

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



Mémoire De Master En Architecture

Option : Architecture et Habitat

Atelier : Projet intégré.

Requalification de l'articulation transversale

ville/Mer à Dellys.

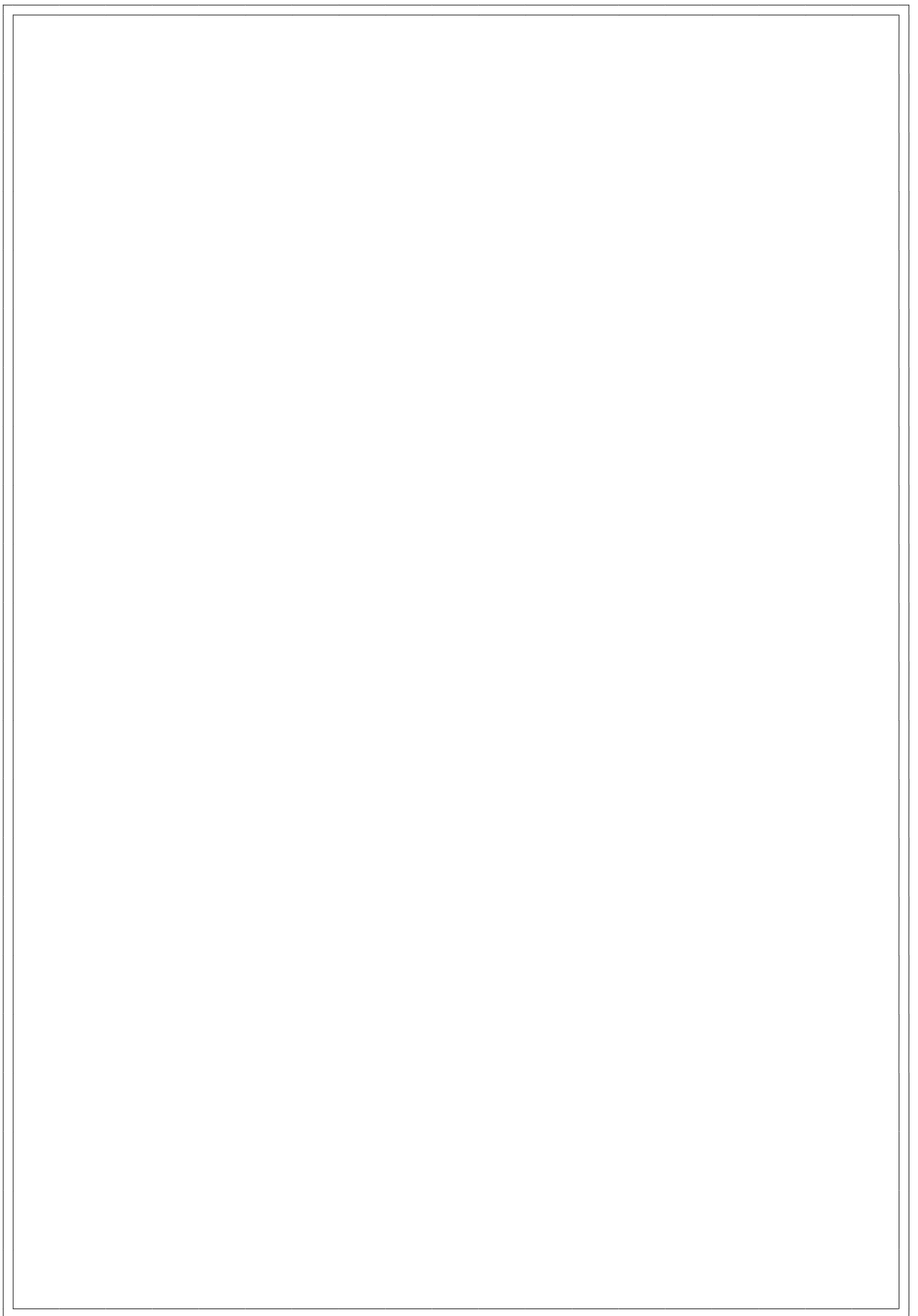
Projet : Gare multi-modale.

Réalisé par :
MOKRANE Fatiha.
BRAHMI Soumia.

Encadrer par :
Mr. BOUGDAL Kamal.
Mr. AIT CHERKIT Salah.

Président :
Examineur :

Année Universitaire 2015/2016.



Remerciement

Tout d'abord, nous remercions Dieu le tout puissant, de nous avoir donné la force, la volonté et le courage nécessaire pour braver tous les obstacles auxquels nous avons dû faire face tout le long de notre cursus scolaire.

*Nous tenons à remercier vivement **Mr BOUGDAL Kamel** et **Mr AIT CHERKIT Salah** pour nous avoir encadrés durant tout ce travail ; pour leurs disponibilités, leurs précieux conseils qu'elles nous ont donnés durant cette année.*

Nous tenons aussi à remercier nos parents pour leurs soutiens et pour avoir mis à notre disposition les conditions nécessaires à notre réussite.

Et tous ceux qui ont contribué de près ou de loin pour que ce projet soit possible, nous vous dise merci.

SOMMAIRE :

CHAPITRE I : INTRODUCTION.

1. Introduction sur la thématique du master.....	01.
2. Présentation succincte de la ville de Dellys.....	02.
2.1. Description de la ville.....	02.
2.2. Données de la ville	03.
3. Présentation succincte de la Problématique.....	04.
3.1. Problématique des villes historique.....	04.
3.2. Problématique des centres historique en Algerie.....	06
3.3. Problématique des villes côtières en Algérie.....	07.
3.4. Problématique de la ville de Dellys.....	08.
4. Présentation de la démarche méthodologique.....	09.
5. Présentation succincte du contenu du chaque chapitre.....	10.

CHAPITRE II : ETAT DE L'ART.

-Objectif.....	11.
1. le centre historique.....	11.
1.1 les différentes intervention des centre historique.....	11.
1.2 Les instruments d'urbanisme.....	13.
1.3 Les enjeux d'intervention sur le patrimoine urbain.....	13.
Conclusion.....	14.
2. Relation ville/ Mer.....	15.
2.1 Définition des villes portuaires.....	15.
2.2 Le clivage ville/port.....	16.
2.3 La recomposition ville/port.....	18.
Conclusion.....	19.
3. Analyse des exemples.....	17.
3.1. Havre	20.
3.2. Hafencity à HAMBOURG.....	24.

CHAPITRE III : CAS D'ETUDE « DELLYS ».

-Introduction.....	26.
1. Lecture morphologique des reliefs et processus d'anthropisation du territoire.....	26.
-Introduction.....	26.
1.1.Lecture du processus de transformation à l'échelle du territoire de référence (Kabylie du Djurdjura occidental).....	26.
1.2. Lecture morphologique du relief du centre historique	28.
Synthèse.....	28.
<u>Lecture diachronique :</u>	
2. Lecture de processus de formation et de transformation de la ville.....	29.
-Introduction.....	29.
2.1 L'occupation originelle du site (la période préhistorique).....	29.
2.2 Hypothèse du restitution de l'établissement phénicien (12AVJ ,3AVJ).....	29.
2.3 Hypothèse du la restitution de l'établissement antique (la période romaine).....	30.
2.4. Hypothèse du la restitution de la ville médiévale (642-1830).....	31.
2.5 La période coloniale.....	32.
2.6 La période postcoloniale.....	33.
2.7 Synthèse de croissance.....	35.
2.8 Structure des permanences.....	36.
2.9 Carte des entités historiques.....	37.
<u>Lecture synchronique :</u>	
3. L'analyse typologique.....	38.
3.1. Système viaire.....	38.
3.2. Système parcellaire.....	40.
3.2.1. A l'échelle de l'agregat.....	41.
3.2.2. A l'échelle de la parcelle.....	42.
3.3 Système bâti.....	44.
3.3.1 Stratification et type de bâti.....	44.
3.3.2 Identification des composantes spatiales de la maison de la casbah.....	46.
3.3.3 Identification des caractéristiques typologiques architecturales.....	47.
4. Proposition d'aménagement à l'échelle du centre historique.....	52.

CHAPITRE III : LE PROJET ARCHITECTURAL.

-Introduction.....	54.
1. présentation du site.....	54.
2. problématique spécifique de l'air d'intervention.....	56.
3- Genèse d'intervention.....	58.
4- Recherche thématique.....	61.
5- Programme.....	66.
6- L'organisation interne du projet.....	67.
7- principe des façades.....	68.
8- Principe structurel.....	68.
-DOSSIER GRAPHIQUE	72.

CONCLUSION GENERALE.

REFERENCE BIBLIOGRAPHIQUE.

Chapitre 1 : ***INTRODUCTION***

- 1-Introduction sur la thématique du master.
- 2-Présentation succincte de la ville de Dellys.
- 3-Présentation succincte de la Problématique.
- 4-Présentation de la démarche méthodologique.
- 5-Présentation succincte du contenu de chaque chapitre.

INTRODUCTION

1-Introduction sur la thématique du master :

En rupture avec nombre de pratiques en vigueur, la philosophie d'ensemble du programme pédagogique de Master 2 proposé (Option : Projet intégré) consiste à considérer le bâti et le non bâti, non plus comme une oeuvre individuelle détachée de tout contexte et soumise à la seule subjectivité de son concepteur, mais comme un parfait objet culturel, indissociable de la société et de l'histoire dont il est le produit, et où l'architecte est un continuateur d'une oeuvre et d'une pensée qui le dépasse et à laquelle il doit nécessairement adhérer. Dans cette option l'architecte n'est plus une individualité isolée et omnipotente, habitée d'une ambition et d'un orgueil démesurés, porteur d'une imagerie hétéroclite venue de partout et de nulle part en même temps, mais un acteur conscient de son impératif enracinement dans la culture et dans l'histoire spécifiques de son lieu d'intervention.

C'est conscient de la crise qui caractérise l'enseignement de l'architecture et la production du bâti dans notre pays que nous avons choisi la typologie processuelle comme approche. Ce choix a été de l'ordre d'une adhésion mesurée et parfois même critique. Car parfaitement lucide quant au fait que toute démarche ou approche scientifique, aussi complète soit-elle, ne peut ni embrasser ni cerner l'entière réalité (ou complexité) de son objet d'étude. Et c'est en raison de cela que nous n'avons pas manqué, à chaque fois que cela nous a semblé pertinent et/ou nécessaire, de souligner un manque ou un cas « d'incompatibilité culturelle » des concepts et des postulats propre à l'approche typo-morphologique.

INTRODUCTION

2-Présentation de la ville de Dellys:

2-1-Situation de la ville:

Dellys ville méditerranéenne situé en plein centre de la cote algérienne (600km de la wilaya d'Etaref, 600km d'Eghazouet et 106km de la capital d'Alger). Occupant une position stratégique, elle domine la méditerranée par sa position géographique très favorable (massif montagneux qui pénètre dans la mer en créant un cap comme point d'observation).

-Situation de la ville :

Elle se situe à l'extrême Est de la willaya de Boumerdes entre 1° 69'et 1° 89'longitude Est et 40° 9'et 41° 3'latitude Nord.

Issu du dernier découpage administratif de 1984, elle occupe le statut de chef-lieu de daïra et compte les trois communes suivantes; Dellys, Afir, Benchoud.

La commune se compose de l'agglomération chef-lieu Dellys et de deux agglomérations secondaires : Takdempt et Azrou, ainsi qu'une zone éparse composée de nombreux villages.

Elle est délimitée:

Au nord: par la mer méditerranée.

Au sud: par la commune de Benchoud.

A l'est: par l'oued oubay (commune d'afir).

A l'ouest par l'oued sebaou (commune de sidi daoud).



fig:1 Situation de la ville dans le contexte régional.
Source : « guide de la route Michelin », Algérie-Tunisie.

INTRODUCTION

2-2 Aaccessibilité a la ville de Dellys:

L'accessibilité a la ville de Dellys se fait grâce a un réseau routier satisfaisant, a savoir:
La route nationale 24 qui relie la commune de Dellys a Alger et Boumerdes du coté ouest ainsi qu'a Tigzirt et Bejaia du coté est.

La route nationale N25 qui relie Dellys a Naciria, Tizi-Ouzou et Bouira du coté ouest.

Le chemin de wilaya N154 qui relie dellys a l'arriere-pays.

Le port de commerce et de pêche qui lui permet une relation par voie maritime.

2-3 Données géomorphologiques et naturelles sur la ville :

a-Le relief :

Dans sa partie Sud et à l'Est (Afir), elle regorge de collines d'un aspect semi montagneux. A 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.

b-Sismicité :

Dellys est classée zone 3 selon le (RPA), cela est du à la forte activité sismique, liée à la collision des plaques africaine et euro-asiatique.

c-Hydrographie :

La région de Dellys est entourée par la mer au Nord et par deux oueds, le Sebaou du côté Ouest et oued Oubay du côté Est, faisant partie d'un réseau hydrographique riche, d'une grande importance à toutes les échelles confondues.

-Ensoleillement :

Comme toutes villes côtières de la rive Sud du bassin Méditerranée, Dellys bénéficie d'un ensoleillement optimal.



fig:2 Vue globale sur la ville de dellys.

Sr:<https://www.dellys.forumactif.com>

INTRODUCTION

3- Présentation succincte de la problématique :

3-1 Problématique des villes historiques :

L'évolution du concept de patrimoine, reflète la prise de conscience du rôle que les villes ont joué dans la formation des valeurs, de la culture et de l'histoire des sociétés, comme patrimoine urbain. La notion de patrimoine, ne considère donc plus que les monuments et les sites exceptionnels comme patrimoine culturel, mais l'ensemble de la ville, qui était l'empreinte et la mémoire vivante des valeurs, de la culture et de l'histoire des sociétés, comme patrimoine urbain. Actuellement, les villes historiques sont devenues dévalorisées par la perte de leurs dimensions patrimoniales représentées par les valeurs sociales, urbaines, architecturales, culturelles, ... etc.

Nul ne pourra jamais nier l'influence colossale qu'a pu engendrer le colonialisme sur les villes maghrébines par rapport : à leur rythme de développement économique et urbain, sans négliger les modèles de croissance de ces dernières, leur processus de production et même leur mode de vie qui s'en sont trouvés carrément bouleversés.

Les médinas ont été le fruit d'une adaptation à l'environnement naturel, culturel et culturel de ceux qui les habitaient, à travers le temps. Elles sont devenues des espaces historiques très inégalement protégés (cela dépend généralement des événements et des politiques adoptées dans chaque pays), toujours est-il qu'elles ont de tout temps su marquer l'image de l'agglomération à laquelle elles appartiennent, et ce malgré les nombreux dysfonctionnements qu'elles subissent.

La dégradation des médinas a commencé avec les extensions périphériques modernes du colonialisme. Cette situation a créé un dualisme des villes qui a opposé l'aspect pittoresque des compositions urbaines à la modernisation qu'offre la ville Européenne. Après l'indépendance la majorité des médinas ont vu leur cadre social se détruire à cause du renouvellement de leur population et de la pression sociale. Les vides provoqués ont été comblés par l'arrivée des migrants du monde rural (les néo-citadins) qui ont donc investis les tissus autochtones.

Tout cela a conduit à une densification et une sur-occupation des bâtiments et donc la dégradation des lieux.

INTRODUCTION

donc parmi les problèmes auxquels font face les villes historique, il y a lieux de citer:

-L'avènement du modernisme et ces différentes conséquences, dont la plus importante est la rupture architecture /ville.

-La perte des caractères de l'urbain par l'altération des différentes composantes et la perte de cohérence entre elles.

Le délaissement et l'abandon graduel des noyaux anciens, pour la simple raison qu'ils ne répondent plus aux nouvelles conditions de vie.

-La concentration d'une population à très bas revenus, qui trouve comme seule opportunité de se loger dans l'habitat traditionnel et dévalorisé de la ville historique .

-L'apparition de constructions anarchiques et de l'habitat précaire, due aux différentes interventions non contrôlées par les instruments d'intervention.

-Le manque d'entretien qui a engendré dans le tissu des poches vides et des parties en ruine.

-Le manque d'équipements et activités nécessaires aux besoins des habitants.

Ces différents problèmes agissent d'un effet cumulatif, ce qui accentue le phénomène de dégradation des tissus des centres anciens. Donc la présence et la propagation de ces problèmes ne doit pas être considérée comme un manque de prise de conscience ou de politique de préservation et revalorisation des villes traditionnelles, mais elles est plutôt liée soit à l'absence d'une prise en charge réelle et effective, soit à la manière d'intervention qui ne considère pas ces villes comme un modèle de référence et un patrimoine.

J.ABD ELKAFI, « la dimension patrimoniale de la ville historique et le cadre institutionnel de la sauvegarde » (actes du colloque), « patrimoine et développement durable dans les villes historiques du Maghreb contemporain », Fès 2003, p7-21.

université mentouri, thème: les stratégies de la reconstruction de la ville sur la ville, cas d'étude: constantine, sous la direction de Dr SAFFIDINE ROUAG DJAMILA, 2005. p 12- 91.

INTRODUCTION

3-2 Problématique des centres historiques en Algérie:

La prise en charge et l'application des mesures de protection des villes historiques, pour la première fois dans le Maghreb, est représentée par quelques expériences dont la première est celle de Tunis (vers les années soixante), suivie par celle de la Casbah d'Alger et de Fès (dans les années soixante-dix).

En Algérie, seul les vestiges archéologiques (les ruines antiques, Timgad et Tipaza) classés patrimoine mondial, ont été pris en charge par des mesures de protection, suite à l'ordonnance n°67-281 (du 20/12/1967 relative aux fouilles et à la protection des sites et monuments historiques et naturels). Mais la volonté de l'état vis-à-vis à la protection des villes historiques s'affirme, ces dernières années, par la promulgation de la nouvelle loi sur la Création des secteurs sauvegardés. Elle concerne les ensembles historiques tel les «Médinas», «Ksour» et «Casbahs» et villages traditionnels (loi n°98-04, de la 17/06/1998 relative à la Protection du patrimoine culturel), qui définit un instrument appelé le plan permanent de sauvegarde et de mise en valeur des secteurs sauvegardés «PPSMVSS»

L'élaboration et le contenu de ce plan et le type d'interventions sont précisés dans la loi n°03-324 (du 05/10/2003 portant modalités d'établissement du plan permanent de sauvegarde et de mise en valeur des secteurs sauvegardés). Cette loi considère uniquement les villes classées patrimoine national (Alger, Vallée du M'Zab, Dellys, Tenes et Constantine etc), les autres villes stratifiées ne sont ni pris en charge par l'instrument urbanistique en vigueur en Algérie, ni considérées par la mesure des secteurs sauvegardés.

Actuellement, le principal problème des villes stratifiées (médinas transformées) réside dans leur abandon ou dans leur sur utilisation. Le drame actuel est que ces villes risquent de ne plus exister. Les premières altérations sont les conséquences des projets d'alignements de l'époque coloniale, des effondrements partiels et des nouvelles reconstructions (incompatibles).

L'évolution lente et progressive de la notion de patrimoine urbain ainsi que l'insuffisance des descriptions des instruments d'intervention sur l'existant soulève dans la pratique de sérieux problèmes auxquels sont confrontés les intervenants sur le milieu construit.

INTRODUCTION

3-3 Problématique des villes côtières :

Plus de la moitié de l'humanité vit aujourd'hui dans les villes et c'est une tendance lourde de mouvements démographiques, sachant qu'une proportion croissante des établissements urbains se situe sur la bande littorale.

L'intérêt de notre recherche porte sur l'urbanisation des littoraux, en général ; car la position stratégique des villes du littoral dans les échanges internationaux accentue l'utilisation intensive de l'espace maritime. Ces villes se sont caractérisées par une densité d'occupation élevée, ce qui a pour conséquences sur les industries, transport, sanitaire a sur le plan urbain caractérisé par la dégradation du patrimoine historiques et culturels, faute d'entretien contre l'évasion côtières, donc la question que l'on se pose est « comment relier la ville à la mer ? ».

-Sur le plan touristique : la demande est toujours croissante et la recherche du gain rapide a aggravé le phénomène de « littoralisation » et nombreux sites ont été dénaturés (constructions en opposition avec les lois, exemple: architecture hétérogène, hétéroclite), ajouté à cela ces dernières années, l'arrivée d'investisseurs attirés par l'activité touristique , commerciale, en pleine expansion. Le tourisme est l'un des secteurs principaux du développement économique, social et culturel de ces villes, mais il crée un déséquilibre économique et fonctionnel, même au niveau urbain. Ces complexes touristiques sont une barrière physique entre la mer et le territoire intérieur, marqué par l'absence de percées menant à la mer.

On constate deux approches essentielles à l'aménagement touristique; tourisme enclavé et tourisme très afférent. Le premier est matérialisé par le complexe autonome isolé du centre urbain, le deuxième est caractérisé par une insertion dans le milieu local, c'est en quelque sorte une réponse à la problématique du tourisme enclavé car il prend en compte la participation du patrimoine local, naturel et bâti.

-Sur le plan naturel : de nombreux problèmes sont à noter, entre autre : L'extraction du sable .En 1997, on estime à 10 millions de m³ de volume de sable extrait au cours des dernières décennies. La dégradation des sols et les nappes phréatiques (intrusion marine, infiltration des pollutions) diminuent des ressources hydriques.

La pollution des eaux marines s'est causée par le déversement des eaux usées dans la mer ainsi que les déchets industriels ce qui dégrade le paysage naturel.

-article sur la relation ville /port selon Claude Prelorenzo, sociologue et chercheur à l'école d'architecture de Versailles (<http://cdlm.revues.org/5239>).

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

INTRODUCTION

3-4 Problématique de la Ville de Dellys

La ville de Dellys, ville historique qui a longtemps inspiré la convivialité et la prospérité, était autrefois un siège gouvernemental incontournable entre Alger et Bejaia, mais au fil du temps elle a perdu de sa valeur, son patrimoine bâti a subi les préjugés du colonisateurs, qui l'amputa de son centre (la grande rue des arabes, qui a été restructurée de part et d'autre).

Cet héritage a ensuite subi les séquelles profondes de la crise poste-coloniale, qui le réduisant en un tas de ruines , pendant que la nouvelle extension se détache complètement du processus évolutif et s'étale sans cohérence ni structuration.

Aujourd'hui l'opposition de la casbah a la périphérie contemporaine, qui continue à se développer, donne naissance à une contradiction dans la dynamique urbaine. D'une part une vieille ville considérée comme morphologiquement inerte, en proie à des problèmes multiples de dégradation et de dévalorisation, D'autre part la périphérie en expansion attire de plus en plus les habitants grâce au déploiement de nouvelles centralités.

Au delà de l'opposition d'entités foncièrement différentes, il s'agit d'un affrontement entre une volonté globale de modernisation et d'adhérence au mode de vie occidental et un réveil de valeurs culturelles locales.

- La question qui se pose : Quel sera le devenir de la situation ? Et surtout comment opter la suture entre le noyau ancien et la ville contemporaine qui continue à s'étendre ?
- comment revaloriser ce patrimoine en péril et la réconciliation du nouveau tissu avec l'ancien, afin d'assurer la continuité historique et recoudre les mailles du filet au moyen de la connaissance du processus typologique du tissu et du bâti?
- comment faire pour préserver un patrimoine architectural qui périlite ?
- que peut-on faire pour redynamiser la ville de Dellys tout en respectant son statut de patrimoine culturel et naturel?
- comment peut-on utiliser les potentialités naturelles que possède la ville de Dellys ?
- Comment attirer les visiteurs et rendre Dellys une ville touristique qui exploite ses véritables vocations ?

INTRODUCTION

4-Présentation de la démarche méthodologique :

Notre travail se base sur les fondements théoriques de "**la méthode processuelle**", cette méthode a pour objet l'étude des processus de formation et de transformation des milieux bâtis. En utilisant des critères morphologiques, le cadre théorique proposé, permet d'englober dans une vision unitaire l'ensemble des objets construits, de comprendre les établissements humains qui témoignent de la culture de toutes les époques.

La méthode se base essentiellement sur la <<reconstruction>> diachronique du processus de genèse des établissements humains à partir de leur état actuel. Elle vise à expliciter les lois imminentes, contenus dans leur dynamique transformationnelle. ¹

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

« (...) [I] 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 »²

. La composition architecturale est essentiellement considérée comme « une matière propre à développer la créativité individuelle, entendue dans un sens spécifiquement personaliste, 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 »³. 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, (...) ».

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 re-dérouler et de relire le processus typologique.

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.

INTRODUCTION

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 genèse⁴. 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 reconstructible⁵ ».

