



Université Blida 01
Institut d'Architecture et d'Urbanisme
2018/2019

MEMOIRE DE MASTER
OPTION : ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN
ATELIER : PROJET URBAIN EN CENTRE HISTORIQUE

THEME :
PROJET URBAIN ET NOUVELLE CENTRALITÉ

INTITULE :
Recomposition de l'interface ville-mer dans le cadre de
l'insertion de la petite ville côtière de Bordj El Kiffan dans la
centralité métropolitaine d'Alger

Projet Architectural :
Tour multifonctionnelle

Etudiants :
BENHADJ DJILALI Khaled
MOHAMED Sarah

Porteur de master :
Dr.Archi.Mr :M.Zerarka
Encadrant :
Archi.Mr:M.Kaci
Coencadrant:
Mr.H.Bennacer

2018/2019

REMERCIEMENTS



*Au nom du DIEU clément et miséricordieux et que le salut de DIEU soit sur son prophète
MOHAMED*

Je dédie ce modeste travail aux personnes qui me sont les plus chères :

*À ma chère mère qui est la lumière de ma vie et l'espoir de mon existence, source
d'affection, de courage et d'inspiration qui a autant sacrifié pour me voir atteindre
ce jour.*

*À mon cher père celui qui m'a rendu tel que je suis et tel qu'il souhaite, source de
respect, en témoignage de ma profonde reconnaissance pour tout l'effort et le soutien
incessant qui m'a toujours apporté.*

À ma tante AKILA merci d'être toujours à mes côtés.

Mon prof et encadreur Mr KACI MEBAREK et aussi Mr ZERARKA

*Mes amis (es) qui m'ont aidé durant tous mon cursus universitaire : SAMIRA, AHLLEM,
HASSAN, AISSA, MADJEDA, YAKOUB, HICHEM, ZAKI, LAMINE, IMENE,
AMEL... et la liste est longue*

« Que dieu les protègent »

À toute la famille BENHADJ DJILALI et la famille BECISSA.

À mes cousins : ISLEM et SALIM

*À mes très chers amis : REDOUAN, ZINOUB, FARES, ALI, ANIS, LES WALIDS
pour leur soutien qui m'ont toujours apporté, ils étaient toujours avec moi afin de terminer
ce travail.*

À Toute la famille sportive de NASr Hussein Day

À MOHAMED BENMIHOUB محمد الله,

À toute la promotion 2019.

Xhaled Xalrom

REMERCIEMENTS



Tout d'abord, louange à « Allah » qui m'a guidé sur le droit chemin tout au long du travail et m'a inspiré les bons pas et les justes reflexes. Sans sa miséricorde, ce travail n'aurait pas abouti.

Au terme de ce travail, je tiens à exprimer toute ma reconnaissance et remerciements à Mr M.Kaci qui a fait preuve d'une grande patience à mon égard et ma été d'un grand apport pour la réalisation de ce travail. Ses conseils, ses orientations ainsi que son soutien moral m'ont permis de mener à terme ce projet.

J'ai l'immense plaisir de dédier ce travail à:

Ceux que j'adore le plus au monde mes chers et affectueux PARENTS qui m'ont encouragé et m'ont toujours poussé sur le chemin de la réussite. Je serai à jamais reconnaissante, en témoignage et en gratitude, de leur soutien permanent durant toutes mes années d'études, leurs sacrifices illimités, leur réconfort moral, et leurs soutiens matériels, eux qui ont consenti tant d'effort pour mon éducation, mon instruction et pour me voir atteindre ce but, pour tout cela, mes affections sans limite. Qu'Allah les garde & les protège.

