecture hydrographique à l'échelle du centre historique le tissu urbain est contraint par les éléments hydrographiques et laisse place à des parcours ralentisseurs hydrographiques.



Figure 11 : Carte d'urbanisme
Source : Atelier p...

2.3 Synthèse:

Dellys, de par sa situation géomorphologique, a longtemps servi de lieu d'échange. Son port a été...

3. Lecture de processus de formation et de transformation de la ville :

3.1 Introduction :

L'analyse historique consiste à faire la genèse de la formation et transformation de la ville et comprendre les conditions géographiques, historiques et culturelles qui l'ont conditionnée.

Pour cela l'on tentera de retrouver les moments clefs correspondant à des phases significatives sur le plan morphologique ; autrement dit, de mettre en évidence à travers les préexistence's , les différentes entités de l'établissement et de leur chronologie.

3.2 Lecture diachronique :

A travers le constat des préexistence's, traces et tracés, nous avons essayé de déterminer les différentes structures qui ont conditionné la forme actuelle de la ville ancienne. Pour parvenir à la lecture du tissu actuel, nous avons eu recours aux différents documents en notre possession :

- Les plans cadastraux allant de la période de 1845 à 1950 (voir annexes).
- Les vues aériennes (photos aériennes de l'INCT, image recomposées de Google Earth).
- Le relevé de l'état des lieux (effectué dans le cadre de l'étude du PPSMVSS).
- Les différentes sources historiques (publications et archives).
- Le constat de vestiges archéologiques encore visibles.

- Hypothèse de restitution des vestiges romaines :

Les romains établirent un réseau routier adapté à l'acheminement des troupes et des marchandises.

La construction des voies romaines progressait à une vitesse moyenne de 3km par semaine, L'essentiel des vestiges retrouvés suite aux fouilles entreprises au lendemain de la colonisation se résument à:

-Une borne du 3ème siècle de notre ère à l'Ouest, à une distance de 4Km du centre de la ville française en 1912 (d'après M. Viré) .

-Un dallage utilisé par un particulier signalant l'emplacement de la voie romaine bordant la porte antique au dessus de la porte coloniale française menant aux jardins.

Des fragments de muraille vers l' abattoir et le cimetière musulman qui se relie à ceux trouvés à l'intérieure de l' école technique .(source M.A. VISBEC)

3.2.2 Période médiévale :(642-1830)

Première phase :

Dans cette phase l'hypothèse dessine la forme du premier établissement sur le bassin sud entre les deux lignes de contre crête qui comportent l'unité hydrographique urbaine la plus proche du port.

Deuxième phase :

Dans cette phase , le premier établissement subira un dédoublement du coté sud donnant lieu à un noyau urbain dont les limites sont parallèles à la ligne de contre crête avec la continuation du parcours centralisant .

Troisième phase :

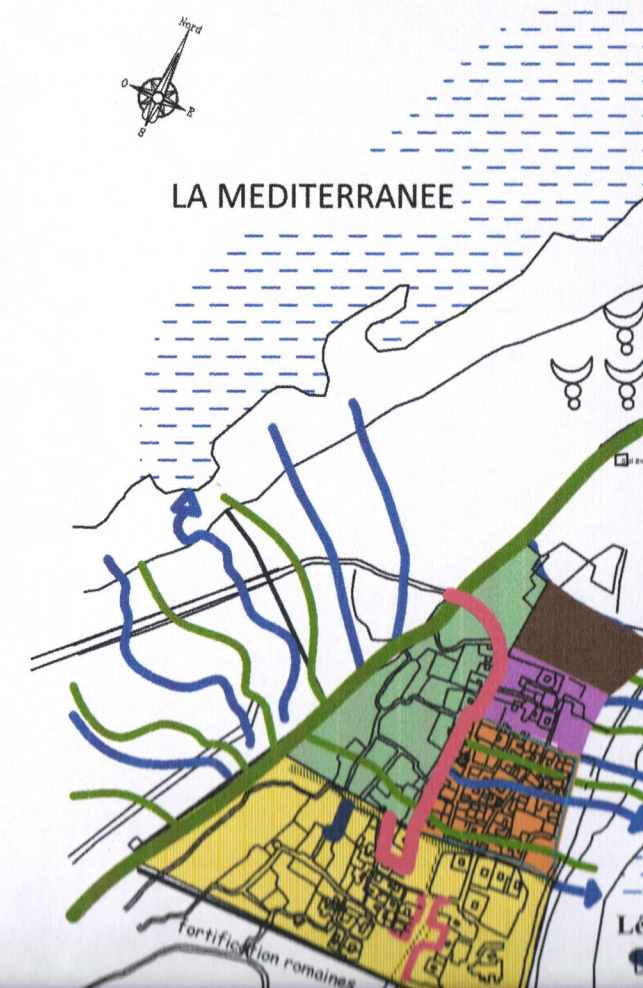
De même manière , le noyau urbain se dédouble du du coté sud , vers un deuxième noyau urbain qui correspond à une unité hydrographique urbaine dont les limites sont parallèles à la ligne de

Quatrième phase :

dans cette phase les noyaux urbains dédoublement périphérique donnant lieu à un troisième noyau urbain et un parcours centralisant.

Cinquième phase :

En dernier lieu , les noyaux urbains dédoublement faisant de lui (la rue passante par le mausolée S) un parcours centralisant. (source M.A. VISBEC)



3.2.3 La période coloniale:(1844-1962)

Phase 1: Intramuros(1844-1880):

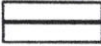

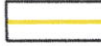


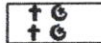
Les premières opérations françaises ont un caractère militaire et se traduisent par:

- L'installation de baraquements militaires dans la partie intramuros médiévale.
- La reconversion de fondouks et de la grande mosquée en centre de soins.
- L'Alignement et l'élargissement de la grande rue arabe(parcours centralisant) afin de faciliter la circulation des troupes et de véhicules militaires.
- LA construction d'un abattoir.
- Le déplacement de la mosquée vers le parcours centralisant en 1847.



Figure 13 : Carte représentant la ville de Dellys en 1845
 Source : Fond de carte cadastre 1845 Atelier projet intégré .Université de Blida 2012

Légende:

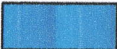











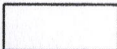
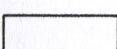

- | | | |
|---|---|---|
|  Alignement français |  Parcours d'implantation |  Parcours de liaison |
|  Impasse |  Implantation française |  Cimetière |

Phase 2: Extra Muros(1880-1922): (Création du lotissement colonial).

Le dédoublement de la ville vers le sud suit la limite de la ville casbah il correspond à l'ancien rempart. Ce dédoublement va d'abord commencer par la création d'un nouveau rempart sur les traces de l'ancien rempart dans lequel vient s'inscrire un nouveau parcellaire régulier, au contraire du tracé organique de la casbah. Ce dernier est caractérisé par:

- La continuation de la RN24 comme le parcours centralisant.
- La création d'un parcours centralisant au niveau de la ville européenne.
- L'édification de la grande mosquée d'un hôpital en 1891.
- L'élévation de forts sur les plus hauts points de la ville 1891.
- La création du lotissement colonial comprenant des projets militaires (casernements) pour la colonie Européenne.
- L'élargissement de port en 1922.
- La construction du phare de bengut en 1881.
- La création de la voie et gare ferroviaire en 1885.

Légende:

- | | | | |
|---|---------------------------------|---|----------------------|
|  | Eglise achevée en 1851 |  | Porte des jardins |
|  | Caserne d'infanterie |  | Porte d'assouaf. |
|  | Ecole coloniale d'apprentissage |  | Porte d'Alger. |
|  | Ecole primaire filles |  | Porte d'Isly. |
|  | Ecole primaire garçons |  | Porte d'Austerlitz. |
|  | Caserne de douane |  | Porte de la Kabylie. |
|  | Hôpital 1845 | | |
|  | Hôtel de la subdivision | | |
|  | Nouvelle mosquée :1847 | | |




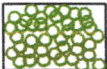
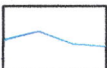
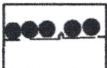

phase 3: Coloniale (1922-1962) :

Le centre-ville ne subit pas de transformation et l'extension se fait vers l'ouest le long du parcours territorial de formation urbaine.



Figure 15 : Carte représentant la ville de Dellys en 1962
Source : Atelier projet urbain .Université de Blida 2005

Légende:

- | | | |
|---|---|---|
|  la mer |  Forêt de BOUARBI |  Centre historique |
|  Limites côtière |  Rempare coloniale |  Cimetière |

Phase 1:(1962-2003) :

Cette phase se caractérise par:









- La saturation de centre historique.
- L'extension , particulièrement vers l'ouest le long du parcours et les voies de communication par des constructions anarchique sans régler jusqu'à Takdempt et vers le sud-est de la ville.
- L'apparition et l'application de la logique du zoning.
- L'apparition de la nouvelle ville de Z.H.U.N de Boumerdes.

Phase2 : (2003-2012):

Cette phase caractérisé par :

- l'extention de la ville dans tous les sens.
- La concentration des équipements le long du parcours territorial.
- L'extension vers le sud-est entre la Z.U.H.N et le centre historique.
- La ville a connu un séisme de forte magnitude qui a causé beaucoup de dégâts. D'où l'apparition d'habitat spontané (chalets).

Légende:

-  la mer
-  Limites côtière
-  Foret de BOUARBI
-  Rempare coloniale
-  Centre historique
-  Cimetière
-  La Z.H.U.N
-  Parcours de croissance (croissance post-coloniale)

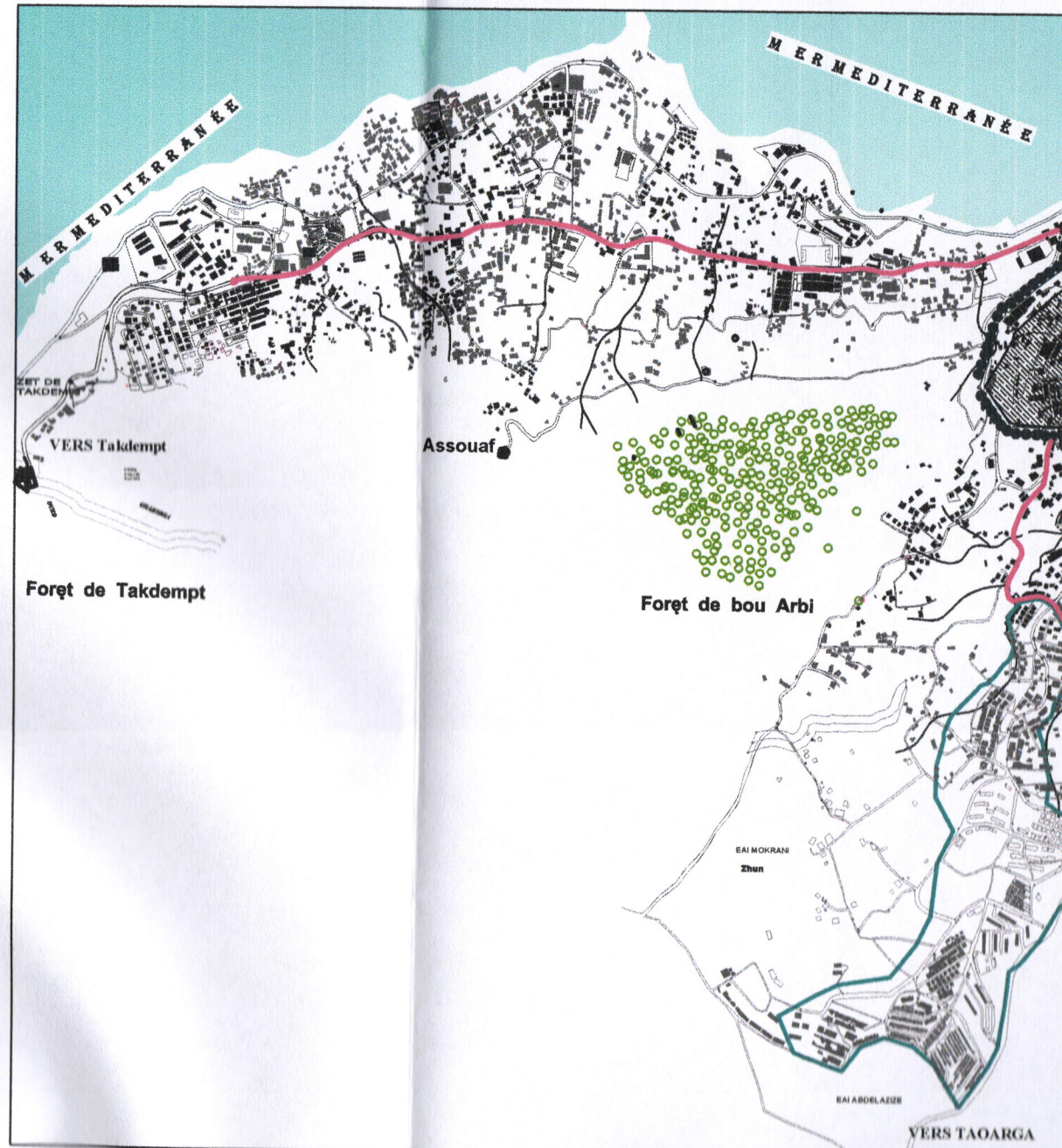


Figure 16 : Carte représentant la ville de Delys en 2014
Source : Atelier projet urbain .Université de Blida 2005

A- Synthèse de croissance:

*Les modes de croissance urbaine de la ville de Dellys :

- croissance urbaine homogène unitaire :
c'est la ville intra-muros.
- croissance indéterminée (fragmentaire) :
correspond à la cité des jardins(le long de la RN24).
- croissance prédéterminée :
correspond à la cité des lotissements
et de ZHUN DE BOUMDES.

*Les éléments ordonnateurs de la croissance :

Les parcours :

- Parcours matrice de la formation urbaine: RN24.
- Parcours de développement urbain: parcours littoral.
- Parcours de consolidation de la trame viaire.

Les pôles de croissance:

- La ville intra-muros (la Casbah et la ville coloniale).
- La ZHUN de Boumdes.
- Les lotissements.

*Les obstacles naturels:

- La chaîne montagneuse.
- La mer.
- La bande boisée.





















*Les obstacles artificiels

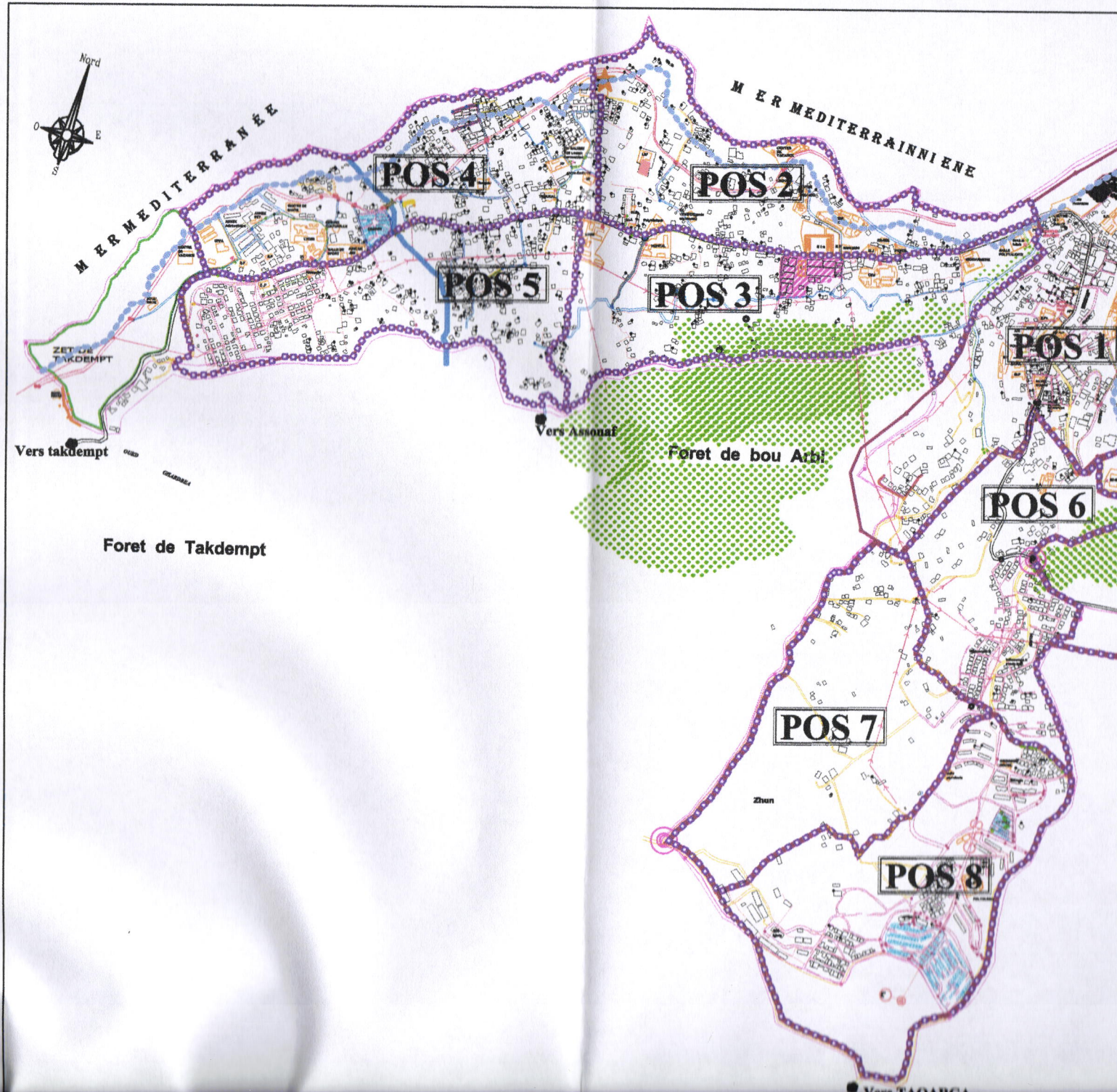
- Le cimetière.
- Les remparts.



3.3 Lecture Synchronique:

*Révision Du P.D.A.U :

-  Périmètre des POS
Nouveau perimetre
-  Limite du domaine maritime
Bande de 300 mètre
Bande de 800 mètre
-  Limite de la ZET
-  Equipement
-  Habitat
-  Site chalets
-  Patrimoine protégé Casbah
-  Cimetière Musulman
-  ZAD
-  ZET
-  Ligne électrique (souterrain)
-  Ligne électrique M T
-  Réseaux de distribution de gaz
-  Carrefour à Aménager
-  Route nationale (RN 24)
-  Chemin de wilaya (cw 145)
-  EX voie fere
-  Chemin communal
-  Pistes
-  Pont
- Oued: GHARDBEA & GHRABA



Après une lecture des directives entreprises dans la révision du P.D.A.U de la ville de DELLYS on a constaté quelques incohérences dans cette révision qu'on a pu reformuler dans les points suivants:

-le P.D.A.U ; mis à part la consécration du centre historique en P.O.S érigé en plan de sauvegarde; présente un découpage trop morcelé au vu de la superficie réduite et de mono- fonctionnelle (habitat) du périmètre urbain.

Le partage des P.O.S de part et d'autre du parcours territorial renforce l'urbanisation linéaire, ne favorise au :

- la relation transversale ville /mer :
- La relation paysagère riche entre la mer et le relief montagneux.
- certains P.O.S sont délimités en fonction de leur activité créant ainsi un système de zoning monofonctionnel qui ne favorise pas la relation de proximité entre eux.

