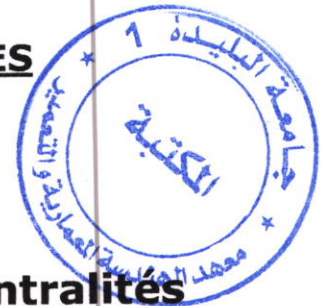


Université de Blida 1
Institut d'Architecture et d'Urbanisme



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



Projet urbain et nouvelles centralités

*INSERTION DE LA COMMUNE D'EL MOHAMMADIA DANS LA NOUVELLE
CENTRALITE METROPOLITAINE D'ALGER.*

Projet multifonctionnel : tour d'affaires, centre commercial et hôtel d'affaires.

Conception d'une tour d'affaires.

Etudiantes :

- Guessab Hanaa.
- Kestali Imène.

Encadreur: Arch. Kaci.

Responsable du master : Dr. Arch. M. ZERARKA.

Octobre 2017

RESUME

Le travail que nous allons présenter traite le thème de l'insertion de la commune d'El Mohammadia dans la nouvelle centralité métropolitaine d'Alger, pour cela, nous avons suivi trois phases :

- Première phase : phase introductive qui consiste à la formulation de la problématique générale et la problématique spécifique à notre aire d'intervention ; la commune d'El mohammadia et son front de mer.

- Deuxième phase : état des connaissances qui a pour objectif de définir et d'expliquer tous les concepts et les notions clés qui vont nous servir de base pour la suite du travail mais aussi de faciliter la compréhension du thème, ajouter à cela une analyse comparative d'exemples étrangers, d'où l'on peut tirer des recommandations que nous pourrions éventuellement intégrer dans notre cas d'étude.

- Troisième phases : le cas d'étude qui se définit par des lectures territoriale, historique et typo-morphologique expliquant la croissance de la baie d'Alger et de la commune d'El Mohammadia, afin de bien connaître la structure de la zone d'intervention.

- Enfin, nous proposerons de nouvelles suggestions et recommandations d'aménagement pour réaménager et restructurer notre site afin que la commune puisse assumer son nouveau statut de centralité métropolitaine.

Notre intervention s'inscrit dans le cadre de l'aménagement du front de mer de la commune d'El Mohammadia comme zone à vocation économique et d'affaires dominante. Il s'agit de créer un nouveau morceau de ville cohérent qui participera à la continuité et la métropolisation d'Alger.

ملخص

يتناول العمل الذي سنقدمه موضوع إدماج بلدية المحمدية في مركزية العاصمة الجديدة في الجزائر، لذا تابعنا ثلاث مراحل:

- المرحلة الأولى: مرحلة تمهيدية تتألف من صياغة المشكلة العامة والمشكلة الخاصة بمجال تدخلنا؛ بلدية المحمدية و الواجهة البحرية.

- المرحلة الثانية: حالة المعرفة التي تهدف إلى تعريف وشرح جميع المفاهيم الأساسية التي ستكون بمثابة الأساس لاستمرار العمل ولكن أيضا لتسهيل فهم الموضوع، إضافة إلى هذا التحليل المقارن من الأمثلة الأجنبية، والتي يمكننا من خلالها وضع توصيات يمكننا دمجها في نهاية المطاف في دراستنا للحالة.

- المرحلة الثالثة: تعرف دراسة الحالة بقراءات إقليمية وتاريخية وطبعية - مورفولوجية تفسر نمو خليج الجزائر وبلدية المحمدية من أجل معرفة بنية المنطقة د التدخل.
- وأخيرا، سوف نقترح اقتراحات وتوصيات جديدة لإعادة تطوير وإعادة هيكلة موقعنا بحيث يمكن للبلدية أن تأخذ مكانتها الجديدة المركزية.

دخلنا هو جزء من تطوير الواجهة البحرية لبلدية المحمدية كمنطقة مع الاقتصاد والأعمال المهيمنة. فهو يتعلق بإنشاء مدينة جديدة متماسكة تشارك في استمرارية العاصمة الجزائرية.

REMERCIEMENTS

Tout d'abord, nous remercions Dieu le tout puissant qui nous a donné la force et le courage de mener à bien notre travail.

Tout le respect, la gratitude, et l'amour pour nos parents qui ont toujours été présents et proches pour nous guider, encourager, et motiver durant toutes ces années.

Rien ne pourra compenser leurs sacrifices démesurés.

Nos vifs remerciements et nos hautes considérations vont en particulier au responsable de l'atelier «architecture et projet urbain en centre historique » ; Arch. Kaci pour sa disponibilité, son sérieux et ses remarquables qualités humaines et professionnelles.

Nos vifs remerciements vont également aux membres du jury qui ont acceptés de bien vouloir examiner ce modeste travail.

Nous espérons qu'ils trouvent ici l'expression de notre gratitude et entière reconnaissance.

TABLES DES MATIERES

RESUME.

ملخص.

REMERCIEMENTS.

TABLE DES MATIERES	01
LISTE DES TABLEAUX ET DES FIGURES	05

CHAPITRE I : CHAPITRE INTRODUCTIF.

I.1 INTRODUCTION.....	07
I.1.1 Thématique générale du master : « <i>Architecture et Projet Urbain</i> »	07
I.1.2 Thématique générale de l'atelier : « <i>Projet Urbain en Centre Historique</i> »	10
I.1.3 Présentation du thème spécifique : « <i>Projet Urbain et Nouvelles Centralités</i> » ...	10
I.2 FORMULATION DE LA PROBLEMATIQUE GENERALE	12
I.3 CHOIX DU CAS D'ETUDE	14
I.3.1 Présentation succincte de l'aire d'étude et de l'aire d'intervention : « <i>La baie d'Alger – El Mohammadia</i> »	15
I.4 FORMULATION DE LA PROBLEMATIQUE SPECIFIQUE.....	16
I.5 LES HYPOTHESES	17
I.6 LES OBJECTIFS.....	17
I.7 LA DEMARCHE METHODOLOGIQUE	17
I.8 CONCLUSION.....	18

CHAPITRE II : ETAT DES CONNAISSANCES.

II.1 INTRODUCTION	19
II.2 LE PROJET URBAIN.....	19
II.2.1 Définition du projet urbain.....	19
II.2.2 Historique du projet urbain	21
II.2.3 Les dimensions du projet urbain	21
II.2.4 Les échelles du projet urbain	21
II.2.5 Types d'intervention du projet urbain	22
II.2.6 Le projet urbain en Algérie : Le plan stratégique 2009/2029	22

II.2.6.1 Les recommandations du PDAU d'Alger pour la commune d'El Mohammadia	23
II.2.6.2 Les propositions d'aménagement pour la partie centrale de la commune d'El Mohammadia.....	24
II.2.6.3 Le projet Alger Medina-DAHLI dans la commune d'El Mohammadia	24
II.3 LA METROPOLE/LA METROPOLISATION	24
II.3.1 La métropole.....	24
II.3.1.1 Qu'est qu'une métropole.....	24
II.3.2 La métropolisation	25
II.4 LES NOTIONS MAJEURS DU PROCESSUS DE METROPOLISATION.....	25
II.4.1 Le centre.....	25
II.4.1.1 Définition du centre	26
II.4.1.2 Les critères de classification des centres.....	26
II.4.2 La centralité.....	27
II.4.2.1 Définition de la centralité.....	27
II.4.2.2 Historique de la centralité	28
II.4.2.3 Les dimensions de la centralité	29
II.5 LES INTERVENTIONS PRECONISEES POUR LA PRISE EN CHARGE DES NOUVELLES CENTRALITES.....	30
II.5.1 Le renouvellement urbain	30
II.5.1.1 Définition du renouvellement urbain.....	30
II.5.1.2 Les interventions du renouvellement urbain	30
II.6 ANALYSE COMPARATIVE DES EXEMPLES	31
II.6.1 Projet « Casablanca Marina » - Maroc.....	32
II.6.2 Projet « Bâb El Bahr » - Maroc.....	34
II.6.3 Tableau comparatif et recommandations	37-39
II.7 CONCLUSION	40

CHAPITRE III : LE CAS D'ETUDE.

III.1 INTRODUCTION	41
III.2 PRESENTATION DU CAS D'ETUDE	41
III.2.1 Présentation de l'aire d'étude : la baie d'Alger	41
III.2. 2 Présentation de l'aire d'intervention : la commune d'El Mohammédia.....	41
III.3 LA LECTURE TERRITORIALE	42
III.3.1 Présentation du territoire d'Alger	42
III.3.2 Processus de structuration du territoire d'Alger	43
III.3.3 Synthèse de la lecture territoriale	45
III.4 LA LECTURE HISTORIQUE	46
III.4.1 Lecture de l'évolution historique de la ville d'Alger	46
III.4.2 Structure urbaine de la baie d'Alger	49
III.4.3 Genèse historique de la commune d'El Mohammédia	50
III.4.4 Synthèse de la lecture historique	55
III.5 LA LECTURE URBAINE	56
III.5.1 Lecture morphologique	56
◇ L'accessibilité	56
◇ Les parcours	57
◇ Les nœuds	58
◇ Les équipements	59
◇ Les places et les jardins	60
◇ La logique de découpage des ilots.....	61
III.5.2 Lecture typologique	62
◇ La typologie de base.....	62
◇ La typologie spécialisée.....	64
◇ Etat du bâti.....	65
◇ Gabarit.....	66
III.5.3 Synthèse : plan de la structure urbaine	67
III.5.4 Bilan et diagnostic.....	69
III.6 INTERVENTION URBAINE	70
III.6.1 Schéma d'aménagement de l'aire d'intervention	70

III.6.2 Schéma de structure du site d'intervention	71
III.6.3 Genèse de la forme urbaine (à l'échelle de la baie d'Alger et le site d'intervention)	72
III.6.4 Hiérarchisation des voies	72
III.6.5 Découpage des ilots	73
III.6.6 Gabarit	73
III.6.7 Programme d'aménagement.....	73
III.6.8 Plan de composition urbaine finale.....	83
III.7 RECHERCHE THEMATIQUE SUR LES TOURS D'AFFAIRES	84
III.7.1 Analyse d'exemple d'une tour d'affaires (la tour ABC à EL MOHAMMADIA-Algérie).....	84
III.8 PROJET ARCHITECTURAL.....	84
III.9 CONCLUSION.....	86
III.10 CONCLUSION GENERALE.....	86
III.11 BIBLIOGRAPHIE	87
III.12 ANNEXES.	

LISTE DES TABLEAUX ET DES FIGURES

- Liste des tableaux :

- Tableau II.1 : Tableau II.1 : Tableau de comparaison du système des voiries et mobilités, système fonctionnel, système de morphologie urbaine ; paysager et espaces publics..... 40

- Liste des Figures :

- Figure I.1 : Les grandes métropoles mondiales.....	13
- Figure I.2 : Les différentes séquences de la baie d'Alger.....	16
- Figure I.3 : Une carte montrant notre aire d'intervention.....	17
- Figure II.1: Les dimensions du projet urbain.....	22
- Figure II.2: Schéma expliquant les échelles du projet urbain.....	22
- Figure II.3: Carte de présentation des P.O.S.....	24
- Figure II.4 : Carte du P.O.S U35.....	25
- Figure II.5 : La situation du site.....	33
- Figure II.6 : Vue de dessus du projet.....	33
- Figure II.7 : Implantation des bâtisses.....	33
- Figure II.8 : La promenade piétonne.....	34
- Figure II.9 : Les jardins de la mosquée.....	34
- Figure II.10 : Les ouvertures visuelles sur l'océan.....	34
- Figure II.11 : Ilot semi ouvert.....	34
- Figure II.12 : Le programme du projet.....	35
- Figure II.13 : Les secteurs du projet.....	35
- Figure II.14 : Le projet Bâb El Bahr.....	35
- Figure II.15 : Le système paysager et espaces publics.....	36
- Figure II.16 : Le système des voiries.....	36
- Figure II.17 : Le système fonctionnel.....	36
- Figure II.18 : La marina.....	37
- Figure II.19 : Des appartements de la cité des arts.....	37
- Figure III.1 : Le Front de Mer d'Alger.....	42
- Figure III.2 : L'aire d'intervention la commune d'El Mohammadia.....	43
- Figure III.3 : Carte montrant structure du territoire d'Alger.....	43
- Figure III.4 : Cycle I. Phase 1 : chemin de crête principale.....	44
- Figure III.5 : Cycle I. Phase 2 : Chemin de crête secondaire.....	44
- Figure III.6 : Cycle I. Phase 3: parcours de contre crête locales et continues.....	45
- Figure III.7 : Cycle I. Phase 4 : Noyaux proto-urbains et urbains.....	45
- Figure III.8 : Cycle II. Phase 1: Parcours de fond de vallée.....	45
- Figure III.9 : Cycle II : Cycle de consolidation.....	46
- Figure III.10 : Cycle III : Récupération de l'implantation.....	46
- Figure III.11 : Cycle III Cycle IV : Récupération de la consolidation.....	46
- Figure III.12 : Carte d'Alger à l'époque Phénicienne.....	47
- Figure III.13 : Carte d'Alger à l'époque Punico-romaine.....	47
- Figure III.14 : Carte d'Alger à l'époque Arabo-berbère.....	48

- Figure III.15 : Carte d'Alger à l'époque Ottomane	48
- Figure III.16 : Carte d'Alger au XIX siècle	48
- Figure III.17 : Carte d'Alger au XXe siècle (1900-1930)	49
- Figure III.18 : Carte d'Alger au XXe siècle (1930-1962)	49
- Figure III.19 : Carte d'Alger contemporaine	50
- Figure III.20 : Schéma de dédoublement de la structure d'Alger	50
- Figure III.21 : Synthèse de la structure de la baie d'Alger	51
- Figure III.22 : Maison Carrée avant 1830.	52
- Figure III.23 : Maison Carrée avant 1833. Une région à vocation militaire	53
- Figure III.24 : Maison Carrée avant 1862. Une région à vocation agricole et commerciale	53
- Figure III.25 : Maison Carrée de 1830 à 1875. Une région à vocation religieuse	53
- Figure III.26 : Maison Carrée de 1875 à 1954. Une région à vocation industrielle et résidentielle.....	54
- Figure III.27 : La commune d'El Mohammadia de 1954 à 1962. Une région à vocation industrielle et résidentielle.....	54
- Figure III.28 : La commune d'El Mohammadia après l'indépendance de 1962-2004	55
- Figure III.29 : La commune d'El Mohammadia de 2004 à nos jours	55
- Figure III.30 : Carte montrant l'état de fait de la commune d'El Mohammadia.....	56
- Figure III.31 : Carte montrant l'accessibilité et le transport	57
- Figure III.32 : Carte montrant les parcours	58
- Figure III.33 : Carte montrant les nœuds.....	59
- Figure III.34 : Carte montrant les équipements.....	60
- Figure III.35 : Carte montrant les places et les jardins.....	51
- Figure III.36 : Carte montrant la logique de découpage des îlots	62
- Figure III.37 : Carte montrant la typologie de l'habitat	63
- Figure III.38 : Exemple d'un plan et plan de toiture d'une maison coloniale.....	63
- Figure III.39 : La façade principale de la maison coloniale	63
- Figure III.40 : Cité 632 logements	64
- Figure III.41 : Cité 618 logements	64
- Figure III.42 : Cité 760 logements	64
- Figure III.43 : La barre des dunes	64
- Figure III.44 : Plan d'une appartement (barres des dunes).	64
- Figure III.45 : Plan de masse de la Grande Mosquée d'Alger	65
- Figure III.46 : Situation et délimitation de l'APC	65
- Figure III.47 : Accessibilité.....	65
- Figure III.48 : Plan de l'APC	65
- Figure III.49 : Carte montrant l'état du bâti	66
- Figure III.50 : Carte montrant le gabarit	67
- Figure III.53 : Carte montrant le plan de la structure urbaine.	68
- Figure III.52 : Carte montrant le plan de la structure urbaine avec les potentialités et les disfonctionnements de la ville.....	70
- Figure III.53 : Carte montrant le schéma d'aménagement de la commune.....	75

- Figure III.54 : Carte montrant le schéma de structure de notre site d'intervention.....	76
- Figure III.55 : Carte montrant la genèse de la forme urbaine à l'échelle de la baie d'Alger.....	77
- Figure III.56 : Carte montrant la genèse de la forme urbaine par rapport à l'échelle du site d'intervention.....	78
- Figure III.57 : Carte montrant la hiérarchisation des voies.....	79
- Figure III.58 : Carte montrant le découpage des îlots.....	80
- Figure III.59 : Carte montrant le gabarit.....	81
- Figure III.60 : Carte montrant le programme d'aménagement (les pôles).....	82
- Figure III.61 : Carte montrant le programme d'aménagement détaillé.....	83
- Figure III.62 : Carte montrant le plan de composition urbaine finale.....	84
- Figure III.63 : Carte montrant le plan de masse.....	86
- Figure III.64 : La volumétrie du projet architectural.....	86

CHAPITRE I : CHAPITRE INTRODUCTIF.

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 fond 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.

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

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

Après avoir rappelé les principales qualités qui font la ville : sédimentation, complexité, perdurance des formes pour de nouveaux usages, etc., Devillers développera trois aspects³: Le premier concerne une théorie de la forme urbaine, 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

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.

³Intervention 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

analyse et projet : la continuité historique devant permettre d'assurer la 'conformation' du projet à (et dans) son milieu.

Cette même préoccupation est abordée par David Mangin et Pierre Panerai [1999] sous une autre optique : celle de la réinsertion des types bâtis, majoritairement 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 2015/2016 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 générale de l'atelier : « *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 et sur lesquels 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).

C'est dans ce contexte que le présent atelier engage une réflexion de fond 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 Présentation du thème spécifique : « *Projet Urbain et Nouvelles Centralités* »:

Une nouvelle façon de voir ou plutôt revoir la ville est possible grâce au projet urbain, un concept qui dans sa démarche permet d'imaginer la ville ou une partie de cette ville dans ces nouvelles données, ces nouvelles exigences au vu des besoins tout le temps changeants par les progrès incessants et les attentes sociales.

Le projet urbain ne relève pas d'une profession, mais d'une compétence, il n'est pas une procédure mais une démarche.

Il est 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.

Il est en premier lieu un cadre de pensée pour régénérer la ville au profit de ses habitants. Et il est aussi un guide de l'action pour adapter la ville à la demande sociétale et jouer comme levier économique, social et urbain.⁵

Le projet urbain propose plusieurs modes d'interventions ou solutions aux problèmes de la ville en générales et des centres villes en particulier, tels que la rénovation urbaine, l'aménagement urbain, restructuration urbaine, réhabilitation urbaine, les opérations de renouvellement urbain, la création ou l'affirmation des nouvelles centralités urbaines, la désindustrialisation des zones portuaires, l'aménagement des espaces publics et la reconquête du front de mer.

Contrairement au centre qui est défini par sa position géographique, la centralité est défini par ses fonctionnalités et son contenu (administratif, commercial, culturel, économique, financier, politique, etc.,...) et sa capacité à proposer des biens et services à des populations extérieures. Il peut y avoir plusieurs centralités urbaines au sein d'une même agglomération. Son attractivité est confrontée par son accessibilité qui doit la placer au centre d'un réseau de transport et de télécommunication assurant l'interconnexion des différents lieux géographiques de l'agglomération. Il peut exister plusieurs niveaux de centralité selon la taille des "marchés", la dimension des zones d'influence et la rareté des fonctionnalités offertes.⁶

En Algérie et d'une manière générale, l'économie de marché, la mondialisation..., ont suscité une véritable expansion commerciale. Ce sont les périphéries jusque-là particulièrement démunies qui ont été le réceptacle du développement de structures commerciales, génératrices de nouvelles formes urbaines, et qui mettent les jalons de ce que nous appellerons nouvelles centralités. Cette activité économique de premier plan a généré des flux et renforcé le pouvoir attractif des périphéries. C'est une nouvelle donnée qui soulève la question de l'organisation de l'espace urbain et de la centralité à l'échelle des villes.⁷

Pour cela notre travail s'intéresse essentiellement à la thématique des nouvelles centralités urbaines, dans le cas de la ville d'Alger, métropole émergente, plusieurs projets ont vu le jour dans le cadre du plan stratégique d'Alger 2029, de grandes infrastructures de base sont réalisées, de nouvelles centralités sont créées d'autres sont affirmées et renforcées, pourquoi pas le cas d'El Mohammédia ?

⁵-Ibid.,

⁶-Définition de la centralité, en ligne: <http://www.toupie.org>

⁷-S.ZETAL : dynamique sociale et nouvelles centralités commerciales. Journal Sciences & Technologie. N°31, Université de Constantine, 2010, p100

I.2 FORMULATION DE LA PROBLEMATIQUE GENERALE :

« La métropolisation, un autre Alger est possible ».

Actuellement, le développement des villes a donné naissance à une nouvelle terminologie des villes, à savoir, la métropole, mégapole, mégapole..., ces villes renvoient à une nouvelle stratégie de son développement, la métropolisation qui se base sur la centralité, la technologie et l'innovation architecturale et urbaine.

Une métropole est une ville très diversifiée dont les communes et quartiers sont reliés et communiquent entre eux au biais d'éléments structurants (routes, boulevards, avenues, équipements...). Occupant une position privilégiée de nœud dans les réseaux de la mondialisation, la métropole, concentre plus particulièrement les activités fortement intégratrices d'innovation, qu'il s'agisse des fonctions primordiales de l'organisation des entreprises, des activités nouvelles pour lesquelles le marché métropolitain est un terrain privilégié d'expérimentation, de celles qui trouvent avantageuse la proximité immédiate d'un vaste marché d'entreprises et de celles enfin, dont le rôle est de prévenir et /ou d'accompagner une adaptation permanente des sociétés et des territoires aux processus de mondialisation (sièges sociaux, activités financières, services aux entreprises, services d'intermédiation, enseignement supérieur et recherche, activités culturelles et touristiques, etc.).

Le processus de métropolisation est une expression géographique importante de la mondialisation. Il offre une lecture de la montée des villes globales et du remodelage des territoires à l'échelle nationale et transnationale. La ville se transforme, passant progressivement du mode « urbanisation » au régime de la métropolisation, ainsi le concept de développement durable s'est imposé comme un nouvel impératif de l'action publique urbaine et métropolitaine, touchant les conceptions et les pratiques de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme.

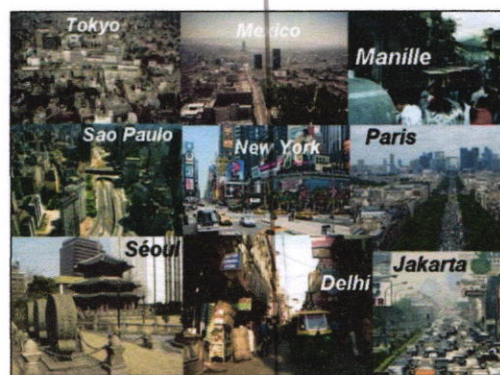


Figure I.1 : Les grandes métropoles mondiales. Source : Google Image.

Pour Marcel RANCAYOLO il définit la métropole comme suit: « *La métropole est le lieu le plus significatif d'un monde qui concentre sa population, ses forces économiques et son pouvoir de transformation, c'est la très grande ville qui représente la forme d'urbanisation à la fois la plus moderne, la plus puissante et finalement la plus polyvalente du point de vue des fonctions la métropolisation est un phénomène, une dynamique spatiale contribuant à organiser le territoire autour d'une métropole* ». ⁸
La problématique générale s'articule particulièrement autour de la notion de projet urbain, en tant que nouvelle stratégie d'aménagement de l'espace urbain qui connaît, un certain

⁸Marcel Roncayolo, la ville et ses territoires.

nombre de transformations notamment à travers le processus de métropolisation qui qualifie les villes aujourd'hui.

La question relative au choix de l'échelle d'intervention n'a pas été facile à régler. Il nous semble intéressant d'étudier le cas d'Alger, cette ville de par son histoire et son patrimoine architectural et urbain particulier, ainsi par sa position stratégique en méditerranée, sans oublier qu'elle est la capitale du pays et concentre à ce titre les fonctions de commandement et de pouvoir politique. De ce fait, la métropolisation d'Alger est sans doute un projet décisif pour améliorer la compétitivité de la capitale et celle de toute l'Algérie.

La ville d'Alger située au Nord, sur la côte méditerranéenne, souffre d'une rupture entre ses différents tissus urbains, à cause du phénomène de glissement du centre. En effet pendant chaque phase de son développement, la ville rejetait ses activités industrielles vers l'extérieur, qui furent accueillies par la périphérie, c'est ce qui a donné naissance aux quartiers péricentraux comme El Mohammadia, Hussein Dey, El Harrach, Hamma...etc.

En 1987, la ville d'Alger n'avait encore atteint ni la taille ni le niveau de complexité actuelle. Les zones alors classées comme périphériques sont devenues depuis des quartiers péricentraux. D'une manière générale, les disparités sont considérables entre les différents quartiers, notamment entre le centre et la périphérie. La situation s'est cependant complexifiée dans la mesure où *« la périphérie ne constitue plus un espace sous intégré où s'accumule une population marginale, déracinée et chômeuse, comme c'était le cas pendant la colonisation. Au contraire, l'installation en périphérie peut représenter dans des proportions non négligeables un signe d'intégration, une certaine réussite »*.⁹

Mais avec cette croissance mal maîtrisée, l'agglomération algéroise atteint une taille difficilement gérable, avec les problèmes d'organisation, de cohérence et d'hierarchisation des tissus urbains produits, inhérents à une mégapole d'un pays en développement, en particulier de l'extension des zones périphériques le long de la côte orientale de la baie qui a connu un boom immobilier entre 1990 et 2008, à l'instar de l'axe « centre-ville - Les Eucalyptus », principal réceptacle d'une urbanisation non réglementée, sans parler de l'urbanisation accélérée des villes satellites situées plus loin dans l'aire métropolitaine.

Il est nécessaire de souligner que l'une des caractéristiques majeures de la métropolisation est la « centralité », qui concentre des activités variées aussi bien de production, de services, ou autres. Chose qui induit une attractivité des capitaux, des firmes, des grands équipements et des emplois qui seront polarisés et diversifiés permettant à l'agglomération de se développer et d'assurer une fonction centrale de commandement. Les conditions optimales de la métropolisation sont cependant réunies dans les grandes villes à faible densité de production, sans pour autant que ces dernières n'assurent une fonction métropolitaine qui les promouvraient au rang de cités internationales.

⁹Labruyère, 2011.

Des efforts importants ont été consacrés depuis l'indépendance, plusieurs plans directeurs ont tenté de réguler la croissance et ses effets spatiaux mais sans succès. Aujourd'hui Alger veut s'intégrer dans le rang des métropoles mondiales mais à cause d'un ensemble de pressions (géographique, démographique, environnementale, économique et décisions politiques) que la ville subit, elle doit répondre à un nombre de critères internationaux pour y arriver et remédier aux préoccupations mondiales de durabilité, exploiter, profiter de sa position stratégique et valoriser son tissu urbain tellement délaissé, qu'il est arrivé à un état chaotique (de confusion et désordre), nécessitant une intervention/réflexion suivant les différents pôles qui la constituent. Sous cette optique-là « le plan Stratégique d'Alger » espère rehausser la position de la ville au sein de la méditerranée et de la scène mondiale. Alors à travers ces initiations les problématiques qui se posent sont :

- Comment peut-on rehausser l'image d'Alger métropole? Et assurer son évolution pour acquérir les caractéristiques de métropole à l'échelle internationale?
- Quels sont les projets qui symbolisent le plus ce passage vers la métropolisation?

I.3 CHOIX DU CAS D'ETUDE :

Notre support général d'intervention est la ville d'Alger à travers ses différents pôles de croissance. Le choix est fondé sur plusieurs paramètres:

- ✧ Alger comme capitale doit favoriser un urbanisme et une architecture de qualité et un investissement conséquent.
- ✧ Alger forte de sa position géostratégique et jouissant d'un niveau d'accessibilité des plus avantageux (port, aéroport, routes), avec une économie qui se mondialise, les services tendent à devenir des sources nouvelles pour le développement.
- ✧ Alger possède un réseau de mobilité (Boulevards périphériques et pénétrantes) et de transport urbain (train, tramway, métro) d'avenir lui permettant de se promouvoir de manière cohérente en grande métropole.

C'est dans le but de l'intégration d'Alger dans le rang des villes métropoles que l'ensemble des interventions sont réparties sur les différents pôles de croissance tout en assurant des interventions diversifiées et cohérentes.

El-Mohammadia, est l'un de ses pôles d'intervention les plus importants qui doit participer à cette nouvelle dynamique **métropolitaine**. Le choix d'El Mohammadia comme site d'intervention, réside dans le rôle important qu'elle pourra jouer comme moteur de développement urbain, par le biais d'investissement des potentialités dont elle dispose:

- ✓ Sa position dans le centre de la baie d'Alger, et un corridor d'inflexion pour le développement de la métropole.
- ✓ Elle constitue, par dédoublement, la finalité du développement et de l'avancement du front urbain de la ville d'Alger vers l'Est.
- ✓ Un site avec suffisamment de disponibilités foncières pour réaliser un projet

d'envergure. Une fois aménagée, la zone pourrait jouer un rôle de vitrine interne et externe de la ville d'Alger. Les points de vue paysagers situés à partir de la ville lui confèrent un rôle de vitrine interne, alors que ceux qui se projetteraient à partir de la mer feront office de vitrine externe.

- ✓ Le site est desservi par une bonne infrastructure (autoroute de l'Est, RN5, RN24) le tramway ainsi que sa proximité de l'aéroport, le port, la gare routière et la gare ferroviaire d'El-Harrach.
- ✓ Elle est aussi le point d'aboutissement de deux importants axes: Le premier, un axe routier (autoroute EST-OUEST) reliant les villes algéroises par excellence, le second, un axe naturel (l'Oued El Harrach).
- ✓ Elle possède des potentialités naturelles importantes: la mer, l'oued, et les espaces verts, donnant un aspect vif à la zone d'étude.
- ✓ Les orientations du PDAU d'Alger, qui vise à décongestionner le centre-ville étouffé jusqu'à présent, et de créer de nouveaux pôles économiques et politiques dans la périphérie d'Alger centre. Ainsi que la nécessité de prendre part au processus de métropolisation et la compétitivité de la wilaya d'Alger.
- ✓ La présence d'équipements importants, dévoile son caractère attractif. Notamment le parc des expositions, l'hôtel international (Hilton), L'hypermarché ARDIS.
- ✓ Les actions déjà engagées ou projets en cours. Notamment : La future Grande Mosquée d'Alger qui est en cour de construction. Le projet ALGER MEDINA dont L'hypermarché ARDIS et les tours d'affaire ABC. La réhabilitation et l'aménagement du bassin de "Oued El Harrach".

I.3.1 Présentation succincte de l'aire d'étude et de l'aire d'intervention : « La baie d'Alger – El Mohammadia »:

◇ Présentation de l'aire d'étude :

La baie d'Alger est l'une des plus belle baie au monde, vue sa position stratégique dans le bassin méditerranéen, le berceau des civilisations, elle représente une porte de l'Afrique et un lieu de convergence entre l'Europe et l'Afrique, toute au long de son histoire de la période néolithique, berbère, vandale, phénicienne, romaine, arabo-musulmane, ottomane et française. Tous ces éléments présentent des particularités à une des plus importantes villes dans la méditerranée et une capitale d'un pays africain en voie de développement.

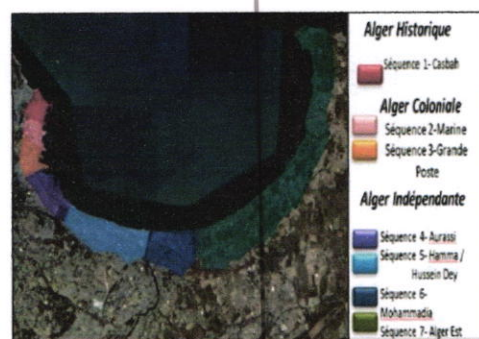


Figure I.2 : Les différentes séquences de la baie d'Alger. Source : Image Google Earth développée par l'auteur.

◇ Présentation de l'aire d'intervention :

Notre aire d'intervention s'étend sur la commune d'El-Mohammadia, située dans la banlieue Est d'Alger à environ 12 km, au cœur de la baie d'Alger d'une superficie 800 Ha. Elle est traversée par un important réseau de communication (Autoroute Est-Ouest) au niveau locale, régional et national.



Figure I.3 : Une carte montrant notre aire d'intervention. Source : Image Google Earth développée par l'auteur.

I.4 FORMULATION DE LA PROBLEMATIQUE SPECIFIQUE :

Pour faire d'Alger une métropole, nous devons en premier lieu traiter ses communes et assurer leur cohérence en réglant les problèmes et les ruptures qui bloquent leur développement et dégradent leur urbanisme. Il est donc indispensable à cette fin de choisir un cadre fonctionnel pertinent comme territoire support pour accueillir les projets métropolitains en élargissant le territoire de planification (dit *aire métropolitaine*) sur les communes de la wilaya d'Alger et les wilayas voisines. Pour ce faire, notre travail se penchera sur l'une des communes participant aux préoccupations actuelles et se trouvant au milieu du front de la baie d'Alger, en l'occurrence : *El Mohammadia*.

La ville d'El Mohammadia étant l'un des pôles d'intervention les plus importants, par sa position stratégique, l'existence d'importantes infrastructures liées aux transports (tramway et le transport local), routes, services et grands équipements. La majorité des activités sont d'ordres économiques et de services. La commune détient plus de la moitié de la capacité régionale de tourisme et d'affaire; l'existence de potentialités ou richesses naturelles (espace vert et bleu) et artificielles (le côté structurel et fonctionnel) ainsi qu'un patrimoine culturel et historique représenté par le Monastère et la Batterie.

Tandis qu'elle est confrontée à plusieurs problèmes dont nous citons ; la discontinuité de son tissu urbain avec les communes limitrophes, absence d'une structuration urbaine globale qui organise l'ensemble, une rupture typo-morphologique dans le tissu entre le côté Nord et le côté Sud de la commune, causée par l'autoroute Est, avec l'absence de façades urbaine et maritime.

Suites à de telles constatations des questions s'imposent ;

- Comment la commune d'El Mohammadia pourrait-elle contribuer à la revalorisation et rehaussement de l'image d'Alger comme métropole ?
- Comment faire participer notre site à la nouvelle dynamique de centralité et quelles sont les modifications à apporter au tissu tout en assurant sa cohérence et sa continuité?

- Que faut-il faire pour donner à la commune d'El Mohammadia un cachet et un programme spécifique en intégrant ses potentialités? Et quelles sont les actions à concrétiser pour la création d'une nouvelle centralité urbaine ?

Toutes ces questions peuvent se traduire en une problématique spécifique:

- ❖ Comment revaloriser et restructurer la commune d'El Mohammadia pour qu'elle soit un pôle attractif inscrit dans la structure urbaine future de la métropole d'Alger?

I.5 LES HYPOTHESES :

Cette problématique spécifique nous mène à établir des hypothèses de travail qui se présentent comme suit :

- Une articulation externe avec d'autres métropoles internationales et avec celles de la Méditerranée en particulier. C'est ainsi que la ville d'Alger pourra espérer être le moteur de développement de toute l'Algérie.
- Une articulation interne qui passe par la connexion de la ville avec son aire métropolitaine ainsi que par l'intensification des flux avec les villes mitoyennes environnantes et même avec les pôles d'équilibre en voie de constitution (les nouvelles villes) sur les Hauts-Plateaux et dans le Sud.
- Redynamisation de la structure urbaine.
- Recomposition de la bande littorale d'El Mohammadia par une façade maritime pour une meilleure articulation avec la mer.
- Diminution de la rupture entre les deux entités Nord/Sud de la ville et la création d'une nouvelle centralité sur le front de la baie d'Alger (entité Nord d'El Mohammadia) qui participera à la continuité et la métropolisation d'Alger.

I.6 LES OBJECTIFS :

Notre objectif principal est celui de contribuer à l'élaboration d'une nouvelle vision qui améliorera l'image de la métropole d'Alger par la conception d'un ensemble de projets formant une unité qui deviendra composante d'une nouvelle centralité, à vocation de devenir un atout supplémentaire et positionne favorablement la ville d'Alger tout en étant fidèle aux principes de mixité fonctionnelle et sociale; en proposant un schéma de structure et d'aménagement urbain en continuité des structures urbaines limitrophes pour souder les liens entre les différentes parties de la ville.

I.7 LA DEMARCHE METHODOLOGIQUE :

Pour arriver à répondre aux objectifs de cette recherche, nous formulons une démarche méthodologique comme suit :

Chapitre I : chapitre introductif lié à la thématique générale du master (Architecture et Projet Urbain), la thématique générale de l'atelier (Projet Urbain en Centre Historique), le thème spécifique (Projet Urbain et Nouvelles Centralités), la formulation de la problématique générale et spécifique, les hypothèses et les objectifs.

Chapitre II : Etat des connaissances.

- Une étape théorique : on va déterminer les concepts suivants: le projet urbain, la métropole, la métropolisation, le centre et la centralité, afin de comprendre comment cette nouvelle centralité va contribuer au rehaussement de l'image d'Alger comme métropole.

- Une recherche thématique : on fera une analyse comparative des exemples d'autres pays qui ont une problématique spécifique similaire à la nôtre, afin de ressortir les points communs et s'inspirer des expériences étrangères.

Chapitre III : Qui est lié au cas d'étude et il comporte:

- Une étape analytique : Qui commence d'abord par une lecture territoriale pour comprendre la structuration naturelle du territoire Algérois et son rôle dans le développement urbain de notre cas d'étude, ensuite on fera l'étude du processus de formation et transformation de la commune d'El Mohammadia. C'est dans cette étape que nous allons analyser la structuration de la commune selon l'approche typo-morphologique. Ce travail va nous servir de support pour l'étape pratique.

- L'étape pratique : qui est liée aux différentes étapes pour atteindre le projet urbain et architectural; en proposant un schéma de structure sur lequel y'aura la géométrie du site avec les structures principales, les concepts clés et nos intentions d'aménagement aboutissant sur un plan de composition urbaine finale. Enfin le projet architectural, avec les différents plans d'architecture, les élévations et les coupes.

I.8 CONCLUSION :

Cette étude est faite afin d'obtenir le diplôme du Master 2 en Architecture et Projet Urbain, elle a exploré les dimensions du projet urbain. L'étude vise à répondre à des hypothèses précédemment soulevées à travers un projet urbain intitulé « **Insertion de la commune d'El Mohammadia dans la nouvelle centralité métropolitaine d'Alger** ».

CHAPITRE II : ETAT DES CONNAISSANCES.

II.1 INTRODUCTION :

Notre thématique est basée sur un ensemble de notions, et pour les définir nous devons nous porter tout d'abord sur des termes qui expriment notre projet qui s'inscrit dans l'aménagement de la baie d'Alger par le plan stratégique 2009/2029.

En commençant dans un premier lieu par définir la notion du projet urbain qui est la démarche que nous allons suivre dans la conception de notre projet, connaître son évolution historique à travers le temps, ses enjeux, ses dimensions, ses échelles et ses modes d'actions; en second lieu, nous allons aborder le projet urbain en Algérie avec le plan stratégique 2009/2029, les recommandations du PDAU d'Alger pour la commune d'El Mohammedia et le projet Alger-Medina.

Le projet urbain introduit d'autres concepts importants, plus particulièrement la création de nouvelles centralités au niveau des grandes métropoles, pour cela nous allons définir la métropole, ses caractéristiques, le processus de métropolisation, et nous allons également aborder les notions majeurs du processus de métropolisation tels que le centre, que nous allons définir avec les critères de classification des centres, et la centralité, avec sa définition, son histoire et ses dimensions.

Pour créer une nouvelle centralité par le biais du projet urbain plusieurs types d'interventions sont adoptés: le renouvellement urbain qui intervient sur différentes interventions, telles que la réhabilitation urbaine, la restructuration urbaine, la densification urbaine, et l'aménagement urbain. Tous ces concepts seront brièvement définis dans ce chapitre.

II.2 LE PROJET URBAIN :

II.2.1 Définition du projet urbain :

« Le projet urbain est un concept élaboré pour désigner des pratiques urbanistiques qui rompent avec la démarche bureaucratique, linéaire, autoritaire et peu soucieuse des contextes locaux et de la composition du cadre physique telle que développée par l'urbanisme des instruments. Ce concept intègre dans les projets urbanistiques les notions de concertation entre les différents acteurs (décideurs, concepteurs, investisseurs, usagers) dans la prise de décision, la maîtrise des échelles mineures de l'espace urbain, la réponse aux exigences du contexte local et la composition des espaces publics-aussi importante que les aspects fonctionnels»¹⁰.

Selon DEVILLERS Christian, 1994 « ...Le projet urbain ne relève pas d'une profession, mais d'une compétence, il n'est pas une procédure mais une démarche »... « Il

¹⁰Eléments d'introduction à l'urbanisme: histoire, méthodologie, réglementation; Maouia Saidouni, page 21.

est 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 pour d'autres qui viendront après ».