A ma chère sœur ma moitié que j'ai partagé avec toute ma vie ainsi que mes secrets pour son soutien sans relâche sa prière et confiance en moi, celle qui est la source de mon inspiration et mon courage je te remercie jamais autant

A mes filles mes deux princesses ma raison de vivre **HADIL & ASSIL** la prunelle de mes yeux. Mon cœur est comblé chaque jour de vos sourires, de vos joies, De votre tendresse. Vous êtes la plus belle réussite de ma vie

Je tiens à exprimer mes vifs remerciements et ma profonde gratitude à mes très chers tantes FAROU & DALOU & KHIROU & MOUMOU & RAZOU et mes chers Oncles KAMEL, SADEK MOHAMED & FATEH. Puisse Dieu, vous accorder santé, bonheur et longue vie et faire en sorte que jamais je ne vous déçoive.

J'adressant un remerciement particulier à ma chère tante et ma deuxième maman chérie ma FAROU je veux te dire que je t'aime très fort qu'une tante comme toi il n'y en a pas deux

A mes cousines, mes véritables sœurs : KOUKI, HALOU, KHADOU, DORA, NOURHANNE et mes chères Cousins SAMSOUMI, MOUMEN, FADI, HOUSSEM, CHAKIBOU, YACINOUC, DJALILOU, ISLAMOU, MOHAMED, AHMED, ADEM, FARES, ILYES, MAHRE Z, SIDOU, MALIKOU, WALID, ABDOU

A ma grand-mère qui m'a accompagné par ses prières, puisse Dieu lui prêter longue vie.

mes chères copines ASMA et MERIEME, SARAH, CHAIMAA, MANEL, AMINA & AMEL je vous aime tellement.

Mes remerciements vont aussi pour les membres du jury qui ont pris de leur temps pour juger notre travail, qu'ils trouvent ici l'expression de notre gratitude et tout notre respect.

Je remercie également l'ensemble des enseignants et membres du département, mes ami(e)s, mes camarades étudiant(e)s que je n'ai pu citer et tous ceux qui, de près ou de loin ont contribué à l'élaboration de ce travail.

Et à vous prochains architectes.

SARAH



RESUME.

ملخص .

REMERCIEMENTS.

TABLE DES MATIERES

LISTE DES TABLEAUX ET DES FIGURES

CHAPITRE I : INTRODUCTIF.

I.1 INTRODUCTION AU THÈMATIQUE GÉNÉRALE DU MASTER : ‘ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN’	01
I.2 INTRODUCTION AU THÈME GÉNÉRAL : « LE PROJET URBAIN ET LES NOUVELLES CENTRALITES »	05
I.3 INTRODUCTION AU THÈME SPÉCIFIQUE : « INTERFACE VILLE MER DES VILLES DE 19^{ème}siècle »	06
I.4 FORMULATION DE LA PROBLEMATIQUE GENARALE	06
I.5 PRÉSENTATION SUCCINCTE DE CAS D'ÉTUDE	07
I.6 FORMULATION DE LA PROBLEMATIQUE SPECIFIQUE	08
I.7 CHOIX DE CAS D'ÉTUDE	09
I.8 HYPOTHÈSES	09
I.9 OBJECTIF	09
I.10 DÉMARCHE MÉTHODOLOGIQUE ADOPTÉE	09
I.11 CONTENU DU MÉMOIRE	10
I.12 CHEMINEMENT MÉTHODOLOGIQUE	10

CHAPITRE II : ETAT DE CONNAISSANCES.

II.1 INTRODUCTION	11
II.2 LE PROJE URBAIN, UN CONCEPT NOUVEAU	11
II.2.1 Définition du projet urbain.....	12
II.2.2 Les Principes et échelles du projet urbain.....	14
II.2.3 Le projet urbain en Algérie : Le plan stratégique 2009/2030.....	14
II.3 CONCEPT ET DÉFINITION	17
II.3.1 Relation villes/mer des villes du 19 ^{-ème} siècle.....	17
II.3.2 Recomposition de l'interface ville-mer.....	18
II.3.3 Nouvelle centralité.....	18
II.3.3.1 Les dimensions de la centralité.....	19
II.3.3.2 Les critères de classification des centres.....	20
II.3.3.3 Les interventions préconisées pour la prise en charge des nouvelles centralités.....	21
Renouveau urbain.....	21
II.3.4 Centralité métropolitaine.....	23
II.3.4.1 Définition de la notion de métropole.....	23
II.3.4.2 Métropolisation.....	24
II.3.4.3 Les processus du métropolisation.....	25
II.4 ANALYSE COMPARATIVE D'EXEMPLES	26