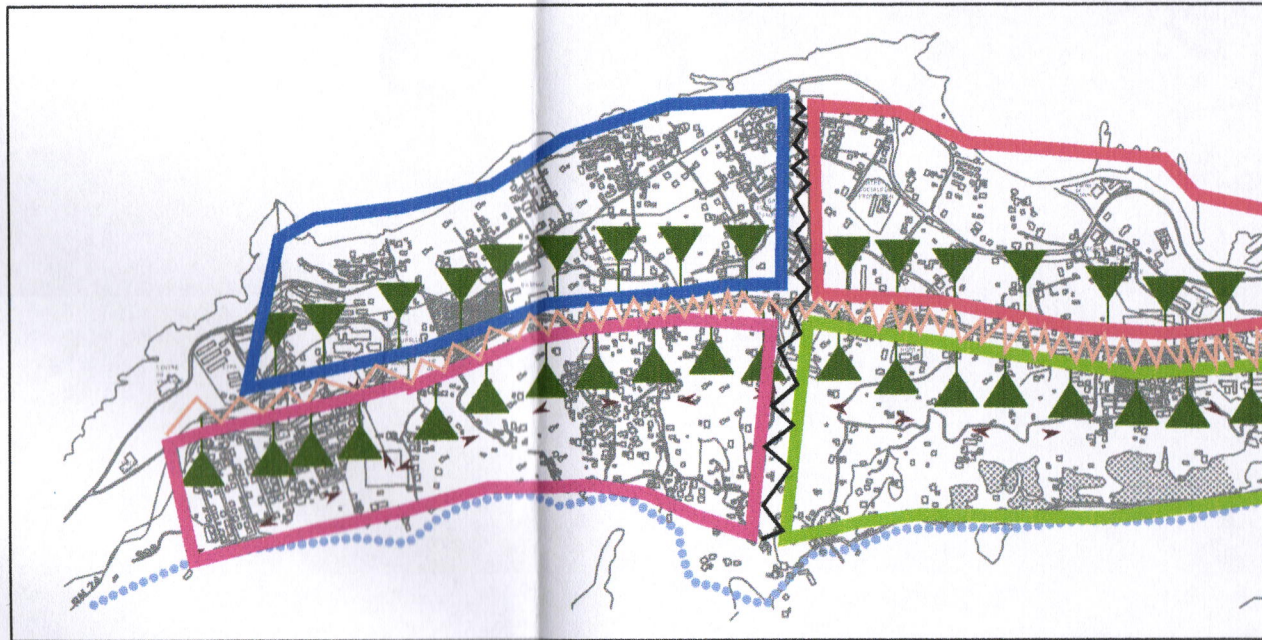
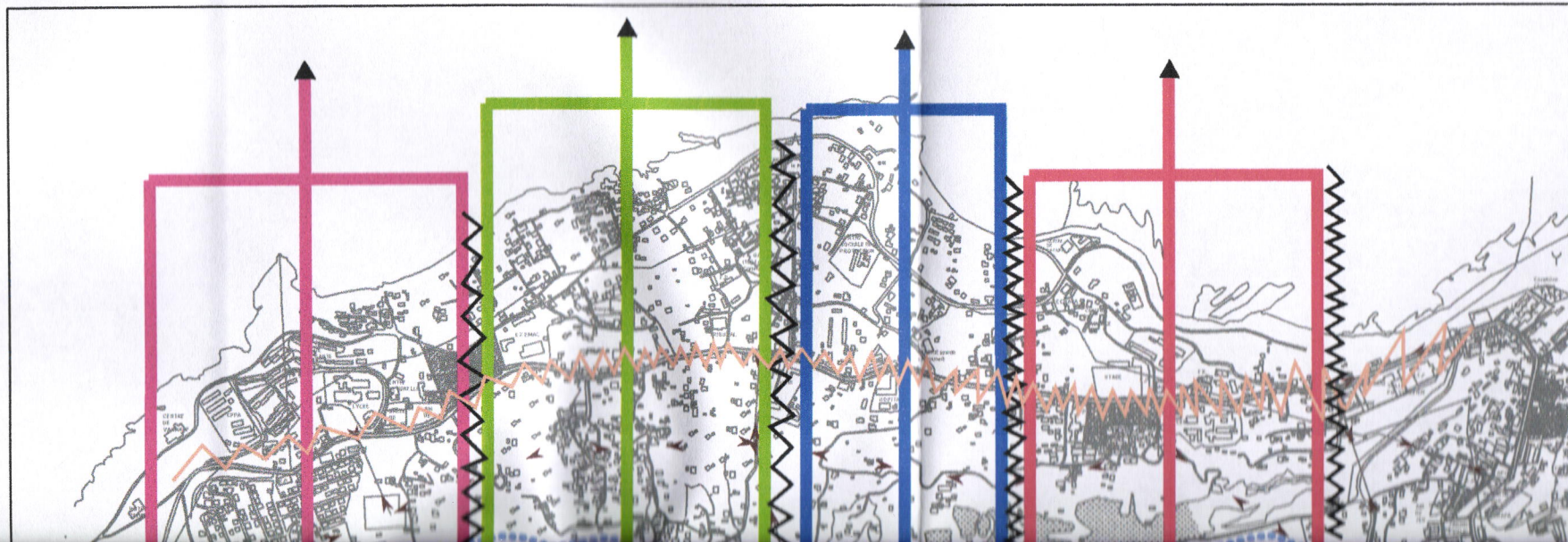


Figure 20: Carte représentant le mode découpage du PDAU.
Source : P.D.AU de la ville de Dellys



3.4 Conclusion :

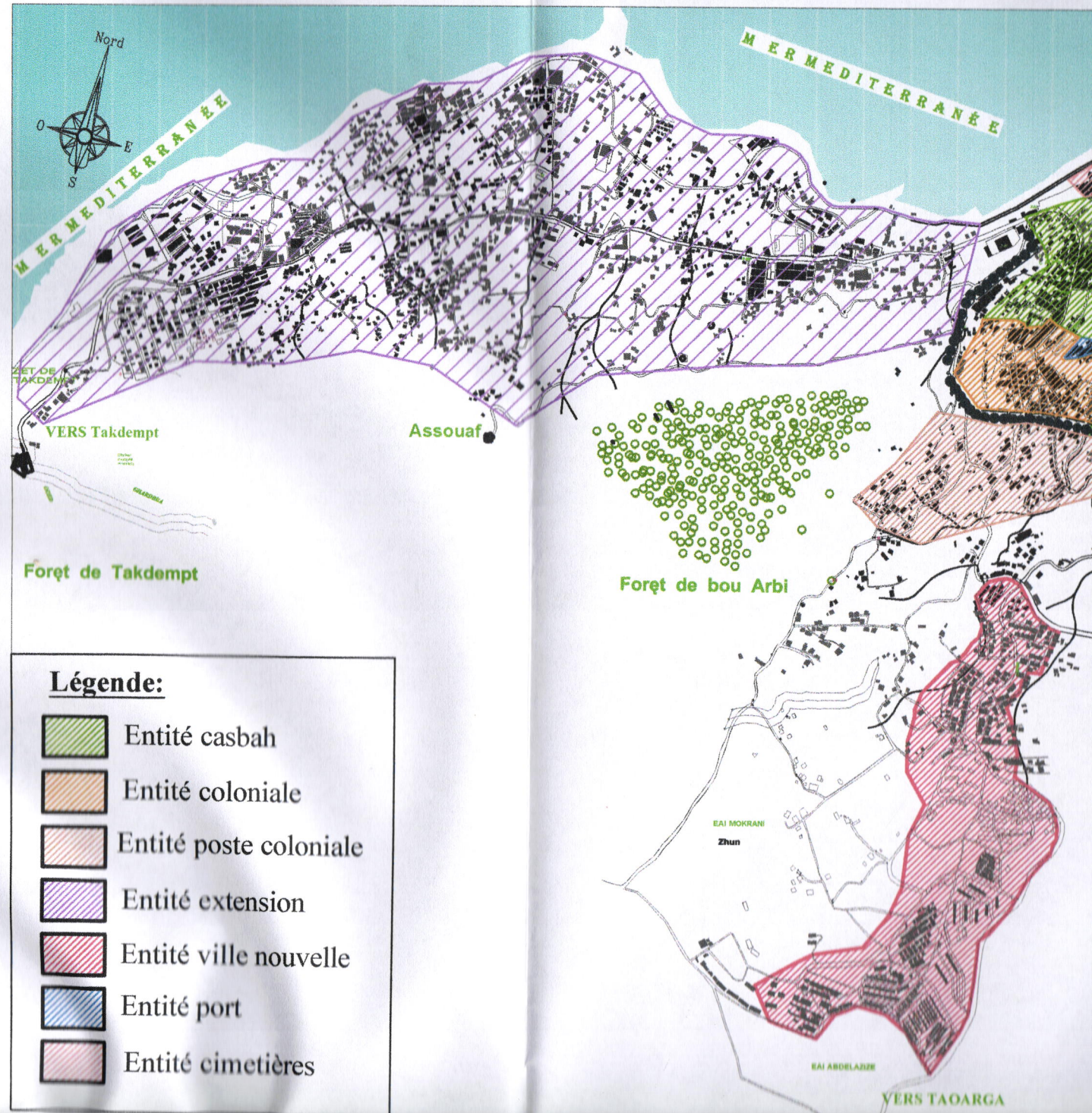
Après une lecture diachronique et synchronique du processus de développement de la ville de DELLYS , on distingue trois modes de croissance urbaine :

-une croissance unitaire (homogène) , celle du centre historique intra muros (casbah+le lotissement colonial) qui est générée par deux barrières naturelles (le relief montagneux et la mer) et ordonnée par le parcours historique de formation (la R.N 24).

-Une croissance urbaine indéterminée ou fragmentaire. Elle correspond à la zone extra muros

-Une croissance prédéterminée. Celle-ci correspond a une opération de planification de type Z.H.U.N (cité dortoirs).

-Aussi la lecture du processus de transformation à travers la stratification des différentes cartes des périodes différentes; ceci nous a permis d'identifier les différentes entités historiques.



4. Analyse Typologique :

4.1 Introduction :

L'analyse typologique du tissu urbain concerne de nombreux domaines, géographiques, historiques, architecturaux ou sociologiques. Il convient de préciser en préalable à l'ensemble de la démarche que cette tentative d'analyse de la typologie urbaine se situe en parallèle et en complément de la démarche traditionnelle et ne tente pas de s'y substituer. Tandis que la typologie analyse des caractères spécifiques des composants d'un ensemble ou d'un phénomène (la ville), afin de les décrire et d'établir une classification, la lecture morphologique du phénomène est renvoyé à ses formes physiques, 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...).

4.2 Définitions:

***Le type:**

catégorie qui possède les mêmes caractéristiques urbanistiques et architecturales. La détermination des types se réalise par la recherche de co-présence d'invariants d'une part, et d'écarts et de variations d'autre part, dans les traits du bâti et de la forme urbaine.

***La typologie:**

analyse des caractères spécifiques des composants d'un ensemble et d'un phénomène afin de les décrire et d'établir une classification et la typologie c'est l'étude des types d'édifices et leur classification selon plusieurs critères (dimensions, fonctions, distributions)

4.3 Objectif:

L'analyse typologique a pour objectif :

- de faire une évaluation critique de la forme des tissus et des organismes urbains.
- d'identifier des permanences structurales associées à l'identité culturelle des lieux et des contraintes relatives à la conservation du patrimoine bâti et des paysages culturels.
- de définir des mesures de contrôle des transformations du cadre bâti et d'encadrement des projets d'intervention.

4.4.1 Système Viaire :

La Casbah dispose d'un système viaire hiérarchisé, composé d'une voie principale (le parcours historique), permettant de traverser le quartier de part en part en reliant la Casbah au reste de la ville. Cette voie délimite deux parties de la Casbah : la ville haute et la ville basse.

-Plusieurs voies secondaires (parcours de liaison) partent de cette voie principale, ils permettent de joindre les quartiers de la basse et de la haute ville.

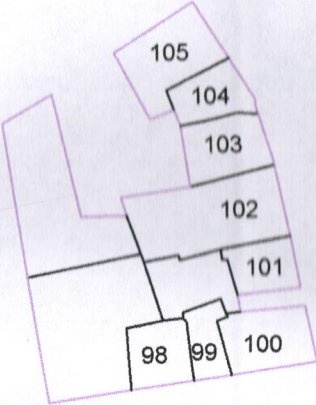


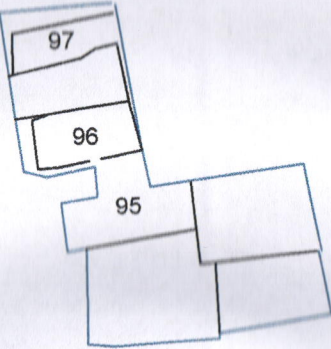
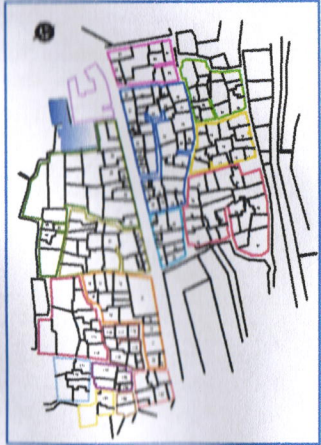
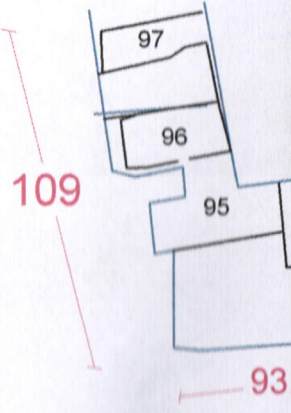
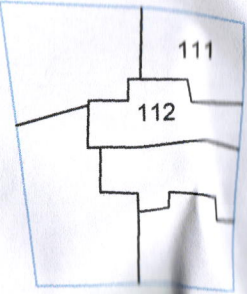

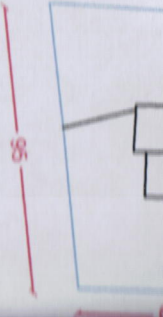
-Des impasses permettent de desservir les parcelles se trouvant aux coeurs de certains îlots.

-Les rues et ruelles de la Casbah sont étroites, ne permettant pas le passage des véhicules. Elles sont à usage piétonnier, exception faite de la voie principale qui a subi un élargissement et un alignement pendant l'époque coloniale. Le tracé de ces voies est propre aux tissus vernaculaires, ou aucune rue ne se trouve rectiligne de bout en bout. L'ensemble des voies suivent un tracé curviligne et sinueux ne permettant pas la visibilité de bout à bout.



4.4.2 Système Parcelaire :

4.4.2.1 Les Types des îlots :

	ILOT	POSITION	FORME	DIMEN
07			irrégulier	
08			irrégulier	
09			régulier	

4.4.2.2 Distribution des parcelles :

Les îlots de la Casbah sont de tailles différentes mais tous ont une forme organique et sont subdivisés en plusieurs unités de propriétés appelés parcelles.

La forme des parcelles n'est pas régulière, on ne trouvera pas deux parcelles de tailles et de formes identiques dans toute la Casbah.

Les parcelles s'unissent les unes aux autres sur toute la surface de l'îlot, celles se trouvant sur le pourtour de l'îlot ont une façade sur la voie publique, les autres se trouvant au cœur de l'îlot sont desservies par des impasses. L'occupation des parcelles est aussi différente, la majorité des parcelles sont bâties certains bâtiments sont à usages spéciaux (équipements) et d'autres à usage résidentiel ou mixte (résidentiel et commercial). Les parcelles non bâties sont utilisées comme jardin, on appelle ces dernières les Ryads.

Les parcelles sont distribuées le long d'une ligne médiane (axe principale - axe secondaire); dos à dos et desservies par deux rues parallèles:

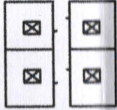
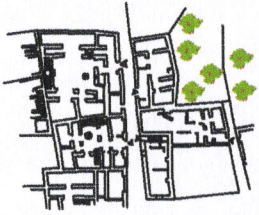
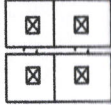

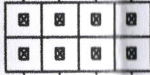

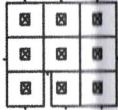

Distribution des parcelles	Type de parcelle	Echantillon	
Le long d'une ligne médiane Axe principale			-ce type -dans ce eu mitoyen gardant l
Le long d'une ligne médiane Axe secondaire			-ce type s -dans ce mitoyen l'intimité des mais
Association dos à dos			-on trou de niveau -c'est des mitoyen par une s
Desservies par deux rues parallèles			-ce type saturation -dans ce parcelles

Tableau 4.4.2.2: Distribution des parcelles

4.4.3 Système bâti:

La Casbah compte 324 bâtisses à usage de logement ou logement plus commerce, dont 125 sont de type traditionnel, 72 de la période française et 137 contemporaines. Leur état de conservation varie sensiblement, avec 31 bâtisses totalement effondrées, 64 partiellement effondrées, 42 présentant d'importantes anomalies structurelles, 71 relativement stables, 128 avec un état structurel satisfaisant.

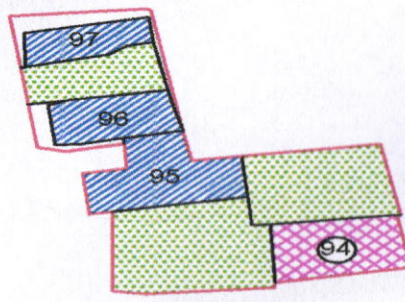
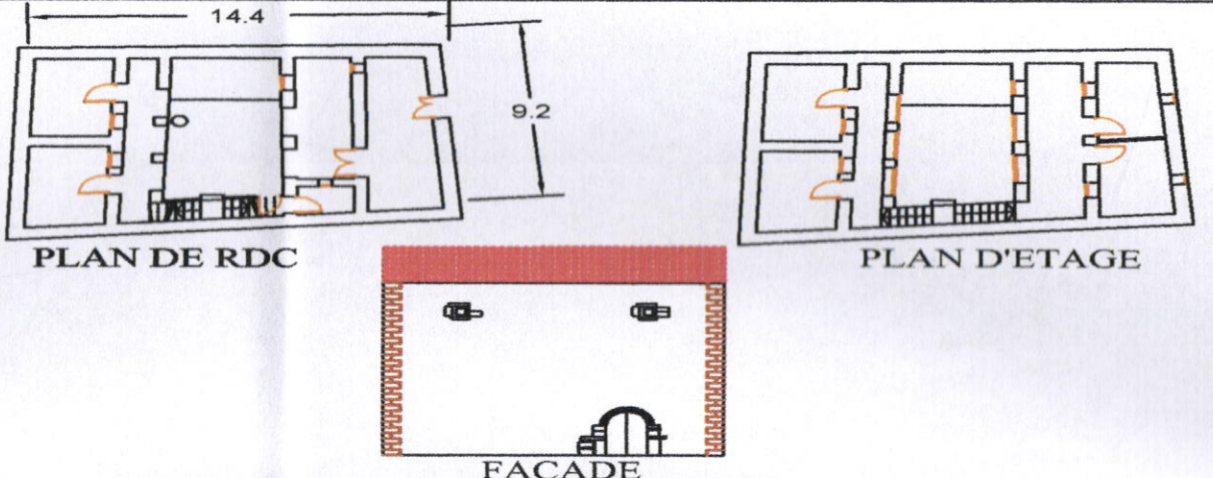
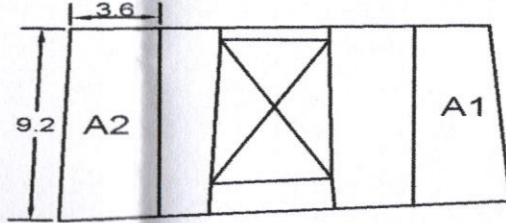
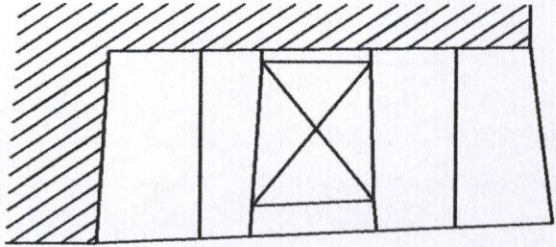
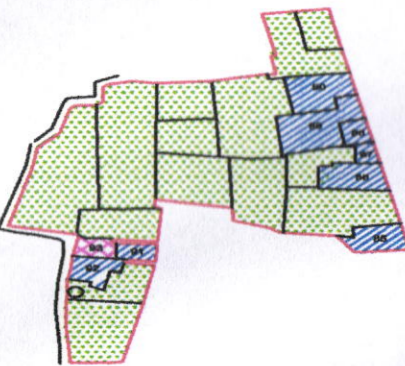
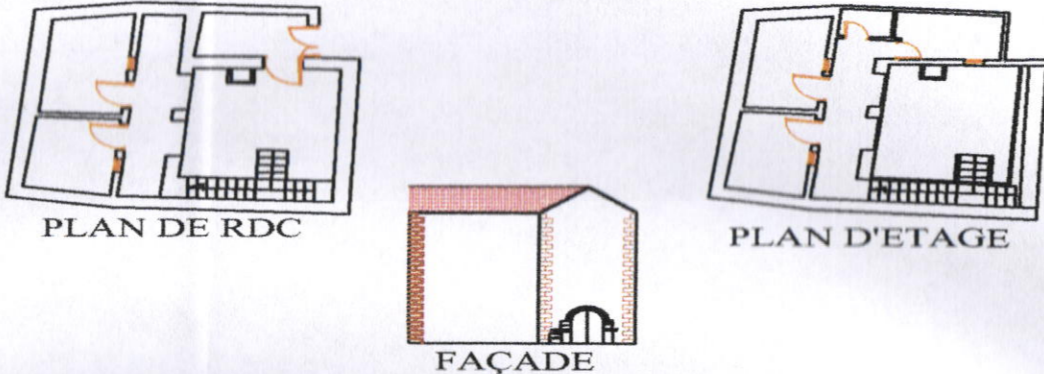
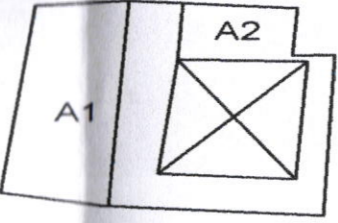
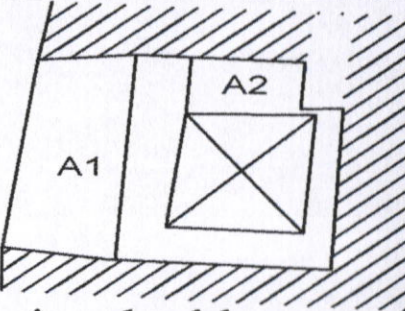
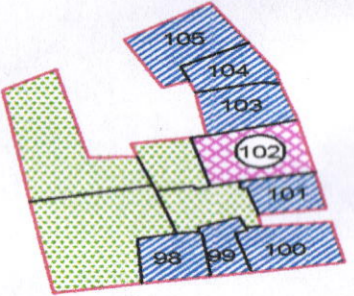
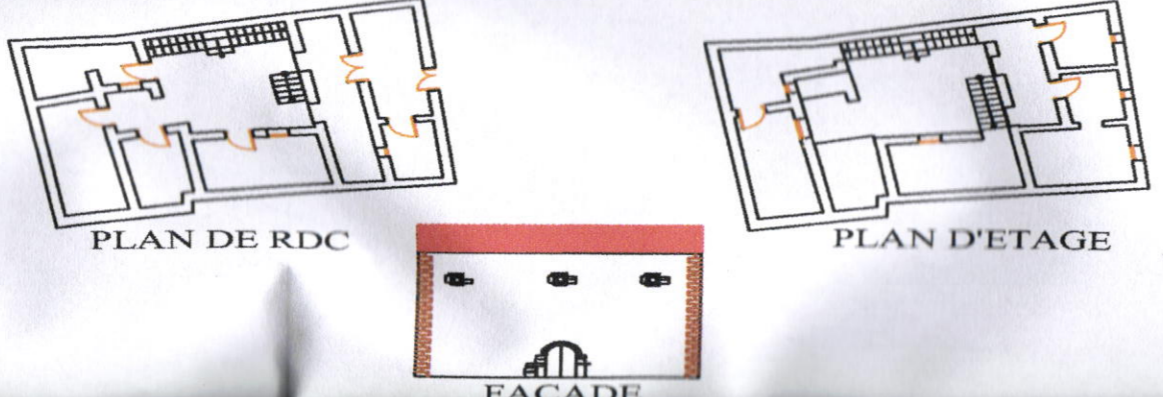
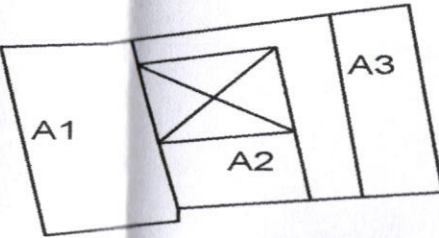
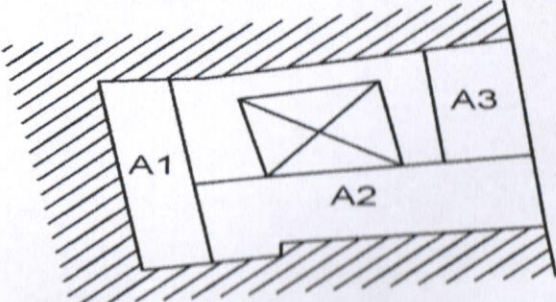
La Casbah est un quartier principalement à usage résidentiel et très peu doté d'équipements publics. En effet, il n'y a qu'un lycée, un collège, une école primaire, un centre de santé, une mosquée et neuf mausolées (il est à signaler que les pratiques religieuses liées aux mausolées n'existent plus dans ces lieux).