« Le projet urbain est une démarche ayant pour but de rendre l'espace public à l'usage qui implique une multiplicité d'acteurs qui ne peuvent pas être mûrés par une seule pensée »¹¹.

Selon Philippe Panerai et David Mangin, le projet urbain se présente comme étant *« La redéfinition des rapports entre les édifices et la ville, entre l'architecture débarrassée de ses obsessions formalistes et l'urbanisme délivré de ses pesanteurs technocratiques s'est exprimé en France à travers une revendication formulée en terme de projet urbain. Revendication politique en ce sens qu'elle suppose une nouvelle formulation du rôle des techniciens de l'aménagement et de leurs rapports avec les habitants et les collectivités territoriales. Revendication théorique en ce sens qu'elle appelle de nouveaux outils conceptuels et de nouvelles techniques de projet »¹².*

INGALINA le définit dans son livre (Le projet urbain) par: *« Expression d'une politique particulière, mais aussi d'une culture spécifique, le projet urbain touche aux innombrables problèmes soulevés par un territoire et sa population. Il se trouve à la croisée de plusieurs disciplines et ne trouve son sens que dans l'interaction de ces disciplines, il concerne directement la vie quotidienne de chacun, qu'il soit habitant d'une grande ville, d'une banlieue ou d'une zone rurale ».* Elle rajoute que la réflexion sur le projet urbain est en cours; *« il s'agit d'un concept et d'une manière d'agir en formation qui marquent un moment de transition entre la manière traditionnelle de penser l'urbanisme et une nouvelle approche, moins figée et plus ouverte aux transformations et aux débats ».*

Selon François Delarue, *« Le projet urbain est une notion qui a pris une part grandissante en France depuis une dizaine d'années, se précisant et se complexifiant tout à la fois. Un projet urbain est un cadre de pensée pour régénérer la ville au profit de ses habitants. Il est aussi un guide de l'action pour adapter la ville à la demande sociétale et jouer comme levier économique et social. Le projet urbain se traduit par des actions visibles et lisibles sur la ville, support d'usages et d'activités pour les citoyens; embellissement de l'espace public, renforcement de la centralité commerciale et ludique, nouveaux quartiers de qualité ou régénération de quartiers existants ..., d'où le site d'intervention concerne fréquemment les friches, les restructurations routières... »¹³.*

Pour Albert Lévy *« Le projet urbain est un projet de ville ou d'une partie de ville, c'est-à-dire un projet de forme urbaine, ou plus exactement un projet de contrôle de la forme urbaine, il aurait deux fonctions essentielles:*

¹¹DEVILLERS Christian, Le projet urbain, édition. Un Pavillon de l'Arsenal, Paris, 1994, pages 12-13.

¹²Philippe Panerai et David Mangin, Le projet urbain, Editions Parenthèses, page 19.

¹³Ouvrage collectif, « Projet urbain en France », édition le moniteur, pages : 7; 8; 9; 10; 11.

- Contrôler et gérer les différentes interventions ponctuelles et architecturales.

- Définir les différents espaces publics, leurs hiérarchies, leurs rapport avec l'espace privé par une composition urbaine d'ensemble »¹⁴.

II.2.2 Historique du projet urbain :

Quelques expériences ont marqué la naissance du projet urbain, sont résumées comme suit:

- L'utilisation de cette notion a commencé avec l'expérience de Bologne en Italie vers la fin des années 1960 par l'ouverture sur la participation des citoyens aux opérations d'aménagement et de planification.

- Ensuite, l'opération de l'Alma-Gare à Roubaix, (La Vecindad à Mexico) entre 1975 et 1985 qui sont caractérisées par le passage des fonctionnements technocratiques aux actions « gouvernantes », c'est les premières revendications associatives.

- Et enfin le passage de l'urbanisme fonctionnaliste (S.D.A.U / ZAC / POS) au Projet urbain par l'étape de la démocratie locale entre 1985 et 1995, dont les associations des habitants à la conception, à la décision, à la formation des idées et à l'appropriation des lieux par ces mêmes usagers.

II.2.3 Les dimensions du projet urbain :

Le projet urbain a une portée globale, il s'inscrit dans une finalité large: économique, sociale culturelle et dans un concours de compétences. Il s'identifie avec un ensemble d'actions inscrites dans la durée et légitimée par le pouvoir politique. Un projet urbain quelle que soit sa taille et son échelle interpelle essentiellement des dimensions de différents ordres:

II.2.4 Les échelles du projet urbain :

La notion du projet urbain est actuellement largement employé en planification ou elle tend à substituer à la notion de plan, la question d'échelle renvoie directement à la planification. Ce schéma tiré du livre d'Ignalina illustre et schématise la hiérarchisation de ses échelles:

Dimension politique	Dimension sociale	Dimension économique et financières	Dimension culturelle	Dimension urbanistique	Dimension Environnementale
Le projet urbain reflète souvent des ambitions Politiques pour l'urbanisme.	Finalité du Projet souvent sociale, amélioration du cadre de vie.	But économique à travers l'attrance des investisseurs, Pour l'épanouissement de l'économie Locale.	À travers une reconquête de l'identité urbaine authentique qui revient, à une identité collective (charge symbolique).	À travers la production d'une image de la ville. Amélioration des liaisons fonctionnelles et un complément des services.	À travers ses exigences en matière de qualité des sols, assainissement des sites pollués et gestion des déchets, protection des ressources non renouvelables.

Figure II.1: Les dimensions du projet urbain.
Source : DJELLATA Amel, « planification urbaine et stratégie de reconquête des friches », mémoire de magistère EPAU, sept 2006.

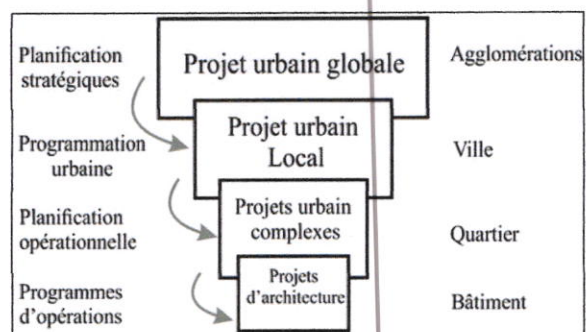


Figure II.2: Schéma expliquant les échelles du projet urbain. Source : Livre « Le projet urbain », Patrizia Ignalina, édition Que sais-je ?

¹⁴<https://fr.slideshare.net/Saamysaami/projet-urbain-04>.

II.2.5 Les types d'intervention du projet urbain :

« L'expression « projet urbain », comme en architecture conduit à mettre au point des outils partagés. -Reconversion des friches industrielles et portuaires, transformation des vides urbains, reconquêtes de rives, quais, canaux. *L'art urbain, les places, les relations entre les multiples usagers de la ville. *Aménagement des espaces publics (les places publiques, jardins publics, les parcs urbains, boulevards...) donne son armature au projet urbain. *Intégration des infrastructures dans la ville (autoroutes, voies ferrées...), pôles d'échanges, mobilité, stratégie urbaine et transports. *Revitalisation de centres anciens, centre-ville en mutation, secteurs classés et protégés. *Projet de paysage, mise en valeur de territoires, parcs, rôle des espaces verts dans le renouvellement urbain. *Renouvellement urbain, restructuration de grands ensembles et de quartiers d'habitat social, opération de démolition – reconstruction. *Création ou valorisation de nouvelles centralités. *Reconquête des fronts de mer et des berges fluviales ». ¹⁵

II.2.6 Le projet urbain en Algérie: Le plan stratégique 2009/2029 :

La stratégie de réhabilitation à l'orée 2029 de la ville d'Alger, qui comprend, entre autres, le plan d'aménagement de la baie d'Alger, vise à transformer la capitale en une « perle de la Méditerranée ». Elle répond, pour la première fois, à « une vision globale à très long terme destinée à restructurer, d'une manière progressive mais durable, la ville d'Alger. Ainsi, le projet de dépollution de l'oued El Harrach constitue le point de départ pour la mise en œuvre de cette stratégie axée autour de l'aménagement de la baie d'Alger.

Le Master plan part d'une approche systémique du territoire à forte composante opérationnelle. Il rompt avec la planification fonctionnaliste. Son modèle de programmation et d'exécution s'appuie sur un ensemble de projets structurants qui vont créer une nouvelle manière de percevoir et d'organiser le territoire de la wilaya d'Alger.

Cette vision de l'aménagement du territoire revêt à la base un dessin stratégique consolidé par six 'ambitions' pour configurer l'« Alger de demain »:

- 1- Positionnement: Alger, « ville emblématique ».
- 2- Socio-économie: Alger, « moteur du développement tertiaire de l'Algérie ».
- 3- Occupation du territoire: Alger, « ville belle qui maîtrise son étalement ».
- 4- Environnement: Alger, « éco-métropole de la Méditerranée et ville jardin ».
- 5- Mobilité: Alger, « ville des mobilités et des proximités ».
- 6- Gouvernance: Alger, « ville, empreinte de bonne gouvernance » ¹⁶

Ce projet, dont l'achèvement est programmé pour décembre 2015, sera accompagné d'autres réalisations notamment dans les secteurs de l'enseignement supérieur (écoles de médecine et de droit) et de transports comme la nouvelle Gare centrale intermodale du Hamma tout près du futur siège des deux chambres du parlement dont la réception est attendue pour 2015. En effet, le schéma directeur relatif à la stratégie de réhabilitation de la ville d'Alger qui s'étend de 2009 à 2029 est réparti en quatre étapes séquentielles de cinq ans pour chacune qui vont donner corps aux 'ambitions' prédéfinies pour positionner la wilaya d'Alger sur le plan national et sur la scène méditerranéenne du Maghreb :

¹⁵« Projet urbain en France », ouvrage collectif, édition le moniteur, page : 54.

¹⁶Le PDAU D'ALGER 2015.

- La première phase (2009-2014): coïncide avec la célébration cette année du cinquantenaire de l'indépendance du pays. Elle est essentiellement axée sur la reconquête du front de mer de la capitale avec des opérations portant, en particulier, sur la réhabilitation du centre historique d'Alger comme la Casbah, la restauration des équilibres écologiques, le réaménagement urbain de certains quartiers implantés autour des grands équipements publics, la mise en œuvre d'un plan d'éclairage moderne et le macro maillage du transport urbain en commun.
- La deuxième phase (2015-2019): les grandes actions prévues sont destinées à permettre à la capitale de pouvoir abriter un grand événement international de portée universelle, selon la présentation faite par un cadre de la wilaya. Ces actions porteront ainsi sur la réalisation d'un nouveau port en eaux profondes, la poursuite de l'aménagement de la baie d'Alger, la récupération d'espaces fonciers détenus par le secteur industriel et leur conversion en d'autres vocations urbaines et l'aménagement de zones transversales de développement urbain.
- La troisième phase (2020-2024): la poursuite de l'aménagement de la baie d'Alger constitue le principal axe de développement.
- La quatrième phase (2025-2029): le plan arrêté par les pouvoirs publics ambitionne de faire de la capitale « une ville monde » avec, entre autres, l'achèvement des travaux d'aménagement de la baie et l'extension de la ville vers l'est. Les différents projets et opérations inscrits ou à inscrire dans le cadre de ce plan seront lancés et réceptionnés progressivement.¹⁷

II.2.6.1 Les recommandations du PDAU d'Alger pour la commune d'El Mohammadia :

Les propositions du PDAU ont fixées parmi leurs objectifs : -Front de mer de la commune d'El Mohammadia : la requalification et la reconversion. -La réhabilitation de oued El Harrach (Sablette: espaces de loisir, et un éco-quartier résidentiel programmé dans la rive droite de l'oued).-La construction de la grande mosquée d'Alger.

❖ Recommandations selon les P.O.S de la commune:

-U33:Prévoir des équipements d'accompagnement, des commerces de services ainsi que des espaces verts.

-U34:Délocalisation des activités industrielles et assainissement, ainsi que l'aménagement des berges de l'Oued, et la projection d'équipements sportifs et de loisirs.

-U35:combinaison avec le projet d'Alger Medina pour créer un pôle dynamique et attractif.

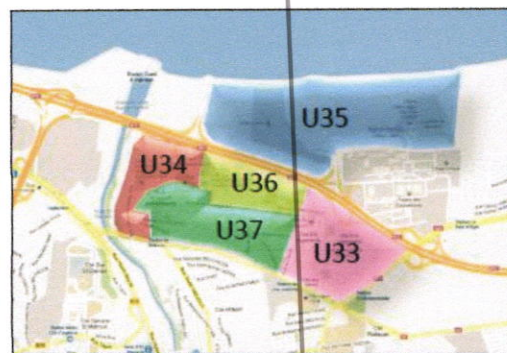


Figure II.3: Carte de présentation des P.O.S.
Source : Image Google Maps, développée par l'auteur.

¹⁷Le PDAU D'ALGER 2015.

- U36:Emplacement de la future grande mosquée.
- U37:Création d'espaces verts et éclairage de la voie.

II.2.6.2 Les propositions d'aménagement pour la partie centrale de la commune d'El Mohammadia :

Plusieurs propositions d'aménagement ont été suggérées dans la partie centrale de la commune d'El Mohammadia par les architectes-urbanistes et les entreprises. Parmi ces propositions, on cite : La proposition de Le Corbusier 1932, Proposition d'Oscar Niemeyer 1970, Proposition de Marubeni (société japonaise) 1983, Proposition Bouygues 1983, Proposition du CNERU, Proposition du FAUR 1996, Proposition BLANKY, et enfin la proposition d'ALGER MEDINA. (ANNEXE n°01).

II.2.6.3 Le projet Alger Medina-DAHLI dans la commune d'El Mohammadia :

Le présent projet occupera une partie du POS U35 : là où il y a la proposition de la Médina d'Alger. (ANNEXE n°02).



Figure II.4 : Carte du P.O.S U35. Source : http://www.algermedina.com/le_projet/.

II.3 LA METROPOLE/LA METROPOLISATION :

II.3.1 La métropole :

II.3.1.1 Qu'est qu'une 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 « mêtêr » 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 ».¹⁸

¹⁸ROGER. (2007), les processus de métropolisation dans les capitales régionales européennes, université de Toulouse 2, 2007, p, 11.

« La métropole est souvent assimilée à un pôle de concentration des hommes, du pouvoir et des activités. Elle exerce un rayonnement sur le territoire ». ¹⁹

« 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 ». ²⁰

Selon Raymond Guglielmo: « C'est une ville de plusieurs millions d'habitants regroupant d'importants centres de décisions, de gestions ou de transports. C'est le centre d'influence principal d'une région ou d'un pays ».

II.3.2 La métropolisation :

Selon Claude LACOUR, « *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* ». ²¹

Jean Renard met lui aussi en avant l'idée que la métropolisation n'est pas seulement liée à la croissance urbaine. Il insiste sur le fait que la métropolisation englobe l'ensemble des fonctions socio-économiques et culturelles. L'ensemble de ces fonctions ont des effets de rayonnement et d'attraction prépondérants et diversifiés qui permettent à la métropole d'exercer son pouvoir de domination et de commandement sur le territoire qu'elle couvre. ²²

II.4 LES NOTIONS MAJEURS DU PROCESSUS DE METROPOLISATION:

II.4.1 Le centre :

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

²⁰Bury, J. -C. (2003). Métropoles et structuration des territoires. Paris, Conseil Economique et Social, DATAR : 262 p; http://www.epau-alger.edu.dz/images/epau/pdf/Th%C3%A8ses/AMIROU%20OuassimAghiles_La%20multimodalit%C3%A9%20a%C3%A9roportuaire%20comme%20vecteur%20de%20m%C3%A9tropolisation%20et%20de%20rayonnement%20m%C3%A9tropolitain_Pr.%20BAOUNI%20Tahar_VUDD-2014.pdf.

²¹C. LACOUR. (1999), Méthodologie de recherche et théorisation des villes, in "La Métropolisation, Croissance, Diversité, Fractures", Paris, Anthropos, p72.

²²Bozzani, S. (2006). L'apport de l'inter-modalité aéro-ferroviaire à grande vitesse au rayonnement métropolitain, Université de Lille 1, p46; http://www.epau-alger.edu.dz/images/epau/pdf/Th%C3%A8ses/AMIROU%20Ouassim-Aghiles_La%20multimodalit%C3%A9%20a%C3%A9roportuaire%20comme%20vecteur%20de%20m%C3%A9tropolisation%20et%20de%20rayonnement%20m%C3%A9tropolitain_Pr.%20BAOUNI%20Tahar_VUDD-2014.pdf

II.4.1.1 Définition du centre :

« Le centre est un regroupement d'équipements de nature diverse et d'un nombre variable organisé et intégré dans un réseau d'infrastructure. Il assure des prestations des services d'un certain niveau, il favorise les échanges et les diffusions des informations, il participe à la distribution, consommation de certains biens pour une population donnée distribuée dans une aire urbaine déterminée et délimitée ».²³

Le centre urbain est la partie fondamentale de l'organisation urbaine, celle qui en assure la vie et l'activité, c'est le siège du pouvoir organisateur, public et privé, spontané ou réglementé, qui assure le développement urbain et régit les rapports avec la périphérie urbaine et rurale. Il est à la fois le symbole de la ville et sa partie la plus animée. Il est donc le point focal du contrôle social et politique ; le point privilégié de cumulation et de représentation ; le point condensateur et propulseur des échanges socio-économiques et culturels ; et le point où l'offre des besoins et des services se fait sélectionner par la qualité, la rareté et le coût.

II.4.1.2 Les critères de classification des centres :

A. Selon la fonction:

-Centre historique: il regroupe plusieurs édifices à valeur patrimoniale comme il peut être un lieu ayant une mémoire historique.

-Centre culturel: lieu comportant les édifices à valeur culturelle (musée, école,...) et servant de pôle de diffusions du savoir et de la culture.

-Centre d'affaires: lieu regroupant les équipements de secteur tertiaire, et les sièges sociaux des entreprises d'envergure nationale et internationale.

-Centre administratif: c'est le pôle émergent de l'ensemble de la vie civique et de la structure administrative urbaine.

B. Selon la proximité:

-Le centre « local »: ce centre s'intéresse qu'à une partie restreinte de population en raison des biens et services primaires qu'il offre, ce centre présente une accessibilité piétonne très facile.

-Le centre « filtre »: c'est un centre auquel font recours les usagers extérieurs à l'agglomération, pour sa proximité ou sa position par rapport au système de transport, ainsi que pour la qualité des biens et services qu'il peut fournir.

-Le centre « relais »: c'est un centre intermédiaire auquel font recours les habitants qui n'arrivent pas à satisfaire certains besoins sur le niveau local, ou parce qu'ils

²³Alberto Zuchelli, Introduction à l'urbanisme opérationnel, édition.OPU, Alger, 1984.

désirent diversifier leurs achats, mais qui ne peuvent pas s'engager vers un centre supérieur pour des raisons de distance ou d'accessibilité.

II.4.2 La centralité :

II.4.2.1 Définition de la centralité :

Il n'y a pas de définition stricte de la notion de centralité en urbanisme car le concept de centralité diffère, comme tout concept, selon l'angle d'approche et le contexte, mais l'analyse de la centralité urbaine a été illustrée et définie par plusieurs chercheurs, sociologues, urbanistes et géographes.

La centralité est un concept proposé par **Walter Christaller** (1893-1969), géographe allemand, dans son ouvrage "*La théorie des lieux centraux*" (1933). Il définit la centralité comme « *la propriété conférée à une ville d'offrir des biens et des services à une population extérieure* ». Le concept est précisé dans les années 1970 par **Manuel Castells**, professeur de sociologie et de planification urbaine espagnol pour lui « *la centralité est la combinaison à un moment donné d'activités économiques, de fonctions politiques et administratives, de pratiques sociales, de représentations collectives, qui concourent au contrôle et à la régulation de l'ensemble de la structure de la ville* ». Contrairement au centre qui est défini par sa position géographique, la centralité est définie par ses fonctionnalités et son contenu (administratif, commercial, culturel, économique, financier, politique, etc.). Il peut y avoir plusieurs centralités urbaines au sein d'une même agglomération. Son attractivité est confortée par son accessibilité qui doit la placer au centre d'un réseau de transport et de télécommunication assurant l'interconnexion des différents lieux géographiques de l'agglomération. Il peut exister plusieurs niveaux de centralité selon la taille des « marchés », la dimension des zones d'influence et la rareté des fonctionnalités offertes.

Françoise Choay définit la centralité: « *Elle dépend du pouvoir d'attraction ou de diffusion de cet élément qui repose à la fois sur l'efficacité du pôle central et sur son accessibilité. L'élément peut être un centre urbain, un équipement polarisant plus spécialisé (centre commercial, culturel, financier, administratif, etc.). L'accessibilité est une condition majeure* ». ²⁴

La centralité urbaine est généralement dépendante de ses usagers et des pouvoirs décisionnels des politiques et autres techniciens. Ceci dit, deux formes de centralités peuvent être dégagées :

-Les centralités planifiées, qui sont voulues mais pas toujours imposées par les pouvoirs publics, ces centralités renvoient à la volonté de mise en ordre du territoire urbain.

²⁴Choay. F et Merlin. P, « Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement », Paris, PUP, 1996.

-Les Centralités induites par les pratiques des citoyens, qui sont quotidiennement consommateurs des espaces centraux. Cette autre catégorie de centralités, est celles qui impliquent les habitants, les usagers, et les citoyens.

II.4.2.2 Historique de la centralité :

“Durant l’antiquité, la centralité s’identifiait aux acropoles, aux châteaux, aux temples et aux cathédrales. Ainsi l’agora qui demeure le lieu de centralité par excellence.

Le forum romain, né au carrefour du cardo-maximus et du decumanus-maximus, accueillait toutes les activités publiques et religieuses.

L’urbanisme médiéval est caractérisé par « la constitution de villes dont toutes les lignes convergent vers le centre, et le contour est généralement circulaire ». C’est le système radioconcentrique, composé d’un élément d’attraction, l’église, le château, la halle, le marché ou l’hôtel de ville, autour duquel la ville étend son attractivité dans un rayon de quinze kilomètres sur l’espace rural.

La France a vu ainsi son territoire maillé de petites villes. À l’époque du haut Moyen Âge, l’île de la Cité, avec la cathédrale Notre-Dame, représentait la centralité.

À la Renaissance, le centre de la ville était toujours représenté par une place carrée, rectangulaire, polygonale ou circulaire.

À l’époque de Louis XIV, la centralité de Paris se dédouble avec le déplacement de la cour du roi à Versailles qui devient le lieu du pouvoir absolu.

À la fin du XIXe siècle, la construction des gares en périphérie de la ville crée un nouveau centre d’attraction et d’échanges de personnes, qui se développe autour du quartier de la gare en liaison avec le centre-ville. L’avenue de la gare et la place de la gare seront les espaces publics majeurs de représentation de cette centralité. En 1898, l’Anglais EBENEZER HOWARD propose une réforme politique, économique et sociale représentée par la cité-jardin, qui constitue le module de base d’une métropole, « social-city ».

L’évolution de notre société urbaine vers l’agglomération implique une multiplicité de centres urbains. Ainsi le modèle radioconcentrique de Groer (1936) est plutôt lié à la ville préindustrielle où le système des transports est encore peu développé.

La ville s’étend ensuite selon les lignes de communications, voies d’eau, routes, voies ferrées, créant des situations favorables d’accessibilité et favorisant le regroupement de certaines activités. Ainsi est apparu en 1947 le modèle polycentrique d’Abercrombie.

Les « grands ensembles », dénommés « cités dortoirs », répondant au seul besoin de logements, construits en périphérie des villes anciennes, ne disposaient pas lors de leur construction, dans les années soixante, des qualités de la centralité.

La création des «villes nouvelles», en 1965, fut une des solutions envisagées par l’État pour répondre au problème de développement urbain des grandes régions françaises.

Celles-ci, construites à l'intérieur d'un périmètre déterminé, organisées autour d'un centre nouveau, devaient voir s'étendre leur zone d'influence aux bourgades alentour dans une fonction structurante. Chaque ville nouvelle, selon son histoire, ses stratégies de programmation et ses choix politiques, a essayé de répondre à sa manière aux besoins de centralité exprimés par ses habitants : Évry avec l'Agora, Cergy Pontoise avec la préfecture, Saint-Quentin-en-Yvelines avec la halle de Philippe Deslandes ont regroupé une partie de leurs activités sur un lieu central fort autour d'un équipement de référence.

La « ville nouvelle » de Marne-la-Vallée est structurée sur un axe avec des centres-gares.

Depuis, l'implantation des grands équipements, aéroports, gares, centres commerciaux, bureaux, stade de France, a généré de nouvelles centralités. R. Auzelle a pu écrire que « le prestige de l'aéroport d'Orly et l'intérêt de ses techniques, l'animation presque perpétuelle qu'il suscite, la rêverie qu'il procure, tout cela contribue à attirer la population d'une banlieue ». Cet aéroport inspira également Gilbert Bécaud dans la chanson Dimanche à Orly.

Les gares d'aujourd'hui représentent des équipements multifonctionnels précurseurs, avec leurs restaurants rapides, leurs galeries marchandes. La gare du Nord à Paris voit l'espace commercial faire partie intégrante de l'équipement.

Les centres commerciaux, tel celui de Val d'Europe à Marne-la-Vallée, sont localisés selon la logique de flux des personnes, des véhicules et d'échanges économiques. Ils sont construits autour du commerce de grande distribution; se greffent à eux d'autres services et équipements publics comme à la Défense.

Enfin, comme le signale J-C. Gallety, la « centralité » doit s'appuyer sur de bonnes fonctionnalités mais aussi sur l'image, le bien-être et le plaisir visuel. Faire centralité, c'est travailler sur l'agencement harmonieux des espaces et le respect de l'environnement. Cela passe par la qualité de l'architecture, de l'espace public et du paysage. La « logique de scène » doit devenir une préoccupation majeure des maîtres d'ouvrage pour que la centralité soit synonyme d'Art urbain²⁵.

II.4.2.3 Les dimensions de la centralité :

A. **La centralité politique:** La centralité politique correspond à la localisation des principaux décideurs politiques et de leurs administrations centrales.

B. **La centralité économique:** De son côté, la centralité économique se mesure, volontiers à la localisation des sièges décisionnels des entreprises, qui obéissent souvent à un schéma de concentration autour d'un foyer principal.

²⁵<http://journaldelateliardarchitecture.blogspot.com/2014/01/definition-de-la-centralite-urbaine.html>.
Source: Arturbain.fr

C. **La centralité commerciale:** Le processus de dispersion de « fonctions centrales » du centre vers la périphérie des agglomérations urbaines est manifeste dans le domaine de la centralité commerciale. Par la concentration et la localisation d'activités commerciales.

D. **La centralité d'accessibilité:** L'évolution de la centralité commerciale a beaucoup à voir avec celle de la centralité d'accessibilité donc beaucoup plus valorisé un point unique comme celui qu'offre la meilleure accessibilité globale pour tous les autres points.²⁶

E. **La centralité sociale:** Pour clore cette sélection de centralités, nous mentionnons la centralité sociale, qui ne peut être caractérisée qu'en croisant deux mesures principales: d'une part, en observant les pratiques spatialisées et en identifiant les lieux les plus fréquentés: d'autre part, en analysant les représentations de l'espace et en caractérisant les lieux les plus présents dans le corpus des images et discours socialement mobilisés.

II.5 LES INTERVENTIONS PRECONISEES POUR LA PRISE EN CHARGE DES NOUVELLES CENTRALITES :

II.5.1 Renouveau urbain :

II.5.1.1 Définition du renouvellement urbain :

Le renouvellement urbain est une notion plus large qui désigne une action de reconstruction de la ville sur la ville, et il s'agit d'un projet global de développement qui vise à changer la ville, à la renouveler et à modifier fondamentalement et durablement la physionomie des quartiers en difficulté, en vue d'améliorer leur fonctionnement et de mieux les intégrer dans la dynamique urbaine.

*« Le terme de renouvellement renvoie à une reprise en profondeur des tissus urbains existants et est proche de celui de rénovation. Celui de requalification caractérise une action qui redonne de la qualité et témoigne d'une volonté de ménager le patrimoine bâti ».*²⁷

II.5.1.2 Les interventions du renouvellement urbain :

Le projet de renouvellement urbain intervient sur différentes interventions:

-La réhabilitation urbaine : C'est une action qui consiste à rénover sans détruire et sans raser. Elle désigne au sens large le fait de réaménager un local, un immeuble ou un lieu « quartier, friche, espace vert, oued, ...», elle suppose le respect des caractères architecturaux des bâtiments dans ces éléments « façades, toiture...etc. ».

« Cette action, assez dans le discours et la pratique urbanistique, a pour objectif l'intégration de secteurs urbains marginaux au reste de la ville, par des interventions aussi

²⁶KADDACHE Khaoula & GABA Khaoula: Op.Cit, p47

²⁷Gilles Novarina, Paola Pucci, Annales de la recherche urbaine n°97.

bien sur le cadre physique que sur le cadre social. Source de conflits et d'instabilité pour la collectivité ». ²⁸

-La restructuration urbaine : Par restructuration urbaine, on entend l'ensemble des actions qui contribuent à améliorer le cadre bâti d'un quartier, qu'il s'agisse de recréer un paysage naturel, d'intervenir sur l'urbanisme (rues, places,...), de créer ou recréer des équipements collectifs, de transformer des bâtiments par démolition ou remodelage, de construire ou reconstruire des logements et des bâtiments d'activités...

« La restructuration introduit une nouvelle configuration de l'entité, en la remodelant. Elle implique, de ce fait, un changement radical d'un espace urbain assez vaste, aussi bien au niveau de son tracé que de son cadre bâti. Elle s'applique à des entités qui présentent une déstructuration et un manque d'homogénéité évidents au niveau du tracé ou du cadre bâti ». ²⁹

-La densification : *« Elle s'applique à des secteurs urbanisés qui présentent des poches non urbanisées (cas des emprises militaires ou ferroviaires, d'importantes parcelles non bâties à l'intérieur du tissu). Ces secteurs sont souvent densifiés sous la pression de l'urbanisation et l'augmentation de leurs valeurs foncières ».* ³⁰

-Aménagement urbain : c'est une action de réanimation d'espace public en donnant à ce dernier un aspect attractif par l'organisation et l'intégration des éléments « mobiliers urbains, implantation des arbres... ».

II.6 ANALYSE COMPARATIVE DES EXEMPLES :

Cette partie du chapitre sera encadrée par une présentation d'exemples mondiaux, leurs objectifs et missions, leurs concepts, et leur contenu. Ces exemples sont semblables à notre cas d'étude ; c'est-à-dire des exemples de création d'une nouvelle centralité au niveau des grandes métropoles ou encore des exemples de réaménagement et recomposition du front de mer, d'où nous allons tirer des recommandations d'aménagement. Cette approche constituera pour nous une référence pour le reste de notre travail.

Pour cela nous avons choisi d'analyser et comparer les exemples suivant: le projet « Casablanca Marina » au Maroc, et le projet « Bâb El Bahr » au Maroc, cette analyse se fera suivant trois systèmes : système des voiries et mobilités, système fonctionnel, et le système de morphologie urbaine, paysager et espaces publics.

²⁸Eléments d'introduction à l'urbanisme: histoire, méthodologie, réglementation; Maouia Saidouni, page 130.

²⁹Eléments d'introduction à l'urbanisme: histoire, méthodologie, réglementation; Maouia Saidouni, page 129-130.

³⁰Eléments d'introduction à l'urbanisme: histoire, méthodologie, réglementation; Maouia Saidouni, page 130.

II.6.1 Projet « Casablanca Marina » - Maroc :

1- Présentation et caractéristique du site:

Casablanca Marina est un nouveau quartier d'affaires de la métropole, le futur pôle multifonctionnel développé au centre de Casablanca la métropole marocaine qui permettra de développer une superficie construite globale d'environ 468.000 m². L'on se souvient tous du port, du chantier naval, de la Médina sur 20% du linéaire du boulevard Sidi Mohamed Ben Abdellah, de la grande caserne de la Marine, de la Grande Mosquée et de l'océan hostile. La Corniche de Casablanca vivait la nuit ou bien s'animait le jour en été pour des activités de loisirs autour des plages.

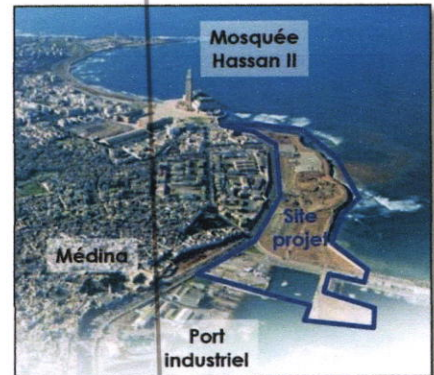


Figure II.5 : La situation du site.
Source : Image Google Earth.

Cette « opportunité foncière » a été offerte par le fameux projet de l'Avenue Royale qui avait prévu une péréquation entre le relogement des habitants du site à Nassim et l'édification d'un projet haut standing à cet endroit. Le développement du front de mer de Casablanca devenant une nécessité, il fallait raccorder le quartier pour prolonger l'avenue des FAR tout en anticipant l'avenir et en gérant les espaces publics. C'est dans ce contexte que la Marina est née.

2- La problématique:

Comment revaloriser Casablanca pour la positionner au rang des métropoles fortement internationalisées? Et comment transformer un terrain vague connu par son insécurité en une zone vivante et moderne reliée au reste de la ville sans écraser la médina ?

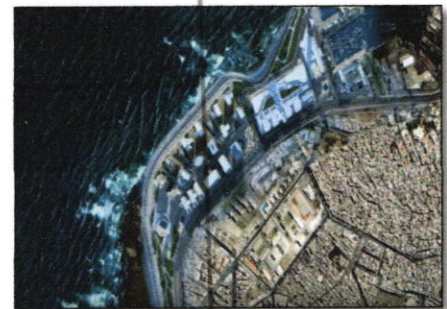


Figure II.6 : Vue de dessus du projet. Source : Image Google.

3- Les objectifs et missions:

✓ La marina est un projet structurant et intégré dans le plan d'aménagement de la Côte. Son nom de code est: la Requalification du centre historique de Casablanca, Il vise à créer un pôle d'animation touristique et culturelle allant de la mosquée Hassan II jusqu'au port de plaisance. Ce méga projet à travers lequel le Maroc ambitionne de se positionner comme une destination incontournable de tourisme de croisière.

✓ Ce projet novateur ambitionne de positionner la ville

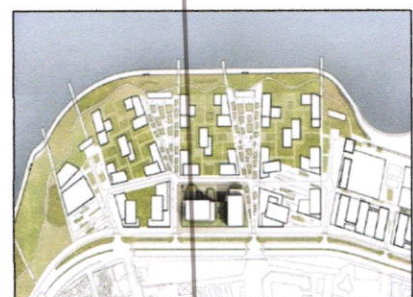


Figure II.7 : Implantation des bâtisses. Source : Image Google.

de Casablanca dans le giron des grandes métropoles économiques et touristiques.

✓ La vision d'aménagement conforme à un certain air du temps qui parie à la fois sur la « métropolisation » de Casablanca par le biais de programmes immobiliers ambitieux et le « développement durable ».

✓ le projet de « Marina » est une nouvelle approche avec une mixité d'usages, pour établir une relation explicite ville-océan.

✓ La revalorisation de la façade maritime métropolitaine longue de près de 30 km et dont la Marina n'est au final qu'un des secteurs opérationnels.

✓ Jardins publics, promenade de la corniche, protection contre les embruns, raccordement avec la Médina malgré les boulevards Sidi Mohammed Ben Abdallah et des Almohades, l'urbanisme futur prend pour point de départ l'espace public.

✓ La Marina devait aussi tenir compte de l'urbanisation autour de la Grande Mosquée, des installations militaires en plus de la présence prégnante de la Médina sur 20% du linéaire du boulevard.

4- Les concepts:

- Marina de Casablanca : « une ville dans la ville ».
- Un pôle multifonctionnel de type "mixed-use development".
- Ouvrir le site sur la ville « la Médina » et l'océan.
- L'accessibilité des personnes à mobilités réduite.
- Le projet offre des bâtiments de qualité qui profitent à la métropole.

5- Le contenu:

Le projet se décompose en 4 secteurs majeurs à vocations distinctes :



Figure II.8 : La promenade piétonne. Source : Image Google.



Figure II.9 : Les jardins de la mosquée. Source : Image Google.



Figure II.10 : Les ouvertures visuelles sur l'océan. Source :

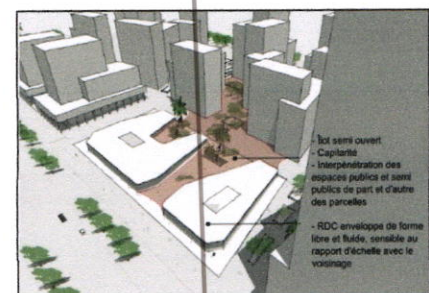


Figure II.11 : Îlot semi ouvert. Source : Image Google.

1-La Marina : développé autour du port de plaisance, ce secteur sans voitures est principalement dédié aux activités de tourisme, animation et loisirs. Il abrite un hôtel 5 étoiles de luxe et un palais des congrès ainsi que des restaurants. Il comprend également un yacht club, des espaces de commerce, de loisir et d'animation, ainsi que toutes les activités nautiques liées au port de plaisance qui y sera aménagé.

2-Les Ramblas : cette seconde séquence se développe à proximité du bassin de plaisance. Elle regroupe, au sein d'un même ensemble architectural, les vocations affaires, loisir et commerces. Ce secteur comprend un hôtel orienté « Affaires », un grand centre commercial ainsi que des espaces bureaux.

3-Les Portes Océanes : ce secteur est un nouveau centre d'affaires intégré, avec des espaces bureaux et du résidentiel. Les commerces de proximité, restaurants et équipements, complètent le cadre de vie haut standing, à l'image de tous les pôles urbains intégrés.

4-Les Jardins de la mosquée : ce secteur fait la transition entre les zones de développement du projet et la grande Mosquée Hassan II. La zone de respect est entièrement dédiée aux espaces verts aménagés en promenades piétonnes, avec un aquarium.

II.6.2 Projet «Bâb El Bahr» - Maroc :

1- Présentation et caractéristique du site:

Bâb El Bahr débute sa métamorphose à travers un vaste programme d'aménagement dont l'ambition est de transformer les 15 kilomètres des berges du fleuve en un véritable pôle touristique et urbain qui va hisser l'agglomération de Rabat-Salé au rang des capitales méditerranéennes.

Bâb Al Bahr est située au cœur de Rabat-Salé, à l'embouchure du fleuve Bouregreg, sur une superficie de 70 hectares. La cité est bordée par les anciennes médinas de Rabat et Salé et par des monuments historiques prestigieux : la Kasbah des Oudayas, la Tour Hassan et la grande mosquée de Salé. En outre, Bâb Al Bahr bénéficie d'une façade Atlantique.



Figure II.12 : Le programme du projet. Source : Image Google.



Figure II.13 : Les secteurs du projet. Source : Image Google.

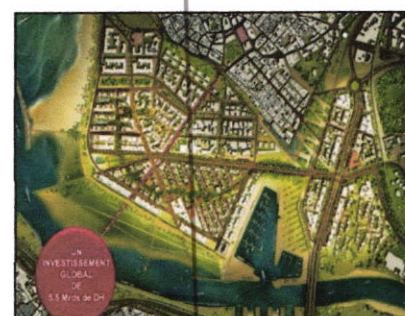


Figure II.14 : Le projet Bâb El Bahr. Source : Image Google.

2- La problématique: Comment revaloriser et aménager cette séquence de la vallée du Bouregreg et penser la continuité de l'urbanisme pour créer une ville humainement satisfaisante, harmonieuse et respectueuse de l'environnement, abritant des relations sociales et un vivre ensemble tels, que cette cité donne envie d'y vivre? et comment la transformer en un véritable pôle touristique et urbain qui va hisser l'agglomération de

Rabat-Salé au rang des capitales méditerranéennes?

3- Les objectifs et missions:

➤ L'aménagement de Bâb El Bahr vise à préserver et valoriser le patrimoine naturel que constituent le fleuve et ses berges : cet objectif passe par le développement de la vocation de nature des berges; il oblige aussi à considérer l'écosystème fleuve dans toute sa richesse.

➤ Bâb El Bahr ambitionne de redynamiser la vie autour du fleuve à travers une large gamme d'unités résidentielles et hôtelières, divers établissements commerciaux et un quartier d'affaires abritant bureaux et prestataires du tertiaire. Les centres d'animation et de loisirs, ainsi que la proximité de Bouregreg Marina, renforceront l'esprit ludique du site et de son attractivité sur le plan touristique. Les aménagements de qualité se fondent dans un paysage ponctué de sites historiques, bénéficiant de vues dominants sur le fleuve.