II.4.1 Critères du choix des exemples.....	26
II.4.2 Présentation des exemples.....	26
II.4.3 Tableau comparatif des exemples.....	33
II.5 CONCLUSION.....	34

CHAPITRE III : CAS D'ETUDE.

III.1 INTRODUCTION.....	36
III.2 PRESENTATION DU CAS D'ETUDE.....	36
III.2 .1 Présentation du l'aire d'étude : la baie d'Alger.....	36
III.2 .2 Situation.....	37
III.2 .3 Présentation du l'air d'intervention : Bordj El Kiffan.....	37
III.2 .4 Limite naturelle de la commune de Bordj El Kiffan.....	37
III.2 .5 Délimitation administrative.....	38
III.3 LECTURE TERRITORIALE.....	38
III.3 .1 Structure naturelle du territoire d'Alger.....	38
III.3 .2 Processus de Formation et de transformation du territoire d'Alger.....	39
III.3 .3 Synthèse.....	40
III.4 LECTURE DE L'EVOLUTION HISTORIQUE D'ALGER.....	41
III.4.1 Structure viaire de la baie d'Alger.....	42
III.4.2 Structure urbaine de la baie d'Alger.....	42
III.4.3 Les projets structurants qui dominent la baie d'Alger.....	43
III.4.4 Genèse historique de la commune de Bordj el Kiffan.....	44
III.4.4.1 Les grandes périodes marquantes de l'histoire de Bordj El Kiffan.....	46
III.4.4.1 Période Romaine (Avant 1515).....	46
III.4.4.2 Période ottomane (1516-1830).....	46
III.4.4.3 Période coloniale (1830-1962).....	47
III.4.4.4 Période postcoloniale.....	48
III.4.4.5 La période Actuelle.....	49
III.4.4.6 Synthèse de l'évolution.....	49
III.5 LECTURE URBAINE.....	50
III.5.1 Lecture morphologique.....	50
III.5.1.1 Accessibilité de la commune de Bordj El Kiffan.....	50
III.5.1.2 Les parcours.....	51
III.5.1.3 Les espaces publics.....	52
III.5.1.4 Logique de découpage des ilots.....	53
III.5.1.5 Synthèse.....	53
III.5.2 Lecture typologique.....	54
III.5.2.1 Intérêt de la lecture typologique.....	54
III.5.2.2 Typologie du bâti.....	54
III.5.2.3 Le type bâti colonial.....	55
III.5.2.4 Le type de bati post-colonial.....	57
III.5.2.5 Etat du bâti.....	59
III.5.2.6 Gabarit.....	60
III.5.2.7 Synthèse.....	60
III.5.3 Plan de la structure urbaine.....	61
III.5.4 Bilans et diagnostic.....	62