Les habitations traditionnelles de la Casbah sont réalisées exclusivement avec des matériaux locaux, naturels ou fabriqués localement de façon traditionnelle (pierre, brique pleine de terre cuite, tuile canal, rondin de bois supportant les planchers, menuiserie et garde corps, etc.).

Les techniques constructives et de décoration, utilisées pour répondre à des besoins précis d'habitabilité témoignent du savoir-faire local (maçonnerie en pierre hourdé d'un mortier de terre enduite de chaux, couverture en tuile canal, escalier en pierre.) Elles s'organisent autour d'une cour, où se trouve le puits, un ou plusieurs escaliers desservant l'étage, généralement un bout

de jardin (Ryad) avec ses fleurs et des arbres fruitiers (jasmins, agrumes, etc.) est intégré à la maison.

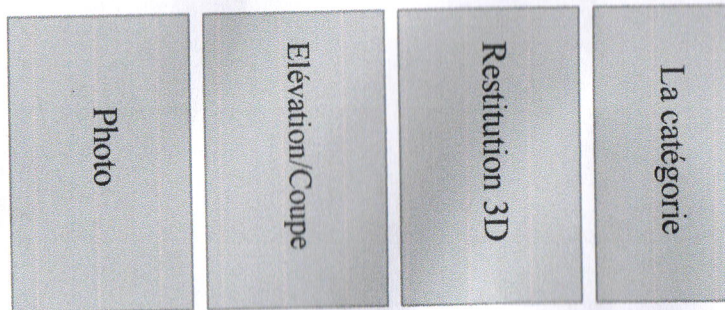
Ces habitations représentent un exemple unique de typologies antiques encore habitées en Algérie, en tant qu'expression matérielle de la culture, elles permettent de saisir le savoir-faire local. S'ouvrant à l'intérieur, sur la cour, ces maisons s'unissent les unes aux autres, sur deux, trois ou quatre côtés, selon la position qu'elles occupent dans l'îlot : maison d'angle, de rive ou au coeur de l'îlot. Le contact entre ces maisons se fait à l'aide de murs mitoyens. Cette faculté permet d'avoir des tissus très denses, propres aux médinas islamiques. Ce sont des tissus cohérents, unitaires et favorisant la convivialité entre voisins.

N° parcelle	Situation	Etat De Fait	Analyse De L'aspect Géométrico-Formel	Analyse De L'organisation Distributive / Agrégative
N° 94			 <p data-bbox="1982 478 2688 678"> Surface foncière: $9.2 \times 14.4 = 131.1 \text{ m}^2$ front profondeur: $9.2 / 14.4 = 0.63$ module de base: $A1 = 33 \text{ m}^2$ $A2 = 28 \text{ m}^2$ </p>	 <p data-bbox="2721 518 3343 678"> Maison d'angle double mitoyenneté bicellulaire accès sur parcours entrée centrale </p>
N° 93			 <p data-bbox="1982 997 2688 1125"> Surface foncière: $6.4 \times 7.5 = 48 \text{ m}^2$ Front profondeur: $6.4 / 7.5 = 0.85$ $A1 = 15.3 \text{ m}^2$ $A2 = 7.5 \text{ m}^2$ </p>	 <p data-bbox="2704 1005 3343 1125"> Maison de rive double mitoyenneté bicellulaire accès sur parcours entrée latéral </p>
N° 102			 <p data-bbox="1982 1460 2688 1588"> Surface foncière: $8.9 \times 13.2 = 117.4 \text{ m}^2$ front profondeur: $8.9 / 117.7 = 0.63$ </p>	 <p data-bbox="2721 1460 3343 1588"> Maison de rive double mitoyenneté tricellulaire </p>

Dans la casbah de Dellys existent diverses techniques de construction et de décor traditionnelles ancestrales.

Les nouvelles constructions et les anciennes bâtisses ayant subi des transformations paraissent en rupture avec le paysage urbain dont l'esthétique et l'harmonie sont uniques. L'inadéquation du domaine construit récent aux caractéristiques architecturales existantes, est une raison d'étudier les techniques et caractéristiques typologico-architecturales du bâti traditionnel. Celles-ci ont pour avantage d'utiliser des matériaux disponibles sur place, et de former une main d'œuvre en grand nombre et en peu de temps, car elles ne nécessitent pas un apprentissage très long. A ces raisons, s'ajoute la disponibilité et l'abondance des matériaux traditionnels (pierre, argile, bois), dans les environs immédiats dont l'adaptation aux conditions climatiques de la région n'est plus à démontrer.

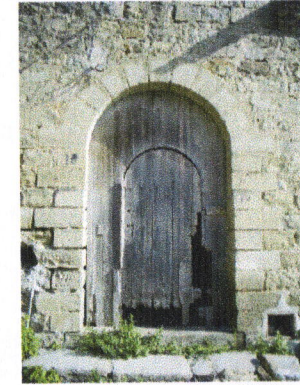
Pour classer ces différents éléments, rencontrés lors de nos deux campagnes de relevés, nous allons dresser un tableau classant classificateur des divers éléments par ordre d'apparition.



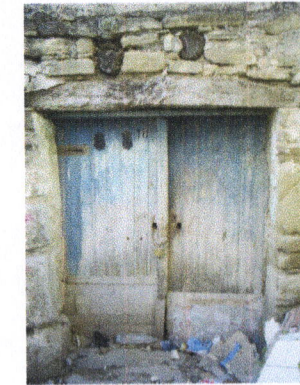
◀ Schémas descriptif du tableau adopté pour la classification des différents éléments.

A- Portes :

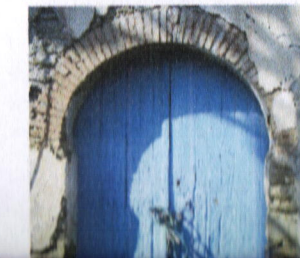
* Porte à Arc En Plein Cintre En Pierre T



* Porte à Linteau De Bois :

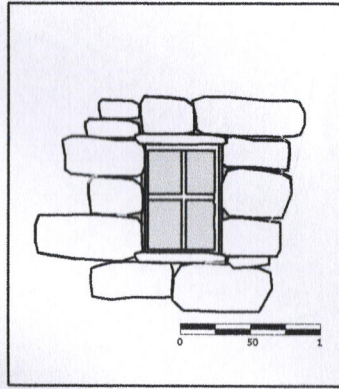
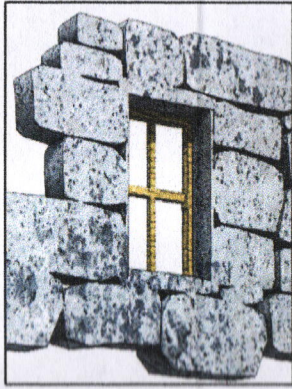
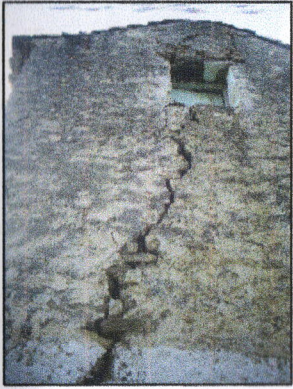


* Porte à Arc En Plein Cintre En Brique

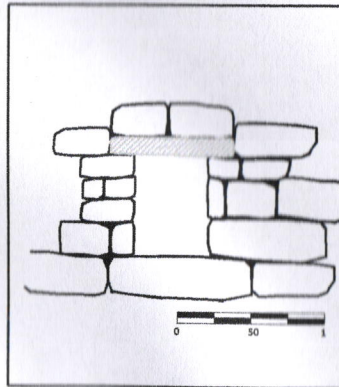
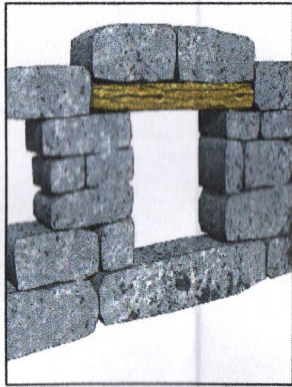


B- Fenêtres :

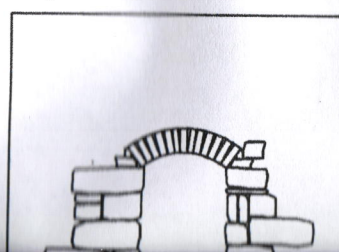
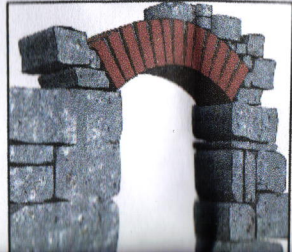
* Fenêtre à Linteau En Pierres Plâtre :



* Fenêtre à Linteau En Rondin De Bois :



* Fenêtre à Arc Surbaissé En Brique ou pierre :



C- Chaînes et niches :

* Chaîne D'angle à Assise Irrégulière :



* Niche De Première Génération :

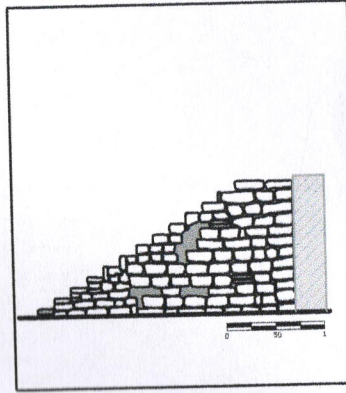


* Niche De Deuxième Génération :

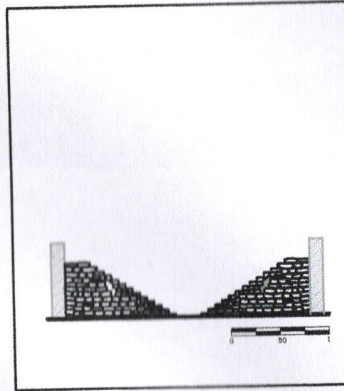
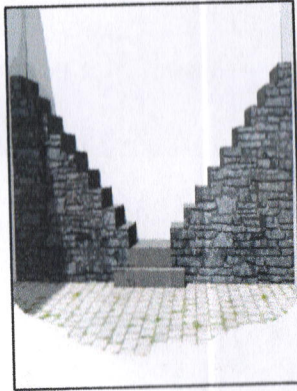
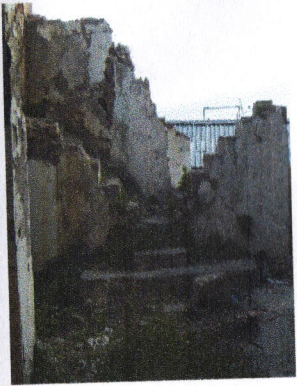


D- Escaliers :

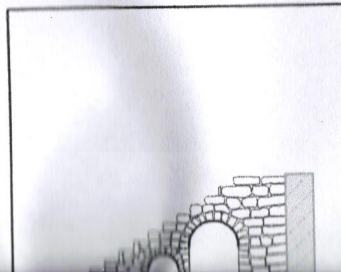
* Escalier Sur Massif De Pierre :



* Escalier à Volées Symétrique Sur Massif De Pierre :

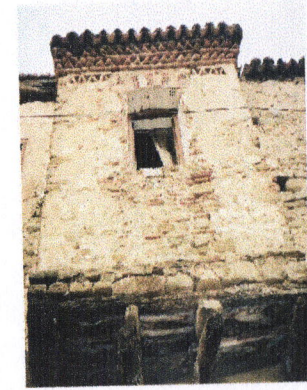


* Escalier Sur Voûte De Pierre :



E- Qbous :

* Qbou De Deuxième Génération :



* Qbou De Troisième Génération :



* Qbou De Quatrième Génération :



1. Proposition d'aménagement à l'échelle du centre historique :

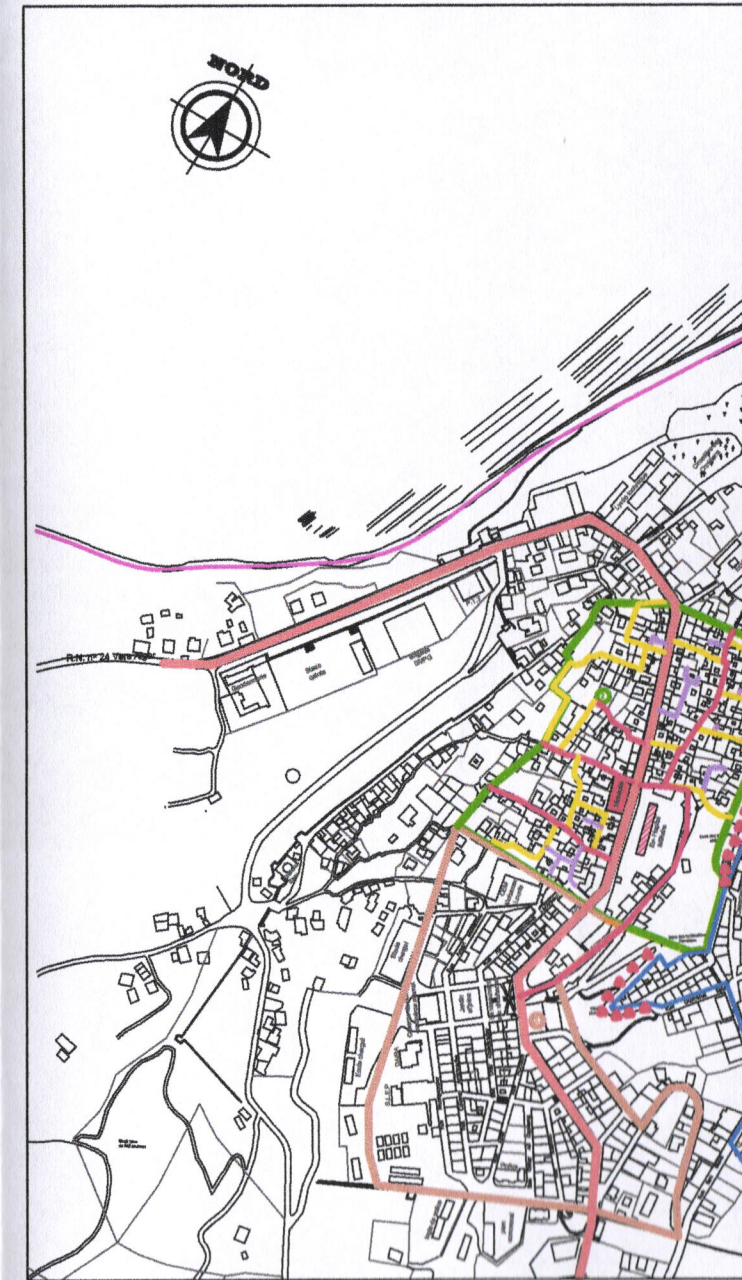
1.1 Introduction :

Après avoir établi une lecture de la ville de Dellys à différents échelles (territoire, historique, typologie de bâti), on a remarqué la présence de plusieurs entités au niveau du centre historique, délimitées par un ensemble de barrières naturelles et artificielles, ce qui cause un manque de liaison entre ces derniers.

Afin d'assurer et améliorer la relation entre les différentes entités, une proposition d'aménagement est proposée par la suite.

1.2 Problématiques générales:

- Perte relative d'identité de la ville ancienne (la casbah - la muraille) .
- L'absence des parcours transversaux le centre ancien, ce qui cause une concentration du flux au niveau de RN24 .
- La dégradation du bâti du centre historique (la Casbah et quartier colonial) .
- Limite ouest de la ville définie par une barrière naturelle.
- Ruptures entre la ville médiévale (casbah) et l'extension coloniale.
- Absence de liaison entre le centre ancien et le port, et entre la partie est et ouest de la ville a cause de la morphologie du site.
- Absence d'activités (touristiques, nautiques, commerciales, et de loisir) au niveau du port de Dellys qui entrave leur développement.
- Structure viaire qui ne permet pas une bonne irrigation de la casbah.
- L'abandon de la voie ferrée et le manque d'une gare ferroviaire.