➤ L'aménagement représente aussi un enjeu économique de premier ordre pour l'agglomération de Rabat-Salé. Le plan d'urbanisme de Bâb Al Bahr prévoit un mélange d'activités : les boutiques côtoient les cafés et les espaces verts, surplombés par des appartements résidentiels, d'équipements commerciaux, bureaux, hôteliers, culturels et de loisirs face à l'embouchure de Bouregreg dans l'océan. Au cœur de Bâb Al Bahr, la Cité des Arts est un clin d'œil à la culture et à l'artisanat marocain.

4- Les concepts:

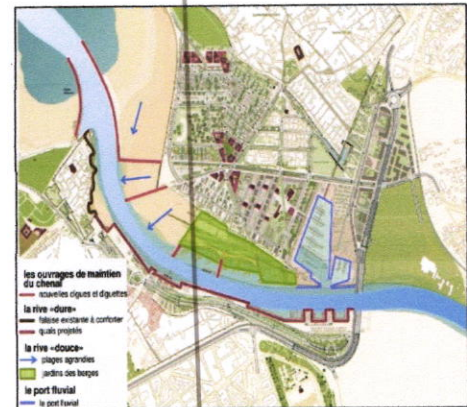


Figure II.15: Le système paysager et espaces publics. Source : Image



Figure II.16 : Le système des voiries. Source : Image Google.

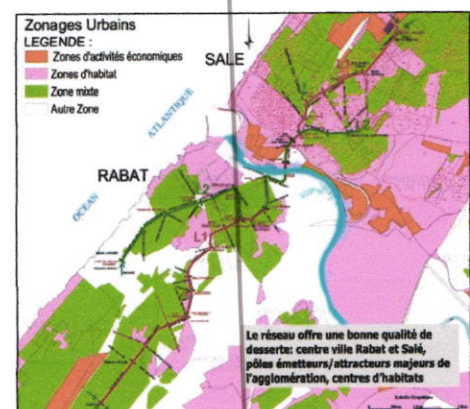


Figure II.17: Le système fonctionnel. Source : Image Google.

- Urbanisation équilibrée et développement durable:
 - ✧ Urbanisme respectant le patrimoine paysager et hydraulique de la vallée.
 - ✧ Architecture tenant compte du climat local et des matériaux durables.
 - ✧ Toitures végétalisées et assurant la gestion des eaux de pluies.
 - ✧ Optimisation des déplacements par un réseau de transport public multimodal.
- Cohésion sociale:
 - ✧ Mixité sociale.
 - ✧ Équipements socio-éducatifs.
- Pérennisation et réhabilitation du patrimoine historique et archéologique:
 - ✧ Sauvegarde du patrimoine par une réglementation appropriée et par une restauration soignée.
 - ✧ Intégration des axes et des cônes de vue des bâtiments historique dans la composition des projets urbains.

5- Le contenu et programme projeté:

Bâb Al Bahr est constituée de sept quartiers distincts mais complémentaires :

➤ **Le Front Marina et le Front Fluvial** : bénéficient d'une vue invincible sur le patrimoine historique de Rabat-Salé. Accueillant le port de plaisance, abriteront des unités résidentielles et commerciales haut standing et des lieux de promenade verdoyants longeant le plan d'eau.

➤ **La Cité des Arts** : elle réunira des appartements surplombant des espaces dédiés à l'art et la culture ; à savoir des musées à thème, des galeries d'exposition et des places publiques. Elle comprendra également des maisons d'hôtes, un hôtel et une large variété de boutiques.

➤ **Le Quartier Central** : Ce quartier possède une place centrale, entourée d'une médiathèque, de bureaux, de bâtiments résidentiels et d'une promenade. Le cœur citadin sera animé d'un marché qui rajoutera à la variété des lieux.

➤ **Le Quartier des Joyaux** : Ce quartier relie le front de mer au centre citadin. Des ensembles résidentiels, une lignée de boutiques, une esplanade, un large espace vert, qui rassemblera amis et familles dans leurs moments de relaxation.

➤ **Le Quartier de la Culture** : Une rue piétonne traversera le quartier, créant un parcours verdoyant menant à l'embouchure et un musée de l'art et de l'artisanat de part et d'autre.

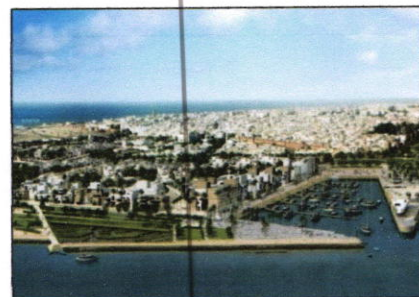


Figure II.18 : La marina. Source : Image Google.



Figure II.19 : Des appartements de la cité des arts. Source : Image Google.

➤ **Le Quartier de la Muraille** : Situé dans la partie Nord de Bâb Al Bahr, face aux remparts de la vieille ville impériale, ce quartier est structuré autour de petits squares reliés par des ruelles, créant un sentiment d'intimité et de sécurité. Le Quartier de la Muraille bénéficie de nombreux équipements publics, dont une mosquée.

➤ **La zone tertiaire** : située dans la partie Est de Bâb Al Bahr, sera aménagée de manière très dense. Des espaces bureaux, des magasins, un hôtel d'affaires et un centre multifonctionnel assureront l'animation des lieux tout au long de l'année.

-Tableau comparatif :

Cette comparaison entre les deux exemples se fera suivant trois systèmes : système des voiries et mobilités, système fonctionnel, et le système de morphologie urbaine, paysager et espaces publics :

Système/exemples	Le projet « Casablanca Marina »	Le projet « Bâb El Bahr »
Voiries et mobilités	<ul style="list-style-type: none"> -Aménagement d'une promenade de la corniche le long du littoral (l'océan). -Aménagement du boulevard Sidi Mohamed Ben Abdallah (la présence prégnante de la médina sur 20% du linéaire du boulevard). En faisant un raccordement avec la médina. -L'intégration de la circulation dans un espace urbain maîtrisé permet d'accrocher le site à la ville (la médina) tout en offrant les parkings nécessaires et le transport en site propre. Des parkings en sous-sol à mutualiser entre la mosquée, la médina et les futurs visiteurs. -L'ensemble du quartier est conçu de façon à être au maximum piéton. -L'accessibilité des personnes à mobilité réduite, tant dans l'espace public que dans ses parties privées. 	<ul style="list-style-type: none"> -Pour maîtriser la problématique de la circulation, le projet Bâb El Bahr est constitué, à partir des emprises existantes, des voies qui permettent d'accéder au projet, à sens unique. -Aménagement d'une promenade piétonne le long du fleuve. -Concernant les parkings, il est estimé à plus de 854 places, le nombre nécessaire au projet. Ils seront positionnés aussi en tenant compte de la nature du sous-sol sans oublier de garder en pleine terre certaines parties notamment les « allées-jardins » à l'intérieur de chaque lot. -Le stationnement de surface suit naturellement les voies publiques.

<p style="text-align: center;">Système fonctionnel</p>	<p>-Un Pôle multifonctionnel de type "mixed-use development" a été imaginé pour devenir un lieu unique à la fois vivant et intégrant une grande mixité des usages. Le site intégrera : Une Marina dédiée au tourisme et aux loisirs, Un Centre Commercial, Un Centre d’Affaires, Une Tour Hôtel de 37 étages, Deux Equipements majeurs, un Palais des Congrès et un Aquarium, Des jardins et des espaces verts, Des appartements résidentiels.</p> <p>-Des bâtiments de qualité qui profitent à la métropole.</p>	<p>-Bâb El Bahr est conçu dans le respect de la culture, de l’histoire et de la tradition marocaines, ce nouveau quartier est voué à créer une nouvelle dynamique économique en répondant à une demande importante en résidentiel, en activités commerciales, touristiques et de loisir, tout en tenant compte des contraintes urbaines et environnementales du site.</p> <p>-Les grands équipements : les musées et l’hôtel, entretiennent une véritable synergie entre eux et leur conception aura comme point de départ leur capacité fonctionnelle d’ouverture sur l’espace public.</p>
<p style="text-align: center;">Système de morphologie urbaine, paysager et espaces publics.</p>	<p>-La protection contre le vent.</p> <p>-les bâtiments ont privilégié une orientation de leur volumétrie perpendiculaire à la mer, afin de ne pas fabriquer une résistance au vent trop importante, mais tout en conservant un maximum de vues sur l’océan.</p> <p>-Avec des gabarits pas trop élevés.</p> <p>-Le secteur jardins de la mosquée est entièrement dédié aux espaces verts aménagés en promenades piétonnes, avec un aquarium.</p> <p>-Opter l’îlot ouvert et semi ouvert.</p>	<p>-Sa conception s’appuie sur une vocation verte affirmée et une dimension piétonne privilégiée : plus de 8.000 m² sont allouées aux espaces verts.</p> <p>-Le plan d’aménagement du projet prévoit le plus de dégagement visuel possible.</p> <p>-Il est prévu de construire, entre la Médina de Rabat et la Médina de Salé, un nouveau quartier sous forme d’îlots organisés autour de jardins privatifs et noyé dans un grand jardin et dont la hauteur des constructions est maîtrisée de manière à assurer le lien visuel entre les deux villes.</p>

		<p>-A l'échelle des places publiques marquant les grandes métropoles, un espace majeur s'inscrit naturellement dans le dispositif global.</p> <p>- Opter pour le macro îlot.</p>
--	--	--

Tableau II.1 : Tableau de comparaison du système des voiries et mobilités, système fonctionnel, système de morphologie urbaine ; paysager et espaces publics. Source : Auteur.

❖ Synthèse et recommandations par rapport au cas d'étude « la commune d'El Mohammadia » :

1- Système des voiries et mobilités:

- ✓ Développer un réseau de voiries hiérarchisé qui complète l'existant et qui permet une meilleure perméabilité du site.
- ✓ Créer des liaisons de circulation entre la partie Nord et Sud de la commune et entre la commune d'El Mohammadia et Hussein Dey.
- ✓ Restructuration et réaménagement des voies existantes.
- ✓ Aménagement de nouvelles voies répondant au nouveau statut de la commune comme nouvelle centralité métropolitaine.
- ✓ Créer un boulevard front de mer et favoriser les parcours piétons (des promenades piétonnes) pour assurer la relation ville/mer et ville/fleuve.
- ✓ Assurer une bonne desserte en transport en commun, en plus de la ligne de tramway une ligne de bus doit être mise en place dans le centre de la commune.
- ✓ Créer des stationnements publics, touristiques, et des surfaces suivant naturellement les voies publiques.

2- Système fonctionnel:

- ✓ Intégrer des pôles multifonctionnels vivants et intégrants une grande mixité des usages.
- ✓ Recomposer et redynamiser le front de mer en lui donnant une vocation touristique qui reflète la nouvelle identité de la commune.
- ✓ Restructuration de la commune et la création d'une nouvelle dynamique économique en répondant à une demande importante en résidentiel (programme de logement), en activités commerciales; touristiques; affaires; culturelles; et loisirs destinées à l'animation telles que: salle d'exposition, centre commercial, hôtel...

3- Système de morphologie urbaine, paysager et espaces publics:

- ✓ Il est nécessaire de renforcer la trame des espaces publics et du maillage végétal par l'aménagement des esplanades, places, terrasses, et boulevard front de mer et pour que ces espaces publics soient animés, ils doivent avoir des équipements d'accompagnement.
- ✓ A l'échelle des places publiques marquant les grandes métropoles on fera l'aménagement d'un espace majeur qui s'inscrit naturellement dans le dispositif global.

✓ La réhabilitation de la vocation maritime et touristique d'El Mohammadia en lui apportant un port de plaisance et en offrant à ses habitants et aux touristes une promenade piétonne exceptionnelle tout le long de son front de mer.

✓ Opter pour l'îlot (l'îlot mixte), et aller en verticalité (en hauteur) sur l'axe des dunes et le long du front de mer.

II.7 CONCLUSION :

Dans ce chapitre d'état des connaissances, notre travail consistait à rechercher et définir les notions et concepts qui font parties de notre plan de travail, et ceci afin de développer nos connaissances, et comprendre la logique et le processus de notre problématique de création d'une nouvelle centralité et la recomposition du front de mer. Ainsi, la notion de projet urbain nous a permis, à travers ses définitions et ses principes de faire ressortir l'importance de notre problématique, dans le cadre de la politique de renouvellement urbain. Tout comme la notion de 'nouvelle centralité' qui explique la relation entre l'urbain et la fonction de centralité, qui représentent le principe d'organisation de l'espace des villes.

Enfin à travers l'analyse comparative des exemples étrangers, qui se rapprochent fortement à notre champ d'intervention et à notre problématique, nous nous sommes dotées de quelques principes et concepts qui pourront fortifier notre plan d'actions pour notre intervention dans la ville d'El Mohammadia.

CHAPITRE III : LE CAS D'ETUDE.

III.1. INTRODUCTION :

Dans ce dernier chapitre nous aborderons notre cas d'étude, que nous tenterons de comprendre à partir de plusieurs lectures, à savoir la lecture territoriale qui va nous permettre de déterminer l'incidence de la structure du territoire sur celle de la ville, ainsi que la lecture typo-morphologique de la ville dans le but de connaître la genèse de la ville, sa croissance jusqu'aujourd'hui, et les différents systèmes qui la compose afin d'aboutir enfin à un aménagement et une structure urbaine cohérents.

III.2. PRESENTATION DU CAS D'ETUDE :

III.2.1 Présentation de l'aire d'étude (la baie d'Alger) :

La ville d'Alger, capitale politique, administrative et économique de l'Algérie et port de la Méditerranée. L'agglomération du grand Alger compte 2,5 millions d'habitants dont 1 million dans le centre. Alger est une métropole complexe mais aussi une ville très simple à saisir : la baie en faucille, la cité accrochée au-dessus d'un petit port et des promontoires assurent une bonne protection. Ses étendus à l'Est, à l'Ouest en ramifications latérales amplifient l'impression de grandeur. La ville d'Alger est un labyrinthe de ruelles et d'impasses ; les escaliers, très nombreux et très variés (larges, étroits, hauts...) sont très pratiques pour sillonner cette architecture en cascades.³¹



Figure III.1 : Le Front de Mer d'Alger.

Source :

<http://viesdevilles.net/pvdv/679/alger-une-metropole-a-tres-haut-potentiel>.

La ville d'Alger, de par son histoire et son patrimoine architectural particuliers, ainsi par sa position stratégique en méditerranée, recèle le potentiel d'une grande métropole à même de constituer un pôle de développement national et régional. Seconde ville en Méditerranée – après Barcelone – en termes de densité humaine,

Alger a depuis l'indépendance du pays vu croître ses besoins et apparaître nombre de projets sans réelle cohérence ni vision prospective.³²

III.2.2 Présentation de l'aire d'intervention (la commune d'El Mohammadia) :

³¹<http://www.algerie-monde.com/villes/alger/>.

³²<http://www.algerie-monde.com/villes/alger/>.

Notre aire d'intervention s'étend sur la commune d'El Mohammadia, elle occupe une position stratégique dans l'agglomération Algéroise. Elle était à l'origine le quartier Lavigerie de la commune de Maison Carrée lors de la colonisation française. Elle se limite par :

-Limites artificielles :

- Au Sud : La RN5 et la caserne d'El-Harrach.
- À l'est : La RN24.

-Limites Naturelles :

- Au nord : La Mer Méditerranéenne.
- À l'ouest : Oued El-Harrach



Figure III.2 : L'aire d'intervention la commune d'El Mohammadia. Source : Image Google Earth, développée par l'auteur.

III.3 LA LECTURE TERRITORIALE :

La lecture de l'organisme territorial nous permet de déterminer l'incidence de la structure du territoire sur celle de la ville; c'est à dire, définir l'importance des relations de l'organisme territorial avec son contexte et indiquer les agents qui ont fixé l'implantation urbaine.

Le parcours dans le territoire peut ainsi s'assumer comme une première structuration dans un milieu en voie d'humanisation. Evidemment il est fondamental, pour ce faire de comprendre comment les relations s'instaurent entre l'homme et le milieu physique, au cours du temps et les actions que l'homme, ou mieux l'expression de sa socialité, y a peu à peu exercée au fil du temps. Ainsi la relation entre histoire et ville ne peut se faire seulement sur des dates ou des événements qui se sont déroulés dans le passé; il faut les interpréter et rechercher leurs impacts sur le territoire et voir comment ce dernier a été occupé à travers le temps. Nous pourrions déterminer les raisons d'existence de telle ville à tel endroit.

III.3.1 Présentation du territoire d'Alger :

Le territoire d'Alger est un ensemble constitué de divers éléments morphologiques, c'est une succession de massifs de montagnes, côtes et plaines, avec de nombreux cours d'eau. Il est limité au nord par la mer méditerranée, au sud par La plaine de la Mitidja, à l'est par Oued El Harrach et à l'ouest par Oued Mazafran.

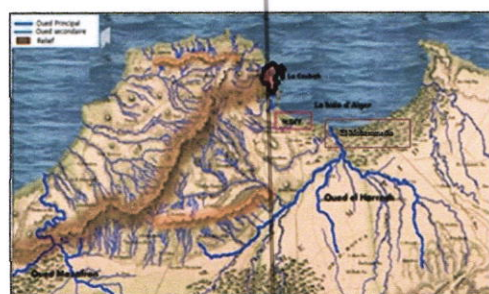


Figure III.3 : Carte montrant structure du territoire d'Alger. Source : Atlas Archéologique, carte développée par l'auteur.

III.3.2 Processus de structuration du territoire d'Alger :

Notre travail est basé sur la méthode de la lecture du territoire conceptualisé par l'architecte Gianfranco Caniggia. Cette méthode nous permet l'interprétation des traces inscrites sur le territoire, en développant une réflexion basée sur la réalité d'un processus de structuration du territoire d'Alger. 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.

L'occupation du territoire d'Alger s'est évoluée dans le temps comme suit :

Cycle I : Cycle d'implantation :

Phase 1 : Chemin de crête principale (Néolithique -1000 et -2000 av JC) :

Indépendamment de la présence de l'homme, le territoire possède une structure naturelle:

-Orohydrographie: montagne, vallée, ligne de partage des eaux,...

-Ensemble de caractères morphologique et climatique de chaque lieu.

Cette période historique correspond éventuellement à la période néolithique, Elle concerne la présence d'un axe littoral (actuel RN11).

L'apparition de parcours de crête principale et si un humain ressent le besoin d'un déplacement, l'utilisation de ce chemin est la plus favorable, en termes de déplacement sûr où il risque un minimum de dangers. Le fait de parcourir un territoire peut donc être assumé comme la première structuration d'un milieu en voie d'humanisation, le parcours est la seule unique structure réalisée par l'homme.

Phase 2 : Etablissements de haut promontoires (chemin de crête secondaire) :

Elle concerne l'apparition des parcours de crêtes secondaires reliant les parcours de crête principale et les établissements de haut

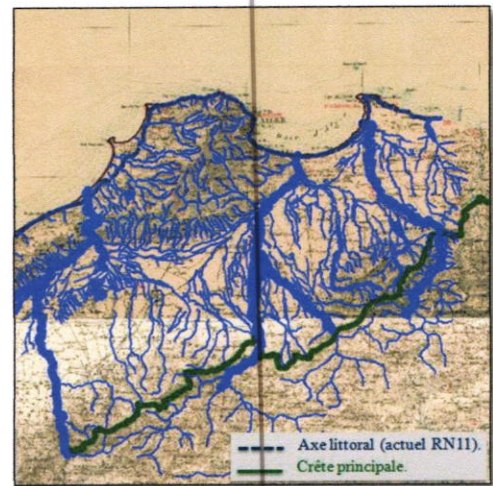


Figure III.4 : Cycle I. Phase 1 : chemin de crête principale. Source : Atlas Archéologique, carte développée par l'auteur.

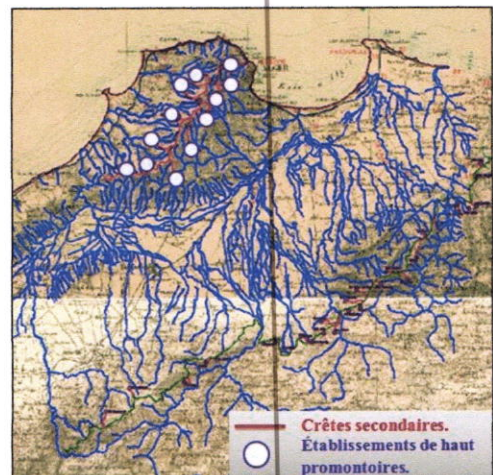


Figure III.5 : Cycle I. Phase 2 : Chemin de crête secondaire. Source : Atlas Archéologique, carte développée par l'auteur.

promontoires tels que : Bouzaréah, Dely-Brahim, Mahelma, Douéra, Ouled Fayet, El Achour, Ben Aknoun, El Biar,...

Phase 3 : Établissements de bas promontoires (parcours de contre crête locales et continues) :

Elle représente la naissance des parcours de contre crêtes locales parallèle à la crête principale et perpendiculaire à la crête secondaire, et parcours de contre crête continues, suite à des raisons d'échanges entre les établissements de haut promontoires, et la naissance d'établissements de bas promontoires, dont on peut citer : kouba, S'haoula, Zéralda, Staouali, Birmandrais, Birkhadem, Draria, la Casbah,...

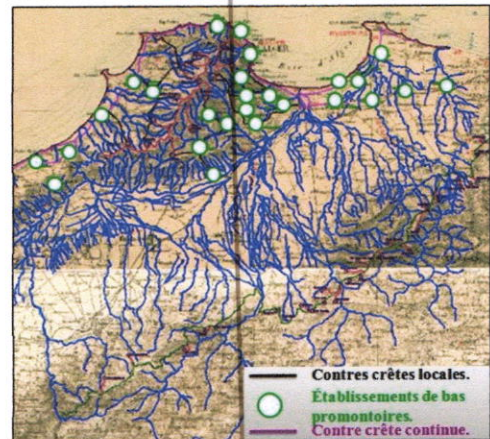


Figure III.6 : Cycle I. Phase 3: parcours de contre crête locales et continues. Source : Atlas Archéologique, carte développée par l'auteur.

Phase 4 : Noyaux proto-urbains et urbains (époque phénicienne -300 av JC) :

Cette phase est caractérisée par l'apparition des parcours de contre crête synthétiques et la consolidation des établissements en noyaux proto-urbains. Elle est caractérisée dans le cas d'Alger par les deux parcours de contre crête synthétiques formant une couronne délimitant tout le massif du Sahel sur laquelle se développe une série de noyaux proto-urbains.

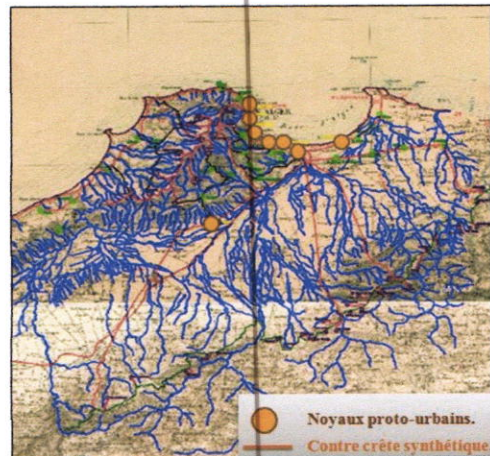


Figure III.7 : Cycle I. Phase 4 : Noyaux proto-urbains et urbains. Source : Atlas Archéologique, carte développée par l'auteur.

Cycle II : Cycle de consolidation.

Phase 1 : Parcours de fond de vallée (époque romaine -100 av JC) :

À partir des noyaux urbains formés par les parcours de contre crête synthétique, les parcours de fond de vallée naissent le long du cours d'eau situé sur des digues naturelle. Parmi les établissements de fond de vallée: Baraki, Ouled Zouina, ...

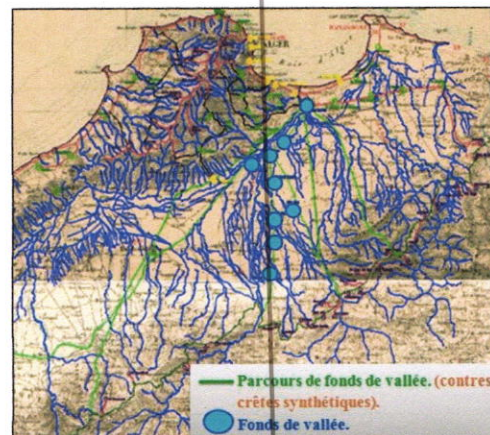


Figure III.8 : Cycle II. Phase 1: Parcours de fond de vallée. Source : Atlas Archéologique, carte développée par l'auteur.

Phase 2 : Parcours de vallée (époque IV av JC-III ap JC) :

Chaque vallée se trouvant opposée à une autre devient le lieu d'un double parcours de vallée qui tend à joindre deux vallées principale à travers un marais en traversant une crête.

Phase 3 : contre vallée (époque IV av JC-III ap JC) :

Cohésion entre les chemins de fonds de vallée et les aires déjà établies (changement de nom des contres crêtes vues sa position intermédiaire entre la montagne et la plaine).

Phase 4 : développement des fonds de vallée (époque IV av JC-III ap JC) :

Cycle III : Récupération de l'implantation :

Vue l'instabilité de la plaine le retour aux structurations précédentes à cause de la persistance d'une meilleur adhésion à la nature.

Cycle IV : Récupération de la consolidation (restructuration) :

Depuis le 13ème siècle, on travaille à une réutilisation progressive des structures de fonds de vallées.

III.3.3 Synthèse de la lecture territoriale :

La compréhension et la lecture du territoire nous a permis de :

➤ Souligner qu'Alger, comme toute ville ou organisme urbain est le produit de la superposition, la stratification de divers ordres urbanistiques et les modes d'occupation de l'espace. C'est le résultat



Figure III.9 : Cycle II : Cycle de consolidation. Source : Atlas Archéologique, carte développée par l'auteur.

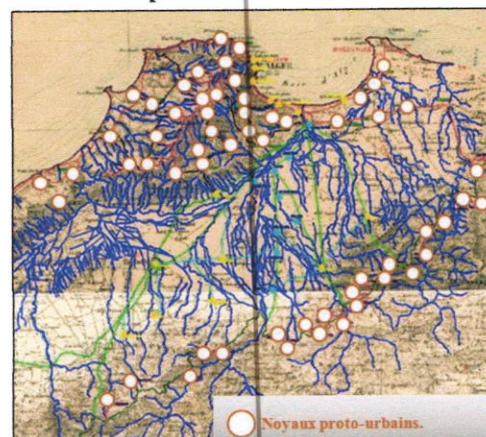


Figure III.10 : Cycle III : Récupération de l'implantation. Source : Atlas Archéologique, carte développée par l'auteur.



Figure III.11 : Cycle IV : Récupération de la consolidation. Source : Atlas Archéologique, carte développée par l'auteur.

d'un ordre défini par la structure naturelle qui englobe de façon unitaire l'orohydrographie d'un lieu (montagnes, vallées et lignes de partage des eaux etc.) : « c'est l'ensemble de caractères morphologiques et climatiques qui individualisent chaque lieu »³³, sur lequel est greffé l'ordre humain, on peut dire que: Alger est une ville maritime exceptionnelle qui a évoluée à partir d'une situation géographique singulière.

➤ Comprendre la logique de structuration du territoire Algérois, et ressortir les contraintes naturelles qui orientent l'installation des établissements humains à travers l'histoire qui résulte d'une structuration.

➤ Souligner que la fondation de la ville d'El Mohammadia selon la théorie de Caniggia ; date du 4ème Cycle : Cycle de la récupération de la consolidation.

III.4 LA LECTURE HISTORIQUE :

III.4.1 Lecture de l'évolution historique de la ville d'Alger :

L'histoire de la ville d'Alger se caractérise par les périodes suivantes :

☞ Alger à l'époque Phénicienne (XVI av. J-C – III siècle apr. J-C):

La présence d'une acropole naturelle, dotée d'une vue sur toute la baie, a favorisé les premières implantations à usage d'habitations, grâce au double avantage d'être un abri pour les embarcations et une position facilement défendable face aux prédateurs. Vint ensuite, l'établissement d'une centralité, grâce au port commercial de mer d'où une fixation urbaine sur la plateforme rive basse sur la baie d'agha et adopte le nom d'Ikosim en 1200 av. JC).

☞ Alger à l'époque Punico-romaine (II siècle av. J-C- V siècle apr. J-C):

En 146 apr. J-C: Après les Guerres Punique, Alger, appelée alors Icosium intègre l'Empire Romain. Le tracé de la ville fut sous forme d'échiquier suivant deux axes structurants : CARDO correspond à l'actuel rue de la Marine qui était une cour d'eau. et le DECUMANS actuellement rue Bâb El Oued, Bâb Azzoun, l'intersection de ces deux axes forme le forum lieu de convergence politique, sociale et religieux qui aujourd'hui la places des martyrs.



Figure III.12 : Carte d'Alger à l'époque Phénicienne. Source : PARQUE-EXPO 2009.

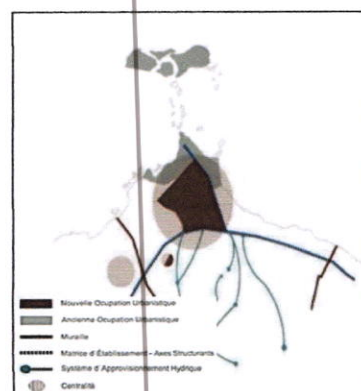


Figure III.13 : Carte d'Alger à l'époque Punico-romaine. Source : PARQUE-EXPO 2009.

³³EPAU/ SIAAL..., op.cit., p.71.

Extension du CARDO engendre la rue vers Constantine. Construction d'un aqueduc alimentant la ville en eaux qui contribua plus tard dans le tracé de la rue vers Laghouat.

Alger à l'époque époque Arabo-berbère (VII siècle - XVI siècle):

En 650 Icosium est prise par les Arabes, cette période marquée par l'organisation de l'espace urbain avec l'introduction d'équipements religieux, sociaux et culturels jalonnant et intégrant de nouvelles centralités dans l'espace urbain. El-Djezaïr prend l'expression d'une médina méditerranéenne, en partant de l'occupation et de la fortification du massif géologique continental le long des deux vallées et de la dissémination d'un tissu dense et hétérogène stratifié et organisé.

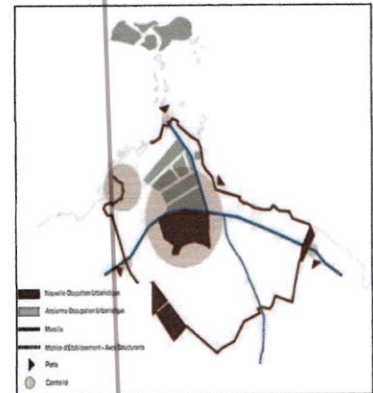


Figure III.14 : Carte d'Alger à l'époque Arabo-berbère. Source : PARQUE-EXPO 2009.

Alger à l'époque Ottomane (XVIe siècle – 1830):

-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).

-Consolidation du système d'approvisionnement hydrique constitué des aqueducs de Télémy, de Bir Trarya, d'Hamma et d'Ayn Zabouja et sous-systèmes de fontaines et de bains publics.

-Expansion urbaine vers l'extérieur de la muraille avec la fondation des faubourgs de Bâb Azzoun (noyau commercial et d'accessibilité à la province) et de Bâb el Oued (noyau industriel).

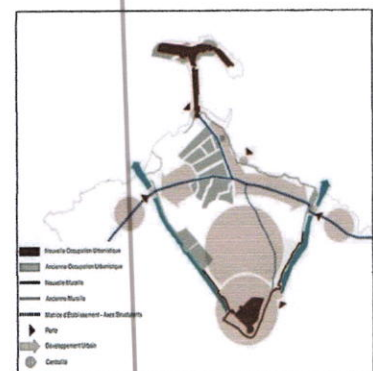


Figure III.15 : Carte d'Alger à l'époque Ottomane. Source : PARQUE-EXPO 2009.

Alger du XIXe siècle (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.

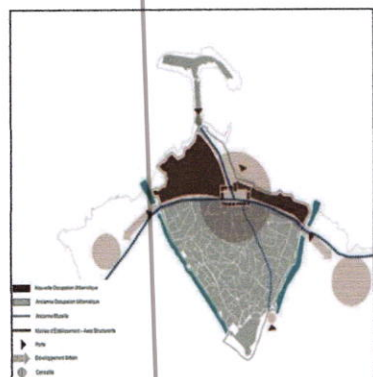


Figure III.16 : Carte d'Alger au XIX siècle. Source : PARQUE-EXPO 2009.

- 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 relocalisation des portes.

☞ **Alger du XXe siècle (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 III.17 : Carte d'Alger au XXe siècle (1900-1930). Source : PARQUE-EXPO 2009.

☞ **Alger du XXe siècle (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.

Entre 1927 et 1928, un programme de développement de grands équipements et de l'extension de la terrasse portuaire et du front maritime est implanté et consolidé à Alger.

De nouveaux tissus urbains qui s'étendent sur les zones hautes sont créés et dilatent la centralité à des zones voisines comme El Biar et Hydra.

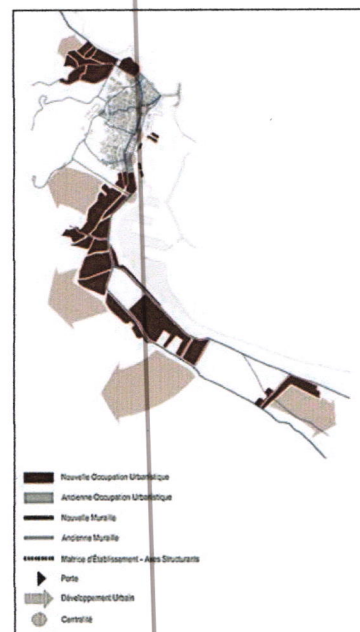


Figure III.18 : Carte d'Alger au XXe siècle (1930-1962). Source : PARQUE-EXPO 2009.

☞ Alger contemporaine (1962-2008) :

-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.



Figure III.19 : Carte d'Alger contemporaine. Source : PARQUE-EXPO 2009.

III.4.2 Structure urbaine de la baie d'Alger :

De nouveaux centres urbains aux alentours du centre ancien se sont développés par l'extension de ce dernier vers l'Est selon un processus de formation et transformation basé sur l'hypothèse d'une modularité (le processus de dédoublement) d'un module de 900 m de dimension qui est l'équivalent de la distance qui se trouve entre Bâb Azoun «Axe Ourida Medad» et Bâb El Oued «Axe Taleb Abderrahmane» jusqu'à la limite naturelle matérialisée par Oued El Harrach et au-delà et vers l'Ouest passant par Bâb El Oued.

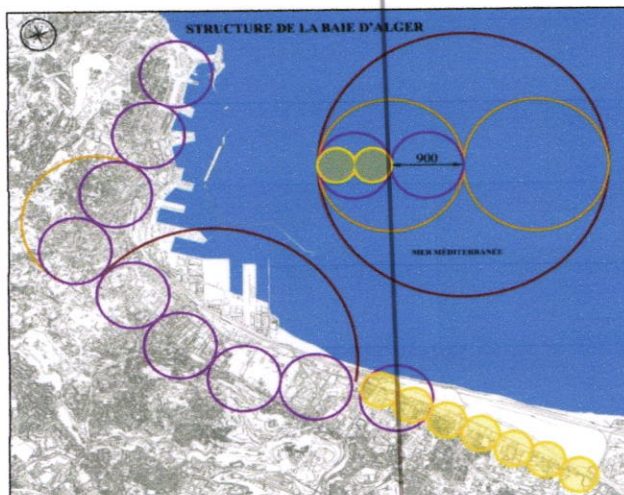


Figure III.20 : Schéma de dédoublement de la structure d'Alger. Source : Mémoire de fin d'étude, Projet urbain et nouvelles centralités, Insertion de la commune d'Hussein Dey dans la nouvelle centralité métropolitaine d'Alger page : 54.

Les dédoublements ont été marqués par des articulations «axes de dédoublements» qui délimitent les différentes entités et relient le centre à la périphérie. Ils sont matérialisés par des points de départ «HAUT» et point d'arrivée «BAS» comme exemple «Hôtel Aurassi-Square Sofitel». Ces

liaisons sont le plus souvent animées par des commerces, des jardins ou des balcons belvédères. Le site d'Alger est doté de coulées vertes à l'emplacement de ravins, oueds ou d'anciens remparts.

Tous ces tissages constituent des éléments de repère et d'articulations importantes avec des percées sur la mer ainsi qu'une relation physique et visuelle entre le port et les hauteurs. Deux de ces coulées vertes (Boulevard Khemisti et Taleb Abderrahmane) ont

été créés sur d'anciennes fortifications ou enceintes de la ville. La coulée du boulevard Taleb Abderrahmane à Bâb EL Oued permet d'articuler la ville haute à la ville basse.³⁴



Figure III.21 : Synthèse de la structure de la baie d'Alger. Source : Carte d'Alger d'INCT.

III.4.3 Genèse historique de la commune d'El Mohammadia :

« Historiquement, Mohammadia ou plutôt Lavigerie a été un quartier d'El Harrach jusqu'au développement de nouvelles zones au nord qui obligea un nouveau découpage administratif. En 1984, la localité de Mohammadia séparée d'El Harrach devient une commune à part entière. »³⁵

La compréhension de l'espace urbain de la ville d'El Mohammadia passe par l'analyse des phénomènes de croissance.

Nous avons étudié le processus de formation et de transformation de la ville selon trois périodes importantes :

1. **Période Ottomane : Avant 1830.**
2. **Période Coloniale : de 1830 à 1962.**
3. **Période Postcoloniale: de 1962 à nos jours.**




1- Période Ottomane : Avant 1830.

- Les ottomans s'installèrent dans la région en 1690.
- Leur occupation est marquée par l'édification de Bordj El Kantara en 1724 au niveau le plus haut de la berge droite de l'oued à côté du pont de pierre et qui vient de renforcer la domination ottomane sur l'entrée Est de la ville d'Alger et pour faire face aux tribus insoumises de la Mitidja, ce Bordj carré de 85m de côté était entouré de marécages et de terres incultes,
- La présence d'un axe routier qui relie les différentes batteries.

³⁴Vies des villes..., op.cit. Hors-série n°3.p57.

³⁵http://www.vitamedz.org/la-commune-de-mohammadia/Articles_15137_94930_16_1.html.

La légende :

-  Axe Militaire, et l'actuelle Rue Khettab Benyoucef.
-  Axe Alger-Constantine.
-  Le vieux pont en pierre.

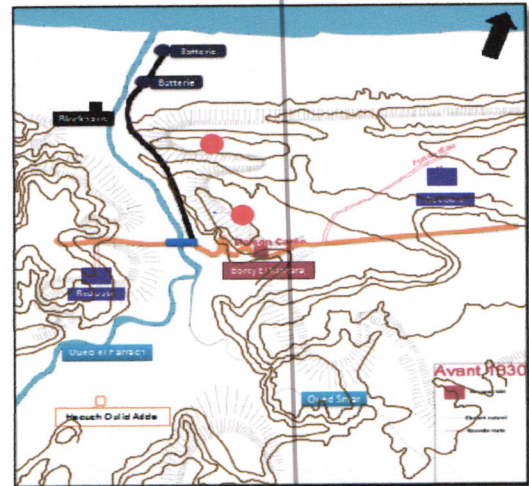


Figure III.22 : Maison Carrée avant 1830.

Source : Historique maison carrée, <http://encyclopedie-afn.org>.

Synthèse:

La zone est caractérisée par une forte présence des batteries et des forts. Cette présence militaire est due à la nécessité de faire face aux tribus insoumises de la Mitidja et celles venant par la mer méditerranée.

2- Période Coloniale : de 1830 à 1962 :

***En 1830 :** L'occupation de Bordj El-Kantara par les français qui lui donnent le nom de Maison Carrée. Ce sera pendant plusieurs années la position des armées françaises.

***En 1831 :** Les opérations de dessèchement des maisons jusqu'à Oued El Harrach permirent l'apparition des premières constructions dans cette zone.

***En 1833 :** Construction du chemin qui relie fort de l'eau à la maison carrée.

***En 1855 :** L'apparition du 1^{er} groupement d'habitations au bas du Bordj (casernes).

***En 1862 :** Création d'un marché aux bestiaux.

* La Maison-Carrée comptait de grands domaines agricoles en périphérie. (Les vins et le muscat de l' Harrach).



Figure III.23 : Maison Carrée avant 1833. Une région à vocation militaire.

Source : Historique maison carrée, <http://encyclopedie-afn.org>.

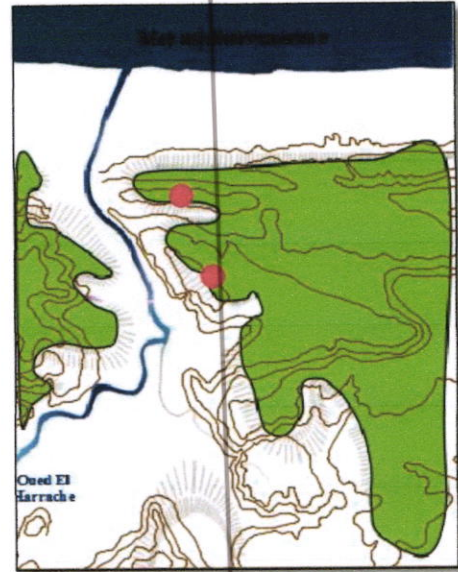


Figure III.24 : Maison Carrée avant 1862. Une région à vocation agricole et commerciale.

