

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



Master 2

ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN

MEMOIRE DE FIN D'ETUDES

**LA RECOMPOSITION URBAINE DE L'ENTITE
LITTORALE DE LA VILLE HUSSEIN DEY**
**Projet : conception d'un hôtel de tourisme et
d'affaire de catégorie 4 étoiles**



Etudiant (s) :
KHOUATRIA Sabrina
TAZEKRITT Meriem

Encadreur: Mr .M.KACI.

Responsable du master : Dr. Arch. M. ZERARKA

octobre 2017

RESUME

Le projet urbain se présente comme une nouvelle manière de faire de l'urbain, et l'étendue de son champs d'actions, nous a permis de nous intéresser à la thématique de recomposition de l'entité littorale de la ville d'Hussein dey , pour le faire nous avons structuré notre mémoire en 02 parties :

La partie théorique du mémoire qui traitera en première phase le cadre conceptuel du phénomène des nouvelles centralités urbaines. Cette phase est répartie dans les deux premiers chapitres :

Dans **Le chapitre 01** nous avons fait ressortir la nécessité d'une lecture approfondie sur notre thème de recherche afin de formuler la problématique générale et la problématique spécifique liées à notre aire d'intervention qui est Hussein Dey avec sa baie.

Dans **le chapitre 02**« état de l'art », qui a pour objectif de définir et d'expliquer tous les concepts et les notions clés qui vont servir comme base pour la suite du travail mais aussi facilité la compréhension du thème, ajouter à cela une analyse comparative d'exemples internationaux mondiale, d'où on a pu tirer des recommandations que nous avons essayé d'intégrer dans notre cas d'étude.

La partie pratique du mémoire qui s'introduira dans **le chapitre 03** : qui se définit par une lecture historico-morphologique afin d'identifier la structure urbaine et cerner les caractères de l'urbain et les disfonctionnements dont souffre cette entité.

Notre intervention s'inscrit dans le cadre de la recomposition du front de mer de la commune d'Hussein Dey afin d'assurer une continuité et ou d'une revitalisation du front de mer de la ville d'Alger et comme une zone à fonction résidentiel et affaire Il s'agit de créer un nouveau morceau de ville générant une dynamique de croisement de flux entre l'ancien tissu et la mer assurant la continuité avec les nouveaux équipements couronnant l'axe de la baie.

م ا ل خ ص

يقدم المشروع العمراني على أنه طريقة جديدة لأي تخطيط حضري للمدن، ونظرا لاتساع مساحة فعاليته، ارتأينا الاهتمام بموضوع إعادة تشكيل المنطقة الساحلية لمدينة حسين داي، وللقيام بذلك، اخترنا تقسيم بحثنا على جزأين:

جزء نظري للبحث، يبدأ بدراسة أطر مفاهيم ظاهرة المناطق الحضرية المركزية الجديدة، وذلك في فصلين:

1- قمنا في الفصل الأول بتبيان ضرورة إجراء قراءة عميقة للموضوع بغرض صياغة الإشكالية العامة والإشكالية الخاصة المتعلقة بمنطقة تدخلنا المتمثلة في خليج "حسين داي".

2- الفصل الثاني "الحالة الفنية"، يهدف إلى تعريف وشرح للمفاهيم الأساسية التي استعملناها كقاعدة لبقية العمل والذي سهل لنا فهم الموضوع، بالإضافة إلى دراسة مقارنة لأمتلة دولية عالمية، استخلصنا من خلالها مجموعة توصيات حاولنا ادماجها في حالتنا المدروسة.

وجزاء عملي، يتضمنه الفصل الثالث، ويحتوي على قراءة تاريخية ومورفولوجية للتعرف على الهيكل العمراني وتحديد خصائصه والنقائص التي يعاني منها.

تدخلنا متضمن في اطار اعادة تشكيل الواجهة البحرية لبلدية حسين داي وربطها بمدينتها، وبث الحياة في خليج مدينة الجزائر، كمنطقة سكنية ومنطقة للأعمال، وهذا بإنشاء قطعة جديدة في المدينة تضمن ديناميكية يتقاطع فيها النسيج العمراني القديم مع الساحل البحري وكل المنشآت الجديدة التي ستتوج محور الخليج.

REMERCIEMENTS

Nous remercions Dieu Tout Puissant de nous avoir donné la force, le courage et la patience pour l'élaboration de ce modeste travail.

On tient à exprimer toute notre gratitude à notre encadreur Monsieur KACI, pour nous avoir fait profiter de ses judicieux conseils, de ses connaissances et de ses pertinentes remarques ainsi que le soutien dont il nous a témoigné durant toute cette année.

C'est avec profond bonheur qu'on saisit cette occasion solennelle pour adresser aux membres du jury nos sincères respects tout en leur exprimant notre profonde reconnaissance de nous avoir fait l'honneur d'accepter de juger notre travail.

Nos remerciements vont également à tous les professeurs durant nos cinq années d'études qui ont su nous transmettre leur savoir, leur sérieux et leur passion pour cette profession.

Enfin, nous témoignons notre gratitude à toute personne qui a contribué de près ou de loin, par la mise à notre disposition des informations à l'élaboration de ce travail.

Table des matières

RESUME	1
ملخص	2
REMERCIEMENTS	3
TABLES DES MATIERES	4
LISTE DES TABLEAUX ET DES FIGURES	7
CHAPITRE INTRODUCTIF	10
I.1. INTRODUCTION.....	10
I.1.1. Thématique générale du master « ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN »	10
I.1.2. Thématique de l'Atelier « Architecture et projet urbain en centre historique ».....	13
I.1.3. Préambule	14
I.2. PRESENTATION ET CHOIX DU CAS D'ETUDE : Alger la métropole	15
• Présentation de l'aire d'étude : la baie d'Alger	15
I.3. PROBLEMATIQUE GENERALE	16
I.4. CHOIX DU SITE	17
I.5. PRESENTATION DE L'AIRES D'INTERVENTION	17
I.6. LA PROBLEMATIQUE SPECIFIQUE	17
I.7. HYPOTHESES	18
I.8. L'OBJECTIF DE L'ETUDE	19
I.9. LA DEMARCHE METHODOLOGIQUE	19
CHAPITRE II : ETAT DE CONNAISSANCE	21
II.1. INTRODUCTION.....	21
II.2. LE PROJET URBAIN.....	22
II.2.1. La notion du projet urbain	22
II.2.2. Echelle du projet urbain	23
II.2.3. Les enjeux du Projet Urbain	24
II.2.4. Les modes d'actions du projet urbain	25
II.2.5. Premices d'un « Projet Urbain » en Algérie	25
II.2.5. a. Le grand projet urbain d'Alger	25
II.2.5. b. Plan stratégique d'Alger 2031	26

II.3. CONCEPTS ET DEFINITIONS	27
II.3.1. Métropole et métropolisation	27
II.3.1.a. Définition de la notion de métropole	27
II.3.1.b. Métropolisation	28
II.3.2. La mer des villes	28
II.3.3. L'eau, un potentiel naturel	29
II.3.4. L'espace public	29
II.3.5. Water front	29
II.3.6. Déphasage entre centralités	30
II.3.7. Définitions notion de friche	30
II.3.8. La friche industrielle.....	31
II.3.9. Différents types de friches industrielles.....	31
II.3.10. La friche industrielle en Algérie	31
II.4 LES ACTONS ENTEPRISE SUR LE FRONT DE MER	32
II.4.1. Recomposition	32
II.4.2. Reconversion	32
II.4.3. Reconquête	33
II.5. ANALYSE COMPARATIVE.....	33
II.6. CONCLUSION	35
CHAPITRE 03 : LE CAS D'ETUDE	36
III.1 PRESENTATION DU CAS D'ETUDE	36
III.1.1. Présentation de l'aire d'étude (La baie d'Alger)	36
III.1.2. Présentation de l'aire d'intervention Hussein Dey	36
III.1.3. Choix de l'aire d'intervention	37
III.2. LECTURE TERRITORIALE	37
III.2.1. Structure naturelle du territoire d'Alger	38
III.2.2. Processus de Formation et de transformation du territoire d'Alger	38
III.2.3. Synthèse de la lecture territoriale	40
III.3. LECTURE DE L'EVCLUTION HISTORIQUE	41
III.3.1. Lecture de l'évolution historique de la baie d'Alger	41
III.3.2. Evolution de la structure urbaine de la baie d'Alger	45
III.3.3. Lecture de l'évolution historique de la commune d'Hussein dey	46
III.3.4. Synthèse	48

III.4. LECTURE DES ELEMENTS MORPHOLOGIQUE DE COMPOSITION URBAINE	49
III.4.1. Etude morphologique	49
III.4.1.a. L'accessibilité et transport	49
III.4.1.b. Les parcours	50
III.4.1.c. Places et jardins	51
III.4.1.d. Les Equipements	52
III.4.1.e. Logique de découpage des ilots	53
III.4.2. Etude Typologique	55
III.4.2.a. La typologie de la période ottomane.....	56
III.4.2.b. La typologie de la période coloniale.....	56
III.4.2.c. La typologie de la période postcoloniale	59
III.4.3. L'état du bâti	60
III.4.4. Gabarit	61
III.5. SYNTHÈSE : PLAN DE LA STRUCTURE URBAINE	62
III.6. ORIENTATIONS DES INSTRUMENTS D'URBANISME	63
III.6.1. Le PDAU et le POS	63
III.6.2. Proposition Master plan (proposition BET art charpentier)	64
III.6.3. Aperçu critique sur la proposition du GPU	64
III.7. BILAN ET DIAGNOSTIC	65
III.8. INTERVENTION URBAINE.....	67
III.8.1. Schéma de structure	67
III.8.2. Schéma d'aménagement.....	67
III.8.3. Genèse de la forme urbaine	68
III.8.4. Programme d'aménagement.....	70
III.8.5. Plan d'aménagement et vues en 3d	71
III.8.6. Projet architecturale.....	72
III.8.5.a. Présentation du projet	72
III.8.5.b. Schéma fonctionnel	72
CONCLUSION GENERALE	74
BIBLIOGRAPHIE.....	77
ANNEXES	79

LISTE DES TABLEAUX ET DES FIGURES

Liste des tableaux :

Tableau 3.1 : Potentialité et problèmes.....	71
--	----

Liste des Figures :

Figure 1.1 : carte de situation de la ville d'Alger.....	15
Figure 1.2 : carte de la baie d'Alger.....	15
Figure 1.3 : croquis de la baie d'Alger- J.J Deluz.....	15
Figure 1.4 : Carte montrant le site d'intervention (Hussein Dey)	17
Figure 1.5: schéma expliquant le cheminement méthodologique	20
Figure 2.1 : Echelle du projet urbain. Source : livre « projet urbain » IGNALINA	24
Figure2.2 : schéma expliquant la relation du projet urbain avec la rupture ville/mer	27
Figure 2.3 : le projet de HAFEN CITY (Allemagne).....	33
Figure2.4 : le projet de MESSINA SICILE (Italie)	33
Figure 3.1: l'aire d'étude la baie d'Alger	36
Figure 3.2: l'aire d'intervention la commune d'Hussein dey	36
Figure 3.3 : intérêts et choix du site d'intervention	37
Figure 3.4 : Carte montrant structure du territoire d'Alger.....	38
Figure 3.5: Carte montrant cycle 1 la phase 01 : structuration du territoire.....	38
Figure3.6 : Carte montrant cycle 1 la phase 02 : Prise de possession du territoire Établissement	39
Figure 3.7 : Carte montrant cycle 1 la phase 3: parcours de contre crête locale	39
Figure 3.8 : Carte montrant cycle 1 la phase 4: noyaux proto-urbains et urbains	39
Figure 3.9 : Carte montrant cycle 2 la phase 1: période Berbère	40
Figure 3.10 : Carte montrant cycle 2 la phase 2:période Ottomane	40
Figure 3.11 : Carte d'Alger à l'époque Phénicienne.....	41
Figure 3.12: Carte d'Alger à l'époque Punico-romaine.....	42
Figure 3.13: Carte d'Alger à l'époque Arabo-berbère	42
Figure 3.14: Carte d'Alger à l'époque Ottomane	42
Figure 3.15 : Carte d'Alger au XIX siècle.....	43
Figure 3.16: Carte d'Alger au XXe siècle (1900-1930).....	43
Figure3.17: Carte d'Alger au XXe siècle (1930-1962).....	44
Figure3.18: Carte d'Alger au période contemporaine.....	44
Figure 3.19 : Carte montrant la croissance de la baie d'Alger	45
Figure 3.20 : Schéma de dédoublement de la structure de la baie d'Alger	45
Figure 3.21: Carte d'Hussein Dey à l'époque Ottomane	46
Figure3.22 : Carte montrant Hussein dey avant 1870.....	46
Figure3.23 : Carte montrant Hussein dey après 1870.....	46
Figure3.24 : Carte montrant Hussein dey avant 1939.....	47
Figure3.25 : Carte montrant Hussein dey 1962	47
Figure3.26 : Carte montrant Hussein dey 1962	47
Figure 3.27 : Carte d'Hussein Dey actuellement	48
Figure 3.28 : Carte montrant l'accessibilité et le transport	49

Figure 3.29 : Carte montrant les parcours l'échelle du territoire	50
Figure 3.30 : Carte montrant les parcours l'échelle du quartier	50
Figure 3.31 : Carte montrant les places et les jardins	51
Figure 3.32 : Carte montrant les équipements	52
Figure 3.33 : Carte montrant les équipements structurant	53
Figure 3.34 : Carte montrant Typologies des ilots	53
Figure 3.35 : Carte montrant Forme régulière des ilots	53
Figure 3.36 : Carte montrant Forme irrégulière des ilots.....	53
Figure 3.37 : Carte montrant Forme radio concentrique des ilots.....	53
Figure 3.38: Carte montrant Ilot résidentiel.....	54
Figure 3.39: Carte montrant Ilot industriel	54
Figure 3.40 : Carte montrant Ilot mixtes.....	54
Figure 3.41 : Carte montrant Logique de découpage des ilots	55
Figure 3. 41 : Carte de situation	56
Figure 3. 42 : Plan RDC et de toiture	56
Figure 3.43 : Façade principale	56
Figure 3. 44 : Carte de situation	57
Figure 3.45: Plans du RDC et du 1 ^{er} étage.....	57
Figure 3.46 : Différentes vues	57
Figure 3. 47 : Carte de situation	57
Figure 3.48 : Plan du RDC et du 1 ^{er} étage	57
Figure 3.49 : Vue de l'extérieur de la maison.....	57
Figure 3. 50 : Carte de situation	58
Figure 3.51 : Les plans de l'immeuble	58
Figure 3.52 : Façade sur tripoli.....	58
Figure3.53 : Vue de l'extérieur de la maison.....	58
Figure 3.54 : Vue de l'extérieur de la maison.....	58
Figure 3. 55 : Carte de situation... ..	58
Figure 3.56 : Plan du RDC	58
Figure3.57 Vue de l'extérieur.....	59
Figure 3.58 : Carte de situation	59
Figure3.59 : Plans du 1 ^{er} étage	59
Figure3.60 : façade principale	59
Figure 3.61: Carte de situation	59
Figure3.62 : Vue de l'extérieur	59
Figure3.63 : Vue Aérienne d'un groupe de lotissement.....	59
Figure 3.64 : Carte montrant l'état de bâti.....	60
Figure3.65 : Bâti en bonne état (l'hôtel OASIS.....	61
Figure3.66 : Bâti en état vétuste (Groupe E.L.R.I.A.D.H	61
Figure3.67 : Bâti en moyen état (cité mer et soleil	61
Figure 3.68 : Carte montrant le Gabarit.....	61
Figure3.69 : montrant le gabarit des habitations sur Tripoli	62
Figure3. 70 : Groupe E.L.R.I.A.D	62
Figure 3.71 : Carte montrant la structure urbaine	62
Figure 3.72: Coupe longitudinal sur le front de mer d'Hussein Dey d'après l'aménagement du PDAU d'Alger	64
Figure 3.73 : Vue en plan sur le front de mer d'Hussein Dey d'après l'aménagement PDAU d'Alger	64
Figure 3.74 : Aménagement projeté par le PDAU d'Alger sur la commune d'Hussein Dey	64

Figure 3.75 : carte bilan et diagnostic.....	65
Figure 3.76 : Schéma de structure	67
Figure 3.77 : Schéma d'aménagement.....	67
Figure 3.78: Carte montrant la logique géométrique de l'aménagement	68
Figure 3.79 : Carte montrant la hiérarchisation des voies.....	69
Figure 3.80 : Carte montrant le Gabarit.....	69
Figure 3.81 : Carte montrant le programme d'aménagement	70
Figure 3.82 : Plan de composition urbaine montre la situation de l'hôtel	72
Figure 3.83 : Vue en 3d de l'hôtel.....	72
Figure 3.84 : schéma fonctionnelle de l'hôtel	73
Figure 3.85 : Vue en 3d de l'hôtel	73

I.1. INTRODUCTION :

I.1.1. Thématique générale du master « ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN » :

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

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

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

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

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

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

Plus qu'un concept ou qu'une grille de lecture historique des phénomènes urbains, la notion de projet urbain sera dans les années 70 l'expression qui « cristallisera les divers aspects de la critique de l'urbanisme fonctionnaliste, et simultanément, celle qui exprimera la revendication par les architectes d'un retour dans le champ de l'urbanisme opérationnel »¹. Acteur urbain, Christian Devillers se distinguera sur la scène architecturale comme auteur – et - dont la contribution

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

épistémologique sur le thème du projet urbain sera la plus conséquente². Après avoir rappelé les principales qualités qui font la ville : sédimentation, Au cours de la décennie qui suivra, parmi les différents auteurs et théoriciens du projet complexité, perdurance des formes pour de nouveaux usages, etc., Devillers développera trois aspects³ : le premier concerne une théorie de la forme urbaine, le deuxième aborde les méthodes du projet urbain, alors que le troisième s'attaque à la difficile question des logiques institutionnelles et procédurales.

Il conclura par affirmer que le projet urbain « *est une pensée de la reconnaissance de ce qui est là (...) des fondations sur lesquelles on s'appuie pour établir des fondations pour d'autres qui viendront après* » : une conception de l'architecture dans son rapport au lieu et à l'histoire, assurant la durabilité et la continuité historique

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Au courant de l'année universitaire 2016/2017 et parmi les différentes optiques à partir desquelles le projet urbain a été abordé et développé, trois thèmes ont été privilégiés :

- Le Projet Urbain et les Instruments d'urbanisme
- Le Projet Urbain en centre historique
- Le Projet Urbain en périphérie

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

Dr. Arch. M. Zerarka

Porteur du master 'Architecture et Projet Urbain'

Mai 2017

I.1.2. Thématique de l'Atelier « Architecture et projet urbain en centre historique » :

La double préoccupation qui présida, depuis un peu plus d'une décennie dans notre pays, à la création des « secteurs sauvegardés » était d'une part, d'éviter la disparition ou une atteinte irréversible des quartiers historiques ou des villes entières à caractère patrimonial et d'autre part à requalifier / réhabiliter le patrimoine historique, architectural et urbain qui s'y trouve en instituant des mesures juridiques de protection spécifiques et en les dotant d'un nouvel outil urbanistique : le plan permanent de sauvegarde et de mise en valeur des secteurs sauvegardés (PPSMVSS).

Ces mesures consistaient à associer « sauvegarde » et « mise en valeur » dans une nouvelle démarche d'urbanisme qualitatif où, tout en préservant architecture et cadre bâti, on permet une évolution harmonieuse des quartiers anciens :

- « Sauvegarde » pour préserver les aspects fondamentaux des quartiers et villes anciennes des points de vue morphologique et typologique
- « Mise en valeur » pour adapter ces quartiers et villes historiques à la vie moderne afin d'éviter d'en faire des musées en plein air.

Néanmoins, dans bien des cas, les centres historiques ne sont toujours pas érigés en secteurs sauvegardés pour diverses raisons sur lesquelles nous éviterons de nous attarder ici.

Aussi, plusieurs entités urbaines attenantes aux centres historiques classés, ne sont toujours pas dotés d'instruments d'urbanisme spécifiques en mesure de prendre en charge le contrôle des formations et des transformations de la forme urbaine, en s'appuyant sur des recherches architecturales et urbaines critiques. Citons en exemple toutes les aires urbaines couronnant la périphérie immédiate des médinas, ksour ou autres villages traditionnels qui, demeurent couverts, au même titre que les aires urbaines contemporaines, des mêmes instruments d'urbanisme (POS) ; ou encore les nouvelles tendances de revitalisation des anciens quartiers portuaires désaffectés par des opérations de recomposition urbaine sans aucune médiation pour préserver les formes discrètes et articulées des anciennes agglomérations qui leur sont étroitement dépendantes.

C'est dans ce contexte que le présent atelier engage une réflexion de fond sur le devenir des centres historiques et de leur développement urbain, dans l'optique dominante d'un projet urbain associant tradition et modernité, continuité et changement, mémoire du passé et préfiguration du futur.

I.1.3. Préambule :

Les villes ont pris de l'ampleur, suite à l'accumulation d'un urbanisme déraisonné et d'un urbanisme moderne, construit sur un développement technologique, industriel et attaché à l'évolution démographique en croissance.

La consommation excessive du foncier s'est accentuée, provoquant le phénomène d'étalement urbain des aires urbaines. Ce phénomène révèle la nature même de la métropolisation

En effet, un mouvement de « retour vers les centres » et d'intensification urbaine est aujourd'hui recherché et le réaménagement de l'interface, du centre et du littoral apparaît aussi comme un moyen de recentrer et de polariser la ville pour contrebalancer un certain éclatement et une dispersion des flux. Il peut permettre de faire émerger une nouvelle centralité, concentrant de nouvelles fonctions et correspondant mieux aux nouvelles dimensions urbaines.

L'intégration de la mer en tant qu'élément attractif de composition urbaine est souvent le principal moteur des opérations de recomposition ainsi que l'élément central et organisateur des nouveaux projets urbains des villes côtières et littorales, la volonté de faire vivre le front de mer et la ville ensemble nécessite la reconquête de la façade maritime et le renouvellement urbain en centre-ville, la ville doit fonctionner avec son front de mer et le front de mer doit être dans la ville.

L'objectif est que chacune de nos réalisations soit conforme à notre idéal urbain, que la

ville soit source de bien-être, d'épanouissement, de bonheur, comme l'écrivait l'historien américain DUFRESNE Jacques évoquant les villes où il fait bon vivre, « *qu'on puisse se sentir chez soi du premier jour de sa vie au dernier* »⁵

⁵ DUFRESNE Jacques. *Mumford, ou la cité organique*. Revue Critère, n° 17, printemps 1977.

I. 2. PRESENTATION ET CHOIX DU CAS D'ETUDE : Alger la métropole :

Alger, l'aire métropolitaine de par sa position géographique le cœur de l'Afrique et le point de transition avec l'Europe, le centre de la bande côtière algérienne, capitale politique, administrative et économique de l'Algérie et port de la Méditerranée. Alger offre plusieurs atouts, une situation géographique d'excellence, une richesse historique irréfutable, un charme patrimonial et architectural et une dynamique de croissance et financière, associés à l'importance de ses ressources naturelles, de ses marchés qui justifie son statut de capitale et métropole Méditerranéenne.



Figure 1.1 : carte de situation de la ville d'Alger. Source : www.google.com

* Présentation de l'aire d'étude : la baie d'Alger

Alger est une des plus belles baies au monde, vu sa position stratégique dans le bassin méditerranéen berceau des civilisations, elle est la porte de l'Afrique et un lieu de convergence entre l'Europe et l'Afrique, tout au long de son histoire.(1)

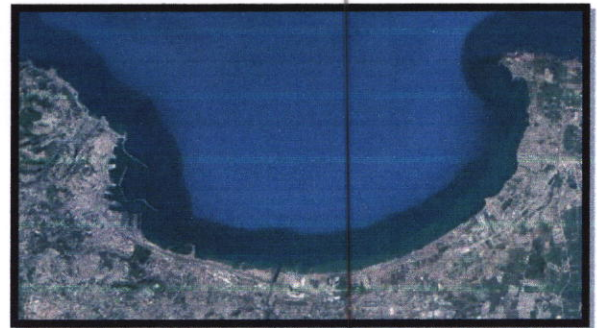


Figure 1.2 : carte de la baie d'Alger.
Source : Google Earth

La baie d'Alger a toujours fasciné les plus grands architectes du siècle, c'est l'une des plus belle baie au monde, malgré son front de mer abandonné et les problèmes d'adhérence des différent tissus entre une cote Est pauvre, privatisé et spontané, et un centre abandonné attribué à l'industrie et délaissé par l'urbanisation, et une cote Ouest riche de son historique planifiée et bien lié avec son environnement « la mer » , Cette situation se présente comme une opportunité pour les architectes en terme de création architecturale et urbanistique.