III.6 Rétrospective des différentes propositions d'aménagement de la baie d'Alger.....	63
III.6.1 Projet d'Urbanisation d'Alger par LE CORBUSIER.....	63
III.6.2 Les orientations du PDAU D'ALGER DE 1995.....	63
III.6.3 Proposition du Grand Projet Urbain du GGA de 1997 (GPU).....	63
III.6.4 Les recommandations du PDAU d'Alger pour la commune de Bordj El Kiffan.....	64
III.6.5 Les recommandations du POS.....	65
III.7 INTERVENTION URBAINE.....	65
III.7.1 choix du site d'intervention	65
III.7.2 Analyse de l'assiette choisie.....	66
III.7.2.1 Délimitations du site d'intervention.....	66
III.7.2.2 Données morphologique du site d'intervention.....	67
III.7.2.3 Accessibilité de notre zone d'intervention.....	67
III.7.3Schéma de structure.....	68
III.7.4 Schéma d'aménagement.....	69
III.7.5 Principes d'aménagement.....	71
III.7.6 Genèse de la forme urbaine.....	72
III.7.6.1 Hiérarchisation des voies.....	72
III.7.6.2 Découpage parcellaire.....	73
III.7.6.3 Système bâti/non bâti.....	73
III.7.6.4 Le Gabarit.....	74
III.8 PRESENTATION DU PROJET ARCHITECTURAL.....	75
III.8.1 Choix de l'ilot.....	75
III.8.2 Choix du projet.....	75
III.8.3 Analyse des exemples et Référence programmatique du projet.....	76
III.8.4 Programme.....	76
III.8.5 Genès de la forme architecturale	76
III.8.6 Moyens conceptuels du projet architectural.....	77
III.8.7 Système structural et fonctionnel.....	77
III.8.7.1Trame et structure.....	77
III.8.7.2 Accessibilité.....	78
III.8.7.3 Affectation des espaces.....	78
III.8.7.4 Distribution des espaces.....	79
III.8.7.5 Façades et volumétrie.....	79
III.8.8 Dossier graphique.....	80
III.8.9 Conclusion.....	80
<u>CONCLUSION GENERALE.</u>	81
<u>REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUE...</u>	83
<u>ANNEXE.</u>	

LISTE DES TABLEAUX ET DES FIGURES



Liste des tableaux :

Tableau 2.1 : Tableau comparatif entre les différents exemples.	33-34
Tableau 3.1.: Tableaux représentant les potentialités et les dysfonctionnements.	62

Liste des Figures :

-Figure 1.1 : Carte présentant l'aire d'étude la baie d'Alger.....	07
-Figure 1.2 : Carte montrant la situation de la commune de Bordj El Kiffan.	08
-Figure 1.3: Schéma expliquant le cheminement méthodologique.	10
-Figure 2.1 : Echelle du projet urbain.	14
-Figure 2.2 : schéma montrant les phases que le PDAU d'Alger à décomposer.	16
-Figure 2.3 : Gare du Nord, à Paris.	19
-Figure 2.4 : Le centre historique de Cracovie.	21
-Figure 2.5 : Centre d'affaires de Dubai.	21
-Figure 2.6 : Renouveau urbain de la ville de Vierzon.France.	22
-Figure 2.7 : Projet de restructuration urbaine du quartier de l'Arche Guédon à Torcy.	23
-Figure 2.8 : Les grandes métropoles mondiales.	24
-Figure 2.9 : Situation de la grande motte dans la baie.	27
-Figure 2.10 : Situation de la baie de la grande motte en France.	27
-Figure 2.11 : Site avant l'intervention.	27
-Figure 2.13 : Photo de la grande motte après la restructuration.	28
-Figure 2.14 : Schéma de la grande motte après la requalification.	28
-Figure 2.15 : Situation de Zenata.	29
-Figure 2.16 : La ville de Zenâta.	29
-Figure 2.17 : L'axe métropolitain qui articule la ville avec son front de mer.	29
-Figure 2.18 : Image illustratif du parc urbain qui souligne la centralité.	30
-Figure 2.19 : Schéma explicite de l'articulation ville/mer.	30
-Figure 2.20 : La situation de la promenade.	30
-Figure 2.21 : Photo qui illustre la promenade des anglais avec son aménagement.	31
-Figure 2.22 : situation de Bari Italie.	31
-Figure 2.23 : Projet de front de mer de Bari.	31
-Figure 4 : Plan local d'urbanisme du front de mer de "Saint Jérôme et Fesca".	32
-Figure 2.25 : Image de l'aquarium.	32
-Figure 5 Le front de mer avant la requalification.	32
-Figure 2.27 : Le front de mer après la requalification.	32
-Figure 3.1 : Carte montrant l'urbanisation de la baie d'Alger entre 2000-2015.	36
-Figure 3.2 : Carte montrant la situation de la métropole d'Alger dans le bassin méditerranéenne.	37
-Figure 3.3 : Carte montrant la situation de la commune de Bordj El Kiffan dans la baie d'Alger.	37
-Figure 3.4 : Image montrant l'interface vile-mer du centre de Bordj El Kiffan.	37
-Figure 3.5 : Carte montrant les limites naturelles de Bordj El Kiffan.	37
-Figure 3.6 : Image montrant état de Oued El Hamiz en 2019.	37
-Figure 3.7 : Carte montrant la délimitation administrative de Bordj El Kiffan.	38
-Figure 3.8 : Carte montrant structure du territoire d'Alger.....	38
-Figure 3.9: Carte montrant la phase 01 : structuration du territoire.	39
-Figure 3.10 : Carte montrant la phase 02 : Prise de possession du territoire : Établissement.	39
-Figure 3.11 : Carte montrant la phase 03 : productivité artificielle : aire productive.	40
-Figure 3.12 : Carte montrant la phase 04 : les noyaux urbains.	40
-Figure 3.13. Carte montrant la structure viaire connecté à la baie d'Alger.	42
-Figure 3.14. Carte montrant le dédoublement de la structure de la baie d'Alger.	43
-Figure 3.15 : Image de l'Hôtel Aurassi.	43
-Figure 3.16: Image Riad El Fateh (makam echahid).	44
-Figure 3.17 : Image du palais de la culture.	44
-Figure 3.18 : Image de la grande mosquée d'Alger.	44
-Figure 3.19: Image de la barre de Lidune.	44
-Figure 3.20: Image de la maquette finale du centre hôtelier de Hilton.	45
-Figure 3.21 : Image du livre : La revue africaine.	45
-Figure 3.22 : Image du livre : La revue africaine.	46
-Figure 3.23: Carte montrant les premières traces de la ville.	47