5. Présentation succincte du contenu de chaque chapitre :

Le contenu de ce mémoire est divisé en quatre chapitres :

- Le deuxième chapitre qui est une partie purement théorique, une recherche bibliographique initiée sur les interventions dans les centres historiques et la relation ville-mer, la ville portuaire et son dysfonctionnement. En analysant des exemples et en traitant des travaux en rapport avec notre thématique (livres, articles, thèses et mémoires).
- Le troisième chapitre consiste en une série de lectures du processus de formation et de transformation de la ville de Dellys (objet d'étude), à multiples échelles.
- Le quatrième chapitre abordera le projet.

⁴ MALFROY, Sylvain et CANIGGIA. L'approche morphologique de la ville et du territoire, Reprint de l'ETH-Z, Zurich, 1986, p 188.

⁵ Idem.

Chapitre 2: ***L' ETAT DE L'ART.***

- Objectif.
- Le centre historique, les différents intervention,les enjeux...
- Relation ville/Mer, clivage ville/port, la recomposition...
- Analyse d'exemple:
 - La ville de havre.
 - La ville de Hafencity à HAMBOURG.

ETAT DE L'ART.

I' Objectif de ce chapitre est d'effectuer une recherche bibliographique, basée sur des études menées par des spécialistes urbanistes et architectes dans le but d'obtenir un certain nombre de connaissances concernant les deux thématique celle des centre historique et la relation ville/mer.

1-le centre historique:

*"le concept d' intervention recouvre un vaste spectre d'actions ayant pour objectif la récupération et la mise en valeur du patrimoine urbain. Dans le cadre des préoccupations actuelles, intervenir implique l' amélioration du fait d'habiter en recherchant l' équilibre entre les aspects techniques, la préservation des valeurs patrimoniales et des critères d' équité sociale, d'efficacité économique et de préservation de l'environnement"...*⁶

de point de vue méthodologie d' intervention, les autorités locale et tous les acteurs dans ce processus trouvent des difficultés a cerner les différentes actions et une méthode efficace. c'est pour cela que dans ce chapitre nous toucherons tout d'abord aux différents actions d'intervention.

1-1 les différentes intervention des centre historique:

Dans ce domaine l' ETAT a promulgué le décret 83-684 du 26 novembre 1983 relatif a la fixation de l'encrage juridique et les conditions d'intervention sur les tissus urbain existant. ce texte définit les type d' intervention qui sont détaillés comme suit:

-La rénovation urbain

est une opération physique qui sans qui sans modifier le caractère d'un quartier, constitue une intervention profonde sur le tissu urbain existant, pouvant comporter des destructions d'immeubles vétustes et la reconstruction sur le même site d'immeuble de même nature. la rénovation urbaine implique la redistribution des utilisation du sol entre voirie, logement et équipement, et une reconstruction a neuf. il s'agit la de destruction et de reconstruction avec l' affectation de nouvelles valeurs d'usage tout en préservant l'aspect physique des immeubles.

La restruction urbaine: est une opération qui consiste en une intervention sur les voirie et réseaux divers, et une implantation de nouveaux équipements. Elle peut comporter une destruction partielle d' îlot ou d'un ensemble d'immeubles et une modification des caractéristique du quartier par le transfert des activités et toute nature et par la désaffectation des bâtiments pour les réutiliser.

La réhabilitation urbaine: est une opération qui consiste en une modification d'un immeuble ou d'un groupe d'immeubles et de leur donner les commodités essentielle et nécessaire aux besoins de base des locataire. elle peut conduire a une redistribution interne des locaux, le souci majeur étant leur caractère salubre. Elle a pour but d'adapter les immeuble aux règles d' hygiène et de confort.

-la restauration immobiliere: est une opération qui permet la mise en valeur d'immeubles ou groupe d'immeubles présentant un intérêt architecturale ou historique. dans cette action, il est pris en compte l'aspect historique et cela signifie que la catégorie d'immeubles considérés sont souvent les ensemble classés conformément a leur législation spécifique.

⁶ intervenir sur les quartiers anciens

ETAT DE L'ART.

-Le renouvellement urbain: il concerne une partie du patrimoine existant qui vieillit ou qui ne répond plus aux exigences actuelles et qui mérite donc à cet effet d'être renouvelée.

L'étude de renouvellement urbain vise à :

- Reconquérir l'espace urbain en contribuant à l'intégration sociale, culturelle et économique des populations.
- Rehausser la valeur des bâtiments et des espaces collectifs.
- Encourager une meilleure utilisation des infrastructures et des services existants.
- Respecter la continuité historique des espaces construits.
- faciliter des insertions harmonieuses dans la trame urbaine.
- contribuer à rehausser la qualité de l'espace public environnant.
- Améliorer la qualité de vie dégradée de la population dans le patrimoine immobilier existant.
- atténuer la crise de logement en stabilisant la population dans le patrimoine immobilier existant.

-La requalification urbaine: est une stratégie politique conduite par les communes dans un contexte fortement décentralisé. elle consiste à donner des nouvelles fonctions aux tissus anciens pour que la mise en valeur de ces derniers ne soit pas qu'un investissement touristique. mais aussi un investissement urbain et social, les pouvoirs publics devraient :

- Encourager la diversité des fonctions urbaines.
- protéger l'habitation des nuisances.
- préserver la diversité commerciale.
- encourager d'autres fonctions : affaires, création, administration publique, services.

- la réorganisation urbaine: elle a pour objectif l'amélioration de la réalité urbaine par des actions superficielles, non radicales, à court ou à moyen termes. ce type d'intervention ne bouleverse donc pas la situation préexistante, ne produit pas de rupture dans le cadre bâti et correspond par conséquent, aux situations urbaines où il est difficile ou non nécessaire de mener des interventions radicales.

Elle touche :

- *les aménagements des espaces résiduels insérés dans le cadre bâti existant.
- *la réorganisation de la circulation afin de préserver les ensembles historiques de la pollution et des nuisances (création de secteurs piétonniers, réglementation du stationnement, réorientation des flux, réorganisation des lignes de transport en commun).
- *l'affectation de nouvelles fonctions et la délocalisation des fonctions incompatibles.
- *l'aménagement et l'embellissement urbains; consiste à aménager et à embellir les espaces publics (places, rue, jardin, aire de stationnement, aire de jeux...ect) par du mobilier urbain et des espaces verts ainsi que l'amélioration du traitement des façades le long des grands axes et leur mise en valeur par la lumière. C'est une opération qui porte aussi sur les travaux de viabilisation des sites (voirie, les réseaux d'alimentation en eau potable, l'assainissement et l'éclairage public).

ETAT DE L'ART.

1-2 les instruments d'urbanisme:

Il existe trois instruments d'urbanisme en Algérie qui sont le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (PDAU), le plan d'occupation des sols (POS), et le plan permanent de sauvegarde et de mise en valeur des secteurs sauvegardés (PPSMVSS). Ces derniers sont des instruments de détails car ils sont précédés par des instruments d'aménagement du territoire donc dans cette recherche ce qui nous intéresse est le plan permanent de sauvegarde et mise en valeur des secteurs sauvegardés (PPSMVSS).

Le PPSMVSS est institué par le décret exécutif n° 03-324 du 05-10-2003, en application de l'article 45 de la loi n°98-04 du 15-06-1998 relative à la protection du patrimoine culturel, il fixe pour les ensembles immobiliers urbains ou ruraux érigés en secteurs sauvegardés. les règles et les servitudes d'utilisation des sols qui doivent comporter l'indication des immeubles qui ne doivent pas faire l'objet de démolition ou de modification ou dont la démolition ou la modification seraient imposées. il fixe également les conditions architecturales selon lesquelles est assurée la conservation des immeubles et du cadre urbain le PPSMVSS édicte les mesures particulières de protection, notamment celle relative aux biens culturels immobiliers inscrits sur l'inventaire supplémentaire, en instance de classement ou classés, situés dans le secteur sauvegardé.

1-3 les enjeux d'intervention sur le patrimoine urbain:

-enjeux sociaux:

L'intervention a pour objectif de lutter contre la pauvreté, de développer la cohésion sociale, d'éviter l'exclusion sociale, de freiner les processus de régression démographique ou de satisfaire les nécessités sociales et culturelles des résidents et usagers.

-enjeux urbain:

L'intervention a pour objectif de revaloriser un environnement dégradé ou en décadence, de revitaliser le tissu résidentiel et d'améliorer ses conditions d'habitat, de requalifier l'espace libre ou de rénover et d'améliorer les infrastructures existantes.

-enjeux économiques

L'intervention a pour objectif de dynamiser et de diversifier les activités économiques ou d'améliorer l'attrait et l'intégration de la zone dans sa propre ville ou région.

-enjeux environnementaux:

L'intervention a pour objectif d'améliorer la qualité environnementales de l'ensemble (pollution, confort thermique, etc) ou d'optimiser la gestion des flux énergétiques et physique (gestion des déchets, cycle de l'eau, etc.)

-enjeux patrimoniaux:

L'intervention en pour objectif de conserver et de mettre en valeur le patrimoine construit, de préserver et de mettre en valeur le paysage culturel et naturel, ou de réhabiliter et d'intégrer de manière cohérente le patrimoine aux conditions nécessaires de la vie actuelle.

Conclusion:

L'intervention sur le patrimoine urbain dans une vision de préservation, de réhabilitation et de valorisation nécessite à notre sens:

- une approche multisectorielle du processus qui doit toucher plusieurs domaines tels que le tourisme, le social, l'économie, l'environnement, etc... avec une recherche de l'équilibre entre ces différents aspects. Les vues exclusivement technique ou urbanistique sont à exclure.
- une intégration de la zone historique par rapport aux restes de la ville et ne pas considérer cette dernière comme une entité isolée.
- la contextualisation des propositions d'actions c'est-à-dire considérer que chaque cas est unique et non pas adapter des solutions d'autres expériences aux problématiques de l'entité étudiée.
- l'implication des différents acteurs dans le processus d'intervention en constituant une équipe pluridisciplinaire (hommes politiques, acteurs économiques, équipe technique, agents sociaux, etc.) tout en intégrant les habitants dans la prise de décision pour garantir le succès de l'intervention.
- la communication et la transparence à tous les échelons et pendant toutes les étapes en assurant un contexte clair d'intervention publique avec une bonne gouvernance.
- la flexibilité dans le processus d'intervention et la possibilité de réorientation et de réadaptation de la stratégie d'intervention à l'émergence de tout changement non prévu dans les données.
- l'usage d'outils efficaces en matière de législation, instruments d'urbanisme (réglementation et plan de sauvegarde) et l'assurance de plusieurs sources de financement (subventions, prêts, aides, dons, indemnités, etc.) tout en encourageant l'autoréhabilitation.
- L'adoption d'une méthodologie d'approche et d'intervention bien structurée et efficace.

2- La relation ville /Mer :

-Introduction :

Les ports sont responsables dans une large mesure de l'existence des plus grandes villes au monde. Le port et la ville ont longtemps formé un système basé sur l'imbrication et la complémentarité de leurs fonctions. Le port est le moteur de son développement et le catalyseur de son urbanité.

Cependant, sous l'effet des mutations extérieures, les villes et les ports ont évolué rapidement et leurs relations ont changé de nature à cause des évolutions technologiques dans le secteur maritime et l'expansion urbaine qui ont affaibli ces liens, une coupure en a donc résulté, que ce soit visuel ou morphologique entre la ville et le port. Cela a donné naissance au phénomène appelé par les spécialistes de la question : **le clivage ville/port**. Depuis quelques années, ces anciens espaces ville/port constituent un grand potentiel pour ces villes, d'où l'importance de les recomposer. L'idée est de faire de la ville une vraie ville portuaire avec de nouvelles vocations économiques et sociales liées à notre époque.

Alors que de nombreuses villes portuaires raisonnent sur comment recomposer ces territoires, il serait intéressant de dénombrer les quelques réflexions déjà établies pour de meilleures interventions à l'avenir et pour apprendre de leurs erreurs.

2-1-Définition de la ville portuaire :

Le concept ville portuaire se compose en deux termes essentiels : ville et port.

la Ville : est une unité urbaine étendue et fortement peuplée dans laquelle se concentrent la plupart des activités humaines : habitat, commerce, industrie, éducation, politique...⁷

Le Port : est l'élément caractéristique de la ville portuaire, c'est un endroit situé sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac ou sur un cours d'eau, il est destiné à accueillir des bateaux et navires, un port peut remplir plusieurs fonctions, il est un lieu de séjour.

La ville portuaire paraît dès la première recherche difficile à cerner en une seule idée, malgré le nombre de travaux réalisés. Cela a été souligné par Roger Brunet lorsqu'il a qualifié la ville portuaire de traitement d'un objet réel non identifié.⁸ En revanche, les géographes ont défini la ville portuaire de façon plus simple comme point clé de l'organisation de l'espace.⁹

Par ailleurs, la ville portuaire est un acteur essentiel des nouveaux territoires de la production post-industrielle de biens et de services. Villes portuaires, estuaires ou pôles logistiques valorisent un territoire productif commun, intégrant les intérêts contradictoires des différents acteurs et habitants, qui sont le propre d'un développement durable.¹⁰

De plus, Les villes portuaires sont les lieux par excellence de l'innovation, technologique, environnementale, urbanistique et sociale et des approches interdisciplinaires. Elles constituent, de ce fait, des laboratoires de la ville du futur, interconnectée, innovante et réactive.¹¹ Cela veut dire que les villes portuaires sont des lieux d'essence économique, fondées sur le commerce international, la défense nationale et/ ou la pêche.¹²

⁷Organisation des Etats-Unis.

⁸R. Brunet. « Villes moyennes : point de vue de géographe ». Les villes moyennes, espace, société. 1997.

⁹Mémoire de magister, présenté par Mr AOUISSI Khalil Bachir, encadré par Mr. BAOUNI Tahar, Soutenu le 12 décembre 2013. P 15

¹⁰COLLIN M. Ville portuaire, acteur du développement durable. (Ed.) L'Harmattan (Collection Maritimes), Paris, 2003, p 204.

¹¹Club "Territoires Maritimes". Innovations Ville-Port, pour des projets intégrés Ville-Port, Fédération Nationale des Agences

¹²d'Urbanisme, 1, rue de Narbonne-75 007 Paris, Août 2001. P 7.

¹²Idem p 9.

2-2Clivage ville / port:

Depuis des siècles, les relations entre villes et ports sont intenses. L'accès à la mer a façonné de nombreuses villes, contribué à leur essor économique et à asseoir leur pouvoir sur l'échiquier mondial. Aujourd'hui, cette relation symbiotique entre développement urbain et activités portuaires se complexifie et on assiste à un découplage des territoires urbains et des lieux d'activités portuaires.

Ce mouvement s'amorce dans les années 60 avec le déclin de l'industrie occidentale et sa délocalisation vers l'Asie, le boom des nouvelles infrastructures routières et du trafic aérien ensuite, l'apparition des conteneurs et des nouveaux équipements portuaires qui a causé le prolongement des routes à l'intérieur des ports. Les choses se dessinent différemment quand il s'agit des flux mondiaux de marchandises où le transport maritime reste imbattable : près de 90% du commerce mondial se fait par mer.

La relation ville-port connaît une crise qui est due non pas tant au déclin du transport maritime qu'à l'incapacité des villes à accueillir en leur sein des infrastructures portuaires toujours plus grandes en raison de la massification du transport de marchandises par la conteneurisation de celui-ci. Cette voracité de l'espace portuaire se heurte en outre à la montée de la valeur foncière des terres au bord de l'eau pour la création de *waterfront*, loisirs *hype* et autres marinas.

*« Entre Mac waterfront et Disney-Port, cette mutation se fait au profit d'une mise en conformité de la ville portuaire par rapport à des standards internationaux alors même qu'il lui faudrait se démarquer par ses spécificités et chercher à définir sa propre identité maritime »*¹³

Plusieurs intervenants ont dénoncé que l'état qui isole le port de sa ville pour lui assigner une fonction industrielle étrangère à sa région!¹⁴

D'un point de vue architectural, le développement séparé de la ville et du port se traduit par une dureté paysagère, un choc d'échelles à l'interface entre ces deux espaces dissociés nous retrouvons ici le thème de la limite, une limite qui naît plus de la confrontation de deux espaces de nature différente que de l'existence d'une barrière physique.

Le premier facteur du clivage ville/port c'est la révolution industrielle « la ville portuaire a vécu un ensemble de phénomènes qui l'ont profondément changée sur le plan morphologique ou sur le plan fonctionnel »¹⁵ Auparavant, le port n'était qu'une extension amphibienne de la ville sur la mer, l'activité portuaire été complémentaire à l'activité urbaine.

¹³ P. Gras, Le temps des ports. Déclin et renaissance des villes portuaires, Tallandier, 2010, p 235.

¹⁴ Michèle Collin, *Villes et ports XVIIIè-XXè siècles*, Ed L'Harmattan, Paris, 1994, p 10.

¹⁵ Mémoire de magister, présenté par Mr AOUISSI Khalil Bachir, encadré par Mr. BAOUNI Tahar, Soutenu le 12 décembre 2013. P 23.

ETAT DE L'ART.

Les mutations que connaît le couple ville-port ont un impact sur la nature du port. Ainsi, elles ont tendance à réduire le port à 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 entre les transports maritimes et terrestres.

« Le port moderne fonctionne plus comme une porte que comme un centre d'activités, et les évolutions technologiques dans le secteur maritime ont comme principal effet d'affaiblir les traditionnels liens fonctionnels entre le port et la ville »¹⁶

La ville connaît elle aussi des mutations qui font qu'elle devient indépendante du port (la dé-maritimisation des villes portuaires)¹⁷ Comme l'indique Chaline Claude in annales de géographie (1988) : les espaces fluvio-portuaires sont agrandis, jusqu'à entre les deux guerres, sont dominés par des emprises utilitaires, traversés de faisceaux ferroviaires, intégrant quelques îlots résidentiels pour la main d'œuvre. Ce qui a causé, en termes de la morphologie urbaine, la coupure des villes de leurs fronts de mer.

Donc on conclut que les causalités du clivage ville/port peuvent être liées à trois aspects principaux de la révolution industrielle : l'évolution technologique des transports (le terrestre et le maritime), la rationalisation des marchés (séparation entre les lieux de production et de consommation), et la nouvelle place qu'occupe le port dans cette nouvelle économie.¹⁸

2-2-1 Les conséquences du clivage ville/port :

L'isolation du port de sa ville n'a pas seulement déraciné cette dernière de son identité, mais également cette distanciation a symbolisé pour la population urbaine le déclin, voire même la mort de leur port (BIRD. J. 1963), une autre rupture plus prononcée est apparue comme résultat de la dilatation de l'espace portuaire sur le front de mer, il s'agit de la « *démaritimisation* » (HAYUTH Y. 1988), la mer qui a formé toujours la source identitaire de la ville perd tout contact avec elle et devient prisonnière derrière les barreaux et les clôtures du port ce qui prive généralement les habitants du front de mer de leurs villes.

D'après AOUISSI dans son magister (2013), ces ruptures et cette ségrégation entre ville et port auront des répercussions négatives sur l'ensemble ville et port qui ne cohabitent plus à cause du contraste entre les deux natures de leurs activités. Ces répercussions négatives sont :

L'apparition d'une interface en décalage : les nouveaux besoins du port moderne en termes de mobilité ont généré la création et l'implantation des infrastructures de transport terrestre, ces derniers viennent s'installer dans l'espace tampon entre la ville et le port créant une interface située à l'aire de contact des deux systèmes ville/port, cette interface est considérée comme le terrain d'affrontement entre la ville et le port, elle les sépare et décale principalement la ville de son front d'eau, elle est également considérée comme le moyen principal d'identification du clivage ville/port.

-Déphasage entre centralités : La notion de centralité du port dépasse sa ville en adoptant une échelle régionale, voire nationale et/ou internationale. Face à ce déséquilibre, la ville adopte de nouveaux centres à caractère indépendant de la vocation portuaire.

¹⁶Hoyle, B.S. « *Development dynamics at the port-city interface* », Ed ; Revitalising the waterfront : Institutional Dimensions of Dockland Re-development, Belhaven Press, London, 1988, p 3.

¹⁷VIGARIE, A (1993) "*Villes portuaires et changements économiques*" in Proceedings (Third International Conference "Cities & Ports" - Genoa 19-22 nov. 1991), Gènes.

¹⁸Mémoire de magister, présenté par Mr AOUISSI Khalil Bachir, encadré par Mr. BAOUNI Tahar, Soutenu le 12 décembre 2013.

ETAT DE L'ART.

-La non-cohabitation ville/port : se traduit par la condamnation du port par sa ville ; la juxtaposition du port à la ville se présente comme une servitude pour le port et limite toute extension. ce qui emprisonne le port dans sa morphologie et le fait entrer en stagnation totale face aux tailles de plus en plus grandes de bateaux et aux volumes d'échanges en accroissement et qui nécessitent jour après jour de nouveaux espaces de stockage, des quais pour accostage, des espaces de réparations pour les bateaux, et d'autres infrastructures techniques. Et de la dégradation de la ville par son port ; les nouvelles utilisations du port avec le sur-flux qu'elles apportent, étouffent la ville et ses réseaux routiers. Les moyens de transports et les marchandises transportées, exposent la ville à des sérieux problèmes de pollutions aériennes et marines ce qui dégradent son environnement naturel.

La perte d'identité :

L'eau a toujours formé une source identitaire pour les villes portuaires. La nouvelle nature du port non seulement lui coupe tout lien avec la ville, mais aussi lui fait subir l'effet de '*la démaritimisation* » des villes portuaires' (HAYUTH. Y. 1988). Ainsi elle perd tous contacts avec son front d'eau ce qui la dévalorise sur le plan urbanistique, social et même culturel, en laissant un vide identitaire flagrant exprimé par une crise d'identité de ces villes qui ne trouvent plus leur vraie vocation, mis à part une appellation héritée et répliquée au fil du temps « ville portuaire ». « La ville-port souffre de démaritimisation, c'est-à-dire d'un affaiblissement de ses liens avec la mer. Les bourgeoisies économiques qui dans le passé animent les flottes et les marchés ont disparu ou se sont placées ailleurs. Le personnel portuaire diminue en nombre ; or, c'est lui qui transmettait à proportion de sa masse une mentalité

2-3 La recomposition ville-port :

L'abandon des anciens territoires portuaires au profit des nouveaux sites, est appelé le Délaissement par les spécialistes de la question comme Baudouin, Bird, Collin, Charlier, Chaline, Ducruet, Hayuth, Hoyle, Vigarié, Ce phénomène constitue une phase importante dans les mutations des rapports ville-port, car comme conséquence, il sera suivi par des opérations de réaménagement également appelées 'la reconquête' qui vise à une Recomposition ville/port, et qui vient comme réponse à la rupture fissurée par le Clivage ville/port depuis le 19^e siècle.

-Le phénomène de délaissement : aura 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 (bâties ou urbain) abandonnés qui étaient liés à l'activité portuaire, des « no man's land » (HAYUTH Y. 1982), de plus en plus désertés et dégradés, on y retrouve plus qu'un tas de grues rouillées et de quais délabrés. 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 dégrader.

ETAT DE L'ART.

-La reconquête : Le traitement des relations spatiales entre espaces portuaires et urbains reste marqué par les projets de reconquête urbaine d'espaces portuaires ou d'interfaces ville-port plus ou moins délaissés ou dégradés, avec reconversion vers de nouvelles fonctions résidentielles, culturelles ou touristiques. Ces projets se sont généralisés depuis une trentaine d'années dans la plupart des villes portuaires du monde et ont contribué à renforcer fortement l'attractivité et centralité de la plupart d'entre elles (Boulogne, Bordeaux, Le Havre, Saint-Nazaire, Puerto Madero à Buenos Aires, New York, ...).¹⁹

Conclusion:

Le principe de recoudre la rupture Ville/Mer , redonne une nouvelle image à la ville , plus d'emplois , un nouveau et un meilleur cadre de vie pour les citoyens , une destination pour de nouveaux touristes , tout cela permettra aux villes concernées d'être redynamisées. Pour cela, plusieurs villes portuaires ont été optées pour faire des projets de réhabilitation des espaces portuaires délaissés, qui constituent en fait un pont et une liaison entre la ville et la Mer. A ce stade, d'autres réflexions doivent être engagées pour trouver de nouvelles fonctions portuaires qui répondent aux besoins de la ville et du port. Il s'agit donc de résoudre une équation à plusieurs variables associant l'architecture, le social, le culturel, l'histoire, l'art et l'économie en intégrant l'ensemble de ces données dans un projet fonctionnel à l'interface ville-Mer dans le cadre d'assurer la relation entre la ville et la Mer.

¹⁹Club "Territoires Maritimes". Innovations Ville-Port, pour des projets intégrés Ville-Port, Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme, 1, rue de Narbonne-75 007 Paris, Août 2001. P 17.

ETAT DE L'ART.

3- Analyse d'exemple:

La ville du havre : est une commune française du nord-ouest de la France, en Normandie située sur la rive droite de l'estuaire de la Seine. Son port est le deuxième de France après celui de Marseille .