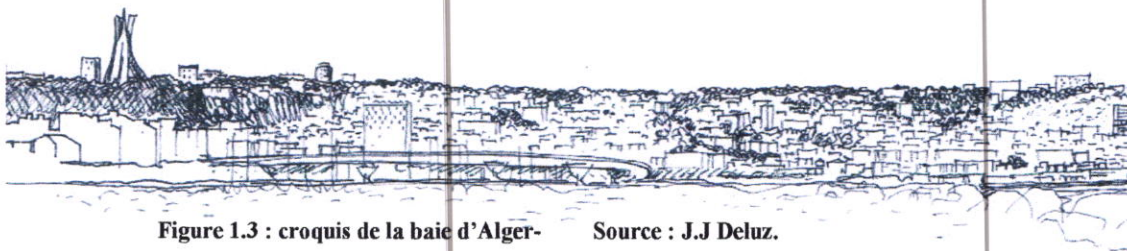


Figure 1.3 : croquis de la baie d'Alger- Source : J.J Deluz.

I. 3. PROBLEMATIQUE GENERALE :

La baie d'Alger est l'une des plus belles au monde, vu sa position stratégique dans le bassin méditerranéen, berceau des civilisations. La ville d'Alger, pôle de commerce et point de repère géographique important a un passé qui définit, explique et dessine la ville qu'elle est actuellement.

Aujourd'hui, Alger vit de nouvelles contraintes et lutte pour briller dans un contexte géostratégique mondial complexe comme métropole universelle qui marie histoire et modernité

L'héritage de cette ville donne l'occasion d'élaborer un plan directeur comme le suggère le master plan qui explore des idées neuves pour une conception inspirantes respectueuses des besoins et aspirations des citoyens.

Alger et son front de mer, souffrent actuellement d'un décrochage flagrant, exprimé par une distension spatiale croissante entre espace urbain et mer, ce qui a engendré une rupture visuelle, fonctionnelle et spatiale.

Le défi est de faire d'Alger une vraie ville emblématique qui réponde aux exigences des villes modernes tout en gardant son identité notamment son front de mer, d'une manière plus spécifique

La ville sera considérablement enrichie et d'innombrables possibilités s'offriront en évoluant à travers un processus réfléchi de réaménagement de l'aire urbaine, à travers la démarche de compréhension du passé, le présent et célébrer son avenir.

L'aménagement de la baie projetés à travers le master plan se poursuivra sur le principe d'un collier de perle au cœur de chacune d'entre elle un équipement public de grande ouverture sur la mer méditerranéenne va être réalisé, Alger consolidera sa position d'éco métropole de la méditerranée en aménageant son front de mer de l'est à l'ouest de chacune des perles.

Elle doit aussi restaurer son centre historique sous la stratégie (rénover totalement tous les itinéraires remarquables de la capitale) ils fonctionnent comme des canalisateurs de l'histoire, parmi les opérations majeures dans ce sens la promenade de l'indépendance qui sera un pôle d'exaltation de l'histoire et de l'identité nationale, elle fera le lien entre le monument historique Riad el Fatah et la mer : c'est un modèle réduit de ce que sera-t-il la ville prochainement, il montre contrairement la voie à suivre.

Sous cette perspective, **le master plan répondra-t-il réellement à une vision de globalité, de cohérence et de durabilité au défi de rendre à la métropole sa place de perle de la méditerranée? Comment articuler les différentes entités qui constitueront la ville d'Alger? les orientations futures projetées à Alger à travers le master plan qui traitent la liaison entre l'air urbaine et le front de mer sont-ils vraiment des solutions efficaces?**

I. 4. CHOIX DU SITE :

La ville d'Alger s'inscrit dans un processus qui vise l'affirmation de son statut de ville métropolitaine et avec le phénomène de la rupture ville/mer, cette entité urbaine présente des atouts et des diverses potentialités dans la carte urbaine de la ville d'Alger.

Hussein dey représente par conséquent le terrain idéal pour accueillir la nouvelle fonction propre à la centralité grâce à la multitude d'avantages qu'il offre.

Donc notre choix s'est porté sur l'Hussein dey due :

- L'existence de friches industrielles.
- Disponibilité foncière de toute la frange littorale.
- Délocalisation de la gare routière et le complexe sportif Caroubier.
- Sa topographie favorisante (morphologie plate).
- Sa position géostratégique sur la façade maritime de la Baie d'Alger et qui lui permet influencer l'image de la métropole.
- Rupture entre la ville et la mer matérialisée par les réseaux de communication (autoroute, train, métro, tramway).

I.5. PRESENTATION DE L'AIRES D'INTERVENTION

Hussein Dey commune de la wilaya d'Alger, située à environ 10 Km à l'Est du centre (dans la demi-couronne de la baie d'Alger).

Cette ville côtière s'étend sur une superficie de 4.9 km².

Elle est bordée du Sud-Est et du Sud-Ouest successivement par les communes d'El-Harrach, d'El-Magharia et de Kouba. On retrouve à l'Est Oued El-Harrach qui la sépare de la commune d'El-Mohammedia, et à l'Ouest les quartiers d'El-Hamma et des Annassers..

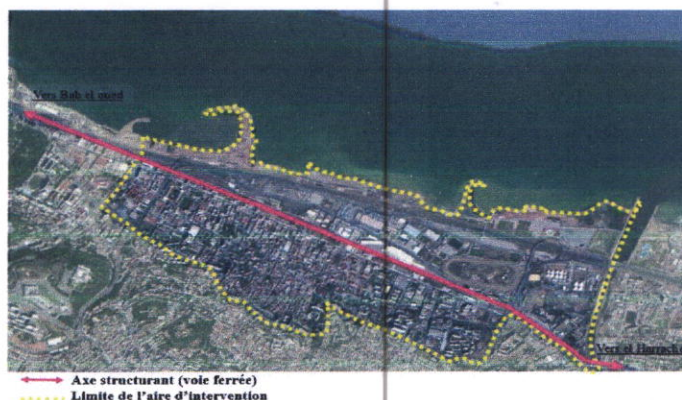


Figure 1.4 : Carte montrant le site d'intervention (Hussein Dey). Source : Google Earth modifié par l'auteur

I. 6. LA PROBLEMATIQUE SPECIFIQUE :

Hussein dey est une ville côtière située dans la demi-couronne de la baie d'Alger. Elle présente une structure urbaine globalement mal organisée avec deux artères principales animées et bordées par des tissus souvent pavillonnaires. En outre elle est composée d'un ensemble d'unités industrielles vétustes et abandonnées pour la plus part, d'habitat collectif et individuel de base, dont une grande partie fut destiné à l'origine aux ouvriers de la zone industrielle. Aujourd'hui elle ne répond plus dans sa grande majorité aux besoins actuels. De plus le bâti spécifique est incompatible ni avec les équipements et les activités secondaires existante (industries, entrepôts, dépôts, hangars) ni avec les prérogatives de l'avancées de la centralité.

Au début Hussein dey est considérée comme une région à vocations maraichères. On prétend d'ailleurs que ce sont des jardiniers Mahonnais qui sont à l'origine de la création de la ville. Peu à peu, celle-ci va se développer au point d'être considérée comme la banlieue industrielle d'Alger, surtout avec l'arrivée du chemin de fer et l'évolution des réseaux routiers. Certes ces installations propulsent la région à un autre rang en reliant la commune à la capitale, mais engendrent en même temps une rupture longitudinale totale entre la ville et le front mer.

Au fur des années un processus de désindustrialisation a été entrepris donnant naissance à de nombreuses friches industrielles, ces bâtiments et terrains désaffectés, représentent à Hussein dey des espaces abandonnés créant pollution et nuisance au quartier, un flagrant manque des espaces publics, des bâtiments et des résidences en manque d'identité et très pauvre architecturalement créant une non-homogénéité de l'ensemble de la ville et des potentialités foncières non maîtrisée.

Dans une stratégie de reconquête de terrains prévus par le plan stratégique d'Alger 2029, le recyclage et la réutilisation de ces surfaces abandonnées devraient améliorer l'image de la ville, mais surtout, dans une logique de gestion adéquate du sol, veilleraient à une consommation mesurée du sol et diminueraient l'étalement urbain synonyme de périurbanisation et source de nombreux problèmes.

Le projet d'aménagement de la baie d'Alger par le plan stratégique d'Alger 2029 prévoit également d'aménager le front de mer en donnant naissance à des activités de détente et de loisirs. L'aménagement s'organise tout au long du cordon de la promenade maritime, intégrant sur l'eau et la plage un large espace piétonnier et des plantations.

Vue ces nombreuses contraintes, notre intérêt s'est porté au cas très particulier de la ville « d'Hussein dey » où le constat d'une rupture entre la mer et l'air urbaine est si forte et indiscutable.

Sous ces perspectives, la reconquête de la bande littorale d'Hussein Dey et la recomposition du tissu industriel constituent-ils les actions capables d'aider à intégrer la nouvelle centralité à Hussein dey ? Va-t-on réussir à orienter la ville vers la mer dans l'optique d'une continuité et ou d'une revitalisation du front de mer de la ville d'Alger ?

Le projet urbain à cette échelle, peut-il constituer une réponse satisfaisante à cette double échelle d'appartenance, Hussein dey et la baie d'Alger ?

I.7. HYPOTHESES :

L'un des dysfonctionnements du paysage urbain de la ville d'Alger est la rupture entre la ville et la mer face à cet effet, l'articulation de l'espace urbain avec le front de mer peut offrir un nouveau visage d'Alger métropole, la recomposition urbaine de ce site peut rétablir la connexion urbaine et favoriser la création d'une nouvelle centralité.

Ces actions pourront se faire à travers le projet urbain, l'un des outils d'aménagement urbain capable de porter les attentes et ambitions de cette réconciliation.

I.8. L'OBJECTIF DE L'ETUDE:

Dans ce travail les objectifs se présente comme suit :

- Comprendre le processus de formation et les constituants de la rupture ville/mer et saisir le phénomène de la dissociation spatiale et fonctionnelle contemporaine.
- Assurer une relation harmonieuse entre la ville et son front de mer.
- Mettre en évidence un site en état de friche non pris en charge et a grand potentiel a fin de l'assimilé avec l'espace urbain en intégrant une nouvelle animation urbaine et des activités spécifiés a la mer.
- Revoir le front de mer comme un projet de redynamisation et revitalisation capable dégénérer de nouveaux espaces urbains valorisant la culture de la ville et son caractère touristique.

I.9. LA DEMARCHE METHODOLOGIQUE :

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

Le sujet sera abordé d'une démarche comme suit :

- La première phase sera d'introduire et d'expliquer la problématique générale, puis notre problématique spécifique de recherche, également les concepts clés, nos hypothèses et objectifs.
- Notre recherche sera basée sur les points suivants qui assurent le passage au sujet :

Aspect théorique : en relation avec le thème de recherche

Partie une : Dans lequel nous allons essentiellement nous initier et nous familiariser avec tous les concepts clés qui se rapportent soit à notre sujet de recherche (le projet urbain ; les friches industrielle ; la recomposition et la reconquête urbaine, l'esplanade, le front de mer), soit à notre périmètre d'intervention.

Partie deux : une analyse thématique

Cette partie théorique sera clôturée par une présentation d'exemples mondiaux comparables au cas algérois, c'est-à-dire ; des exemples de réaménagement water front récents et proches de point de vue géographique, chronologique et socio-économique. Le but de cette partie du travail est d'illustrer la succession de phénomènes qui guident à une recomposition ville/mer qui vient après une étape de déclin et de rupture ville/mer, et montrer les options de réaménagements.

Aspect conceptuel : liée aux différentes étapes pour atteindre le projet

- Analyser l'évolution urbaine de la ville à travers l'histoire à l'échelle territoriale et à l'échelle urbaine afin de mieux comprendre l'évolution du tissu urbain à travers le temps, sa formation et sa structuration « ...lire la ville dans la profondeur de son histoire pour

découvrir la manière dont elle s'est constituée, la façon dont ses composantes se sont formées, les liens qu'elles entretiennent les unes avec les autres, et leur organisation, enfin dans une structure d'ensemble »⁶.

- SCHEMA DE STRUCTURE
- PLAN D'AMENAGEMENT ET DE COMPOSITION URBAINE
- PROJET ARCHITECTURAL

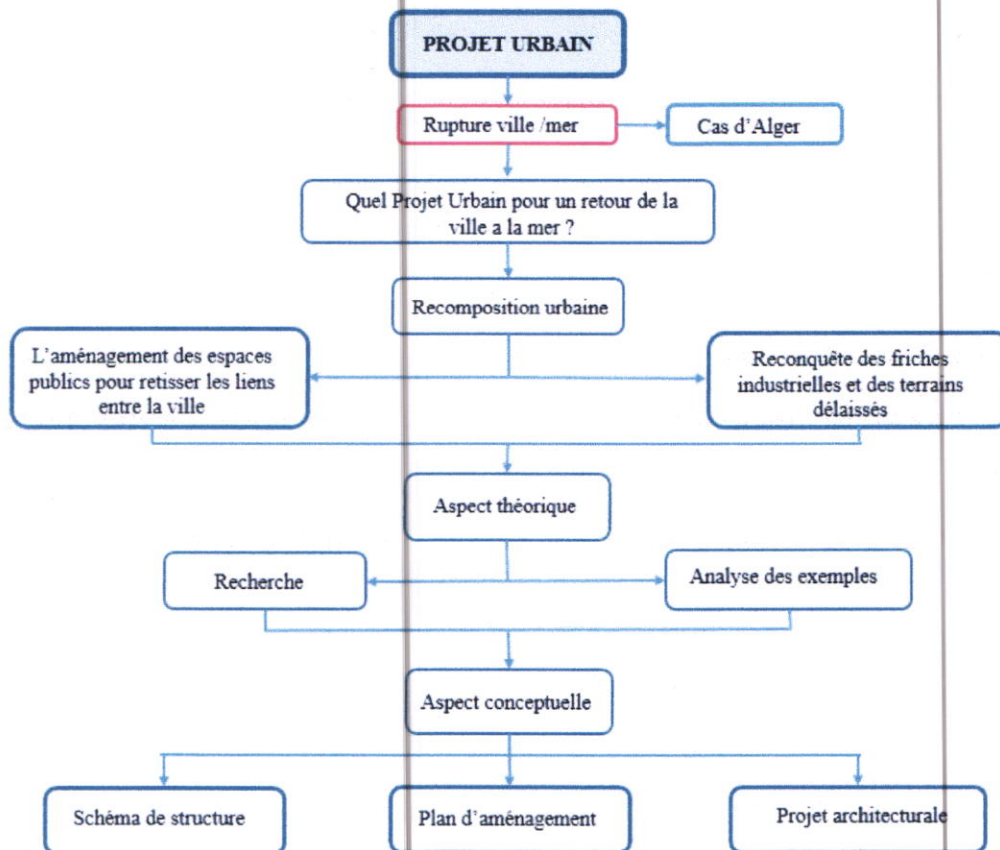


Figure 1.5: schéma expliquant le cheminement méthodologique
Source : Réaliser par l'auteur

⁶ Philippe Pannerai, Jean. Castex : Les éléments de. L'analyse urbaine dynamique.

CHAPITRE II : ETAT DE L'ART

II.1. INTRODUCTION

Notre travail s'inscrit dans le cadre de la recomposition du front de mer de la commune d'Hussein Dey, La thématique est structurée par un ensemble de notions, elles permettent de diviser ce domaine aussi large et de cerner plusieurs groupes qu'elles caractérisent. Pour définir ces notions nous partons des éléments clés de notre sujet, c'est-à-dire, des mots qui tournent autour de notre projet et de l'intitulé de ce travail : **recomposition de l'entité littorale de la vile d'Hussein dey**

Notre objectif se portera tout d'abord dans ce chapitre à situer le concept du projet urbain comme stratégie principale, l'intérêt portera sur d'autres concepts complémentaires qui vont nous permettre de mener à bien notre action d'aménagement.

Cette partie sera clôturée par une présentation d'exemples mondiaux comparables au cas Algérois, des exemples de réaménagement des fronts d'eau. Le but de cette partie du travail est d'illustrer la succession de phénomènes qui guident à une recomposition ville-mer et qui vient après une étape de déclin et de rupture ville/mer et montrer les options de réaménagement choisis.

II.2. LE PROJET URBAIN:

II.2.1. La notion du projet urbain

« Il faut repenser la ville et l'urbanisme du 21ème siècle avec des nouveaux outils d'intervention susceptibles de contrecarrer les discriminations et les ségrégations sociales, spatiales, culturelles, qui organisent les inégalités, les cloisonnements, les repliements, les ghettos...etc. »⁷

La notion de Projet Urbain a fait son apparition dans le langage architectural et urbanistique depuis deux décennies environs. Le terme même sous-entend un concept très spécifiques, une manière d'agir en formation , qui marque un moment de transition entre la manière traditionnelle de penser l'urbanisme bureaucratique, linéaire, sectorielle et peu soucieuse de contextes locaux et une nouvelle approche, moins figée et plus ouverte aux transformations et aux débats dans un contexte socio-économique qui s'est transformé.

Au cours de notre recherche, nous avons pu constater une diversité de définitions et d'approches qui caractérisent le Projet Urbain , ce qui s'explique par l'apparition de ce nouveau concept qui a connu une vogue considérable par le divers groupes impliqués dans l'organisation de la ville, et son utilisation massive par plusieurs disciplines et dans plusieurs contextes .

Le Projet Urbain qui exprime chez les politiciens et les décideurs « une politique locales », décentralisatrice, désigne pour les architectes-urbanistes « la conception d'un fragment de ville circonscrit », et renvoie enfin « aux différentes opérations d'urbanisme » pour les organismes de réalisation.

Certains spécialiste de l'urbain n'hésitent pas à le désigner « d'appellation a problème »⁸ du 19mars2002 organisée à l'IFA Paris et s'accordent à dire que cette notion est polysémique et revêt une certaine ambiguïté est d'autant plus accentuée à cause de la double dénomination « projet » et « urbain »qui sont elles-mêmes difficile à définir « Le Projet Urbain , quelle qu'en soit la fréquente complexité, a en tout cas un atout majeur :celui d'échapper à la vacuité des mots et d'offrir à l'inverses toutes les qualités du réel »⁹ .

Dans ce qui suit, nous allons tenter d'évoquer quelques acceptions de cette notion à travers les clarifications et les principes de définitions apportés par divers auteurs afin de mieux en saisir le sens.

Commençons par les termes de Christian DEVILLERS (1994), pour avoir été le premier en France à introduire l'expression même du Projet Urbain en 1987 à travers ses écrits dans une revue

⁷Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, « Vivre la ville », in revue d'urbanisme, n°308, octobre 1999, p44.

⁸terme utilisé par Yannis Tsiomsi, apprendre a projeter la ville, le territoire le paysage, In transcription de la conférence

⁹idem 7

d'urbanisme. Selon lui "... Le Projet Urbain ne relève pas d'une profession, mais d'une compétence, il n'est pas une procédure mais une démarche qui suppose une culture, une ambition et une vision à long terme"¹⁰, et propose de cerner la nature spécifique du Projet Urbain à partir de la compréhension du phénomène urbain en tant qu'emboîtement de plus temps et plusieurs espaces.

Il le définit également comme «... une pensée de la reconnaissance de ce qui est là, des traces, du substrat, une reconnaissance du mouvement et du flux dans lequel on se situe, des fondations sur lesquelles on s'appuie pour établir des fondations pour d'autres qui viendront après»¹¹

Donc, le Projet Urbain n'est pas une solution achevée mais une tentative d'amélioration qui peut se définir également comme étant un cadre de pensée pour régénérer la ville au profit de ses habitants, entant que guide de l'action pour adapter la ville à la demande sociétale et jouer comme levier économique, social et urbain. C'est ce que confirme Ariella MASBOUNJI(2002) dans ses propos, mettant en avant les constantes sur lesquelles tout Projet Urbain se doit de respecter et le présente comme: «une stratégie pensée et dessinée de la ville, une expression architecturale et urbaine de mise en forme de la ville qui porte des enjeux sociaux, économique, urbains et territoriaux »¹²

« En réalité ,le Projet Urbain se caractérise comme l'articulation de ces cinq composantes – volanté, situation, réféent, permanence et contexte- qui définit le Projet Urbain, et qui vient témoigner du passage non obligatoirement accompli de la ville-objet à la ville –sujet »¹³

Enfin, nous évoquons le point de vue de Rachel LINOSSIER et Virginie JATON (2004) en guise de synthèse de regards portés sur cette notion jusque-là. Le Projet Urbain, serait pour elles, une nouvelle manière de fabriquer et transformer la ville, lier au phénomène de métropolisation qui a touché depuis plusieurs décennies un grand nombre d'agglomérations européennes « il se présente comme une démarche issue de la pratique de l'urbanisme et non de sa conceptualisation, fruit d'un choix politique et culturel et non produit d'un model pseudo-scientifique légitimant des modes opérationnels singuliers »¹⁴

II.2.2. Echelle du projet urbain

« Evoquer les échelles d'intervention du Projet Urbain revient à mettre en valeur l'intérêt de ce concept qui se situe dans sa capacité de liaison et d'articulation »¹⁵

Le projet urbain regroupe des actions d'aménagement à différents niveaux territoriaux qui peuvent aller d'une réelle action de planification urbaine circonscrite dans le temps et l'espace a

¹⁰ Christian DEVILLERS, Le projet urbain , édition:Un Pavillon de l'Arsenal, Paris, 1994, p12

¹¹Christian DEVILLERS,op.cit, p13

¹² Ariella MASBOUNJI,op.cit, p23.

¹³ Hélène LAPERRIERE, lecture culturelle d'un paysage urbain : éléments de méthode tirés du cas montréalais,lieux culturels et contextes de villes, 1998 p116

¹⁴ les réactions du Projet Urbain ; territoires et temporalités , presses Polytechniques et universitaires romandes : concerner , gouverner et concevoir les espaces publics urbains p19-20-21

¹⁵ HECHEM ZEHIOUA Barnia, « impacts des projets inscrit à Constantine et évaluation de son image de marque, pour un projet urbain a effet structurant » université Mantouri constantine,2010p141

un simple projet ponctuel, passant par les différents niveaux et échelles de la planification. Cette forme d'interprétation, renvoie à organiser une classification des projets urbains en fonction de leur échelle d'intervention. Dans ce sens le projet urbain peut être échelonné selon les cas de figures comme suit

- Projet urbain global : à l'échelle de l'agglomération (communautaire).
- Projet urbain local : à l'échelle de la ville (de secteur).
- Projet urbain ponctuel : à l'échelle du quartier (ou projet de proximité). *Amina Sellali*, " Apprendre à projeter la ville, le territoire, le paysage ", Transcription de la conférence du 19 mars 2002 organisée à l'IFA, Paris

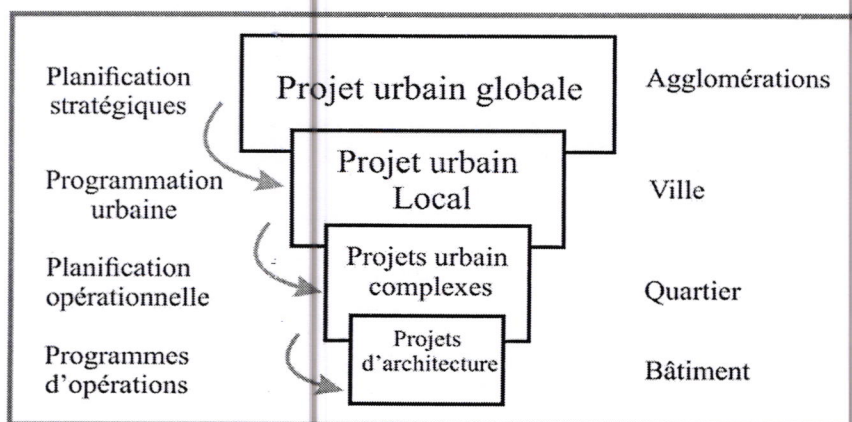


Figure 2.1 : Echelle du projet urbain. Source : livre « projet urbain » IGNALINA

Ce schéma tiré du livre d'Ignalina illustre et schématise la hiérarchisation de ses échelles

II.2.3. Les enjeux du Projet Urbain

En parcourant la notion de « projet urbain » à travers les différentes définitions apportées par divers auteurs, il nous a paru que chaque auteur, de par sa position dans la pratique urbaine, définit le Projet Urbain selon la discipline dont il émane et l'expérience de sa pratique. Et c'est ce qu'a résumé Daniel PINSON (2000) dans ses propos en exprimant que « *le concept ne peut donc plus être la propriété d'une discipline ; il participe d'un type de société qui vit un temps qui n'est plus comme arrêté, mais constamment en attente de son (à-venir)* »¹⁶

La poly appréhension de l'urbanisme, lui confère sa part multidimensionnelle.