LISTE DES TABLEAUX ET DES FIGURES



-Figure 3.24 : Fortifications de la banlieue d'Alger.....	47
-Figure 3.25 : le fort turc actuellement.	48
-Figure 3.26 : plan d'attachement et de nivellement du village.	48
-Figure 3.27 : Le domaine de la Rassauta avant 1850.	49
-Figure 3.28 : Plan de fort de l'eau 1984.	51
-Figure 3.29 : Carte montrant l'accessibilité de Bordj El Kiffan.	51
-Figure 3.30 : Carte montrant les parcours.	52
-Figure 3.31 : Carte montrant les espaces publics.	53
-Figure 3.32 : Carte montrant le découpage des ilots.	54
-Figure 3.33 : Carte montrant la typologie du bâti au chef lieux Bordj el Kiffan.	55
-Figure 3.34 : Carte montrant la situation de la maison1.	55
-Figure 3.35 : Plan RDC.	55
-Figure 3.36 : Façade sud.	55
-Figure 3.37 : La coupe.	56
-Figure 3.38 : Carte montrant la situation de la maison2.	56
-Figure 6.39 : Coupe de la maison.	56
-Figure 3.40 : Plan de RDC.	56
-Figure 7.41 : Façade nord de la maison.	56
-Figure 3.42 : Carte montrant la situation de la maison2.	57
-Figure 3.43 : façade principale.	57
-Figure 3.44 : Plan de 1 ^{er} étage.	57
-Figure 3.45 : Plan de RDC.	57
-Figure 3.46 : les villas du front de mer.	58
-Figure 3.47 : Villa numéro 4 situé au noyau initial.	58
-Figure 3.48 : lectures des façades de noyau initial.	58
-Figure 3.49 : situation des deux grands ensembles.	59
-Figure 3.50 : Plan de distribution des appartements du bâtiment.	59
-Figure 8.51 :Image de bâtiment claire matin.	59
-Figure 3.52 : Façade de bloc.	59
-Figure 3.53 : Carte montrant l'état du bâti.	59
-Figure 3.54 : Carte montrant le gabarit.	60
-Figure 3.55 : Plan de la structure urbaine.	61
-Figure 3.56 : Projet d'Urbanisation d'Alger proposé par Le Corbusier.	63
-Figure 3.57 : Fiche de POS.	65
-Figure 3.58 : carte montrant la situation du POS 25.	65
-Figure 3.59 : Carte montrant la situation de site d'intervention.	66
-Figure 3.60 : Carte montrant la délimitation de site d'intervention.	67
-Figure 3.61 : Carte montrant l'accessibilité de site d'intervention.	68
-Figure 3.62 : Schéma de structure d'intervention.	68
-Figure 3.63 : Schéma d'aménagement d'intervention.	70
-Figure 3.64 : Coupe schématique de principe d'intervention.	71
-Figure 3.65 : Carte montrant la hiérarchisation des voies.	72
-Figure 3.66: Carte montrant le découpage parcellaire.	73
-Figure 3.67 : Carte montrant le système bâti et non bâti.	73
-Figure 3.68 : Carte montrant le gabarit.	74
-Figure 3.69 : Pile schématique montrant l'occupation surfacique des fonctions.	76
-Figure 3.70 : Processus de la genèse de la forme architecturale du projet.	77
-Figure 3.71 : Carte montrant l'accessibilité de la tour. Source : Auteur.....	78
-Figure 3.72 : Volume schématique montrant l'affectation des espaces.	78
-Figure 3.73 : principe de création des vagues sur la baie vitrée.....	80
-Figure 3.73 : Détail d'utilisation de la baie vitrée.	80