Source : Historique maison carrée, <http://encyclopedie-afn.org>.

*En 1867 : Construction de la voie ferrée longeant l'oued de l' Harrach. * Construction de la voie moutonnaire; l'actuelle RN5 qui générera tout le reste de la structure urbaine de la zone, conformément aux anciens tracés agricoles. * Construction d'autres rues qui vont au sud.

La légende :

- Axe Militaire, et l'actuelle Rue Khettab Benyoucef.
- RN24, ex Fort de l'eau ↔ parcours matrice.
- Axe Alger-Constantine.
- Le nouveau pont.
- La route Moutonnaire «RN5 » ↔ parcours d'implantation.
- La ligne ferroviaire.
- Maison carrée.
- Le Marché aux Bestiaux.

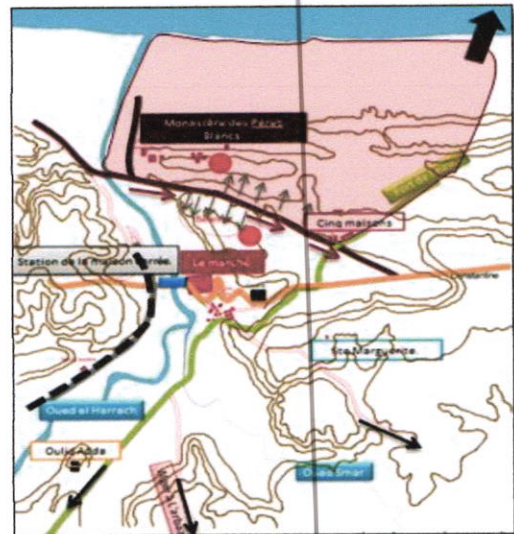


Figure III.25 : Maison Carrée de 1830 à 1875. Une région à vocation religieuse. Source : Historique maison carrée, <http://encyclopedie-afn.org>.

***En 1868** : construction du monastère Saint-Joseph, (bâtiment fondateur de la Société des missionnaires d'Afrique, également connue sous le nom de Pères blancs et fondée par l'archevêque d'Alger, Charles Lavigerie).

* **1875-1954** : - Prolongement de la voie ferrée. - Construction de l'institut agricole. - Construction des HLM. - Développement de l'habitat (Bellevue, Belfort, Lavigerie, Beaulieu, cinq maisons). - Construction de nouvelles rues : Blida-Oran. - Concentration de bâtiments le long de la RN5.

* **1921 et 1935** : - Implantation d'unités industrielles le long des deux berges de l'Oued. L'industrie pétrochimique sur la rive gauche de l'oued et de l'industrie moins lourde sur la rive droite.

* **1925** : Fondation de l'Institut Industriel d'Algérie à Maison-Carrée. Il deviendra plus tard (1958) École Nationale d'Ingénieurs, puis École Nationale Polytechnique après l'indépendance.

-Vers 1950 les grands immeubles étaient assez rares mais on commençait à construire **plusieurs HLM**.

-Développement de l'habitat individuel.

-En 1959 la construction des deux barres des dunes.

Synthèse:

- Maintenance de l'activité militaire.
- La création de la RN24 qui reliera le centre avec fort de l'eau.
- Prédominance de l'activité religieuse et agricole.

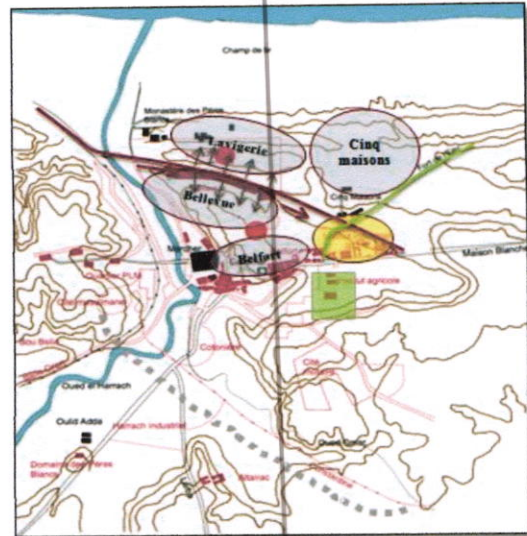


Figure III.26 : Maison Carrée de 1875 à 1954.

Une région à vocation industrielle et résidentielle. Source : Historique maison carrée, <http://encyclopedie-afn.org>.

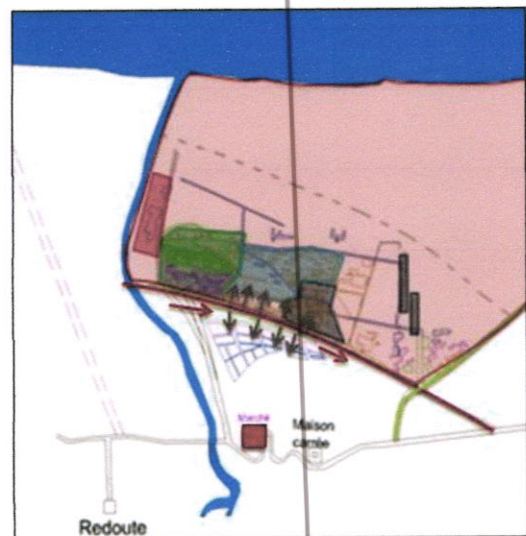


Figure III.27 : La commune d'El Mohammadia de 1954 à 1962. Une région à vocation industrielle et résidentielle. Source : Historique maison carrée, <http://encyclopedie-afn.org>.

- L'implantation de l'industrie le long des berges de l'oued.
- Extension des quartiers et construction des nouvelles cités.

3- Période Postcoloniale: de 1962 à nos jours :

- * Croissance urbaine accélérée.
- * En 1967: L'inauguration du Palais des Expositions – actuel SAFEX, aux Pins Maritimes.
- * 1978: il y a eu l'édification du stade 1er Novembre.
- * En 1979 : Construction du lycée Ahmed Tawfiq EL-Madani.
- * Entre 1980-1986 : Création des cités 760-618-632 logements.
- * En 1982 : Construction de la mosquée el-Nadjah.
- * En 1984 : Un nouveau découpage administratif, la commune El Mohammadia est séparée d'El Harrach et devient une commune à part entière.
- * En 1986 : L'aménagement de l'autoroute Est-Ouest.
- * En 1990: l'ouverture de L'Hôtel International Hilton, vient pour renforcer la vocation internationale et économique de la capitale – ce qui est envisagé par le CNERU pour cette zone.
- * En 1999 : Construction de L'APC.
- * En 2003 : Achèvement de Dar El-Imam.
- * En 2004 : Préparation des études pour la grande mosquée d'Alger.

Synthèse :

- Prédominance de la vocation résidentielle.
- Apparition des premiers équipements.
- Construction de l'hôtel Hilton et

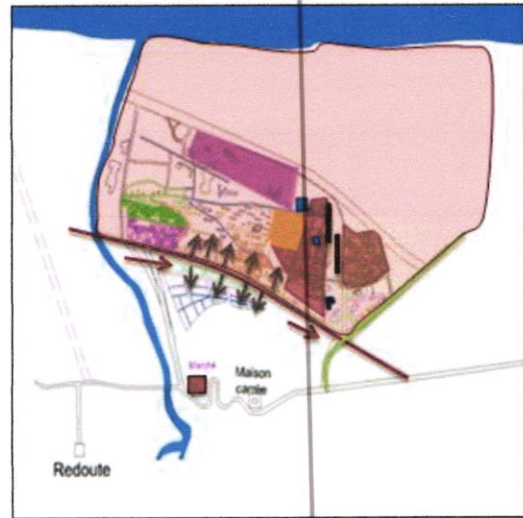


Figure III.28 : La commune d'El Mohammadia après l'indépendance de 1962-2004. Source : Historique maison carrée, <http://encyclopedie-afn.org>.



Figure III.29 : La commune d'El Mohammadia de 2004 à nos jours. Source : Historique maison carrée, <http://encyclopedie-afn.org>.

Alegria business center.

- En 2012 : Début du projet de la grande mosquée d'Alger.

- En 2012 : Début de travaux du projet d'Alger Médina, avec la construction du centre commerciale Ardis.

III.4.4 Synthèse de la lecture historique : L'objectif de la lecture historique est de comprendre la logique du développement de la ville.

- En effet, **El Mohammadia** a connu à travers son évolution plusieurs vocations : de la vocation militaire, elle passera à un statut civil, puis à une vocation religieuse avec l'édification du complexe des Pères Blancs en 1870.

- Ce n'est qu'au début du 20^{ème} siècle, qu'elle deviendra une zone industrielle avec l'implantation des industries sur les deux rives de l'oued El-Harrach.

- La construction de la RN5 a favorisé l'urbanisation le long de cette dernière.

- L'existence du pavillon de la foire et l'autoroute rend plus rapide la liaison avec l'aéroport ainsi que l'hôtel international Hilton.

- Peu avant l'indépendance, la ville commence à devenir "ville dortoir" avec les immeubles grands ensembles qui s'y construisent.

- La construction de l'autoroute a bloqué la croissance de la ville vers le nord.

- La forme de croissance dans la logique d'urbanisation bloque la continuité et entraîne des ruptures typologiques ex : rupture entre la zone industrielle et les quartiers d'habitat individuelles.

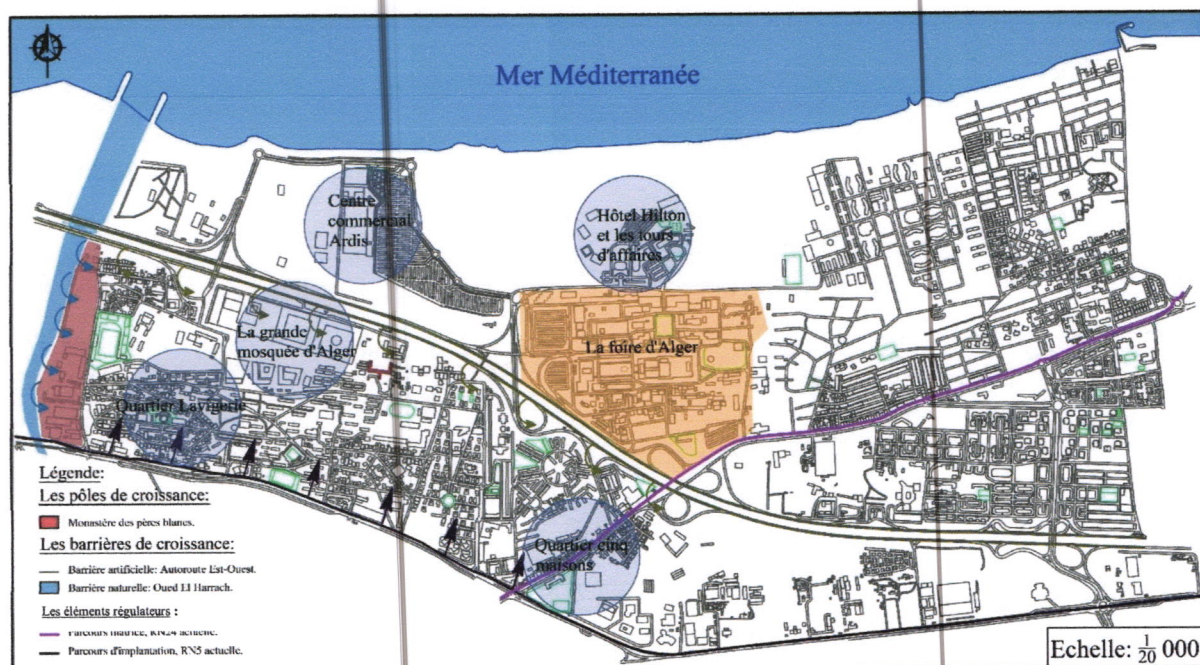


Figure III.30 : Carte montrant l'état de fait de la commune d'El Mohammadia. Source : Auteurs.

III.5 LA LECTURE URBAINE :

III.5.1 Lecture morphologique :

◇ L'accessibilité :

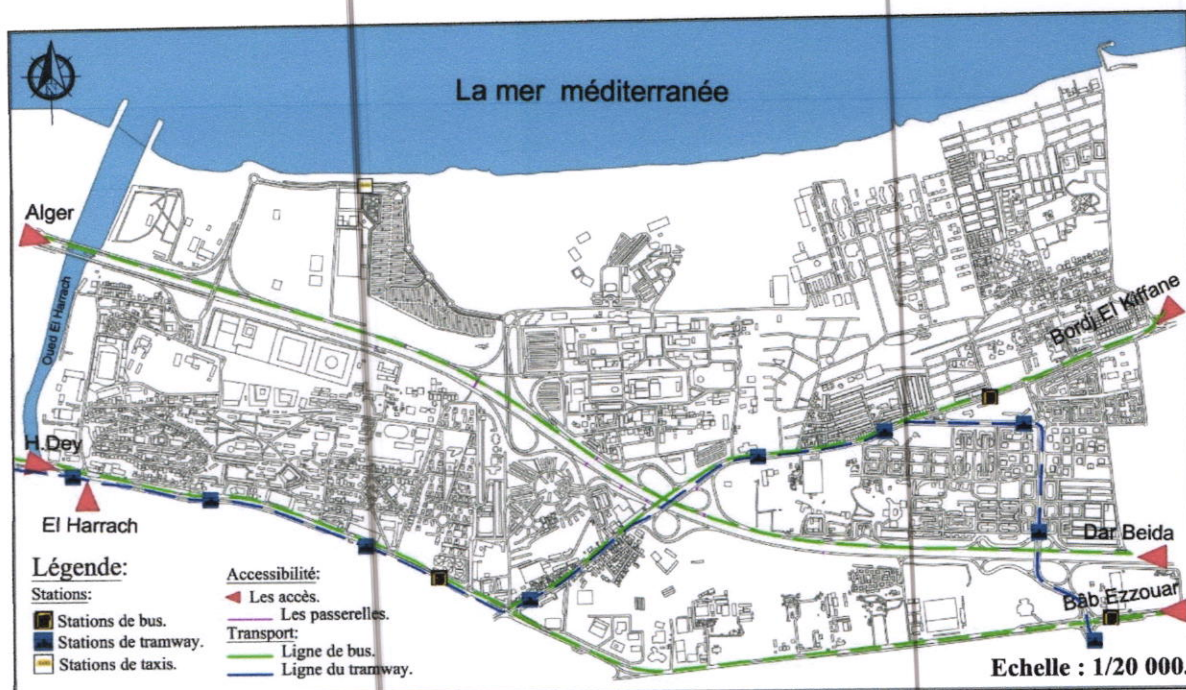


Figure III.31 : Carte montrant l'accessibilité et le transport. Source : Auteurs.

L'accès au site se fait par un réseau très important, ce qui permet une accessibilité facile sur tous les côtés, par :

1-L'autoroute EST.

Par la RN5 et ceci par l'intermédiaire de 2 nœuds :

- A l'intersection de la RN5 et la RN24,
- A l'intersection de la RN5 et la rue de Khattab Benyoucef.

En ce qui concerne le transport permettant l'accessibilité à notre site :

- La ligne du tramway le long de la RN5 avec 3 stations, la RN24 avec 3 stations et 2 stations dans la cité Zerhouni Mokhtar ex-les Bananiers.
- La ligne de bus le long de la RN5 avec 1 station, la RN24 avec 1 station.

◇ Les parcours :

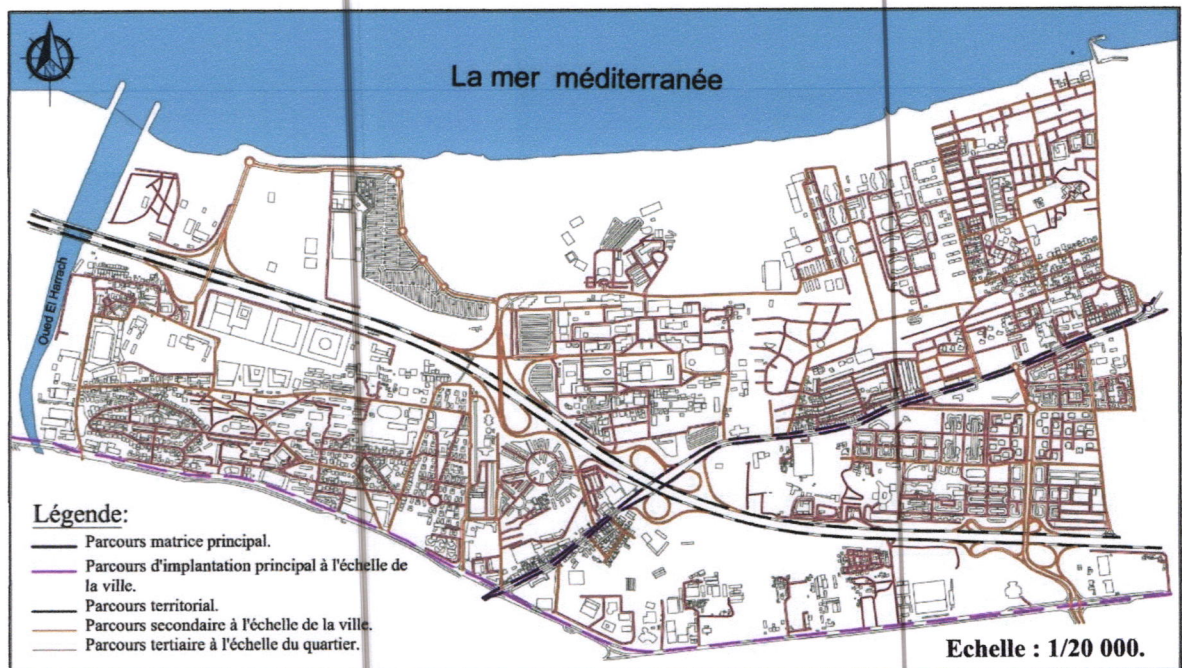


Figure III.32 : Carte montrant les parcours. Source : Auteurs.

Les parcours traversant le site sont hiérarchisés comme suit :

-Parcours matrice principal : correspond à la RN24 parcours à l'origine de la formation de la commune représentait à l'époque coloniale le parcours qui relie la RN5 à l'autoroute EST pour rejoindre Bordj El Kiffane.

-Parcours d'implantation principal à l'échelle de la ville : perpendiculairement à l'axe matrice le parcours d'implantation correspond à la RN5 qui relie Alger-Bâb Ezzouar. La première urbanisation s'est faite toute au long de ce parcours.

-Parcours territorial : correspond à l'autoroute EST qui représente une barrière de croissance (obstacle à la propagation du tissu).

-Parcours secondaire à l'échelle de la ville : assurent la liaison entre les différents quartiers de la ville.

-Parcours tertiaire à l'échelle du quartier : ce sont des voies de desserte à l'intérieur des quartiers.

❖ Les nœuds :

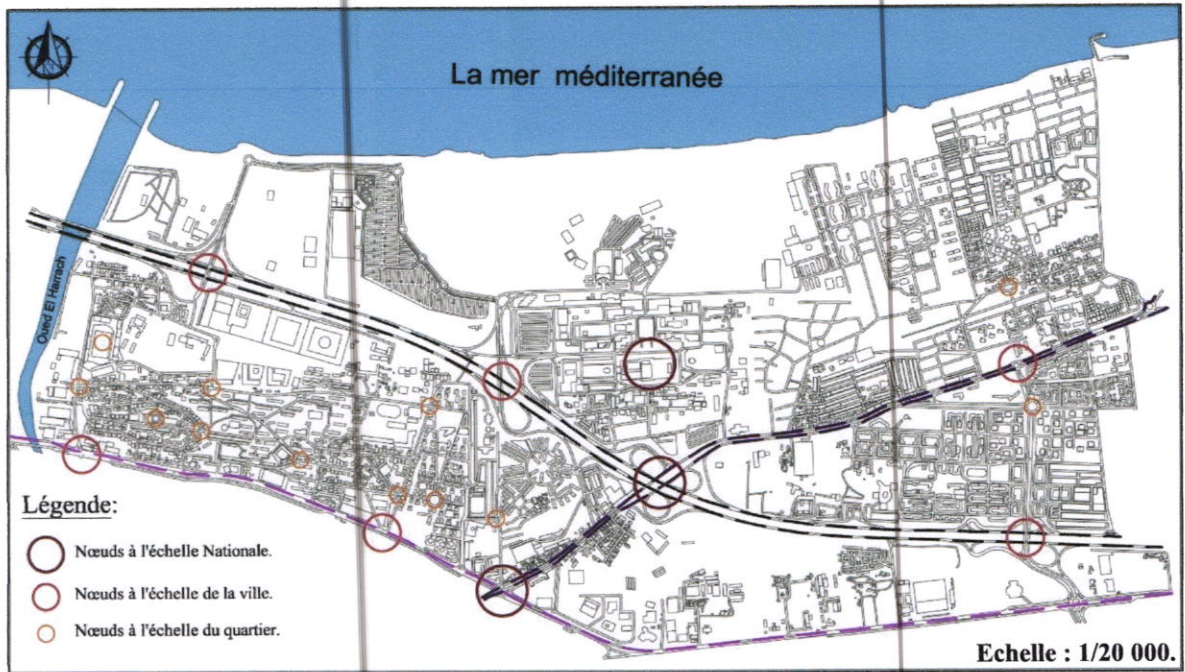


Figure III.33 : Carte montrant les nœuds. Source : Auteurs.

Ce sont les points, lieux stratégique d'une ville. Cela peut être essentiellement des:

- Points de jonction.
- Endroits où on change de système de transport.
- Croisement ou points de convergence des voies.
- Lieux de passage d'une structure à une autre.

Après la répartition des différents nœuds sur le site nous avons pu constater qu' :

*Il y a deux nœuds qui permettent l'accès à la zone Nord par l'autoroute de l'Est, le premier est près de la foire, le deuxième n'est pas loin de l'Oued El Harrach.

*Il y a deux nœuds qui permettent l'accès à la zone Sud par la RN5 le premier est à l'intersection de la RN5 et la RN24, le deuxième est à l'intersection de la RN5 et la Rue de Ténès, et le troisième à l'intersection de la RN5 et l'axe Khattab Ben Youcef.

◇ Les équipements :

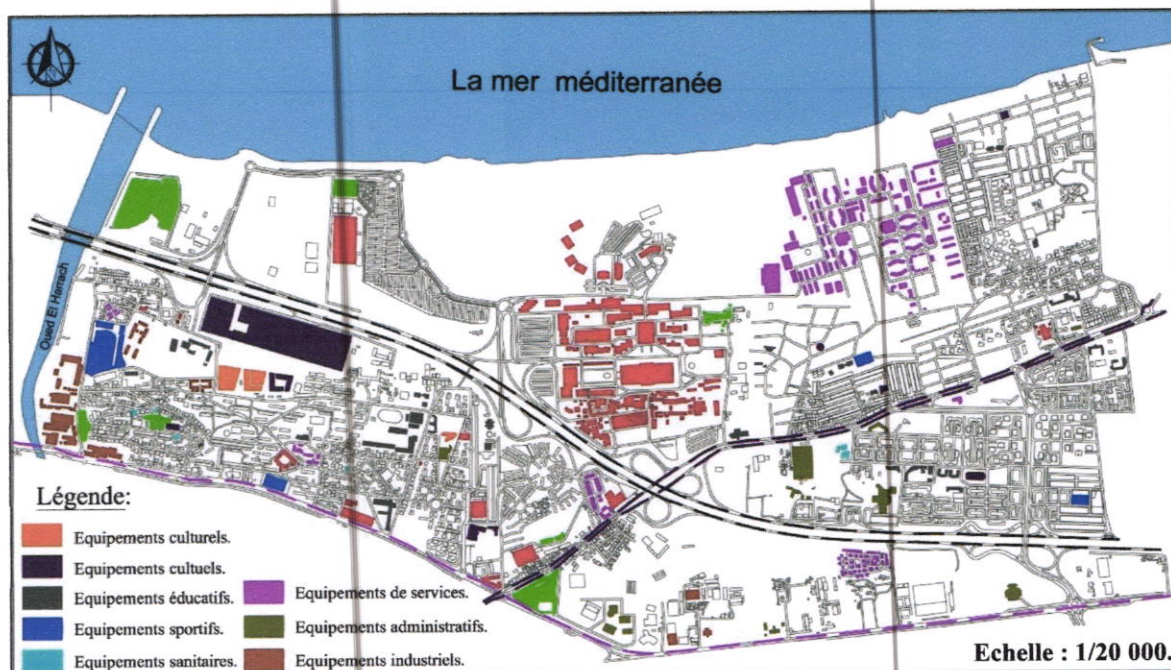


Figure III.34 : Carte montrant les équipements. Source : Auteurs.

Après la répartition des différents équipements sur le site nous avons pu constater que :

El Mohammadia dispose d'un nombre d'équipements économiques riches et variés qui lui donne une importance intercommunale, nationale et même internationale, qui comporte la foire internationale d'Alger ; l'hôtel Hilton et le centre commercial Ardis. Mais ils sont insuffisants pour satisfaire les besoins des habitants d'El Mohammadia, et dépassent parfois l'échelle de la commune, telle que la grande mosquée d'Alger de par sa taille gigantesque et le fait qu'elle soit à échelle internationale.

-Une concentration des équipements industriels le long de l'oued.

-Concentration des équipements de service, administratifs, culturels, culturels, éducatifs, sportifs, et sanitaires sur une seule partie de la ville (Sud-Ouest) ce qui rend difficile surtout pour les gens qui habitent dans la partie Nord-Est de la commune d'en faire usage.

◇ Les places et les jardins :

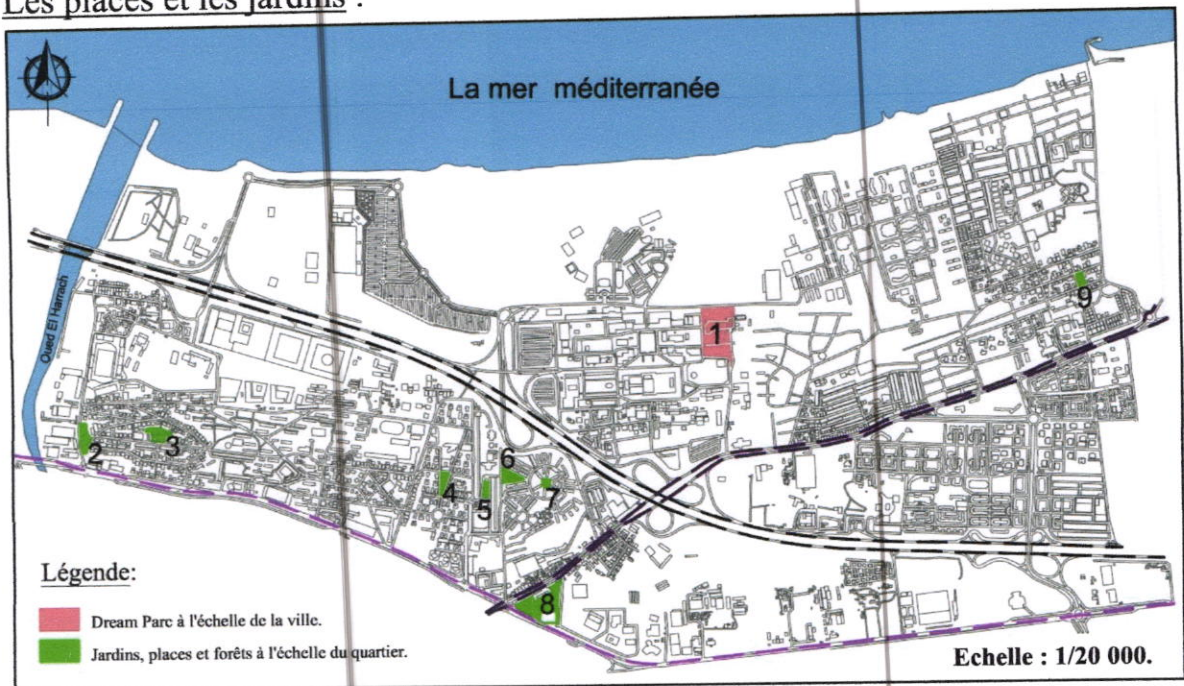


Figure III.35 : Carte montrant les places et les jardins. Source : Auteurs.

Les places et les jardins identifiés dans la commune d'El Mohammadia sont classés selon deux échelles :

- Places et jardins à l'échelle de la ville :
 - 1-Le Parc d'attraction (Dream Park).
- Places et jardins à l'échelle du quartier :
 - 2-La forêt primaire.
 - 3-Le jardin Lavigerie.
 - 4-La place du 18 Février.
 - 5-La place des dunes.
 - 6-Jardin.
 - 7-Place centrale (cité 618 logements).
 - 8-Jardin.

On constate que les places et les jardins sont insuffisants pour satisfaire l'ensemble des habitants d'El Mohammadia, et ne s'accordent même pas à la taille des quartiers et équipements qui les accompagnent.

✧ La logique de découpage des îlots :

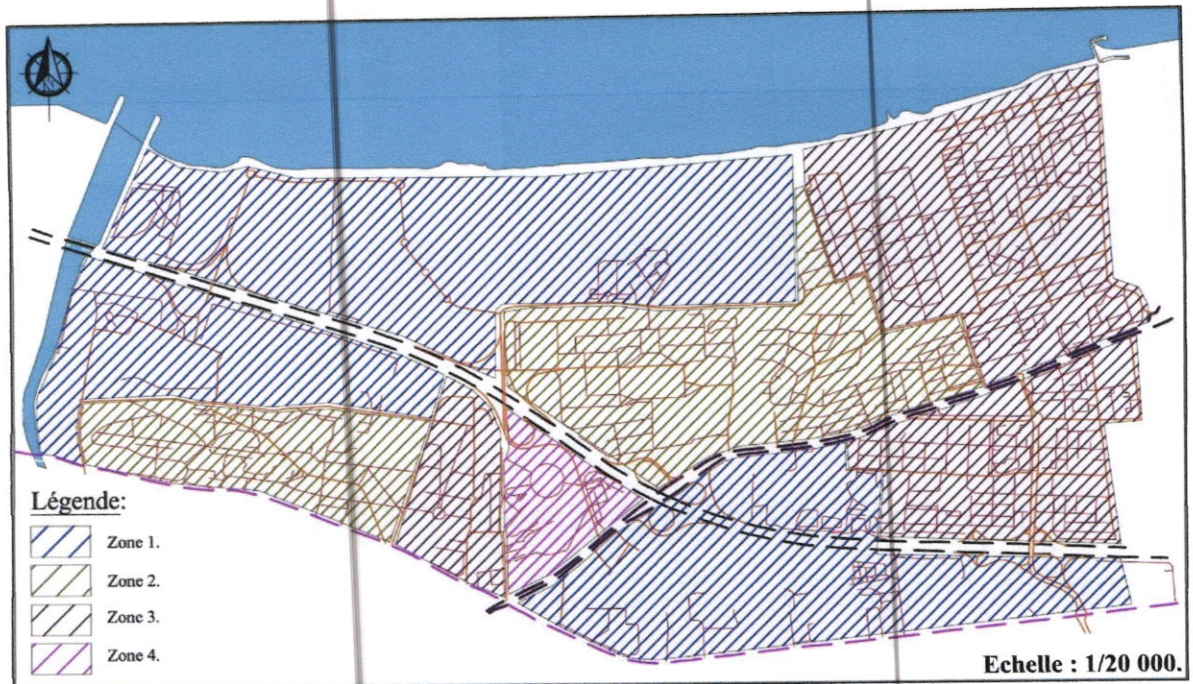


Figure III.36 : Carte montrant la logique de découpage des îlots. Source : Auteurs.

On distingue quatre zones avec de différentes morphologies :

Zone 1 : c'est une zone qui est **sous-urbanisée**.

Zone 2 : du côté Sud-Ouest (Q.Lavigerie) : absence d'îlot, tracé résultant des grands ensembles (urbanisme moderne) et du relief du site. Du côté Nord-Est : tracé résultant de l'ancien découpage des terres agricoles et de la trame viaire.

Zone 3 : c'est une zone qui a **un découpage des îlots avec une trame régulière**, l'implantation dépendante d'une logique géométrique, présence d'axes de symétrie. Elle est faite suivant un alignement par rapport à la voie. Pour les deux barres des Dunes l'implantation est dictée par le micro climat. (Cité 632 logements et les dunes). Et pour les quartiers Lido, Tamaris, et Cité Zerhouni Mokhtar ; l'implantation est faite suivant un alignement par rapport à la voie. Les bâtiments occupent de grandes parcelles, et définissent ainsi avec les voies, un maillage étendu.

Zone 4 : elle est découpée selon une trame radioconcentrique autour d'une placette en alignement régulier avec une disposition discontinue. (Cité 618 logements).

❖ La typologie de base : On remarque qu'il y'a deux typologies : la typologie du 19^{ème} siècle, et la typologie du 20^{ème} siècle.

1- La typologie du 19^{ème} siècle :

Habitat individuel colonial :

Construit dans la période coloniale, il se localise le long de la RN5, à proximité de la zone industrielle, le long de la RN24; avec un gabarit faible allant de RDC à R+2 maximum.

-Ce type d'habitat présente une dominance au niveau du quartier de **Lavigerie** et quartier **Caterpillar**, ce sont des maisons coloniales avec souvent des toitures en tuiles et un style de façade classique. Dans le quartier Ex-Lavigerie, les colons ont construit des maisons unifamiliales qui s'inspirent du type à cour et jardin adapté 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.

Exemple d'une maison individuel colonial :

Situation : La maison individuelle coloniale se situe dans le quartier Ex-Lavigerie (la partie Sud-Ouest de la commune El Mohammadia).

Accessibilité : L'accessibilité se fait par l'Avenue Azzouz Ahmed.

Les limites : Elle est limitée:

-Au Nord par: le parking du stade 1er Novembre.

-Au Sud par: l'Avenue Azzouz Ahmed.

-A l'Est par: le CEM Mohammadia 2 et à l'Ouest par: une maison individuelle coloniale.

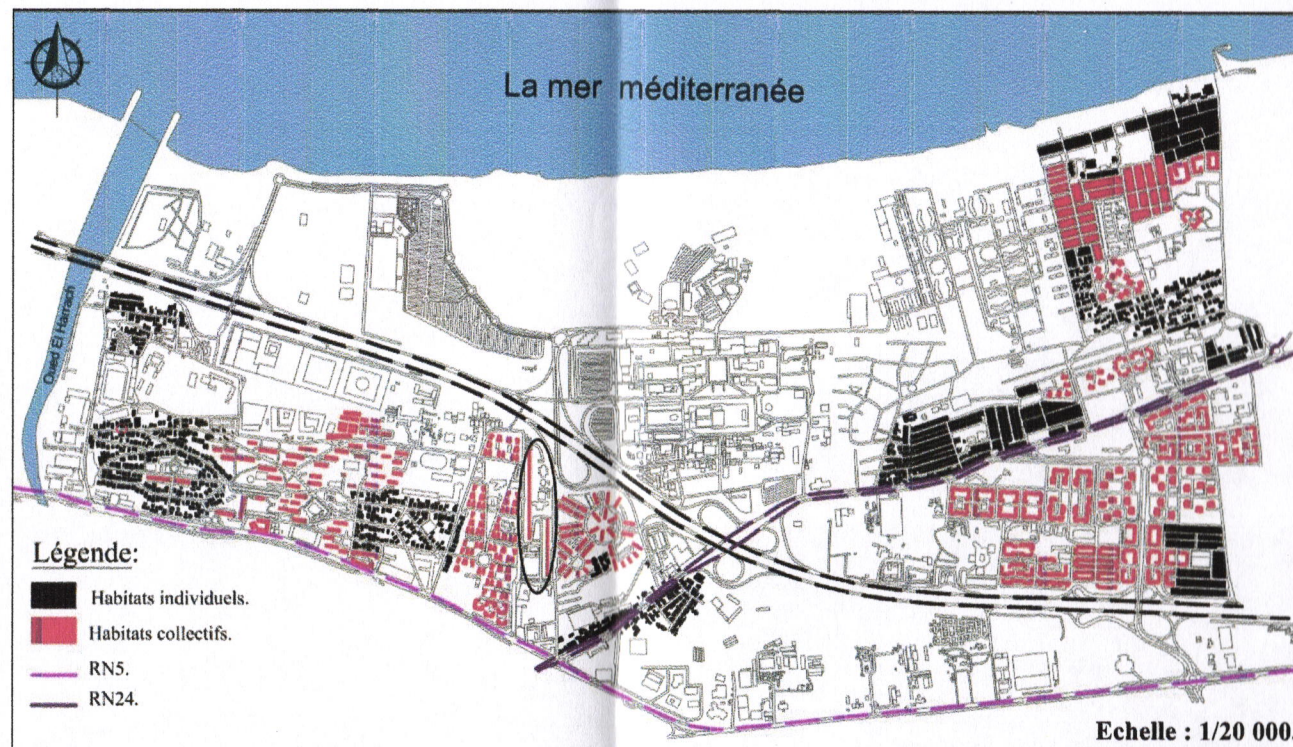


Figure III.37 : Carte montrant la typologie de l'habitat. Source : Auteurs.

Traitement de façade :

-Un axe de symétrie est matérialisé dans la façade.

-Porte principale à deux vantaux.

-Fenêtres.

-Véranda: soubassement en maçonnerie + grillage fer forgé.

-Murs extérieurs: traitement des soubassements, traitement des coins extérieurs, traitement des corniches, traitement des acrotères.

Système constructif: De nouveaux systèmes constructifs ont été adoptés tel que la structure poteau-poutre avec plancher voutain.

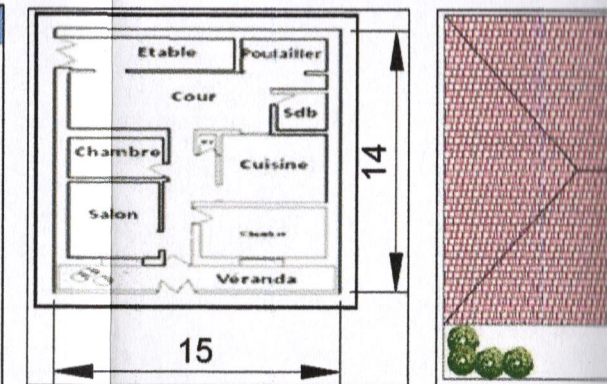


Figure III.38 : Exemple d'un plan et plan de toit d'une maison coloniale. Source : Auteurs.

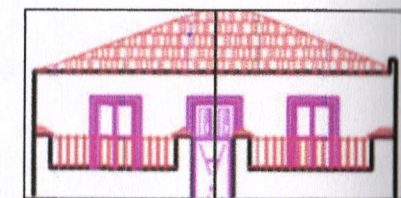


Figure III.39 : La façade principale de la maison coloniale. Source : Auteurs.

Synthèse :

Habitat individuel :

- Lotissement, parcelle : maison + jardin.

- Deux types d'habitat colonial :

1- urbain ; dont la façade participe à l'urbain (commerces).

2- périphérique : qui est en retrait par rapport à la rue (jardin et clôture) et ne participe pas à l'urbain. [Typologie correspond pas au tissu Ville, mais qui représente résidentielle ...].

Remarque : le quartier Lido va être restructuré et remis au jour.

Habitat récent :

On retrouve le type d'habitat collectif avec une organisation autour d'une place centrale face à l'APC dans le cas de la cité 632 logements, avec un gabarit moyen (R+4), quelques habitats collectifs sont dotés de commerce au niveau du RDC.

Les immeubles collectifs :

Ce sont des cités réparties sur l'ensemble du site et qui prennent une forme de barre, avec un gabarit moyen => exemple : Cité Dahlia (Cité 760 logements), Cité 270 logements, Cité Méditerranéenne, Cité 80 logements, Cité 618 logements qui sont organisés autour d'une place centrale, avec parfois des commerces intégrés dans le RDC.