1-Consolider l'hyper centralité commerciale et poursuivre la reconquête du littoral:

Le centre-ville du Havre a longtemps souffert d'un déficit d'image en raison de son héritage architectural contemporain mal perçu et du caractère éclaté de sa centralité éparpillée en plusieurs pôles (Halles centrales/rues piétonnes, place de l'Hôtel de Ville Espace Coty et Plage).

L'espace public, omniprésent par la composition aérée du centre reconstruit, peut jouer un rôle important dans sa reconsolidation. Les aménagements de la plage, des rues piétonnes et de la place du Casino préfigurent les interventions futures qui seront réalisées. L'inscription du centre reconstruit au Patrimoine Mondial de l'Humanité en 2005 (label UNESCO) et le projet de tramway, dont la livraison était en 2012, sont potentiellement capables de faire basculer le Havre dans la modernité en complétant l'œuvre d'Auguste Perret par des espaces publics de qualité.

La requalification et la diversification des espaces publics à grande échelle constituent donc l'action principale pour porter deux orientations fortes à conduire sur le centre-ville :

le renforcement de l'hypercentralité d'agglomération et la valorisation de la façade urbaine maritime. Ces orientations peuvent s'appuyer sur deux parcours majeurs à conforter:

- le tracé du tramway et sa résonance sur l'ensemble des espaces traversés pour consolider le centre-ville et accroître l'hypercentralité d'agglomération,
- le littoral urbain, riche en séquences à valoriser pour asseoir l'identité maritime du Havre.

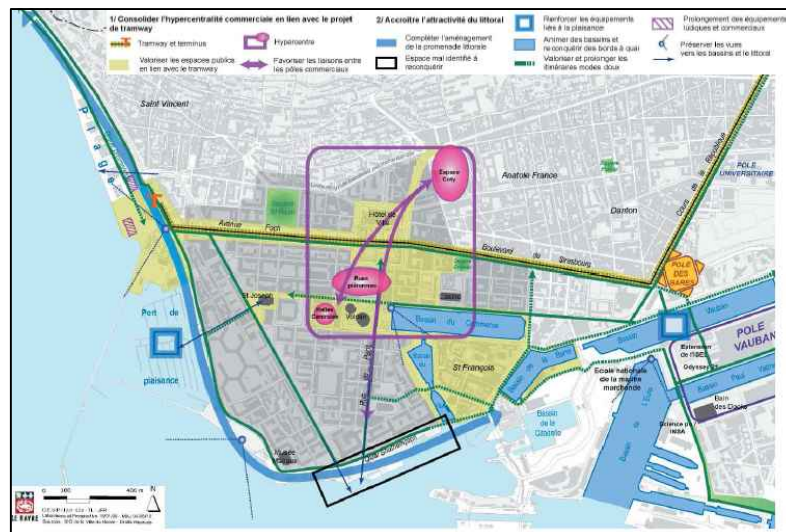


fig:3 vue sur le port de havre.

ETAT DE L'ART.

Le tramway : un projet majeur pour le centre ville

Le tramway, financé et réalisé par la Communauté de l'agglomération havraise, traversera le centre-ville depuis la plage le long d'un tracé qui empruntera l'avenue Foch, la place de l'Hôtel de Ville et le boulevard de Strasbourg. Il sera le socle de multiples interventions sur les espaces publics.

L'implantation du tramway permettra en effet d'embellir les sites traversés par la réalisation d'espaces publics rénovés et d'itinéraires de promenade, à pied ou à vélo. Cette image de modernité est aussi un formidable moteur pour dynamiser l'image d'une ville et de son agglomération, et renforcer une attractivité à la fois touristique et commerciale..

Renforcer l'attractivité du littoral:

-Le centre-ville entretient un contact permanent avec l'eau, qu'elle soit maritime ou au coeur de la ville avec les bassins centraux. Cette relation étroite, bien que ponctuellement très forte au niveau de la Plage ou du Musée Malraux, demande cependant à être étendue jusqu'au secteur des Docks et du quartier Saint Nicolas.

-Le secteur de la Plage peut être considéré comme un quartier de la ville à part entière. Pôle d'attraction majeur, notamment en période estivale, la plage est l'une des images emblématiques de la ville.

-Le tramway, dont le terminus se localise sur le boulevard Albert 1er, devra s'intégrer à cet espace urbain particulier, en contact direct avec la mer et à la forte identité maritime. Le boulevard et les espaces limitrophes seront également revus.

La promenade maritime et les aménagements de loisirs seront prolongés jusqu'à la digue nord afin d'achever la digue promenade aménagée en 1995.

-Les bâtiments du front de mer sud, délimité par la Chaussée Kennedy et le quai de Southampton, bénéficient d'un traitement architectural soigné (porte d'entrée maritime du Havre). A l'inverse, les espaces publics souffrent de l'absence d'aménagements et d'équipements forts, capables de dynamiser ce lieu stratégique de la ville en lien avec les horizons portuaires. L'absence d'affectation particulière du site de l'ancien terminal transmanche où débouche la rue de Paris compromet la redynamisation de cette dernière. L'enjeu repose donc sur l'ouverture de cette esplanade sur la ville accompagnée d'un projet d'aménagement englobant les boulevards maritimes et les espaces de stationnement.

-Le nautisme constitue une activité florissante sur le plan national. La ville du Havre dispose d'atouts conséquents pour développer cette activité le long de la bande littorale. La capacité d'accueil du port de plaisance sera augmentée. Les terre-pleins seront réaménagés et le bassin Vauban ouvert à la plaisance.

-Le linéaire littoral du centre ville présente des discontinuités et des ruptures importantes sur le plan des aménagements de promenade et itinéraires modes doux. L'Avenue Verte d'Agglomération qui ceinture la ville empreindra cette portion maritime de la ville. La réalisation d'une promenade continue reliant la Plage, le port de plaisance, le musée Malraux, le quai de Southampton, le quartier Saint François et les Docks Vauban permettra de connecter efficacement ces différents pôles.

Cette promenade se prolongera ensuite sur la rue Bellot et le Jardin Fluvial récemment réalisés. Les opérations d'aménagement programmées sur le secteur Saint Nicolas / Vauban vont accroître encore le périmètre de la centralité havraise. Les actions sur les espaces publics sont donc fondamentales pour relier et embellir l'ensemble des pôles qui constituent cette centralité d'agglomération. Un parcours littoral continu et reliant les pôles existants et en devenir permettra d'atténuer le caractère diffus du centre élargi.

ETAT DE L'ART.

2- Les quartiers Sud Mettre en oeuvre le projet urbain de l'interface ville - port

Les quartiers Sud, situés à l'interface Ville-Port, sont constitués de tissus urbains mixtes imbriquant des secteurs résidentiels et des secteurs d'activités. Leur proximité avec le centre ville et leur important potentiel foncier permettent d'envisager la poursuite du développement urbain commencé avec le projet des Docks Vauban. Les opérations en cours sont un moteur pour le développement de l'ensemble des quartiers Sud. Le souhait de la Ville est de profiter de la dynamique engagée pour poursuivre et compléter la requalification urbaine et environnementale toujours plus à l'est, l'ensemble des actions devant s'inscrire de façon de plus en plus forte dans une démarche de développement durable.

Ainsi, l'orientation d'aménagement des quartiers Sud aura pour objectif d'inscrire ce territoire dans le fonctionnement de l'agglomération, de l'ouvrir sur les bassins et les quais qui le bordent, de valoriser le cadre de vie et enfin de faire évoluer un plan de déplacement mal adapté aux nouvelles fonctions urbaines.

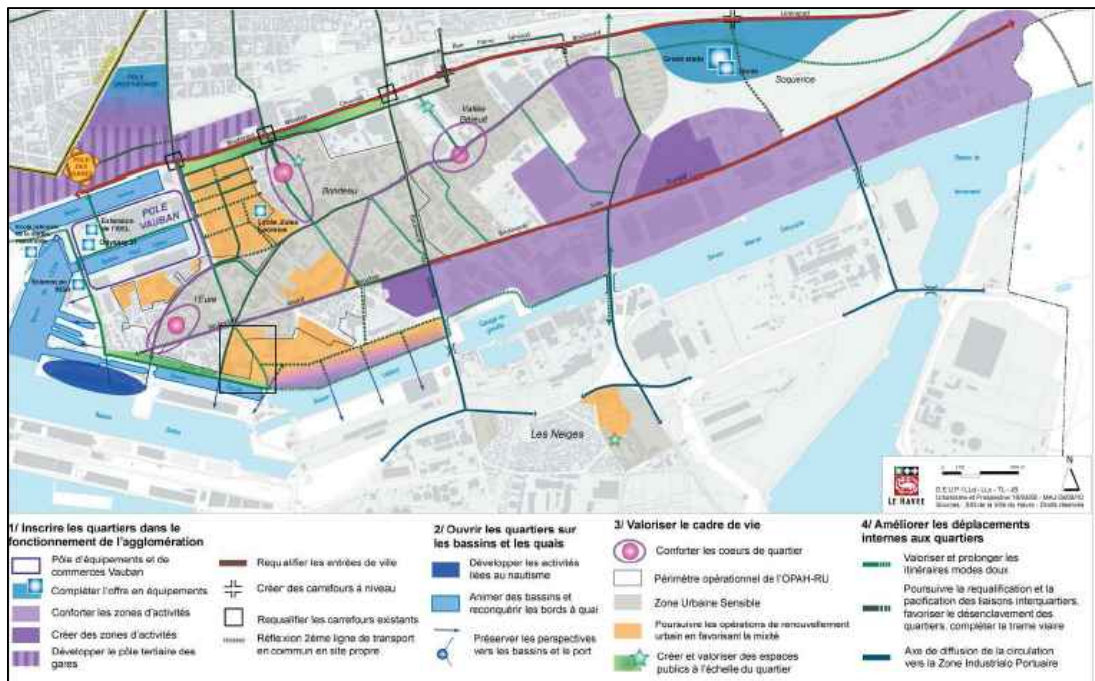


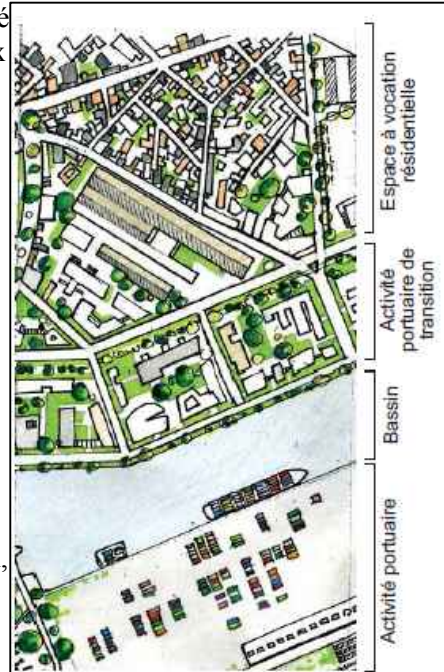
fig:4 vue sur le sud du port de havre.

ETAT DE L'ART.

L'une des spécificités des quartiers Sud, est leur proximité avec le port. Les quais et les bassins, longtemps voués aux activités du port puis abandonnés avec le déplacement de ces mêmes activités vers le sud, sont aujourd'hui à réintégrer à la vie du quartier. La création du jardin fluvial, premier pas vers une réappropriation, s'accompagnera de projets urbains, paysages, architecturaux qui poursuivront cet objectif.

Créer une zone de transition entre la ville et le port

La volonté commune du port et de la ville de voir se réconcilier les sites urbains et portuaires, dans une logique de transition douce entre ces deux entités, a fait émerger un projet de valorisation de l'interface ville-port à proximité du quartier de l'Eure. Depuis les formes de Radoub jusqu'au boulevard de Graville, sera proposée une activité portuaire de transition, favorisant l'implantation d'entreprises dont les activités seront compatibles avec l'habitat (immeubles de bureaux, ateliers,...).



Création d'une zone de transition entre la ville et le port : schéma de principe fig:5

Le port et ses principales caractéristiques composent un paysage singulier que la ville a longtemps rejeté.

La démarche menée aujourd'hui à travers l'aménagement des quartiers Sud, vise au contraire à assumer ce paysage. Celui-ci confère aux quartiers Sud toute leur originalité et cette ambiance unique si particulière. Ainsi, pour chaque projet, un travail spécifique est et sera mené afin de prendre en compte l'histoire et les caractéristiques du site.

De même, la préservation des échappées visuelles en direction des infrastructures portuaires sera poursuivie, ainsi que la création de nouvelles perspectives sur les sites de développement urbain.

De nombreux bassins situés en bordure des quartiers Sud ne sont aujourd'hui plus utilisés par les activités du port. Laissés à l'abandon, ils représentent autant d'opportunités pour faire revivre les quartiers Sud. De nouvelles activités, en particulier nautiques (plaisance, plongée,...) seront développées et les bords à quais seront réaménagés afin de les rendre accessibles. Le jardin fluvial, inauguré en 2007, illustre parfaitement la volonté poursuivie par la Ville. Son extension le long des quais de la Gironde et Georges Raverat est par ailleurs programmée.



Ambiance portuaire : vue depuis la rue Bellot fig:6



fig:7 Jardin Fluvial

<http://www.geographie.ens.fr/Le-Havre-interface-ville-port,742.html?lang=fr>

L'Hafencity à HAMBOURG

Avec 1,7 millions d'habitants, Hambourg est la seconde ville d'Allemagne et l'un des ports les plus importants d'Europe.

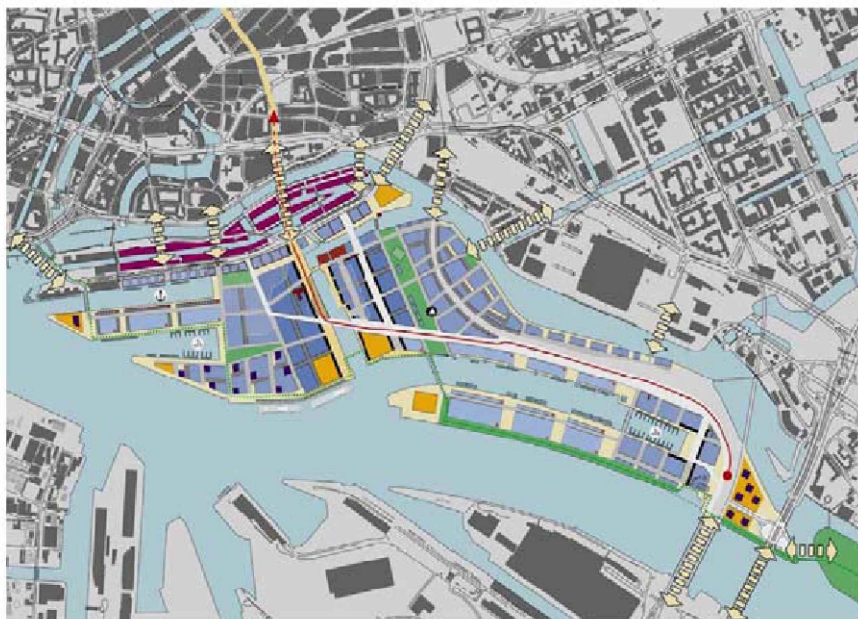
Comme de nombreuses villes portuaires, le port s'est déplacé pour conquérir des espaces plus vastes au Nord et au Sud de Hambourg. .

Plusieurs facteurs ont révélé les insuffisances des anciennes surfaces centrales du port de Hambourg :

- Tout d'abord, les anciens bassins portuaires n'étaient plus adaptés à la nouvelle génération de bateaux pouvant atteindre 400 mètres de long et transporter jusqu'à 12 000 containers.
- La profondeur de l'Elbe, qui se réduit au niveau de Hambourg, devenait aussi insuffisante pour ces nouveaux bateaux.
- Enfin, le vieux port ne pouvait s'étendre car l'arrière pays n'était plus disponible.

Les premières réflexions portant sur le site de Hafencity remontent à la fin des années 1980 mais se heurtent à un refus catégorique de la part des autorités portuaires et des élus.

Le projet est retravaillé jusqu'en février 2000. Il est adopté par le gouvernement le 29 février 2000 sous la dénomination de « Masterplan ».













	Magdeburger Hafen : quartier central		Espace vert
	Quartier mixte		Promenade
	Quartier résidentiel		Immeubles hauts
	Secteur à signification particulière		Speicherstadt
	Commerces et restauration au rez-de-chaussée		Bâtiment historique à conserver

fig:8 *Le Masterplan (2000)*

ETAT DE L'ART.

La base de travail est le « Masterplan », il respecte plusieurs lignes directrices :

- Un degré de liberté est préservé pour permettre des alternatives spatiales et fonctionnelles. En effet, l'achèvement de la Hafencity est prévu en 2025, le projet est pensé pour s'adapter au fil du temps.

- L'un des principes est d'assurer la mixité. Une étude a montré une forte demande de logements de petite taille en centre-ville. 5500 logements sont ainsi prévus, 12000 citadins auront la possibilité d'habiter dans le centre-ville au bord de l'eau. Trois millions de touristes et de visiteurs par an sont attendus dans les divers aménagements culturels

. Des commerces ainsi que des infrastructures de loisirs, de culture et de tourisme sont programmés, surtout au centre du projet.

L'Hafencity de Hambourg a aussi pour vocation d'être un endroit privilégié pour l'économie (en particulier celle des médias et de l'informatique). Des activités d'artisanat et de production seront également accueillies si elles s'insèrent dans la structure urbaine. Au final entre 20 000 et 40 000 emplois seront créés.

- Certains bâtiments historiques seront conservés, d'autres seront reconvertis.

- L'objectif est de relier le cœur de la ville à son poumon portuaire : la connexion entre les réseaux, les traitements des espaces publics, les effets de synergie entre le centre ville et la zone portuaire sont recherchés pour créer un lien de continuité.



fig:9 Au Sud, le district d'Harburg: laboratoire des nouvelles technologies et de la communication à l'interface ville-port.

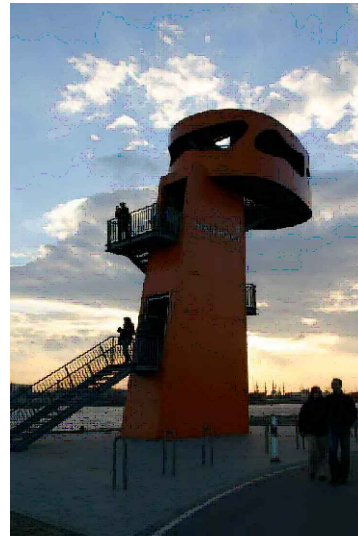


fig:10 VIEW POINT IN DER HAFENCITY
S'informer et observer devient une activité de plus en plus populaire à l'interface ville-port.

Chapitre 3:
CAS D'ETUDE: DELLYS

- 1-Lecture morphologique des reliefs et processus d'anthropisation du territoire.
- 2-Lecture de processus de formation et de transformation de la ville.
- 3-L'analyse typologique.
- 4-Proposition d'aménagement à l'échelle de centre historique.

-Introduction:

Afin d'arriver à une proposition au niveau du quartier, il faut l'étudier par rapport à différentes échelles pour le comprendre et réussir à mettre en évidence son processus d'évolution. Pour cela, on s'est basé sur «l'approche TYPOMORPHOLOGIQUE».

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

1. Lecture morphologique du relief et processus d'anthropisation du territoire:

-Introduction:

La lecture du territoire peut nous permettre de comprendre le mode d'occupation du territoire par les hommes, et de savoir comment les structures anthropiques se sont adaptées aux structures naturelles et comment la morphologie territoriale les a conditionnées.

Cette lecture consiste à reconstituer le processus d'occupation du territoire par les structures anthropiques, et de situer la ville de Dellys dans ce processus.

Selon CANNIGIA la notion du territoire est certainement la plus vaste parce qu'elle n'implique pas les structures véritablement bâties, car il possède une structure morphologique de son relief qui l'individualise.²⁰

L'occupation de territoire se fait de manière progressive à travers la succession de quatre phases.

1.1. Lecture du processus de transformation à l'échelle du territoire à l'échelle de la Kabylie du Djurdjura occidental:

a-Situation:

L'unité territoriale de la grande Kabylie se situe dans la région territoriale du centre de L'Algérie, au Sud de la Méditerranée. Bien entendu elle est délimitée par la mer Méditerranée au Nord, oued SOUMMAM qui la longe de l'est au Sud et oued ISSER qui la longe de l'ouest vers le Sud. Les deux oueds sont séparés par un massif montagneux appartenant à la chaîne montagneuse de l'Atlas Tellien. En laissant une porte territoriale communicante avec les autres unités territoriales. Cette unité est composée de plusieurs sous-unités qui sont directement reliées à la ligne de crête principale par des lignes de crêtes secondaires, Elle sont séparées entre elles par des obstacles relativement infranchissables, telles que la sous-unité de Dellys qui est limitée par oued SEBAOU et oued OUBAY, la sous-unité de LAREBRAA NATHIRATHEN limitée par oued AISSI, la sous-unité des BENI DOUALA située entre oued SEBT et oued AISSI ainsi que plusieurs autres sous-unités.

²⁰Gianfranco CANNIGIA et Gian Luigi MAFFEL, Composition architecturale et typologique du bâti, Lecture du bâti de base, tard. Pierre LAROCHELLE, ville recherche diffusion, Paris, 2000.

b- Genèse de formation du territoire de la Kabylie:

Première phase:(Implantation).

L'apparition de la ligne de crête principale ou ligne de partage des eaux elle se situe entre deux bassins et forme la ligne la plus continue et prolonger.

ce parcours est favorable en absence d'une structuration humaine pour des raisons de sécurité, avoir un contrôle visuel dominant et une continuité de niveau.

En se référant à cette définition la ligne de crête principale dans le territoire de la Kabylie relie les sommets du Djurdjura.

Deuxième phase:(La Consolidation).

L'apparition des premiers établissements sur les hauts promontoires par le chemin de crête secondaire en se ramifiant à partir de la crête principale.

par ce que une crête principale est privée d'eau de source, qui se trouve à un niveau inférieur (haut promontoire) l'atteinte se fait par des chemins de crêtes secondaires.

donc pour la maîtrise de l'agriculture et l'élevage.

Troisième phase:(La Récupération).

L'apparition des chemins de contre crête et les noyaux proto-urbain.

la contre crête est parallèle à la crête principale et perpendiculaire à la crête secondaire.

son apparition correspond aux besoins d'échanges et de connexion directe entre les établissements donnant lieu à la sédentarité.

ces lieux d'échanges sont judicieusement implantés à équidistance des établissements appelés noyaux proto-urbain, (lieux de marché).

Quatrième phase:(La Restructuration).

L'apparition des grands noyaux urbains (marché principal) et la formation de parcours dit synthétiques qui relient ces marchés et aussi les parcours de contre crête continues qui longent les fonds de vallées.

CAS D' ETUDE: DELLYS.

1.2. Lecture morphologique du relief du centre historique: -Schéma d'occupation de l'unité territoriale du centre historique:

la crête qui aboutit à la mer, partage la sous-unité en deux versants orientés Sud-Est et Nord-Ouest. Le versant orienté Nord-ouest, est exposé aux vents dominants (défavorables), était destiné aux terres agricoles (LA DJENA) vue la présence d'un réseau hydrographique naturel (cours d'eau et sources). Alors que l'autre versant est très bien orienté et protégé des vents dominants, et contenant plusieurs sources d'eau, ce qui explique l'implantation de la ville sur ce versant (Sud-Est).

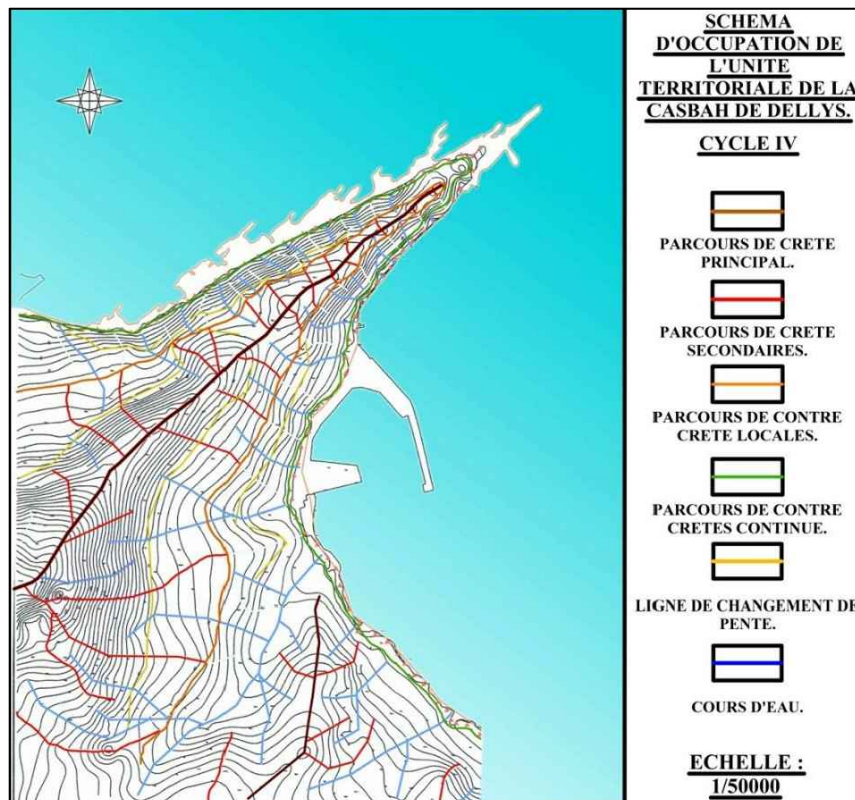


fig:11 Schéma d'occupation de l'unité territoriale du centre historique à travers ses quatre cycles.