ANALYSE COMPARATIF DES EXEMPLES



Projet	Principes	Objectifs	Actions	Illustrations
<p>Exemple 01 :</p> <p>La tour crédit lyonnais</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Intégration fonctionnelle et formelle dans la forme urbaine existante. 	<ul style="list-style-type: none"> - Marqué une centralité urbaine à travers un éléments verticale qui domine l'agglomération 	<ul style="list-style-type: none"> - Construire une tour de 42 étages dans une zone urbaine de basse hauteur. - Créé une mixité sociale et fonctionnelle dans une même construction - Assuré une distribution verticale et horizontale objectif et cohérente 	
<p>Exemple 02 :</p> <p>Water tower chicago</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Réalisation exemplaire de conception environnementale d'une zone urbain densément construite. 	<ul style="list-style-type: none"> - Inscrit ce bâtiment dans un environnement dynamique et très densifier. 	<ul style="list-style-type: none"> - L'utilisation de la nouvelle technologie et de nouveau matériaux de construction. - La performance énergétique du bâtiment. - Orienté la tour vers la mer. - Assuré les bonnes perspectives de vision des ouvertures 	

Tableau comparatif entre les différents exemples. Source : Auteur

Conclusion générale de l'analyse des exemples :

- Les projets sont une référence pour la ville grâce à sa hauteur dynamique et sa forme.
- Une bonne distribution verticale des fonctions suivant le flux.
- Dans la tour l'espace centrale a une bonne fonction puisque c'est un point de liaison et jonction entre les étages.
- La tour s'intègre à son environnement par sa forme, sa fonction, sa dominance et sa simplicité architecturale.



Les villes littorales à travers leurs emplacements spécifiques, point de contact entre terre et mer, revêtent des caractéristiques physiques, environnementales, socio-économiques, patrimoniales, architecturales et urbanistiques très variées qu'on ne trouve pas dans les villes de l'intérieur. Ce qui les rend depuis le milieu du XXème siècle de plus en plus désirées et attractives surtout durant les saisons estivales. Leurs richesses environnementales et physiques ont engendré des activités multiples et ont suscité des intérêts souvent contradictoires au détriment de la cohérence urbaine.