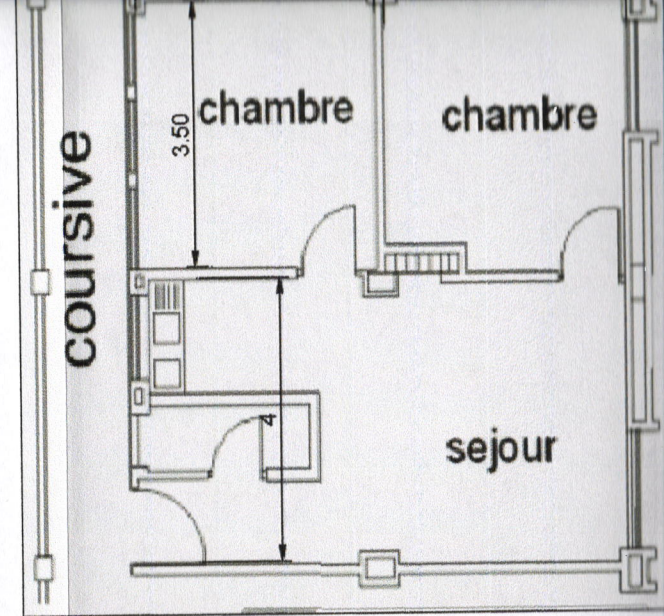
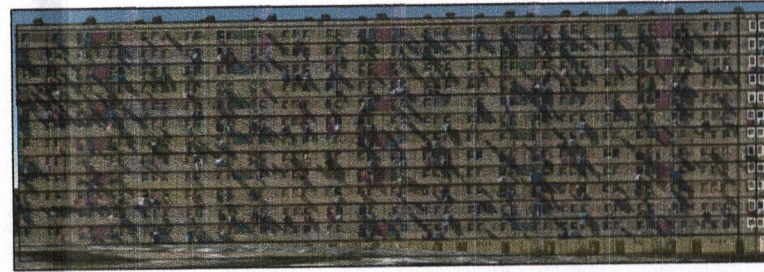
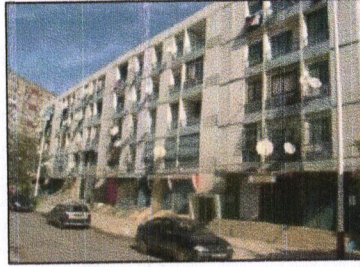


Figure III.40 : Cité 632 logements. Figure III.41 : Cité 618 logements. Figure III.42 : Cité 760 logements.
Source : Auteurs. Source : Auteurs. Source : Auteurs.

Figure III.43 : La barre des dunes.
Source : Image Google Earth..

Figure III.44 : Plan d'un appartement (barres des dunes). Source : Auteurs.

Exemple d'habitat collectif (appartement dans la barre des dunes) :

Situation : Les deux barres (cité Mohamed Boudiaf) sont construites en 1959. Elles se situent dans le « quartier des dunes » (dans la partie sud de la commune El Mohammadia) et à proximité de l'école Benoun, école Kerat Noureddine, école Bellas Mohand et « le Printemps » (la plus grande chaîne de magasins) et face au marché de El Mohammadia. Entre les deux barres se trouve une placette et pas plus loin il y'a la mosquée El Nadjah et Dar El Imam. Accessibilité : L'accessibilité se fait par la Rue Zeddami Hachemi, il possède aussi d'autres accès un par la Rue de Maghnia et la Rue Hameg Idir et l'autre par la cité 618 logements.

Elles sont limitées : par la Rue de Maghnia (Ex Rue Bernard Amiot), la Rue Hameg Idir, le printemps, Dar El Imam, et les écoles (L'école Benoun, école Kerat Noureddine, et école Bellas Mohand).

Traitement de façade :

La façade obéit au principe d'horizontalité qui est marqué par la continuité des ouvertures, le même module qui se répète à chaque fois, le bâtiment A, de la cage 1 à 14 et le bâtiment B, de la cage 15 à 36. Elles s'élèvent de 12 à 13 étages (du fait du terrain en pente). L'implantation des deux barres est orientée selon le microclimat du lieu, et elles marquent l'entrée à la ville.

Affectation des espaces :

Ces logements, de types F3 et F4, ont été occupés juste après l'indépendance par des familles qui s'y sont confortablement installées. La superficie de 66 m² suffisait alors à contenir tous les membres d'une même famille.

Synthèse :

Habitat collectif :

- Absence de mitoyenneté.
- L'implantation des quartiers obéit à des règles géométriques, arbitraires...
- Espaces des quartiers complètement dénaturés structures urbaines
- > due à la typologie du cadre bâti qui induit des implantations arbitraires.
- Préceptes et concepts de la Charte d'Athènes : - ensembles - Non alignement des bâtisses. -Z séparation des activités (habiter, travailler, circuler, détente).
- Aucune structuration des espaces : implantation arbitraire, sans orientation du bâtiment et sans identification du statut de l'espace.

•Le projet djamaa El Djazair s'inscrit dans le cadre d'un vaste programme à caractère culturel, culturel et scientifique engagé par l'état.

•Véritable projet structurant dans le nouvel aménagement de la baie d'Alger, pose dans le contexte de la capitale des enjeux stratégiques car il s'agit d'un véritable monument autant contemporain qu'historique digne d'une capitale riche d'une histoire glorieuse.

•Ce lieu de recueillement est central à la vie algérienne en créant un complexe unique où la population pourra venir pour prier mais aussi pour assister à diverses activités religieuses, sociales, culturelles scientifiques et de loisirs.

•Étant donnée la nature souveraine du projet, le site de djamaa El Djazair revête une signature architecturale d'inscription maghrébine avec une authenticité algérienne qui tient compte de l'évolution technologique.

Elle est limitée:

- Au Nord par l'autoroute Est.
- Au Sud par la Rue Zeddami Hachemi, Quartier Lavignerie, Cité Dahlia, Cité 270 logements.
- A l'Ouest la station d'essence.
- A l'Est Cité des 80 logements.

Description:

Elle pourra accueillir 120 000 fidèles et sera dotée d'un minaret de 265 m de hauteur, ce qui en fera le plus grand du monde. Elle comprendra plusieurs bâtiments indépendants, disposés sur un terrain d'environ 20 hectares avec une surface brute de plus de 400 000 m². La mosquée Djamaâ El Djazaïr sera dotée également d'une salle de conférences, d'un musée d'art et d'histoire islamiques, d'un centre de recherches sur l'histoire de l'Algérie, de locaux commerciaux, d'un restaurant, de bibliothèques et d'un parking de 6 000 places.

Architecture:

L'architecture de la mosquée est de géométrie carrée reliant la modernité et le traditionnel. Elle évoque le type le plus ancien des mosquées, la mosquée à colonnades qui s'ouvrent vers le haut comme une fleur tout en offrant un espace pour des conduits techniques.



Figure III.45 : Plan de masse de la Grande Mosquée d'Alger. Source : Google Image.

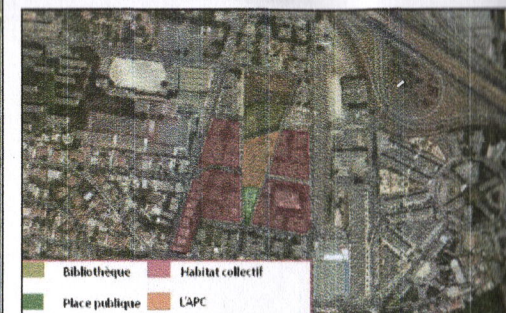


Figure III.46 : Situation et délimitation de l'APC. Source : Google Earth.

Exemple n°2 : Equipement à l'échelle communale : L'APC.

Situation : l'APC d'El Mohammadia se trouve (au Sud-Est de la commune) au milieu de la cité des 632 logements.

Elle est limitée :

- À l'Est et à l'Ouest: - 2 ruelles à sens unique, et des habitations collectives.
- Au Nord: La bibliothèque municipale.
- Au Sud: La place publique.

Caractéristiques de l'équipement:

- Forme régulière.
 - R+1
 - Style architectural : moderne.
- (L'APC construite en 1999.)

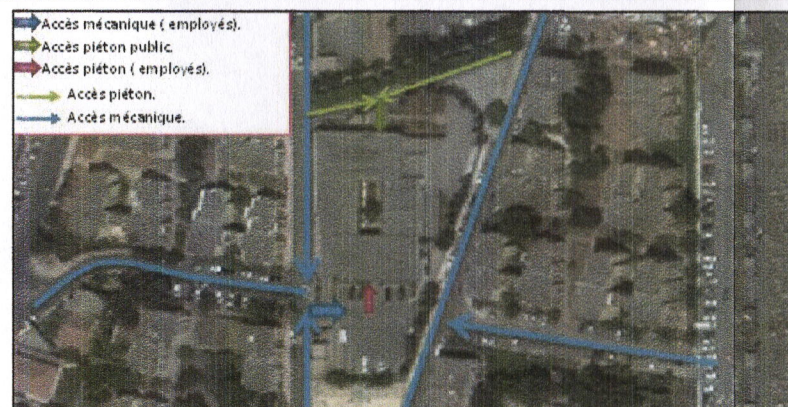


Figure III.47: Accessibilité. Source : Google Earth.

Synthèse :

- Existence d'équipements dont la taille et l'échelle dépassent le cadre de la commune. Ce qui crée une rupture typo-morphologique.

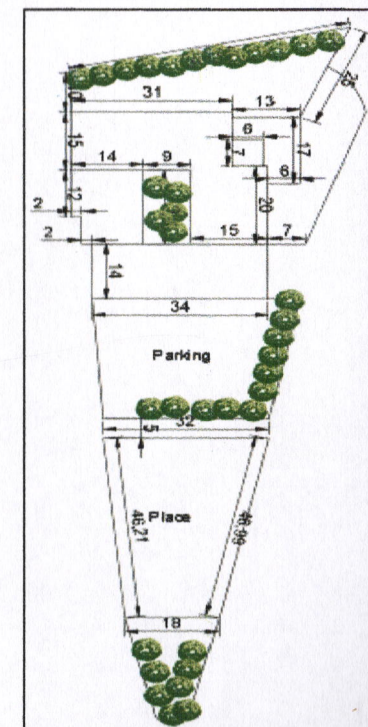


Figure III.48: Plan de l'APC. Source : Relevé fait par auteurs.

◇ Etat du bâti :

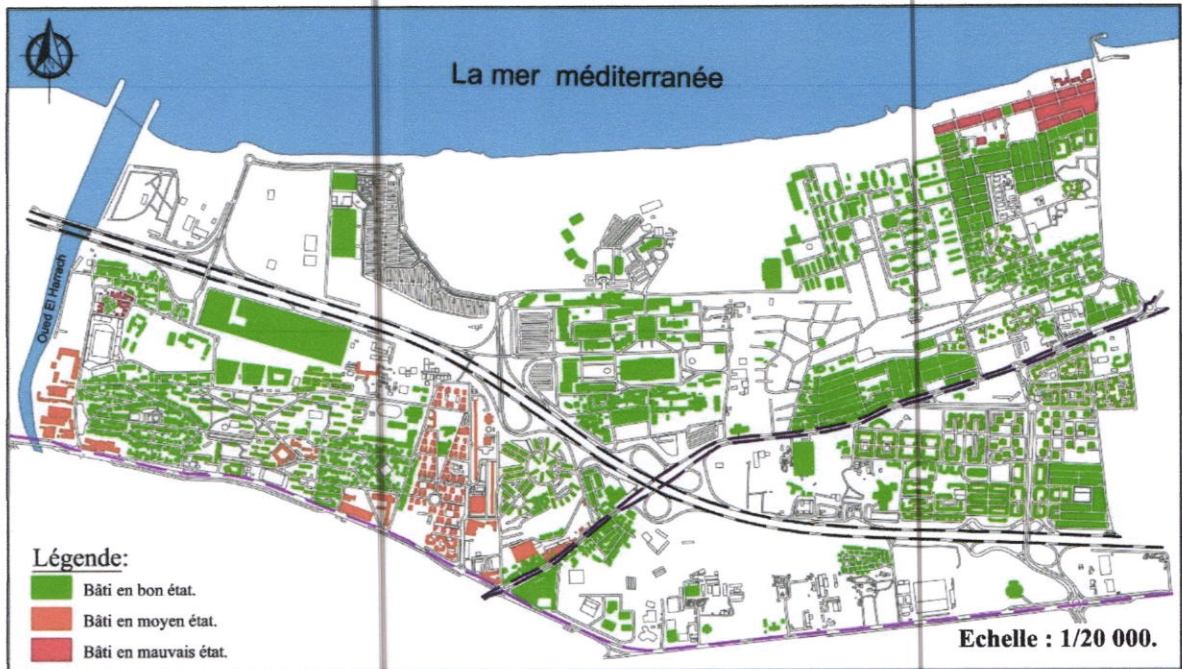


Figure III.49 : Carte montrant l'état du bâti. Source : Auteurs.

Notre zone d'étude est composée de :

1-Bâti en bon état : plus de 70% des bâtiments ont été réalisés après 1970 et ils sont en bon état, ils sont constitués essentiellement : d'immeubles d'habitats collectifs: exemple Cité 760 logements, et les maisons individuelles du quartier Lavigerie. Ces bâtiments se caractérisent par une bonne structure et un aspect extérieur acceptable.

2-Bâti en moyen état : Il est constitué essentiellement des bâtiments industriels. Leur structure est toujours bonne mais les façades sont à réhabiliter. Ainsi que quelques bâtiments d'habitat collectif au niveau du quartier des dunes, avec les deux barres, qui sont plus récents mais en moyen état en raison du mauvais entretien.

3-Bâti en mauvais état : Des bidonvilles : situés au nord-ouest de la zone d'étude, ensemble d'habitats illégaux. Ces bâtiments sont caractérisés par : l'absence de structure, les murs sont généralement faits de parpaings et les couvertures en zinc, l'absence des réseaux d'assainissement, l'absence des aménagements des fluides : gaz, eau, électricité. Ce tissu est en état vétuste avancé et sa restructuration est recommandée.

◇ Le gabarit :

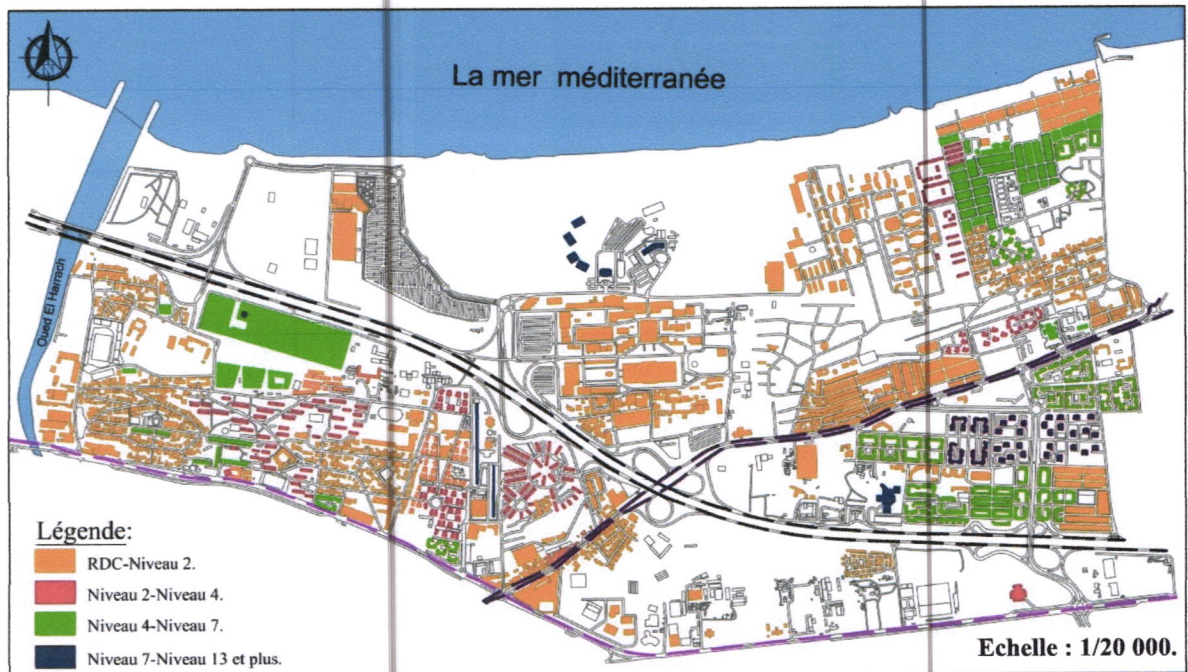


Figure III.50 : Carte montrant le gabarit. Source : Auteurs.

-Hétérogénéité du gabarit dans le site.

-Prédominance du faible gabarit (RDC-R+2) qui est dispersé dans le site sous forme:

*De bâtiments industriels le long de l'oued.

*D'habitats individuels au sud de l'Aire d'étude. « Cité El Mohammadia (Quartier ex-Lavigerie),

Quartier **Caterpillar**. ».

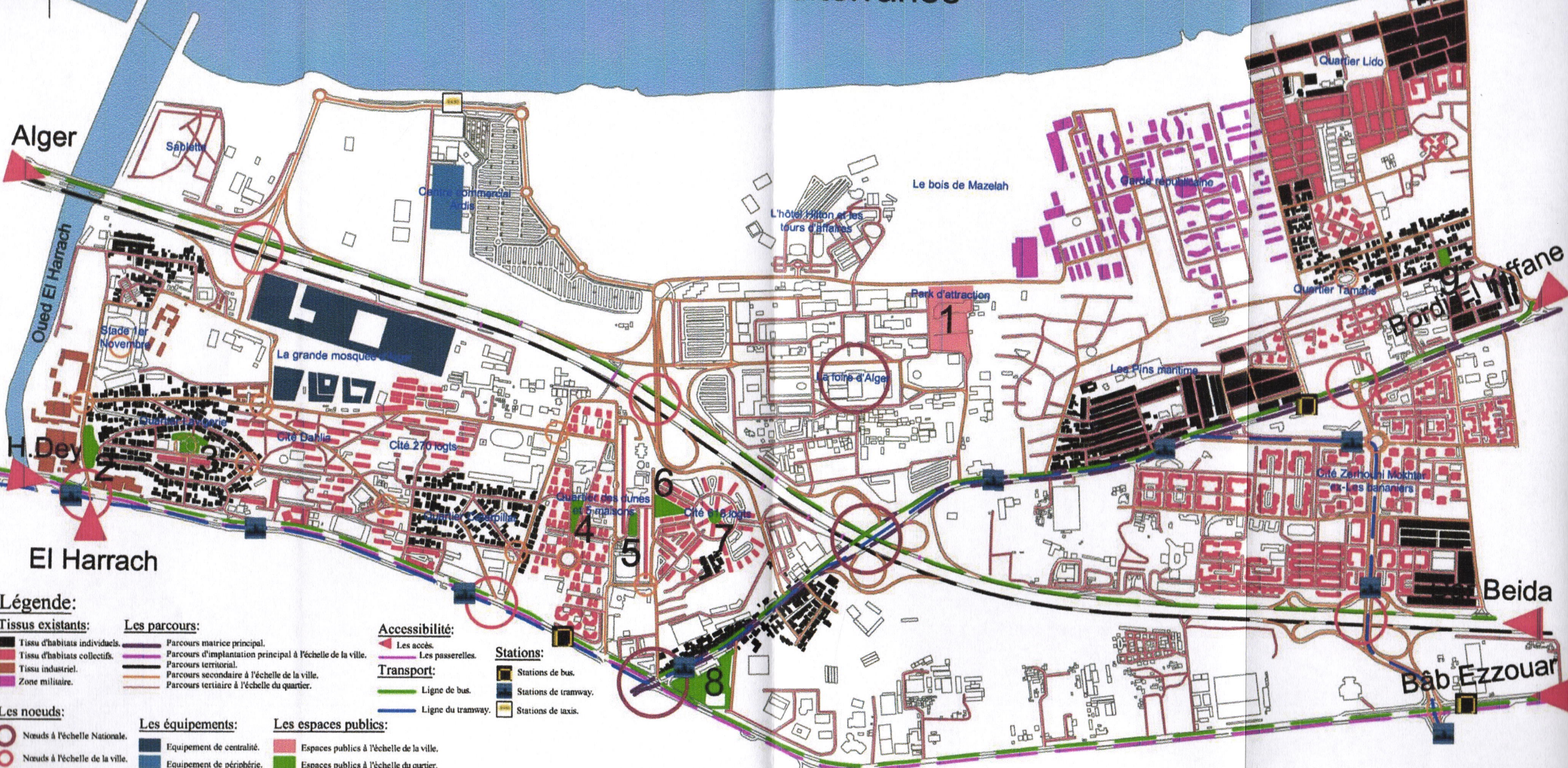
-Le moyen gabarit (R+2-R+7) se trouve dans la partie centrale et Est du site sous forme d'habitats collectifs, en plus des nouvelles promotions immobilières à proximité de la RN5.

-Gabarit particulier dépassant les R+12 pour les dunes (quartier cinq maisons), l'hôtel Hilton et business center avec plus que R+20.

-La prédominance du faible et du moyen gabarit : ce qui procure une certaine homogénéité visuelle et morphologique. Sauf qu'au niveau du quartier des dunes les deux barres et le minaret de la grande mosquée d'Alger (hauteur=265m) ont créé une rupture morphologique et visuelle.



La mer méditerranée



Echelle : 1/10 000.

Figure III.51 : Carte montrant le plan de la structure urbaine. Source : Auteurs.

Le côté Nord-Ouest:

-Dispose de deux potentialités naturelles: la mer Méditerranée et l'Oued El Harrach.

-C'est une zone sous-urbanisée.

-Composé que d'équipements économiques : Centre commercial Ardis, Hôtel Hilton, Tour ABC et les tours de bureaux « Tours OSLO et GENEVA » (appartenant au projet Alger Médina qui y est toujours en cours d'exécution), et la foire d'Alger.

Le côté Nord-Est:

-Composé de: Garde Républicaine, quartier Tamaris et pins Maritimes (trame urbaine régulière et organique), et quartier Lido (trame urbaine régulière).

Le côté Est:

-Zone à densité moyenne, contient des terres agricoles, forte dominance de l'habitat collectif.

-Manque d'équipements.

Le côté Sud-Ouest:

-Est plus dense que le côté Nord de la commune, et est composé de plusieurs quartiers : hétérogènes (Un projet est en cours d'exécution : La grande mosquée d'Alger).

-Les quartiers qui le constituent:

* ,Lavigerie=> tissu d'habitats individuels.)

* ,Cinq maisons.

* ,Les Dunes.

* ,Cité des 618 logements.

* ,Cité des 760 logements.

* ,Cité des 270 logements.

=> Tissu d'habitats individuels et collectifs.

Le côté Sud-Est: Cette zone est sous-urbanisée, elle contient : quelques maisons individuelles, et des terres agricoles.

L'autoroute EST: Représente une potentialité pour ce qui est de l'accessibilité de la commune.

Oued El Harrach : Un projet de dépollution et de revitalisation est en cours d'exécution.

Transport en commun : La commune est desservie par le réseau du tramway qui vient de Bâb Ezzouar et repart vers la commune de l'Hussein Dey, avec 8 arrêts sur les différents quartiers d'El Mohammadia.

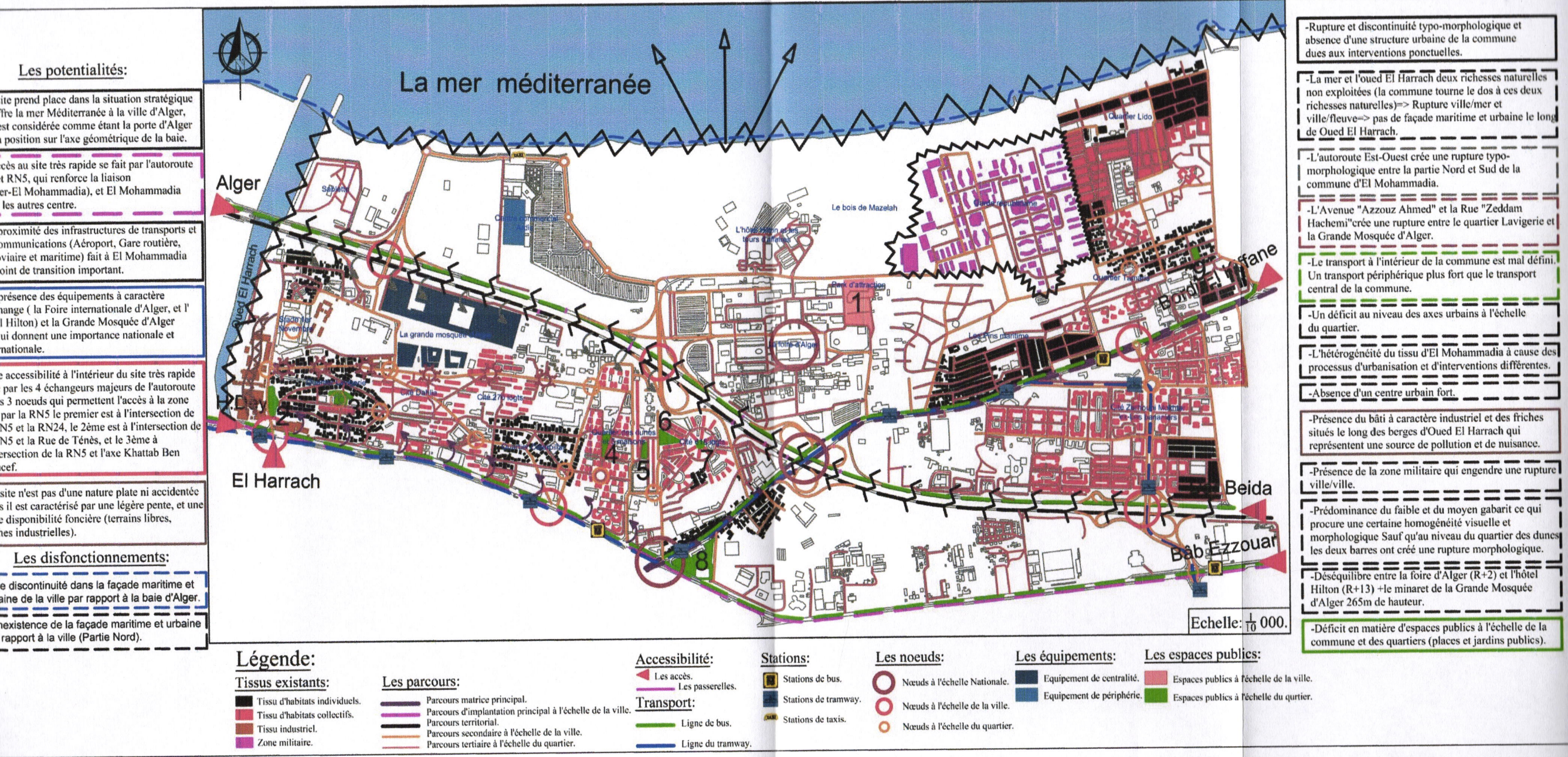


Figure III.52 : Carte montrant le plan de la structure urbaine avec les potentialités et les disfonctionnements de la ville. Source : Auteurs.

III.6 INTERVENTION URBAINE :

III.6.1 Schéma d'aménagement de l'aire d'intervention :

*** Voiries et transport :**

- Aménagement d'un boulevard de front de mer pour continuer la façade maritime d'Alger (création de stationnements publics suivant le boulevard).
- Aménagement d'une promenade piétonne le long du front de mer (création d'espaces publics et de loisirs le long de la promenade).
- Prolonger l'axe des Dunes et aménager en boulevard.
- Requalification de la Rue Khettab Ben Youcef : l'élargir et la prolonger vers le nord de la commune + aménager Ligne de Bus venant d'El Harrache.
- Requalification de la rue Azzouz Ahmed: la prolonger vers l'Hussein Dey passant sur l'Oued El Harrache par un pont + aménager ligne de bus venant du de l'Autoroute et de l'Est de la commune.
- Redynamiser et aménager les deux côtés de l'Autoroute en un écran vert pour une meilleure visibilité de la façade urbaine proposée (avec la grande mosquée...), et atténuer les nuisances sonores et la pollution.
- RN24: traiter la chaussée+ convertir en Avenue.
- RN5: traiter la chaussée + aménager.
- Requalification des infrastructures routières et amélioration du système de transport : créer une ligne de Bus venant de Bordj El Kiffane + une ligne de tramway venant d'El Harrache.
- Partie 5 maisons + terres agricoles : réorganisation de la zone avec la mise en place d'une nouvelle structure qui mettra en valeur l'option de centralité + hiérarchisation et désenclavement de la voirie afin d'améliorer les relations mécaniques.

*** Equipements :**

- Ardis : intégrer Ardis dans le parc urbain qu'on va créer.
- Sablette: fortifier l'activité aquatique de piscines en créant un parc aquatique + des équipements sportives et de loisirs.
- Tours d'affaires: structurer le pôle d'affaire, en créant des entrées, accès, parkings, jardins... et intégrer les tours et l'hôtel Hilton dans notre projet d'aménagement.
- Forêt Mazellah: valoriser la forêt et l'aménager en un grand parc urbain accessible au grand public.
- Zone militaire: délocaliser la caserne: reconverter les bâtisses en équipement sanitaire (hôpital, clinique...).
- Friches industrielles: convertir les hangars (côté Oued El Harrache) en équipements sportifs afin d'accompagner le stade du 1er novembre (fortifier l'activité sportive du lieu).
- Quartier Clémentin: conserver les villas en bon état et l'hôtel + créer un éco-quartier et un équipement sanitaire.

- Partie 5 maisons et terres agricoles: la restructuration et densification du tissu urbain avec la projection d'un programme d'équipement d'accompagnement (crèches, terrain de foot, centre de santé, maison de jeunes, hôtel de poste, cinéma, protection civile, commerce, habitat individuel et collectif).

* Habitats collectifs :

-RDC des cités Dahlia et 270 logements : convertir en locaux de commerces + bureaux de services.

* Les espaces publics :

-Oued El Harrache : aménagement des berges + élargissement de l'Oued.

-Revalorisation et aménagement des forêts : forêt primaire du quartier Lavigerie+ forêt Mazellah.

-Réaménagement des Jardins et places : jardin Lavigerie, place de la cité 632 logements, place de la cité 618 logements.

-Aménager les espaces perdus de la cité Dahlia en jardins.

-Partie Nord de la commune : création de : parc aquatique+ + places+ promenades.

-Animation de la façade maritime en créant un port de plaisance.

-Partie 5 maisons et terres agricoles : aménagement des espaces publics de rencontre, de détente et d'animation.

III.6.2 Schéma de structure du site d'intervention :

Les intentions d'aménagements sont:

-Prolonger le boulevard du front de mer et la promenade piétonne vers Hussein Dey et Bordj El Kiffane pour continuer la façade maritime d'Alger et assurer la relation ville/mer.

-Prolonger l'axe des dunes et aménager en boulevard.

- Création d'un boulevard (diagonal) pour avoir une percée visuelle depuis le port de plaisance vers la coupole de la grande mosquée d'Alger.

- Requalification de la Rue Khettab Ben Youcef : l'élargir et la prolonger vers le nord de la commune.

-Créer des percées mécaniques et piétonnes vers la mer et le port de plaisance.

-Intégrer Ardis dans le parc urbain qu'on va créer.

-Créer un parc aquatique et des équipements sportifs et de loisirs afin de fortifier l'activité aquatique des piscines (Sablette) et l'activité sportive.

-Structurer le pôle d'affaires, en créant des entrées, accès, parkings, jardins... et intégrer les tours et l'hôtel Hilton dans notre projet d'aménagement.

-Animation de la façade maritime en créant un port de plaisance.

-Le parking d'Ardis sera intégré dans sous-sol avec le parking du parc urbain et le port de plaisance.

-Création d'un ensemble d'espace vert public de qualité afin d'animer la ville.

III.6.3. Genèse de la forme urbaine (à l'échelle de la baie d'Alger et le site d'intervention) :

À partir de la lecture de la structure de la baie d'Alger, nous avons ressorti un module d'un rayon de 900m qu'on va utiliser comme module pour le tracé de notre aménagement et cela dans le but de retrouver cette unité du front de mer d'Alger qui a été abandonné.

Etape 1: On a commencé par définir la trame principale en reliant la Casbah d'Alger à Cap Matifou et en prolongeant l'axe des dunes. Ensuite, on a positionné des cercles de 900m de diamètre à partir de l'axe d'oued El Harrach (c'est là où le processus de dédoublement s'est arrêté); la tangente de chaque cercle va être reliée avec le point d'intersection de l'axe des dunes et la liaison entre la Casbah et Cap Matifou, qui correspond également à la trame principale.

Etape 2: A partir de l'axe des dunes on décale de 90m (le 1/10 de 900m) pour ressortir la trame secondaire verticale, et à partir de l'axe de l'échangeur on décale de 90m pour obtenir la trame secondaire.

Etape 3: A partir de l'intersection entre l'axe principal et l'autoroute nous avons dessiné un trait qui sera la trame secondaire horizontale et qui va être décalé de 90m.

Etape 4: A partir de l'intersection entre l'axe principal et la trame secondaire horizontale, on a prolongé des axes parallèles à l'autoroute qui vont donner une trame parallèle à l'autoroute.

Etape 5: Et pour dessiner le port de plaisance, nous avons décalé depuis le front de mer de 450m le 1/2 de 900m pour obtenir la jetée secondaire et 675m ($450+225=450/2$) pour ressortir la jetée principale avec deux axes "Hilton" et "minaret". Ensuite, afin d'obtenir les appontements là où les bateaux stationnent nous avons prolongé les axes de la trame secondaire verticale.

III.6.4 Hiérarchisation des voies :

Le site sera structuré par les types des voies suivants:

- Le boulevard des Dunes (l'axe principal) : qui va être aménagé, il est à l'échelle de la commune=> il relie la partie sud avec la partie nord, il est d'une largeur de 50m.
- Le boulevard du front de mer (déjà existant) : va être prolongé vers les 2 communes, aménagé et animé, il présente une largeur de 25m.
- Les boulevards "de la coupole et la forêt" présentent une largeur de 25m.
- Les voies principales : qui assurent la liaison entre les différents pôles, leur largeur est de 18m.
- Les voies secondaires : = 10 à 12m
- Les voies tertiaires : = 7 à 8m.
- Les promenades : = 5 à 7m selon la présence d'une piste cyclable.

III.6.5 Découpage des îlots :

Les îlots sont découpés selon les voies. Ilot mixte constitué d'un socle qui contient le commerce + activités surmonté d'une tour ou une barre.

III.6.6 Gabarit :

D'après la lecture du PDAU d'Alger, le gabarit sera fixé selon le COS et le CES, CES=1 et COS=6.

- Le gabarit situé sur le front de mer et le long du boulevard des Dunes : leurs socles ont un gabarit de 5 niveaux(R+4); ce gabarit a été fixé ainsi pour faire la continuité avec le gabarit du front de mer du centre-ville d'Alger. Ces socles seront surmontés d'une tour ou une barre atteignant des gabarits variés, calculés selon le COS et CES « COS=la surface totale des planchers/la surface du terrain et le CES=la surface de la dalle c'est-à-dire l'emprise du sol/la surface du terrain » donc pour calculer les niveaux on divise la surface totale des planchers sur la surface du terrain, et pour calculer et vérifier la hauteur des tours et les barres par rapport à la largeur des voies « hauteur=2*(L+R1+R2+R3+R4) ».

- Le gabarit situé à l'intérieur des pôles : le socle a un gabarit entre 1, 2,3 niveaux (RDC, R+1, R+2), surmonté d'une tour ou une barre dont les gabarits sont variés et calculés selon le COS et CES, et selon la largeur de la voie.

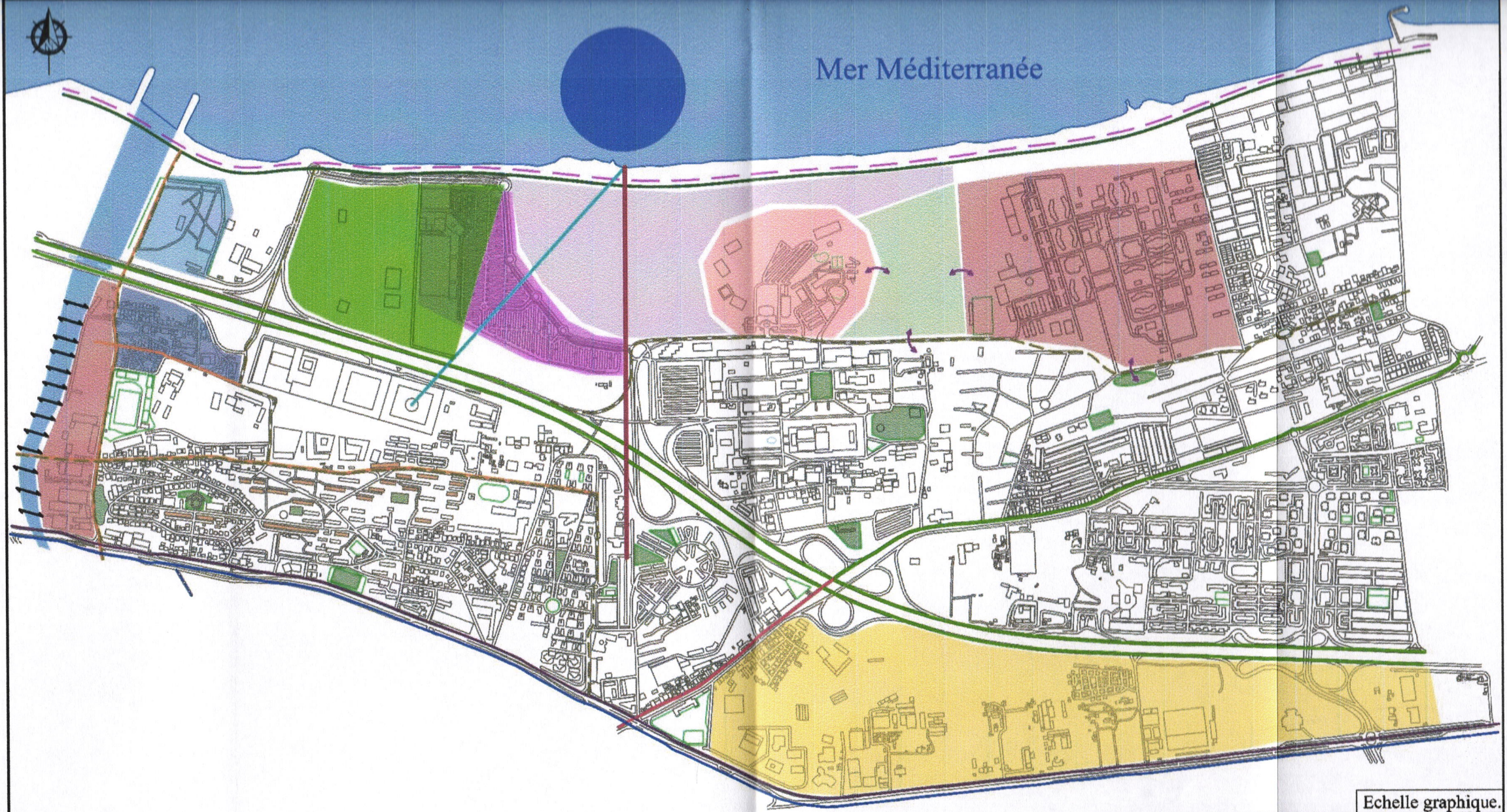
III.6.7 Le programme d'aménagement : Les pôles attribués à notre aménagement sont programmés en suivant le projet Alger Medina :

- Pôle d'affaires, scientifique, touristique et culturel : ce pôle contient le programme suivant; hôtels, tours d'hébergements, tours d'affaires, banques, centres d'affaires, habitat promotionnel et haut standing, équipements culturels(médiathèque, cinéma, centre culturel), écoles(école du tourisme, école supérieure des sciences, et école supérieure des affaires), équipements sanitaires (Polyclinique, centre de rééducation, et centre de thalassothérapie), équipement sportif (Centre de remise en forme), équipements de service, espaces publics.

- Pôle résidentiel, commercial et de loisirs : ce pôle contient le programme suivant : habitats haut standing (tour de 35*35m), habitats promotionnels (barres de 15m), habitats standing (tour de 20*20m et barre de 12.5m), centre commercial et de loisirs, équipements de service, espaces publics (Parc urbain: contient dans l'entrée une administration et orientation, un espace pour adultes, à côté se trouve un espace pour enfants près de kids park, les restaurants, gradins, Garden...)

- Pôle sportif, détente et de loisirs : ce pôle contient le programme suivant; hôtels, équipement sportif (Complexe sportif), parc aquatique.

- Pôle touristique, détente (port de plaisance) : ce pôle contient le programme suivant; Espaces de restauration, consommation et commerces de plaisance, et capitainerie.



Mer Méditerranée

Echelle graphique.

Légende:

Les voiries et transports:

- Aménagement d'un boulevard de front de mer.
- Aménagement d'une promenade piétonne.
- Prolongement de l'axe des Dunes et aménager en boulevard.
- Création d'un boulevard menant de la mosquée vers le port de plaisance.
- Prolongement et aménagement de la Rue Khettab Benyoucef.
- Traiter la chaussée de la RN24+ convertir en Avenue.
- Traiter la chaussée de la RN5+ aménager.

- Aménagement des deux côtés de l'Autoroute en un écran vert.
 - Ligne de Bus projetée.
 - Ligne de Tramway projetée.
 - Réorganisation de la zone avec la mise en place d'une nouvelle structure hiérarchisation et désenclavement de la voirie.
- Les équipements :**
- Fortifier l'activité aquatique de piscines.
 - Intégrer Ardis dans le parc urbain.