Source : travail fait par les étudiants ,Mr BOUGDALE,2012.

Synthèse:

DELLYS a d'abord été un établissement de haut promontoire, et vu sa position centrale dans le système villageois, elle est devenue un lieu de marché de bas promontoire, (noyau proto urbain). Ce lieu de marché, grâce à la voie maritime (le port) et son parcours synthétique impropre s'est consolidé pour former un noyau urbain à l'échelle locale.

Tenant compte de la situation portuaire son système des voiries ainsi que son port ont joué un rôle très important durant son processus de formation.

2-Lecture Diachronique:

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

Introduction:

La ville de Dellys présente un tissu historique ayant subi des stratifications tout au long de son histoire, et afin d'intervenir à cette ville on doit d'abord saisir le processus de formation et de transformation de la ville qui passe par le retour à la genèse de formation du tissu à travers la structuration des parcours et les dédoublements successifs qu'a connu le noyau élémentaire.

2-1 L'occupation originelle du site (la période préhistorique):

- Il est connu que la région fut occupée par les hommes depuis la nuit des temps. Il existe des vestige préhistoriques qui le montrent, comme une station préhistorique néolithique, près de Takdemt, a l'est de l'embouchure de l'ouest Sébaou.
- On présume que ce point de la cote fut occupé depuis les temps les plus recules une importante quantité d'objet préhistorique sa été trouvé tel que (javelot, des racloirs)en 1900.
- L'existence de tracée préhistorique plus encore visible sur la pointe qui abrite la baie de Dellys de grandes roches porte des séries de petites cavités dont la disposition est particulière.

2-2 Hypothèse du restitution de l'établissement phénicien (12AVJ ,3AVJ):

- Les phéniciens de Carthage sont venus de l'est pour s'installer sur le littoral africain dès le 12eme siècle AVj.
- les marins phéniciens découvrirent le cap Adima, Cissi ou Outika (appellation phenicienne de Dellys qui veut ville ancienne).
- Leur empreinte se révéla, dans un monument important sur le versant ouest de la pointe que les travaux de chemin de fer en 1912 ont du faire disparaître.
- une stèle fort bien conservée a été trouvé en 1912
- Deux tombeaux ont été trouvé ainsi qu'une stèle Carthaginoise proximité de l'un des tombeaux

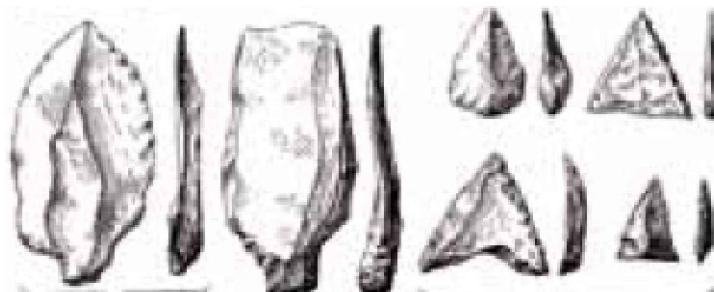


fig:12 vestige préhistoriques.

source : photo du livre Dellys aux mille temps.

2-3 Hypothèse du restitution de l'établissement antique (période romaine 146 AVJ, 415AVJ):

-fondation de la ville Rusucuru (cap au poissons) 42 AP J.C passe par quatre phases, comme suit::

L'établissement originel:

Il s'agit de l' établissement qui fut a l'origine de l'installation des premières populations sur les lieux. Il est caractérisé par un parcellaire dont les lignes suivent les courbes de niveaux, se trouvent en amont des sources d'eaux, notamment celles de Ain Salem, bénéficiant d'une orientation favorable a l'ensoleillement et s'abritant des vents dominants (Ouest et Nord-Ouest).

L'établissement régulier antique:

En connaissance des modes d' établissement antique romain et de leur ville planifiée, caractérisée par la régularité orthogonale et la modularité du tissu par rapport aux unités de mesures (pied romain, arpent...) et l'orientation du cardo-documanus, chose vérifiée sur la partie de la casbah allant d'Ain Salem jusqu'a la Mosquée El Islah.

L'extention de la ville antique (dédoublément de la ville):

Une deuxième trame vient s' agréger a la première du coté Sud-Est doté d'une autre orientation et logique de lotissement (parcellaire). Cette zone serait la première partie a accueillir le bâtis special(équipement), ceci est attesté par le parcellaire de 1845 et les ruines d'une basilique sous l'ex-hopital militaire, dans les jardins du génie.

La deuxième extension antique:

Toujours régit par l'ordre orthogonale cette extension révélé des tracés assez variés en dimensions et orientations. Il se pourrait d' après les dimensions importantes du parcellaire de cette extension et l'implantation sur un versant exposé aux vents dominants qu'elle soit le lieu d'implantation du bâtis spécial (thermes, temples...).

2-4 Hypothese de restitution de la ville médiévale (642-1830):

Première phase :

Cette hypothèse dessine la forme d'un premier établissement sur le bassin versant Sud, entre les deux lignes de contre crête qui comporte l'unité hydrographique urbaine la plus proche du port.

deuxième phase :

Dans cette phase, le premier établissement subira un dédoublement du côté Sud donnant lieu à un noyau urbain dont les limites sont parallèles à la ligne de contre crête avec comme parcours centralisant la rue qui porte par le bâti spécialisé, deux fours(SIDI EL-BOUKHARI).

Troisième phase:

De même manière, le noyau urbain dédouble du côté Sud, vers un deuxième noyau qui correspond à une unité hydrographique urbaine dont les limites sont parallèles à la ligne de contre crête. Ces noyaux sont liés par un parcours centralisant (LA RUE DES FEMMES) ponctué par des types bâtis spécialisés (SIDI EL-HARFI, BEN-SABER, SIDI EL-BOUKHARI et des fours).

Quatrième phase :

Dans cette phase, on suppose que les noyaux urbains dédoublent vers le haut du côté ouest, via le parcours périphérique, donnant lieu à un troisième noyau urbain et l'organisme urbain change sa structure et la vocation de ces parcours ou le dédoublement devient le parcours centralisant de l'organisme urbain.

Cinquième Phase :

En dernier lieu, les noyaux urbains dédoublent du côté Sud, via le parcours périphérique (la rue passant par le mausolée SIDI BEN-SABER) faisant de lui le parcours de dédoublement et de l'actuelle rue des MARABOUT le parcours centralisant de l'organisme urbain doté de types bâtis spécialisés (le marché, SIDI AMAR et des fours). Le dernier noyau urbain correspond à une unité hydrographique urbaine. L'organisme urbain est limité par le rempart antique qui se superpose sur la ligne de crête principale du côté Ouest, le rempart Est se superpose et se confond parfaitement avec la barrière naturelle constituée par la falaise, du côté Sud on peut constater que son tracé est superposé à la ligne de crête secondaire.

2-5 Période coloniale (1844 -1962) :

a- Intramuros (1844-1856) :

Phase d' installation: les premières opérations françaises à caractère militaire. ceci se traduit par:

- L'installation de baraquements militaires dans la partie intramuros médiévale.
- reconversion des foundouks et de la grande mosquée en centre de soins.
- Alignement et élargissement de la grande rue Arabe (parcours centralisant) afin de faciliter la circulation des troupes et des véhicules militaires.
- Construction d'un abattoir.
- Déplacement de la mosquée vers le parcours centralisant en 1847.

b-Exta Intramuros (1856-1922): (création du lotissement colonial) :

Phase de développement: le dédoublement de la ville vers le sud suivant la limite de la casbah et correspondant à l'ancien rempart. Ce dédoublement du centre historique va d'abord commencer par la création d'un nouveau rempart sur les traces de l'ancien rempart romain.

Ensuite vient s'inscrire dedans un nouveau noyau avec un tracé parcellaire régulier au contraire du tracé organique de la casbah. Ce dernier est caractérisé par :

- la continuation la RN 24 comme parcours centralisant.
- la création d'un parcours centralisant au niveau de la ville européenne.
- Remplacement de la grande mosquée par un hôpital en 1891 .
- Élévation de forts sur les plus hauts points de la ville 1891
- Création du lotissement colonial comprenant des projets militaires (casernement) et d'un habitat pour la colonie Européenne.
- Elargissement du port 1922.
- Construction du Phare de bengut 1881 .
- Création de la voie ferroviaire en 1885.

c-Dernière phase coloniale (1922-1962):

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

CAS D' ETUDE: DELLYS.

2-6 Période post coloniale (1862-2015) :

Première phase (1962-2003):

- saturation du centre historique .
- L' extension se fait particulièrement vers l'ouest le long du parcours et les voies de communication par des constructions anarchiques sans règle jusqu'a Takdempt ,et vers le sud-est de la ville .
- l'apparition et l'application de la logique du zonning endommage la relation entre l'architecture et la ville et sa structure historique .
- l'apparition de la nouvelle ville Z.H.U.N de boumedes.

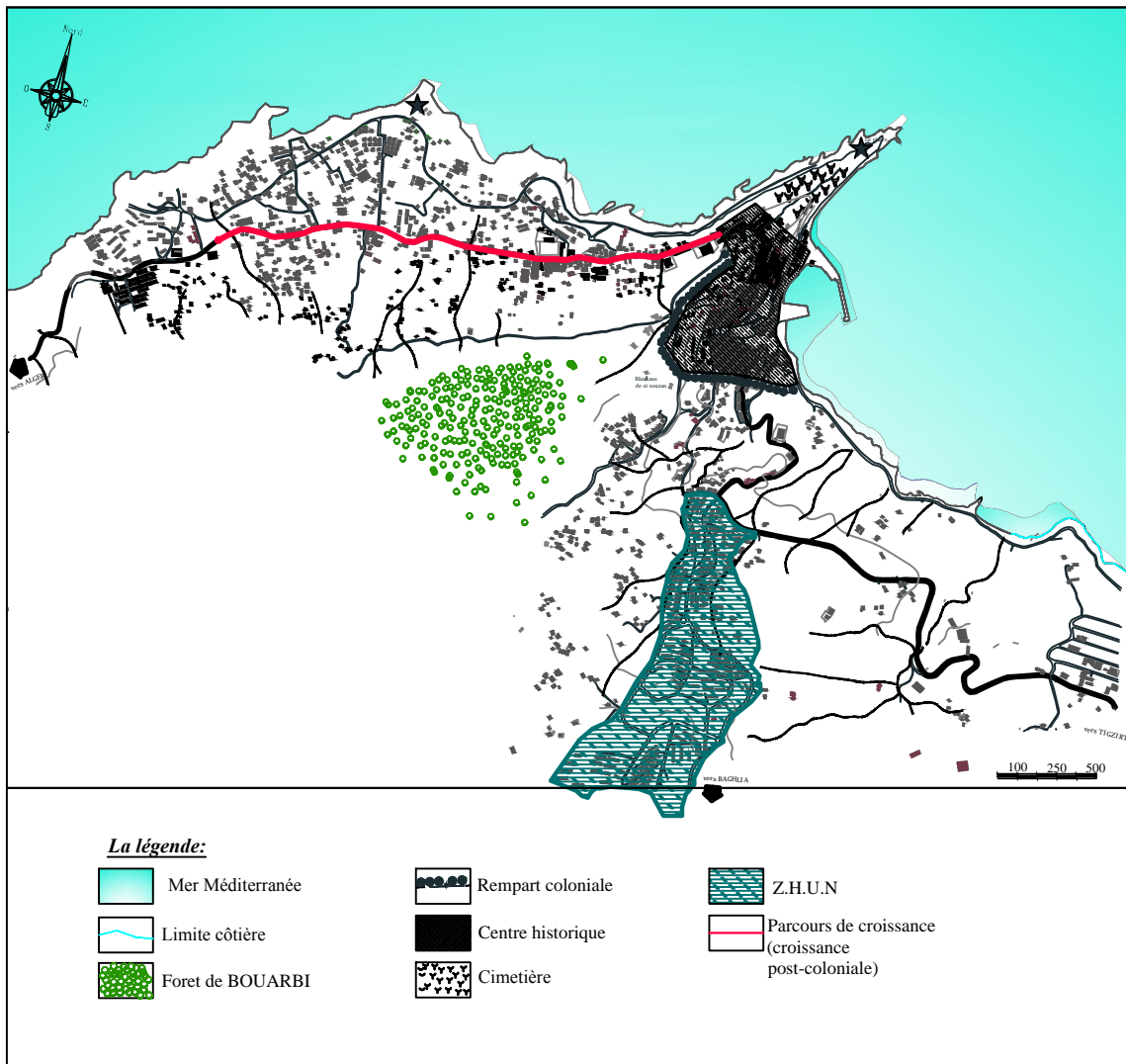


fig:14 Source: URTO Tizi Ouzou.

CAS D' ETUDE: DELLYS.

Deuxième phase (2003-2012):

- la ville s'étend dans tous les sens;
- la concentration des équipements le long du parcours territorial .
- extension vers le sud-est entre la Z.U.H.N et le centre historique;
- la ville a connu un séisme (mai 2003) de forte magnitude qui a causé beaucoup de dégâts .
d'où l'apparition d'habitat spontané (chalets).

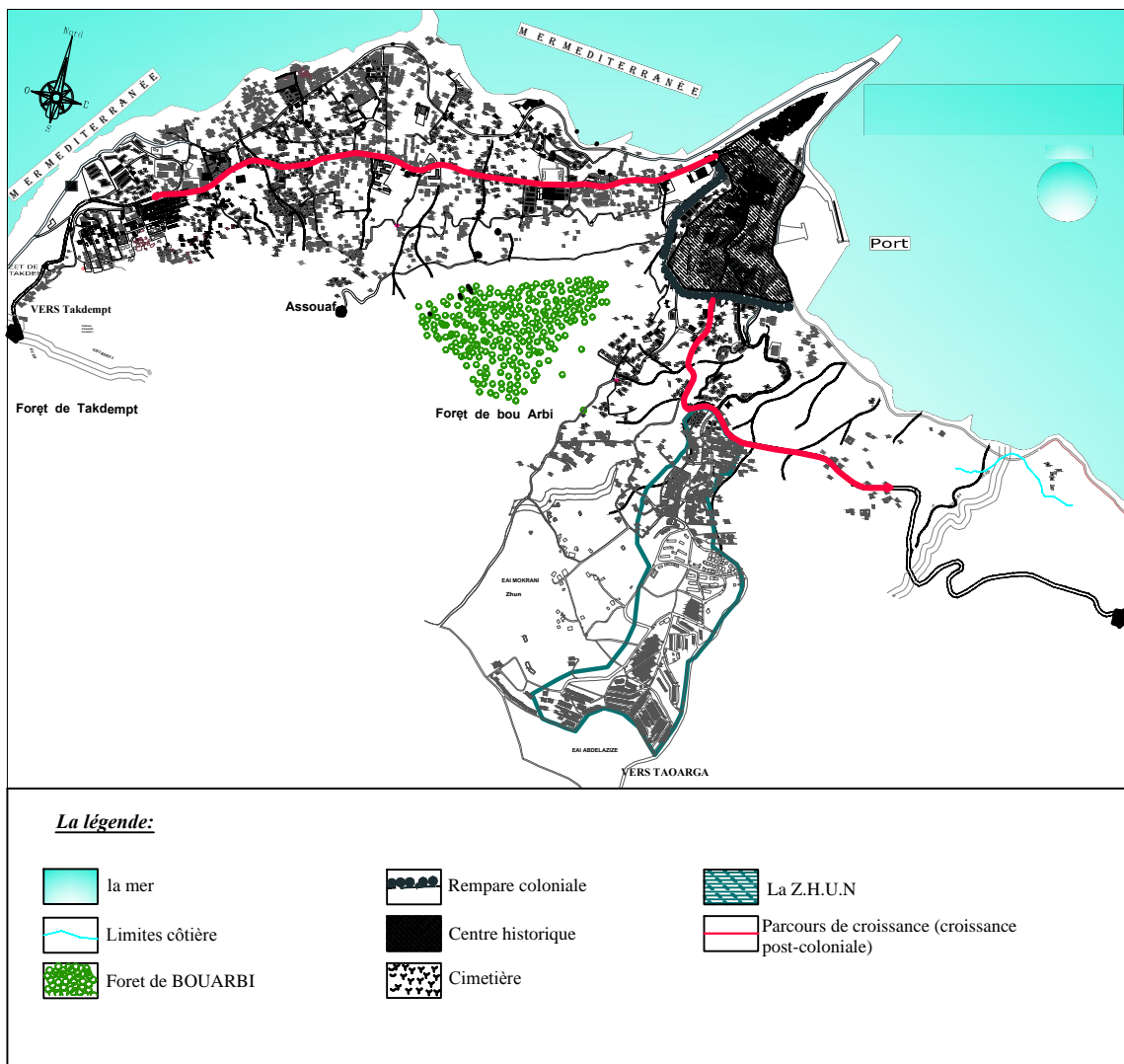


fig:15 Source: URTO Tizi Ouzou.

CAS D' ETUDE: DELLYS.

2-7 Synthèse de croissance

Modes de croissance de la ville de dellys :

- 1-croissance urbaine homogène unitaire:c'est la ville intra-muros.
- 2-croissance indéterminée (fragmentaire):correspond a la cité des jardins (le long de laRN24).
- 3-croissance prédéterminée :correspond a la cité des lotissements et de la ZHUN DE BOUMEDAS.

Les éléments ordonnateurs de la croissance :

a-Les parcours :

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

b-Les pôles de croissance:

- La ville intra-muros (la casbah et la ville coloniale).
- La ZHUN de Boumedas. - Les lotissements.

c-Les obstacles naturels:

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

d-Les obstacles artificiels:

- Le cimetière.
- Les remparts.

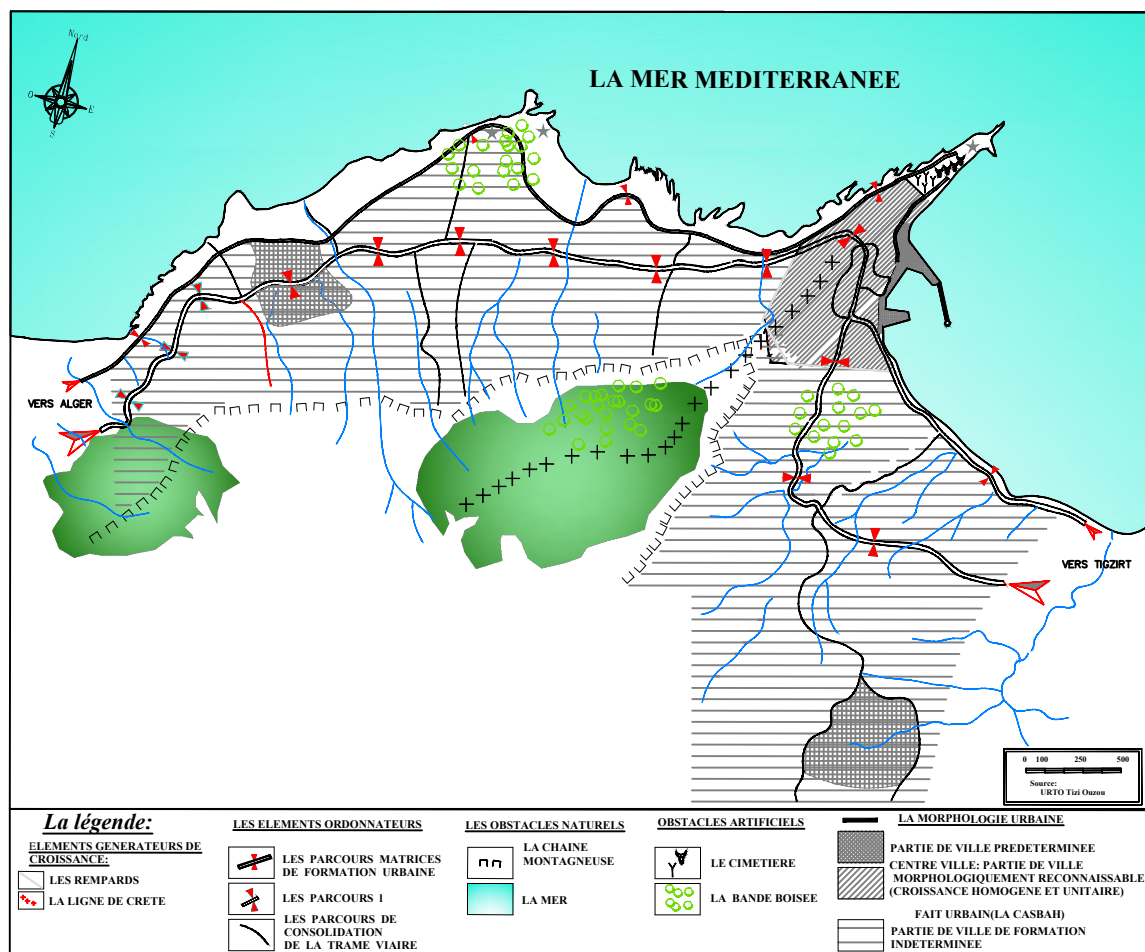


fig:16 Source:URTO Tizi Ouzou

CAS D' ETUDE: DELLYS.

2-8 Structure des permanences

- La lecture du processus de transformation à travers la stratification des différentes cartes de périodes différentes ; nous a permis d'identifier les éléments et faits urbains invariants.
-D'où la carte des permanences montrant des éléments morphologiques permanents ; d'un côté le relief montagneux de BOUARBI et de l'autre la falaise et la mer ainsi que le noyau compris dans l'enceinte historique.

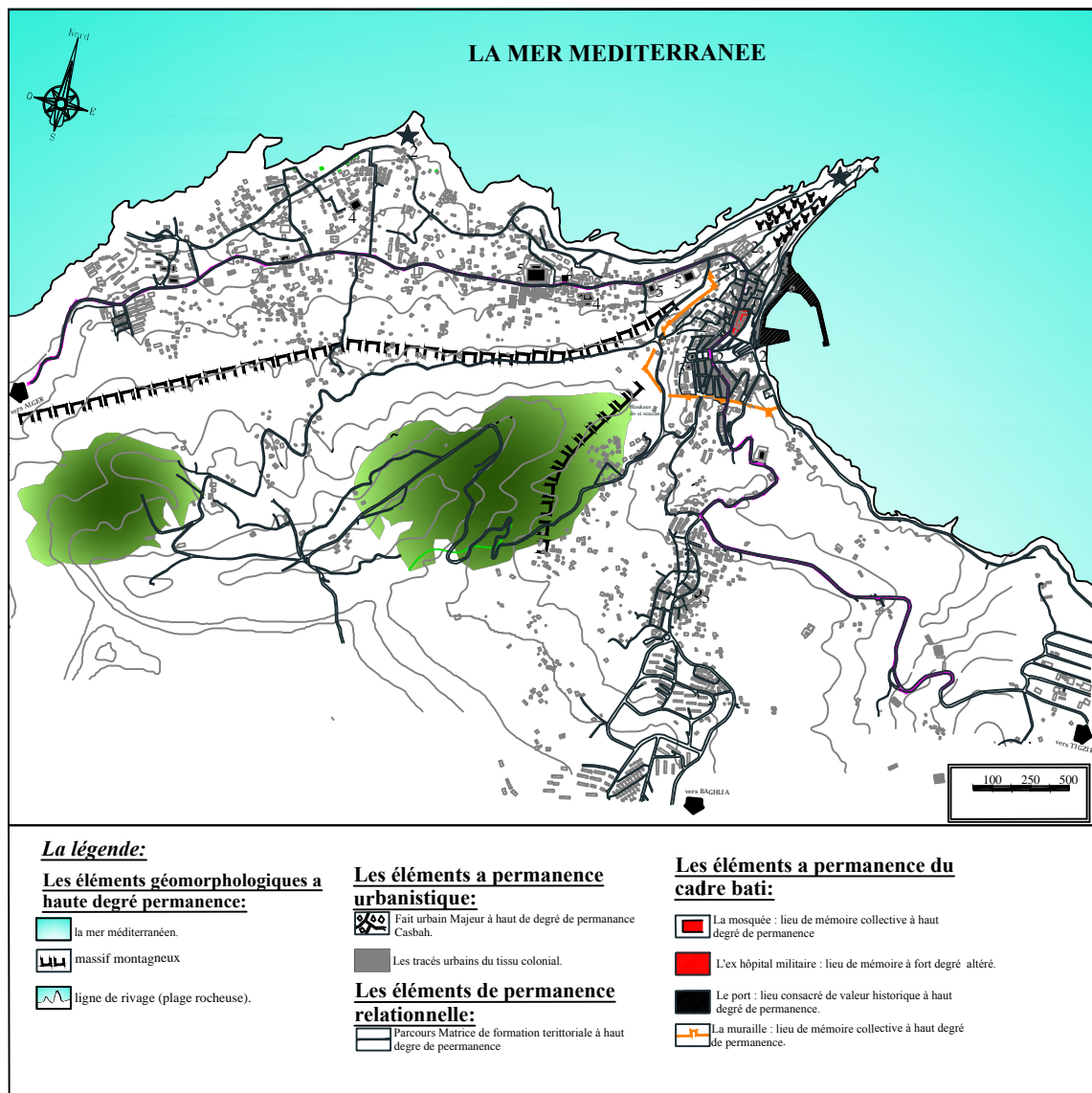


fig:17 Source: fait par les étudiant Mémoire d'état d'architecture, Atelier projet intégré université de BLIDA1, juin 2012..