Légende:

Entités morphologique de tissu :



Port



Entité casbah



Entité colonial

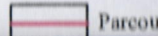
Parcours de :



Parcou



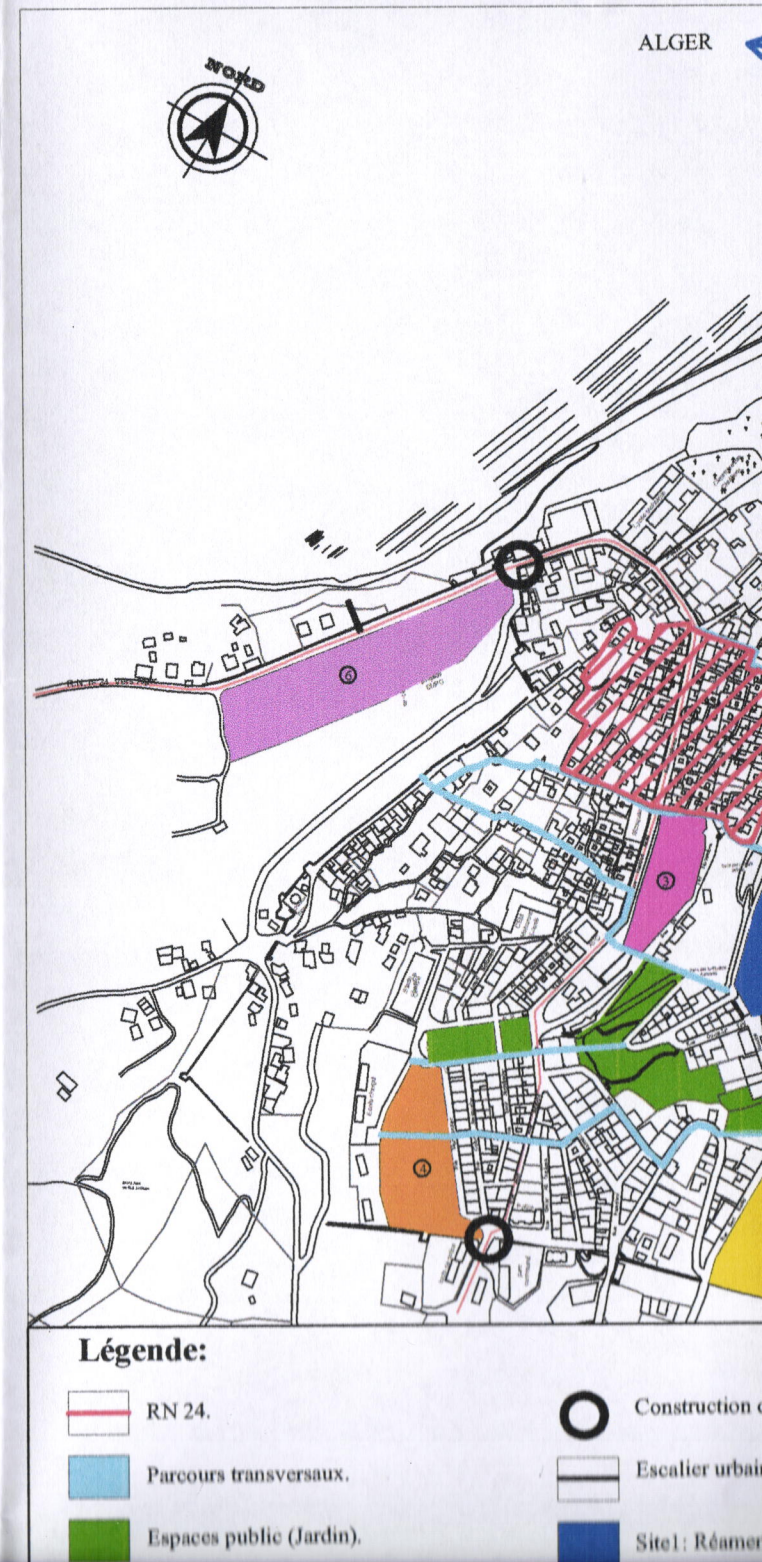
Parcou



Parcou

Les projets faisant partie du schéma de structure proposé s'inscrivent dans le cadre de la problématique de requalification le parcours longitudinal et les parcours transversaux ,dans le but d'assurer la continuité et de relier les différentes entités morphologiques et urbaines (le centre historique,le port et la ville française de Dellys par d'autres villes côtières), ainsi pour établir une relation ville mer dans le sens transversal et franchir les barrières naturelles et artificiels existantes, ainsi que la relation avec les villes voisines (échelle territoriale)

- Restauration et requalification du cadre bâti au niveau du centre historique.
- Prolongement des parcours transversaux de la ville ancienne jusqu'à la mer .
- Projection des équipements culturelle à l'échelle de la ville .
- Création des aires de détente et de loisirs .
- Ravalement des façades au long de la RN 24 .
- La mise en valeur de l'identité de la ville ancienne par construction des portes urbaines à caractère historique à l'entrée et à la sortie de la ville .
- Réaménagement de la zone portuaire et projection des équipements (touristique , commerciale ,maritime....).
- La liaison de la ville de Dellys avec d'autres villes côtières à travers le transport maritime.

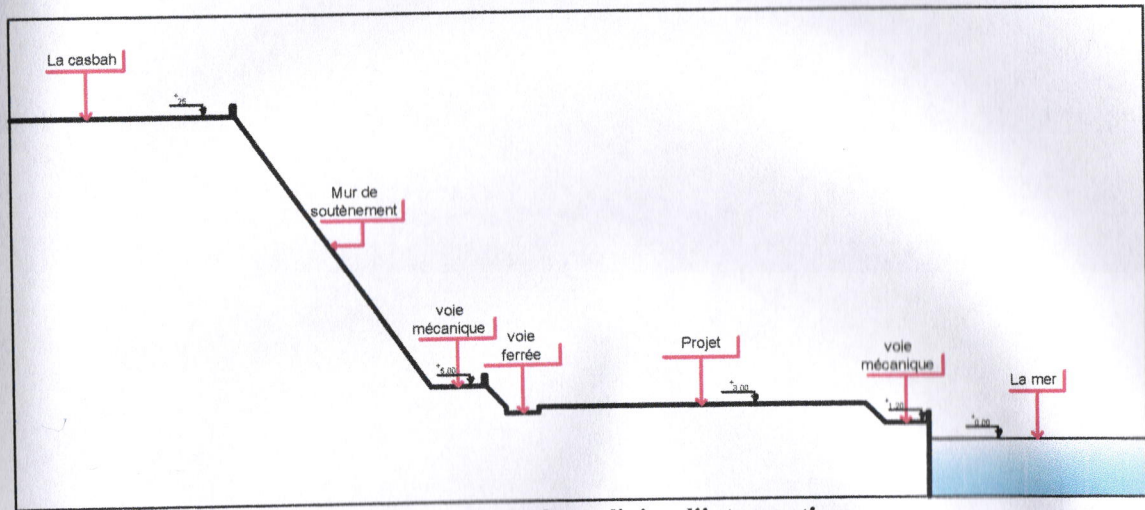


2.1 Présentation de la zone d'intervention :

Notre aire d'intervention est l'entité portuaire qui se situe à l'est de la ville de Dellys, plus exactement en contrebas du centre historique (la Casbah).

- Cette partie est considérée comme un espace tampon qui relie la ville et la mer, Elle est occupée actuellement par des baraquements militaires et, une ancienne école de pêche ainsi que le lieu bâtiment de sport nautique démoli récemment .

- Cette partie d'intervention est limitée par :
 - * le mur de conformément de la falaise et la voie ferrée à l'ouest .
 - * la mer Méditerranée à l'est.



Coupe schématique transversal sur l'aire d'intervention .



Légende:

-  La Zone D'intervention .
-  Rue All Nourine.
-  Le Talus.
-  Le mur De Conformément.

Figure 27: Carte représentative de la zone d'intervention.

Source : Elaboré par l'auteur.

2.2 La problématique spécifique de l'aire d'étude :

-D'après l'analyse urbaine établie précédemment, nous avons tiré les problématiques suivantes:

- * La croissance linéaire le long du parcours territorial historique RN24 (provoque l'absence de la relation ville-mer).
- * L'occupation actuelle de l'aire portuaire par des activités inadaptées constitue un obstacle majeur pour son bon fonctionnement.
- * L'absence des activités (touristiques, nautiques, commerciale...) au niveau du cette port.
- * La présence d'un cadre paysager important et le manque d'exploitation de cette potentialité.

-Cette problématiques nous amène à poser un certain nombre de questions:

- 1- Comment rétablir la relation ville-mer ?
- 2- Comment exploiter les potentialités du périmètre d'intervention en matière de commerce et de tourisme?
- 3- Quel est le bon programme d'équipements et les différents aménagements qui peuvent assurer le bon fonctionnement de ce périmètre portuaire?

2.3 La proposition d'aménagement : (Principes d'intervention).

-Réaménagement de l'aire d'intervention en port de plaisance afin d'exploiter ses potentialités touristiques et commerciales.

-L'animation de la zone portuaire par des projets qui vont assurer les fonctions principales suivantes: «la détente et le loisir, le commerce ainsi que l'hébergement»

-Assurer la continuité spatiale et visuelle vers la mer.

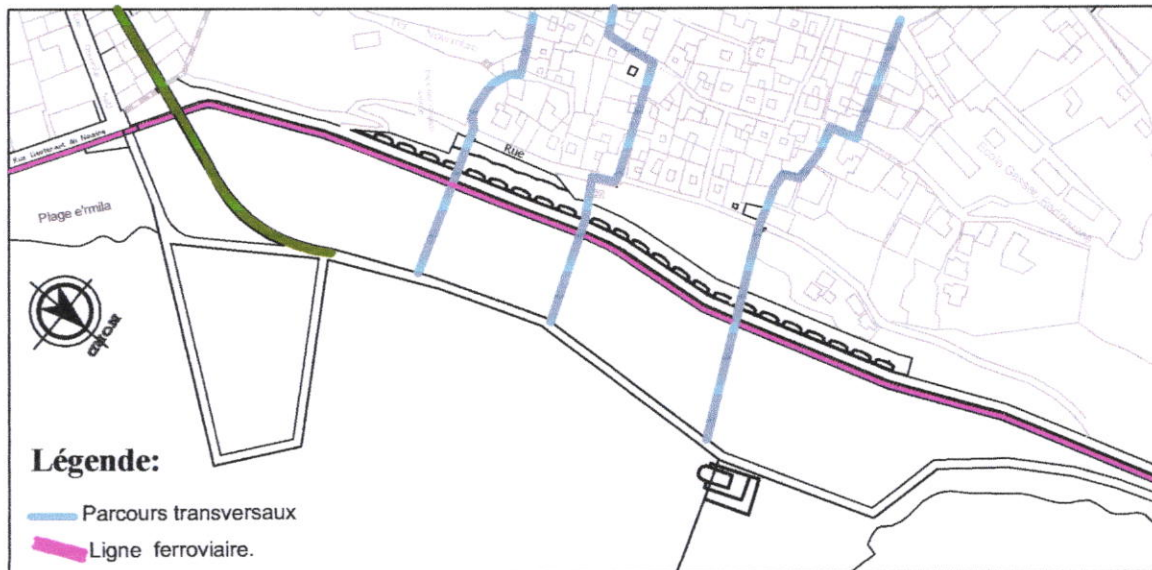
-Crée la continuité et rétablir la relation entre la ville et la mer à travers le franchissement des barrières physiques (une falaise de 25 m de hauteur qui sépare la ville et le port) en intégrant une ascenseur urbain qui va assurer cette relation.

-Aménager une promenade au bord de la mer avec des activités de détente et de commerce.

2.4 Concepts du plan de masse :

Première étape :

-La première étape du projet est le prolongement des parcours transversaux et aussi la réhabilitation de la ligne ferroviaire.

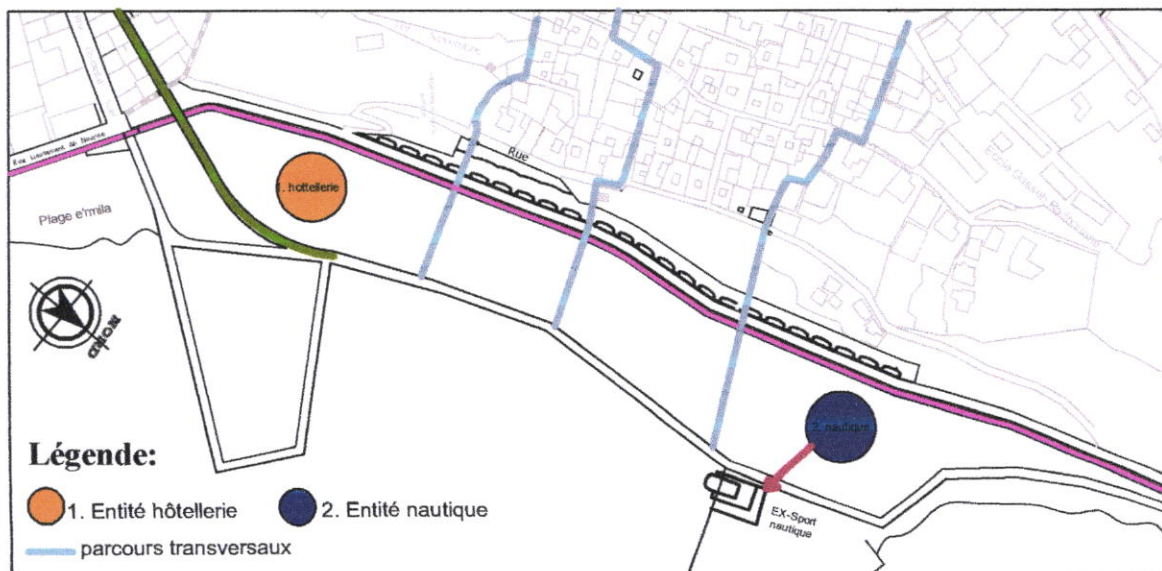


Deuxième étape :

-D'après le prolongement des parcours transversaux nous avons Défini 4 entités :

* La 1er entité prend la fonction d'hôtellerie à l'emplacement d'un ancien hôtel démolì, et ceci afin de pour répondre à la problématique du déficit eu la matière a l'echelle de la ville et du port.

* La 2eme entité regroupe une piscine proche d'un équipement de sport nautique démolì récemment .



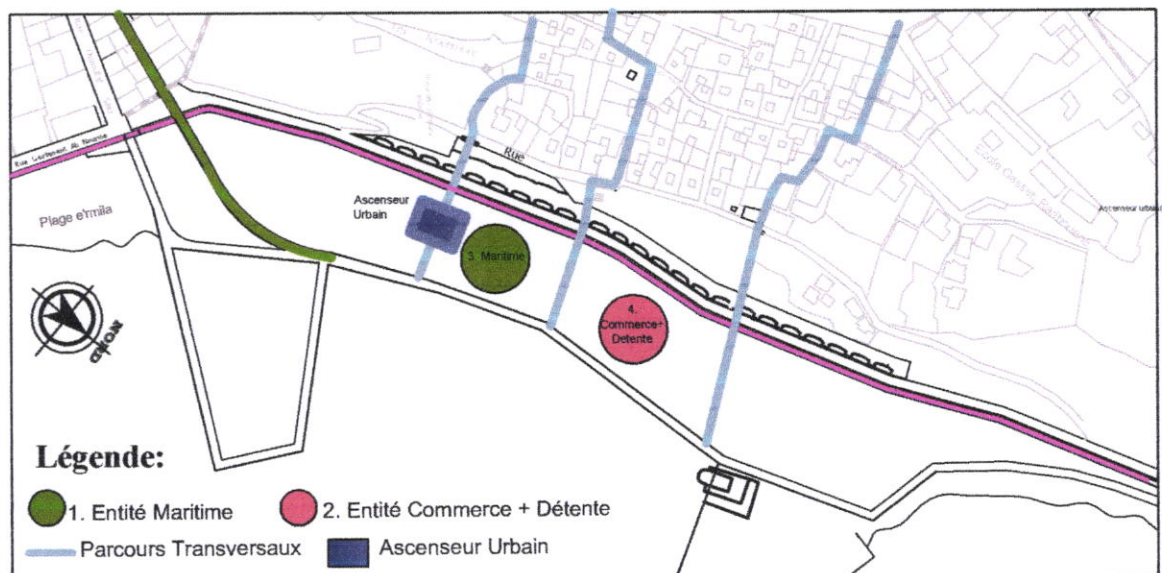
Troisième étape :

-Projection des équipements suivants :

-musée ,pour animer l'aire portuaire par des activités culturelles avec une gare maritime et ferroviaire ayant comme objectif de relie le centre ville à d'autres quartiers à travers un parcours littorale.

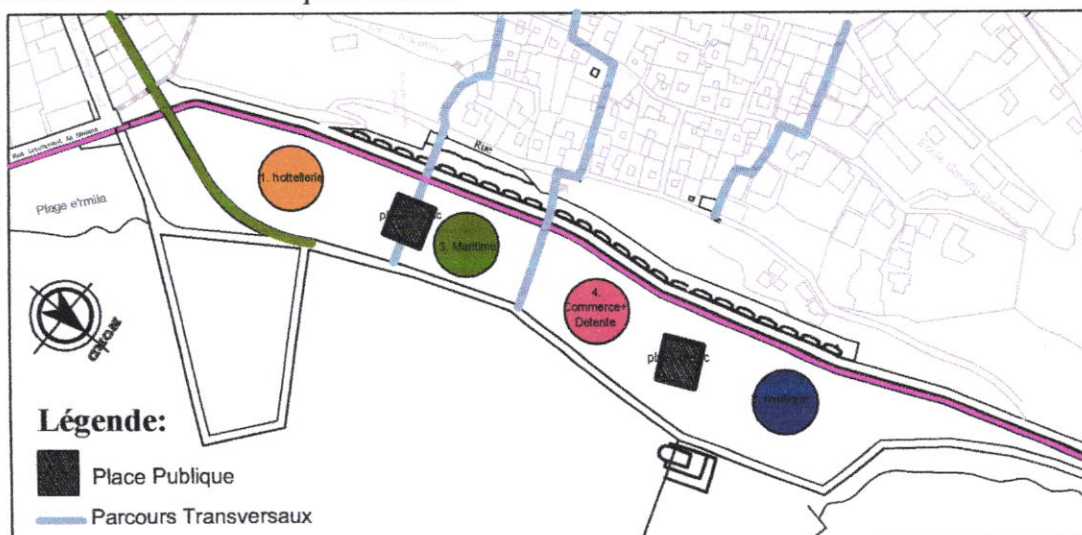
-Au coeur de la zone portuaire nous avons proposée un centre de commerce et de détente pour accueillir les activités publique et commerciales et de détente, afin de créer un lieu d'échange et de communication.

-Intégration d'un ascenseur urbain au musée pour répondre à la problématique principale et d'assurer la relation des différents paliers de la ville.(relation ville-mer)



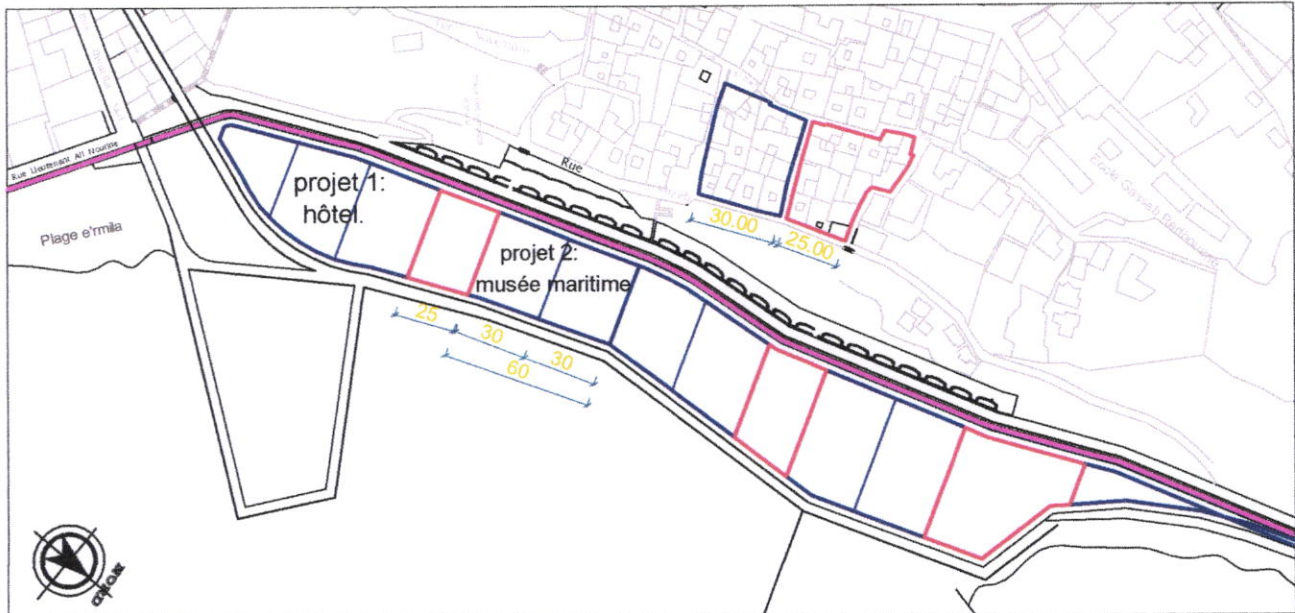
Quatrième étape :

-Articulation entre les différentes entités de l'aire portuaire par des places publiques pour créer une continuité entre ces multiples entités.