- 1-La dimension politique et institutionnelle du Projet Urbain
- 2-La dimension économique et financière du Projet Urbain
- 3-La dimension architecturale et urbanistique du Projet urbain
- 4-La dimension socioculturelle du Projet Urbain

¹⁶ Daniel PINSON, projet de vie, projet de ville, In « projet urbain :enjeux, expérimentations et profession » 2000,p79.

II.2.4. Les modes d'actions du projet urbain

Parmi ses caractéristiques le projet urbain inclut dans son contenu une diversité d'actions tels que :

- L'amélioration du cadre de vie urbain
- Reconquête des fronts de mer et des berges fluviales
- Aménagement des espaces publics
- Création ou valorisation de nouvelles centralités
- La revitalisation urbaine
- Les opérations de renouvellement urbain

L'Algérie a pris conscience des enjeux stratégique du Projet Urbain, et des multiples dynamiques entourant la ville algérienne. De là un grand projet urbain a vu le jour sous le nom du plan stratégique d'Alger 2009/2029

II.2.5. Prémices d'un « Projet Urbain » en Algérie

II.2.5.a. Le grand projet urbain d'Alger :

Le Grand Projet Urbain de la ville d'Alger est initié par le ministre de l'équipement et l'aménagement du territoire, dans son ouvrage : « Alger capitale du 21ème siècle ». Au cours de ce dernier la capitale va bénéficier d'un projet de grande envergure.

Alger doit mettre en œuvre une stratégie de reconquête et de développement en privilégiant six axes majeurs, entre autres :

1. **la promotion de la fonction métropolitaine** de la capitale, à la faveur des opérations ciblées au niveau des espaces centraux de l'agglomération par des activités et équipements de rayonnement international.
2. **la valorisation des quartiers** les plus défavorisés.
3. **la relance de l'économie urbaine** par la promotion de l'emploi et l'ouverture du centre d'Alger aux centres décisionnels nationaux et internationaux.
4. **le renforcement des infrastructures** de circulation et des réseaux stratégiques.
5. **la préservation de l'environnement** et la généralisation de l'hygiène et de la prévention.
6. **la modernisation des institutions** et des moyens d'administration de la métropole.

Tout développement futur d'Alger devrait être posé dans une triple logique, une justice sociale, une prudence écologique et une efficacité économique.

Le projet transforme également le centre d'Alger, en un centre multifonctionnel, avec des activités commerciales, d'affaires supérieures, tout en développant la fonction résidentielle avec un haut niveau de commodité.

II.2.5.b. Plan stratégique d'Alger 2031 :

Le projet d'aménagement de la Baie d'Alger s'inscrit dans le Plan Stratégique de la Wilaya d'Alger à l'horizon 2030, porteur d'ambitions clefs pour la capitale : équilibre entre cohésion et attractivité, développement et durabilité, tradition et modernité... mais aussi il reflète la prise de conscience des décideurs algériens, de par son caractère stratégique, de durabilité et de recherche d'une qualité urbaine meilleures.

Le plan stratégique se décline selon plusieurs axes :

- la reconquête des espaces portuaires à travers la délocalisation des activités industrielles et commerciales vers un nouveau port en eau profonde ;
- le rééquilibrage de la centralité en articulation avec un nouveau réseau de transport structurant et hiérarchisé ;
- la maîtrise de l'étalement urbain à travers la reconquête des espaces centraux et des grandes friches industrielles ;
- la restructuration du tissu urbain à travers la revalorisation du centre historique et la requalification des quartiers contemporains ;
- la restauration des grands équilibres et des continuités écologiques à travers la consolidation des grandes entités naturelles et agricoles, la réhabilitation des parcs et jardins historiques, la restauration des berges d'oued, la valorisation des unités paysagères et le développement d'un maillage cohérent ;
- la préservation de la ressource en eau, à travers la mise en œuvre de solutions de traitement hiérarchisées et adaptées aux différents types de pollution, visant un objectif « zéro rejet » en mer ;
- la reconquête des espaces littoraux à travers la stabilisation du trait de côte, la réhabilitation du cordon dunaire, la consolidation des zones de falaises et la restauration des grandes plages sableuses ;
- la réduction des risques naturels et technologiques à travers la mise en œuvre de nouveaux principes d'aménagement.

L'exemple du plan d'Alger montre bien que le développement urbain durable a pour objectif premier d'améliorer la qualité de vie et d'avancer ainsi vers une vie urbaine plus saine et dynamique qui respecte l'environnement et les générations futures.

Nous avons voulu synthétiser la relation entre le projet urbain et notre thème de recherche à travers la question principale « quel projet urbain pour une relation ville/mer schématisé comme suit :

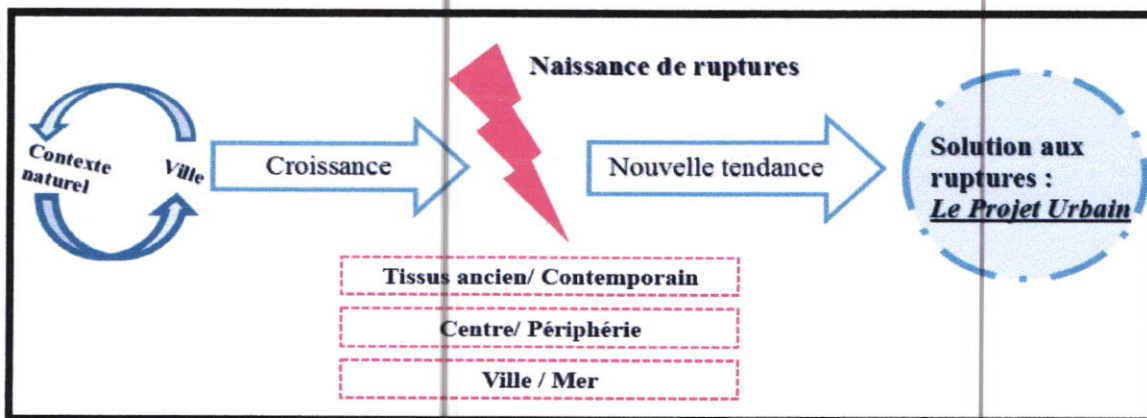


Figure 2.2 : schéma expliquant la relation du projet urbain avec la rupture ville/mer Source : Réaliser par l'auteur

II. 3. CONCEPTS ET DEFINITIONS :

Thématiques des ruptures villes/mer :

II. 3. 1. Métropole et métropolisation :

II. 3. 1. a. définition de la notion de métropole:

La notion de métropole qui, dans l'ère de la globalisation, caractérise le 21^e siècle, est une sorte d'effet de mode. La plupart des grandes villes, cherche à l'acquérir pour rayonner à l'échelle internationale. En réalité, c'est une notion qui retrouve ses origines dans l'étymologie Gréco-latine. D'après **Isabelle ROGER** « le mot métropole est d'origine grecque, il est composé du mot *mêtèr* qui signifie mère et de *polis*, ville. L'étymologie permet de distinguer quelques caractéristiques générales de cette ville. Elle détient un rôle de direction, de mère au sein d'un territoire qui l'entoure. La métropole est la capitale d'une région, territoire dont elle se nourrit et qu'elle fait en même temps vivre. Elle est le lieu de centralité, le pôle où converge des liens et des relations avec d'autres pôles»¹⁷

Elle est souvent vue comme « la capitale politique ou économique d'une région, d'un état, une forme urbaine généralement de grande taille issue d'un noyau initial »¹⁸

La métropole doit : « participer à la maîtrise de l'espace mondial. Mais à une échelle plus réduite elle interagit avec un territoire continu dont elle constitue le pôle majeur. »¹⁹

¹⁷ROGER. (2007), les processus de métropolisation dans les capitales régionales européennes, université de Toulouse 2, 2007, p, 11

¹⁸Bury, J. -C. (2003). Métropoles et structuration des territoires. Paris, Conseil Economique et Social, DATAR : 262 p. Jean

¹⁹Bozzani, S. (2006). L'apport de l'intermodalité aéro-ferroviaire à grande vitesse au rayonnement métropolitain, Université de Lille 1, p44

II. 3. 1. b. Métropolisation:

L'objectif de ce point est de clarifier le concept de "Métropolisation" en abordant les différentes définitions, ainsi que les différentes fonctions qui caractérisent le processus de métropolisation.

« La métropolisation est un processus qui produit et valorise l'accumulation, la concentration, l'interaction, la polarisation d'externalités perçues de manière positive. La métropolisation est aussi un processus qui intensifie les intégrations fonctionnelles sur des aires de plus en plus larges et qui, en même temps, accentue les coupures, les fractures sociales et culturelles au sein d'un ensemble urbain. Elle procure une reconnaissance perçue efficacement d'un point de vue international. Elle accentue les concurrences. Elle est destructrice des identités historiques, géographiques, patrimoniales et paysagères, mais elle impose de les réinvestir et de les réactualiser pour assurer une différenciation plus marquée encore»²⁰.

Pour synthétiser et selon les termes de **Claude LACOUR**, on peut reconnaître quatre processus majeurs spécifiques à la métropolisation :

« - Un processus qui conduit un ensemble urbain banal à l'obtention d'un statut ou d'un rôle de métropole ou de région urbanisée.

- Un second processus favorise l'émergence et l'épanouissement de villes internationales ou de villes mondiales impulsés principalement par la dynamique des activités productives.

- Un troisième processus s'exerce. Il renforce notamment les capacités et les mécanismes de concentration en matière d'innovation, de qualification et de la main-d'œuvre.

- Un quatrième constat est noté en retrait par rapport aux précédents. Il donne une place prononcée aux ségrégations intra-métropolitaines et aux tensions de toutes natures »²¹

II. 3. 2. La mer des villes :

Chaque ville, dans sa propre mesure, vit de ses mémoires, Les villes méditerranéennes, sans doute, plus que les autres. Dans ces villes le passé fait toujours concurrence au présent, le futur se propose comme une image du passé plutôt que du présent.

Le discours sur la ville méditerranéenne se développe essentiellement en termes d'histoires et de géographie, d'architecture ou d'urbanisme, de flux maritimes et de villes côtières.

L'idée d'une méditerranéen constituée par des routes multiples, maritimes et terrestres, suppose des escales différentes : points de départs et d'arrivée, abords et ports *« un réseau de villes qui se tiennent par la main »²²* comme le souligne l'historien Braudel.

²⁰I, ROGER. (2007), les processus de métropolisation dans les capitales régionales européennes, université de Toulouse 2, p46

²¹C, LACOUR. (1999), Méthodologie de recherche et théorisation des villes, in "La Métropolisation, Croissance, Diversité, Fractures", Paris, Anthropos, p70-71.,

²²Braudel F, la Méditerranée, l'espace et l'histoire, 1977, p.52

Ce sont des lieux qui changent continuellement, tout en gardant leurs traits les plus reconnaissables, les transformations font naître des nostalgies.

Quelques spécialistes affirment que dans la région méditerranéenne les villes ne naissent pas comme ailleurs - en tant qu'évolution d'un village- bien au contraire, ce sont elles qui donnent origine à des villages tout autre et qui déterminent la fonction de ces villages, les villes de la méditerranée naissent villes et non pas des villages qui évoluent.

II. 3. 3. L'eau, un potentiel naturel

La présence de l'eau représente un autre potentiel intéressant car elle « *induit des espaces hautement valorisables dans une logique contemporaine des forces du marché, avec des effets de plus-values évidentes sur le prix des terrains bordant l'eau* »²³. De plus, ces dernières années, sont apparues des sensibilités collectives nouvelles sur les thèmes de l'environnement et de la qualité de vie.

A cet égard, l'eau représente un facteur potentiel d'embellissement et de valorisation urbaine permettant une aération du tissu urbain et pouvant bénéficier d'un traitement paysager de qualité.

Aussi comme il l'explique Claude CHALINE ; « *Après avoir été vecteur de flux marchands, l'eau se prête à tous les jeux de miroir et de décor urbain* »²⁴.

Ainsi, l'intégration de l'eau en tant qu'élément attractif de composition urbaine est souvent le principal moteur des opérations de recomposition ainsi que l'élément central et organisateur des nouveaux schémas d'aménagement.

II. 3. 4. L'espace public

Ils ont un rôle central pour la ville, accueillant une diversité de pratiques sociales, apportant une variété d'impressions visuelles, sonores ou olfactives, ils sont les vecteurs de l'urbanité.

DIND, 2011 « *c'est par leur intermédiaire que se vit le plaisir ou le déplaisir d'être en ville. Pour rendre la ville agréable il faut redonner aux espaces publics leur fonction structurante et dépasser le statut d'espace interstitiel indéfini qui est trop souvent le leur* ».

II. 3. 5. Water front

le délaissement des anciens sites portuaires ou des front mer a engendré de lourdes conséquences négatives pour les villes côtière sur différents plans (dévalorisation de l'espace, pollution, baisse d'emplois et de population, génération de friches etc.), ces conséquences n'ont pas tardé pour devenir des incitations pour la réorganisation et le réaménagement de ces espaces dans un contexte de valorisation nouvelle et qui répond mieux aux nouveaux besoin de la ville côtière afin de tisser les liens perdus entre ville et son front de mer .C'est ce dont CHALINE a dit « *Ce type de régénération urbaine inventé aux Etats-Unis dans les années 1960 (San Francisco et*

²³(CHALINE Claude. 1994. p.15

²⁴(CHALINE Claude. 1994. p.42).

Boston) a gagné, depuis, la quasi-totalité des villes-ports dans le monde, en remodelant leur morphologie interne et en renouvelant vers le tertiaire leurs bases fonctionnelles et économiques »²⁵, Ainsi un mouvement de réaménagement dont les villes nord-américaines demeuraient pionnières intitulé 'waterfronts revitalisations', mouvement de transformation des espaces portuaires est né pour l'exploitation de ce potentiel et initier ces transformations

II. 3. 6. Déphasage entre centralités

A l'époque coloniale, Alger a joué le rôle d'une ville-relais et cette fonction assurée grâce à son front de mer ne lui a pas permis de développer véritablement une base industrielle. La ville tirait sa centralité de l'*hinterland* de son front de mer, formé par la plaine de la Mitidja qui fournissait les principaux produits pour l'exportation. A cette époque, la polarisation de ces derniers participait significativement à la centralité de la ville.

Après l'indépendance, le front de mer et la ville développaient chacun sa propre centralité. Alger profite de son nouveau statut de capitale nationale et se transforme en centre tertiaire et de décisions importantes. Le front de mer aussi profite pleinement de son statut et de son expérience durant la colonisation.

Après l'indépendance Alger et son front de mer se sont présentés comme deux centralités d'envergure qui se juxtaposent, mais qui se développent d'une manière autonome. Cela met la centralité de la ville en défaillance, car la ville est privée du front de mer qui est un atout important pour son rôle polarisant.

Alger perd ainsi de son attractivité à cause de son front de mer.

Encore plus grave, face à la concurrence des autres centres comme Bâb Ezzouar , Mohammedia , Harnache et les nouveaux centres qui émergent à l'instar de Sidi Yahia, Chéraga, etc. la ville d'Hussein dey subit une forte concurrence face à cette compétitivité urbaine aigüe, le front de mer censé être son point fort, l'abandonne, et devient une source de problèmes en perturbant la centralité de sa ville, même s'il se présente comme un centre imposant et de rayonnement national. La ville d'Alger qui le jouxte, n'en profite guère à cause des ruptures entre les deux, ville et front de mer.

Thématique des friches :

II. 3. 7. Définitions notion de friche

Dans le dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement on trouve une définition plus simple et précise de ce terme ; à l'article *friche urbaine et industrielles*, CHOAY et MERLIN donnent cette définition : « terrains laissés à l'abandon en milieu urbain » ; RODRIGUES-MALTA dit que les friches sont de vastes emprises foncières, brutalement vidées de leur fonctions premières, abandonnées et demeurant, pour un temps plus au moins long, dans l'attente de nouveaux desseins.

²⁵CHALINE Claude, «Ces ports qui créèrent des villes", 1994, Ed. l'Harmattan, Paris, p 71.

Pour RAY, « les friches sont plus spécifiquement caractérisées par une situation de déséquilibre entre le potentiel d'utilisation du site et les activités qui s'y déroulent et par une durée prolongée sans investissement qui tend à réduire de manière significative sa valeur d'usage »

A partir de ces définitions on peut dire en générale que les friches sont des terrains ayant eu une fonction auxquelles cette dernière ne répond plus, et ou d'autres activités peuvent être temporairement installées, sans pour autant exploiter le potentiel du terrain.

II. 3. 8. La friche industrielle :

*« Maillon fort du patrimoine industriel, la friche renvoie aux terrains qui ont été désertés par des industries qui s'y étaient implantées avant leur délocalisation ou arrêt total ou partiel de leurs activités. Cependant, c'est aux terrains qui abritent encore des bâtiments non démolis et non utilisés de ces activités passées que la définition renvoie le plus souvent ».*²⁶

La friche industrielle est le témoin d'une époque passée ayant marqué et façonné un lieu donné. Miroir d'une nature morte, stigmaté d'une activité et d'une présence révolue, la friche industrielle témoigne cependant de la culture industrielle des régions, de leur mémoire industrielle, de la richesse et de la diversité de leur tissu urbain mais surtout de l'évolution de leur vocation à travers le temps

II. 3. 9. Différents types de friches industrielles :

- La friche ferroviaire
- La friche portuaire
- La friche agricole
- Les friches minières et sidérurgiques

II. 3. 10. La friche industrielle en Algérie :

L'Algérie rejoint l'exemple français et anglais, son territoire est jonché de friches issues de multiples industries (ferroviaire, agricole, agroalimentaire...). Cependant, en matière de prise en charge, elle se situe à leur extrême opposé. En effet, l'état d'abandon et de délabrement avancé dans lequel se trouve la grande partie de nos friches nous rappelle cruellement le retard dans lequel nous vivons. Tandis que dans le reste du monde, ces bijoux de l'industrie se voient valorisés et réintégrés dans la vie quotidienne à coup de réhabilitation/reconversion en musée, éco-quartiers ou ensembles multifonctionnels, les friches en Algérie sont soit ignorées, soit rasées. A ce jour, il n'a jamais été question d'identifier ou d'inventorier les différentes typologies, encore moins de quantifier leur nombre.

²⁶Pierre Merlin, Françoise Choay- Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement. Edition PUF, 1988.

II. 4 - LES ACTONS ENTEPRISE SUR LE FRONT DE MER:

II. 4. 1. Recomposition :

A Alger, par son statut de capitale nationale, et par ses ambitions de mondialisation et de métropolisation, la recomposition ville-mer se montre non seulement comme une nécessité pour répondre à un délaissement futur des territoires côtière et au clivage ville/front de mer et ses problèmes qui en suivent, mais également, elle se montre comme l'opportunité ultime pour réaliser 'les rêves' de cette 'métropole inachevée'; la recomposition ville-mer apporte entre ses traits 'une montée de gamme' pour la ville, ainsi que des réponses aux problèmes d'actualités liés à la centralité, l'identité, l'image de la ville, les relations ville-mer, l'étalement urbain, la compétitivité urbain, etc. un tas de problèmes d'actualité dont Alger souffre.

Comme il est noté ; « *Les espaces délaissés représentent un potentiel susceptible de valorisations nouvelles, d'une recomposition en fonction des comportements, des goûts, des innovations techniques et du contexte socio-économique* »²⁷. Pour autant, si les possibilités et les potentialités de redéveloppement sont souvent évidentes pour la ville, pour qui le réaménagement de l'interface peut représenter un moyen de renouveau.

La situation généralement centrale de l'interface représente un potentiel de valorisation foncière à exploiter et elle est souvent envisagée comme l'occasion d'un « *recentrage des tendances lourdes de l'agglomération, en contraste avec des stratégies antérieures qui favorisaient dispersion et suburbanisation* »²⁸ Aussi le réaménagement côtier se montre comme un moyen de recentrage et de rééquilibrage du territoire un objet visé voulu par le PDAU (2009-2029) d'Alger. Cela peut permettre l'émergence de nouvelle centralité concentrant de nouvelles fonctions et correspondant mieux aux nouvelles dimensions urbaines, les centres villes traditionnels n'étant plus adaptés pour jouer ce rôle de centre d'agglomération.

II. 4. 2. Reconversion :

D'après l'article de la reconversion des friches urbaines par VERHAGE Roelofou l'auteur a expliqué la reconversion qui « *est un changement d'activité d'un site regroupant requalification et réaménagement. Ce sont des territoires en crise forte, en déprise économique et démographique sensible, comme les régions postindustrielles ou les anciennes installations portuaires* ».

Si on prend le terme reconversion, selon la définition de VALDA et WESTERMANN: « *la reconversion désigne toute modification introduite par rapport à l'affectation initiale* ».²⁹

Le terme de reconversion semble approprié, car il englobe l'ensemble des processus qui peuvent être mis en œuvre dans une friche.

²⁷ BOUBACHA, E. D, DAVOULT, et al. 1997. p.15

²⁸ CHALINE Claude. 1999. p.29.

²⁹ VALDA.A & WESTERMANN.R, *la suisse et ses friches industrielles, des opportunités de développement au coeur des agglomérations*, Berne, 2004, P3.,

II.4.3. Reconquête :

« Reconquête » - un terme récurrent dans la littérature francophone qui traduit bien la volonté des villes de retrouver un morceau d'urbanité autrefois confisqué par le front d'eau pour des besoins alors dépassés et sans plus aucun rapport avec l'image moderne de la cité postindustrielle.

II.5. ANALYSE COMPARATIVE

Cette partie sera clôturée par une présentation, d'exemples mondiaux comparables au cas Algérois, c'est-à-dire ; des exemples de réaménagement *waterfront* récents.

L'objectif est d'illustrer une succession de phénomènes qui guident à une recomposition ville/mer qui vient après une étape de déclin, et montrer les options de réaménagement choisis, afin de mieux expliquer et illustrer la logique diachronique et synchronique d'enchaînement de ces phénomènes et montrer les moments articulatoires, ainsi que les choix de réaménagements adoptés par les villes.

Les critères du choix des exemples sont basés sur; la proximité géographique par rapport à Alger, la proximité chronologique des opérations de réaménagement (des réaménagements en cours ou qui datent des années 1990) ainsi que l'équivalence des villes choisies de point de vue statuaire (importance de la ville dans son territoire et l'importance de son front de mer pour le pays), et les ambitions futures de la ville.

Il s'agit de **HAFEN-CITY** (Allemagne) et **MESSINA SICILE** (Italie).

Cette approche constituera une référence pour notre travail sur le cas d'Alger, afin de se préparer aujourd'hui pour demain.

RECOMMANDATIONS :

A l'issue de cette analyse comparative nous recommandons, pour les sites similaires les actions suivantes. Ces dernières ont été classées en trois catégories :

- Actions au niveau du système viaire
- Actions relevant du système des espaces publics
- Et, actions relatives à la structure fonctionnelle.