CAS D' ETUDE: DELLYS.

2-9 Carte des entités historiques

Entités historiques:

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

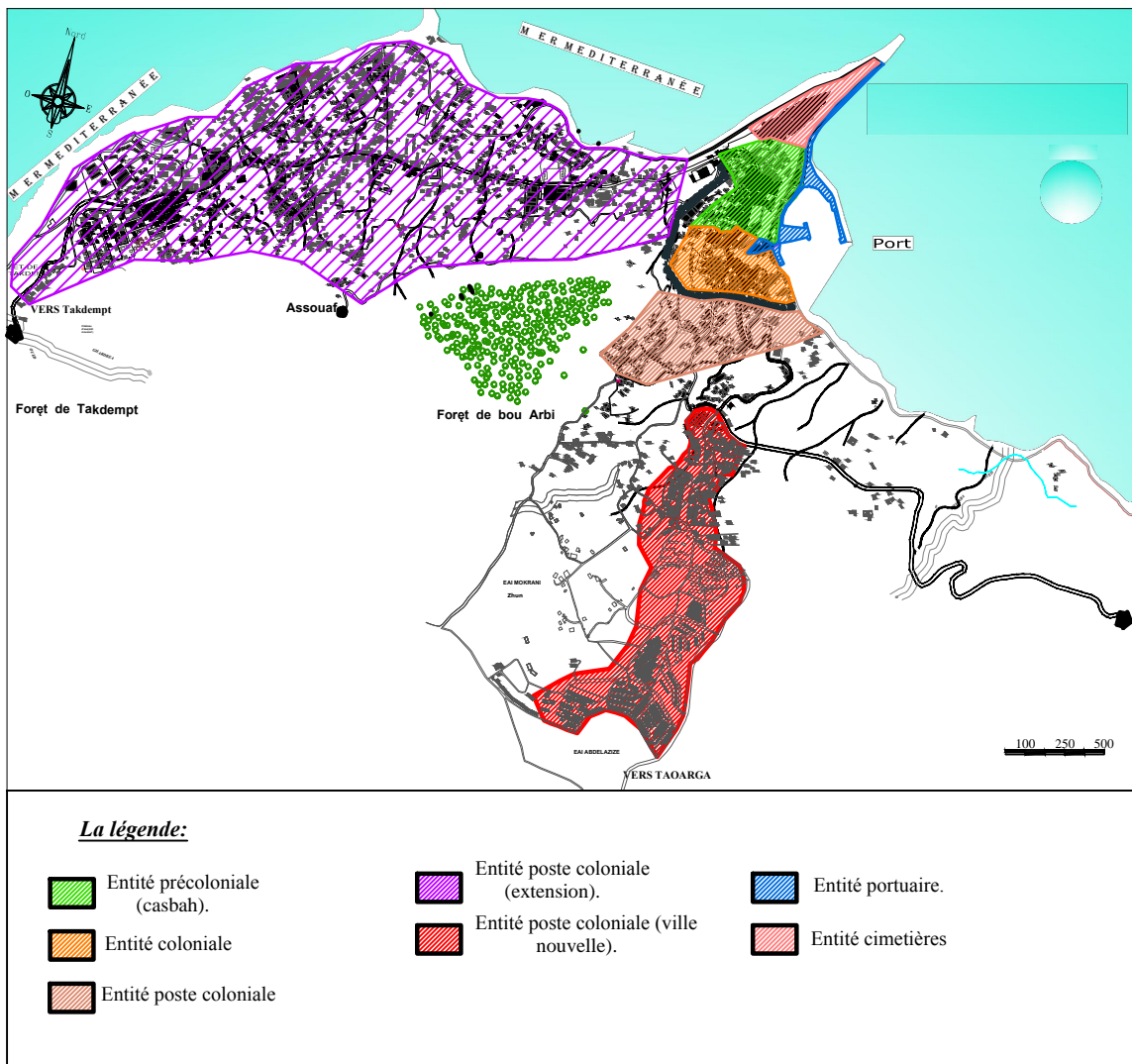


fig:18 Source: fait par les étudiant Mémoire d'état d'architecture, Atelier projet intégré université de BLIDA1, juin 2012..

3-Lecture synchronique: Lecture typologique à l'échelle de centre historique:

3-1-Système viaire:

La Casbah dispose d'un système de voirie hiérarchisé, qui permettent de se déplacer dans tout l'espace urbain et de desservir chaque parcelle.

-Le parcours structurant: permette de traverser le quartier de part en part et relier la Casbah au reste de la ville. Cette voie délimite deux parties de la Casbah (la ville haute et basse).

-Le parcours d'implantation: permettant de rejoindre les quartiers de la basse et de la haute ville.

-Le parcours de raccordement: c'est un parcours qui relié entre les Parcours d'implantation.

-Des impasses: permettent de desservir les parcelles se trouvant aux cœurs des certains îlots.

Les parcours de la Casbah sont étroites, ne permettant pas le passage des véhicules, elles sont à usage piéton, exception faite pour le parcours structurant qui a subit un élargissement et un alignement pendant l'époque coloniale. aucun parcours ne se trouve rectiligne de bout en bout, l'ensemble des parcours suit un tracé curviligne et sinueux ne permettant pas la visibilité de bout à bout d'un parcours.

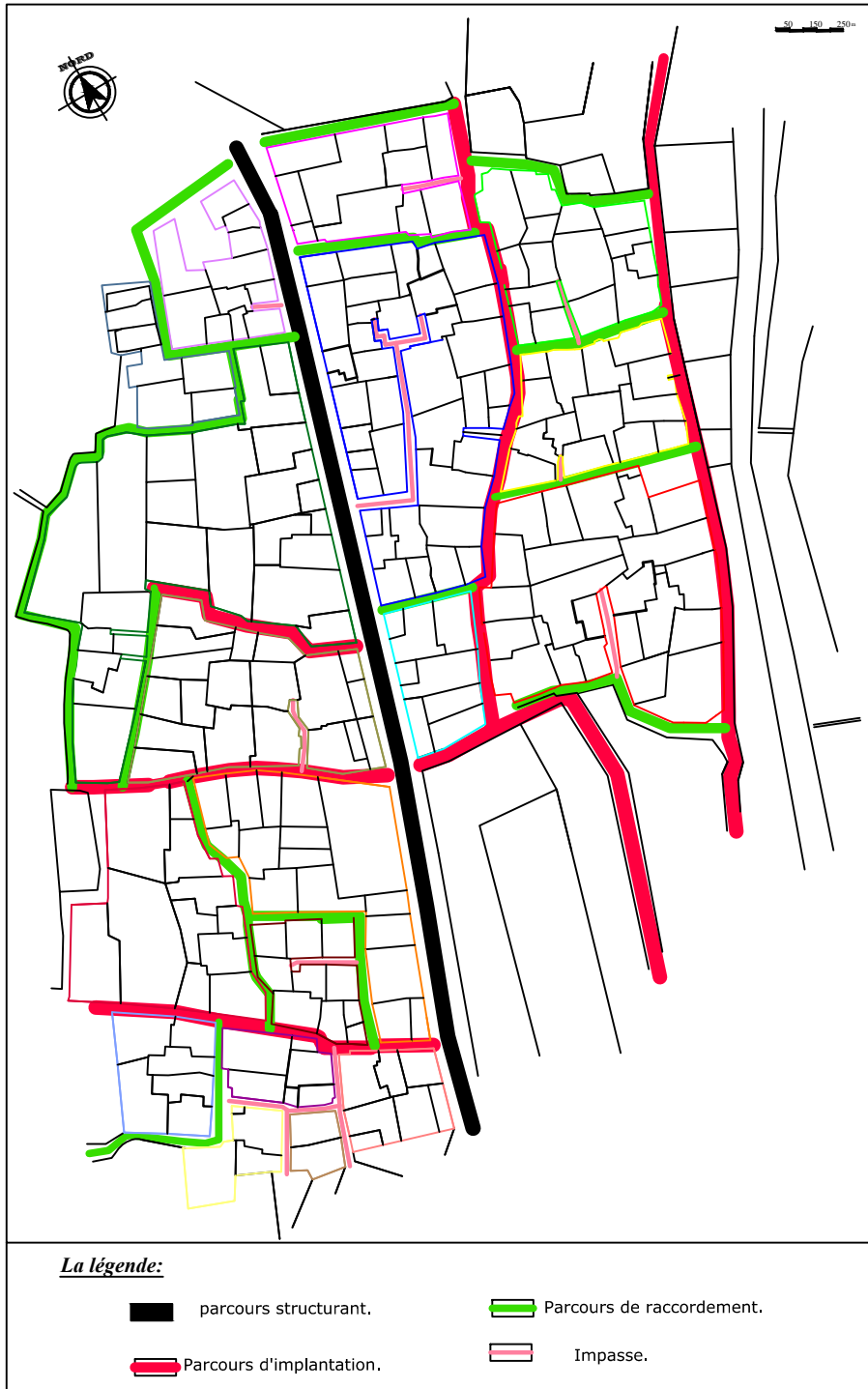


fig:19 plan de repérage de système viaire.

3-2-Système parcellaire :
- Délimitation des îlots :

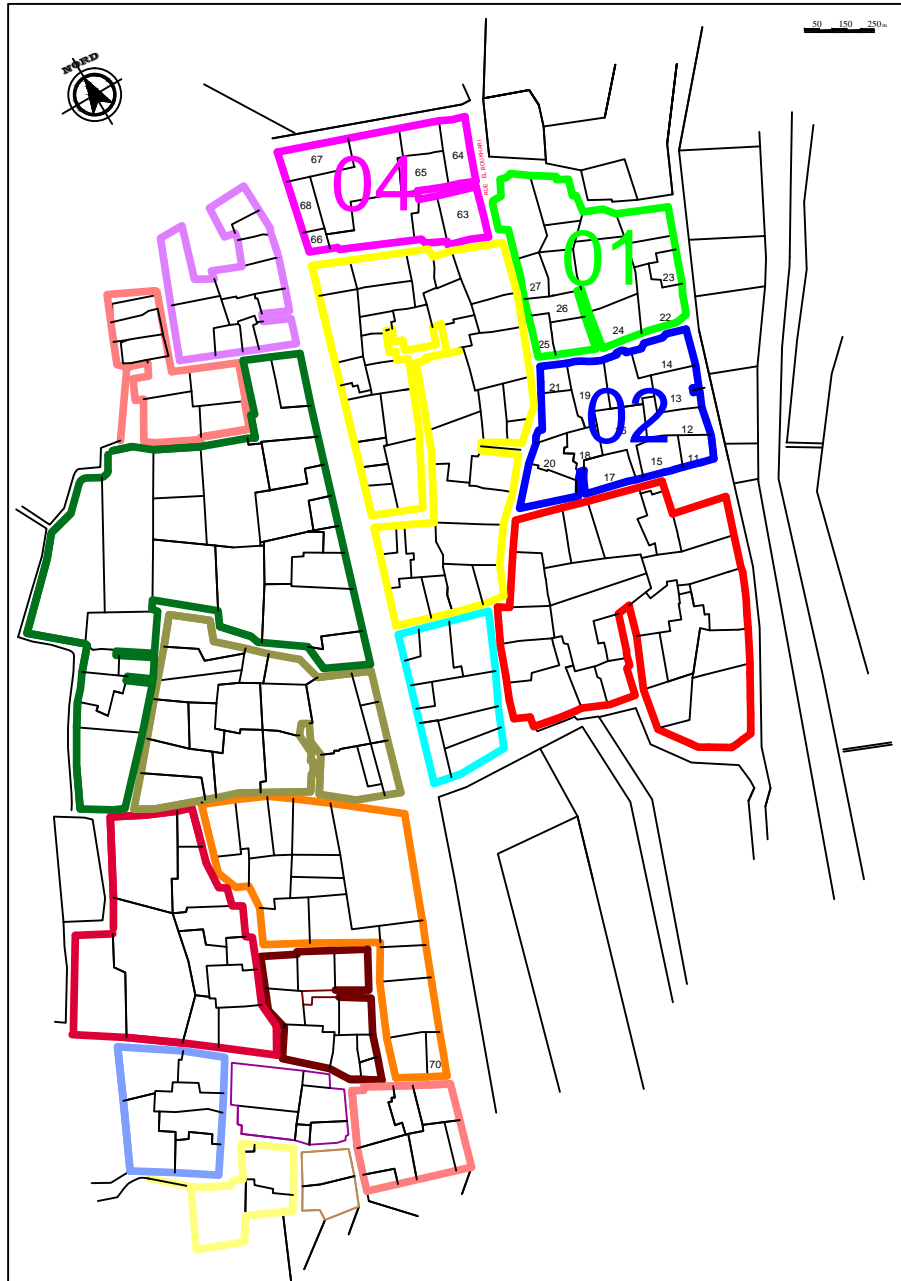
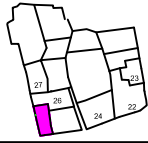
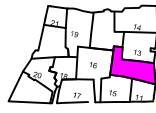



fig:20 plan de repérage parcellaire

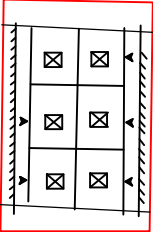

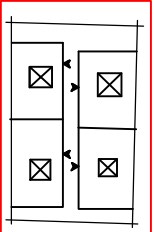

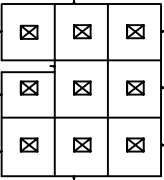

3-2-2-à l'échelle de parcelle :

A-type des parcelles :

- Chaque îlot est subdivisé en plusieurs unités de propriétés appelées 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, a cause de la morphologie du terrain.
- on distingue trois types des parcelles :-parcelle de rive, parcelle d'angle, parcelle centrale.

type de parcelles	échantillon	Description
parcelle d'angle		Parcelle ayant une mitoyenneté sur deux cotés et deux façades sur la rue
parcelle de rive		Parcelle ayant une mitoyenneté sur trois cotés et une seule façade donnant sur la rue
parcelle centrale		Parcelle mitoyenne sur tous les cotés et accessible par une impasse

B-Distribution des parcelles :

Distribution	Type d'agrégat	Echantillon d'agrégat	Descriptif
dos à dos			<p>Généralement on trouve ce cas lorsque il y a une différence de niveau entre deux voies, le bâti a une seule façade sur voie qui permet d'y accéder.</p>
au long d'un axe			<p>Ce type d'assemblage s'effectue le long d'un parcours. l'accès à la parcelle se fait directement par la voie.</p>
Desserte par impasse			<p>L'impasse s'est créée lors de la saturation de l'ilot et la nécessité de desservir. Les parcelles internes, les parcelles se trouvant au coeur de l'ilot étaient fermées sur les quatre cotés.</p>

3-3-Système bâtis :

3-3-1-stratification et type de bâti.

-classer les bâtis selon la période de son édification .à Dellys on distingue 3types:

-le bâti avant 1830(maisons à cour).

-l'époque coloniale (en bande).

- le bâti actuel (en ligne, en bande et maison a cour).

Les parcelles non bâties sont utilisées comme jardin, on appelle ces derniers les Ryads.

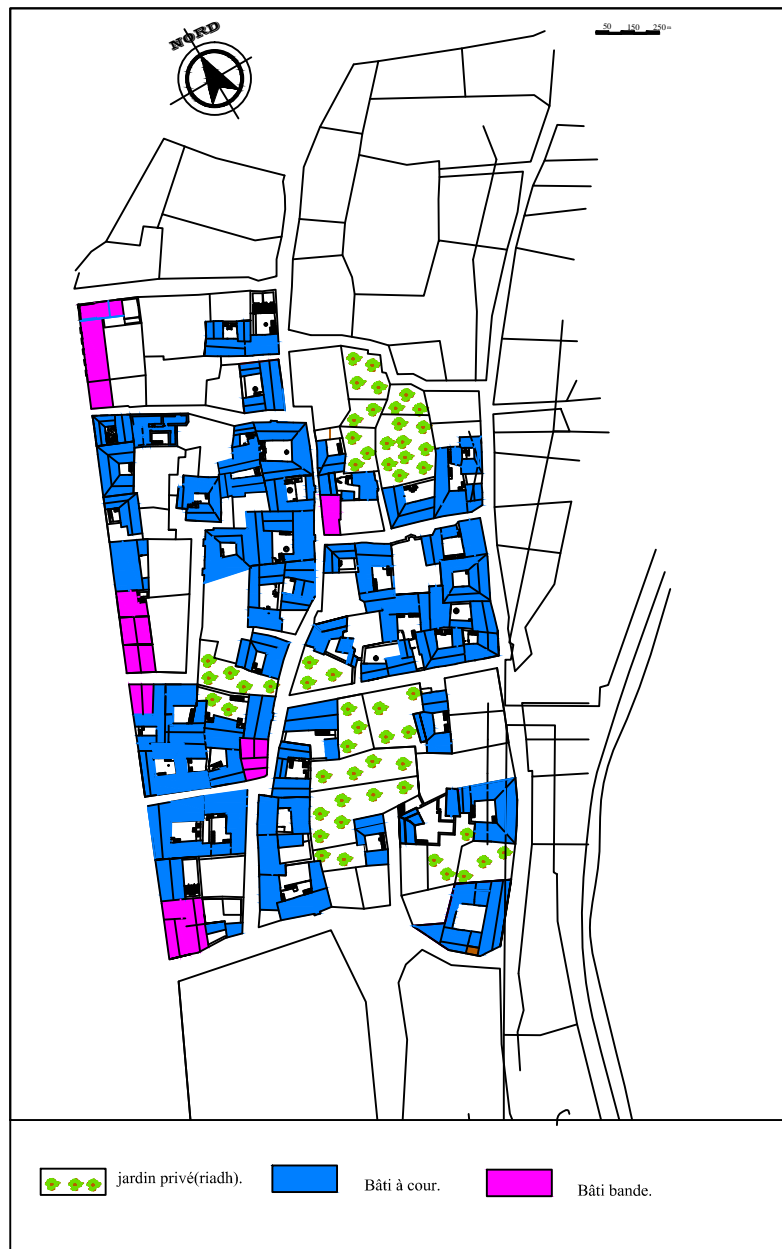


fig:21 plan de type bâti.

3-3-Système bâtis :

3-3-1-stratification et type de bâti.

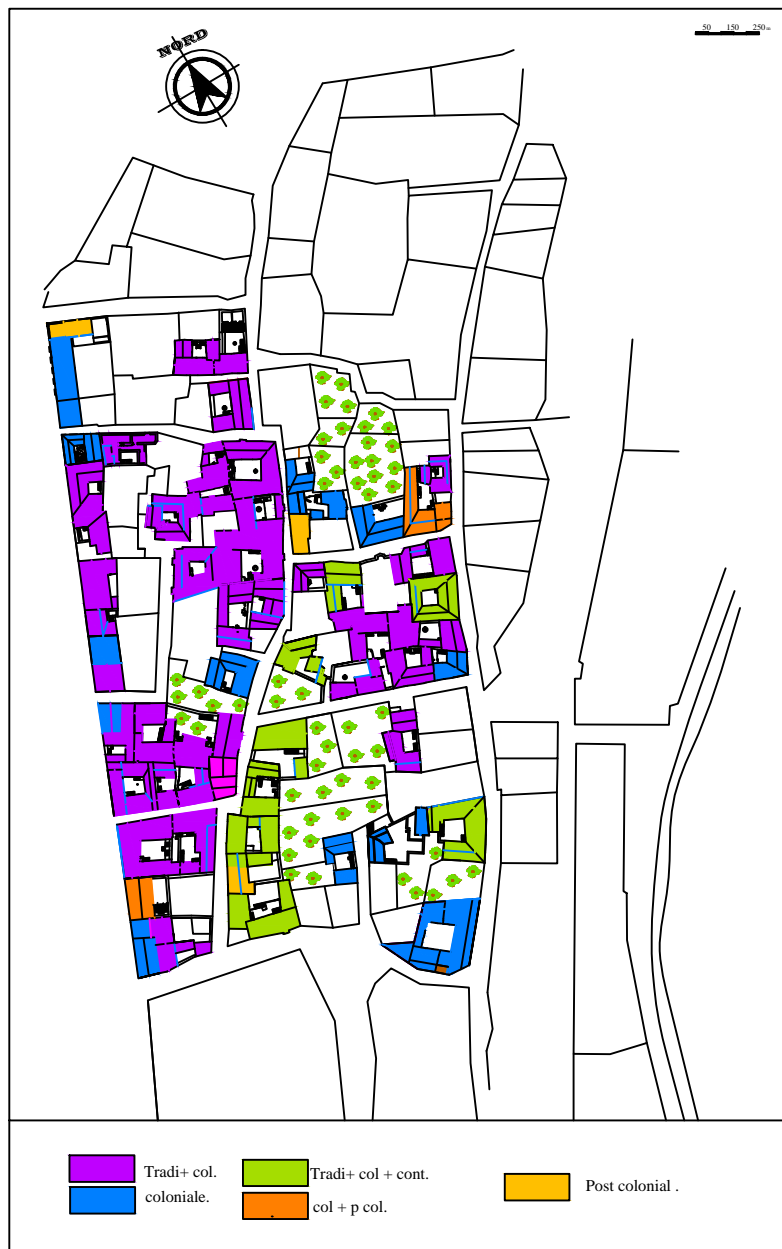


fig:22 plan de typologie du bâti.

3-3-2 Identification des composantes spatiales de la maison de la casbah:

Définition de la maison Dellysienne:

Les maisons traditionnelles de la ville historique de Dellys sont situées sur le flanc Est/ Sud-Est d'un bas promontoire qui constitue la chute de la ligne de crête continue. Ce mode d'occupation renvoie aux modes d'occupation que l'on retrouve dans les territoires maghrébins.

La maison traditionnelle de la casbah de Dellys est de type à cour, appelée également « maison à patio », une typologie répandue dans l'espace méditerranéen. construite avec des matériaux locaux comme la pierre taillée équarrée pour les murs et la tuile canal en terre cuite pour la toiture.

-**Skifa** : On accède à la maison par une **chicane** (localement dit **Skifa**) qui donne sur la cour ou « west el dar » appelé aussi « el-houch » c'est l'espace le plus fréquenté de la maison, lieu de socialisation et de convivialité .

-**la cour** : le « houch » est le cœur de la maison par excellence et l'endroit où se déroulent bon nombre d'activités ménagères, est entourée d'une **galerie** à arcades ; on y trouve un puits et un ou plusieurs escaliers en pierre qui desservent l'étage supérieure.

-**Le jardin** : connu localement sous le nom de « Ryadh » est aussi un élément très important de la maison traditionnelle Dellysienne ; on y plante des arbres fruitiers des fruits et légumes et aussi beaucoup de fleurs ; citronnier, oranger, figuier, néflier, grenadier, pied de vigne sont les arbres emblématiques des jardins Dellysiens.

-**Les setwans** : ce sont les galeries du rez de chaussée ou de l'étage , en générale de forme discontinue , il constituent un espace tampon entre la cour et les chambres , ils ont un rôle distributif et protègent ces dernières , notamment des eaux de pluies et les rayons du soleil.

-**Latrine** : elles se trouvent toujours au rez de chaussée et ouvrent directement sur le « houch » , elles occupent généralement le fond d'un « setwan » , elles ne comportent pas de porte.