2.5 L'idée du projet :

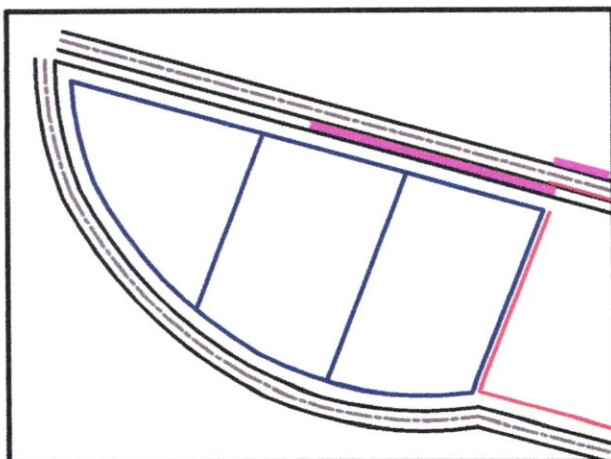
Après le prolongement des parcours transversaux nous avons ressortis 4 entités, pour la devision de ces différentes entités nous avons choisi deux modules de deux îlots différents l'un pour l'espace bâti (les projets)30m et l'autre pour l'espace non bâti (les placettes)25m .



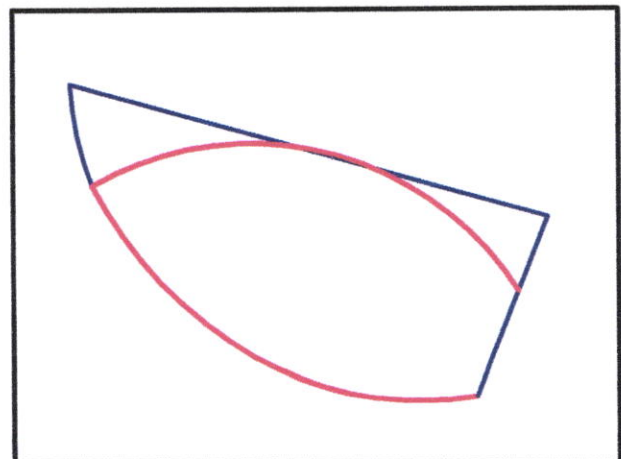
Projet 1: Hôtel.

1. La forme de l'hôtel intégré dans la 1er entité qui compose par 3 module du 30m et suivant les limites de cette entité .

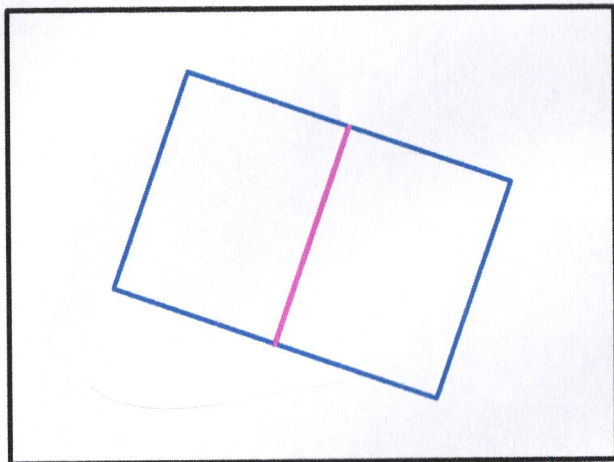
2. Pour la forme de base du projet nous avons fait un effet de miroir de la limite arquee du site . pour obtenir un forme de bateau (l'architecture balnéaire).



-1-

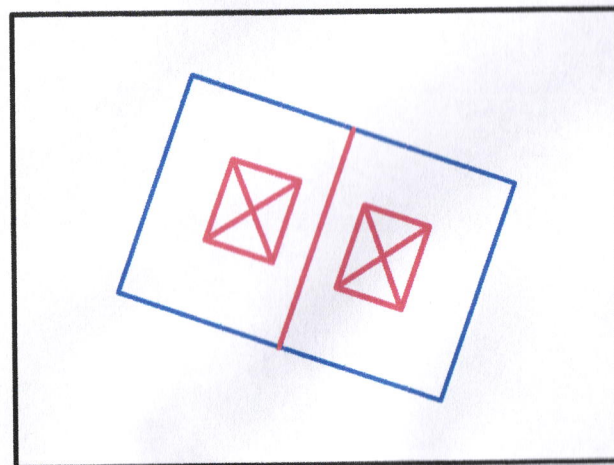


-2-



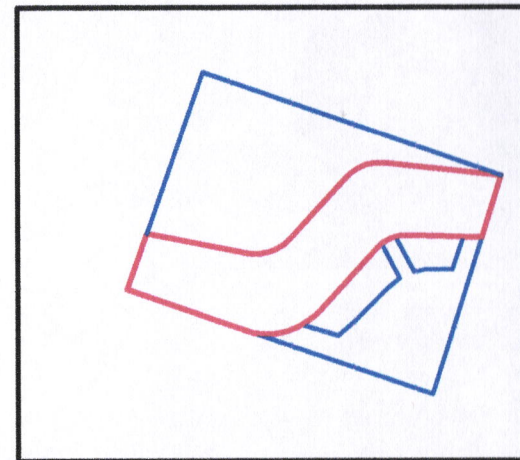
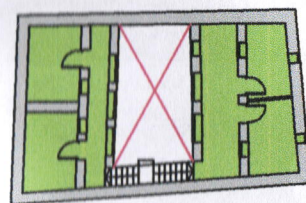
-1-

1-La forme du musée intégrée dans la 2ème entité qui se compose par deux modules de 30m.

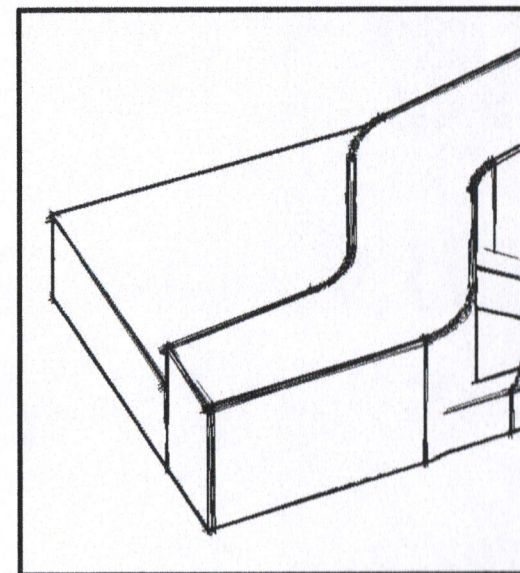


-2-

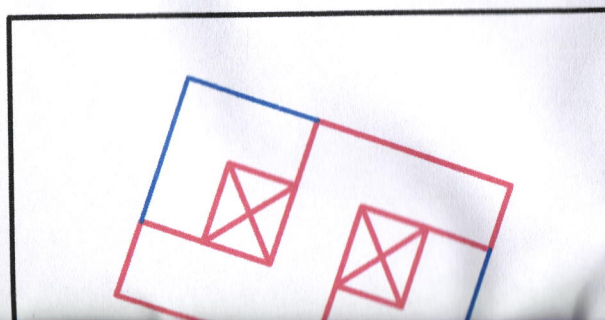
2-Nous avons projeté deux patios identique et symétriques pour chaqu 'un des deux modules (inspiration de la maison à patio).



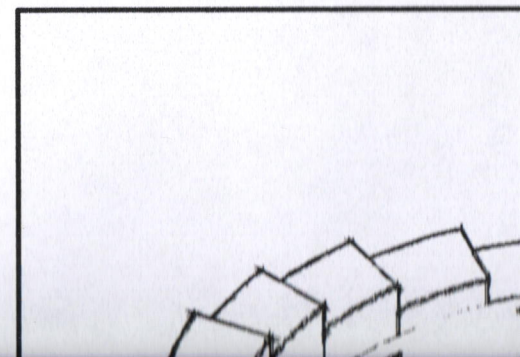
-4-

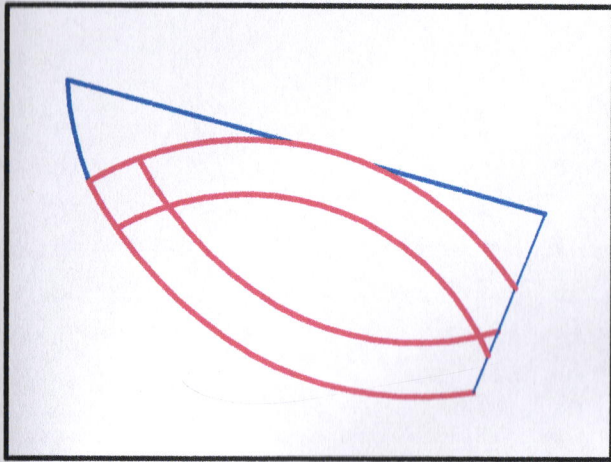


Vue sur la forme finale du M



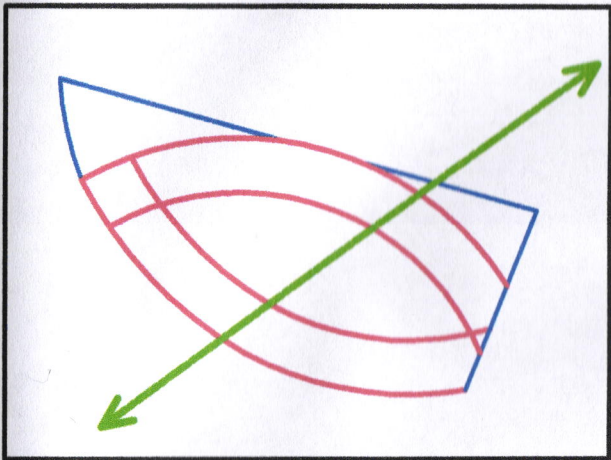
3.Autour des deux patios nous avons opté pour une forme décrochée pour symbolisé une galerie continue et aussi avoir deux façades importantes : une façade qui donne sur la ville et l'autre qui donne sur la mer.





-3-

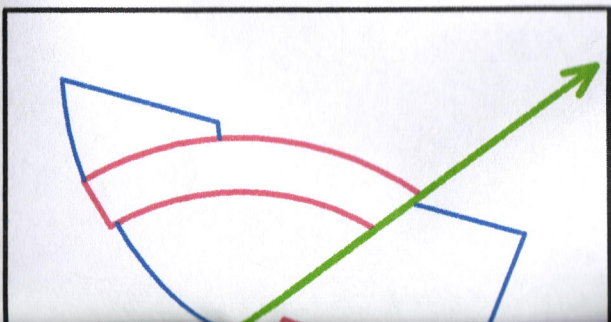
3-Vue que notre projet est un hôtel nous avons fait un recul à l'intérieur du site d'une façon logique pour avoir deux corps arqués symétriques qui seront occupées par les chambres d' hôtel.



-4-

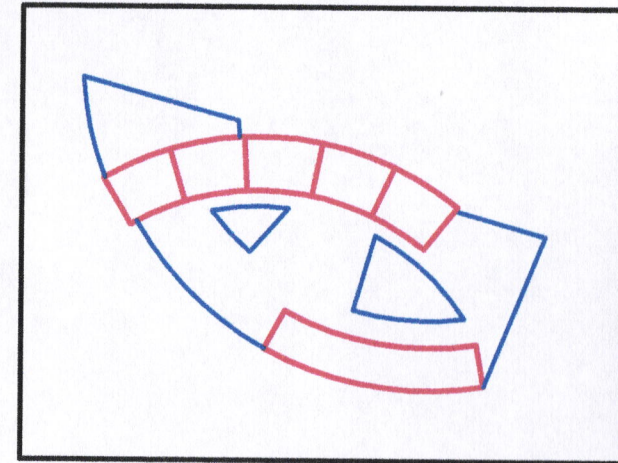
4-Pour le champ visuelle nous avons utilisé un axe incliné qui traverse les deux corps déjà cités :

* Pour assurer une bonne percé sur la mer et Permettre d'avoir une vue panoramique.

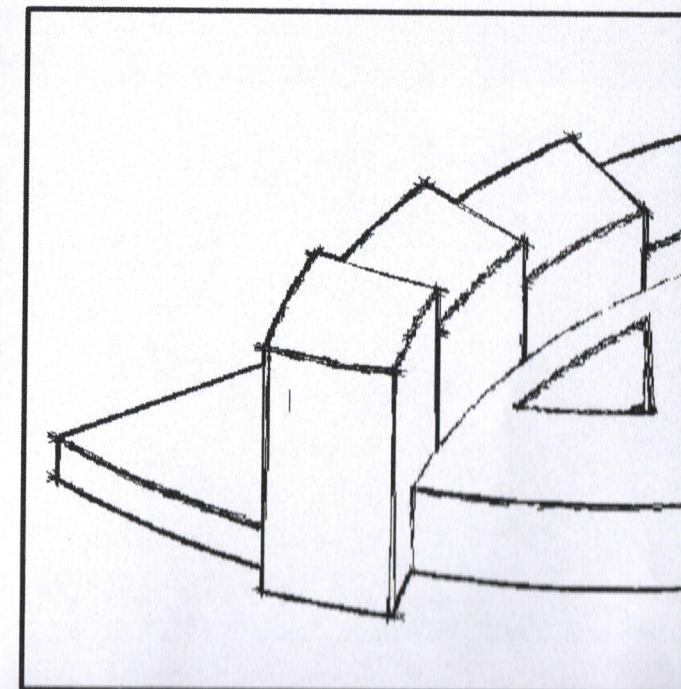


5-A partir du cette axe nous avons fait des soustraction sur les deux corps afin de :

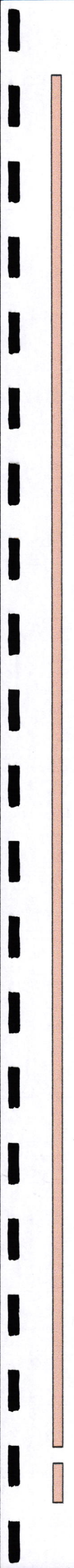
*Avoir une grande corps pour les chambres simples et un petit corps pour les suites (programme fonctionnelle).



-6-



Vue sur la form



Dossier Graphique

L'ensemble de projet se développe au long de la friche portuaire avec des percées sur la mer et suivant la logique des fonctions et le besoins des équipements alors que le plan de masse se compose par :

- Une forme d'hôtel qui contient deux barres arquée de fonction chambre l'une de ses barre est dégradé par étage d'une coté , une percée dans les deux cotés pour ne pas couper la vue vers la mer à la Casbah ,deux patio de forme triangulaire ,des terrasse accessible qui donne sur la voie qui limite le site d'une c côté et sur la mer de l'autre côté.

- Une forme du musée intègre un ascenseur urbain avec une passerelle a fin de relie la friche portuaire avec la ville ,une galerie continue avec une éclairage zénithale arquée dans les deux côté symbolise l'exposition ,une terrasse accessible avec une bassin d'eau utilisé pour l'exposition des bateaux .

- Un centre de commerce et de détente au coeur de l'air portuaire avec des restaurants au terrasse .

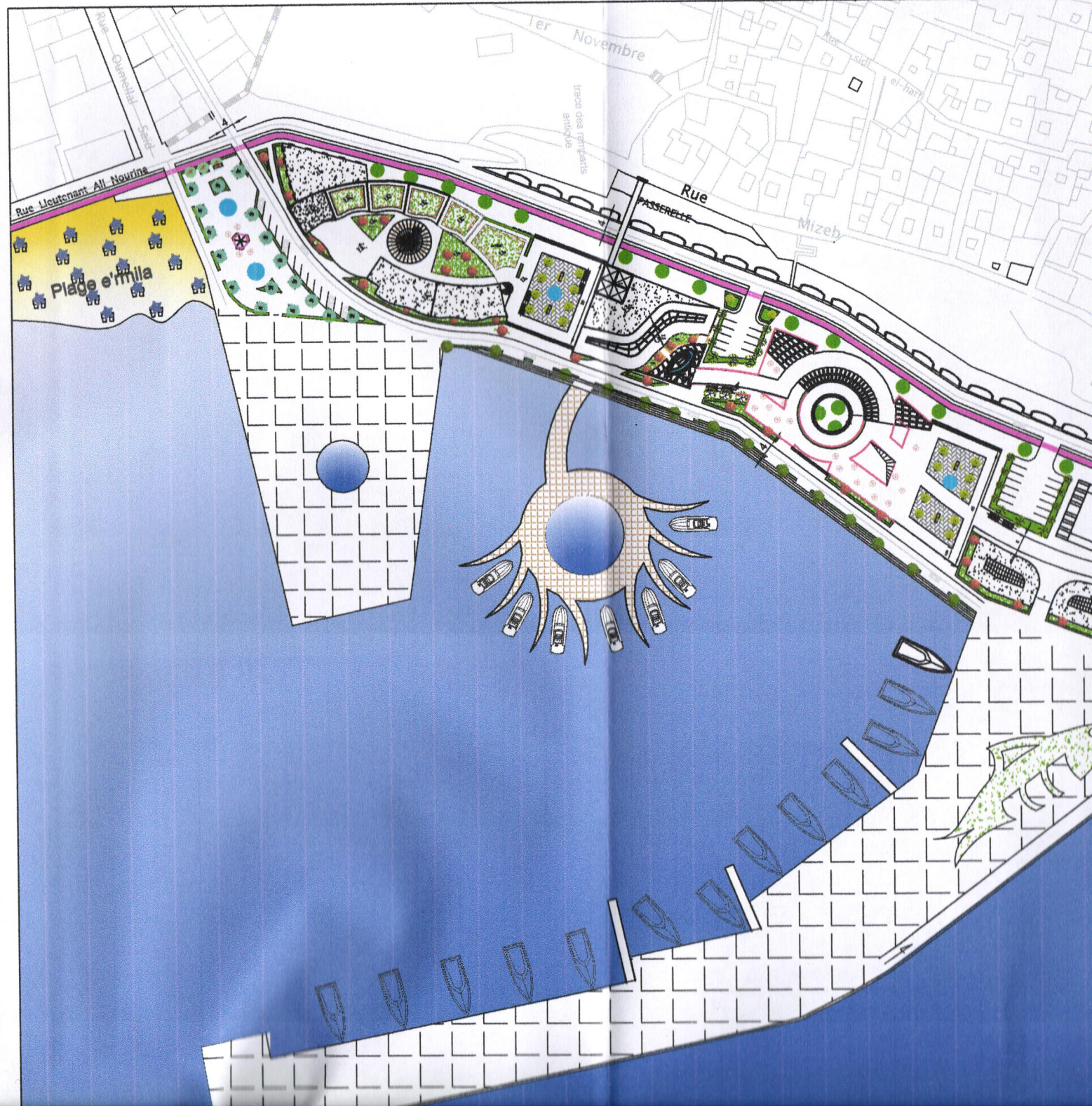
- Une piscine avec deux équipements du sport nautique .

- Le projet est terminé par un théâtre en plein air .

- La relation horizontale est renforcée par des places public qui relie toute les parties RDC du différent projets ,ainsi que tout les terrasse des projet sont relie entre elle par une galerie piétonnier a fin de profiter au maximum vue sur la mer.