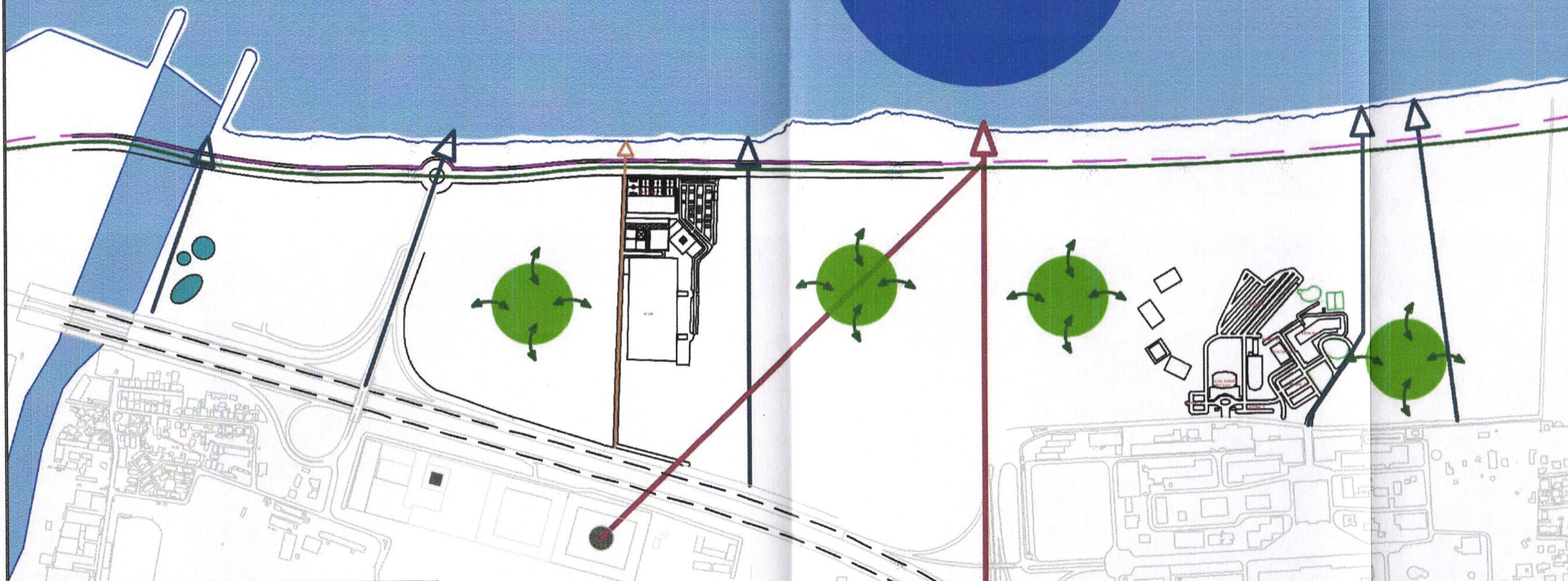
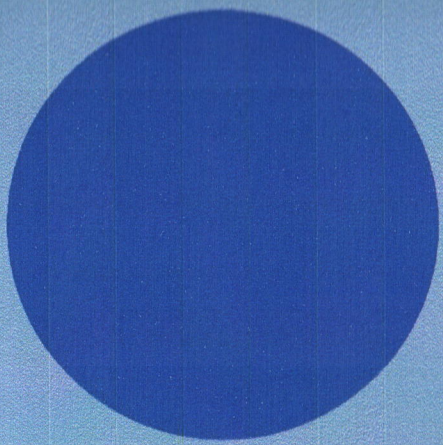
- Densification et aménagement des terrains libres.
 - Structurer le pôle d'affaires.
 - Zone militaire: délocaliser la caserne.
 - Restructuration et densification du tissu urbain.
- Habitats collectifs:**
- Convertir le RDC en locaux de commerces + bureaux de services.

Les espaces publics:

- Aménagement des berges + élargissement de l'Oued.
- Création d'un port de plaisance.
- Création d'un parc urbain.
- Revalorisation et réaménagement des Jardins, places et forêts+aménagement des espaces perdus.
- Aménagement des espaces publics de rencontre, de détente et d'animation.



Mer Méditerranée

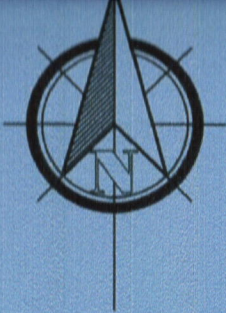


Légende:

- Boulevard front de mer.
- Promenade piétonne.
- Percée vers la mer et le port (mécanique).
- Percée mécanique.
- Percée piétonne.
- Port de plaisance.
- Espace public.
- Autoroute Est-Ouest.
- Les dunes.

Echelle graphique

Mer Méditerranée



La baie d'Alger

légende:

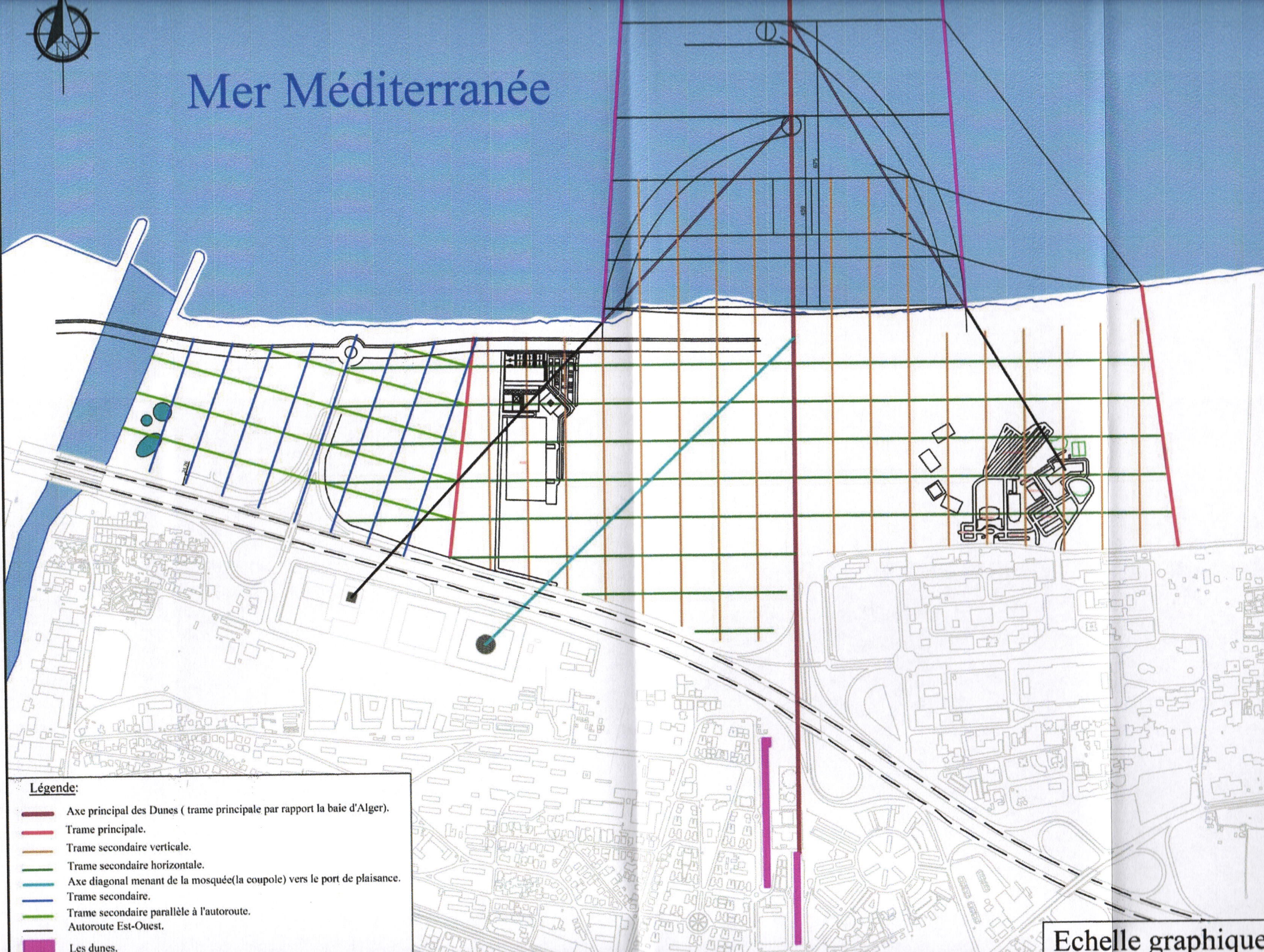
- Liaison "Casbah-Cap Matifou".
- Axe principal des Dunes (trame principale par rapport la baie d'Alger).
- Axes principal (trame principale par rapport la baie d'Alger).
- Rayon de dédoublement R=900m.

Les dunes.










Echelle graphique



Mer Méditerranée



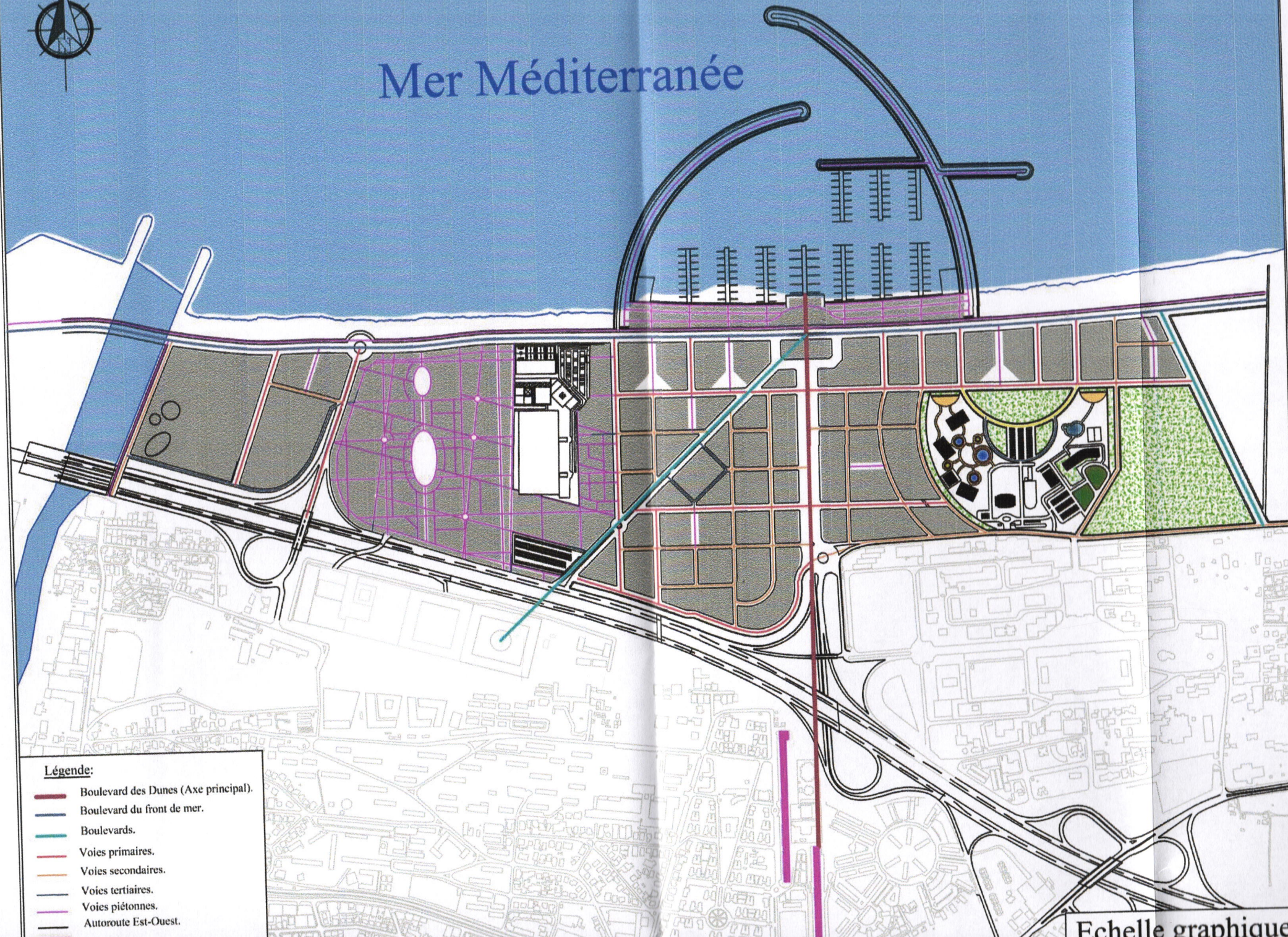
Légende:

-  Axe principal des Dunes (trame principale par rapport la baie d'Alger).
-  Trame principale.
-  Trame secondaire verticale.
-  Trame secondaire horizontale.
-  Axe diagonal menant de la mosquée(la coupole) vers le port de plaisance.
-  Trame secondaire.
-  Trame secondaire parallèle à l'autoroute.
-  Autoroute Est-Ouest.
-  Les dunes.

Echelle graphique.



Mer Méditerranée



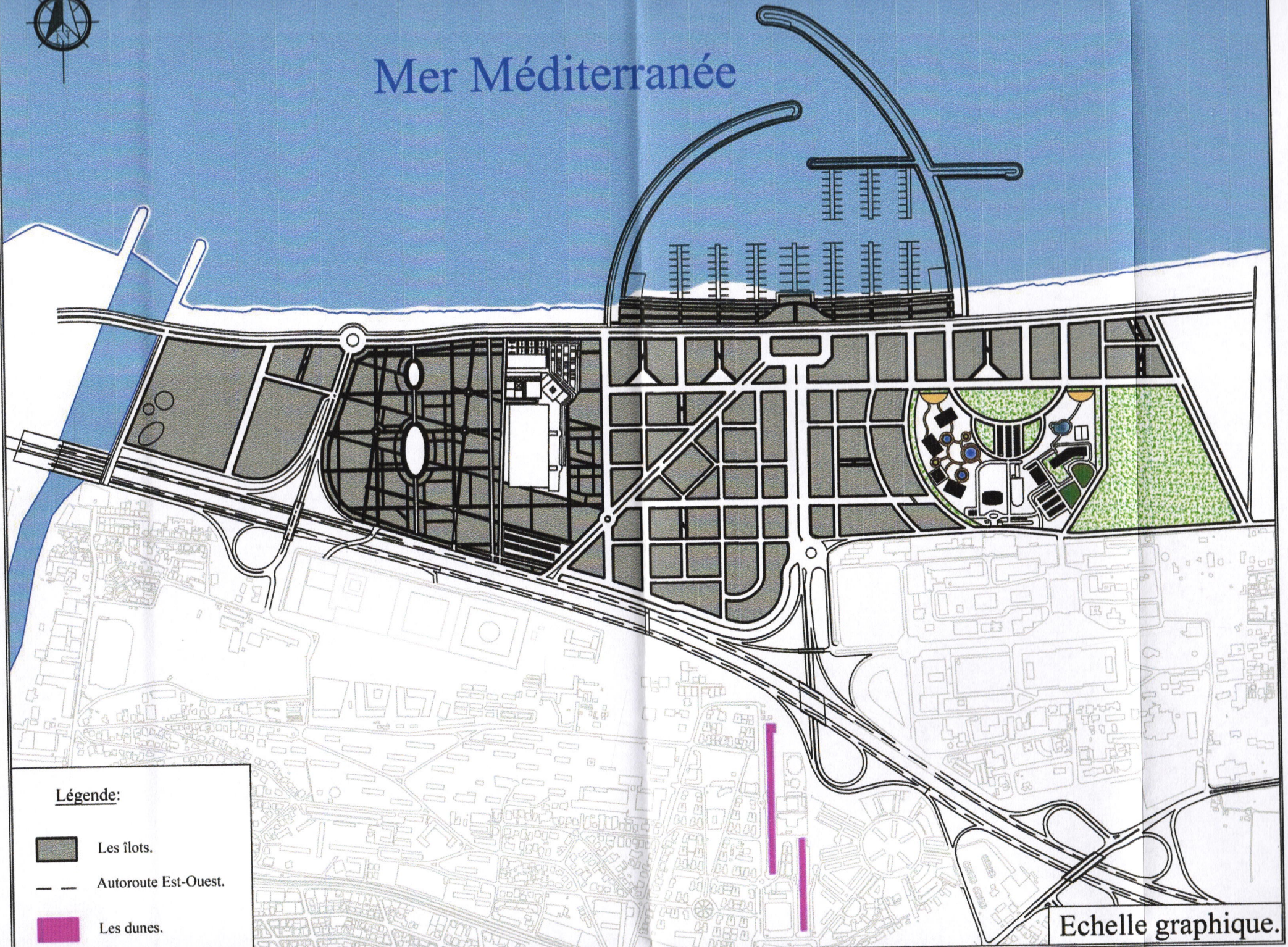
Légende:

- Boulevard des Dunes (Axe principal).
- Boulevard du front de mer.
- Boulevards.
- Voies primaires.
- Voies secondaires.
- Voies tertiaires.
- Voies piétonnes.
- Autoroute Est-Ouest.

Echelle graphique.



Mer Méditerranée



Légende:

■ Les îlots.

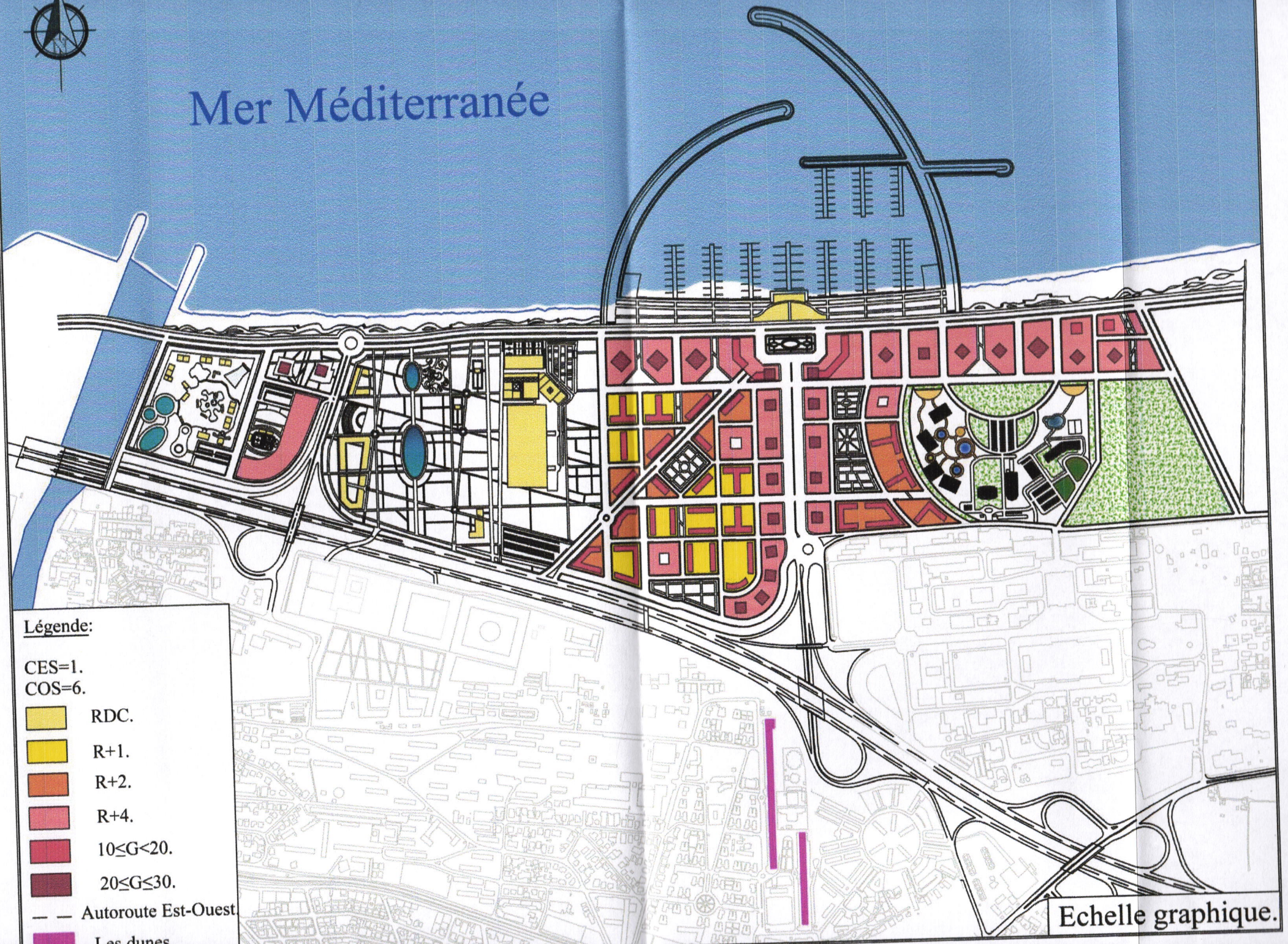
- - - Autoroute Est-Ouest.

■ Les dunes.

Echelle graphique.









Mer Méditerranée



Légende:

CES=1.
COS=6.

-  RDC.
-  R+1.
-  R+2.
-  R+4.
-  $10 \leq G < 20$.
-  $20 \leq G \leq 30$.

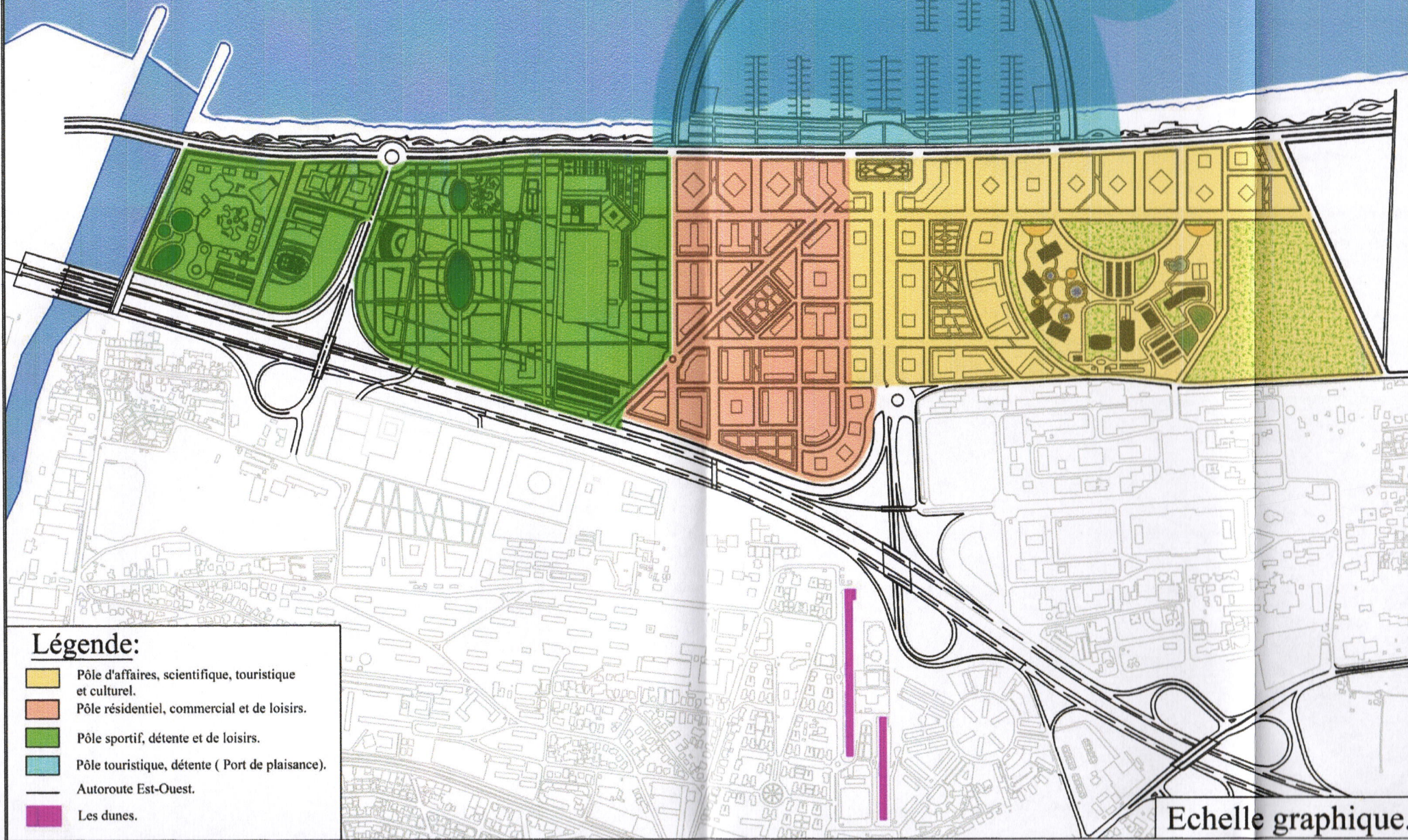
--- Autoroute Est-Ouest

 Les dunes







Echelle graphique.



Mer Méditerranée



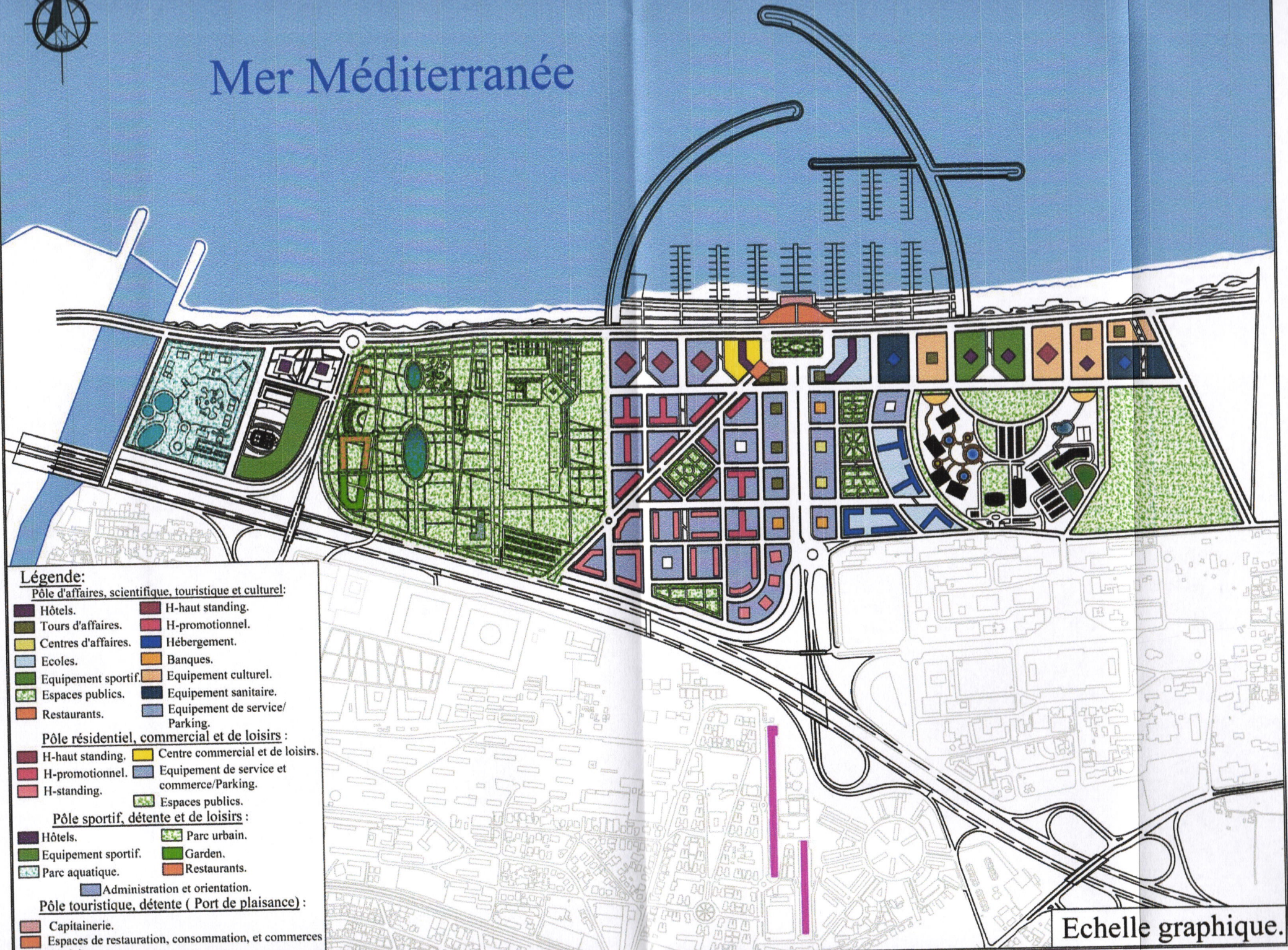
Légende:

-  Pôle d'affaires, scientifique, touristique et culturel.
-  Pôle résidentiel, commercial et de loisirs.
-  Pôle sportif, détente et de loisirs.
-  Pôle touristique, détente (Port de plaisance).
-  Autoroute Est-Ouest.
-  Les dunes.

Echelle graphique.



Mer Méditerranée



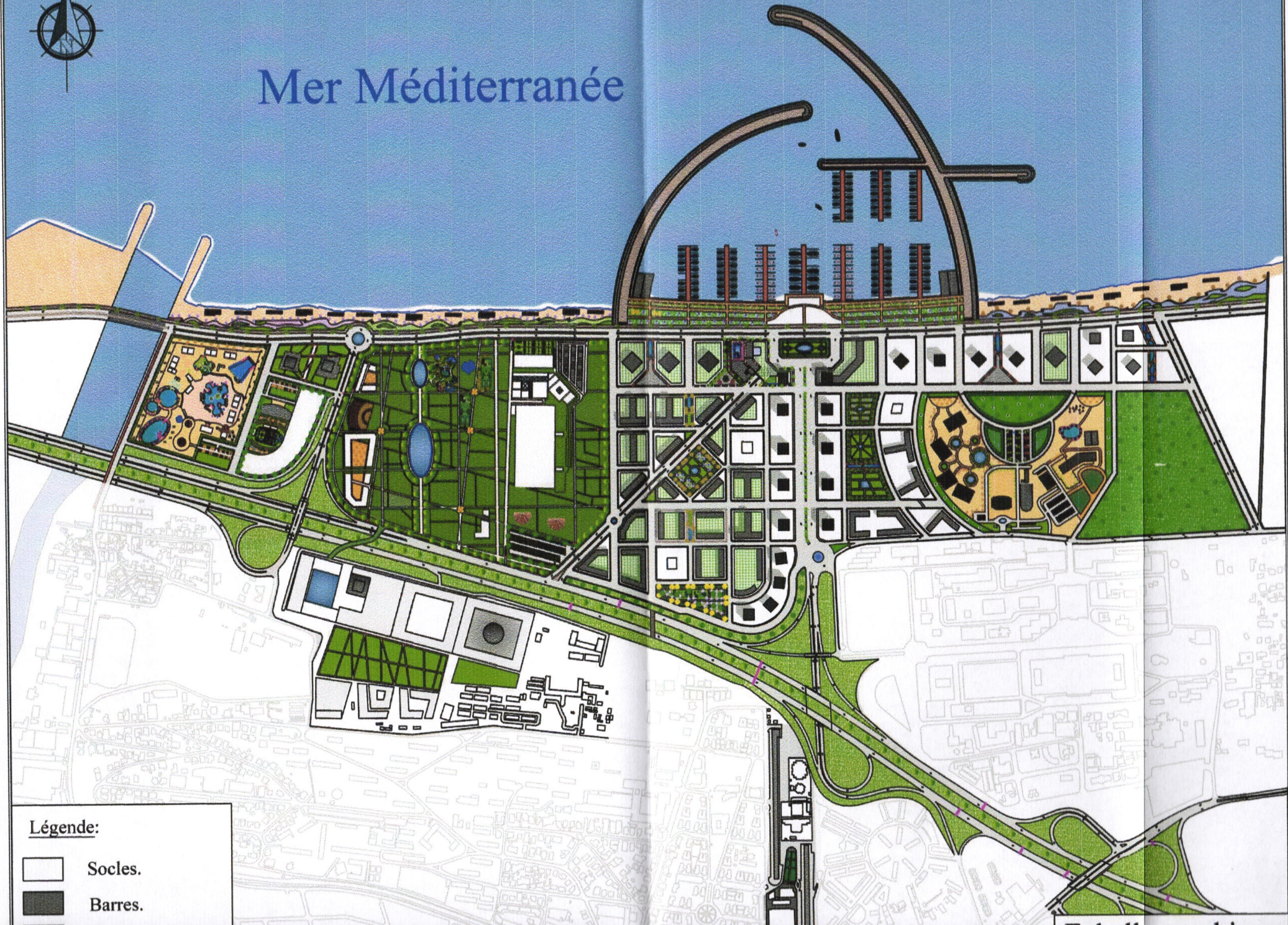
Légende:

- Pôle d'affaires, scientifique, touristique et culturel:**
- Hôtels.
 - Tours d'affaires.
 - Centres d'affaires.
 - Ecoles.
 - Equipement sportif.
 - Espaces publics.
 - Restaurants.
 - H-haut standing.
 - H-promotionnel.
 - Hébergement.
 - Banques.
 - Equipement culturel.
 - Equipement sanitaire.
 - Equipement de service/Parking.
- Pôle résidentiel, commercial et de loisirs :**
- H-haut standing.
 - H-promotionnel.
 - H-standing.
 - Centre commercial et de loisirs.
 - Equipement de service et commerce/Parking.
 - Espaces publics.
- Pôle sportif, détente et de loisirs :**
- Hôtels.
 - Equipement sportif.
 - Parc aquatique.
 - Parc urbain.
 - Garden.
 - Restaurants.
- Pôle touristique, détente (Port de plaisance) :**
- Administration et orientation.
 - Capitainerie.
 - Espaces de restauration, consommation, et commerces de plaisance.



Echelle graphique.



Mer Méditerranée



Légende:

-  Socles.
-  Barres.

III.7 RECHERCHE THEMATIQUE SUR LES TOURS D'AFFAIRES :

III.7.1 Analyse d'exemple d'une tour d'affaires (la tour ABC à EL MOHAMMADIA-Algérie) :

Avant d'entamer le projet architectural nous avons fait une recherche thématique sur les tours d'affaires, et l'analyse de la tour ABC comme exemple. (ANNEXE n°03).

III.8 PROJET ARCHITECTURAL :

- Dans le cadre de notre intervention sur la commune d'El Mohammadia, nous avons choisi de développer deux îlots mixtes. Le premier composé d'un centre commercial et un hôtel d'affaires, le second d'une tour d'affaires.

- L'ensemble des îlots est accompagné d'une grande place publique, à l'intersection des trois boulevards structurants (boulevard du front de mer, boulevard des Dunes, boulevard de la coupole). Cette place de par sa taille et son emplacement, elle affirme la centralité urbaine du lieu.

- Le centre commercial et l'hôtel d'affaire : faisant parti du même îlot, et relié avec la tour d'affaires par une entité (restaurants et salle de conférence + une esplanade au dernier niveau), se situe dans l'angle de l'intersection du boulevard du front de mer et le boulevard de la coupole. Ce projet sera en forme d'esquisse, pour accompagner le projet global (des deux îlots mixtes).

- La tour d'affaire : se trouve dans une position très stratégique ; délimitée par les trois axes structurants à savoir ; au Nord par le boulevard du front de mer, à l'Est par le boulevard des Dunes et à l'Ouest par le boulevard de la coupole.

Elle sera composée d' :

- Un socle : dédié au grand public.
- Une barre : sur le côté Ouest ; et montant jusqu'à 13 étages. Dédiée aux petites et moyennes entreprises, aux clubs et aux espaces culturels, avec des étages de repos.

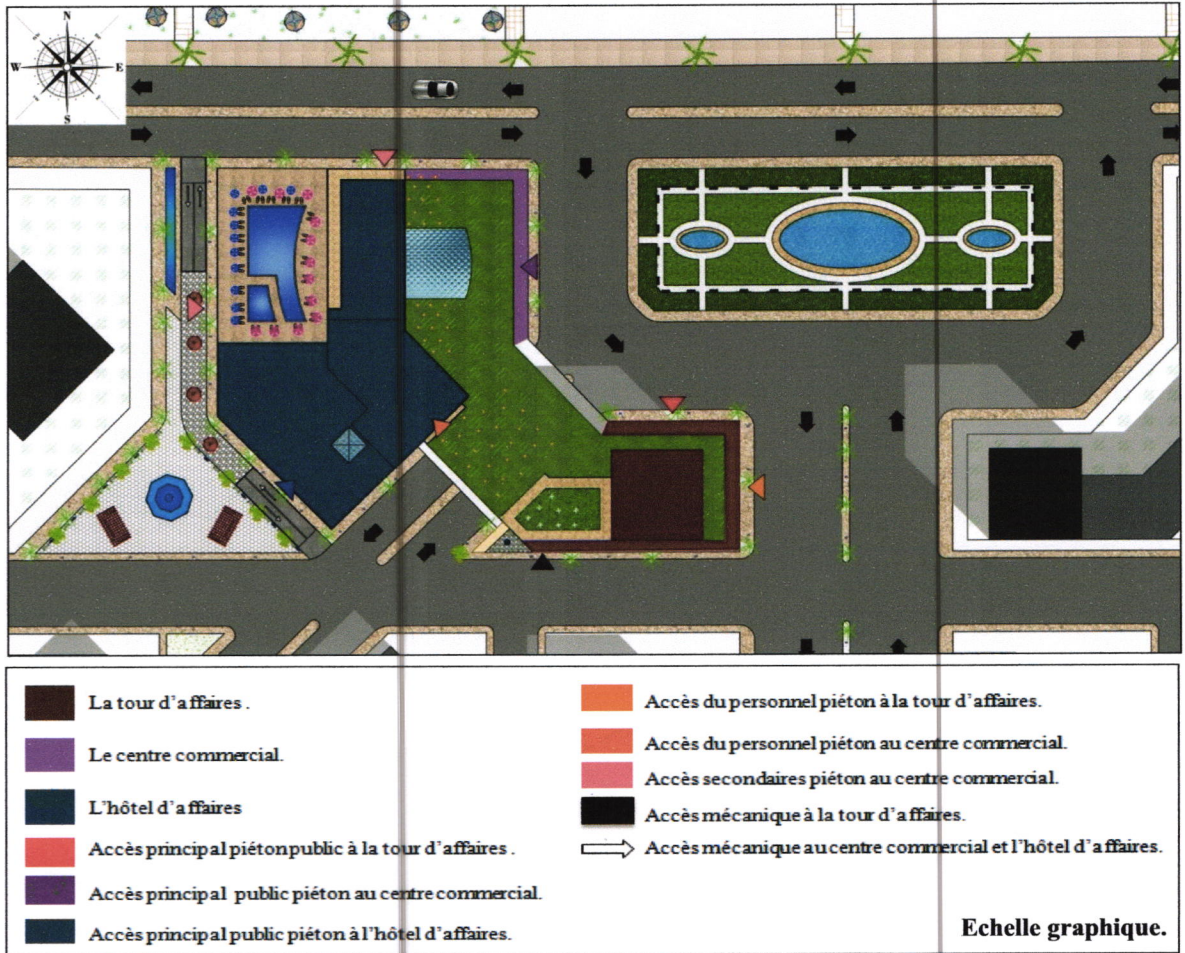


Figure III.63 : Carte montrant le plan de masse. Source : Auteurs.

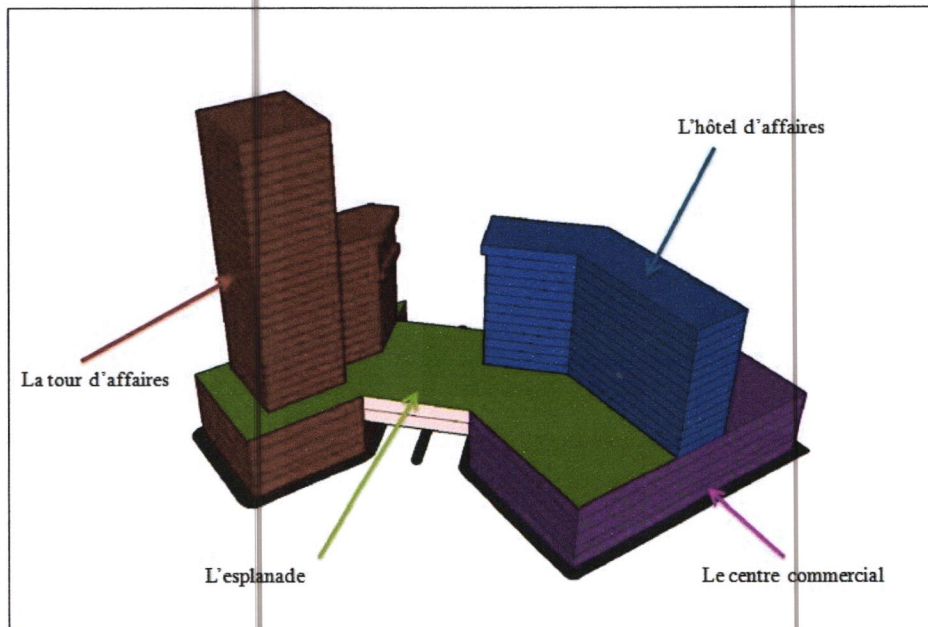


Figure III.64 : La volumétrie du projet architectural. Source : Auteurs.