-**les ghrof** : sont les Chambres de l'étage . on y accède à partir du (haouch) par des escaliers dépourvus de main courante . ils débouchent sur des (stwen) largement ouverts sur la cour par des percées en arcades ou bien rectangulaires , protégées des balustrades (derbzine) . sur le plan spatial, les (ghrofs) sont superposables aux (biout).

-**Les biouts** : ce sont les chambres donnant sur le « houch » , réservée aux activités journalières , long et étroit.

source: livre Dellys aux mille temps.

-Exemple :

- Situation de la maison : la maison est située dans la basse casbah de Dellys
- Type de maison : c'est une maison d'angle, Association des cellules en U.
- l'organisation distributive/agregative:
 - une mitoyenneté.
 - Tri cellulaire.
 - Accès sur parcours.
 - Entrée centrale .

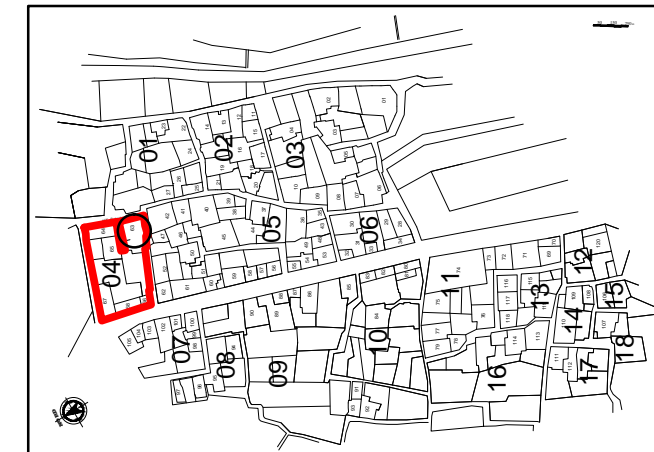
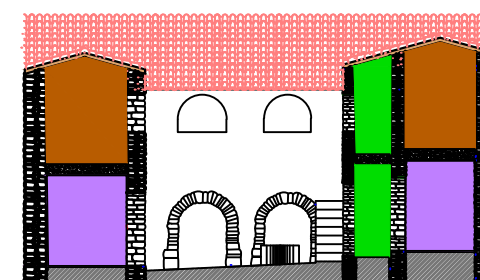
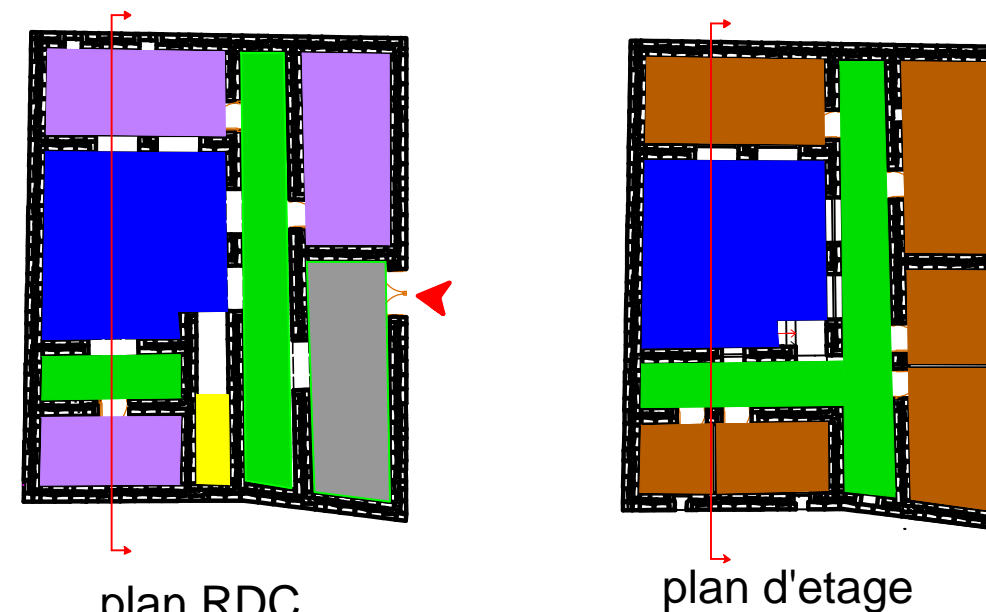


fig:23 situation de la maison N63.



coupe

- Légende:**
- Skiffa
 - Setwan
 - Cour (haouch)
 - Sanitaire (latrine)
 - Ghorfa (chambre étage)
 - Beit (chambre RDC)

3-3-3-Identification des caractéristiques typologiques, architecturales et constructives :

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, (pierre, argile, bois), dont l'adaptation aux conditions climatiques de la région n'est plus à démontrer.


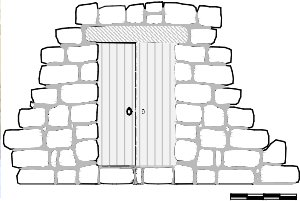



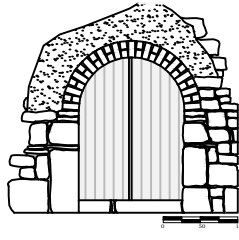

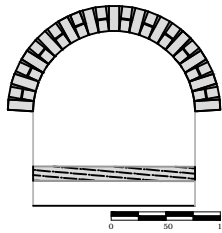

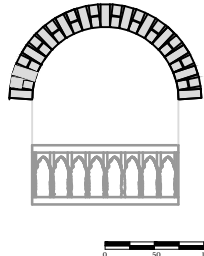

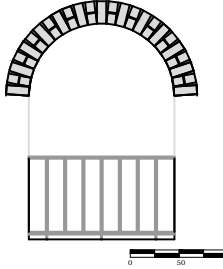

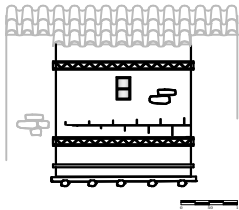

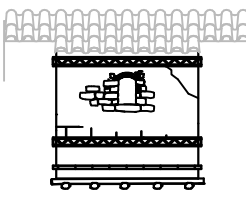

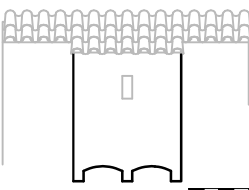
Pour mieux identifier les différents éléments, rencontré nous avons dressé un tableau classificateur des divers éléments par ordre chronologique .

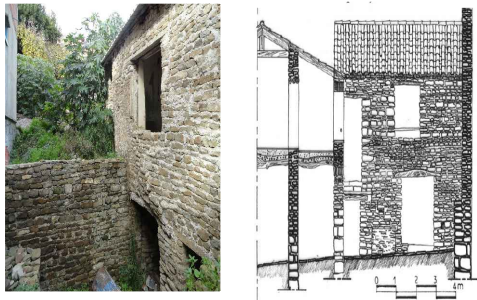
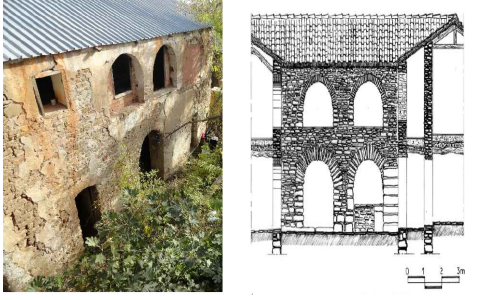
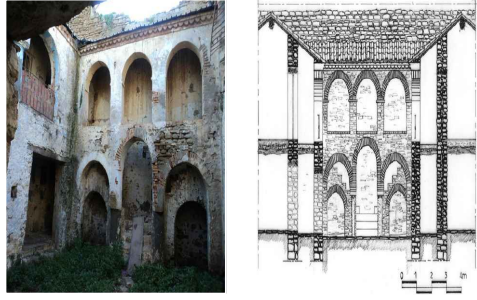
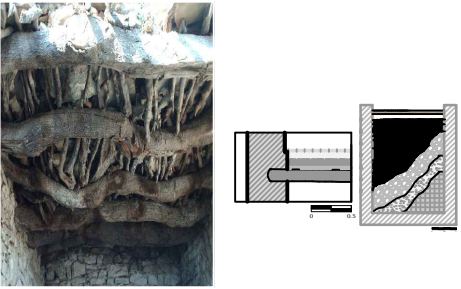
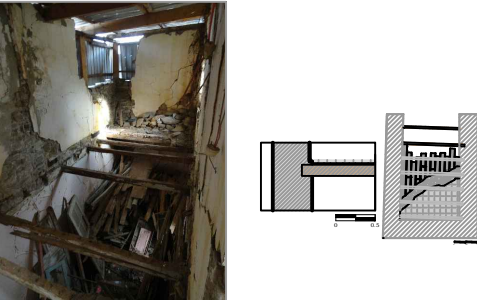
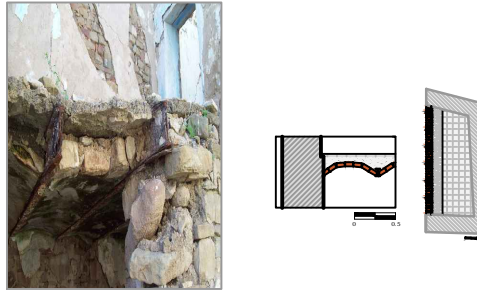
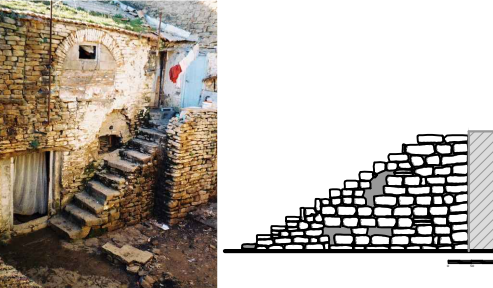
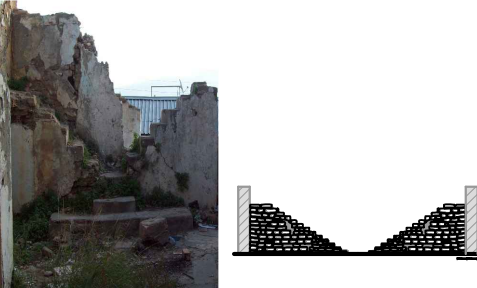
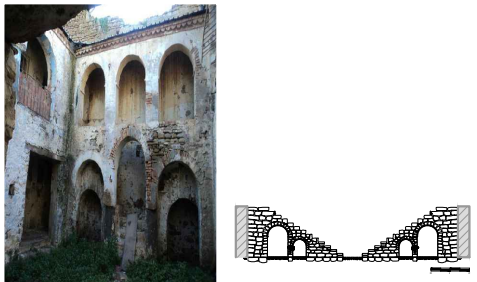



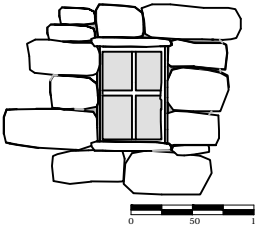

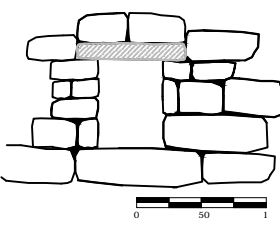

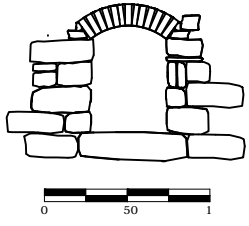

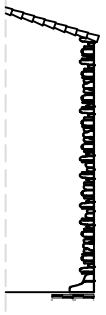



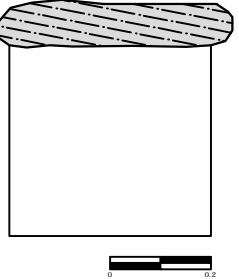

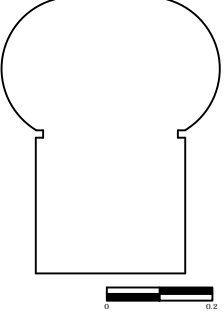
fig:24 Photo illustrant la rupture de certaines bâtisses avec le paysage urbain de la casbah.(Pris par les étudiants).



fig:25 Coupe naturelle d'un gisement de pierre stratifiée visible sur l'escarpement du cap.(Pris par les étudiants).

	1er Période.	2eme Période.	3eme Période.
Portes et Encadrements	 	 	 
Gardes Corps	 	 	 
Encorbellements (Qbous)	 	 	 

	1er Génération	2eme Génération	3eme Génération
Façades Intérieures			
Planchers			
Escaliers			

	1er Génération	2eme Génération	3eme Génération
Fenêtres	 	 	 
Chaînes d'angle	 	 	
Niches	 	 	

***Lecture critique des instruments d'urbanisme :**

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 la reformulé 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 fonctionnalité (habitat) du périmètre urbain.

Le partage des P.O.S de part et d'autre du parcours territorial renforcent l'urbanisation linéaire, ne favorise pas la relation transversale ville /mer ; aussi n'avantage pas 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.

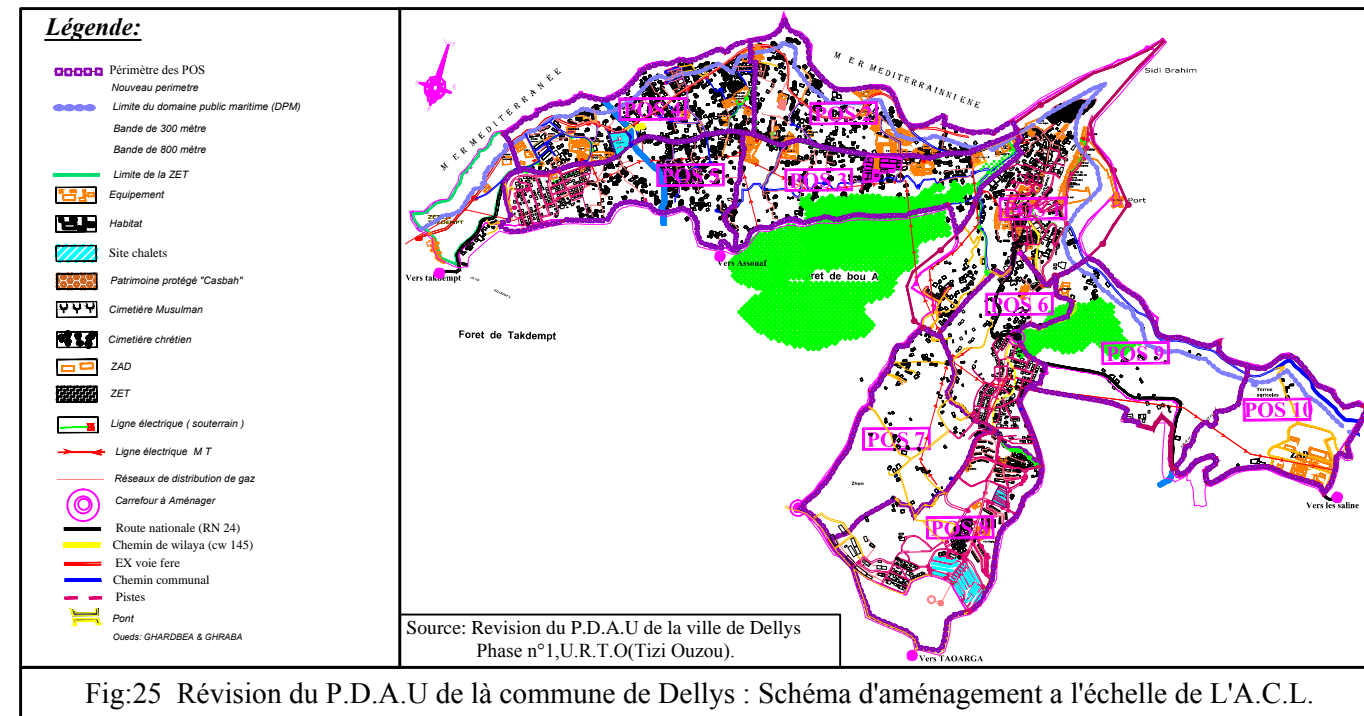


Fig:25 Révision du P.D.A.U de la commune de Dellys : Schéma d'aménagement a l'échelle de L'A.C.L.

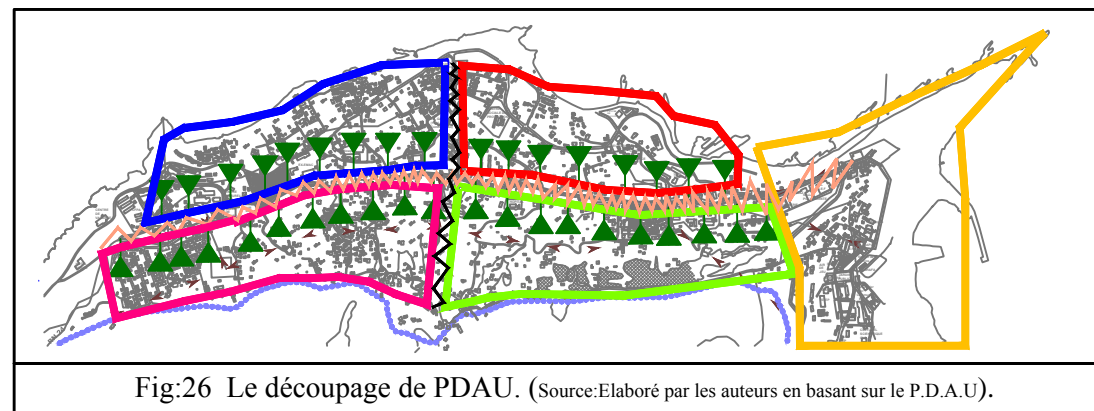


Fig:26 Le découpage de PDAU. (Source:Elaboré par les auteurs en basant sur le P.D.A.U).

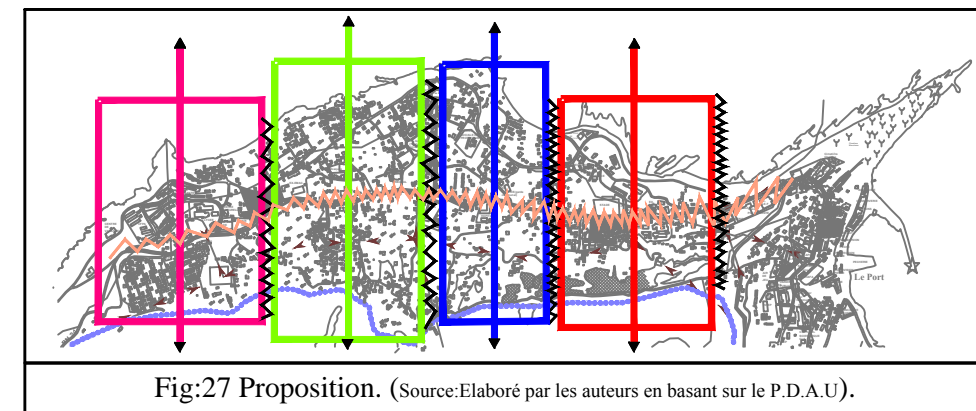
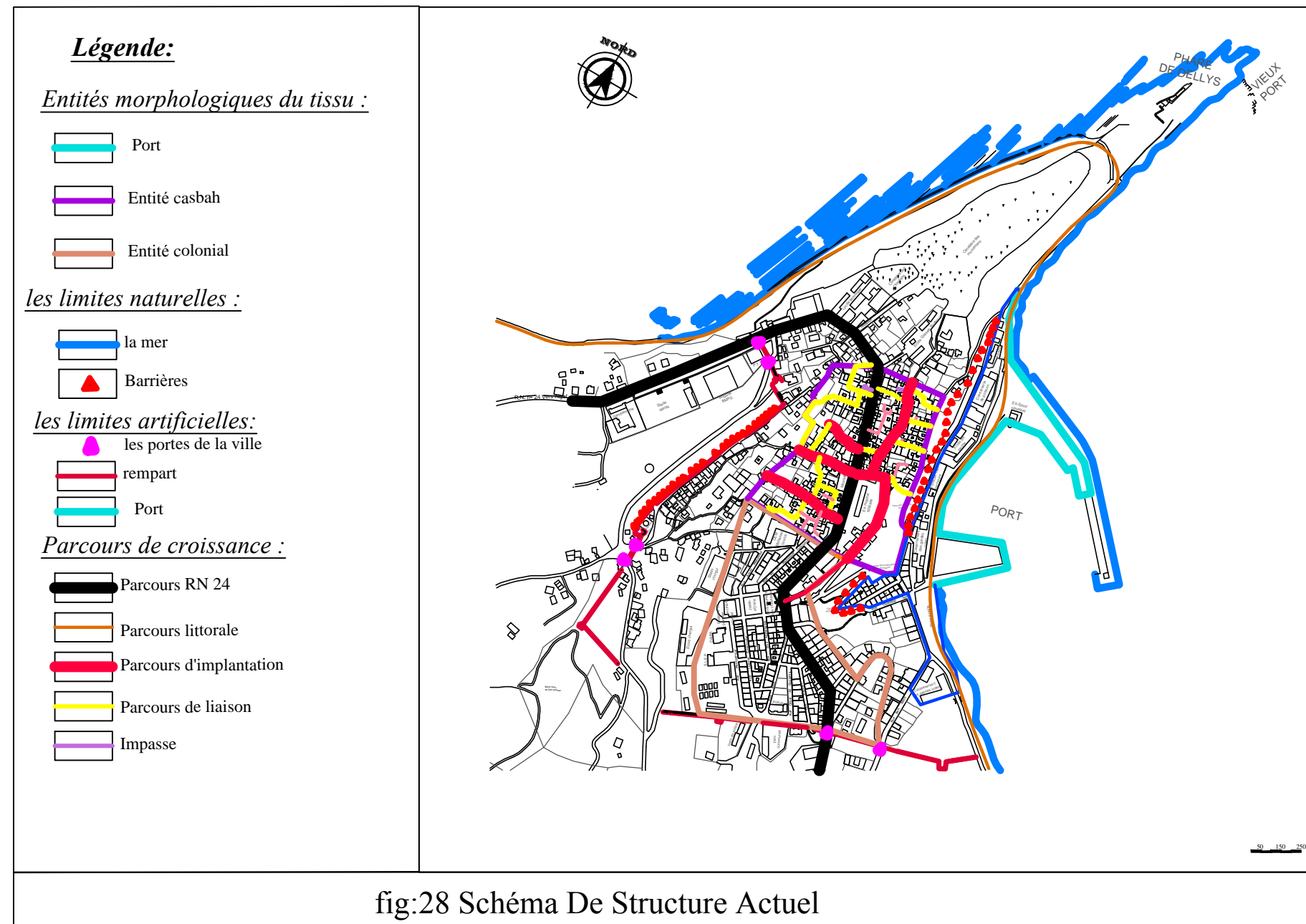


Fig:27 Proposition. (Source:Elaboré par les auteurs en basant sur le P.D.A.U).

4- Proposition d'aménagement à l'échelle du centre historique:



4.1. Problématiques générales :

- 1-Perte d'identité de la casbah.
- 2-Délaissement de la casbah et de ses qualités typologiques et morphologiques.
- 3-La dégradation du centre historique (la casbah) au niveau du bâti.
- 4-La croissance linéaire le long du parcours territoriale historique RN24 provoque l'absence de la relation ville/mer.
- 5-Concentration du flux au niveau de la RN 24 due à l'absence d'autre parcours traversant le centre ancien.
- 6-Rupture entre les entités morphologiques.
- 7-Etranglement de l'extension ouest qui constitue un point de rupture entre les deux parties de la ville (est et ouest).
- 8-Absence d'activités (touristiques, nautiques, commerciale, loisir...) au niveau du port de Dellys qui entrave le développement de l'activité touristique.
- 9-manque des airs de stationnement a l'échelle de centre historique.
- 10-la dégradation du rempart et la disparition des portes de la ville.

4.1.proposition :

La proposition d'aménagement urbain consiste à redonner à la ville de Dellys sa vraie valeur par :

1-Requalification du parcours transversal est /ouest pour assurer la relation ville/mer ou :
 -on a proposé des ascenseurs urbains reliant le port avec les parcours transversaux du côté Est (pour éviter le problème des talus).
 -du côté Ouest on a proposé un téléphérique et escalier mécanique pour franchir les barrières naturelles (la pente) et artificielles (rempart).

2-reconversion de la zone portuaire par :
 -réaménagement et projection des équipements (touristiques , commerciales ,maritimes....)

3-renforcement du parcours transversal du quartier colonial ou :
 -on a relié la mer avec le jardin public par un ascenseur urbain .

4-réhabilitation et rénovation du centre historique

5-on a proposé des parkings publics en dehors des remparts.

6-Projeter un train touristique et aménager une promenade au bord de la mer pour diminuer le flux dans RN24.