- Le projet est réduit dans son développement vertical a fin l'intégré au paysage de centre historique

· ▲ partir de la nous avons sortis par une







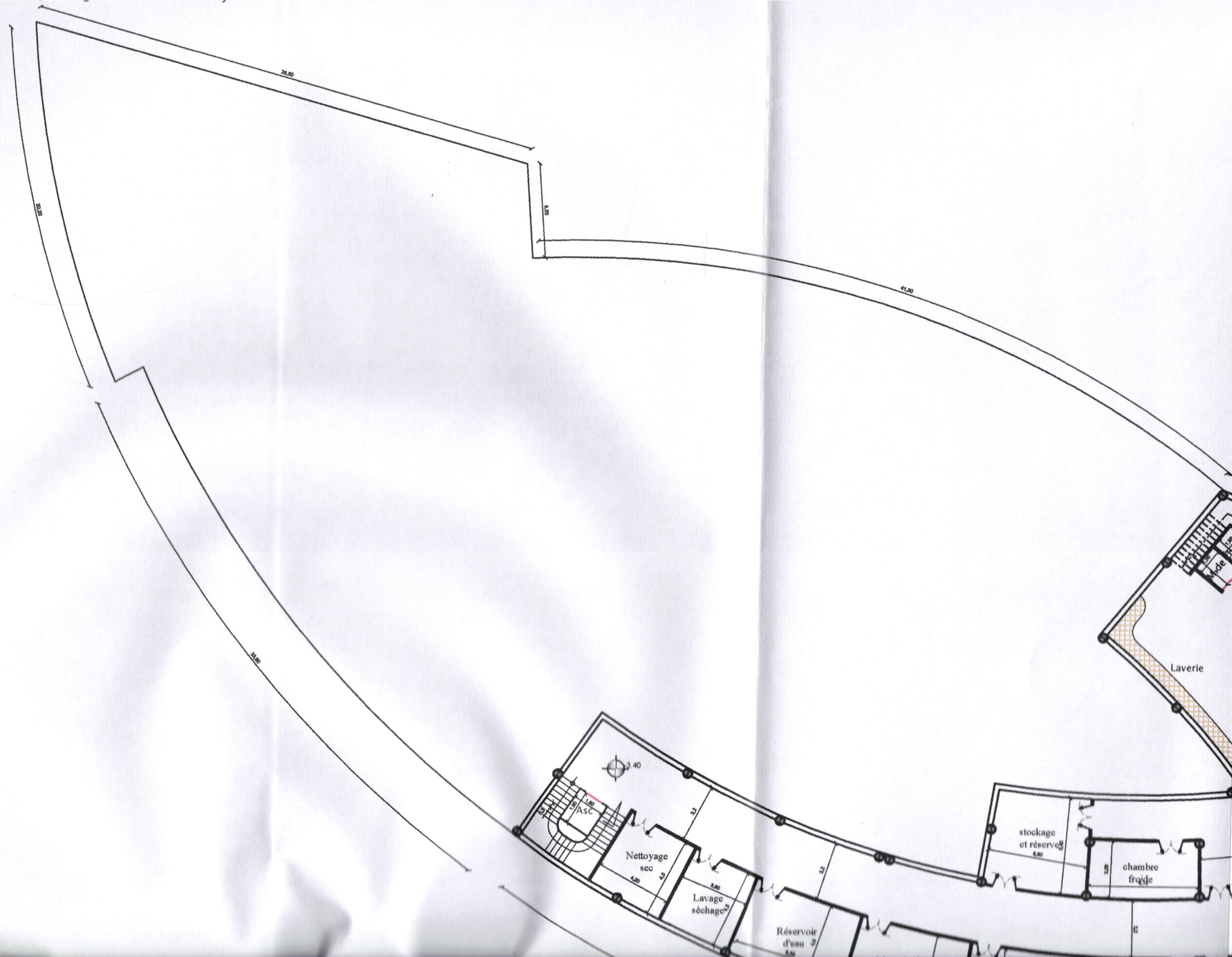
-Les deux projet est limité par :

- . Le parcours littorale qui relie à la ville .
- . Voie ferré réhabilité desservir le projet et le parcours historique le long du front de mer vers les villes voisines .

-Les relations entre les projets :

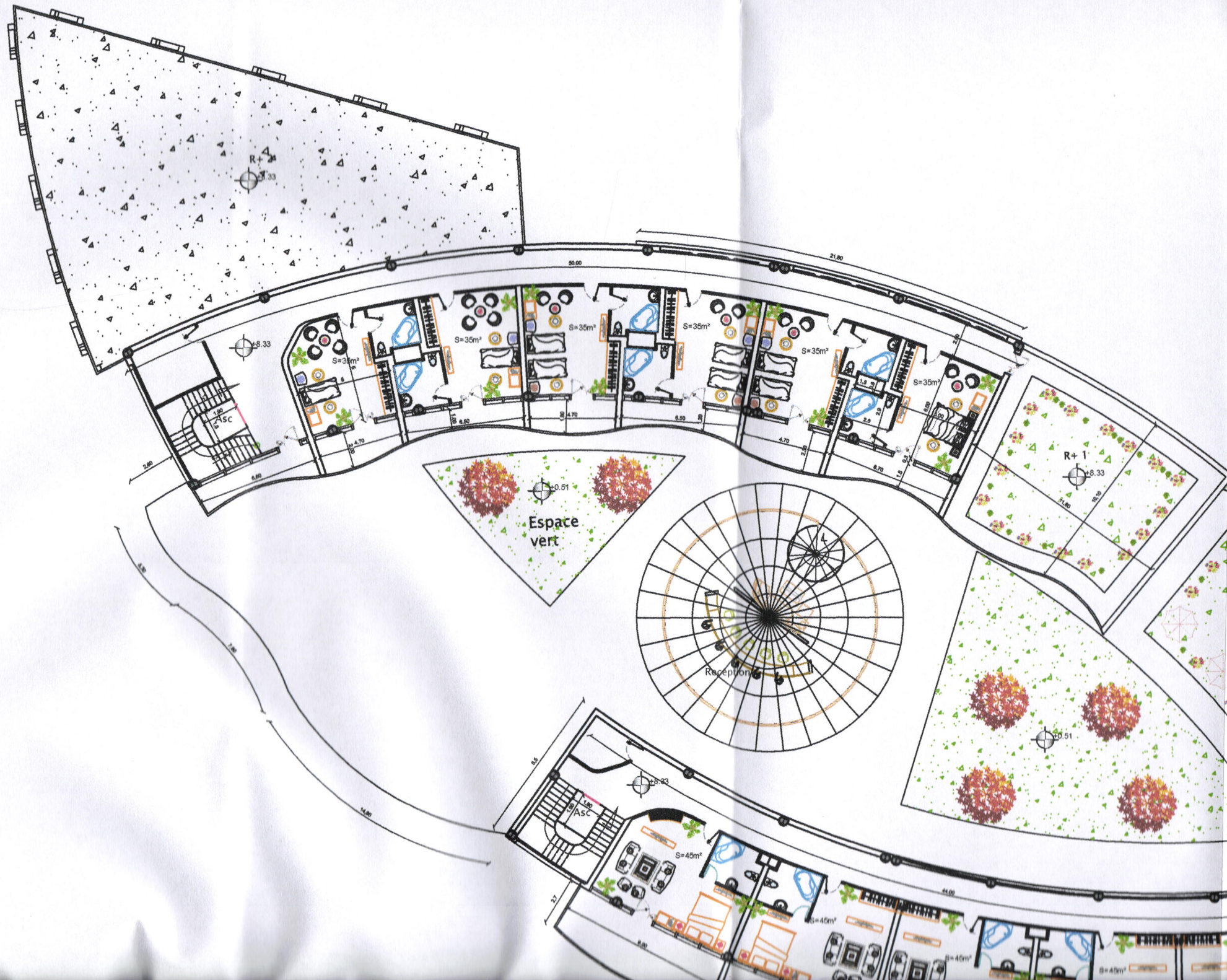
- . Relation par la place intermédiaire des deux projets pour les relier .
- . Relation des deux projets à la mer (hôtel touristique-musée maritime) .

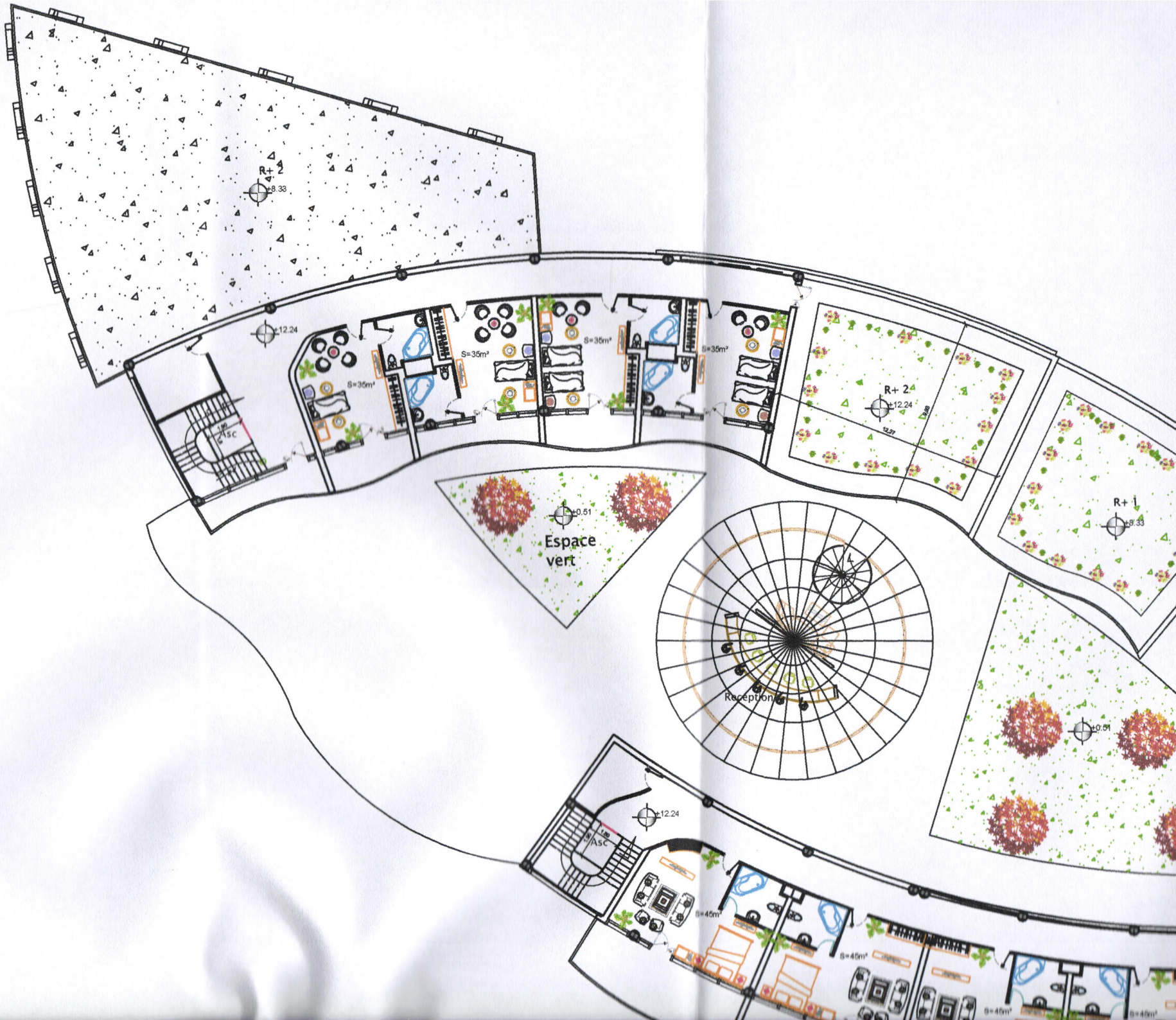
-Ces deux projets sont destinés aux visiteurs et citoyens de la ville .