Figure 2.3 : le projet de HAFEN CITY (Allemagne)



Figure2.4 : le projet de MESSINA SICILE (Italie)

Au niveau de la structure viaire il s'agit de :

- Garder les voies mécaniques pour permettre la diminution de l'encombrement avec la création des passerelles.
- Enfiir la ligne de train et la création d'un système tram / train souterrain pour permettre une promenade urbaine au-dessus s'avère une bonne solution, permettant une relation visuelle et spatiale avec la mer.
- Mettre en valeur les circuits piétons avec l'intégration d'éléments végétaux afin de créer des séquences animées.
- Mettre en valeur le début et l'aboutissement des parcours.
- Proposition d'une nouvelle ligne de métro
- Intégration de la mobilité douce sous différentes formes pour valoriser les promenades et réduire la pollution atmosphérique.
- Diversifier les moyens de transport.

Au niveau des espaces publics (paysage naturel, élément de repère) :

- Créer, réaménager les espaces publics et assurer une attractivité à l'échelle de la ville.
- Le paysage naturel présente un potentiel important qui doit être pris en considération dans l'aménagement des espaces publics.
- Les espaces publics doivent avoir des équipements d'accompagnements pour une bonne animation.
- Les éléments de repères en termes d'espaces publics doivent être favorisés afin de créer une animation sans cesse renouvelée, ces derniers créent une mémoire de lieux.

Au niveau de la structure fonctionnelle :

- La centralité, peut être abordée sous la forme d'espace public servant de point de liaisons entre la ville et son front de mer.
- L'intégration des commerces de proximités ainsi que l'animation des espaces publics jour et nuit favorise la mixité fonctionnelle.
- Les équipements offrent au front de mer une dynamique et une certaine attractivité, et reflètent son identité.

II. 6. CONCLUSION:

A travers ces différentes lectures qui touchent de près notre thème et plus précisément notre problématique spécifique qui s'intitule «*la recomposition de l'entité littorale de la ville d'Hussein Dey*», qui nous ont permis de conclure ce chapitre avec un récapitulatif.

Le concept de Projet Urbain, a pris forme et sens, en se définissant comme un processus dynamique, une action globale et négociée pour créer un environnement de qualité qui permet d'instaurer une cohérence des interventions à différentes échelles.

Alger, une ville côtière en crise. A l'heure actuelle, elle dispose de toutes les conditions favorables pour penser à une recomposition ville / mer.

Le front de mer d'Alger se révèle caduc, « une perte de temps et d'espace » son remplacement semble trop évident et dans un futur proche, La recomposition ville/mer s'avère bénéfique pour Alger, elle est qualifiée comme un retour au centre après une période d'éclipse, c'est une grande étape à franchir et une grande opportunité pour sa métropolisation et son émergence internationale. Les circonstances actuelles nous heurtent à une réalité trop évidente ; ***le réaménagement du front d'eau d'Alger n'est plus qu'une question de temps en vue de sa pertinence et les avantages qu'il offre pour Alger qui 'rêve' et qui souffre.***

Il s'agit de revoir le front de mer comme un espace ouvert, commun et continu à la ville ainsi que d'améliorer son image à travers la régénération du cadre urbain.

Le principe de reconversion des territoires ville / mer, redonne une vie à la ville et un énorme potentiel pour les années à venir, en redonnant une nouvelle image à la ville, plus d'attraction, plus d'emplois, un nouveau et un meilleur cadre de vie pour les citoyens, une destination pour de nouveaux touristes, tout cela permettra à Alger d'être redynamisée, que ce soit sur le plan national ou le plan international et faire en sorte de concevoir durablement avant l'heure, car aujourd'hui c'est déjà du passé.

En conséquence, cette initiative nous permet d'avoir un soubassement théorique afin d'aborder les lignes directrices qui orientent nos intentions à fin, d'aborder notre plan d'aménagement avec des interventions pertinentes et adaptées à notre site d'intervention (*front de mer d'Hussein Dey*).

III.1. PRESENTATION DU CAS D'ETUDE :

III.1.1. Présentation de l'aire d'étude (La baie d'Alger)

La baie d'Alger avec sa médina blanche (centre historique), s'est développée à travers l'histoire en se modelant au-delà de son noyau original, selon un schéma orthogonal, le long de l'étroite bande de côte allant du cap Menfoua l'est au cap Massico à l'ouest, et sur les hauteurs.



Figure 3.1: l'aire d'étude la baie d'Alger
Source : Google earth

III.1.2. Présentation de l'aire d'intervention Hussein Dey

Hussein Dey est une commune côtière de la capitale Alger. Elle est située à 10 KM à l'Est d'Alger centre et à 19 km de l'aéroport international Houari Boumediene.

Selon **Philippe Pannerai et Jean Castex** « Les limites sont les bordures caractéristiques des secteurs marquant visuellement leurs achèvements. Elles peuvent être constituées par une coupure dans le tissu, un changement typologique dans le bâti ou d'une coupure du relief »³⁰. Pour Hussein dey, située dans la demi couronne de la baie d'Alger, et qui donne ainsi sur la mer méditerranée en sa limite Nord, cette commune s'étire sur une **bande longue de 3Km**, et est limitée selon ses critères physiques et naturelles, comme suit :



Figure 3.2 : l'aire d'intervention la commune d'Hussein dey
Source : Google Earth modifié par Auteur

Limites physiques:

- Au nord: Chemin de Fer et la RN 11
- Au Sud: Avenue Fernane Hanafi
- À l'est: Le pont d'El Harrach
- À l'ouest: Le chemin des Fusilles

Limites Naturelles :

- Au nord: par la Mer Méditerrané
- Au Sud: Un talus presque continue
- À l'est: Oued El Harrach
- À l'ouest: Le nid du Oued Kniss

Hussein dey se trouve donc à l'intérieure d'une plaine côtière, caractérisée par des pentes qui varient en allant vers le sud, mais qui ne dépasse pas les 5%.

³⁰Phillipe Pannerai, Jean Castex: Les éléments de l'analyse urbaine

III.1.3. Choix de l'aire d'intervention



Figure 3.3 : intérêts et choix du site d'intervention
Source : Réaliser par l'auteur

III. 2 - LECTURE TERRITORIALE :

Pour comprendre les raisons d'implantation de la ville d'Alger, étant donné que « *Le territoire n'est pas à comprendre seulement comme un support géographique et physique impliquant la forme urbaine de l'établissement d'Alger, mais aussi comme une conjugaison de plusieurs paramètres anthropologiques, historique et économiques* »³¹, il faut commencer par une connaissance de la structure naturelle du territoire, puis une étude des différentes phases de son occupation, afin d'obtenir une véritable lecture exhaustive du territoire.

La théorie de Caniggia considère la structuration de l'environnement comme résultat d'un processus de formation et succession d'éléments nouveaux, une grande œuvre d'architecture collective dotée d'une signification culturelle.

Cette lecture territoriale nous permettra:

- De nous familiariser à l'analyse des processus de formation et de transformation des établissements humains, et des relations qui unissent leurs différents niveaux morphologiques : la pièce, l'édifice, le quartier, la ville, le territoire.
- De connaître comment l'homme a occupé son territoire.
- De mettre en évidence les points forts à valoriser et les problèmes à corriger (diagnostic).

³¹Alger métropole, partie 1 : thèmes privilégiés, p 15.

III.2.1. Structure naturelle du territoire d'Alger :

Le territoire d'Alger est constitué de divers éléments morphologiques, il représente une succession de massifs montagneux, côtiers et plaines, avec de nombreux cours d'eau et sources sur le versant des montagnes et au milieu des collines qui l'accidentent.

Il s'agit d'un relief assez complexe et différentiel qui se prolonge des collines du Sahel au nord jusqu'aux bassins intérieurs constituant la plaine de la Mitidja au sud.

Il est limité :

- Au nord par la mer méditerranée
- Au sud par La plaine de la Mitidja,
- A l'est par Oued El Reghaia
- A l'ouest par le mont Chenoua

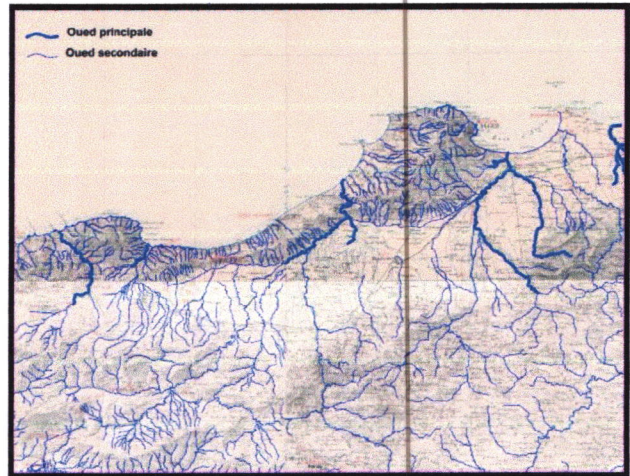


Figure 3.4 : Carte montrant structure du territoire d'Alger
Source : Fond : Atlas Mondial modifié par l'auteur

III.2.2. Processus de formation et de transformation du territoire d'Alger :

L'occupation du territoire d'Alger s'est effectuée en deux cycles successifs selon lesquels la structure territoriale de la région algéroise a évolué dans le temps comme suit :

a- Cycle d'implantation:

➤ Première phase : parcours de crête principale :

Cette période historique correspond éventuellement à la période néolithique et aux premiers états lybique dans la région du Maghreb central ⁽³²⁾

Le parcours est la seule et unique structure réalisée par l'homme. On se déplacé d'un lieu à un autre, en empruntant le parcours de crête principale qui représente la ligne d'altitude la plus élevée dans l'objectif de dominer le territoire. Ce parcours matrice aboutit sur les monts de Cheréa qui est la ligne de partage des eaux.

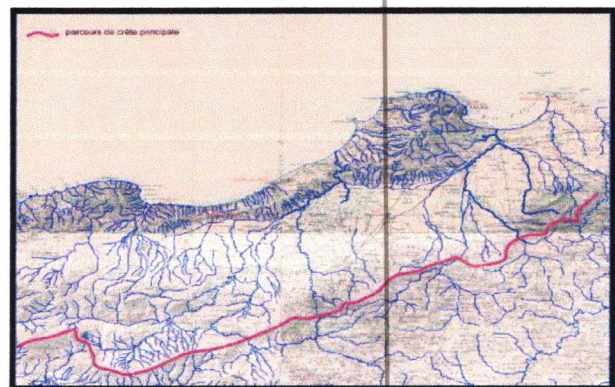


Figure 3.5: Carte montrant cycle 1 la phase 01 :
structuration du territoire Fond : Atlas Mondial
modifié par l'auteur

³²Alger métropole, Ecole Polytechnique d'architecture et d'urbanisme EPAU, institut d'architecture Stuttgart Allemagne, 2000, P75

➤ **Deuxième phase : crête secondaire et établissement de promontoire :**

La fondation de colonies romaines sur le littoral et à l'intérieur du pays incita le développement de la structure territoriale préexistante, de l'établissement de promontoire et de la ligne de crête secondaire.

« La règle générale postule que : du fait qu'une aire soit traversée par un parcours, elle accueillera plus tard une production, donc un établissement » ⁽³³⁾, Ainsi il s'installa temporairement à Bouzareah, Beni Messous, Douera ... etc., donnant naissance aux parcours de contre crête locale perpendiculaire à la crête secondaire. Ce sont des établissements de hauts promontoires.

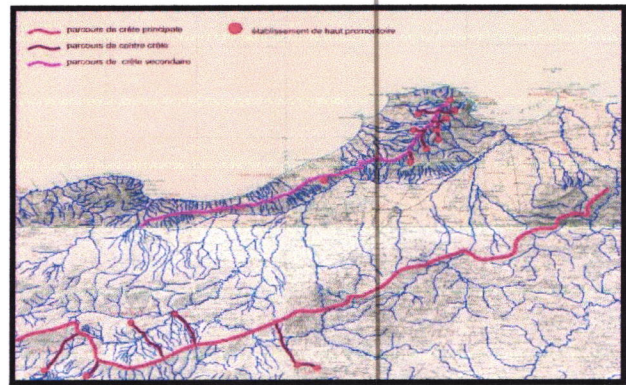


Figure 3.6 : Carte montrant cycle 1 la phase 02 : Prise de possession du territoire: Établissement. Source : Fond : Atlas Mondial modifié par l'auteur

➤ **Troisième phase : parcours de contre crête locale :**

Dans cette phase de consolidation de l'empire romain sur le territoire nord-africain, l'homme s'installa dans les établissements de bas promontoires que sont : El Madania, El Magharia, Kouba, La Casbah... etc., atteints au moyen de parcours de contre crêtes locales qui se prolongèrent en franchissant les cours d'eau au niveau d'un guédans le but de joindre plusieurs établissements entre eux

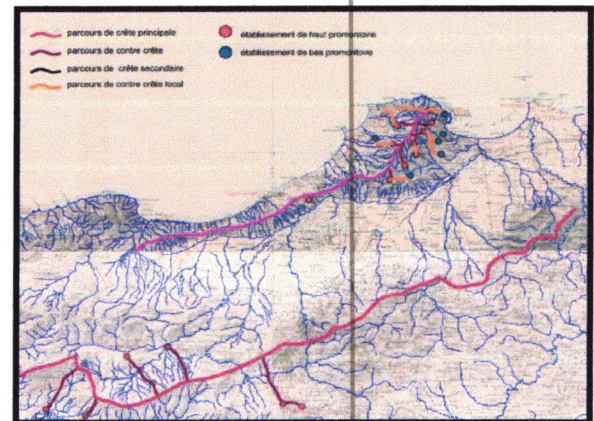


Figure 3.7 : Carte montrant cycle 1 la phase 3: parcours de contre crête locale. Source : Atlas Mondial modifié par l'auteur

➤ **Quatrième phase : noyaux proto-urbains et urbains :**

L'orientation de la politique des colonies romaines vers la production agricole sur la partie côtière, a sollicité l'apparition des parcours de contre crête continus (parcours synthétiques) et l'avènement des noyaux proto-urbains, il sont caractérisés dans le cas d'Alger par les deux parcours de contre crête continus formant une couronne délimitant tout le massif du Sahel sur lequel se développe une série de noyaux comme: Fouka, Zeralda, Staouali ... etc.

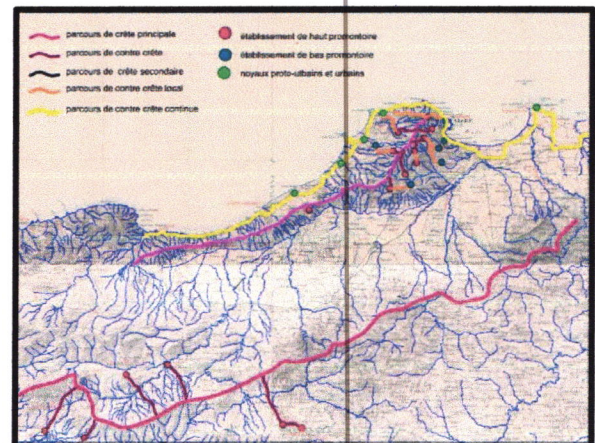


Figure 3.8 : Carte montrant cycle 1 la phase 4: noyaux proto-urbains et urbains. Source : Atlas Mondial modifié par l'auteur

³³Alger métropole, partie 1 thèmes privilégiés p 15.

b- Cycle de consolidation:

➤ Première phase: période berbère :

L'exposition de la ville face aux menaces des tribus berbères et aux vandales a entraîné la dislocation de la structure territoriale du sahel. A l'égard de cette situation, et dans le souci de se mettre à l'abri et en sécurité, les populations se dispersent et s'établissent sur les lignes de crêtes dans les hauteurs, l'inversion du processus d'occupation du territoire achemina vers la consolidation de la structure territoriale préexistante.

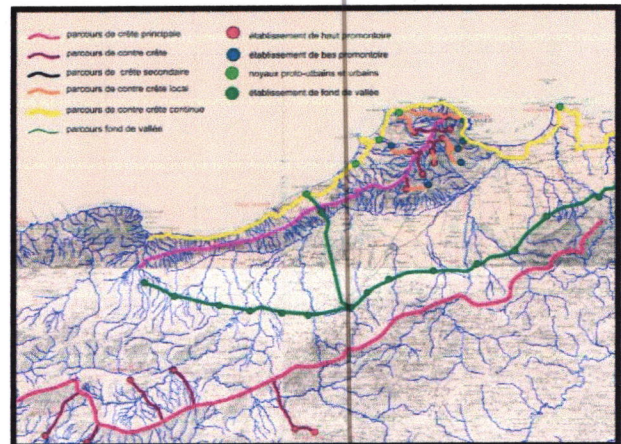


Figure 3.9 : Carte montrant cycle 2 la phase 1: période Berbère

Source : Atlas Mondial modifié par l'auteur

➤ Deuxième phase: période ottomane:

Le territoire algérien, sous l'occupation ottomane, a connu la consolidation et l'extension de la muraille vers l'ouest, avec renforcement du système de tours, de batteries, de bastions et introduction de fossés.

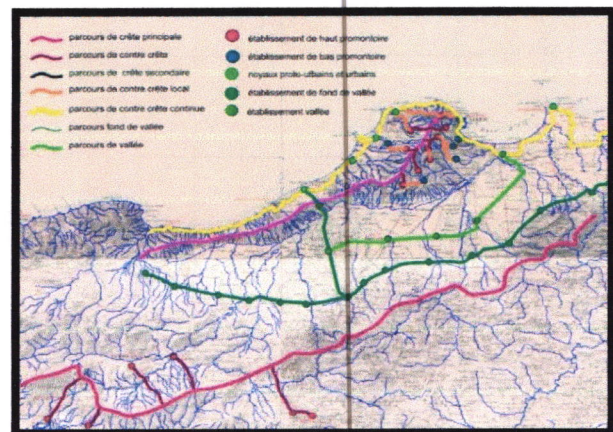


Figure 3.10 : Carte montrant cycle 2 la phase 2: période Ottomane

Source : Atlas Mondial modifié par l'auteur

III.2.3. Synthèse de la lecture territoriale :

L'occupation de la ville d'Alger et sa structure actuelle est le résultat d'un long processus de formation dont la nature du site, sa structure et sa morphologie ont déterminé le développement urbain de ce territoire à travers l'histoire.

Hussein dey est l'héritage de la gouvernance ottomane suite à sa première extension hors de la muraille de ce fait, Hussein dey est de la deuxième phase du deuxième cycle.

A présent, Alger est une ville en pleine mutation structurelle, Après avoir franchi ses anciennes limites suite à l'urbanisation soutenue des années post- indépendance, elle voit aujourd'hui les dynamiques qui l'animent orientées vers une nouvelle phase de la croissance urbaine. Celle-ci se caractérise par le rattrapage des retards enregistrés en matière d'équipement et infrastructures et par la volonté de maîtriser les processus et les formes d'urbanisation engendrés par les nouvelles centralités secondaires en cours de formation.

III.3-LECTURE DE L'EVOLUTION HISTORIQUE:

III.3.1-Lecture de l'évolution historique de la baie d'Alger :

La compréhension de l'espace urbain de la ville d'ALGER dans une perspective dynamique passe par l'analyse des phénomènes de croissance.

L'histoire d'Alger se devise en quatre grandes parties :

- Epoque avant l'arrivée turque 1516 : elle couvre les périodes : phénicienne, romaine, berbère : Icosim ,Icosium, Djazaïr Béni Mazghana ;
- Epoque de la présence turque : 1516-1830 ;
- Epoque coloniale : 1830-1962 ;
- Algérie indépendante à partir de 1962.

a- Epoque avant l'arrivée turque 1516 :

1. Période Phénicienne:Icosim : 4eme siècle AVJC :

L'appellation donnée à ce site fut ICOSIM faisant partie du royaume de Maurétanie, gouverné par des rois berbères. Cette période est marquée par l'arrivée des phéniciens (attestée par la découverte, en 1940, de pièces de monnaies en plomb et en bronze.) connus sous les noms d'ICOSIM il fut l'un de leur comptoirs commerciaux.

A cette époque les phéniciens avait largement tendu son empire le long des côtes de la Méditerranée occidentale, en créant des comptoirs de transaction là où les navires pouvaient trouver des refuges naturels

Conclusion : La ville d'Alger était un comptoir, constitué par les Phéniciens.

2. Période Romaine: -ICOSIUM- : première structure de la ville aux 40 ans avant JC :

La ville était comprise à l'intérieur d'une ceinture de murs avec les deux portes (actuellement Bâb El Oued, Bâb Azzoun comme limites.

La ville romaine à travers ces éléments Urbains montre que le développement s'est fait Par deux axes qui sont :

- LE CARDO: qui existe encore aujourd'hui et qui relie les deux Portes principales de la ville.



Figure 3.11 : Carte d'Alger à l'époque Phénicienne. Source : PARQUE-EXPO 2009

- **LE DECUMANUS**: Celui-ci rejoignait la plage au port (rue de la marine) pendant la période coloniale et l'actuelle rue des Almoravides (Al Murabitunes).

La structure urbaine de la zone comprise entre le cardo et la mer donne une structure orthogonale et la naissance d'un plan en damier

Le croisement du Documanus et du Cardo a donné naissance au Forum qui est aujourd'hui la place des martyrs.

Conclusion : A l'époque romaine c'était une colonie entourée de Rampart (Domination de stratégie militaire). C'est durant cette période qu'est né le 1er tracé urbain du quartier de la marine dont certains tracés se perpétuent jusqu'à nos jours.

3. Période arabo-Berbère : Djazaïr Baní Mazghana :

La fondation de la ville d'El Djazair Béni Mezghenna, s'est faite au 10eme siècle ap-jc. En 960 Bologhine reconstruit Icosium "EL-djazairMezghanna".

La ville se serait construite sur les ruines de l'ancienne ville romaine vu l'abondance des matériaux et l'existence d'un tracé préalable.

La ville à la fin du 10^{ème} siècle étant entourée de murailles, dominée en son point le plus haut par une citadelle "casbah" alors que le cœur de la ville accueillait les différents édifices communautaire : les marchés, les mosquées, les medersas

Conclusion:

- la partie haute était réservée à la résidence.
- la partie basse était publique et comportait le lieu du culte et le march

b- période ottomane :

- Consolidation et extension de la muraille périmètre vers l'ouest, avec renforcement du système défensive.
- Ouverture d'une cinquième porte à l'ouest, appelée Bab al-Jadid.
- Expansion, hiérarchisation et réorganisation du tissu urbain établissant une distinction fonctionnelle entre zone haute (civile/résidentielle) et zone basse (politique et administrative).



Figure 3.12: Carte d'Alger à l'époque Punico-romaine Source: PARQUE-EXPO 2009

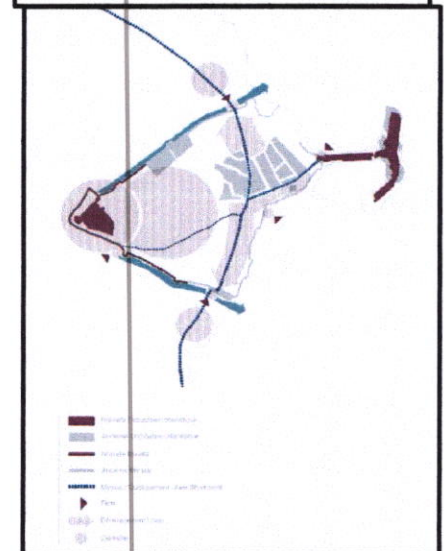
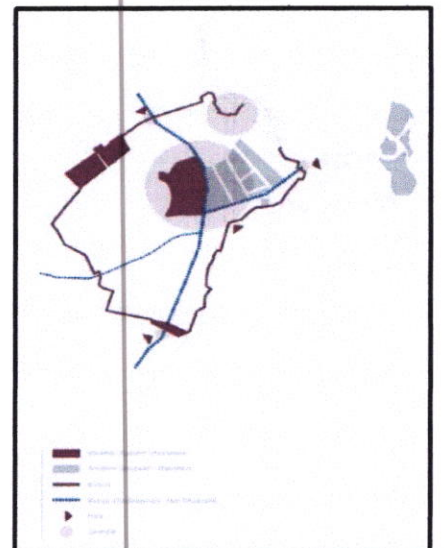


Figure 3.14: Carte d'Alger à l'époque Ottomane. Source: PARQUE-EXPO 2009)

- Consolidation du système d’approvisionnement hydrique constitué des aqueducs de Télémy, de Bi'r Trarya, d’Hamma et d’Ayn Zabuja et sous-systèmes de fontaines et de bains publics.
- Expansion urbaine vers l’extérieur de la muraille avec la fondation des faubourgs de Bab Azzoun (noyau commercial et d’accessibilité à la province) et de Bab el Oued (noyau industriel).

c- Période coloniale (1830-1962) :

1. Période de (1830-1900) :

- Création d’une place des armes pour les concentrations militaires, appelée actuellement Place des Martyrs.
- Occupation et réadaptation des infrastructures existantes pour installer le contingent militaire.
- Démolition de quartiers dans les zones basses de la ville pour installer des casernes.
- Ouverture de certains secteurs de la Casbah, et agrandissement du système viaire et des voiries et prévue la Promenade Militaire dans le Boulevard de l’Impératrice.
- Démolition partielle de la muraille et délocalisation des portes.