4.1.conclusion:

-Les projets faisant partie du schéma de structure proposé s'inscrivent dans le cadre de la problématique de requalification des parcours transversaux et le parcours longitudinal, dans le but d'assurer la continuité et de relier les différentes entités morphologiques et urbaines (le centre historique, le port et la partie Ouest de la ville), ainsi pour établir une relation ville mer dans le sens transversal et franchir les barrières naturelles et artificielles existantes.



fig:43 Promenade.



fig:44 train touristique.



fig:45 Téléphérique.

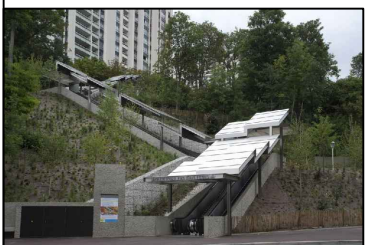


fig:46 Escalier mécanique.

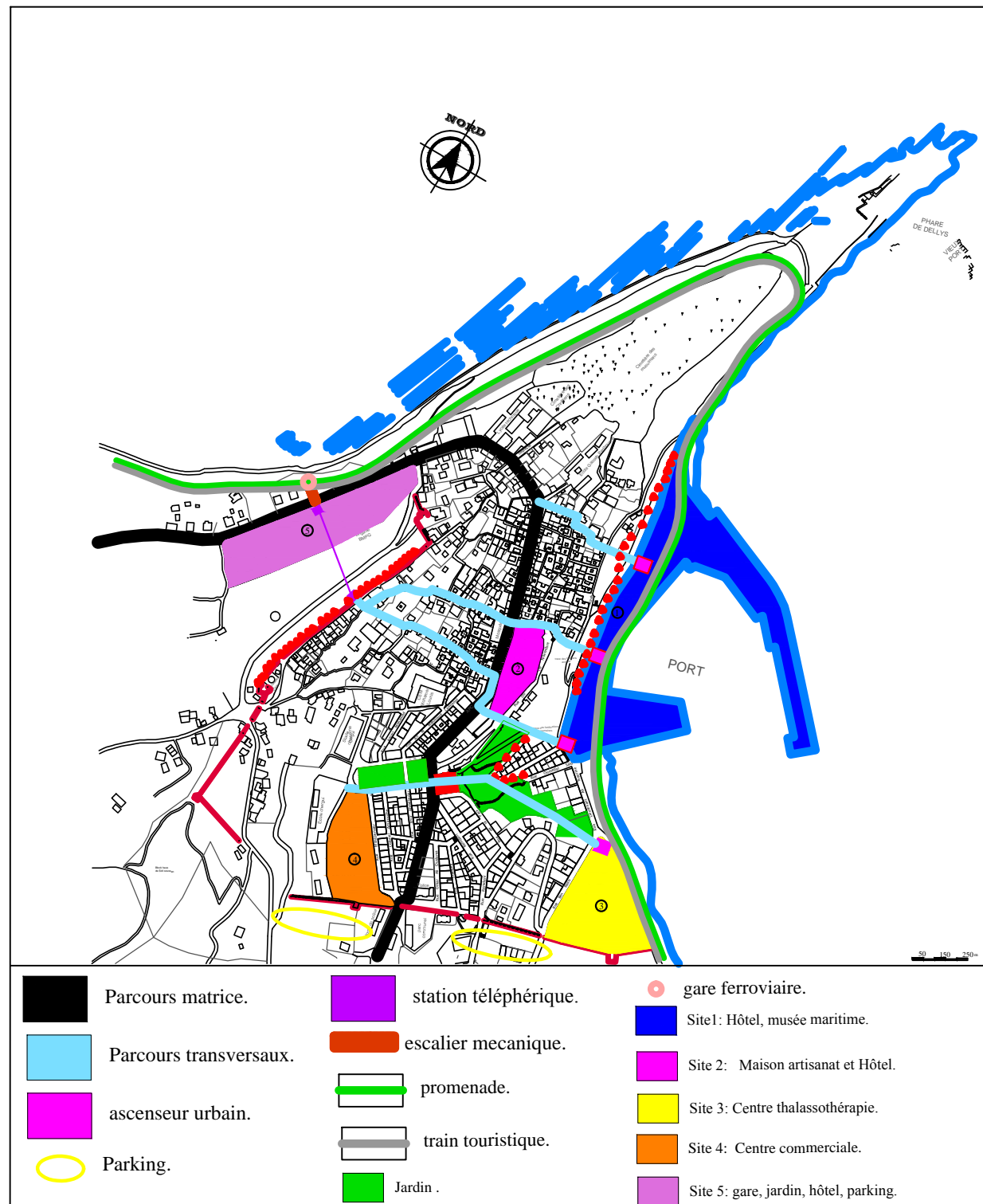


fig:29 Schéma De Structure Proposé:



fig:30 passerelle.



fig:31 Ascenseur urbain.



fig:32 Parking en dehors des rempart.

Chapitre 4:
LE PROJET:
Gare multi-modale..

Introduction.

- 1- Présentation du site.
- 2- Problématique spécifique de l'air d'intervention.
- 3- Genèse d' intervention.
- 4- Recherche thématique.
- 5- Programme.
- 6- L'organisation interne du projet.

- Conclusion générale.
- Bibliographie.
- Dossier graphique.

Introduction:

A ce stade de l'étude il s'agit de faire le lien direct entre les différentes lectures établies auparavant et le projet architectural. De même, on estime que l'élaboration du projet doit se réaliser dans une confrontation continue avec son contexte d'intervention existant.

1 présentation du site:

- Le site se situe à l'entrée de Dellys qui représente la porte ouest de la ville. Il est accessible depuis la RN24, qui est l'unique parcours structurant de la ville. C'est un contexte naturel très riche (bande boisée), offrant une vue panoramique sur la partie ouest du cap et l'horizon.
- une enceinte élément de permanence longe sa partie haute, à 120m d'altitude.



fig:33 vue sur la ville de Dellys
source: google earth.

1-1 Limites du terrain:

- Au Nord: par la RN24 le seul parcours qui traverse la ville de Dellys.
- Au Sud: par la muraille, un talus a forte pente, ainsi qu'une bande boisé.
- A l'Est: des habitations + commerces.
- A l'ouest: des habitations+commerces.

1-2 Morphologie et dimension du terrain:

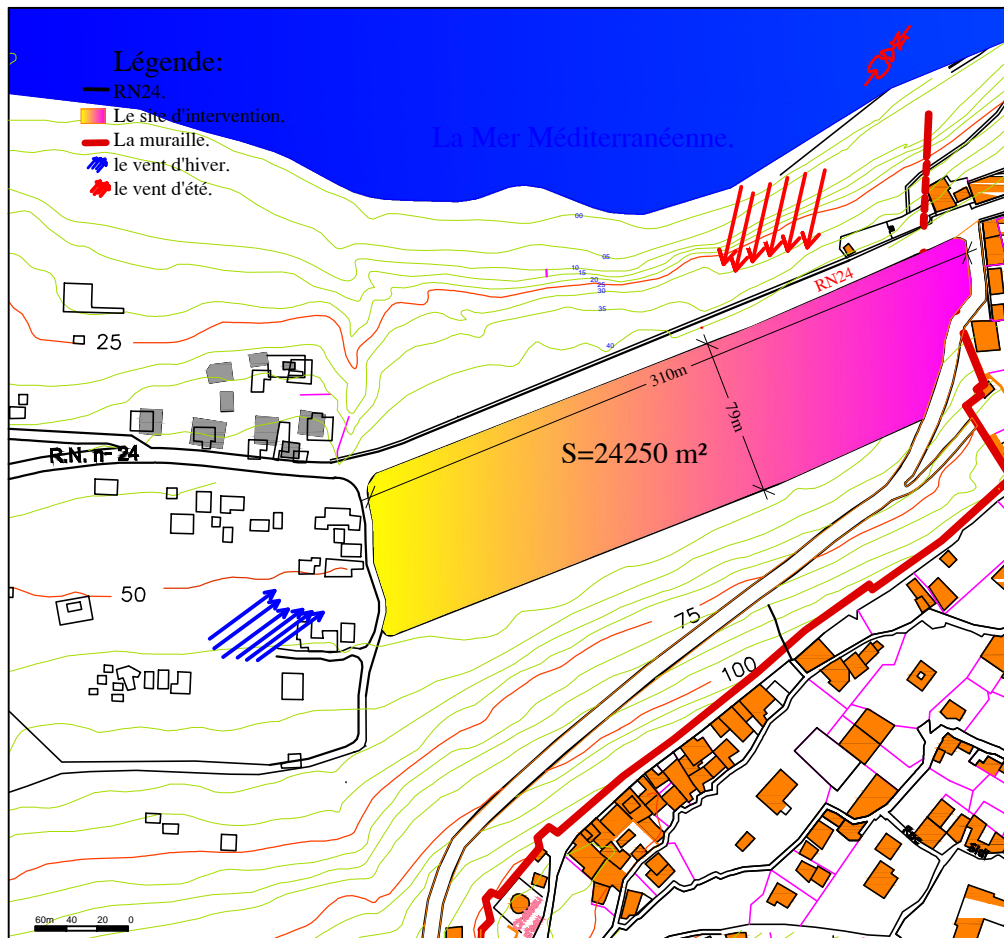
Le terrain a une forme rectangulaire, plus long que profond.
S=24250m².

1-3 Topographie:


Le site se situe dans un site accidenté la présence des falaise.


1-4 Climat:


- l'ensoleillement: le site pratiquement bien exposé au soleil toute la journée avec l'absence de vrais obstacle.
- Vents: est exposé aux vents dominants du nord en été et au vent du Sud ouest en hiver.




2-problématique spécifique de l'air d'intervention:

 L'occupation actuelle de l'air d'intervention par des activités inadaptées constitue un obstacle majeur pour son fonctionnement et cache l'entre de la ville.

 -la pente du terrain c'est un obstacle naturel qui a crée la rupture entre ville/ Mer.

 -le rempart est un obstacle artificiel qui provoque aussi la rupture ville/Mer.

 -La croissance linéaire le long du parcours territoriale historique RN24 provoque l'absence de la relation ville-mer.

Ces problématiques nous amène à se poser un certain nombre des questions:

-Comment rétablir la relation ville /mer ?

-Avec quelle mode de transport on peut franchir les Barrière Naturel?

-Quels est le bon programme d'équipements et les différents aménagements qui peuvent assurer le bon fonctionnement de périmètre d'intervention et marquer l'entre de la ville?

-Comment régler le problème de stationnement dans la ville?

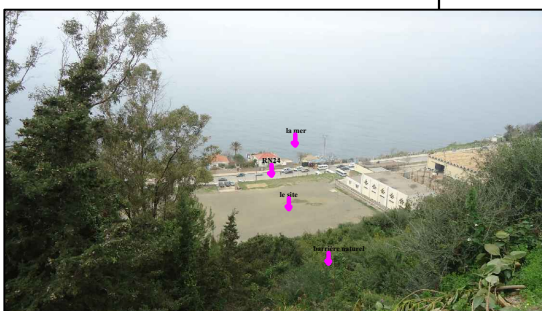
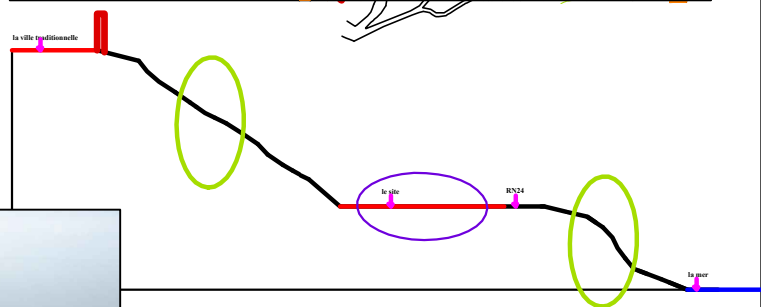
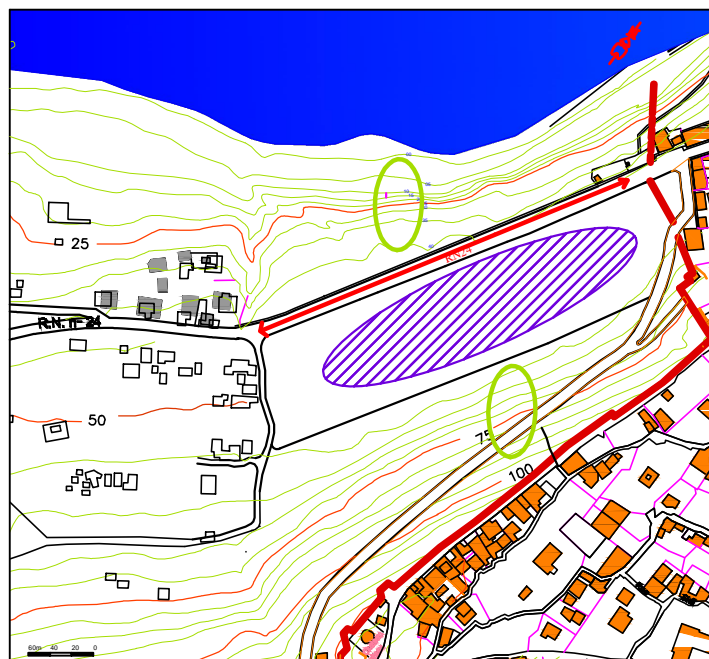


fig:34 photo prise le 23-03-2016 a Dellys.

LE PROJET

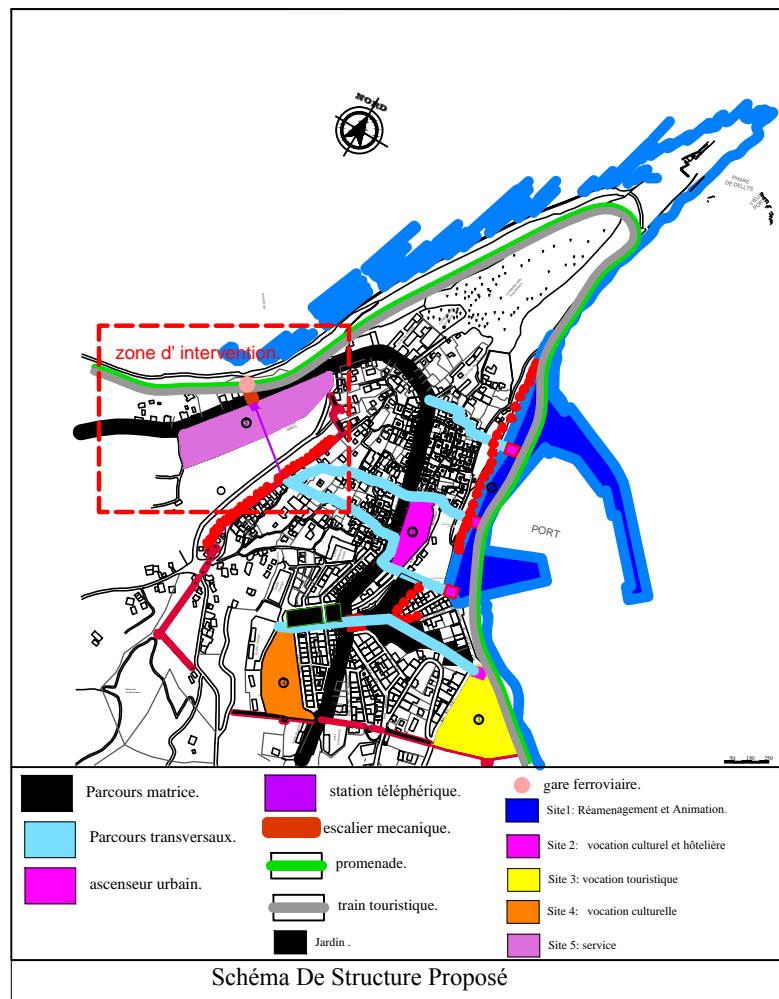
-la proposition urbaine (principes d'intervention):

- selon schéma de structure propose on propose dans l'air d'intervention :

1-requalification le parcours transversale et rétablir la relation ville /mer a travers le franchissement des barrières naturelles (le terrain très accidenté) et le barrière artificielle (le rempart).

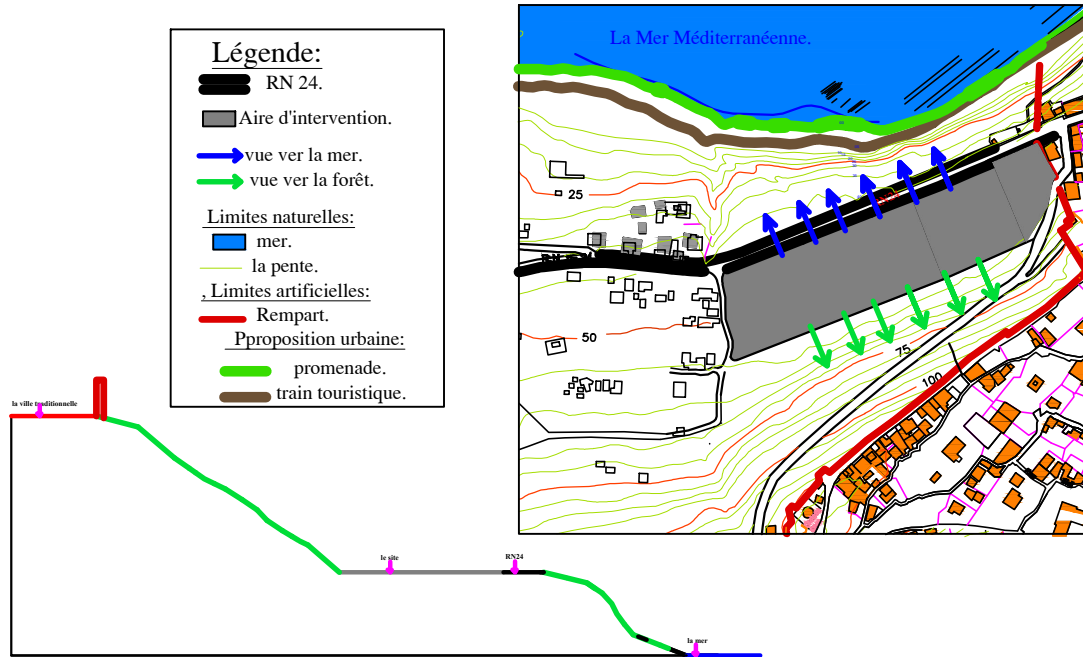
2-Aménager une promenade au bord de la mer.

3-diminue la circulation dans RN24 par la création d'un train touristique qui relie Dellys au quartier périphérique.



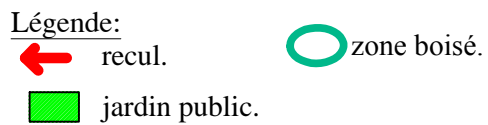
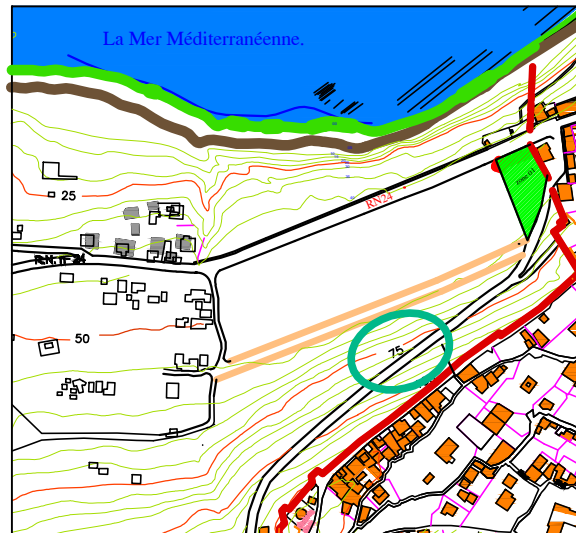
3- genèse du projet:

Etat actuel de l'aire d'intervention.



étape 01.

1/ Création d'un parcours longitudinal le long de la ligne de changement de pente. Elle relie les deux voies existantes au sein du site et constitue une ligne de démarcation entre le projet et la partie constituant la zone de protection du rempart
 2/un espace boisé est prévu le long du rempart, sur la bande ou toute nouvelle édification est interdite.(zone1)

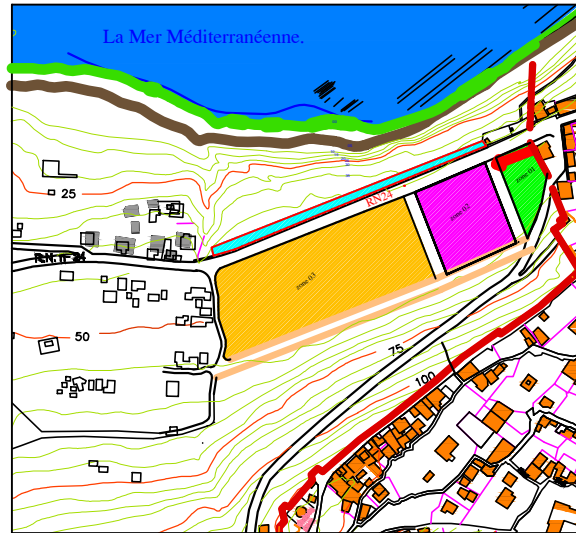


LE PROJET




étape 02.

2/En raison de sa superficie importante, l'aire du projet est subdivisée en deux îlots.

- a l'entrée (zone 03) du centre historique, il est proposé une gare multi-modale qui regroupe différents modes de transports routiers mais aussi une relation transversale dans le sens transversal du site, ville/mer, grâce à des moyens adéquats.
- A proximité de la gare, (zone02), et comme équipement complémentaire à la gare, il est proposé un hôtel urbain complémentaire pour accueillir les voyageurs et les touristes.
- La création d'un belvédère maritime.



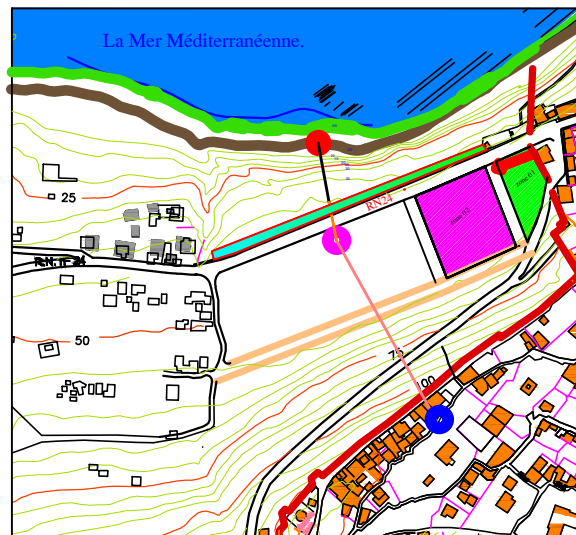
Légende:

	gare multi-modal.		hotel.
	jardin public.		belvédère maritime.







étape 03.

1-sur le plan transversal:

-la gare multi-modale représente le point d'articulation entre les différents modes de transports interurbains (bus et taxis) ainsi que la relation ville /mer à travers la revivification de la ligne de chemin fer littorale, que prolongeront des escaliers mécaniques et un téléphérique, qui assureront le trajet entre le rivage et la crête en transitant par le bâtiment de la gare. cette dernière par sa situation à la porte du centre historique accueillera en son sous sol un parking urbain, appelé à résoudre partiellement le problème de stationnement dans le centre.



Légende:

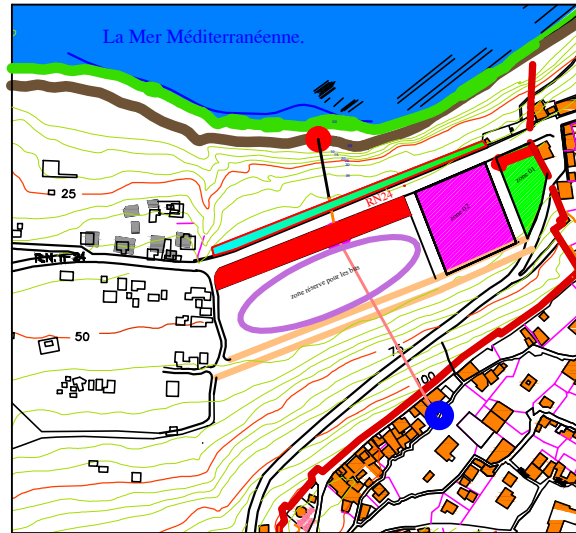
	gare ferroviaire.		escalier mécanique.
	Accueil de la gare.		tunnel.
	Station téléphérique.		téléphérique.

LE PROJET

étape 04.

2-sur le plan longitudinal:

- le projet s'aligne le long de RN24 d'où les commerces longeant la rue la hauteur du bâti ne dépassera pas les R+2 pour permettre la visibilité de l'enceinte depuis RN24.
- un train touristique et une promenade longeant le littoral permettra de mettre en valeur la ligne de cote et de désengorger l'unique voie traversant le centre historique.