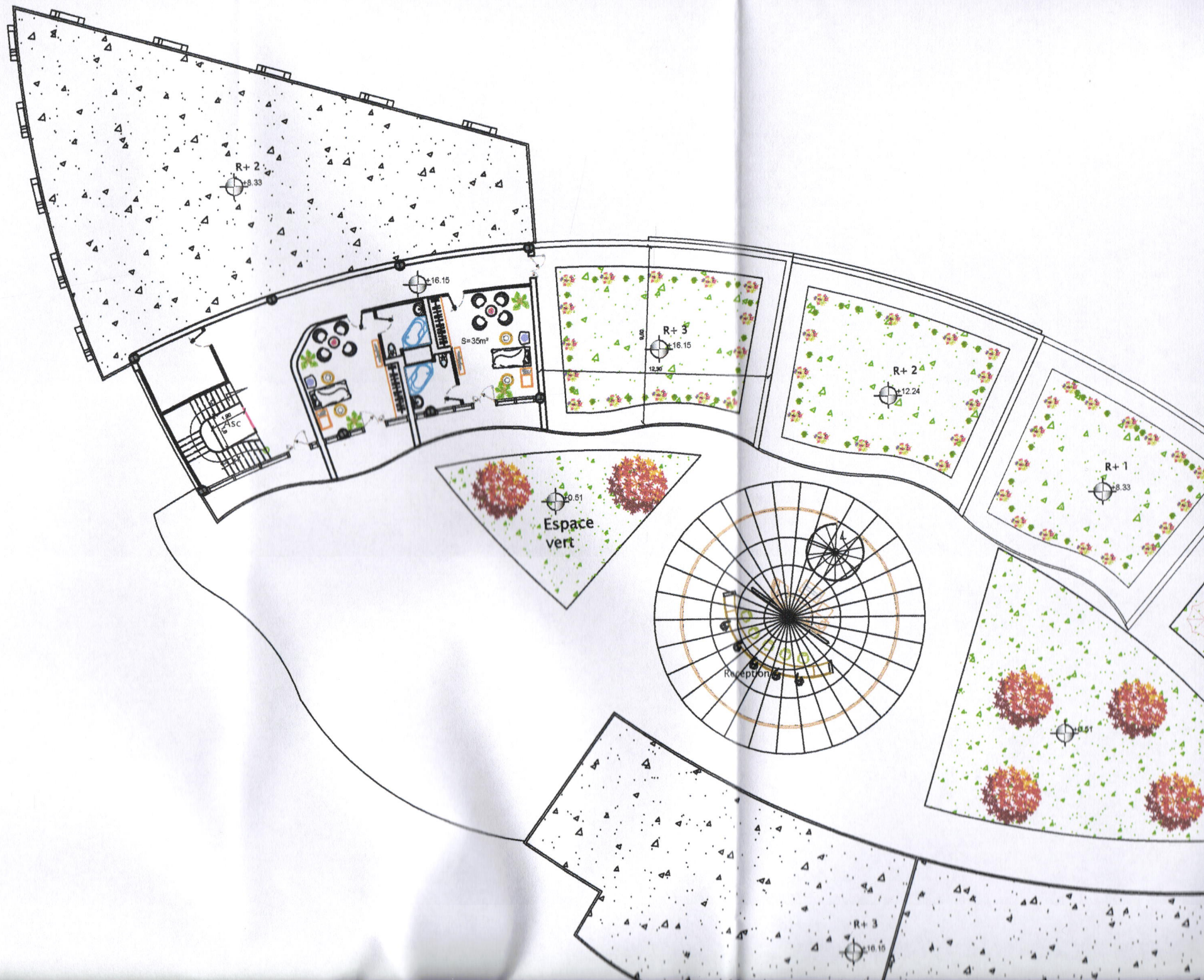


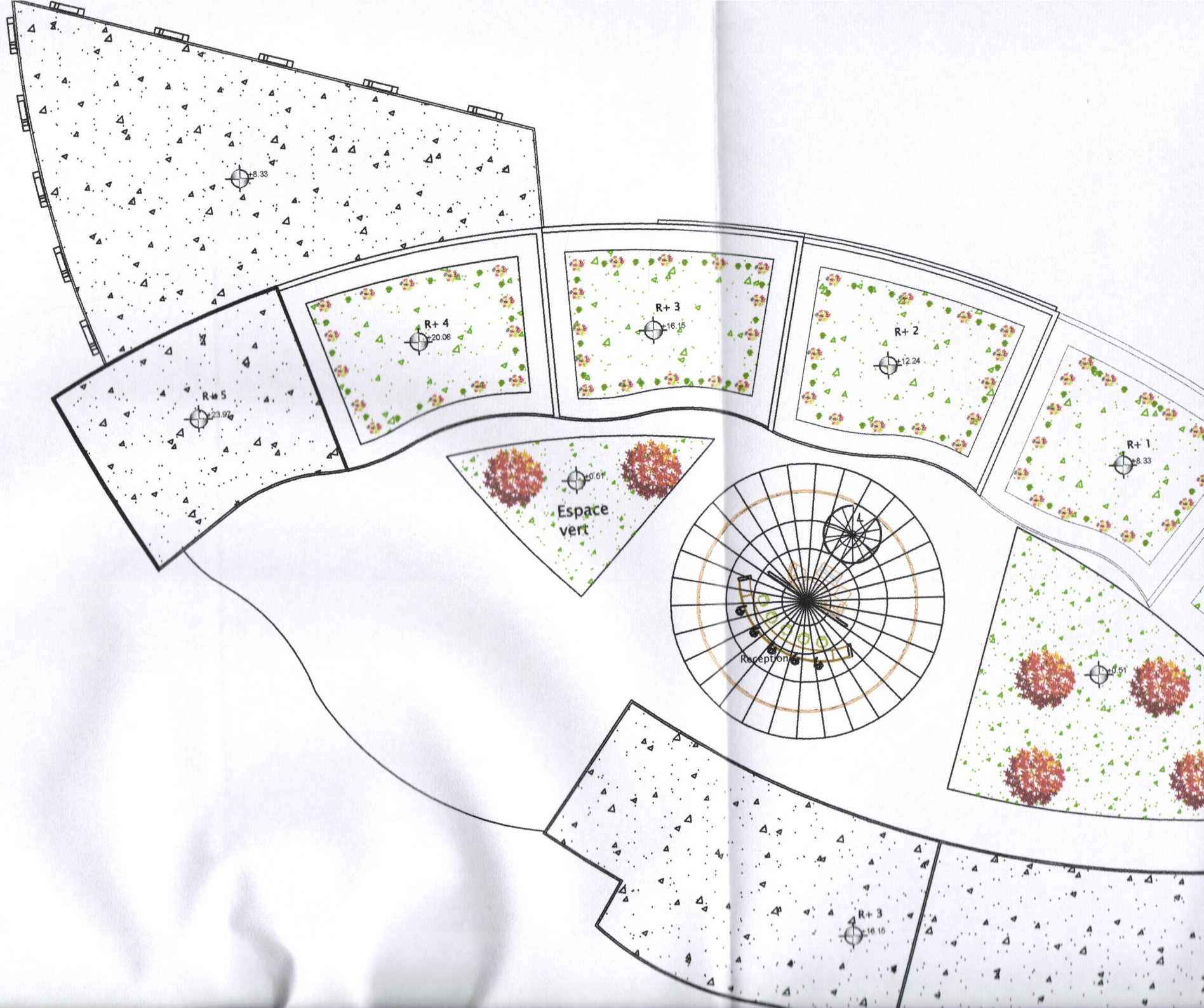


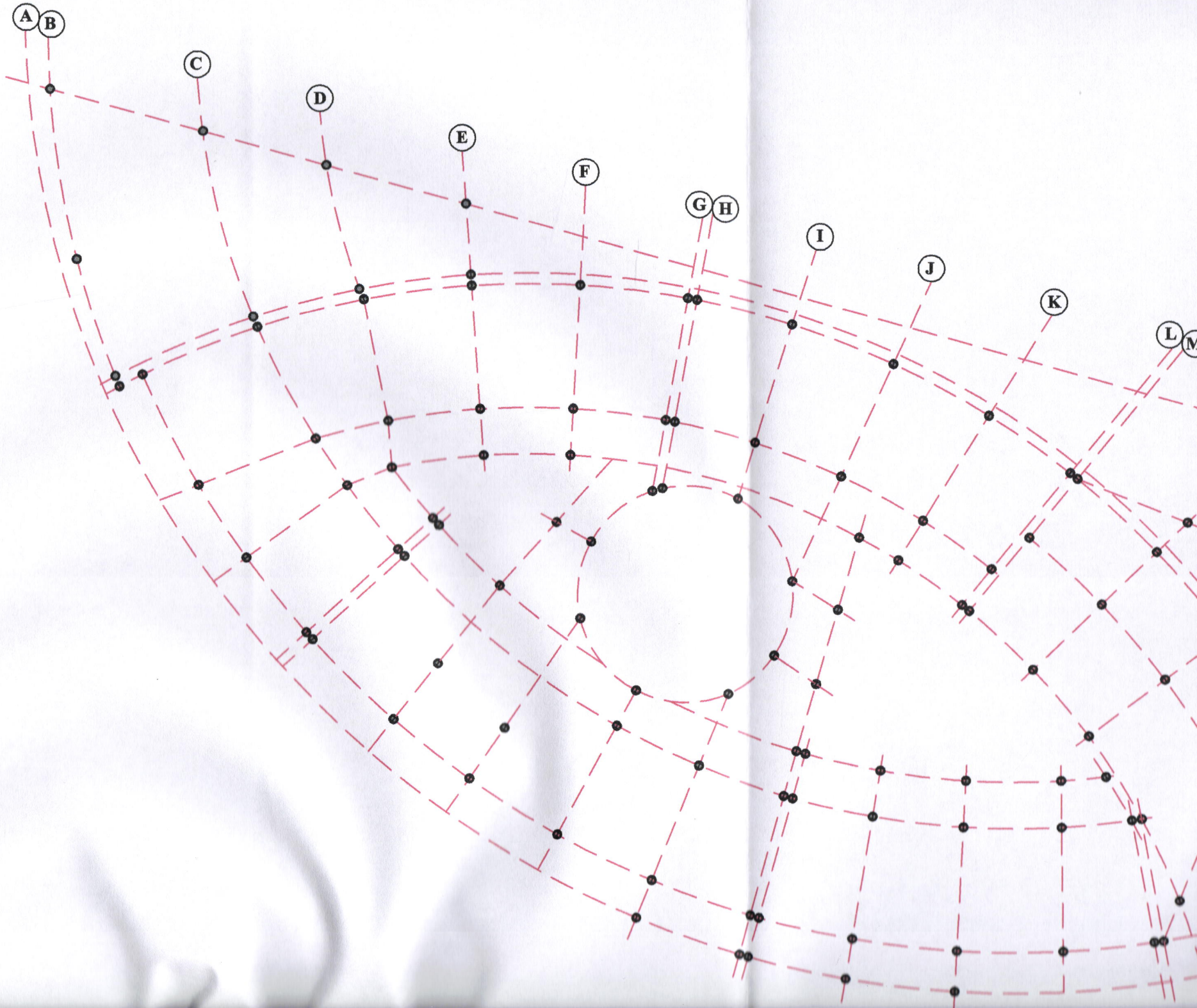


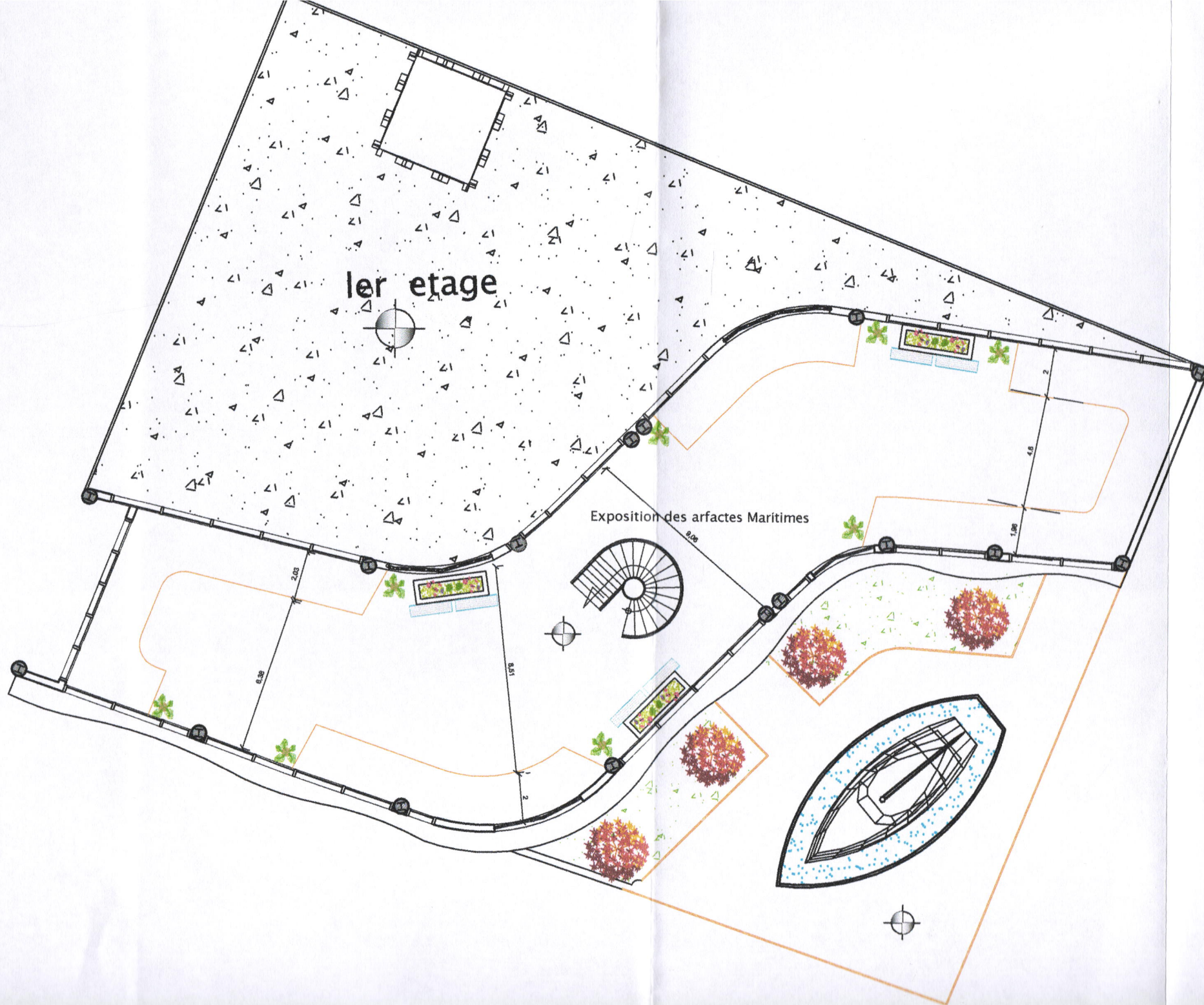


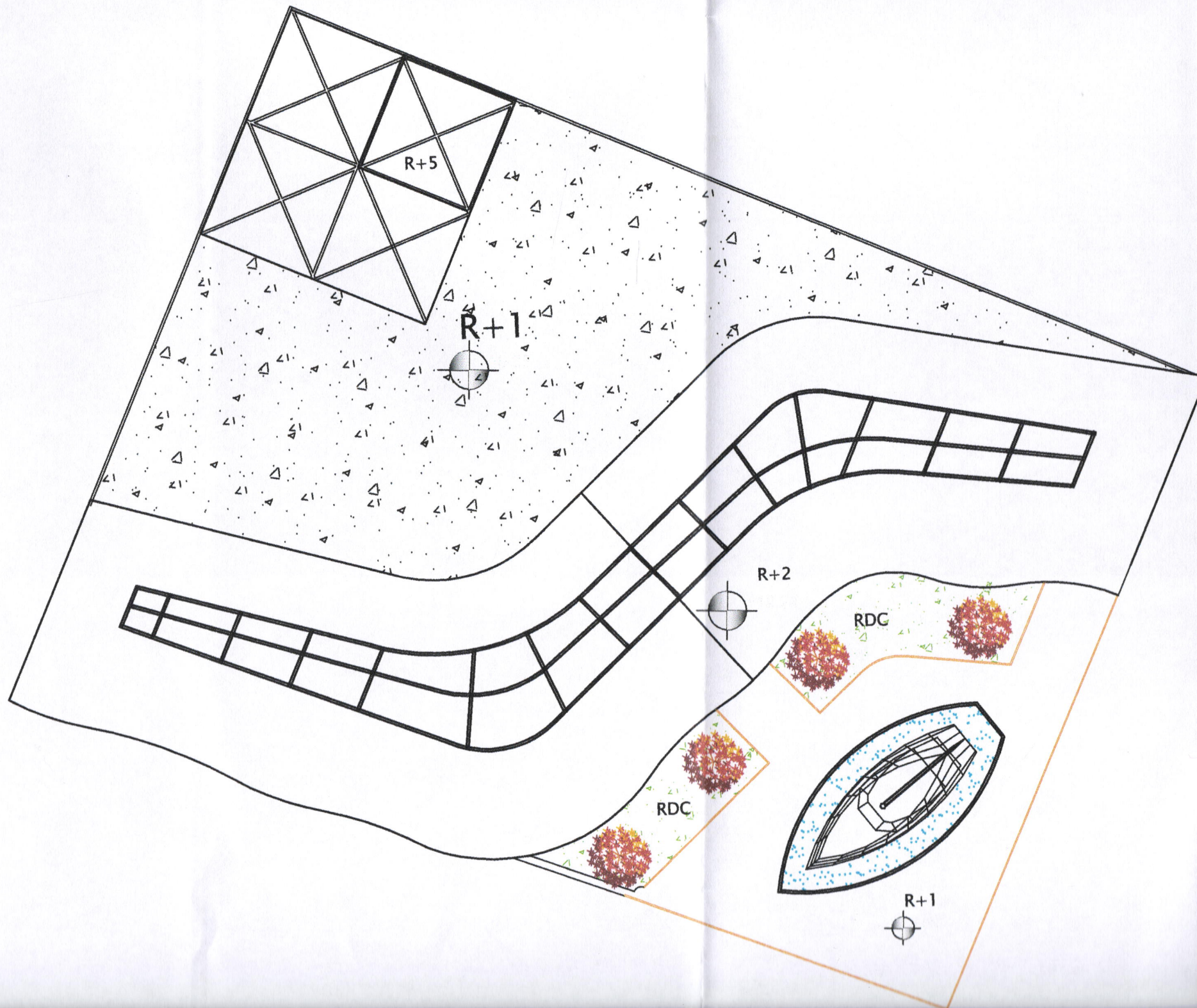






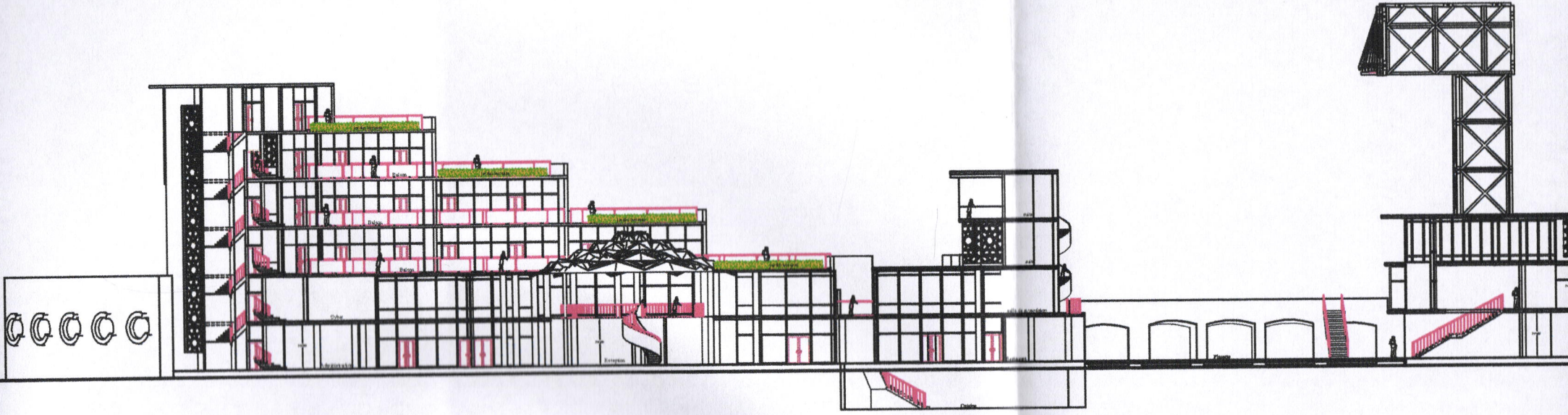




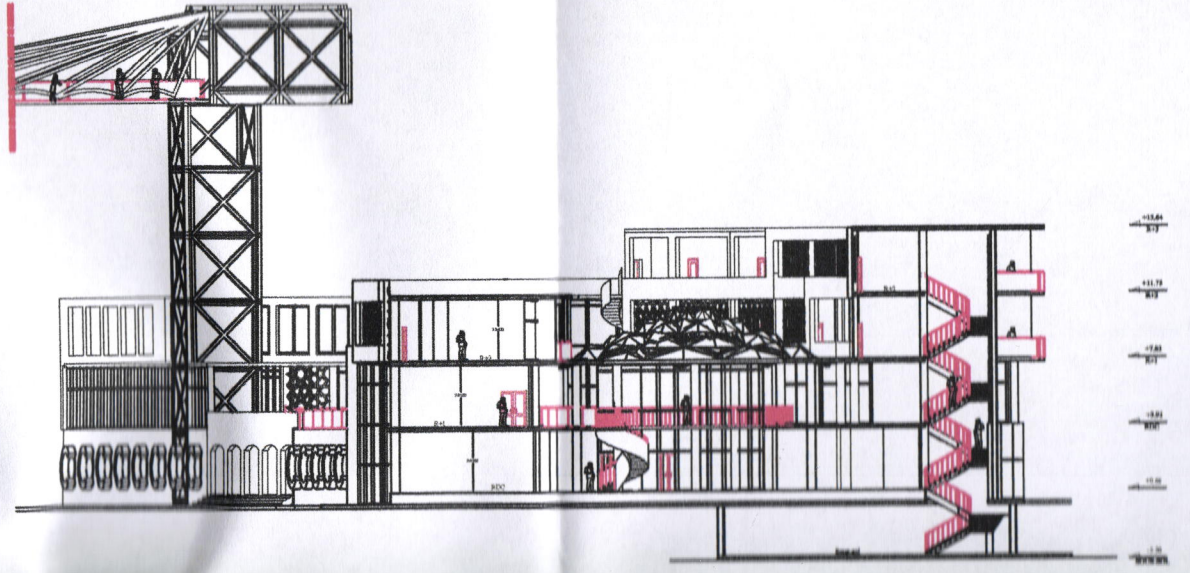




19.48
B1
19.53
B1
15.64
B1
11.73
B1
7.82
B1
3.91
B1
0.00
B1
-1.00
B1



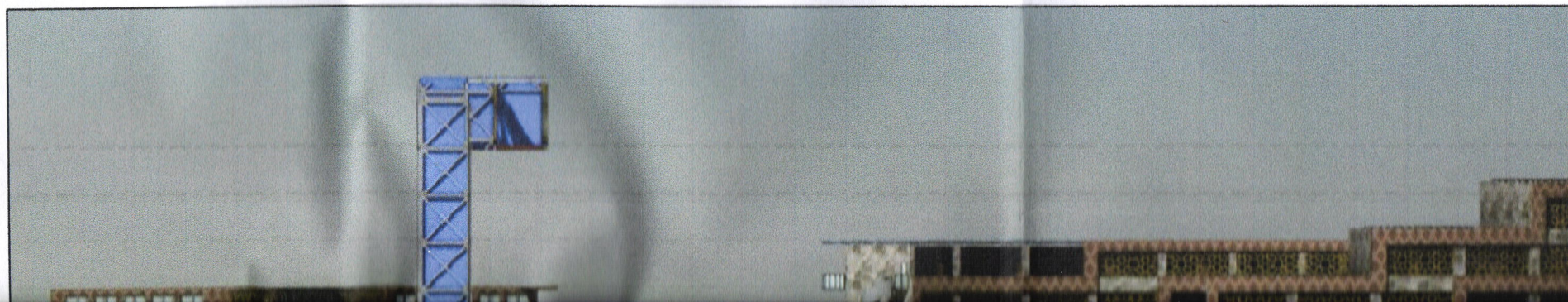
-Coupe A-A

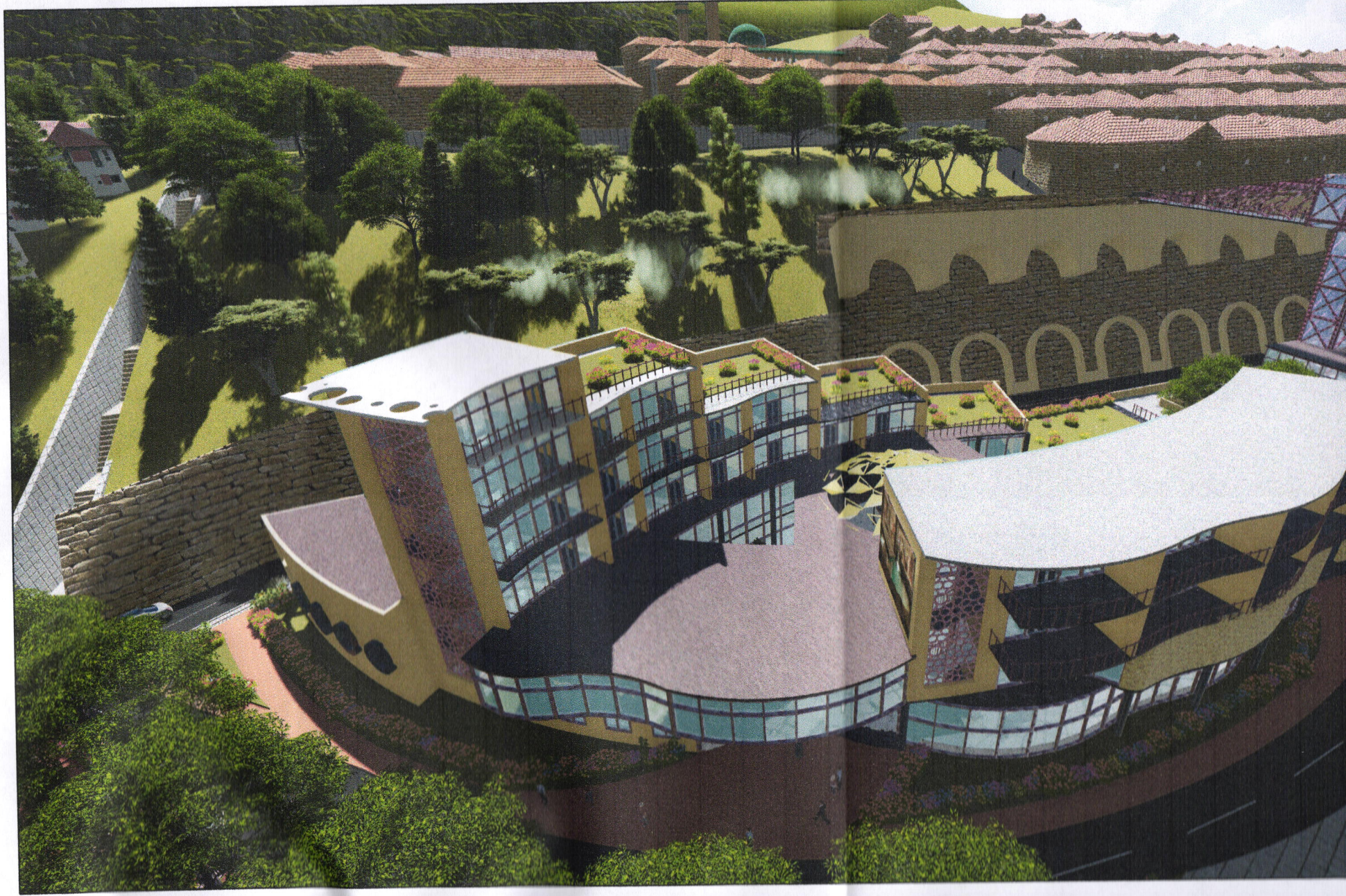


15.64
B1
11.73
B1
7.82
B1
3.91
B1
0.00
B1
-1.00
B1



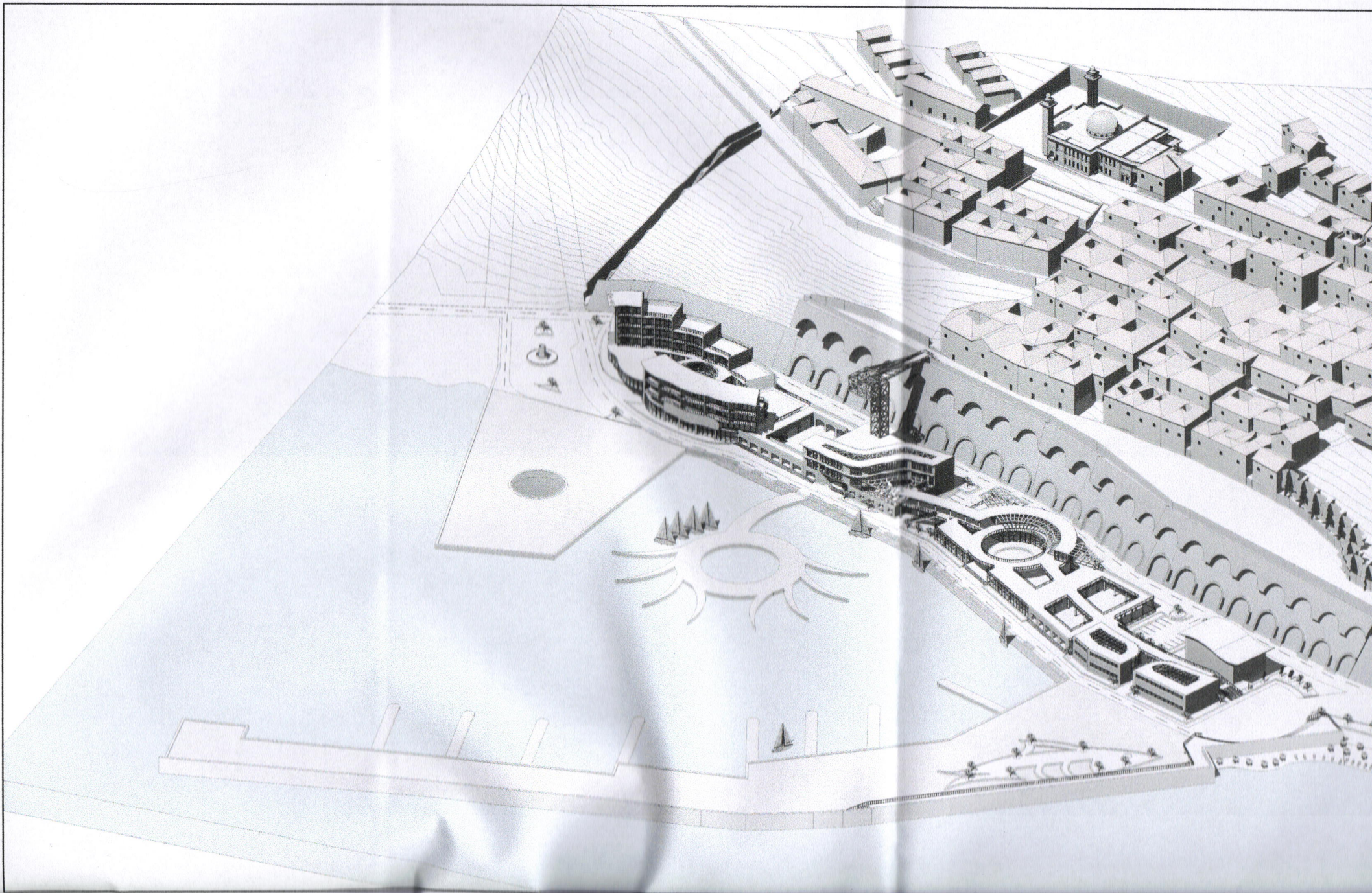
-Façade principale-



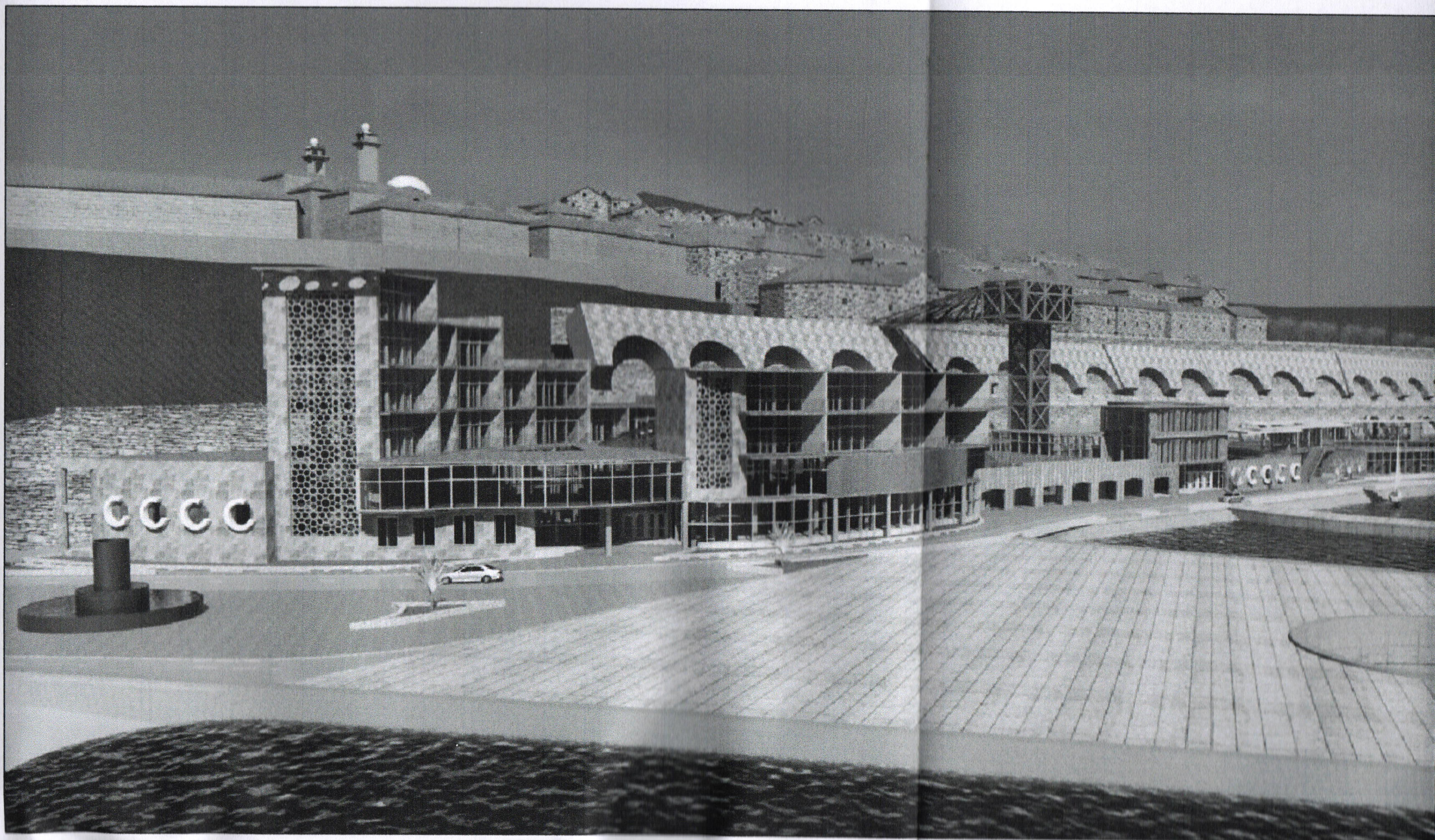


-Vue perspective-









Conclusion générale :

L'intervention urbaine sur le centre historique requiert une connaissance profonde du processus de formation et de transformation du tissu urbain et de la structure bâties.

L'acquisition de cette connaissance de stratification sera le fondement sur lequel s'appuiera toute intervention dans un cadre précis (l'aménagement de la zone portuaire en zone de loisirs) dans le but d'assurer la continuité entre le port et la ville, pour cela une recherche bibliographique initiée sur la relation ville mer, la ville côtière et son développement, ainsi que l'aménagement des friches portuaire basée sur des études menées par des spécialistes.

En se référant à l'approche typo-morphologique, une série de lectures du processus de formation et de transformation de la ville de Dellys, est effectuée à multiples échelles. En suite, nous avons déterminé les problématiques générales, afin de proposer un plan d'aménagement à l'échelle de la ville pour assurer la continuité entre les différentes entités morphologiques et urbaines.

Notre projet se développe le long de la zone portuaire et répond à la problématique principale (comment établir la relation ville/mer), aussi pour aménager la friche portuaire en zone de loisirs et améliorer la qualité architecturale et urbaine de la ville de Dellys.

Bibliographie :

Les ouvrages :

- Livre : Et si le littoral allait jusqu'à la mer par « Alain Merckelbagh » Edition Qaye.2009, page 197.
 - -COLLIN M. Ville portuaire, acteur du développement durable. (Ed.) L'Harmattan (Collection Maritimes), Paris, 2003.
 - Gianfranco CANIGGIA et Gian Luigi MAFEI, Composition architecturale et typologie du bâti, Lecture du bâti de base, tard. Pierre LAROCHELLE, ville recherche diffusion, Paris, 2000.
 - MALFROY, Sylvain et CANIGGIA. L'approche morphologique de la ville et du territoire, Repräsentale des ETH-Z, Zurich, 1986.
 - Michèle Collin, Villes et ports XVIIIè-XXè siècles, Ed L'Harmattan, Paris, 1994.
 - Ghodbani Tarik et Semmoud Bouziane, « Urbanisation côtière en Algérie, Processus et impacts sur l'environnement : Le cas de la baie d'Aïn el Turck », Études caribéennes [En ligne], 15 | Avril 2010, mis en ligne le 06 avril 2012, consulté le 05 juin 2016. URL : <http://etudescaribeennes.revues.org/4431> ; DOI : 10.4000/etudescaribeennes.4431.
 - Ouis Papy, Le midi atlantique, atlas et géographie de la France moderne, Flammarion, Paris, 1984, p. 21.
 - CANTAL DUPART Miche. - Le port cadre de ville. - Edition l'Harmattan, 1993.- 253p.
 - Michèle Collin, Villes et ports XVIIIè-XXè siècles, Ed L'Harmattan, Paris, 1994, p 10.
 - COLLIN, Michèle. Les politiques urbaines d'accompagnement des développements portuaires.
 - CHALINE Claude. 1993. Du port à la ville portuaire. Paris. L'Harmattan. 244p.