2. Période entre (1900-1930) :

- Établissement de nouvelles centralités et début du processus d’affirmation d’une structure polycentrique.
- Conquête progressive de la baie grâce à l’expansion vers le sud de la terrasse portuaire.
- Renforcement des infrastructures, des accessibilités et des grands équipements.
- Expansion urbaine vers le sud et le nord-ouest.
- Fragmentation de l’espace urbain en trames homogènes.
- Démolition progressive du périmètre de la muraille.
 - Fixation de petites centralités et de nouveaux tissus urbains à la côte élevée, à l’ouest du cœur historique.

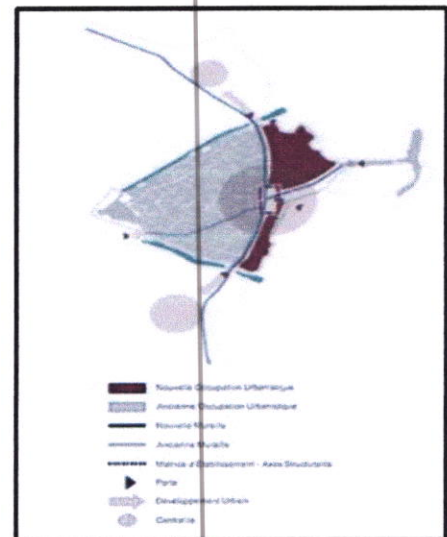


Figure 3.15 : Carte d’Algier au XIX siècle.
Source: PARQUE-EXPO 2009)

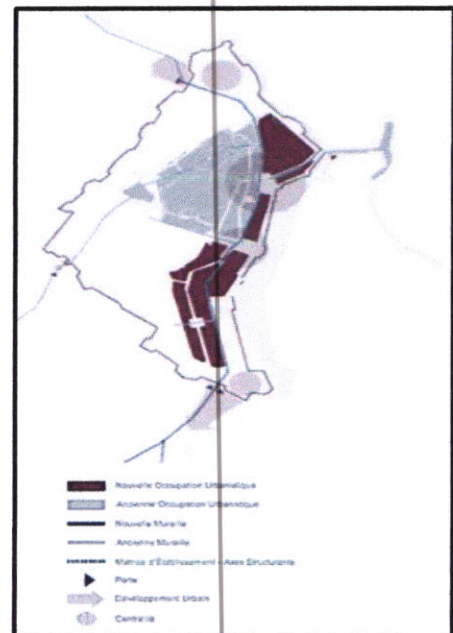


Figure 3.16: Carte d’Algier au XXe siècle (1900-1930) Source: PARQUE-EXPO 2009)

3. Période entre (1930-1962) :

- En 1919, la loi qui prévoit l'obligation de développer des plans d'organisation et d'expansion urbaine dans des villes ayant une population égale ou supérieure à 10.000 habitants est publiée.
- Un ensemble de décrets qui prévoient le développement durable de la totalité du territoire algérien en établissant une priorité d'action sur les centralités urbaines, parmi lesquelles se distingue Alger, sont produits entre 1922 et 1929.

d- Période contemporaine :

- Le centre colonial demeure l'espace central d'Alger et l'on procède à la récupération du bâti et à son occupation respective avec différentes fonctions
- L'intégrité de la structure urbaine est maintenue dans le centre historique.
- Établissement de nouvelles centralités périphériques sur des noyaux coloniaux ou des tissus urbains de genèse récente
- Renforcement des infrastructures urbanistiques et des systèmes d'accessibilité et de transport.
- Développement de centralités littorales et prospection du potentiel d'attraction touristique.

Synthèse :

- Le site s'est avéré aux débuts de la colonisation française, trop exigu pour contenir une urbanisation alimentée par la pression démographique et les besoins en équipements et infrastructures.
- Son extension s'oriente principalement vers l'Est pour des raisons liées à la topographie du site marquée par l'existence de la plaine de la Mitidja, tandis que la présence d'une barrière montagneuse à l'Ouest exclut toute option pour cette direction.
- Globalement, l'extension spatiale de l'agglomération d'Alger est alors orientée dans les deux directions suivantes :

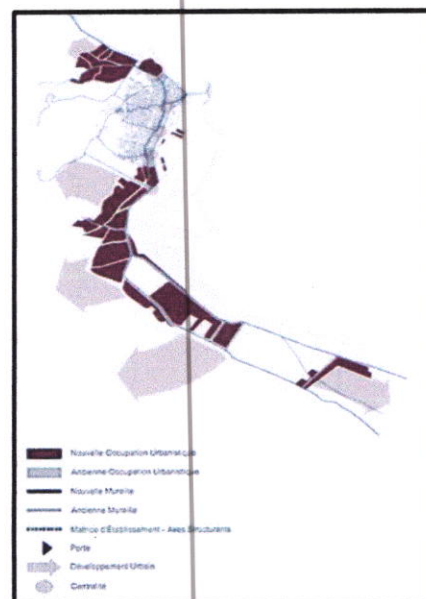


Figure3.17: Carte d'Alger au XXe siècle (1930-1962). Source: PARQUE-EXPO 2009)



Figure3.18: Carte d'Alger au période contemporaine). Source: PARQUE-EXPO 2009)

- Vers le Sud Est (les hauteurs) : ce site culminant à 400 m d'altitude, fortement découpé de ravins et aux pentes très fortes, abritera dans un premier temps un habitat pavillonnaire et par la suite de grands équipements.

- Vers l'Est : de la plaine littorale jusqu'à la Mitidja. Ce site a privilégié l'extension de la ville d'Alger pendant la colonisation (Belcourt, Hussein Dey) et après la période coloniale. Composé de terrains agricoles ne présentant pas de difficultés majeurs à l'urbanisation.

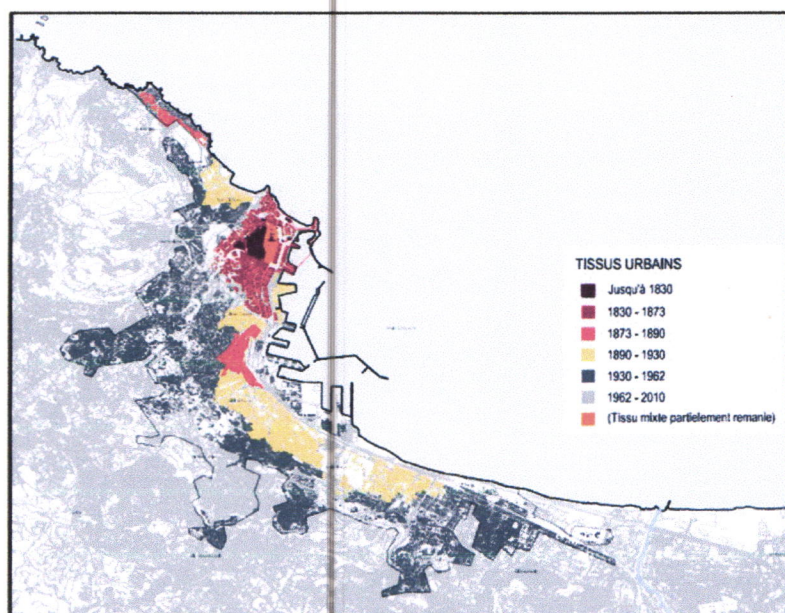


Figure 3.19 : Carte montrant la croissance de la baie

III.3.2- Evolution de la structure urbaine de la baie d'Alger :

La baie d'Alger s'est développée selon un processus de formation et de transformation basé sur l'hypothèse de **modularité** (le dédoublement)

Le dédoublement est conditionné par la morphologie de la ville, et assuré par un module de base élémentaire qui correspond à l'organisme urbain de la Casbah d'un module de 900m de dimension, l'équivalent de la distance qui se trouve entre **BabAzouneetBab El Oued**.

Les dédoublements ont été marqués par des articulations « axes de dédoublements » qui

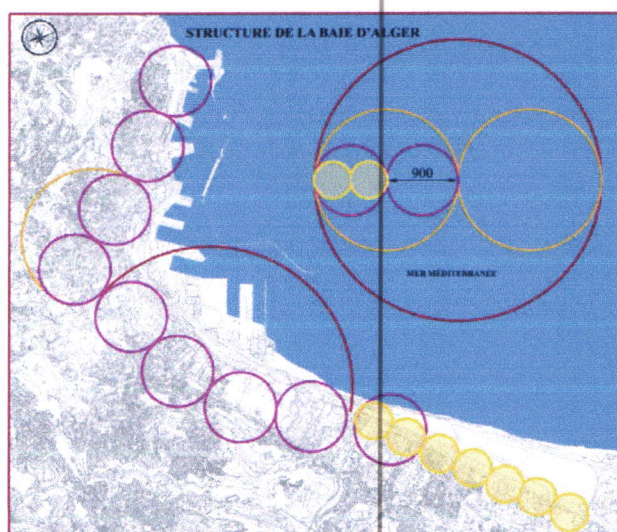


Figure 3.20 : Schéma de dédoublement de la structure de la baie d'Alger

délimitent les différentes entités et relient le centre à la périphérie. Ils sont souvent matérialisés par des points de départ « HAUT » et points d'arrivée « BAS » comme exemple « Axe KHMISTI : square Sofia jusqu'à hôtel l'Aurassi ».

Ces liaisons sont le plus souvent animées par des commerces, des jardins. Tous ces éléments constituent des éléments de repère et d'articulations importantes. Les articulations perdent progressivement leur logique de liaison en se confrontant au niveau de l'axe Ali Mellah et l'axe des Fusillés qui sont matérialisés par des axes de circulation mécanique (voies rapides).

III.3.3. Lecture de l'évolution historique de la commune d'Hussein dey :

a) Période ottomane :

Hussein Dey, le 17ème arrondissement de la wilaya d'Alger, faisait partie du Fahs Bâb Azzoun, elle ne fut tout d'abord qu'une agglomération de maisons de Fahs, de jardiniers et de villas modestes. En 1821, Hussein khoudja Ben Ali, Dey de la régence d'Alger, y fit bâtir un pavillon de plaisance

b) Période coloniale :

1- Période avant 1870 :

Pendant l'époque coloniale (1846) une structure militaire s'installe (Arsenal) sur l'emplacement d'une ancienne batterie Ottomane. En 1858 fut implanter l'hippodrome du Caroubier: à la même période que la route moutonnaire, sur un terrain agricole au Nord de la rive gauche d'El-Harrach

2- période après 1870 :

Avec l'édification du chemin de fer en 1867, et vu la proximité du quartier au port, à la ville et les possibilités d'implantations qu'offre la topographie du site, un certain nombre d'industries venaient s'installer

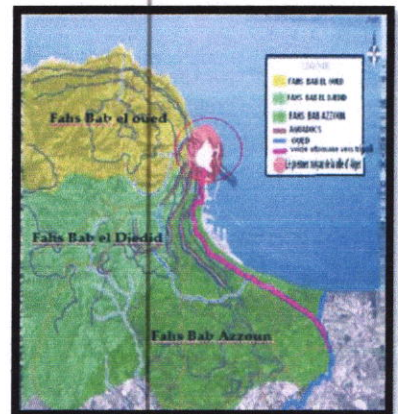


Figure 3.21: Carte d'Hussein Dey à l'époque Ottomane. Source: bibliothèque des Glycines

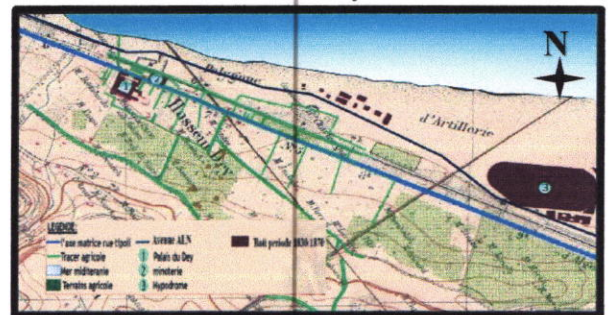


Figure 3.22 : Carte montrant Hussein dey avant 1870. Source : Galica modifier par Auteur

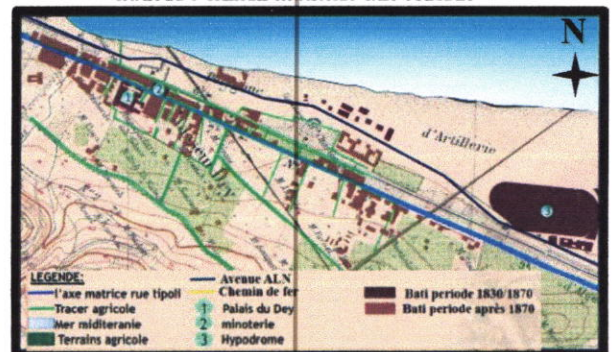


Figure 3.23 : Carte montrant Hussein dey après 1870. Source : Galica modifier par Auteur

le long de la rue tripoli, engendrant une croissance linéaire de part et d'autre de L'axe Tripoli.

3- Période avant 1939

Par la suite ; le dédoublement du quartier s'est fait vers l'Est en occupant des grands lots résultants du tracé agricole par un bâti spécialisé (hôpital et caserne) ainsi que vers les hauteurs le long de la rue parnet par le développement de l'habitat.

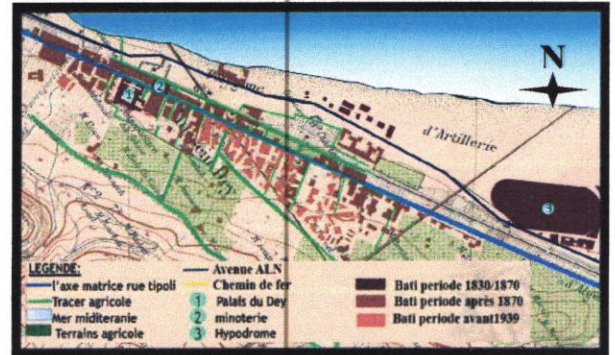


Figure3.24 : Carte montrant Hussein dey avant 1939.
Source :Galica modifier par Auteur

4- Période entre 1939-1962 :

Après la deuxième guerre mondiale, le quartier a bénéficié de la projection d'un groupe de H-L-M au niveau du parcours périphérique FernaneHanafi (la cité mer et soleil en 1956).

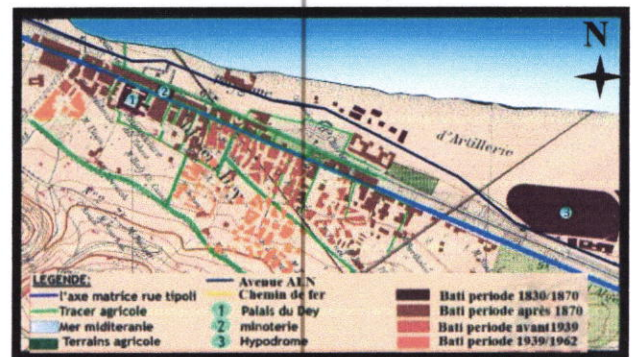


Figure3.25 : Carte montrant Hussein dey 1962.
Source :Galica modifier par Auteur

c) Période post coloniale à nos jours :

1- période après 1962 :

Par la suite l'extension du quartier s'est orientée vers l'Est au-delà de la caserne l'implantation du bâti spécialisé et de l'habitat collectif sous forme de grands ensembles.

Des infrastructures routières se sont développées récemment.

À la fin de cette période, la structure du quartier résultante ne répond à aucune logique d'implantation, car elle évolue suivant la structure des parcours élaborés par l'armée.

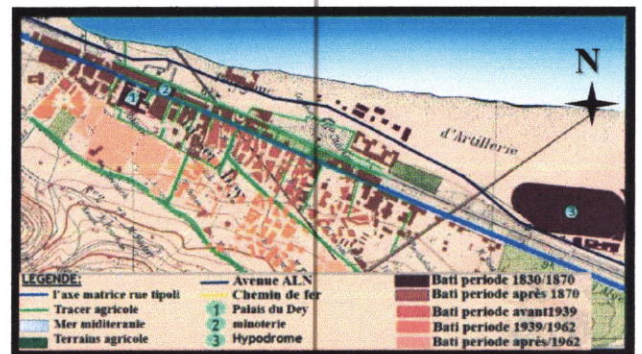


Figure3.26 : Carte montrant Hussein dey 1962
Source : Galica modifier par Auteur

2- De 1984 à nos jours :

Une gare routière fut édifée au Nord du Caroubier engendrant une forte polarité accentuée par l'université des sciences islamique et l'implantation d'habitations et d'équipements à proximité. A cette période le quartier saturé entama l'occupation des poches vides sans logique d'implantation.

Des infrastructures routières se sont développées récemment tels que le tramway longeant la rue Tripoli ainsi qu'une ligne de Métro sur le parcours FernaneHanafi

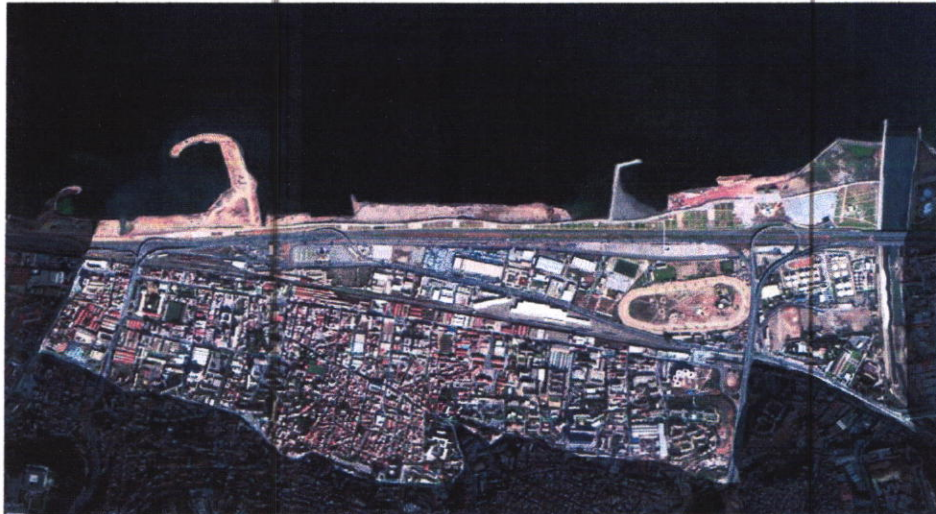


Figure 3.27 : Carte d'Hussein Dey actuellement. Source : Google Earth modifié par Auteur

III.3.4- Synthèse :

-De notre précédente lecture, nous pouvons tirer plusieurs conclusions :

-Hussein Dey a connu plusieurs changements de statut depuis l'époque Ottomane, elle est passée de Fahs à la ville militaire puis à celui de Quartier industrielle.

-La croissance de Hussein Dey fut conditionnée par deux axes : l'axe de dédoublement l'avenue des Fusiliés et l'axe de développement de l'hyper centre la rue de Constantine actuel (rue de Tripoli), d'où la présence des permanences, un avantage pour accueillir l'extension de l'actuel centre d'Alger

-A travers cette lecture, nous relevons la permanence historique de certains nombres d'éléments tel que :

- La maison du Dey, actuellement lycée Thaalibiya ;
- La maison du la fille du Dey, actuellement Lycée Boulkine ;
- L'axe centralisant de la ville actuel rue de Tripoli ;
- La moutonnaire actuellement ALN 11;
- Le chemin de fer ;
- L'hippodrome ;
- La caserne ;
- L'église.

- Cette notion de permanence, nous impose l'intégration de ces permanences dans notre future projection en tant qu'éléments de composition permettant l'ancrage du projet dans son site.

III.4- LECTURE DES ELEMENTS MORPHOLOGIQUE DE COMPOSITION URBAINE :

III.4.1- Etude morphologique :

La lecture morphologique nous permet de « *comprendre rapidement un contexte urbain non familier. Cela consiste tout d'abord en la situation actuelle des éléments constitutifs du tissu -rues/places, parcelles/ilots, bâti - suivie d'une lecture de la forme dans sa chronologie décroissante (à travers l'histoire) afin de comprendre la logique de création d'un fragment urbain* »⁽³⁴⁾

III.4.1.a. L'accessibilité et transport :

L'accessibilité : Se fait selon les axes suivants :



Figure 3..28 : Carte montrant l'accessibilité et le transport. Source :POS modifié par l'auteur

- L'autoroute N11 à partir de la pénétrante Mohamed Marbouche, la pénétrante d'Oued Ouchaiah
- L'avenue de L'ALN et la rue Tripoli qui relie notre zone d'étude avec l'aéroport et l'est du pays.
- Le chemin FernanHanafi venant de l'avenue Hassiba Ben Bouali
- Des routes venant de Kouba, Bechdjerah, El Harrach
- L'avenue des Fusillés
- Deux passerelles: une du côté de la gare d'Hussein Dey et l'autre du côté de la gare routière.

³⁴« Eléments d'analyse urbaine théorie et application » coordonné par AmmaraBekkouche, Page 11.

- Les transports : Permettant l'accessibilité à notre site
- Le chemin de fer qui longe de la rue Tripoli et qui relie l'est à l'ouest du pays.
- La ligne de métro avec 2 stations
- La ligne de tramway le long de l'axe Tripoli avec 6 Stations.

En matière d'infrastructures, Hussein dey est bien lié aux autres pôles de la centralité, elle possède un réseau très important, ce qui permet une accessibilité facile de tous les côtés.

III.4.1.b. Les parcours :

1. l'échelle du territoire :

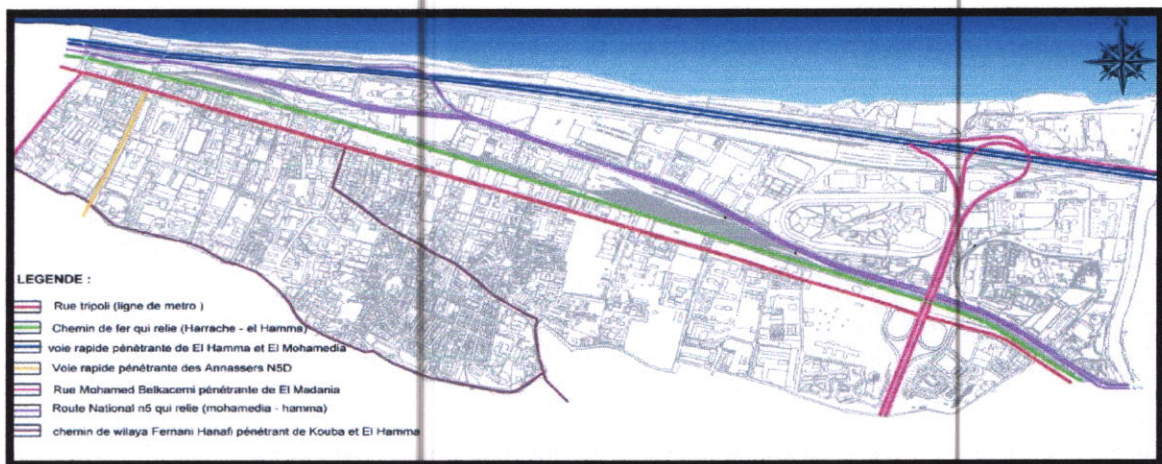


Figure 3.29 : Carte montrant les parcours l'échelle du territoire

Source : POS modifié par l'auteur

La commune d'Hussein Dey est desservi par un réseau routiers important qui la relie avec Alger centre et les autres communes par contre il matérialise la rupture entre le quartier d'Hussein dey et la frange littorale (le chemin de fer qui est parallèle à la rue Tripoli, la moutonnière l'actuel ALN11 et l'autoroute qui longe la baie d'Alger).