III.9 CONCLUSION :

Dans ce chapitre, nous avons commencé par une lecture territoriale pour comprendre la structuration naturelle du territoire Algérois et son rôle dans le développement urbain de notre cas d'étude, ensuite nous avons fait une étude du processus de formation et transformation de la commune d'El Mohammadia ainsi qu'une analyse de la structuration de la commune selon l'approche typo-morphologique, cette analyse nous a permis de ressortir les potentialités et les dysfonctionnements du site. Ce travail nous a servi de support pour l'étape pratique dans laquelle nous avons répondu aux différentes problématiques du site déjà posées, par l'intervention sur deux échelles : l'échelle urbaine : par l'aménagement et la conception d'un ensemble de projets formant une unité qui deviendra composante d'une nouvelle centralité, à vocation de devenir un atout supplémentaire et positionne favorablement la commune d'El Mohammadia tout en étant fidèle aux principes de mixité fonctionnelle et sociale. Et l'échelle architecturale : avec la conception d'un projet architectural qui va donner une nouvelle image à la commune et qui va contribuer au rehaussement de l'image de la ville d'Alger comme métropole.

Notre projet urbain tente d'améliorer l'image du quartier Nord de la ville d'El Mohammadia, de ce fait, on propose un renouvellement urbain de ce dernier tout en continuité avec le centre-ville d'Alger, et en cohérence avec le centre d'El Mohammedia.

D'autres part le projet architectural reflète son souci d'assurer le confort et l'attraction aux consommateurs de son espace par sa monumentalité et sa fonction d'affaire qui vient renforcer la vocation économique de la ville d'El Mohammadia, et aussi par l'aménagement d'une esplanade au cinquième niveau entourée d'espaces de consommation, et une place au cœur de l'aménagement et à l'intersection de trois axes structurants (boulevard front de mer, boulevard des dunes et le boulevard de la coupole) qui viennent renforcer sa centralité. Cette intervention de par sa position stratégique vis-à-vis à la mer offre une deuxième opportunité pour souder le lien entre la ville et sa baie.

III.10 CONCLUSION GENERALE :

Après avoir présenté l'aire d'étude choisie « la baie d'Alger » et la zone d'intervention (la commune d'El Mohammadia) et après avoir procédé à la lecture du territoire, la lecture de structuration de la commune selon l'approche typo-morphologique, on a pu ressortir les potentialités ainsi que les dysfonctionnements de ce site pour pouvoir intervenir correctement et en harmonie avec la ville sans créer une rupture qui pourra engendrer d'autres conséquences plus graves.

Durant ce présent projet de fin d'étude, il nous a été confié de traiter la question de l'insertion « d'El Mohammadia » dans la nouvelle centralité métropolitaine d'Alger, pour cela une analyse détaillée du site et plusieurs réflexions ont eu lieu sur la thématique de nouvelle centralité, en adoptant les principes du renouvellement urbain, qui nous ont permis de structurer notre champs d'action, et d'éveiller l'intérêt de l'aménagement des villes maritimes.

Il s'agit de donner à cette zone qui tourne le dos à la mer une nouvelle image en tant que métropole, pour cela nous avons essayé d'exprimer notre intervention par l'aménagement du front de mer afin de retisser le lien entre la ville et la mer et de l'insérer dans la centralité métropolitaine d'Alger. Cette problématique fut l'essor de toutes les actions théoriques de notre mémoire.

Cette idée d'intervention constitue une réponse et une vision possible à la problématique que nous avons abordée, et c'est pour cette raison que nous ouvrons le champ sur une piste de recherche sur le rôle que joue une nouvelle centralité dans la métropolisation d'une ville?

El Mohammadia constitue par sa position stratégique la centralité pilote qui joue le rôle de vitrine de 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 de « nouvelle centralité », promettant un meilleur accueil au grand public, et cela s'exprimera dans la conception de ce dernier.

En somme, nous avons conçu un îlot multifonctionnel, favorisant la mixité et valorisant l'espace public. L'objectif étant d'offrir à la ville d'El Mohammadia un lieu d'excellence et d'affirmer des potentialités non exploitées.

Nous avons essayé dans ce travail de traiter un sujet d'actualité qui est la création des nouvelles centralités dans un contexte urbain, et ce par la mise en avant de la démarche du projet urbain.

Nous espérons ainsi contribuer à l'élaboration d'une nouvelle vision qui améliorera l'image de la métropole d'Alger.

III.11 BIBLIOGRAPHIE :

1. Les ouvrages :

- Dynamique sociale et nouvelles centralités commerciales. Journal Sciences & Technologie. N°31, Université de Constantine.
- Eléments d'introduction à l'urbanisme : histoire, méthodologie, réglementation ; Maouia Saidouni.
- DEVILLERS Christian, Le projet urbain, édition. Un Pavillon de l'Arsenal, Paris, 1994.
- Philippe Panerai et David Mangin, Le projet urbain, Editions Parenthèses.
- Patrizia Ignalina, *Introduction Le projet urbain, une notion floue*, Presses Universitaires de France.
- Ouvrage collectif, « Projet urbain en France », édition le moniteur.
- Livre « Le projet urbain », Patrizia Ignalina, édition Que sais-je ?
- Le PDAU D'ALGER 2015.
- ROGER. (2007), les processus de métropolisation dans les capitales régionales européennes, université de Toulouse 2, 2007.

- Bozzani, S. (2006). L'apport de l'intermodalité aéro-ferroviaire à grande vitesse au rayonnement métropolitain, Université de Lille 1.
- C. LACOUR. (1999), Méthodologie de recherche et théorisation des villes, in "La Métropolisation, Croissance, Diversité, Fractures", Paris, Anthropos.
- *Alberto Zuchelli*, Introduction à l'urbanisme opérationnel, édition.OPU, Alger, 1984.
- Choay. F et Merlin. P, « Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement », Paris, PUP, 1996.
- GOHIER Malo; Comment identifier les centralités urbaines et quelles relations entretiennent-elles entre elles?, mémoire de Magister, université Paris Est, 2008.
- Gilles Novarina, Paola Pucci, Annales de la recherche urbaine n°97.
- Atlas Archéologique.

2. Les articles :

- Marcel Roncayolo, la ville et ses territoires.
- Labruyère, 2011.

3. Les sites internet :

- <http://www.google.com>
- <http://www.googlemaps.com>
- Google Earth.
- <http://www.toupie.org>
- [http://encyclopedie-afn.org/Plan_Maison_Carrée - Ville.](http://encyclopedie-afn.org/Plan_Maison_Carrée_-_Ville)
- [https://fr.slideshare.net/Saamysaami/projet-urbain-04.](https://fr.slideshare.net/Saamysaami/projet-urbain-04)
- [http://www.algermedina.com/le_projet/.](http://www.algermedina.com/le_projet/)
- [http://journaldelatelierdarchitecture.blogspot.com/2014/01/definition-de-la-centralite-urbaine.html.](http://journaldelatelierdarchitecture.blogspot.com/2014/01/definition-de-la-centralite-urbaine.html)
- [http://encyclopedie-afn.org.](http://encyclopedie-afn.org)
- http://www.lemonde.fr/afrique/article/2015/04/15/casablanca-construit-son-reve-de-place-economique-internationale_4616523_3212.html
- <http://ameditions.net/councours-architecture/casablanca-marina/>
- <http://hem.ac.ma/sites/default/files/La-Politique-des-Grands-Chantiers-et-Impacts-Reels-sur-l-Economie.pdf>
- [http://viesdevilles.net/pvdv/679/alger-une-metropole-a-tres-haut-potentiel.](http://viesdevilles.net/pvdv/679/alger-une-metropole-a-tres-haut-potentiel)
- [http://www.algerie-monde.com/villes/alger/.](http://www.algerie-monde.com/villes/alger/)

- ANNEXES -

ANNEXE n°01 :

PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT POUR LA PARTIE CENTRALE (NORD) DE LA COMMUNE D'EL MOHAMMADIA :

Plusieurs propositions d'aménagement ont été suggérées dans la partie centrale de la commune El Mohammadia par les architectes-urbanistes et les entreprises. Parmi ces propositions, on cite :

1. La proposition du Corbusier 1932 : le plan OBU du Corbusier fut la première intention urbanistique qu'ait connue Alger durant la période moderne, celui-ci était constitué de quatre éléments majeurs :

- Une cité d'affaires, dans le quartier de la marine, et qui comportait un immeuble de grande hauteur.
- Un quartier résidentiel à fort l'empereur.
- Des logements sous forme de viaduc le long de la côte, pouvant accueillir 180.000 habitants.
- Une autoroute surélevée reliant fort l'empereur à la cité d'affaires. Le site d'El Mohammadia, devait alors bénéficier de la même action urbaine que le reste de la baie d'Alger.



Figure 1 : La proposition du Corbusier.
Source : Google Image.

2. La proposition d'Oscar Niemeyer 1970 : Prenant pour exemple la ville de Brasilia, et conformément aux exigences des autorités, l'architecte proposa pour la ville d'Alger:

- La réalisation de l'autoroute de l'Est, pour rendre cette partie de la baie plus accessible.
- La création d'un grand pôle universitaire au niveau de Bâb Zouar.
- La création d'un grand complexe gouvernemental, au bord de la mer au niveau d'El Mohammadia, et qui comporte :

- Une grande esplanade circulaire de 200 mètres de rayon, qui accueille un monument de la révolution et un musée.

- Le palais présidentiel, le ministère des affaires étrangères, et l'assemblée nationale. Ainsi que tous les autres ministères disposés sous forme d'un éventail.

• Le projet fut très vite abandonné, néanmoins certaines orientations furent maintenues.

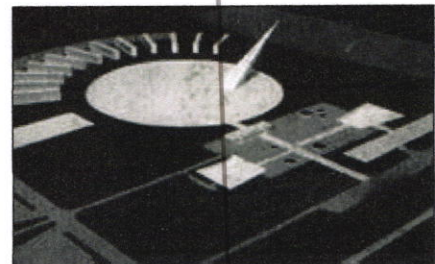


Figure 2 : La proposition de Niemeyer.
Source : Google Image.

3. La proposition de Marubeni (Société japonaise) 1983: •En raison des problèmes politico-économique que traversait le pays à cette époque, les autorités se tournèrent alors vers une politique socio-économique et lancèrent un vaste programme d'étude et de réalisation d'habitats. Et donc le ministère de l'habitat et de l'urbanisme confère au site d'El Mohammadia au début des années 80 pour la construction de logements. L'étude fut alors confiée à Marubeni qui proposa une zone d'habitats de 7500 logements.

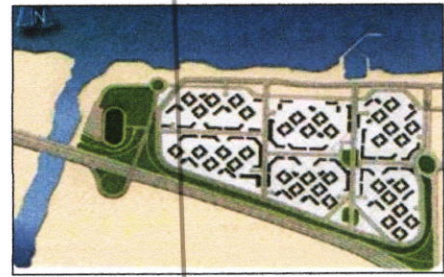


Figure 3 : La proposition de Marubeni.
Source : CNERU.

•Cette proposition comprenait une voie sur le front de mer et un boulevard périphérique à grande circulation, longeant au SUD la voie rapide. Deux voies transversales majeures opéraient la connexion avec le cœur du site.

La proposition Bouygues 1983: Sur la base des mêmes orientations, la société française propose une zone d'habitats de 8000 logements, la seule différence avec la proposition précédente était l'aménagement de la bande côtière d'une zone de loisirs.

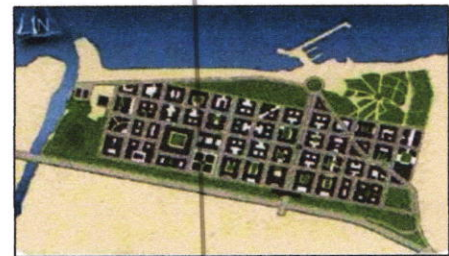


Figure 4 : La proposition de Bouygues
.Source : CNERU.

Le schéma d'aménagement proposé, adopte une trame orthogonale.

5. La proposition du CNERU:

a. La proposition de 1984 : Après les deux sociétés étrangères, le CNERU se voit confier l'étude de la zone. Le CNERU a proposé une variante qui reprend les mêmes orientations que l'entreprise Bouygues. Mais avec la création d'une zone de loisirs sur le littoral et l'aménagement d'un port de plaisance, et d'un parc urbain.

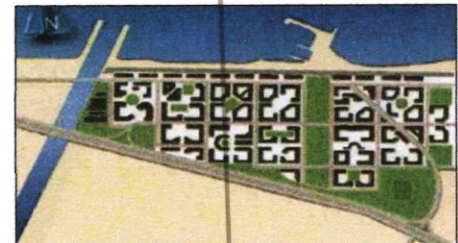


Figure 5 : La proposition de 1984 .Source : CNERU.

b. La proposition de 1986 : Le CNERU a proposé la division du site en 4 zones distinctes fonctionnellement, avec l'habitat comme fonction dominante. Zone nord: le bord de mer qui devait contenir la voie principale qui dessert tout le site. Zone sud: le long de l'autoroute, devait constituer une barrière végétale contre les nuisances de l'autoroute.



Figure 6 : La proposition de 1986 .Source : CNERU.

c. La proposition de 1988 : Presque identique aux précédentes, néanmoins elle prévoit la partie centrale du site comme un vaste terrain de golf avec l'implantation d'un

grand hôtel à proximité de la foire d'Alger, cela aboutira à la réalisation de l'hôtel Hilton. Celle-ci comporte plusieurs variantes en 1991:

- Variante 1 : Elle concerne la majeure partie des équipements sur l'axe principal situé à l'intérieur du site, cette variante avait la volonté d'éloigner la circulation mécanique du bord de mer et créer une promenade.

- Variante 2 : Elle reprend les anciennes orientations avec l'axe principal en bord de mer et l'implantation d'une zone d'équipement à proximité du port de plaisance, l'habitat est à l'intérieur du site.

- Variante 3 : Avec cette variante, l'axe se divise en deux voies, avec l'une des voies qui se prolonge le long du front de mer vers Bordj El Kiffan.



Figure 7 : variante 1. Source : CNERU.



Figure 8 : variante 2. Source : CNERU.



Figure 9 : variante 3. Source : CNERU.

6. La proposition du FAUR 1996: En contradiction avec les orientations du CNERU, cette proposition attribuait à la zone une vocation de tourisme et de loisirs, elle avait comme objectif la création d'un quartier pour la ville d'Alger, avec comme fonction majeure le tertiaire et les loisirs. Le schéma d'organisation prévoit la création d'un axe structurant à vocation financière à l'intérieur de la zone parallèle au boulevard front de mer. L'implantation d'une importante zone d'habitat. La création d'un parc à l'Ouest du site. Cette proposition répond aux objectifs de GPU et cela en créant un quartier financier.¹

7. La proposition BLANKY: Cette proposition fut élaborée par le bureau d'études des architectes, qui avait la volonté de créer un quartier d'affaires et de loisirs appelé El Manara qui comprendrait :

- Un pôle commercial à l'Ouest ;
- Au Nord un centre de loisirs et de culture ;
- A l'Est un port de plaisance, un golf et un pôle hôtelier ;
- Au sud un vaste quartier d'affaires avec un pôle bancaire.²

¹Mémoire de recherche, thème : Pour une meilleure image de la baie d'Alger, par Debbari Rabah Islam et Sebahy Billal, promotion 2010-2011, page 55.

²Mémoire de recherche, thème : Pour une meilleure image de la baie d'Alger, par Debbari Rabah Islam et Sebahy Billal, promotion 2010-2011, page 55.

8. La proposition du bureau d'étude urbanis: C'est le seul bureau à avoir pris en compte les contraintes du site tel que la zone non aedificandi du gazoduc et du recul de 100 m . Le schéma de structure élaboré reste incomplet.³

ANNEXE n°02 :

LE PROJET ALGER MEDINA-DAHLI DANS LA COMMUNE D'EL MOHAMMADIA :

○ Présentation de la Médina d'Alger:

Alger Médina représente un méga projet d'aménagement urbain qui s'étalera sur 108 Ha, de l'hôtel Hilton à l'embouchure de l'Oued El Harrach. Le projet d'Alger Médina a été proposé par un bureau d'étude Coréen, dont la préoccupation principale est de projeter un aménagement en harmonie avec la mer et d'apporter un nouvel aspect à la baie d'Alger en proposant une architecture contemporaine.



Figure 10 : Le projet Alger Medina.

Source :

http://www.algermedina.com/le_projet/.

○ Rapport physique:

1. Le système viaire:

Alger Medina est organisée selon une hiérarchie de voies: l'autoroute Est qui est une voie existante. Les voies de distribution, les voies de desserte et le boulevard maritime qui sont construites.

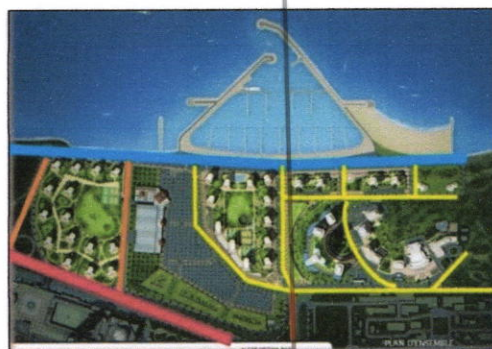


Figure 11 : Carte montrant le système viaire. Source :

http://www.algermedina.com/le_projet/.

2. Le cadre bâti:

Ce projet sera réalisé par le groupe D.A.H.L.I. Il comporte:

·Un city-center (tours de bureaux et d'appartements hôtels).

·Tours d'affaires (A.B.C)/ une marina (port de plaisance + des restaurants)/ un shopping mall (centre commercial)/ un boulevard piétonnier de 3Km.

1-hôtel Hilton 2-tour 3-palais des congrès 4-appartements hôtel 5-deux tours de bureaux 6-hyper centre commercial « ARDIS »



Figure 12 : Carte du cadre bâti. Source :

http://www.algermedina.com/le_projet/.

³Mémoire de recherche, thème : Pour une meilleure image de la baie d'Alger, par Debbani Rabah Islam et Sebaihy Billal, promotion 2010-2011, page 54.

et le parc aquatique « BABA ARROUDJ ».

○ Rapport fonctionnel:

Le projet de la Médina d'Alger est un projet polyfonctionnel car il assemble les fonctions d'affaires, détente et loisirs, habitats, échanges...



Figure 13 : Carte du rapport fonctionnel. Source :

http://www.algermedina.com/le_projet/.

ANNEXE n°03 :

RECHERCHE THEMATIQUE :

Recherches sur les tours d'affaires :

Pour notre projet architectural nous avons choisi les équipements suivants : un centre commercial, un hôtel d'affaires et une tour d'affaires afin de renforcer la nouvelle vocation de la ville (la vocation économique et touristique), et d'acquérir les caractéristiques de métropole à l'échelle nationale et internationale.

Tours d'affaires :

- Définition étymologique : La Tour D'affaires est un lieu d'échange et de communication qui permet la concentration des différents acteurs économiques et qui prend en charge les activités tertiaires.

- Définition programmatique : Sur Le plan programmatique, la tour d'affaires est définis comme suit:

1- Objectifs : -Mise en fonction des derniers systèmes technologiques, la monumentalité de l'édifice, intensification de la connectivité, la signification et le symbolisme, une flexibilité dans les espaces, et l'orientation et la convergence des espaces.

2- Fonctions mères : Accueil, échange, communication, affaires, gestion, loisirs et détente, et consommation.

3- Les espaces : Hall d'entrée, bureaux, restaurant, salles de conférences et de presse et salles de réunions, jardin d'hiver, club de direction, banques, salles de gym et de remise en forme, centres commerciaux, salles de lecture.

Analyse d'exemple d'une tour d'affaires :

Dans cette partie nous allons analyser les exemples suivants : le centre commercial ; les 4 boulevards de Calais en France, le centre d'affaires Algeria Business Center à El Mohammadia (Algérie), et l'hôtel El Aurassi à Alger (Algérie). Ces exemples vont nous servir comme référence pour faire la programmation de notre projet.

1. Le centre d'affaires Algeria Business Center à El Mohammadia-Algérie:

◇ Situation : La tour d'affaires ABC Située au 11ème étage d'un des immeubles les plus modernes d'Alger, le centre d'affaires est idéalement situé en face du Palais des expositions et à quelques pas de l'hôtel Hilton, en plein milieu de la baie d'Alger et offre une vue imprenable de la mer. La tour abrite de nombreuses sociétés multinationales et une banque au RDC.

Ce centre accessible est situé dans le quartier El Mohammadia, entre la Place des Martyrs (ancienne ville) et l'aéroport international Houari Boumediene à environ 10km des deux points d'intérêt et qui accueille des entreprises du domaine industriel, financier et autre.

L'immeuble se présente sous forme d'un seul bloc parallélépipédique avec deux faces incurvées et une hauteur de 70.40 m ; une superficie de 24482.45 m² répartie sur 15 étages et deux sous-sols: Un étage pour usage public et quatorze étages de bureaux loués à différentes entreprises nationales et étrangères.

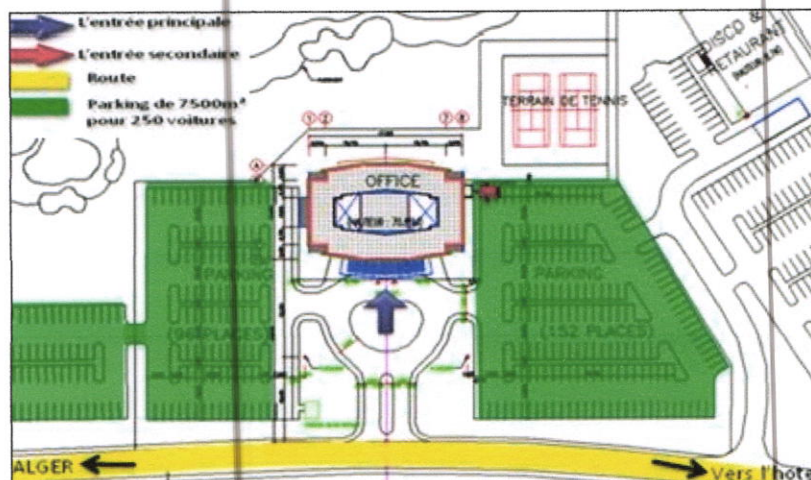


Figure 14 : Le plan de masse du centre d'affaires.
Source : Mémoire de fin d'étude.

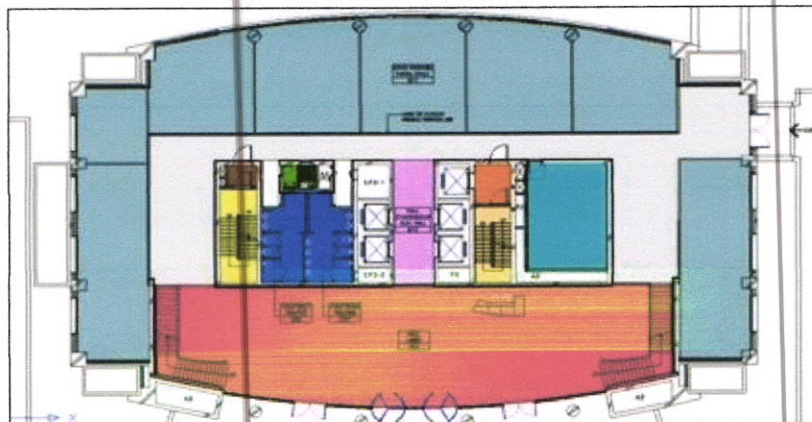


Figure 15 : Le plan RDC du centre d'affaires.
Source : Mémoire de fin d'étude.

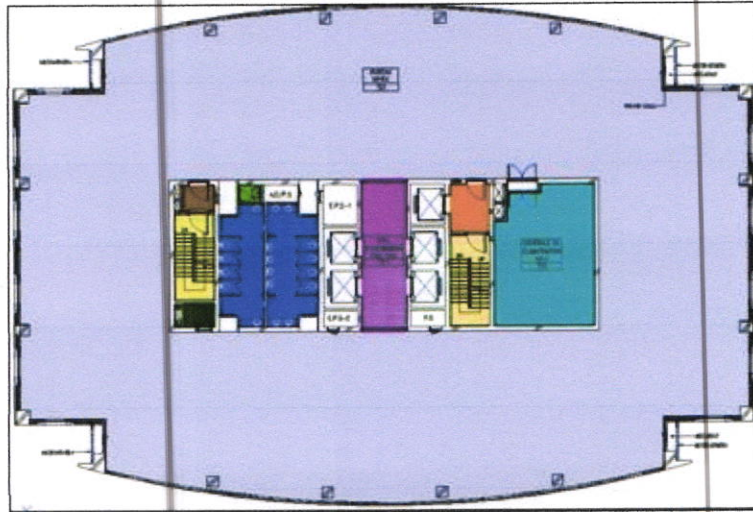


Figure 16 : Plan typeique 2^{ème}-14^{ème} étages.
Source : Mémoire de fin d'étude.

***Les façades** : Les façades du bâtiment ont été conçus avec des principes de l'architecture classique, elles présentent une expression tripartite : soubassement ; corps et couronnement. Le bâtiment est orienté par sa façade la plus large vers le nord sud ; pour profiter au maximum de la vue sur la mer méditerranéenne.

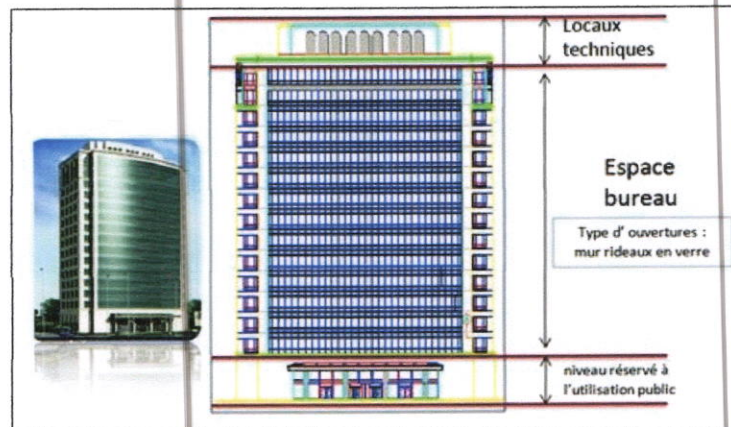


Figure 17 : La façade sud. Source : Mémoire de fin d'étude.

◇ **Synthèse** :

A travers l'analyse de cet exemple, certains aspects sont à retenir, à savoir :

- L'utilisation d'un COS élevé.
- Un traitement particulier et une hauteur conséquente.

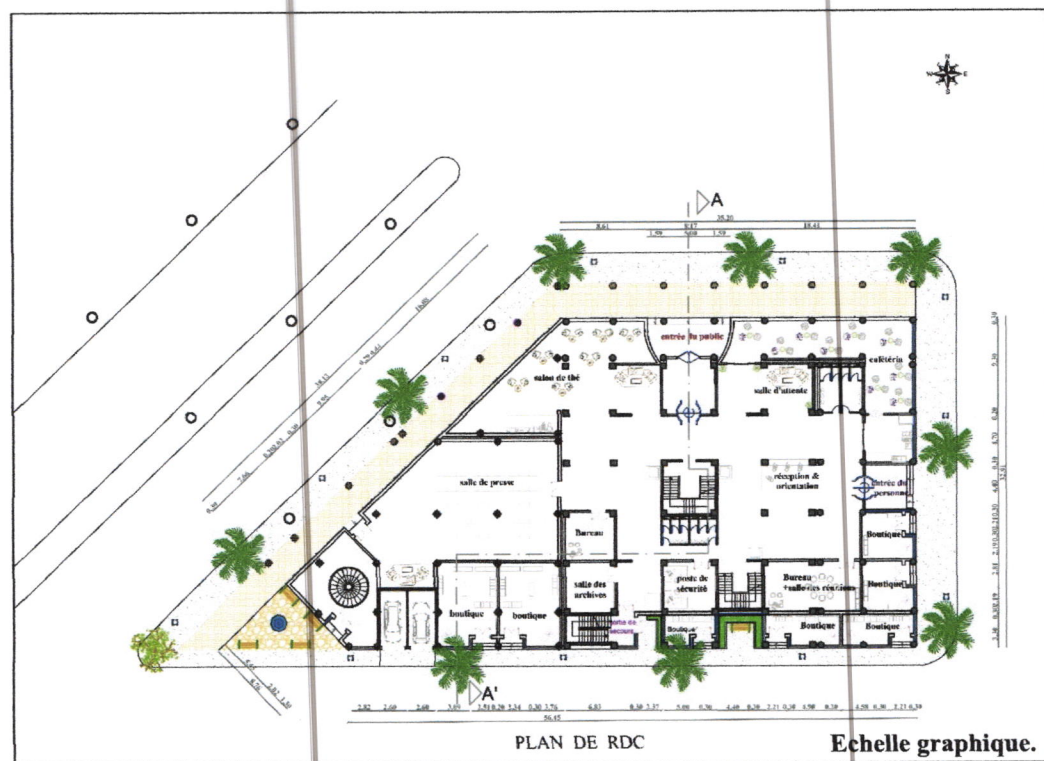
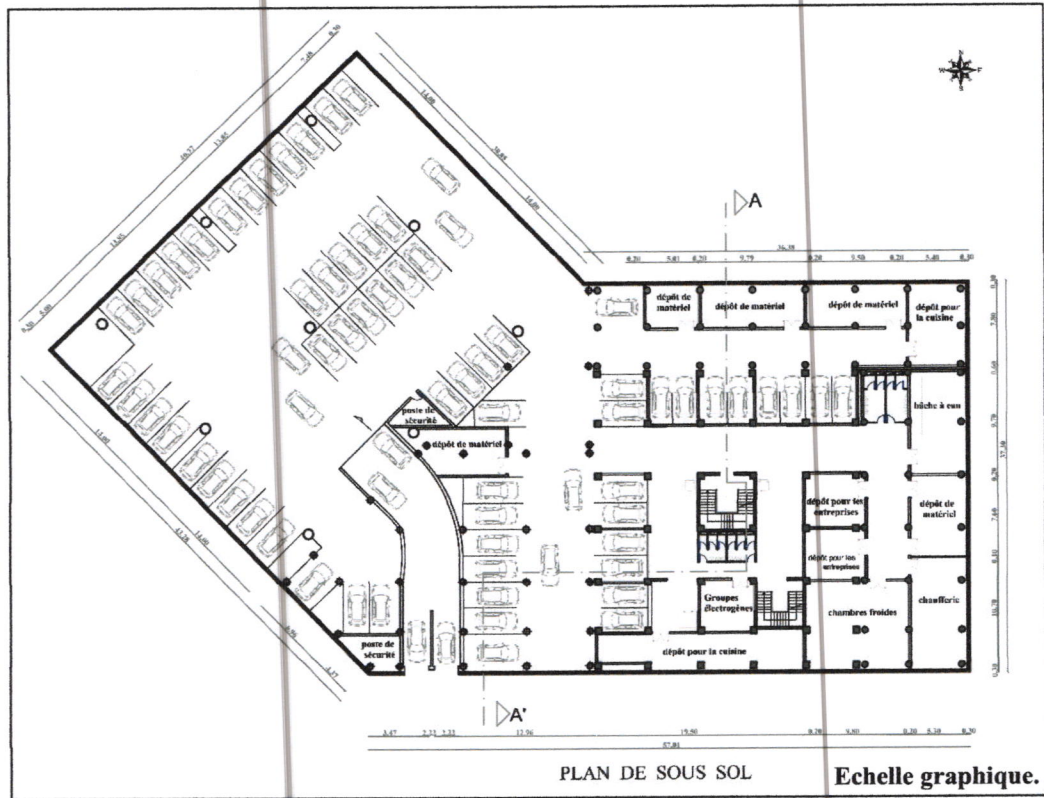
Pour les espaces d'accueil et de réception :

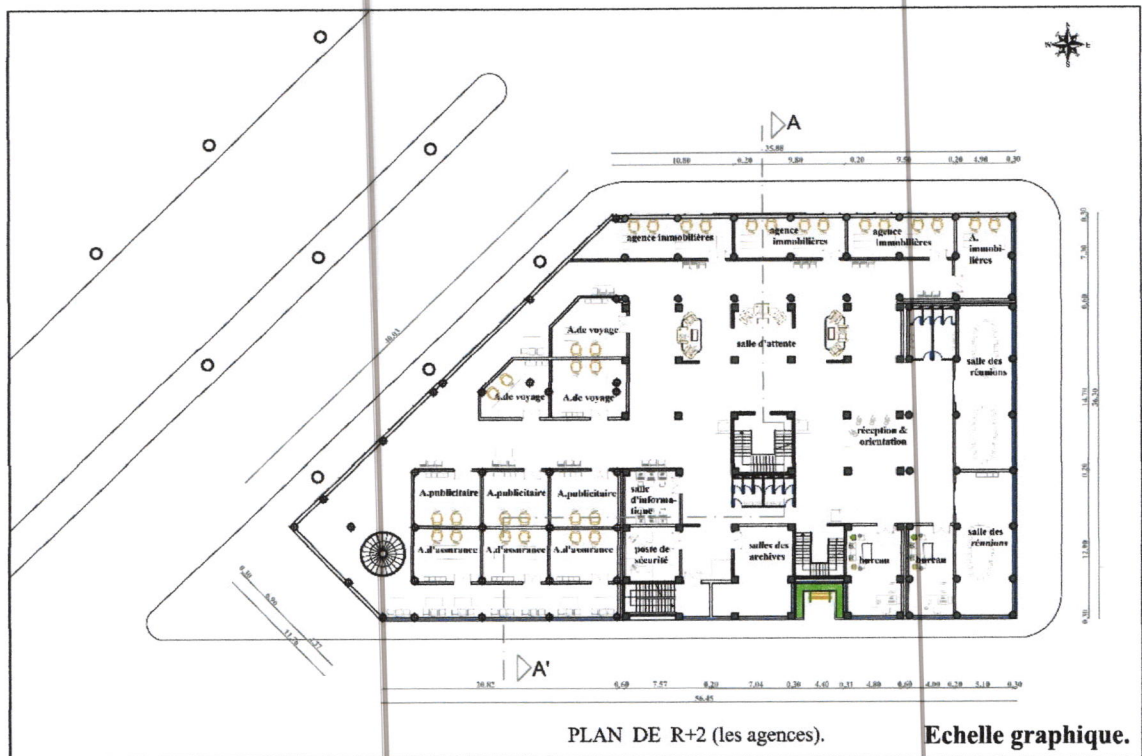
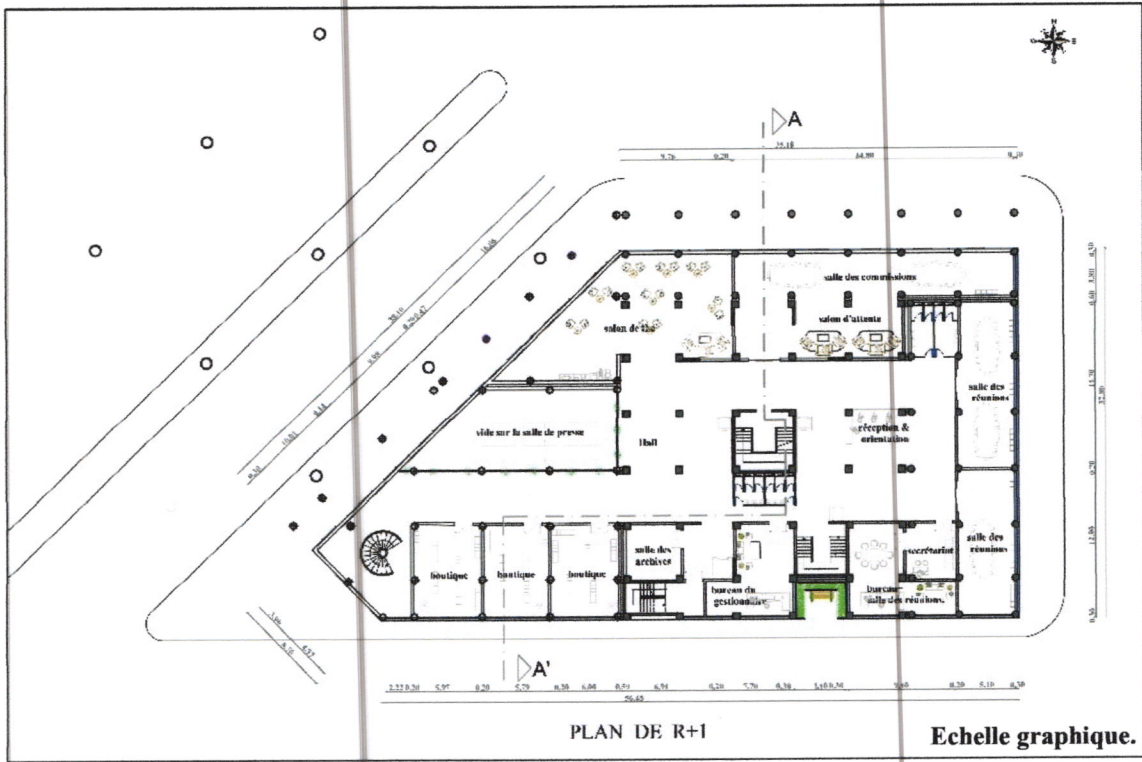
- Il est recommandé de les situer au RDC : Ils doivent avoir une hauteur importante avec un traitement spécifique.