 - COLLIN, Michèle. - « L'identité maritime des villes portuaire ». Les annales de la recherche. Urbaine, n°55, 1995.- p.5-10.
 - COLLIN, Michèle. Les politiques urbaines d'accompagnement des développements Portuaires en zone de reconversion industrielle et sociale. - AIVP. -94p.
-

Les revues :

- Colette Renard-Grandmontagne, Réhabilitation et reconversion des espaces industriels et urbains dégradés, in Revue Géographique de l'Est, vol. 46 / 3-4 | 2006.
- Ricaud-Dussarget Jean-Luc. La reconversion des arsenaux en Grande-Bretagne. Les expériences de Chatham, Portsmouth et Plymouth. In : Norois. N°184, 1999-4. Pp. 605-61.
- Simon Edelbutte, Reconversion et patrimoine au Royaume-Uni, in Revue. Géographique de l'Est, vol. 48 / 1-2 | 2008.

Mémoires et thèses :

- Mémoire de magister, présenté par Mr AOUISSI Khalil Bachir, encadré par Mr. BAOUNI Tahar, Soutenu le 12 décembre 2013.
- Ghodbani T. (2009). Environnement et littoralisation de l'Ouest algérien, thèse de doctorat en géographie, Université d'Oran et Université de Paris 8.

Les conférences :

- BOUBACHA, E. D, DAVOULT, et al. 1997. Ville et port ; mutation et recomposition note de synthèse et de bibliographie. Paris. Les éditions villes et territoires.
- R. Brunet. « Villes moyennes : point de vue de géographe ». Les villes moyennes, espace, société. 1997.
- GAY F. 1986. La réutilisation des espaces portuaires en voie d'abandon ; ports et mers : mélange martiniste. Caen. Paradigme.

Organisations :

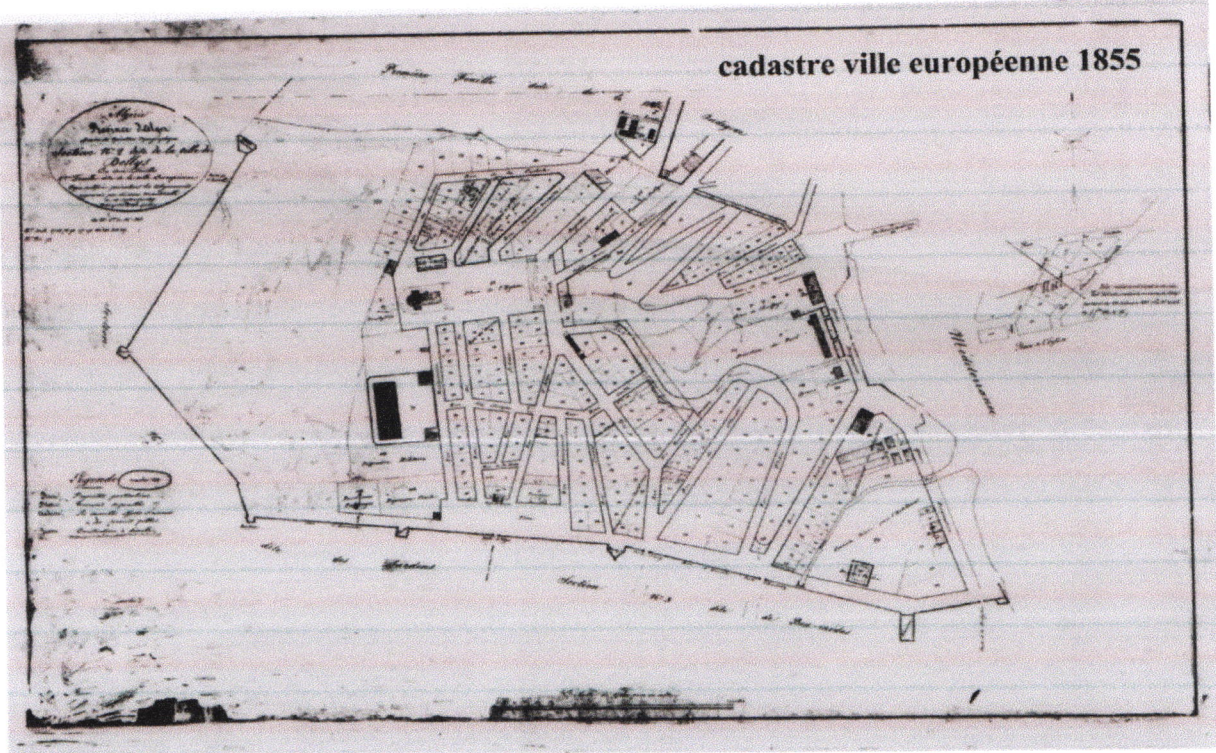
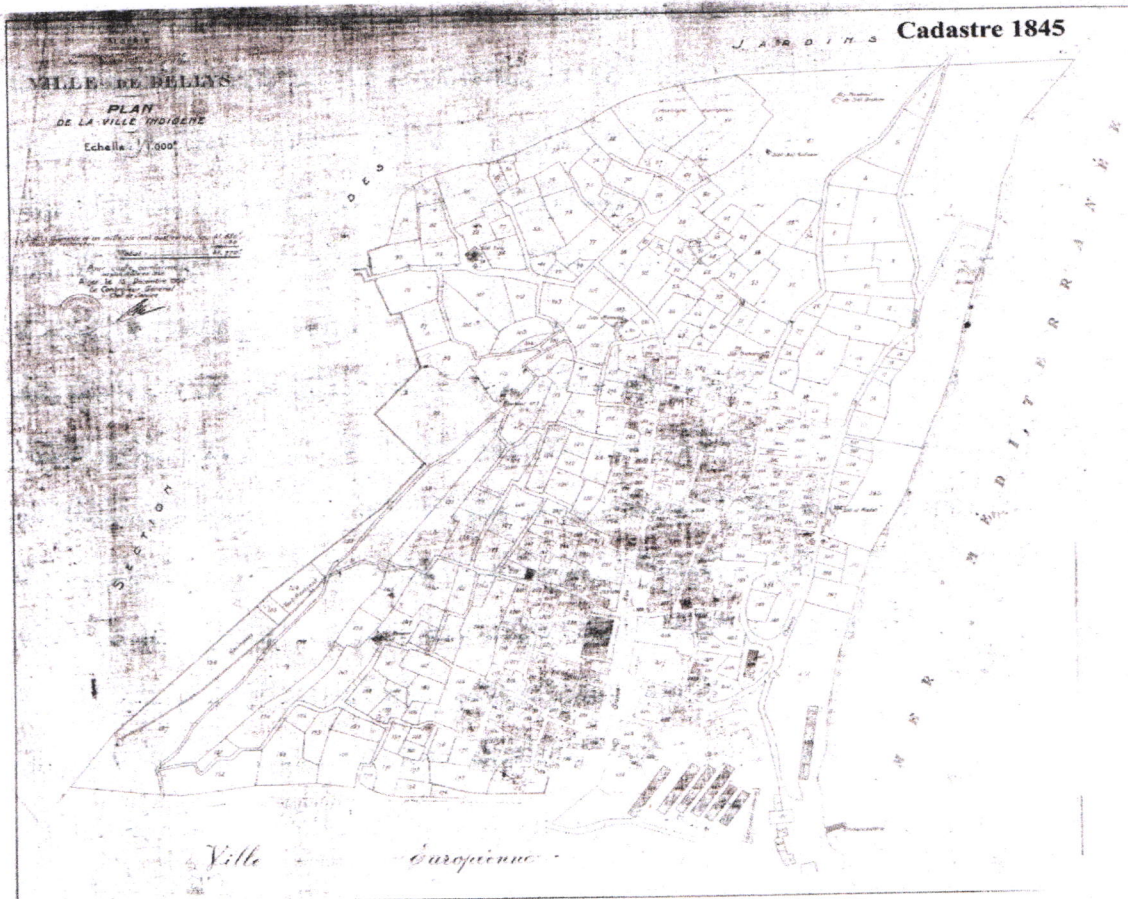
- Développement urbain durable des villes côtières, risques et gestion intégrée des zones côtières (GIZC) « Marie-Claude Tabar-Nouval » Architecte urbaniste.
 - Les gentils de Charente-Maritime.
 - Commune de la Rochelle. Plan local de l'urbanisme.
-

Annales :

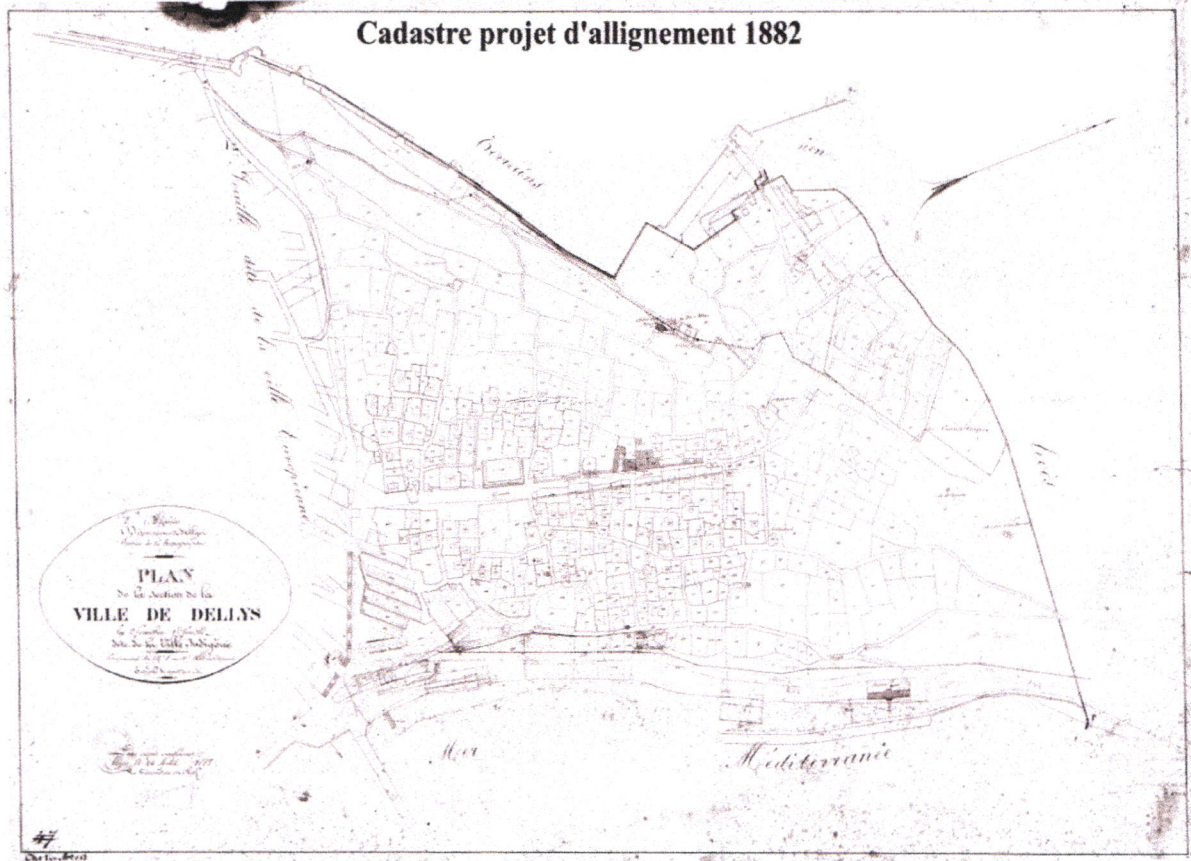
- COLLIN, Michèle. - « L'identité maritime des villes portuaire ». Les annales de la recherche urbaine, n°55, 1995.- p.5-10...
- COIGNET Christine, THILLET Catherine. - « Créer une bibliothèque, projet culturel et projet spatial ». Lire, le magazine de la médiathèque départementale en Drôme, Hors-série, septembre 2009...
- Culture et compétitivité Ville-Port, les Rencontres AIVP à Helsinki. - Docks infos, n°86, mai 2013.- LEMAIRE Olivier 4p.

Les références des illustrations :

- Figure01 : Image historique.
 - Figure02 :Google maps.
 - Figure03 : Google maps.
 - Figure04:Google earth.
 - Figure05:Google maps.
 - Figure06 :<http://www.communedellys.dz>.
 - Figure07,08,09 :<http://www.ville-larochelle.fr/>.
 - Figure10 : Atelier projet intégré. Université de Blida 2013.
 - Figure11 : Atelier projet intégré. Université de Blida 2012.
 - Figure12 : Atelier projet intégré. Université de Blida 2012.
 - Figure13 : Fond de carte cadastre 1845 Atelier projet intégré. Université de Blida 2012.
 - Figure14 : Fond de carte cadastre 1895 Atelier projet intégré. Université de Blida 2012.
 - Figure15, 16, 17,18: Atelier projet urbain. Université de Blida 2005.
 - Figure 19 : Révision du P.D.A.U de la ville de Dellys.
 - Figure20 :P.D.AU de la ville de Dellys.
 - Figure21 : Atelier projet intégré. Université de Blida 2016.
 - Figure22 : Atelier projet urbain. Université de Blida 2005.
 - Figure23: Atelier projet intégré. Université de Blida 2014.
-



Cadastre projet d'allignement 1882



ville européenne 1895