2. L'échelle du quartier d'Hussein Dey :

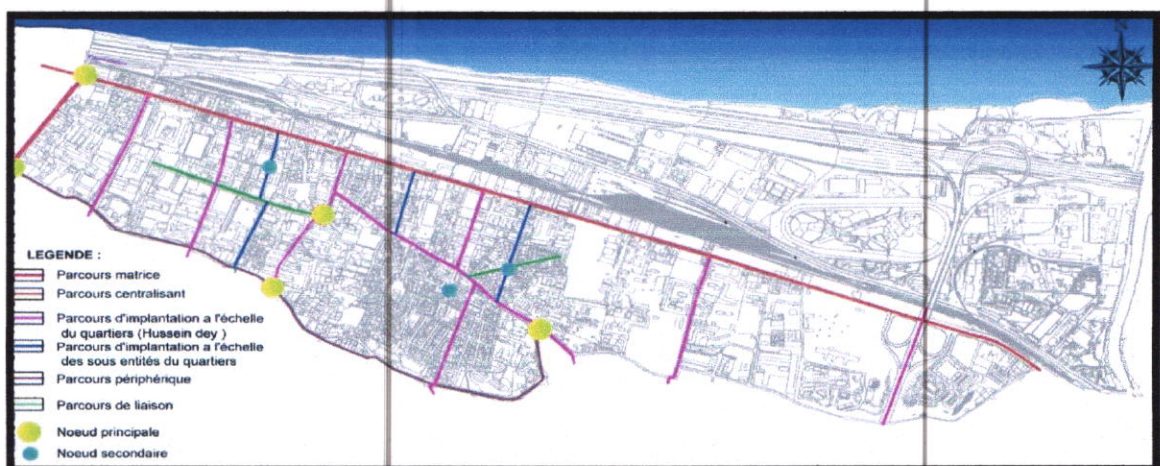


Figure 3.30 : Carte montrant les parcours l'échelle du quartier

Source : POS modifié par l'auteur

- **Parcours matrice** : perpendiculairement à l'axe centralisant les parcours d'implantation correspondent au chemin de fusillés, la première urbanisation s'est faite toute au long
- **Parcours centralisant** : correspond à la Rue Tripoli parcours à l'origine de la formation de la commune représentait à l'époque coloniale le parcours qui menait vers Constantine, il s'est consolidé avec l'installation de la ligne de chemin de fer
- **Parcours d'implantation à l'échelle des quartiers** : parallèlement au parcours matrice, plusieurs parcours d'implantation se forment.
- **Parcours territorial périphérique** : correspond au chemin Fernane Hanafi, situé à la périphérie se caractérise par une modalité linéaire due à l'implantation de plusieurs cités de logements collectifs, de résidences, d'un lycée, Il se caractérise par se singularise par un flux mécanique important.
- **Parcours d'implantation à l'échelle des sous entités des quartiers**: c'est des parcours qui viennent organiser les unités comprises entre deux parcours d'implantation principale à l'échelle des quartiers.
- **Parcours de liaison** : Ces parcours qui viennent relier perpendiculairement deux parcours d'implantation à l'échelle des sous entités du quartier sont à l'origine de la formation de l'ilot.

III.4.1.c. Places et jardins :

Les espaces publics identifiés dans la commune d'Hussein Dey sont classée selon trois échelles :



Figure 3.31 : Carte montrant les places et les jardins.

Source : POS modifié par l'auteur.

1. Places et Jardins à l'échelle de la périphérie :

- La place de La Farge
- La place Emilio Zabatero
- Carrefour de la cité Amirouche
- Carrefour de l'hôpital Parnet
- Le parc

2. Places et Jardins à l'échelle de la commune :

- Carrefour du centre d'Hussein Dey
- La place de la mosquée
- La placette de la daïra d'Hussein Dey

3. Places et Jardins à l'échelle du quartier :

- Carrefour de Cartier
- Le jardin Brossette

III.4.1.d. Les Equipements :

1. Typologie des équipements :



Figure 3.32 : Carte montrant les équipements

Source : POS modifié par l'auteur

- Une grande concentration de l'activité industrielle
- Les équipements sont non équitablement répartis sur le site, constatation sur une seule partie de la ville (Nord-Ouest) ce qui rend -difficile surtout pour l'entité d'habitat individuels d'en faire usage.

2. les équipements structurant de la ville :

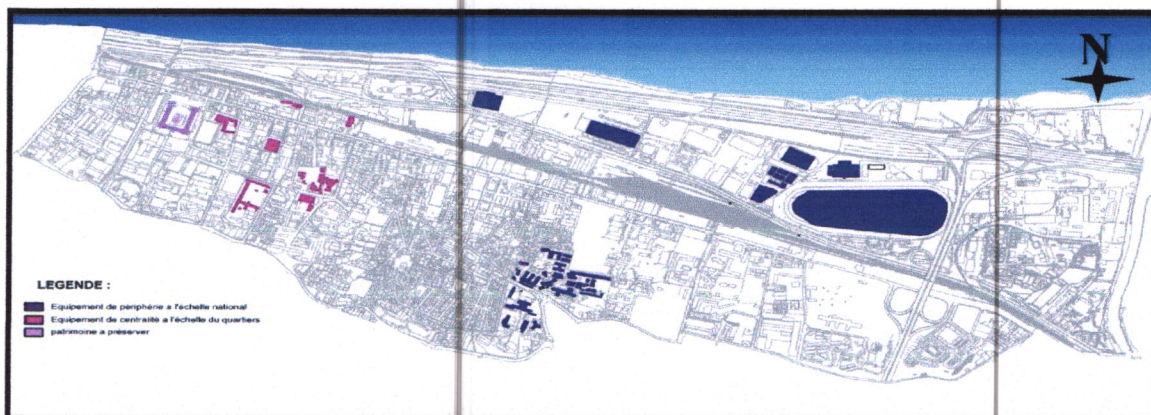


Figure 3.33 : Carte montrant les équipements structurant

Source : POS modifié par l'auteur

Après la répartition des différentes activités sur le site nous avons pu constater :

- Une grande variété d'équipements (à l'échelle nationale régionale et à l'échelle du quartier)
- l'emplacement des équipements à l'échelle nationale est que sur la frange littorale

III.4.1.e. Logique de découpage des ilots :

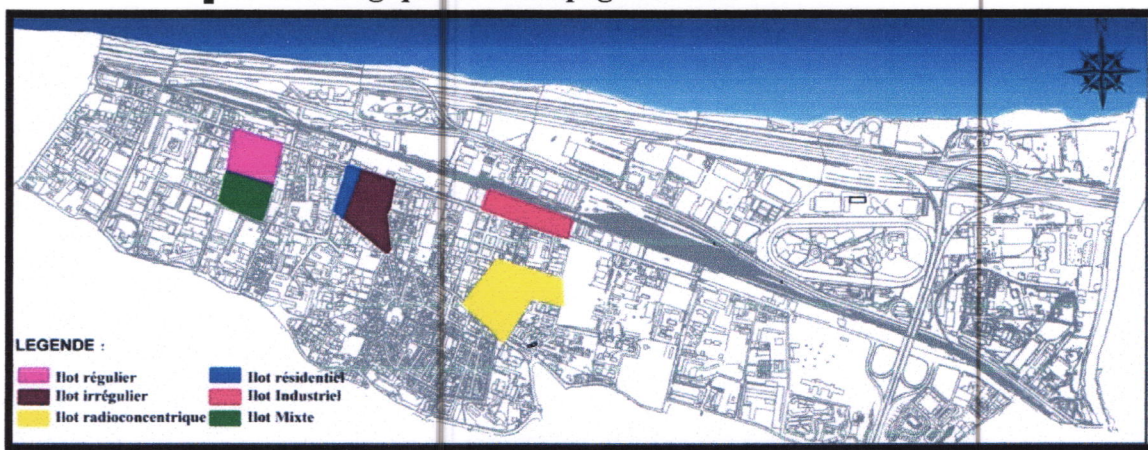


Figure 3.34 : Carte montrant Typologies des ilots

Source : POS modifié par l'auteur

1. La forme des ilots : On distingue trois types de forme d'ilots à Hussein Dey

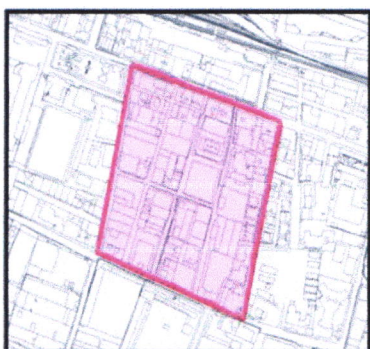


Figure 3.35 : Carte montrant Forme régulière des ilots

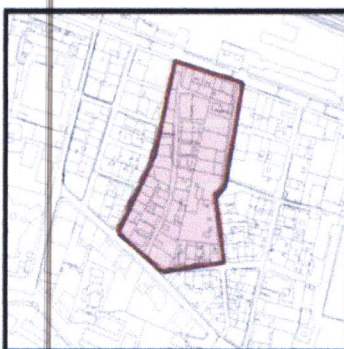


Figure 3.36 : Carte montrant Forme irrégulière des ilots

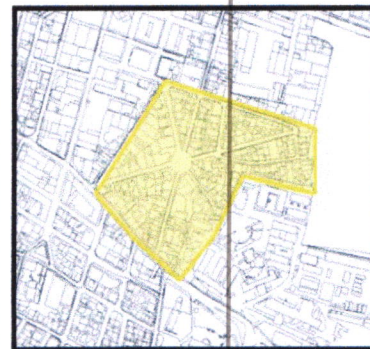


Figure 3.37 : Carte montrant Forme radio concentrique des ilots Source :

- **Ilot régulier:** sur l'axe Tripoli et autour de maison du Dey , avec des voies perpendiculaire à l'axe centralisant qui suit le tracé agraire.
- **Ilot radioconcentrique :** se trouve au sud-est du quartier avec un point central qui est un espace public entouré de voies larges visent à assurer l'accessibilité, l'aération et permettant la circulation et le contrôle (urbanisme militaire).
- **Ilot irrégulier:** On les retrouve dans le tissu de jonction d'Hussein dey entre la partie haute sur la voie de tripoli et la partie basse au sud-est du quartier.

2. Fonction des ilots :

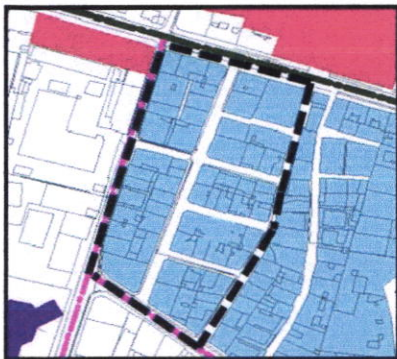


Figure 3.38: Carte montrant Ilot résidentiel Source : Auteur

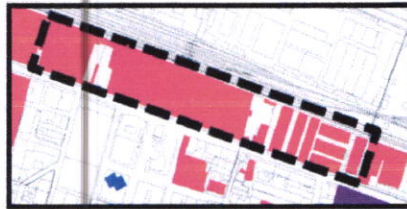


Figure 3.39: Carte montrant Ilot industriel Source : Auteur

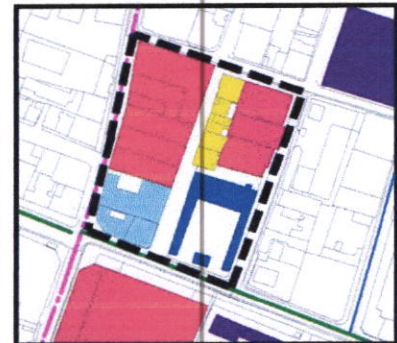


Figure 3.40 : Carte montrant Ilot mixtes Source : Auteur

- **Ilot résidentiel :** des ilots d'habitat et de services, l'activité industrielle y est quasi inexistante ce qui produit une animation plus importante généralement, ils ont une forme régulière
- **Ilot Industriel :** il occupe des grandes surfaces d'où l'activité est purement industrielle (hangars, dépôt, atelier.....)
- **Ilot Mixte :** des bâtiments de différentes activités (industrielle de service, éducatifs...) avec une présence timide des habitats individuelle.

3. Logique de découpage des ilots :

Hussein Dey est une ville non planifier, son urbanisation c'est faites progressivement au fur et au mesure de son histoire et du changement de sa vocation d'une vocation agricole, à une vocation industriel, puis à résidentiel.



Figure 3.41 : Carte montrant Logique de découpage des ilots
Source : POS modifié par l'auteur

Le découpage des ilots, qui sont «*la plus petite unité de l'espace urbain, entièrement délimité par des voies*»⁽³⁵⁾, obéit à une seule logique celle des parcours d'implantation.

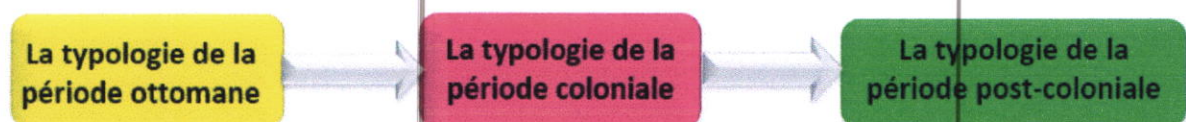
En se rapprochant du parcours d'implantation principal, les parcours d'implantation secondaire sont de plus en plus rapprochés donnant naissance à un tissu de base formé de lots de taille réduite, et à mesure qu'on en s'éloigne, les parcours sont de plus en plus espacés donnant naissance à un tissu spécialisé occupant des lots de grande surface (hangars, entités militaires, entrepôt).

III.4.2- Etude Typologique :

- L'étude typologique permet de mieux comprendre la diversification des bâtiments existants dans leur forme, type, et gabarit...ce qui aide à créer un projet cohérent avec le reste des immeubles existants.
- La lecture morphologique nous permet aussi de « *comprendre rapidement un contexte urbain non familier. Cela consiste tout d'abord en la situation actuelle des éléments constitutifs du tissu -rues/places, parcelles/ilots, bâti - suivie d'une lecture de la forme dans sa chronologie décroissante (à travers l'histoire) afin de comprendre la logique de création d'un fragment urbain* »⁽³⁶⁾.

III.4.2. Lecture typologique (type de base) :

Hussein dey a plusieurs types d'habitats qui caractérisent la ville et spécifiquement le long de l'axe centralisant « l'axe de Tripoli », notamment :



³⁵Réhabilitation De quartier, guide du professionnel, les étapes de la planification urbaine

³⁶« Eléments d'analyse urbaine théorie et application » coordonné par AmmaraBekkouche, Page 11.

▪ **III.4.2.a.La typologie de la période ottomane:**

1. **Habitat résidentielles : Maison de FAHS :**

Le type à cour est la première typologie de maison à Hussein Dey qui date de l'époque ottomane

Elle s'organise autour d'un patio et de différents types d'équipements nécessaires à son fonctionnement ainsi que des espaces publics.

Dans leur majorité l'organisation fonctionnelle interne des habitations est basée sur l'intimité, la séparation entre les espaces publics et privés.

▪ **III.4.2.b.La typologie de la période coloniale:**

1. **Habitat résidentielle: Maison a jardin :**

Sur les hauteurs de la commune, les colons ont construit c'est des maisons unifamiliales qui s'inspirent du type à cour des palais qui existaient à l'époque ottomane adapter au mode de vie des colons.

C'est ainsi que la maison, au départ introvertie, s'ouvre vers l'extérieur. Elle s'aligne à la rue et s'établit sur un ou deux niveaux desservis par un escalier à une seule volée. De nouveaux systèmes constructifs ont été adopté tel que la structure poteau-poutre avec plancher voutain.

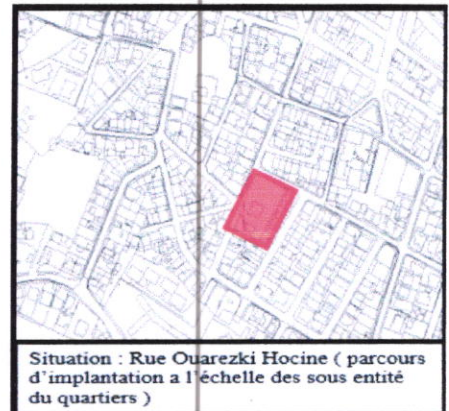


Figure 3.41 : Carte de situation
Source : POS modifié par l'auteur

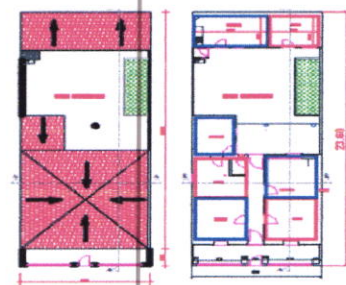


Figure 3.42: Plan RDC et de toiture.
Source : Archive d'Hussein dey

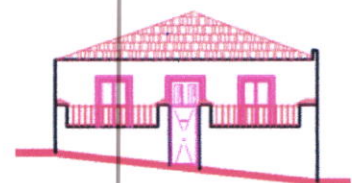


Figure 3.43 : Façade principale.
Source : Archive d'Hussein dey

<u>Relevé :</u>	
- Construite en 1958.	
- <u>Situation:</u> Rue Ouarezki Hocine	
- <u>Type :</u> Maison à cour de la période coloniale	
-Occupe une position de rive.	
- <u>Longueur :</u> 8.85	
- <u>Profondeur:</u> 8.24	
- <u>Nombre d'étages:</u> RDC.	
- <u>Nombre de travées:</u> 2 modules et demi.	
<u>Structure:</u> Ossature métallique, cloison en brique. Plancher en brique vouté soutenu par des solives en acier	

2. Habitat type en bande :

a- Maison des ouvriers :

Relevé
<p>Situation: Rue Tripoli</p> <p>Type : Maison en bande</p> <p>Occupe une position d'angle.</p> <p>Orientation: La façade principale orientée Nord.</p> <p>Longueur : 33 m</p> <p>Profondeur: 10 m</p> <p>Nombre d'étages: R+1.</p> <p>Nombre de travées: 6 modules, dont un demi-module occupé par l'escalier</p> <p>Structure: Mur porteur en pierre de moellon. Plancher en brique vouté soutenu par des solives en acier.</p>

b- Type résidentielle logements en bande « superposés » :

Relevé :
<p>Situation: Rue Tripoli</p> <p>Type : La maison à logement superposés</p> <p>Occupe une position de rive.</p> <p>Longueur : 23,10 m</p> <p>Profondeur: 18,90m</p> <p>Nombre d'étages: R+1.</p> <p>Nombre de travées: 2modules et demi</p> <p>Structure: Ossature en béton armée, Plancher en corps creux</p>

C'est une maison multifamiliale de deux modules de front et de deux modules de profondeur (10 à 12 m), obtenue par la superposition de trois ou quatre logements desservis par une cage d'escalier située sur le côté. Le rez-de-chaussée est réservé aux commerces ou aux garages.

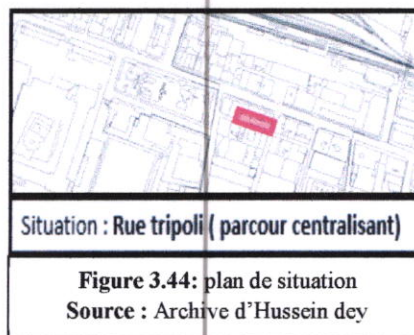


Figure 3.44: plan de situation
Source : Archive d'Hussein dey

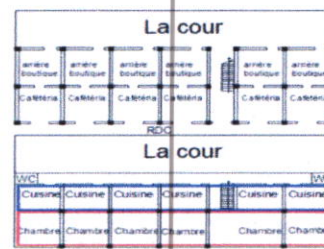


Figure 3.45: Plans du RDC et du 1er étage Source : Archive d'Hussein dey

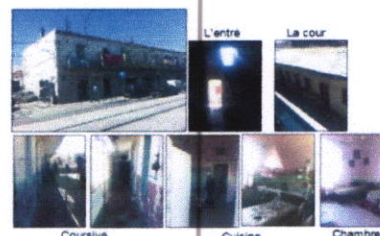


Figure 3.46 : Différentes vues
Source : Archive d'Hussein dey

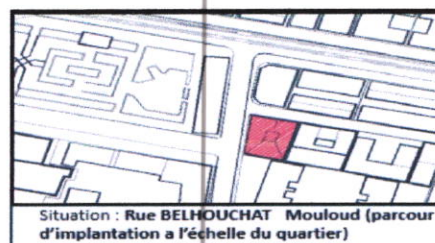


Figure 3.47 : Carte de situation
Source : POS modifié par l'auteur



Figure 3.48 : Plan du RDC et du 1er étage
Source : Archive d'Hussein dey



Figure 3.49: Vue de l'extérieur de la maison Source : Archive d'Hussein dey

3. Habitat Type en ligne

a. La première variante :

C'est une maison en bande dédoublée, Ex: Immeuble d'habitat variante de rive en R+6,

L'immeuble se développe sur 6 modules et 3 en profondeur.

Symétrie au niveau de la façade (tracé géométrique)



Situation : Rue tripoli (parcours centralisant)

Figure 3. 50 : Carte de situation
Source : POS modifié par l'auteur

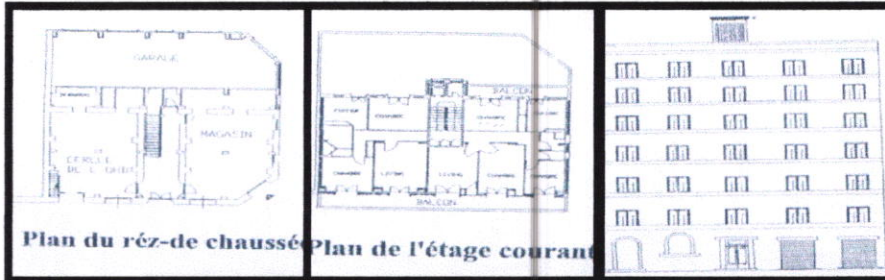


Figure 3.51 : Les plans de l'immeuble
Source : Archive d'Hussein dey

Figure3.52 : Façade sur tripoli
Source : Archive d'Hussein dey



Figure3.53 : Vue de l'extérieur de la maison
Source : Archive d'Hussein dey

b. la deuxième variante :

Fiche technique

Situation: Rue Tripoli

Type : Variante diachronique de type en ligne. -Occupe une position de rive.

Orientation: La façade principale est orientée Nord.

Dimensions: Le front: 19,16m

la profondeur: 15,96m

Nombre d'étages: R+6.

RDC: Commerce Etages: Habitations

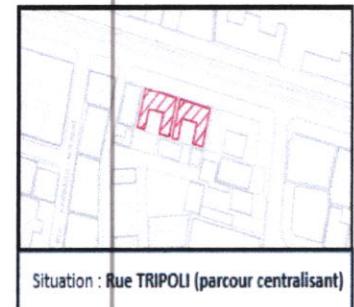
Nombre de travées: 3 modules

Structure: Mur porteur en pierre de moellon.

Plancher en brique vouté soutenu par des solives en acier



Figure3.54: Vue de l'extérieur de la maison
Source : Archive



Situation : Rue TRIPOLI (parcour centralisant)
Figure 3. 55 : Carte de situation
Source : POS modifié par l'auteur

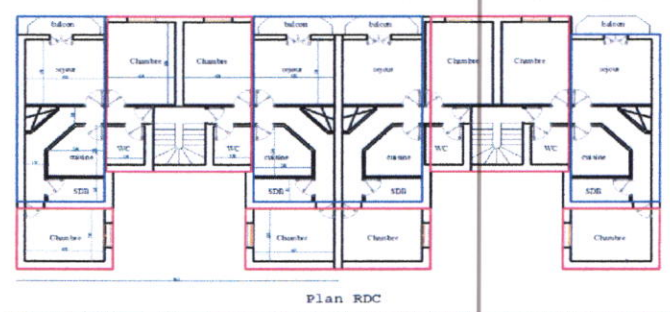


Figure 3.56: Plan du RDC
Source : Archive d'Hussein dey

▪ **III.4.2. c. La typologie de la période postcoloniale :**

1. Les grands ensembles (barre) :

Les grands ensembles d'habitat collectif situés à l'ouest et au sud-ouest de notre zone d'étude qui s'inscrivent dans le mouvement moderne peuvent atteindre les R+16.