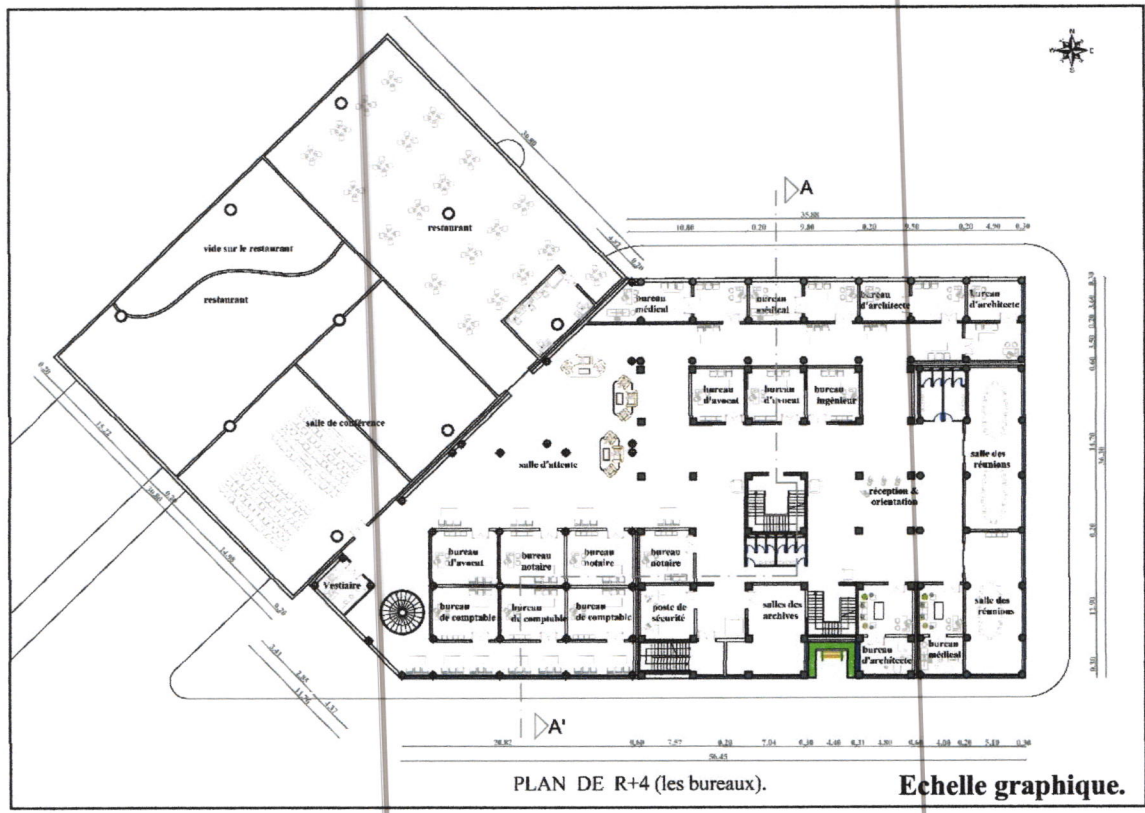
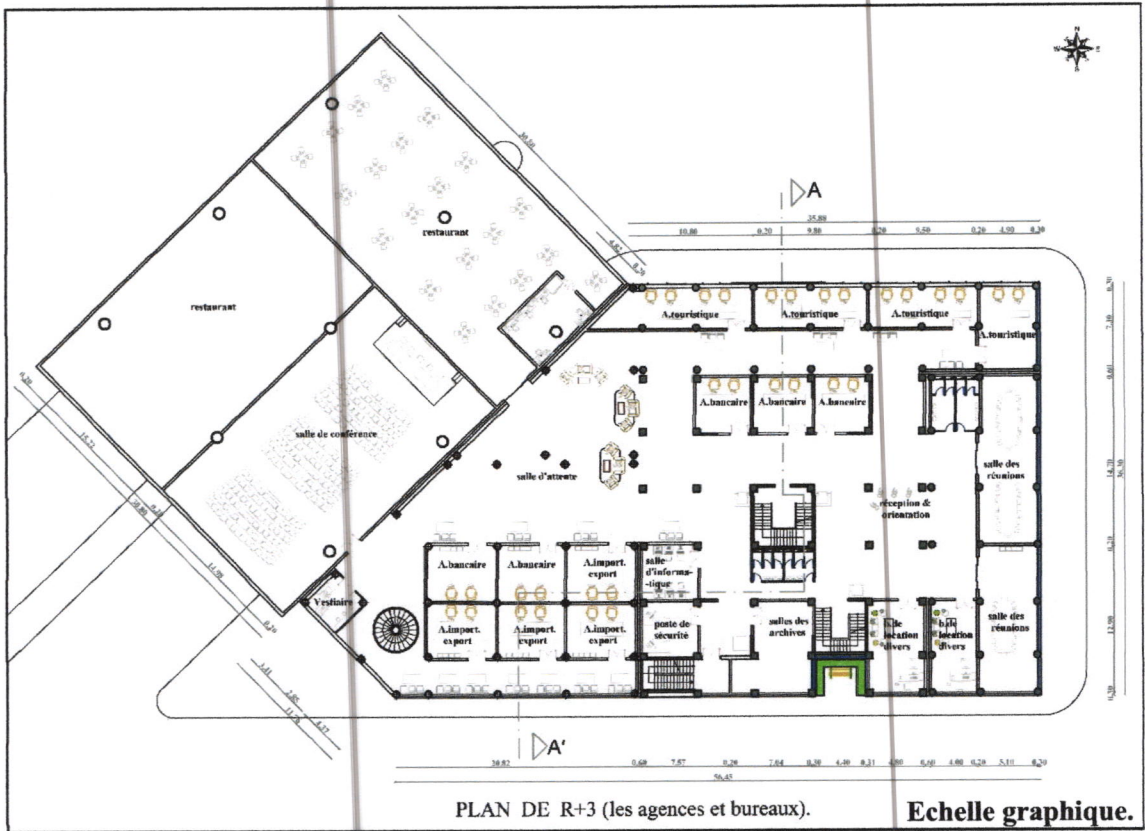
ANNEXE n°04 :

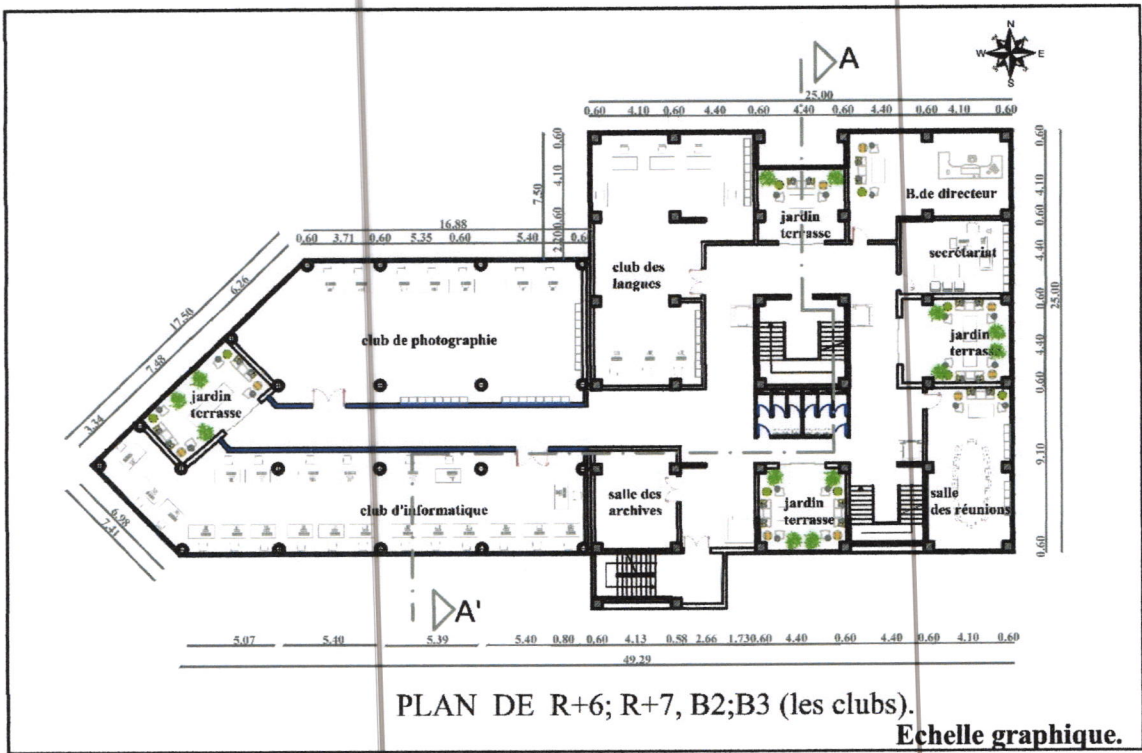
DOSSIER GRAPHIQUE DU PROJET ARCHITECTURAL :

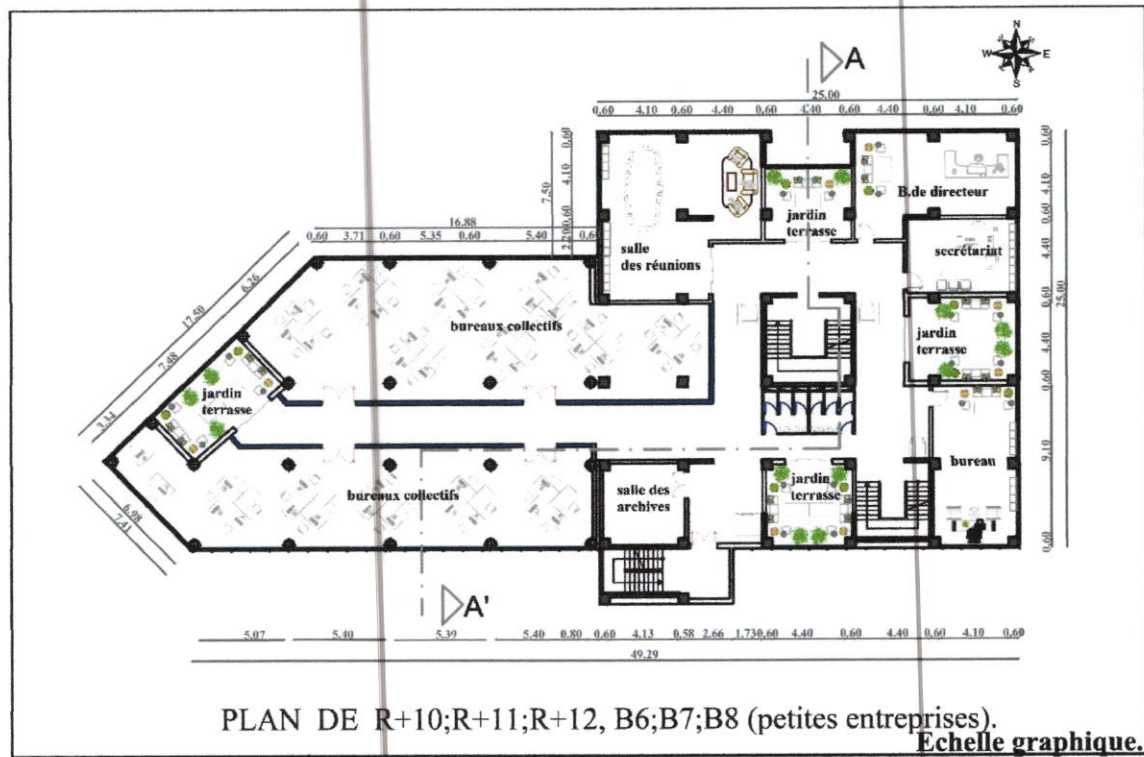
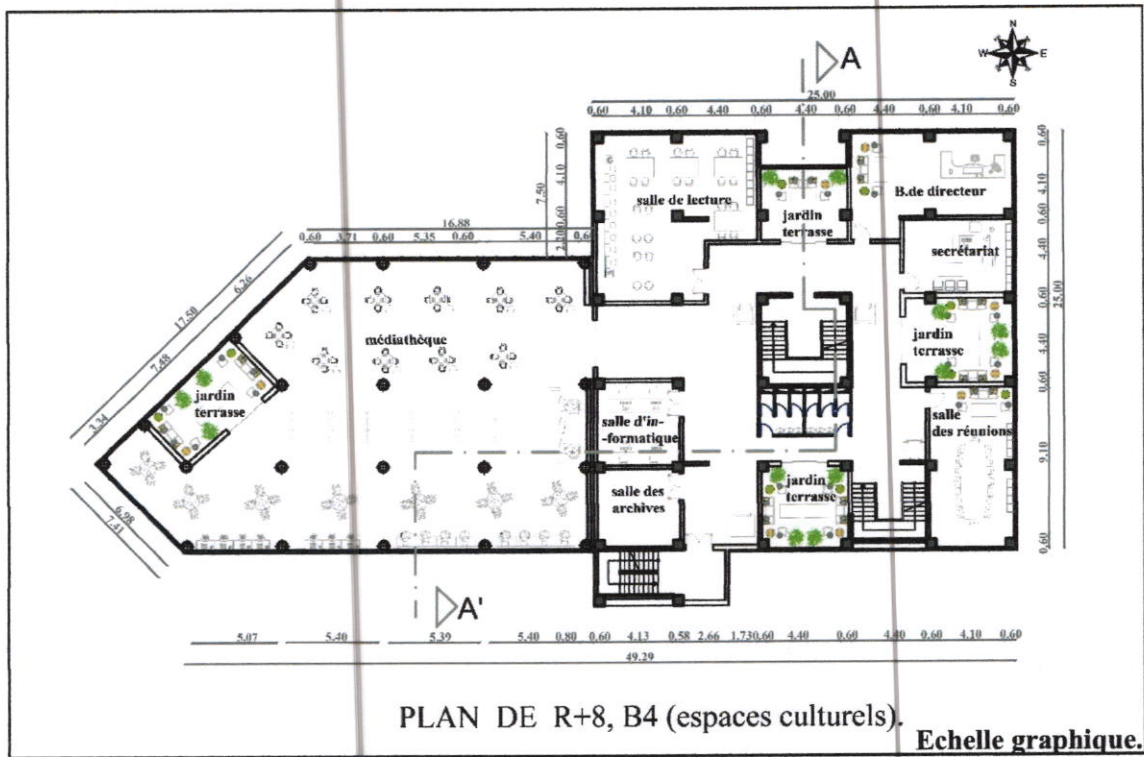
1. Les plans de la tour d'affaires :

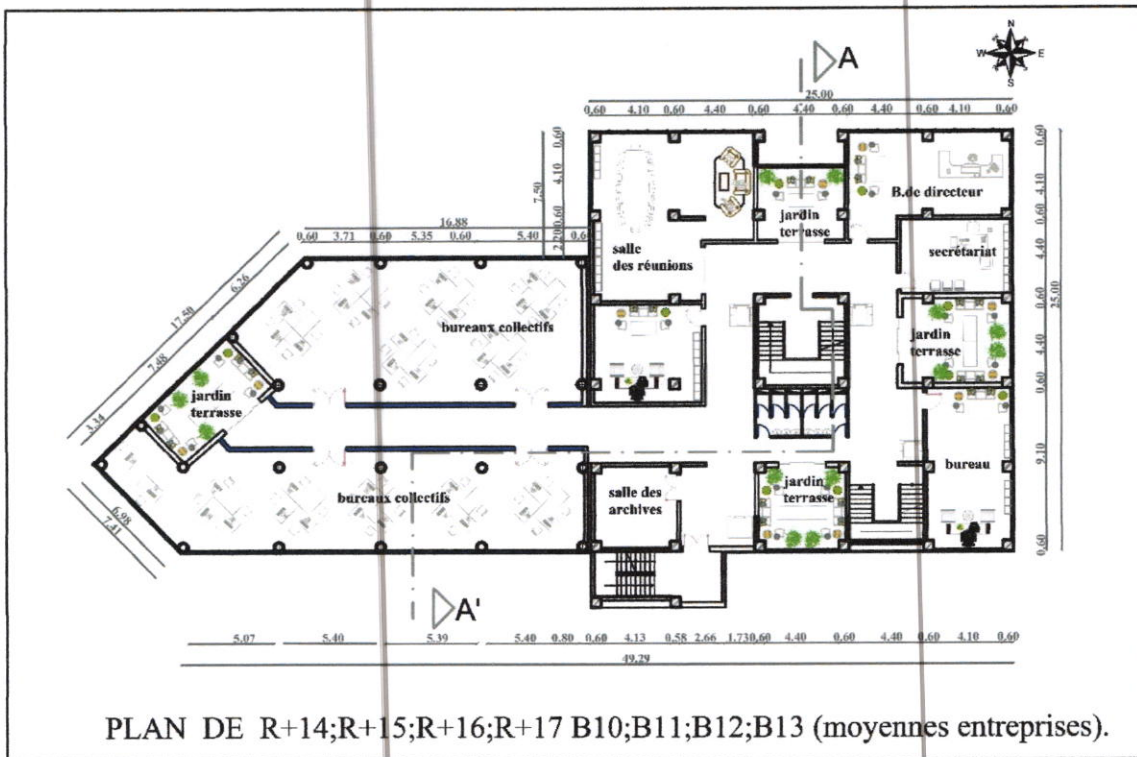
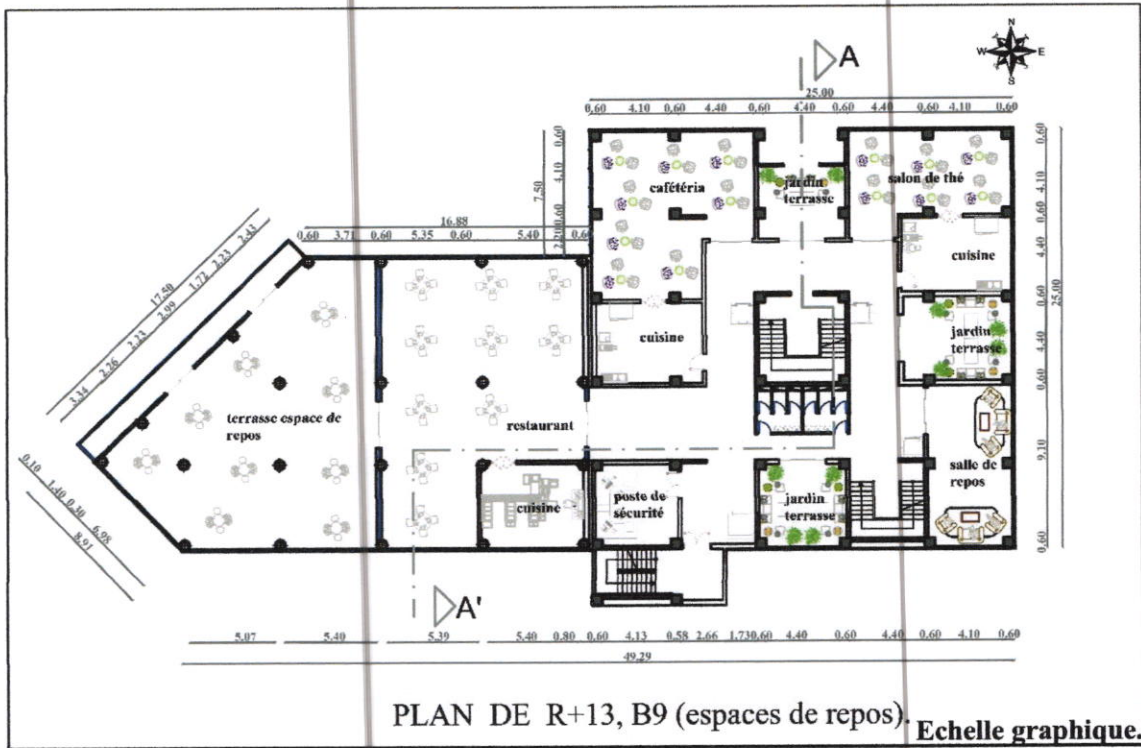


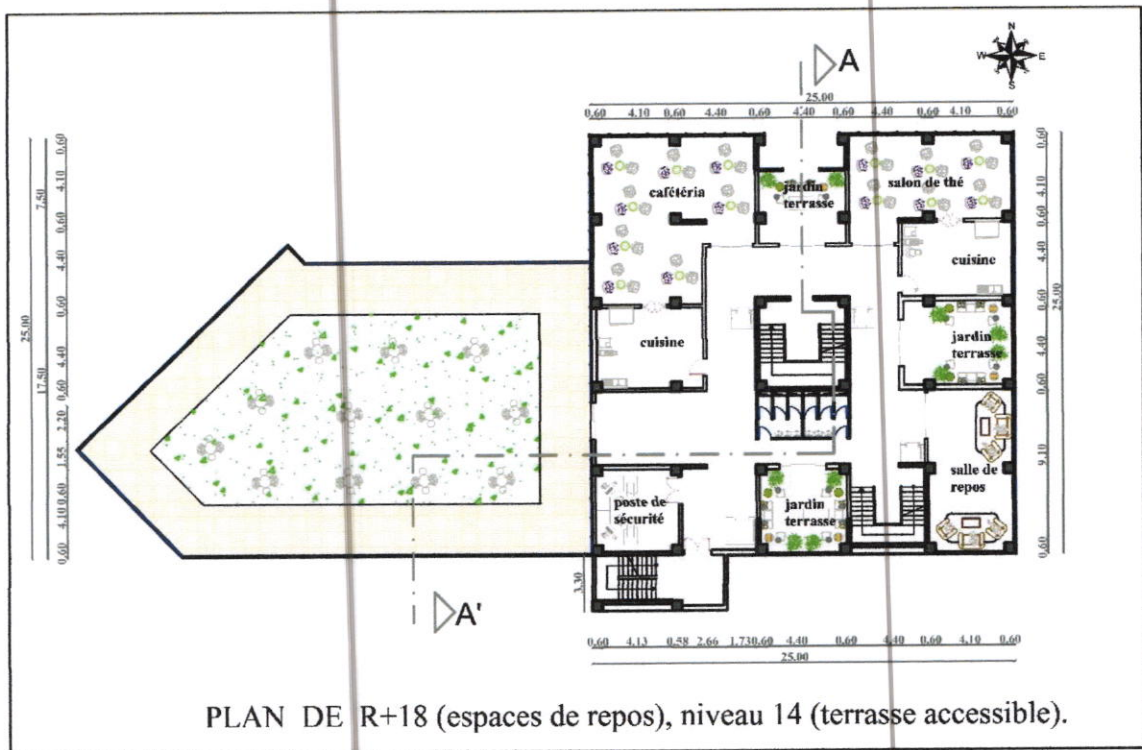




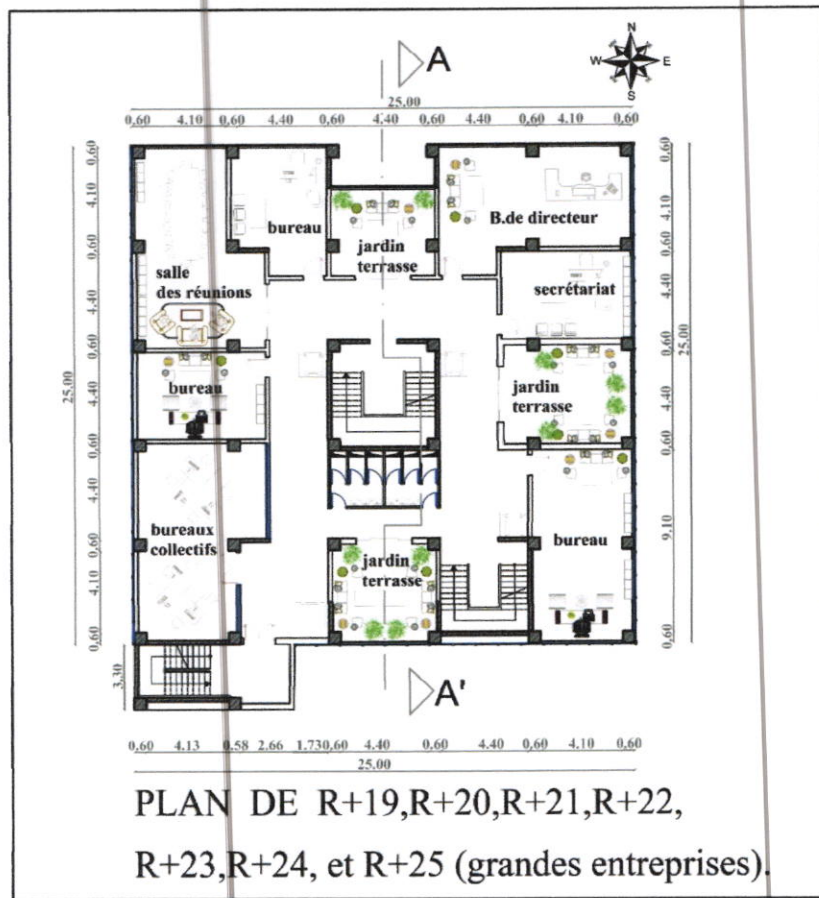




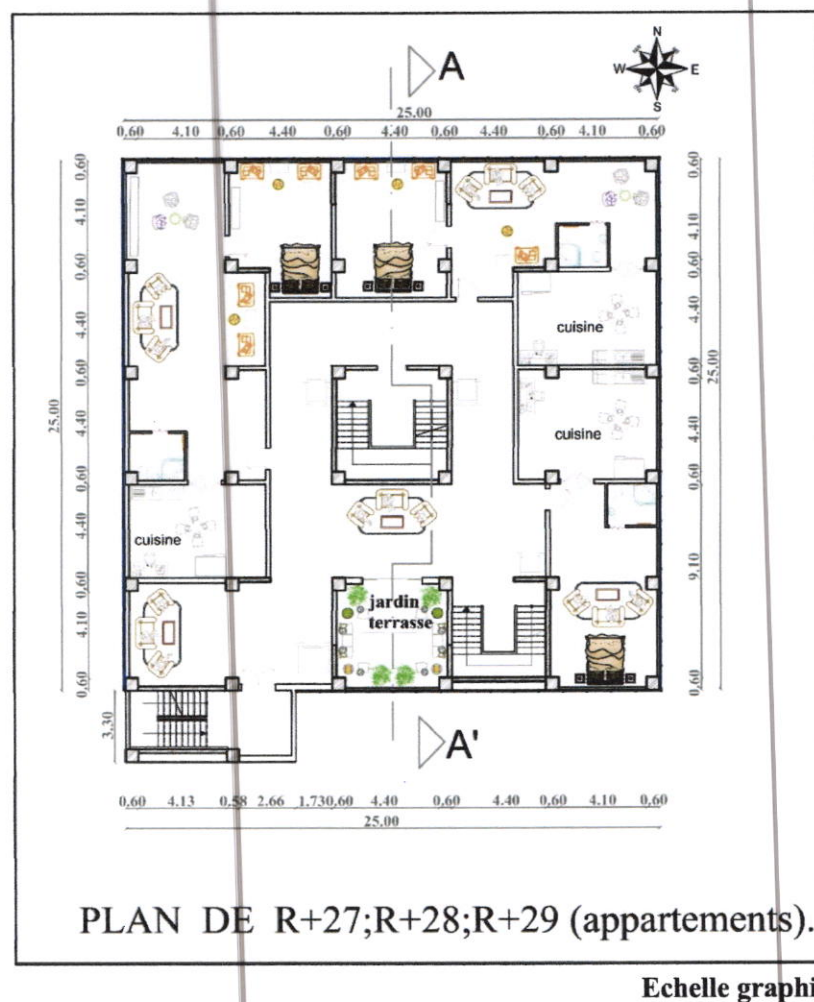
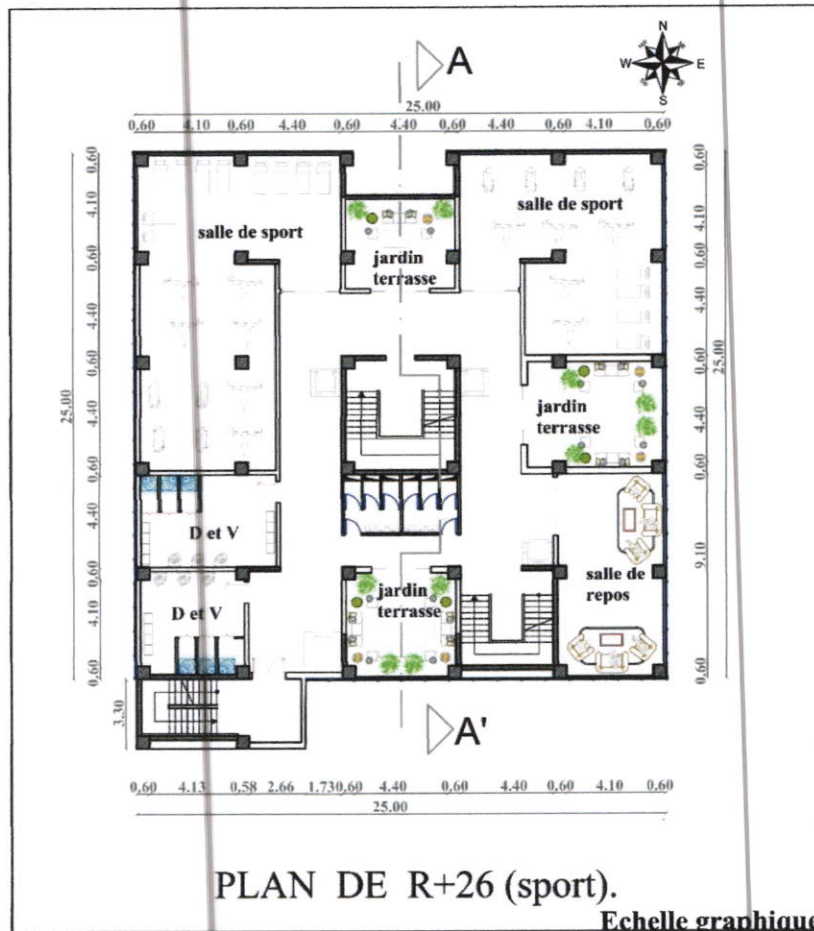




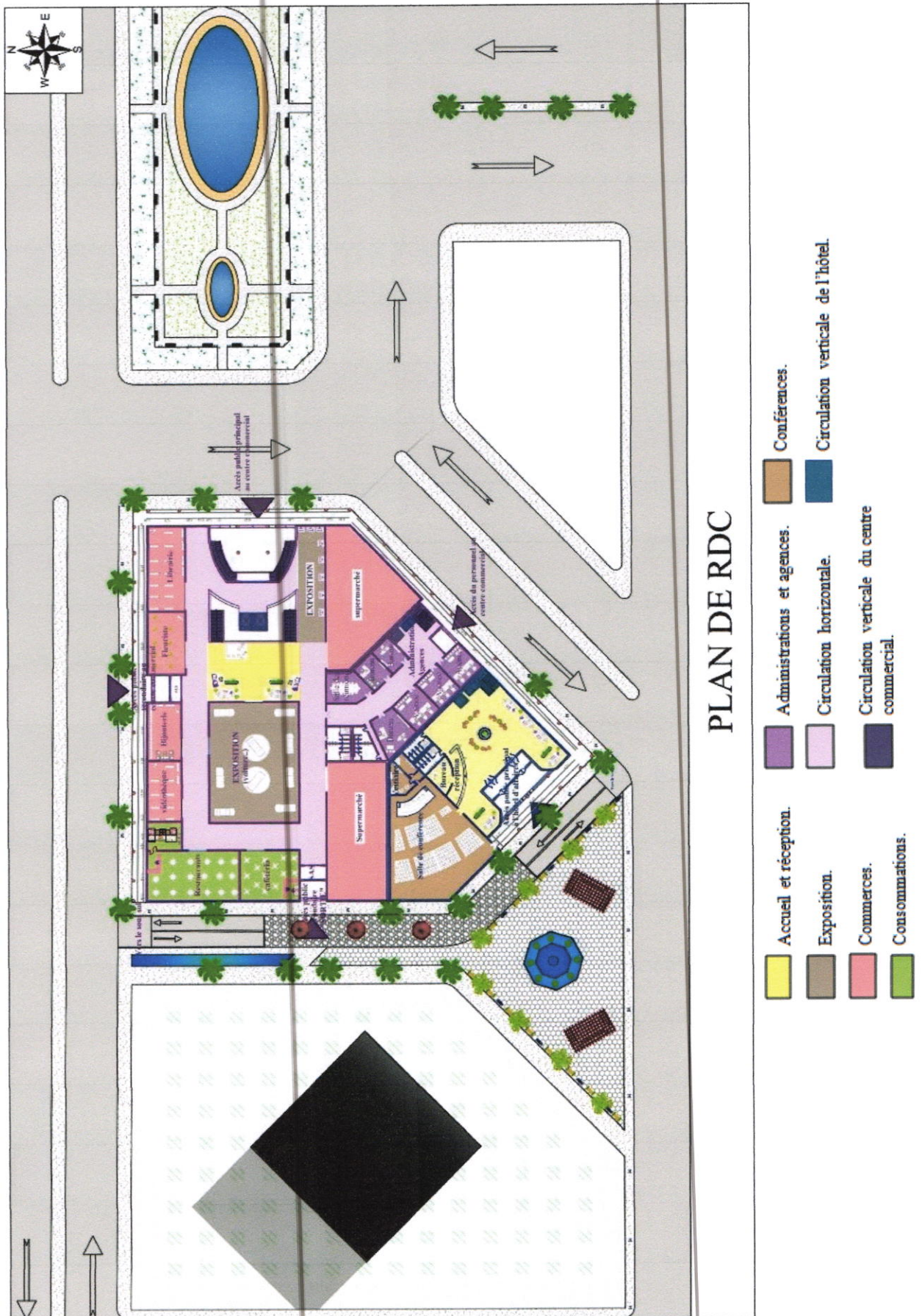
Echelle graphique.



Echelle graphique.



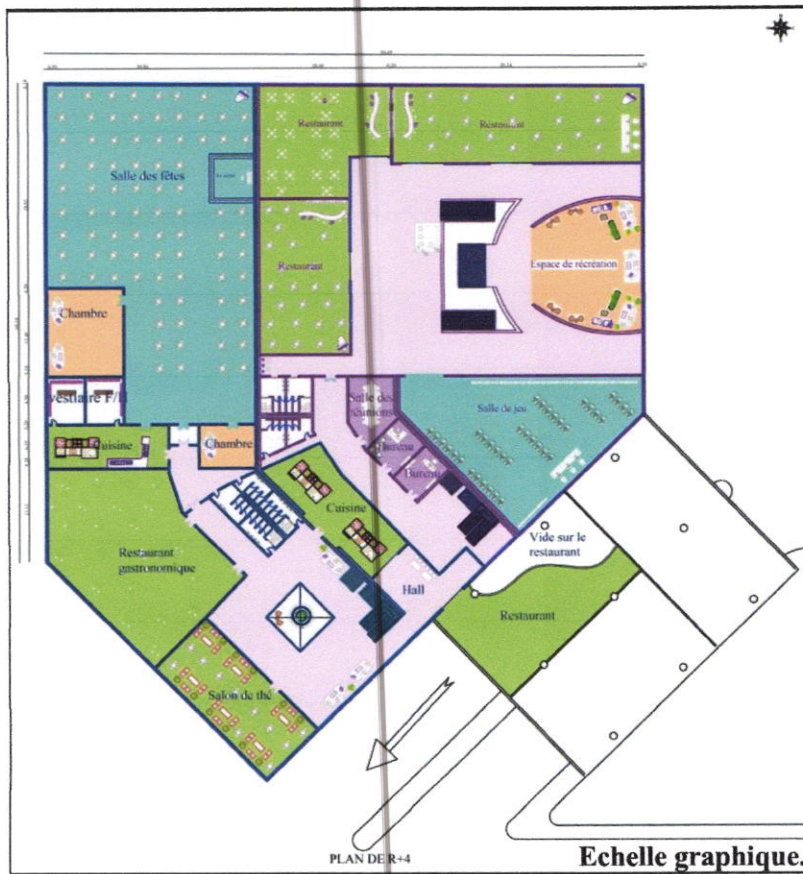
2. Les plans Du centre commercial et l'hôtel d'affaires :



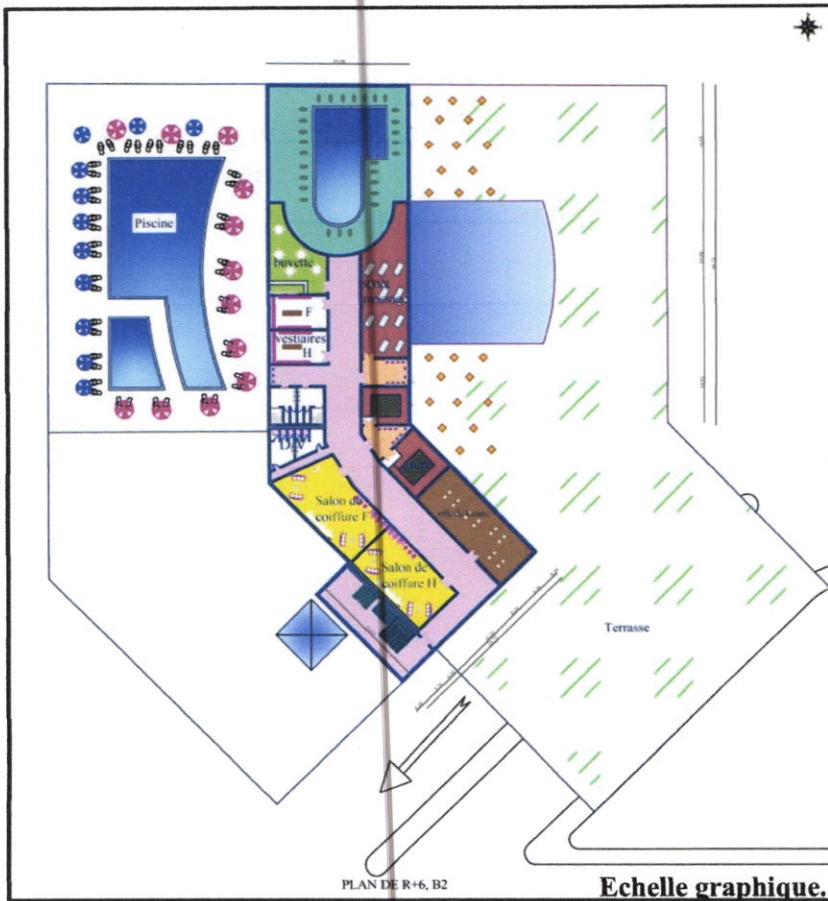




- Consommations.
- Détente.
- Loisirs.
- Administrations et agences.
- Circulation horizontale.
- Circulation verticale du centre commercial.
- Circulation verticale de l'hôtel.



- Consommations.
- Détente.
- Loisirs.
- Administrations et agences.
- Circulation horizontale.
- Circulation verticale du centre commercial.
- Circulation verticale de l'hôtel.

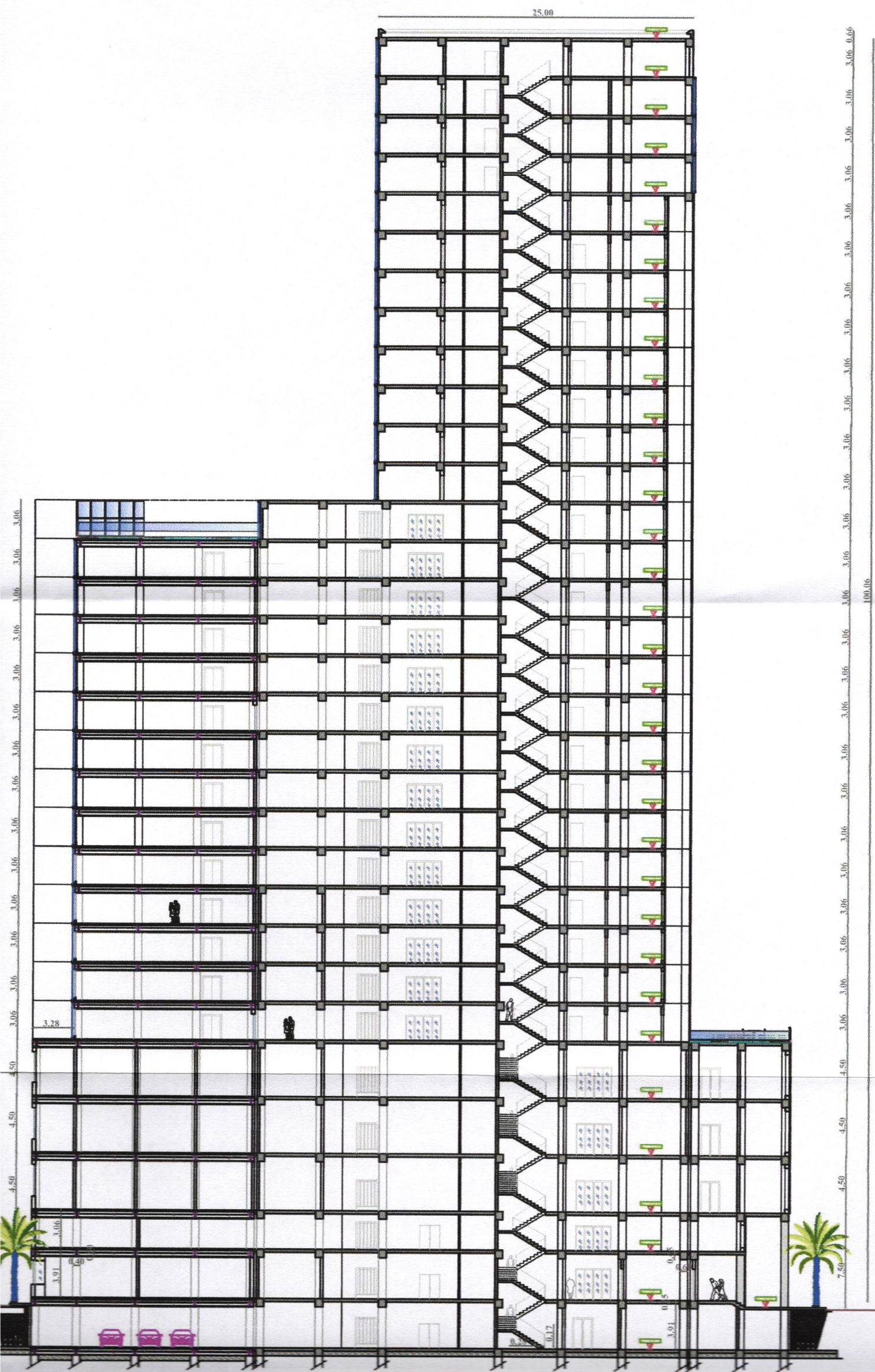
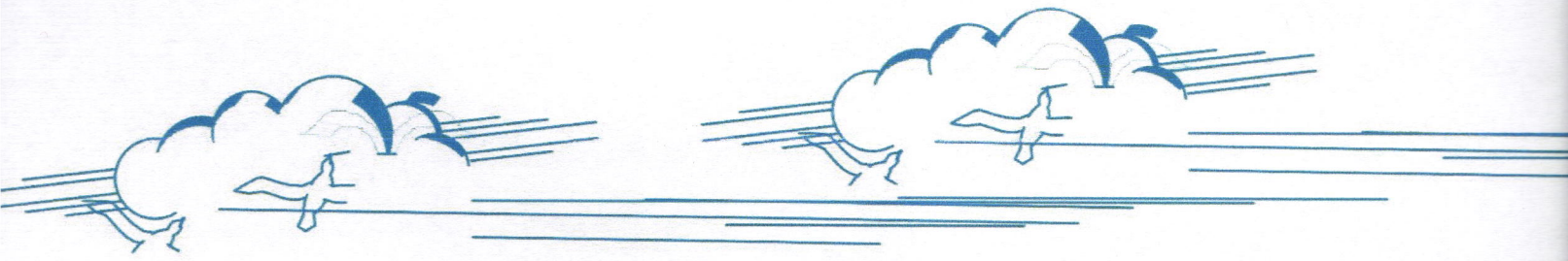




- Hébergements.
- Détente.
- Circulation horizontale.
- Circulation verticale de l'hôtel.

PLAN DE
R+8,R+9,R+10,R+11,R+12,R+13,R+14,R+15,R+16;
=B4,B5,B6,B7,B8,B9,B10,B11,B12

Echelle graphique.



100.06