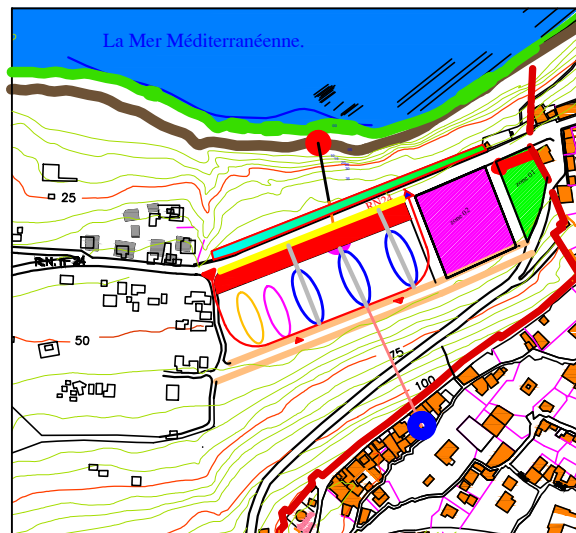


Légende:

- partie réservée pour les bus.
- le bâtiment des voyageurs.

étape 05.

- la partie réservée aux bus:
 - *contient quatre directions de grande ligne vers Boumerdes, Tizi-Ouzo et Alger, et une ligne régionale.
 - *le circuit des bus forme une boucle fermée avec une entrée et une sortie séparées.
 - *la zone de débarquement à proximité de l'entrée des bus est abritée et en sécurité.
 - * les quais d'embarquement et de débarquement trouvent leur prolongement à l'intérieur du bâtiment des voyageurs pour assurer un accès direct et sécurisé aux voyageurs.



Légende:

- les zones d'embarquement grandes lignes.
- la zones d'embarquement petite linge.
- la zones de débarquement.
- la zones des taxis.

4- Recherche thématique:

Introduction:

Le but de la recherche thématique est d'élaborer un socle de données et avoir un maximum de connaissances avant d'entamer la conception architecturale

4-1 Définition du transport.

Le transport de quelque chose est le déplacement de celle-ci, objets, marchandises, ou d'individus (humains ou animaux) d'un endroit à un autre. Les modes de transport incluent l'aviation, le chemin de fer, le transport routier, le transport maritime, le transport par câble, et le transport spatial. Le mode dépend également du type de véhicule ou d'infrastructure utilisé. Les moyens de transport peuvent inclure l'automobile, la moto, le scooter, la bicyclette, le bus, le métro, le tramway, la marche à pied, l'avion, etc. Le type de transport peut se caractériser par son appartenance au secteur public ou privé. (*www.linternaute.com*)

une gare:

Dans un réseau de transport en commun la gare est le lieu destiné à l'embarquement et au débarquement des voyageurs. Elle se distingue généralement d'un simple arrêt par son envergure et ses équipements.

Le transport est dit multi-modal:

- Quand il associe, dans une chaîne de transport constituée de plusieurs maillons, des techniques, des modes de transport différents, un niveau élevé d'interopérabilité.
- La combinaison de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.
- Présence de plus de deux modes de transport. Plate forme multimodale : Un point de croisement naît d'une superposition de réseaux de différentes techniques de déplacement et lieu d'inter modalité et de desserte vers un nombre optimal de directions.

4-2 La structuration des différents types de transport:

Une gare ferroviaire : (*www.otif.orgs*).

Une gare ferroviaire est le lieu d'arrêt des trains. Une gare comprend diverses installations qui ont une double fonction : permettre l'embarquement et le débarquement des voyageurs, ou le chargement et le déchargement des marchandises.

Aérogare : (*www.icao.int*)

Dans un aéroport, l'aérogare est l'ensemble des bâtiments par lesquels transitent les passagers et leurs bagages et où sont également situés des compagnies aériennes, les services administratifs de l'aéroport, les services de douane ainsi que les services de sécurité.

Gares Routières : (*www.iru.org*)

Le terme de gare routière désigne:

- Soit un lieu de correspondance, parfois appelé « pôle intermodal », entre de nombreuses lignes de transport en commun (autocars, autobus ou trolleybus) ;
- Soit un lieu de transbordement de marchandises, généralement doté d'entrepôts importants.

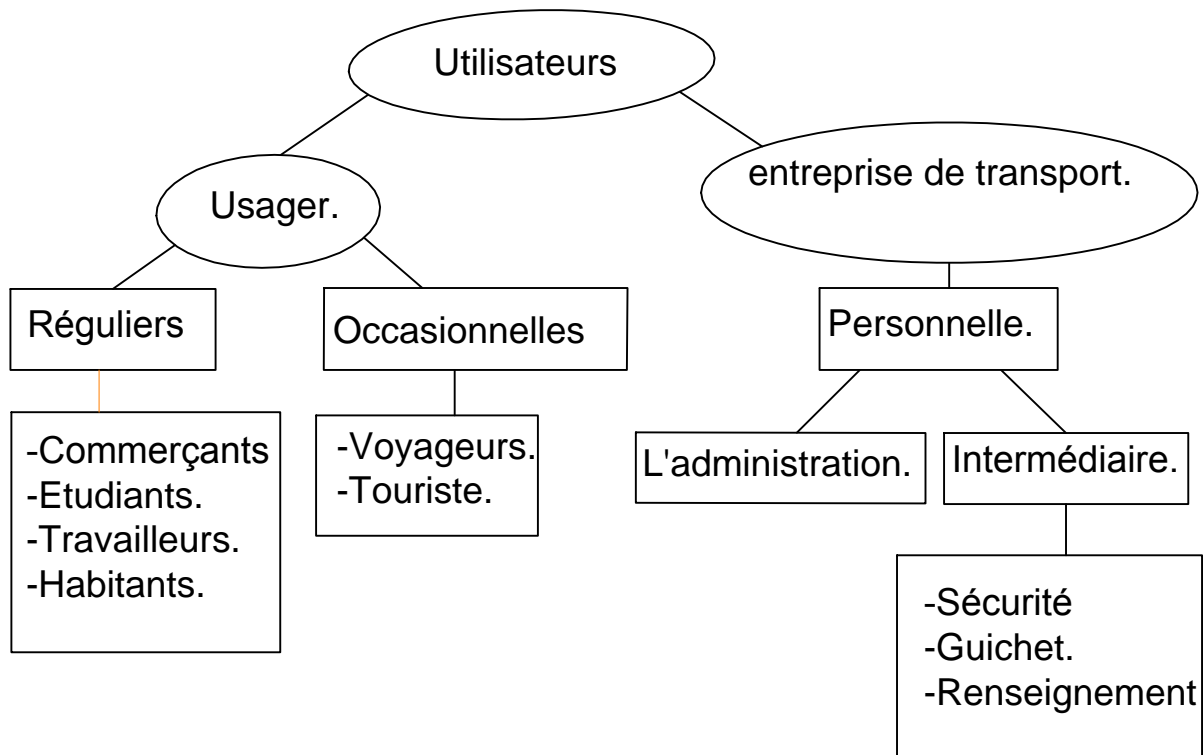
Gare Maritime: (*www.imo.org*)

Dans un port, une gare maritime est un quai aménagé pour l'embarquement et le débarquement des passagers (éventuellement des véhicules transportés par ferry...).

Transport par câbles: (*Bulletin ADTC infos 122 (déc.2009)*).

Dans une remontée mécanique, les gares sont les installations d'extrémités de ligne (bâtiment comportant l'ancrage des câbles, les quais d'embarquement, la motorisation, etc.)

4-3 Les utilisateurs de la gare:



4-4 Programme qualitatif:

Cette partie du travail est consacrée à l'organisation extérieure et intérieure du projet. Elle consiste à dégager à travers une logique fonctionnelle et spatiale un schéma cohérent et arriver à un schéma potentiel de l'organisation de l'ensemble .

Fonction Mère.	Activités.	Les espaces.
Déplacement	Attente passive et active. Informé Renseignement et orientation réserver	-Hall d'accueil. -Hall de réception -Poste de contrôle. -Guichets. -Consignes bagages (Bagagerie). -Espace d'exposition -Espace d'affichage. -Espace de transition -Espace d'attente. -Salle d'embarquement. -Billetterie
Echange	Commerce et consommation échange Découvert détente Opérations financières	- Agence de voyage, postale, bancaire, d'assurance, publicitaire... - Bureaux du croissant rouge ,police, de protection civile. - Département de technique, de comptabilité, d'investissement,des travaux. -Restaurants. -Les boutiques. -Supérettes. -Cyber café. -Cafétéria. -Salle de jeux. -Salons de thé. -Salle de prière. -Infirmerie.
gestion gérance et logistique	Travail Contrôle gestion	- Bureaux: directeur, secrétaire, comptabilité... -Salle de réunions. -Salle d'Archive. -Les locaux techniques. -Service des objets trouvés. -Poste de contrôle. -Poste de contrôle de passagers et bagages. -Salle de surveillance -Sanitaires.

LE PROJET

La définition qualitative des activités du projet s'effectue selon deux exigences: technique et spatial.

Hall d'accueil et de regroupement:

c'est un espace implanté à un endroit relativement central de la gare. Il doit être facilement accessible à la fois par les quais et par les accès à la gare, C'est un espace d'articulation et de transition entre l'intérieur et l'extérieur qui doit être flexible, Bien éclairé et bien aéré, un maximum de confort lumineux et acoustique.



fig:35 Halle d'accueil.

Espace d'information:

-Il faut assurer clairement l'indication des cheminements par un ensemble d'informations qui dispense d'un maximum de renseignements.
-indication du sens du cheminement.



fig:36 espace d'information.

Espace d'attente et de circulation:

C'est un espace public important destiné pour accueillir les voyageurs en attente dans des meilleures conditions de confort et de sécurité. Il faut s'attacher à créer une ambiance et un espace propice à l'attente. Réduire la sensation de perte de temps perçue par le voyageur pendant l'attente par l'animation à l'aide de télévision et les journaux électroniques. L'utilisation des structures en grandes portées est souhaitable. Une grande hauteur pour assurer une bonne pénétration de l'air et de la lumière. Une isolation phonique.



fig:37 espace d'attente.

La billetterie:

Les achats des titres de transports peuvent s'effectuer dans: un guichet au niveau de la gare, ce qui nécessite un local et la présence de personnel, ou à partir d'un appareil automatique, ce qui nécessite la présence d'une zone de contrôle de billets.

Tableaux d'affichage.



fig:38 espace d'attente.



fig:39 les guichets.

Administration: L'espace administratif compte un ensemble des bureaux: pour chef de gare, son adjoint, le secrétariat, une salle de réunion, les archives, le gestionnaire, le chef de sécurité, d'Autres bureaux pour les agences.

Sanitaires pour personnels. Dépôt, entretien et hygiène.

Ces bureaux se caractérisent par: la Transparence, le Confort, la Tranquillité et le calme, la Flexibilité et la Fluidité.



fig:40 salle de réunion.



fig:41 bureau.

opérationnelle:

Espace qui contribue au bon fonctionnement et facilite la gestion de l'équipement

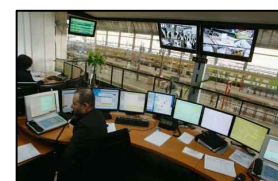


fig:42 bureau.

fig 35-36...42 google image.

LE PROJET

Les agences:

Espaces doivent être flexibles et dégagés, Fluides et dynamiques, transparents, avec une continuité spatiales et visuelles.



fig:43 Agences de voyage.

Les Commerces:

doivent Offrir un confort lumineux et acoustique au client, avec l'exigence de fluidité et de dynamisme.



fig:44 commerce.



fig:45 commerce.

Consommation:

les espaces doivent être:
Bien éclairés, aérés avec un maximum de confort lumineux, et un traitement acoustique très élevé.



fig:46 salon de thé.



fig:47 restaurant.

Les locaux techniques:

Permettent le bon fonctionnement logistique de l'équipement.



fig:48 locaux technique.



fig:49 locaux technique.

cheminement piétons:

- *l'accessibilité: Les liaisons doivent être les plus courtes et les moins contraignantes possibles.
- *la sécurité: La séparation des flux piétons -véhicules ,permet d'avoir un cheminement plus sécurisé.
- *La visibilité: Les cheminements doivent êtres visibles, la signalisation n'est que son complément.

La Zone des quais: On appelle un quai tout emplacement aménagé de façon a permettre un bon stationnement des autobus, et un embarquement et débarquement des voyageurs dans des conditions du confort et de sécurité. La disposition doit être soigneusement étudiée en fonction des bus dont le choix entre les différents aménagements des quais est possible:

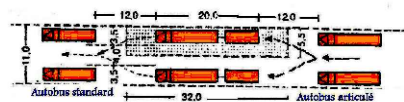


fig:50 -En alignement droit (parallèle).

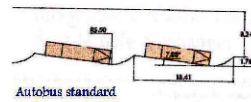


fig:51 -à redans inclinés.



fig:52 -En dents de scie.

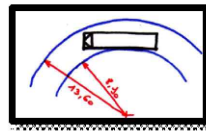


fig:53 Le rayon de braquage des bus

fig 43,44...49 google image, fig 50,...53 nefeur 7 eme édition p 374 Traduction et adaptation sous la direction de P-F. et C. Walbaurn, Traduction C.Bacheré, M.Bartl et U.Benderitte, DUNOD.

5-programme quantitatif:

Echange:

Commerce:

- 2 grande boutique 85m².
- 5 boutique 50m².
- fleuriste 34m².
- pâtisserie 44 m².
- bijouterie 40m².
- pharmacie 40m².
- 3 tabac et journaux 34m².

Consommation:

- 2 cafétéria 330m².
- Restaurant+cuisine+depot+sanitaire 290m.²
- salon de thé+cuisine+stockage 227m².
- Supérette 98m².
- Alimentation générale 68m².
- 2 faste food.

5 Agences:

- agence bancaire + bureau 62m².
- agence postale+ bureau 54m².
- agence de voyage 51m².
- agence publicitaire 49m²
- agence d'assurance 49m².

hygiène:

- infirmerie +salle d'attente 43m².
- 2salle de prières homme 22m²
- 2 salle de prières femme 22m².

gestion, gérance et logistique:

administration:

- halle + salle d'attente 54m².
- bureau directeur 49m².
- secrétariat 27m².
- salle de réunion 23m².
- 2 bureau 33m².
- archive 23m².
- 3 sanitaires 29m².
- locaux technique

Déplacement:

- 2 grandes salle d'attente 411m².
- salle d'exposition 164m².
- Terrasse 152m².
- Guichet 15m².

$S_T = 3886m^2$.

SOS= 3010m².

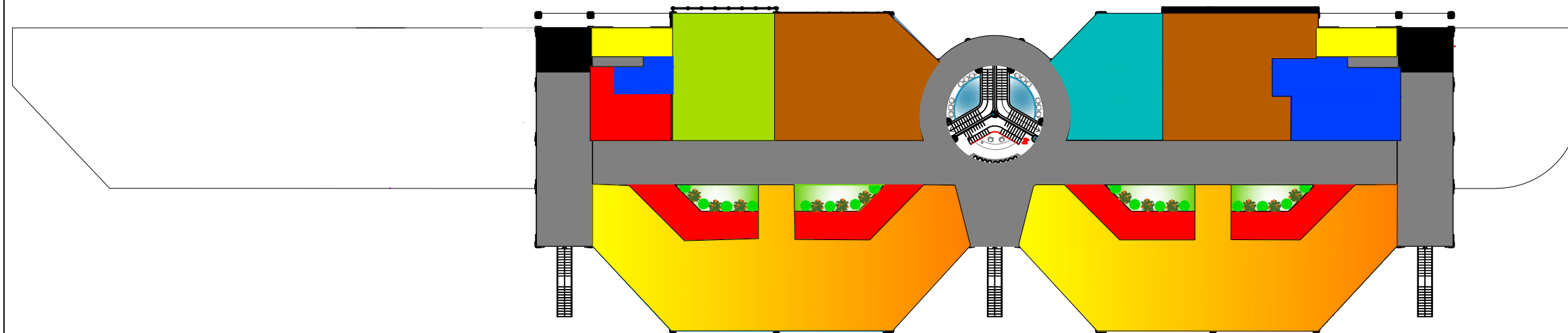
Circulaion totale= 43%

6-L'organisation interne du projet.

Plan rez de chaussée: Ech 1/200.



Plan d' étage : Ech 1/200.



Légende:

■	circulation horizontale.
■	circulation verticale.
■	espace commerces.
■	espace hygiène.
■	les salles de prière.
■	les agences.
■	espace administration.
■	infirmierie
■	espace consommations.
■	végétation.
■	salle d'exposition.
■	espace de détente.
■	espace d'attente.
↓	les accès et sorties.

Au RDC:

les fonctions principales:

- le commerce qui longeant tout la partie qui donne a la RN24 avec double accès un appartient a la ville et l'autre a la gare.
- des agences longeant l'autre coté.
- Administration avec accès prive pour les personnels.

A l' étage:

les fonctions principales:

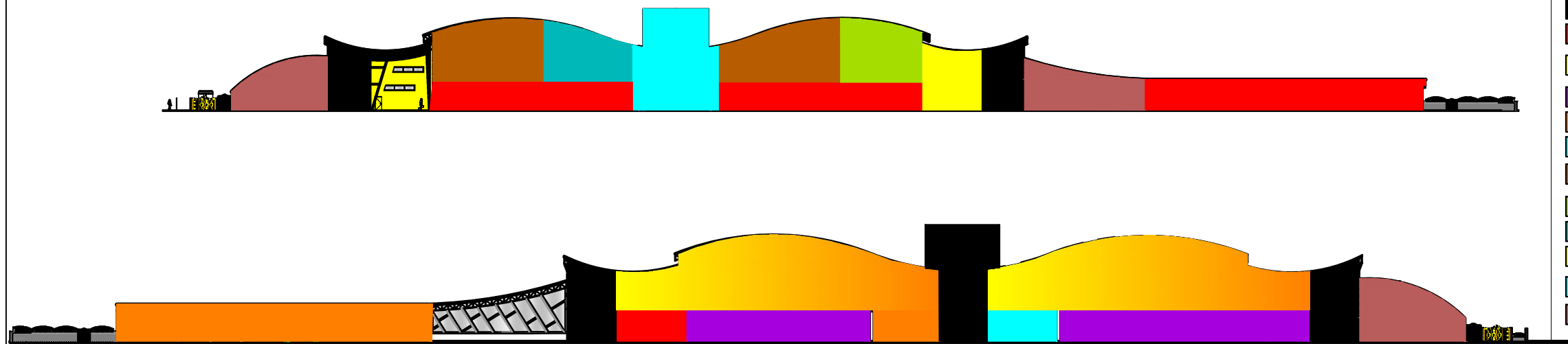
- les salle d'attente et les espaces de consommation.
- des espace de détente (terrasse, salle d'exposition...).

7-principe des façades:

- la forme de la couverture est une métaphore qui rappelle la mer et les vagues puisque l'on se trouve dans un milieu marin.
- La lecture que l'on peut en faire est la dissociation des entités qui forment du reste un projet unitaire dans son ensemble. l'utilisation de traitements différents répond aux exigence de chaque espace.
- On peut trouver a un aspect industriel au projet. L' utilisation d'une structure métallique apparente de type tridimensionnel, les contreventements , fixation panneaux sont en métal et les panneaux de façade en aluminium perforé. le verre est aussi très présent.

Légende:

- circulation verticale.
- espace commerces.
- les salles de prière.
- les agences.
- espace administration.
- infirmerie
- espace consommations.
- salle d'exposition.
- espace de détente.
- espace d'attente.
- l'accueil
- cafétéria



8-Principe structurel:

- Charpente métallique
- une couverture avec une nappe de type tridimensionnel,
- les contreventements destiné à assurer la stabilité globale vis-à-vis des effets horizontaux issus des éventuelles actions sur celui-ci (par exemple : vent, séisme, choc, freinage, etc.).
- plancher caison pour le plancher du sous-sol et plancher colobarant pour le RDC ils permettent de franchir des grandes portées avec des charges considérables.

-Conclusion generale :

Avant d'intervenir sur la ville de Dellys, une analyse urbaine à différentes échelles est établie dans le but d'atteindre un moment de compréhension de l'ensemble structurel, à travers:

- l'examinassions du territoire de Dellys (La Grande Kabylie Occidental).
- l'étude de processus de formation et de transformation de la ville de Dellys a travers l'histoire, ce que permet la stratification du bâti.
- l'analyse des caractères du bâti a fin de reconnaître et de classifier l'organisme bâti selon sa typologie.

Après avoir déterminé les problématiques générales de la ville de Dellys, une proposition d'aménagement est proposée.

Les projets faisant partie du schéma de structure proposé s'inscrivent dans le cadre de la problématique de requalification des parcours transversaux et de parcours longitudinal, dans le but d'assurer la continuité et de relier les différentes entités morphologiques et urbaines. Ainsi pour établir une relation ville mer dans le sens transversal et franchir les barrières naturelles et artificielles existantes.

Notre projet répond à la problématique principale (comment établir la relation ville-mer) à travers l'intégration d'un escalier mécanique et un téléphérique pour franchir la barrière naturelle et relie la ville avec la Mer.

Aussi pour animer la ville et la façade maritime, nous avons opté pour adopter un programme d'activités et de fonctions en relation avec la mer, à travers la création d'une promenade et train touristique qui longeant le littorale.

A travers cette conception nous avons constitué un instrument de contrôle pour améliorer la qualité architecturale et urbaine de la ville de Dellys.

BIBLIOGRAPHIE:

Ouvrages:

- 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.
- 2- MALFROY, Sylvain et CANIGGIA. L'approche morphologique de la ville et du territoire, Reprint des ETH-Z, Zurich, 1986.
- 3- DELLYS aux mille temps, yasmine chaid-saoudi, edition du Tell.
- 4- DELLYS, Petite morphologie locale par M.A.VISBECQ.
- 5- intervenir sur les quartiers anciens, auteur;Minister de l'equipement du logement et du transport et Ministre de la culture et de la communication, Edition le Moniteur.
- 6-J.ABD ELKAFI, « la dimension patrimoniale de la ville historique et le cadre institutionnel de la sauvegarde » (actes du colloque), « patrimoine et développement durable dans les villes historiques du Maghreb contemporain », Fès 2003.
- 7-Michèle Collin, *Villes et ports XVIIIè-XXè siècles*, Ed L'Harmattan, Paris, 1994.
- 8-P.Gras, Le temp des ports. Déclin et renaissance des villes portuaires, Tallandier, 2010
- 9-COLLIN M. Ville portuaire, acteur du développement durable. (Ed.) L'Harmattan (Collection Maritimes), Paris, 2003.
- 10-VIGARIE, A (1993) "*Villes portuaires et changements économiques*" in Proceedings (Third International Conference "Cities & Ports" - Genoa 19-22 nov. 1991), Gènes.
- 11-nefeurt 7 eme édition p 374 Traduction et adaptation sous la direction de P-F. et C.Walbaum, Traduction C.Bacheré, M.Bartl et U.Benderitte, DUNOD.

thèses et Mémoire:

- 1-université mentouri, thème: les stratégies de la reconstruction de la ville sur la ville, cas d'étude: constantine,sous la direction de Dr SAFFIDINE ROUAG DJAMILA, 2005.
- 2-Mémoire de magister, présenté par Mr AOUISSI Khalil Bachir, encadré par Mr. BAOUNI Tahar, Soutenu le 12 décembre 2013.
- 3-Mémoire de fin d'étude De l'intermodalité à la multimodalité : Enjeux, limites et perspectives (Aurélie SOUCHON; Septembre 2006).
- 4-BOUGDAL.K identification des caractéristiques typologiques Architecturales et techniques constructives des bâti historique, Cas d' étude la casbah de Dellys,2006.

document et article:

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

2-Organisation des Etats-Unis.

3-Club "Territoires Maritimes". Innovations Ville-Port, pour des projets intégrés Ville-Port, Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme, 1, rue de Narbonne-75 007 Paris, Août 2001.

4-Claude Prelorenzo, « Le retour de la ville portuaire », Cahiers de la Méditerranée [En ligne], 80 | 2010, mis en ligne le 15 décembre 2010, consulté le 29 août 2013. URL <http://cdlm.revues.org/5239>.

5-Hoyle,B.S. « *Development dynamics at the port-city interface* », Ed ; Revitalising the waterfront : Institutional Dimensions of Dockland Re-development, Belhaven Press, London, 1988.

6- les documentaire de notre promoteur Mr Bougdal.K.

Sites internet:

- google image.
- google earth.
- <http://www.geographie.ens.fr/Le-Havre-interface-ville-port,742.html?lang=fr>.
- Une gare ferroviaire : (www.otif.org).
- Aérogare : (www.icao.int).
- Gares Routières : (www.iru.org).
- Gare Maritime: (www.imo.org).
- Transport par câbles: (Bulletin ADTC infos 122 (déc.2009).

***Dossier
graphique***