- Description:

La barre est une seule entité de 10m*65m*50m

- Système distributif :

- La barre est reliée directement à l'espace public
- L'accès au bâtiment se fait par la voie de la cage d'escalier.
- L'accès aux logements se fait à partir de la cage d'escalier.

- Chaque étage contient trois logements « deux f3, un f2 » qui se distribue par un couloir aux différentes pièces

2. Les lotissements résidentiels :

Lotissements résidentiels localisés dans leur ensemble au niveau de la zone sud-est. Sud-ouest Sauf l'existence de quelle que maisons individuelle bordant l'axe Tripoli à l'est.



Figure 3.57: Vue de l'extérieur
Source : Archive d'Hussein dey



Figure 3.58 : Carte de situation
Source : POS modifié par Auteur

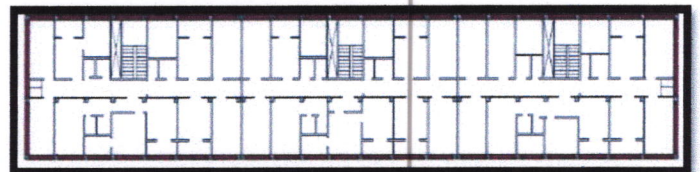


Figure 3.59 : Plans du 1er étage
Source : Archive d'Hussein dey

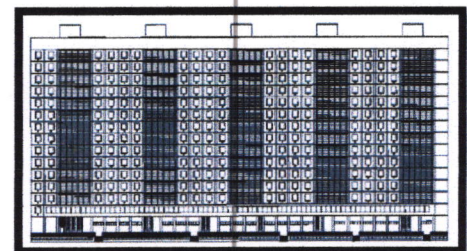
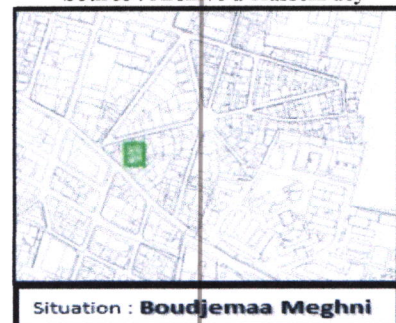
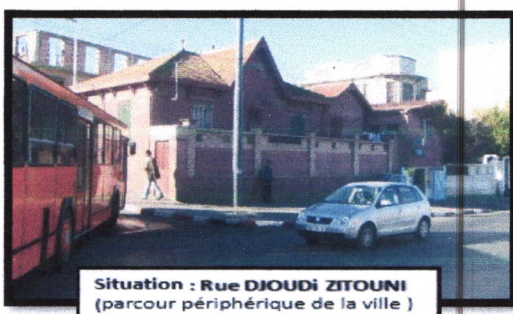


Figure 3.60 : façade principale
Source : Archive d'Hussein dey



Situation : **Boudjema Meghni**
Figure 3.61 : carte de situation
Source : POS modifié par l'auteur



Situation : **Rue DJOUDI ZITOUNI**
(parcour périphérique de la ville)

Figure 3.62: Vue de l'extérieur
Source : Archive d'Hussein dey



Figure 3.63 : Vue Aérienne d'un groupe de lotissement
Source : Google earth

Synthèse :

A chaque fois que la commune change de statut, en passant d'une vocation maraichère à une vocation industrielle puis à une vocation résidentiel, la typologie du bâti évolue ou change.

A l'époque où Hussein Dey faisait partie de la périphérie Est d'Alger, elle été caractérisée par la présence de maisons de campagne et de résidences, c'est le type de base qui correspond à la maison à cour. (L'exemple du palais du dey).

Durant la colonisation, on constate l'apparition de nouveaux types, tels que: les maison jardin, les maisons ouvrières, le type résidentiel en bande et le type résidentiel en ligne, étant donné que la commune changée de statut en passant d'une vocation maraichère à une vocation militaire puis industrielle.

Avec l'évolution de la ville et sa nouvelle vocation (résidentielle), une variante de la maison en ligne apparait, ceux sont les grands ensembles, des cités de logements collectifs.

III.4.3. L'état du bâti :

Notre site se compose d'un tissu non homogène qui varie d'un bon état à un état dégradé :

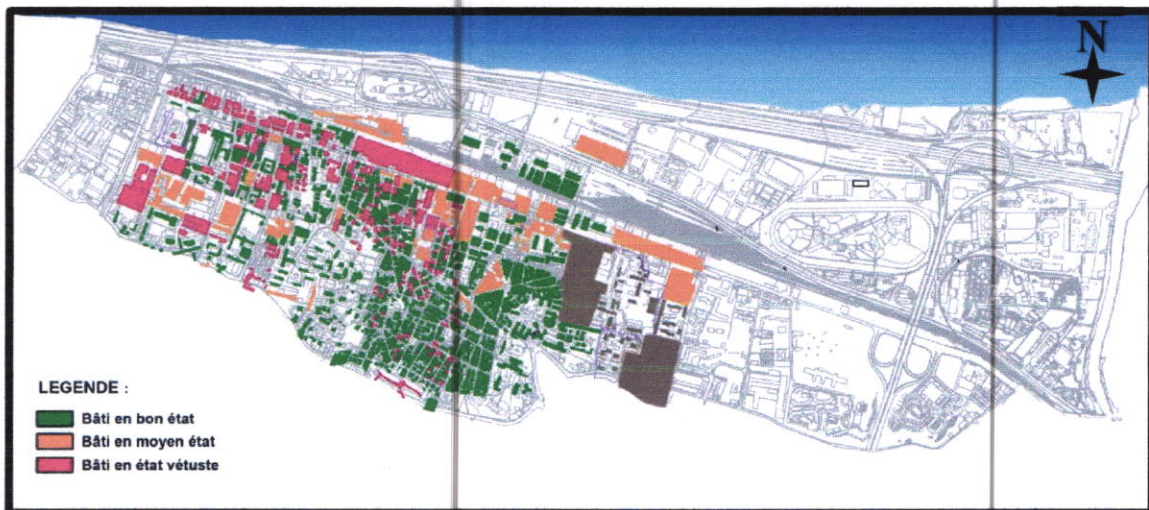


Figure 3.64 : Carte montrant l'état de bâti

Source : POS modifié par l'auteur

- Bâti en bon état : Correspond aux équipements et au tissu d'habitat individuel.
- Bâti en moyen et mauvais état : situé le long de la rue Tripoli et au sud et Sud –Ouest de notre site, et qui correspond aux friches industrielles et aux bâtiments qui datent de l'époque coloniale

Dans certains cas une réhabilitation/rénovation est envisageable. Dans les autres cas, où les bâtiments sont complètement dégradés et présentent un risque pour la population, en plus d'être une nuisance visuelle, la démolition est de rigueur.



Figure 3.65: Bâti en bonne état
(l'hôtel OASIS)



Figure 3.66: Bâti en état vétuste
(Groupe E.L.R.I.A.D.H)



Figure 3.67 : Bâti en moyen état
(cité mer et soleil)

III.4.4- Gabarit :

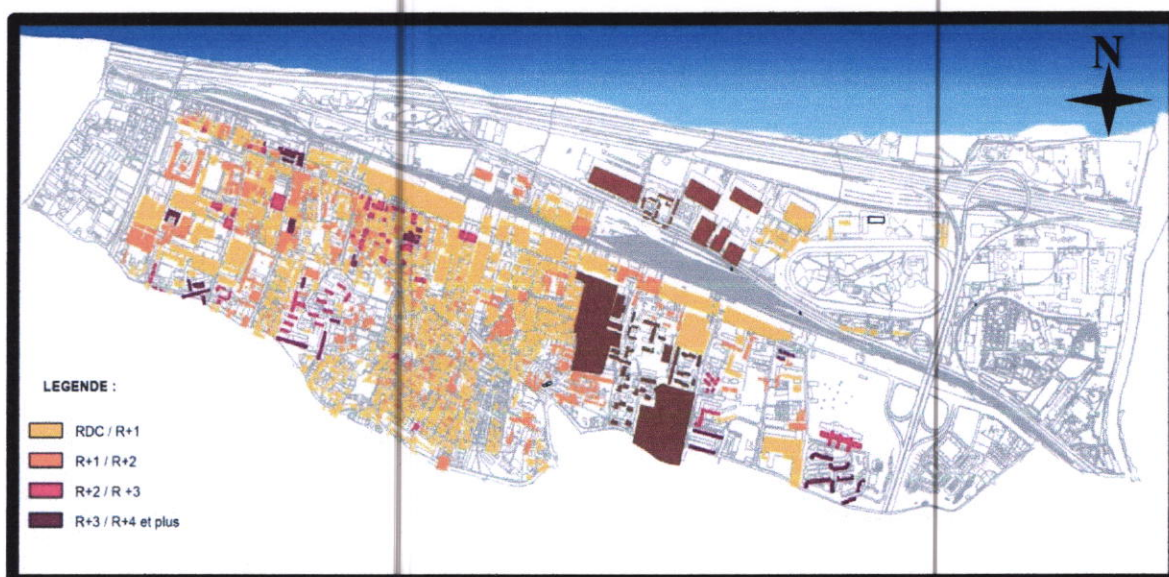


Figure 3.68 : Carte montrant le Gabarit Source : POS modifié par l'auteur

- Pour les habitations d'époque coloniale le gabarit est de R+1.
- Pour les habitations de l'époque post coloniales il est de R+4
- Sur la bande industrielle, nous notons l'étalement des bâtisses, leur vétusté,
- pour la friche industrielle de l'usine D'ERRIAD qui domine par son gabarit le plus haut sur la rue Tripoli, un gabarit de R+5 de haut.
- pour les grands ensembles (Cité Amirouche, Cité Sonatrach et la cité CILA), on arrive à sept niveaux et plus de hauteur.



Figure 3.69: montrant le gabarit des habitations sur tripoli
 Source : archive L'APC Hussein, dey

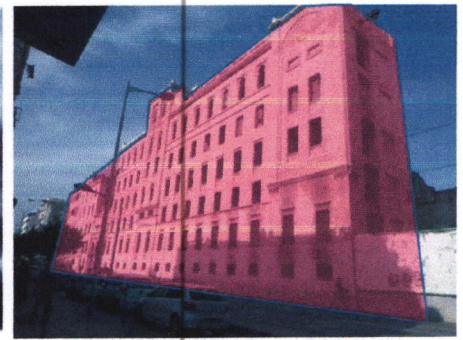


Figure 3.70: Groupe E.L.R.I.A.D
 . Source : archive L'APC Hussein, dey

III.5. SYNTHÈSE : PLAN DE LA STRUCTURE URBAINE :

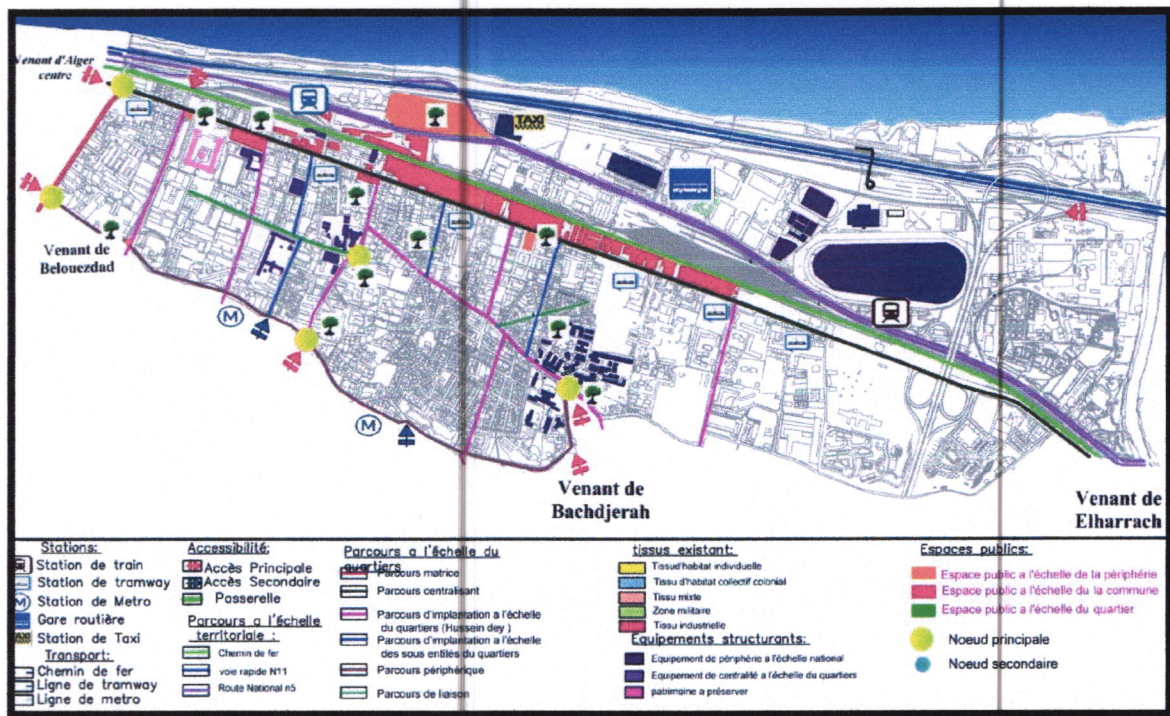


Figure 3.71 : Carte montrant la structure urbaine Source : POS modifié par l'auteur

La commune d'Hussein Dey occupe une situation géostratégique par rapport à la baie d'Alger :

- Sa position géostratégique sur la façade maritime de la baie d'Alger peut influencer l'image de la métropole.
- Sa position centrale lui offre le statut d'une porte vers la métropole.

- Sa proximité du centre d'Alger et de l'extension du nouveau centre (El Hamma) lui confère une position importante.
- La proximité du port et une bonne accessibilité à l'aéroport

En matière d'équipement, on note l'existence d'équipements de proximité mais aussi des équipements à l'échelle régionale, voire nationale, tels que l'hôpital Parnet, l'école paramédicale, la gare routière et le parc de loisirs du Caroubier.

En matière d'infrastructure, Hussein Dey est bien lié aux autres pôles de la centralité (les accès sont aisés), par le biais de l'autoroute est, des deux pénétrantes des Annassers et de celle de Oued Ouchaiyah qui relie la rocade sud à l'autoroute est, de la RN5 et enfin de l'avenue de Tripoli.

III.6. ORIENTATIONS DES INSTRUMENTS D'URBANISME :

III.6.1. Le PDAU et le POS :

L'étude du plan d'occupation des sols U 31 HAMMA HUSSEIN DEY se fixe les objectifs suivants :

- rehausser l'image de la capitale par développement d'une centralité à l'Est d'Alger
- La répartition de l'espace constituant le futur Hyper centre prés délocalisation des activités nuisantes et non compatible, occupant une emprise importante du tissu.
- Le renforcement et la mise en valeur de la façade maritime qui s'étend du 1^{er} mai à la cote rouge
- L'implantation d'équipements Hyper centraux générateurs d'emplois dans le tertiaire.
- L'amélioration du cadre de vie des différents quartiers par la création d'espaces libres et de loisirs (place, jardins ...)
- L'amélioration du cadre bâti et des transports en communs.

Orientations d'aménagements :

La situation stratégique dans l'agglomération Algéroise destine les quartiers du Hamma et d'Hussein Dey à un traitement urbanistique particulier, les options d'aménagement permettent de confirmer les vocations de chaque quartier :

Quartier 1^{er} Mai Hamma : zone de l'hyper centralité

Quartier El Annassers : zone d'articulation de différentes fonctions et point focal.

Quartier Hussein Dey : zone résidentielle

Quartier Brossette cote rouge : zone poly fonctionnelle (habitat-équipements-commerces)

Zone Caroubier : zone de loisirs et de sports

III.6.2. Proposition Master plan (proposition BET art charpentier) :

L'action prioritaire d'Hussein dey est indispensable pour :

- Une liaison entre Tripoli-Djamâa El Djazair sera établie.
- L'autoroute de l'est sera reconvertie en boulevard urbain du front de mer.
- De grands espaces verts de récréation et de loisirs de la couronne urbaine d'Alger seront créés après l'aménagement du parc d'El Harrach.
- La transformation du faisceau de voies ferrées des trains de banlieue en système tram-train circulant dans un site plus urbain sera menée
- Dans la zone de Tripoli, la configuration du site et l'exigence de créer des liaisons entre le nouvel Alger et le tissu ancien.
- Pour assurer la liaison avec la mer, un système de circulation en balcon au-dessus du site propre du tram train est proposé , ponctué par des franchissements aériens entre les deux secteurs de développement.
- Des fenêtres vertes triangulaire pour assurer la transparence vers la mer, constituent des espaces d'agrément sont majoritairement en espaces publics, paysagers.

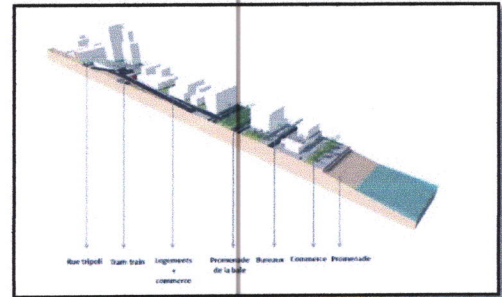


Figure 3.72: Coupe longitudinale sur le front de mer d'Hussein Dey d'après l'aménagement du PDAU d'Alger. Source : <http://www.skyscrapercity.com/>



Figure 3.73 : Vue en plan sur le front de mer d'Hussein Dey d'après l'aménagement du PDAU d'Alger. Source : <http://www.skyscrapercity.com/>



Figure 3.74 : Aménagement projeté par le PDAU d'Alger sur la commune d'Hussein Dey. Source : <http://www.skyscrapercity.com/>

III.6.3. Aperçu critique sur la proposition du GPU :

D'une part la proposition du master plan a pris en considération l'inscription du quartier d'Hussein Dey ,à l'ouverture de la ville a la mer, assurant une visibilité (fenêtres verts triangulaire), il a pris conscience également de l'importance de lier le quartier a la mer en traitant les barrière physique (chemin de fer et l'autoroute).

Hussein Dey constitue une centralité de l'ensemble de centralités projetées du littoral, de ce fait, la proposition des fenêtres vertes ignore la superficie du foncier perdu en termes d'espaces publics dans un milieu urbain considéré comme un future hyper centre. Ainsi que le transfert de l'autoroute de l'est en un boulevard urbain engendra de sérieux problème de circulation sur le front de mer .

De ce fait cette liaison ville/mer doit être renforcée par un système de mobilité permet d'accueillir le grand public et un projet pilote, afin de faire une importance à cette partie stratégique de la ville.

III.7 Bilan et diagnostic :



Tableau 3.75:les potentialités et les disfonctionnement source:

Les Potentialités

- Une position centrale dans la croissance de la baie d'Alger, avec un important réseau routier qui lui confère une accessibilité et une communication facile avec les différentes régions de la capitale.
- Situation stratégique proximité d'Alger centre et le port d'Alger, Nouvelle centralité el Hama.
- Position stratégique par rapport Les grands projets lancer à Alger tel que l'aménagement de la promenade de Sablette et la grande mosquée d'Alger « djamaa el Dja zaïre ».
- Les composants naturels, terrain avec une faible pente, ainsi que la mer constituent l'un des points fort du constat.
- la ville présente une valeur historique importante (trace ottomane et industrie colonial « française»).
- L'existence des voies ferrée munie d'une gare ferroviaire pour accéder à Hussein dey
- L'existence du transport souterrain (Métro) Avec deux bouches.
- En matière d'infrastructure, Hussein Dey est bien lié aux autres pôles de la centralité (les accès sont aisés).
- Une grande variété d'équipements (à l'échelle nationale régionale et à l'échelle du quartier.
- Disponibilité du foncier en matière de friches urbaine industrielle et ferroviaire.

Les disfonctionnements

- Une rupture totale entre le quartier et la mer crée par le chemin de fer et les routes mécaniques, marginalisation de la bande côtière par un aménagement qui ne répond pas aux besoins des citoyens (inexistence de façade maritime).
- les problèmes de congestionnement des flux de circulation au niveau des nœuds.
- manque d'espace de stationnement.
- pauvreté du paysage urbain, manque de bâtiments ayant une architecture définie qui feront office d'image du quartier.
- Tissu non homogène.
- Saturation du site et une densité non maîtrisée.
- La présence d'un grand nombre d'industries qui sont des sources de nuisances et de pollution et qui occupent de grandes parcelles de terrain.
- Absence de centralité et le besoin d'un nouveau centre urbain qui sert à créer la continuité entre les deux entités.
- conflit entre circulation automobile d'un part et piétonnière et cycliste d'autre part.
- manque de place et de jardin à l'échelle de la ville qui seront des lieux publics et valoriserons la rencontre et la convivialité.
- Manque des équipements culturels et de loisir.
- Dégradation du cadre bâti, notamment au niveau de l'axe Tripoli.

III.8 INTERVENTION URBAINE :

III.8.1. Schéma de structure :

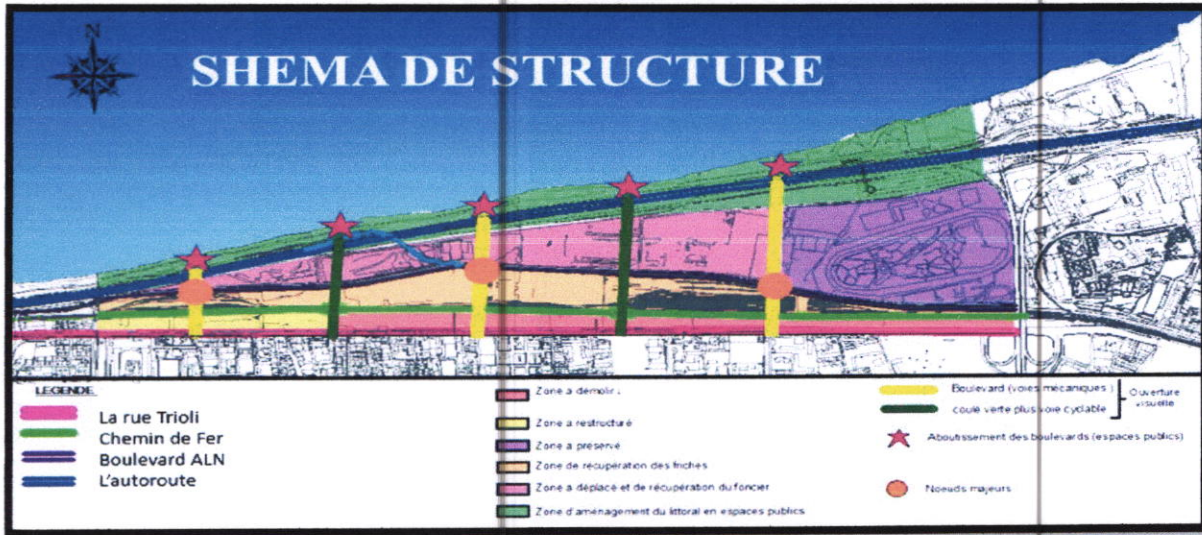


Figure 3.76 : Schéma de structure Source : POS modifié par l'auteur

III.8.2. Schéma d'aménagement :

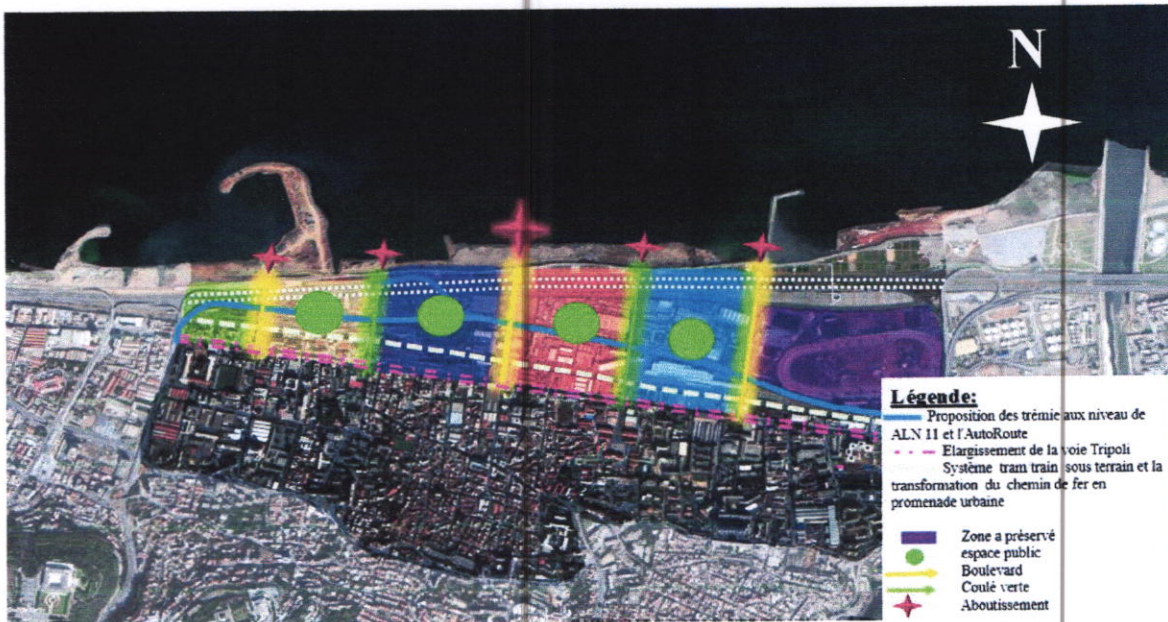


Figure 3.77 : Schéma d'aménagement Source : Google Earth modifié par l'auteur

Intention d'aménagements :

- Création des percées visuelles " de boulevards et de coulées vertes"
- le raménagement du boulevard ALN 11 avec des trémie afin de faciliter le passage du quartier d Hussein dey a la mer

CONCLUSION GENERALE :

La présente investigation a permis de bien comprendre la structure du quartier Hussein Dey, et de découvrir les potentialités de ce quartier, mais surtout les disfonctionnements urbain, social et économique menaçant l'équilibre et le confort de ses habitants.

Il constitue l'un des plus anciens quartiers de la capitale algéroise, il s'agit de lui donner une nouvelle image et de recomposer la frange littoral en ouvrant le quartier à la mer : le quartier tourne le dos à la mer ! Réparer ce lien entre la ville et la mer, suivant le principe de création des percées visuelles en termes d'espaces publics : des boulevards, des coulées vertes et des promenades urbaines, cela va permettre d'ajouter une vitesse lente au niveau de la baie, augmenter le flux piéton dynamisant cette aire littorale laissée long temps en marge.

Nous avons essayé à travers ce travail ; de définir des pistes, et des axes de mise en valeur d'un site, d'un environnement, d'un centre et d'un littoral, pour concilier les habitants avec leur ville, et concilier l'ensemble avec la mer ; dans le cadre du mouvement mondial d'ouverture des villes littorales sur la mer.

L'eau sera dans les années à venir le nerf d'un bon nombre de conflit, pour la survie et le développement. Un développement économique et social bien évidemment pour le cas de la ville de d'Hussein Dey. Avec l'eau ; la ville doit inventer une nouvelle économie basée sur le tourisme, le loisir et la plaisance. Un objectif qui sera confronté toute fois à des contraintes majeures à savoir : l'activité industrielle qui est en plein essor dans un environnement économique national et international marquée par une activité intense, avec tout ce qu'elle engendre comme pollution et atteinte à l'écologie et à l'environnement d'une part et la détérioration du cadre bâti, notamment le centre-ville, véritable vitrine sur la mer d'autre part.

Créer un hyper centre, présente une nouvelle destination pour les usagers, un tel espace doit connaître un renforcement au niveau du réseau de transport, permettant l'accès et la sortie en toute fluidité, des voies mécaniques souterraines , aériennes ainsi que des trémie aux différents entrée de la ville. Ce qui va permettre l'entrée et le transit à Hussein Dey cette fois, sans encombrer la circulation des promeneurs. La transformation du chemin de fer en système tram /train sous terrain va y contribuer.

La recomposition de la frange littorale, a pour objectif, au préalable : la continuité de la trame urbaine qui se trouve aujourd'hui avec de multiples poches vides ; en parallèle, faire profiter le quartier d'Hussein dey de l'énorme potentiel foncier en matière de friches industrielles et des terrains délaissés.

A ce sujet, nous préconisons que la démolition partielle des friches en état de ruine et la délocalisation de certaines activités est le meilleur remède pour garantir un espace urbain cohérent, renforçant ainsi la centralité par des équipements et de l'habitat ; ce qui animera la partie de la ville qui se trouve en amont. Cette intervention par sa position stratégique vis-à-vis de la mer offre une deuxième opportunité pour renforcer le lien entre la ville et la mer et la baie d'Alger.

D'autre part notre projet urbain tente de donner une image cohérente de ce quartier qui s'adapte avec le nouveau statut d'Alger métropole , de ce fait, on propose de faire une continuité de la façade maritime d'Alger par la hauteur et les arcades du bâtis projeté situé sur le front de mer et lui donner ainsi une allure urbaine cohérente.

Hussein Dey constitue par sa position stratégique une centralité importante sur la baie d'Alger, pour cela notre projet architectural se manifeste pour répondre à ce critère essentiel qui est la monumentalité. Un projet d'envergure qui soutienne le concept d' « hyper centre », qui matérialise l'entrée Est de la ville, promettant un meilleur accueil au grand public, les touristes et les hommes d'affaire, et cela s'exprimera dans la conception de ce dernier.

En se basant sur l'aspect urbain, l'intégration au contexte urbain existant en tenant compte de l'échelle humaine mais aussi l'échelle de la baie d'Alger.

Le projet architectural reflète son souci d'assurer un confort aux consommateurs de son espace par l'aménagement d'une terrasse « cœur de l'îlot » au niveau du premier îlot entourée de boutiques et d'espaces de consommation et d'un espace de transit entre la promenade et le parc urbain projeté au niveau du 2ème îlot . les deux îlots se situent sur front de mer et à proximité de l'Hippodrome (connue par son énorme flux), pour cette raison nous avons doté les deux îlots par des fonctions de tourisme de détente et loisir, de services et des bureaux. Les deux îlots sont liés par des passerelles l'ensemble de ses derniers constitue la porte d'entrée Est de la ville.

Plus de confort, plus d'espace, plus d'aération, plus de verdure, plus de communication, plus de rencontre et plus de contact, tels seront les thèmes que les projets urbains auront à marquer la ville et son littoral le long des années à venir, avec comme outils : une nouvelle gouvernance urbaine, une nouvelle concertation, une nouvelle négociation, une nouvelle participation citoyenne. Tout en insérant cette production urbaine dans la durabilité, et le souci de développement économique local, régional et national.

En vue de l'importance et l'ampleur de ce type d'opération pour la ville et le territoire, la question qui s'impose en final c'est;

Pour quelle option de réaménagement futur et durable opter pour le waterfront Algérois? Cette question formera la problématique et la piste de recherche d'un travail futur.

Bibliographie

Ouvrages généraux

1. BONILLO J. L., Contribution à une histoire critique du projet architectural et urbain, Thèse d'H.D.R., Laboratoire INAMA, E.N.S.A. Marseille, (Mars 2011)
2. BONILLO J. L., L'analyse morphologique et le projet urbain dans Intergéo-Bulletin, 1995, n°
3. Bury, J. -C. (2003). Métropoles et structuration des territoires. Paris, Conseil Economique et Social, DATAR : 262 p . Jean
4. BOZZANI, S. (2006). L'apport de l'inter modalité aéro-ferroviaire à grande vitesse au rayonnement métropolitain, Université de Lille 1, p44
5. CHRISTIAN Devillers, Le projet urbain , édition : Un Pavillon de l'Arsenal, Paris, 1994, p12
6. C, LACOUR. (1999), Méthodologie de recherche et théorisation des villes, in "La Métropolisation, Croissance, Diversité, Fractures", Paris, Anthropos, p70-71.,
7. Daniel PINSON, projet de vie, projet de ville ,In « projet urbain :enjeux, expérimentations et profession » 2000,p79.
8. CHALINE Claude. 1994. p.15
9. (CHALINE Claude. 1994. p.42).
10. DEVILLERS, Ch., « Le projet urbain », in Architecture : recherche et action, Actes du colloques des 12 et 13 mars 1979 à Marseille/Palais
11. JEAN-CLAUDE GAYSSOT, ministre de l'équipement, « Vivre la ville », in revue d'urbanisme, n°308, octobre 1999, p44.
12. HELENE LAPERRIERE, lecture culturelle d'un paysage urbain : éléments de méthode tirés du cas montréalais, lieux culturels et contextes de villes, 1998 p116
13. Philipe Pannerai, Jean. Castex : Les éléments de. L'analyse urbaine dynamique.
14. PIERRE MERLIN, FRANÇOISE CHOAY- Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement. Edition PUF, 1988.
15. PHILLIPE PANNERAI, JEAN CASTEX: Les éléments de l'analyse urbaine
16. ROGER. (2007), les processus de métropolisation dans les capitales régionales européennes, université de Toulouse 2, 2007, p, 11
17. ROGER. (2007), les processus de métropolisation dans les capitales régionales européennes, université de Toulouse 2, p46

Ouvrages spécifiques

1. BRAUDEL F, la Méditerranée, l'espace et l'histoire, 1977, p.52
2. CHALINE Claude, «Ces ports qui créèrent des villes", 1994, Ed. l'Harmattan, Paris, p 71
3. VALDA.A & WESTERMANN.R, la suisse et ses friches industrielles, des opportunités de développement au cœur des agglomérations, Berne, 2004, P3.,
4. Réhabilitation De quartier, guide du professionnel, les étapes de la planification urbaine

Article

1. Alger métropole, Ecole Polytechnique d'architecture et d'urbanisme EPAU, institut d'architecture Stuttgart Allemagne, 2000, P75
2. Alger métropole, partie 1 thèmes privilégiés p 15
3. DUFRESNE JACQUES. Mumford, ou la cité organique. Revue Critère, n° 17, printemps 1977.
4. Des Congrès, Paris, Ministère de l'Environnement et du cadre de vie, CERA/ENSBA. Concernant cet auteur, voir également: Devillers, Ch., Pour un urbanisme de projet, mai 1983 ; et Conférences paris d'architectes, pavillon de l'arsenal 1994 – Christian Devillers, Le projet urbain, et Pierre Riboulet, La ville comme œuvre, Paris, éd. du Pavillon de l'arsenal, 1994.

5. Eléments d'analyse urbaine théorie et application » coordonné par Ammara Bekkouche, Page 11.
6. Intervention de Ch. Devillers en Mars 1979 au colloque intitulé Architecture : Recherche et Action au Palais des Congrès de Marseille
7. les réactions du Projet Urbain ; territoires et temporalités , presses Polytechniques et universitaires romandes : concerter , gouverner et concevoir les espaces publics urbains p19-20-21
8. Vie des villes, Revue hors-série n:03, Alger, juillet 2012- p:119

Site internet :

1. <http://www.skyscrapercity.com/>
2. <http://www.hafencity.com/>
3. <http://www.pcaint.com>
4. <https://archinect.com>

II. RECHERCHE THEMATIQUE SUR LES HOTELS :

Introduction :

Généralement le terme "Hôtel" renvoie au concept du voyage. Durant ses déplacements, le voyageur a besoin à un moment ou un autre d'un lieu où loger.

Le nombre de voyageurs dans le monde n'arrête pas d'augmenter pour dépasser le chiffre de centaine de million. Celui des hôtels a suivi la même courbe ascendante pour s'adapter à la fois aux paramètres de la quantité mais aussi à ceux de la qualité et de la diversification dans le milieu hôtelier.

En Algérie, l'hôtellerie a connu la même évolution en progressant ou en ralentissant selon les circonstances et les paramètres de sécurité existants dans le pays et l'environnement immédiat

Définition de l'hôtel:



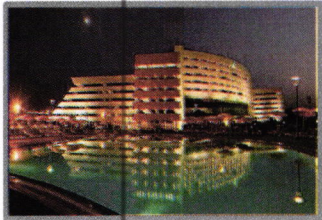
« Personnes n'a envie d'hôtels classiques, ni d'hôtels dits internationaux; un hôtel c'est dormir et se sentir chez soi en une demi heure ». (d'après l'architecte Jean Nouvel)

« L'hôtel est un établissement commercial d'hébergement classé offrant des chambres ou des appartements meublés pour une clientèle effectuant un séjour caractérisé par une location à la journée, à la semaine ou au mois. Il est exploité toute l'année ou seulement pendant une ou plusieurs saisons » (d'après le moniteur hôtellerie).




Il représente un lieu de séjour commode, avec une valeur architecturale que l'on peut voir, admirer et même visiter, avec des services spécifiques afin de satisfaire les usagers.

Les types d'hôtels :

1-Selon la clientèle :

Hôtels touristiques	sont définis comme des établissements homologués par le ministère du tourisme répondant aux normes techniques imposées par la réglementation.	 Figure 1 : Hôtel Puerto America
Hôtels de santé	situés à côté des thermes naturelles et littorales, assurant à ses occupants des services de santé et de repos.	 Figure 2 : Hôtel latitude 43, Saint-Tropez
Les hôtels d'affaires	« hôtel des congrès », est un établissement réservé à la tenue des congrès, des réunions, des forums ou des banquets. La prise en charge totale de l'hébergement, de la restauration et des divertissements a conduit à la création de ce type d'hôtels.	 Figure 3 Hôtel Sheraton club des pins, ALGER

2-Selon le site :

Hôtels urbains	Hôtels en paysage semi urbain	Hôtels en sites naturels
ce sont des hôtels qu'on trouve au centre des villes, ou en bordure de mer si la ville se développe sur littoral, ils s'organisent généralement autour d'un espace central « atrium », on y trouve des magasins, des services, des banques, des restaurants, avec une partie d'affaires.	localisés généralement à la périphérie de la ville, en plus de l'activité de l'hébergement, ils offrent des activités de loisirs, et de distractions...etc.	on les trouve en dehors de la ville, dans un site naturel où il présente des potentialités touristique, au bord de la mer dans les forêts, sur des falaises, ou en montagnes là où le paysage est beau, à caractère de sport et de loisirs.
 Figure 4 Hôtel de l'Esplanade, Berlin	 Figure 5: Hôtel mercure, Budasbest	 Figure 6: Hôtel Le chalet d'Adrien Verbier

Classification des hôtels :

Les hôtels sont classés en cinq catégories, en fonction du :

- Degré de confort, du nombre de chambres,
- La diversité et de la qualité des services et des équipements offerts,
- Formes de propriété,
- La forme de gestion et de la commercialisation,
- La clientèle visée
- La localisation
- La taille du projet.

-Le but de ce classement est d'informer le voyageur sur la catégorie et le niveau de qualité du confort offert par l'hôtel en fonction du nombre d'étoiles qui lui ont été décernées.

Composant d'un hôtel:

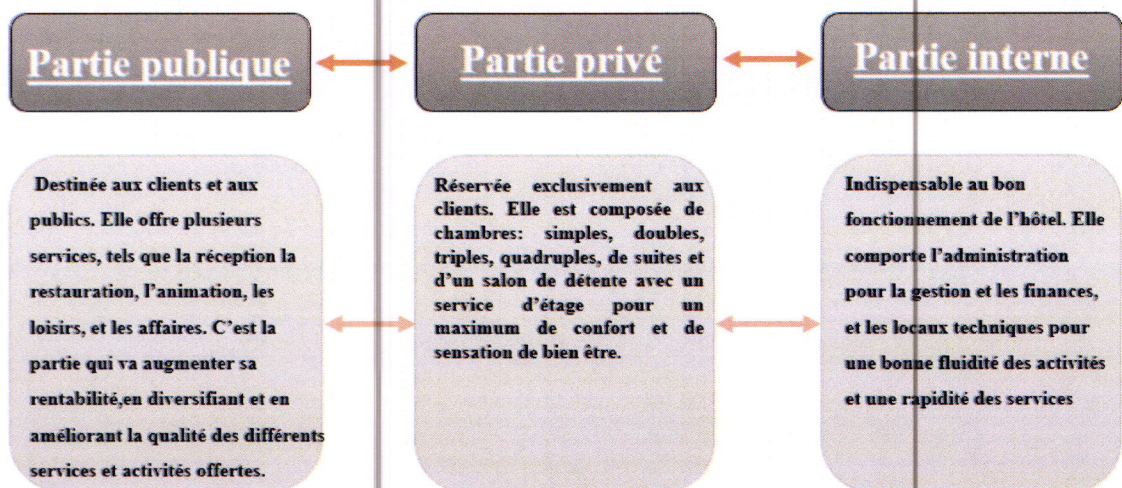


Figure: schéma montrant les composants d'un hotel Source: Auteur

III. .EXEMPLE D'UN PROJET D'HOTEL LOCALE : Hôtel es-safir

(ex : Aletti)

Situation de l'hôtel :

L'hôtel se situe en plein cœur d'Alger, d'une classification de 4 étoiles, offre une large façade blanche donnant à la rue Asselah Hocine, Surplombant la mer, le port et la gare ferroviaire.



Historique de l'hôtel Es-Safir :

Conçu par les deux architectes A. Blugsen

et J. Richard, inauguré en 1930 par Charlie Chaplin, ce grand palace appartenait aux frères Aletti, d'où son nom. De nombreuses personnalités de tous horizons y ont séjourné : Ferhat Abbas, Houari Boumediène, Fidel Castro, Che Guevara, Caroline de Monaco, Charles Aznavour En 1984, l'hôtel Aletti est rebaptisé Safir.

Figure 5 : plan de situation de l'hôtel ES-SAFIR

Description du projet :

L'hôtel Aletti représente une splendeur de l'architecture Art déco, d'une hauteur de 6 étages, dressé sur le front de mer de la capitale, sur une galerie d'arcade rehaussée par un rythme d'ouvertures généreuse sur



Figure 6: façade de l'hôtel Aletti (Es-safir)

double hauteur aux lignes pures, surplombé d'un jardin suspendu donnant sur la mer. L'ancrage urbain de cet équipement lui conféré un statut particulier. D'une superficie de 18 080m².

Programme :

Chambre :

L'hôtel dispose de 138 chambres qui commencent à partir du 3eme palier, 06 suites, 02 appartements, 01 appartement directeur.

Restauration :

Côté restauration, il possède un restaurant gastronomique d'une capacité de 150 couverts, d'un salon de thé Zerieb de 120 places, d'une cafétéria Cintra de 150places, et d'une salle de banquet de 250 places, et d'un bar de 30 places.

Autre commodités :

L'hôtel propose 03 boutiques en location, d'une salle de spectacle de 300places, d'une salle de conférences de 250 places, d'une salle de réunions de 60 places et d'une salle polyvalente de 120 places.

Salons :

- Salon du rez de chaussée : Accès par le hall ;
- Salon du 2ème étage : Accès par ascenseur ou escaliers clients.

V. PROGRAMME QUANTITAF ET QUALITATIF DE L'HOTEL :

Programme quantitatif hôtel touristique

Entités	Espaces	Surfaces m ²	Nom -bres	Surfaces totales m ²		
Accueil	Entrée principale	33.5m ²		1177,9 m ²		
	Hall	769 m ²				
	Salon d'accueil	268 m ²				
	Réception salon	58.4 m ² /49 m ²	02			
Restauration	Snack bar	209 m ²		1798,6 m ²		
	Restaurant					
	Cuisine centrale	Salle 1	354.5 m ²			
		Cuisine	227.5 m ²			
		C.F boisson	9 m ²			
		CF laitier	27 m ²			
		CF viande	28 m ²			
		C.F fruit et légumes	26.5 m ²			
		Préparation repas froid	24.8 m ²			
		pâtisserie et dessert la plonger	24. m ²			
		Boissons Chaud	17 m ²			
		Rangement Vaisselle	32 m ²			
		Locale poubelle	53.6 m ²			
		Dépôt	32 m ²			
	Restaurant de personnel	63 m ²				
	Faste Food	186 m ²				
	Coffee chop	60 m ²				
	Crêperie	356.5 m ²				
	crémèrie	14.6 m ²				
	sandwicherie	13.5 m ²				
pâtisserie	14 m ²					
	26 m ²					
Distraction	Piscine	178 m ²		987,5 m ²	1798,6 m ²	
	Entretien piscine	809,5 m ²				
	Salle de musculation	96 m ²				
	Salle de massage	61.5 m ²				
	Salle de yoga	47 m ²				
	Salle de jeux	260.5 m ²				
	Boite de nuit					
	Scène	36.6 m ²		765,9 m ²		
	Piste de dance	94.3 m ²				
	Coin cafeteria	56 m ²				
	Salon	219 m ²				
	Salle des fêtes	564 m ²		1212,9 m ²		
	Salle1	528 m ²				
Salle de diner	208 m ²					
Cuisine	28 m ²					
Dépôt	14.4 m ²					

	Chambre 1	26.2 m ²				
	Chambre 2	26.2 m ²				
Hébergement	Circulation	556,6 m ²				
	Chambres doubles	28 m ² / 30 m ² / 27.5 m ² /24.5 m ² /23.7 m ²	117			
	Chambres triple	38.5 m ² /33.5 m ² /38.6 m ² / 36.3 m ² / 39 m ²	18			
	Suites	52.5 m ² /50 m ² /46.8 m ² /47.5 m ² /46 m ²	12			
Administration	Salon de réception	48 m ²			485 m ²	
	Bureau du directeur	43.8 m ²				
	Salles de réunions	46.5 m ²				
	Bureau de Comptable	35.5 m ² /27.5 m ²	02			
	Bureau de gérant	22 m ²				
	Sécurité	28 m ²				
	Bureau d' Archive	38 m ²				
	Salle d'attente Médecin	35.5 m ² 33 m ²				
	office	44.7 m ²				
	Poste de contrôle	82.5 m ²				
Service	Boutiques	40 m ²	04		160.6 m ²	
	Centre de mise en forme Homme et femme				774 m ²	1489,2 m ²
	Centre de beauté Femme et Homme	63 m ² 7 m ²	08			
	Jacuzzi	80.5 m ²	02			
	Soin humide	46.5 m ²	02			
	Sauna individuelle	12.8 m ²	02			
	douche	9.5 m ²	02			
	Vestiaire homme et femme					
	Sanitaire	27 m ²	04			
	Dortoir homme et femme	213.6 m ²				
	Vestiaire h et f	26.5 m ²	02			
	La buanderie	66.7 m ²				
	Séchoir	32.5 m ²				
Repassage	40.3 m ²					
Ligne propre	31.6 m ²					
Service chambre	36 m ²					
Technique	climatisation	36 m ²			11352,6 m ²	
	chauffage	35 m ²				
	Locale poubelle	34 m ²				
	groupe d'eau	39 m ²				
	Chambre froid	8 m ²				

	Parking1	3582 .5 m ²	107p laces	5288 m ²
	Parking2	1705.5 m ²	29 place s	
	Dépôt	18.5 m ² / 64.8 m ² /69 m ² / 84 m ²	04	
Programme quantitatif hôtel d'affaire				
Entités	Espaces	Surfaces m2	nombres	Surfaces totales m2
Accueil	Hall et Salon de réception	159 m ²		205 m ²
	Bureau d'accueil	46 m ²		
Affaire	Agence d'assurance	46.5 m ²		589,4 m ²
	Agence bancaire	70.5 m ²		
	Agence de publiciste	46.7 m ²		
	Agence de voyage	49.2 m ²		
	Location de voiture	26.5 m ²		
	Salle des congres	180 m ²		
	Salle Accueil	40 m ²		
	Salle de réunion	65 m ²		
	Salle d'internet	65 m ²		
	Restauration	Caféterie	81 m ²	
Hébergement	Chambre double	26.3 m ² / 24.4v/ 26.2 m ²		
	Suite	52.8m ² /52.3m ² /49.5m ² /48.8 m ² /49 m ²		
Service	Circulation	148 m ²		
	Parking	742.8 m ²	21 places	
	Post de contrôle	26.3 m ²		
	Bagagerie	14.8 m ²		
	Sanitaire	26.5 m ²		
				810,4 m ²

VI. DOSSIER GRAPHIQUE DE L'HOTEL :