Le présent travail a pour objectif de concilier ces villes avec leur front d'eau et se focalise notamment sur la problématique de la rupture « ville-mer » ; plus précisément dans le cas des petites villes côtières du XIXème siècle qui se retrouvent souvent englobées dans des aires urbaines très étalées.

Alger est une ville côtière qui est en train de devenir une métropole qui englobe plusieurs quartiers qui étaient des anciennes périphéries et qui doivent assurer une nouvelle centralité. Bordj El Kiffan est l'une des communes d'Alger qui est concernée par ce grand projet urbain et l'un des quartiers stratégiques où se joue l'avenir de la capitale.

Actuellement, le développement des grandes villes côtières a engendré la métropolisation qui se base sur la centralité, la technologie et l'innovation architecturale et urbaine.

Notre principal objectif est de pouvoir assurer une meilleure articulation entre la ville et son front à travers notre intervention par l'aménagement du front de mer afin de suggérer le lien entre la ville et la mer tout en préservant son paysage urbain et naturel. Ainsi, l'insérer dans la centralité métropolitaine d'Alger. Cette problématique fut l'essor de toutes les actions théoriques de notre mémoire.

Mots clés : Recomposition urbaine ; interface ville-mer, centralité métropolitaine ; Bordj el Kiffan.



تتميز المدن الساحلية بموقعها الاستراتيجي الهام ، فهي نقطة اتصال بين البر و البحر و ذلك بخصائص متنوعة منها الطبيعية ، المادية ، الاقتصادية و التراثية، المعمارية، الحضارية فهذه الاخيرة لا نجدها في المدن الداخلية ، هذا ما جعلها منذ منتصف القرن العشرين اكثر طلبا و رغبة خاصة في فصل الصيف ، فيفضل ثروتها البيئية و المادية و انشطتها المتعددة التي اصبحت في كثير من الاحيان معاكسة مسببا ضررا على التماسك الحضاري . و يهدف هذا العمل الحالي الى الربط بين هذه المدن و وجهاتها البحرية بحيث يركز بشكل خاص على مشكلة الانكسار بين المدن و البحار ، بالتحديد في المدن الساحلية الصغيرة في القرن التاسع عشر التي نجدها في المناطق الحضارية المترامية الاطراف ان الجزائر مدينة ساحلية فقط أصبحت عاصمة تضم العديد من الأحياء التي كانت في اماكن سابقة التي بدورها يجب أن تضمن اماكن مركزية جديدة برج الكيفان هي إحدى بلديات الجزائر المعنية بهذا المشروع الكبير و ذلك لأنها تعتبر من إحدى المناطق الاستراتيجية التي تلعب دورا هاما في ما يخص مستقبل العاصمة ان تطور المدن الساحلية حاليا التي تستند على اساس المركزية ، التكنولوجيا و الابتكار المعماري ، الحضاري هدفنا الرئيسي هو ضمان تحسين التعبير بين المدينة وحيثها من خلال تدخلنا لتطوير الواجهة البحرية لتعزيز الصلة بين المدينة والبحر مع الحفاظ على المناظر الطبيعية الحضرية والطبيعية.



I.1 INTRODUCTION A LA 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 de la ville et du territoire.

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

Elle privilégie le fonds territorial comme **fondement** de la planification des ensembles urbains et **support** (réservoir, matrice affectée 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.

CHAPITRE 1 : INTRODUCTIF



Plus qu'un concept ou qu'une grille de lecture historique des phénomènes urbains, la notion de projet urbain sera dans les années 70 l'expression qui « cristallisera les divers aspects de la critique de l'urbanisme fonctionnaliste, et simultanément, celle qui exprimera la revendication par les architectes d'un retour dans le champ de l'urbanisme opérationnel »¹.

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

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

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

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

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

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

CHAPITRE 1 : INTRODUCTIF



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

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

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

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

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

L'objectif principal du master 'Architecture et Projet Urbain' s'inscrit dans une construction théorique qui fait de l'abandon de l'utopie de la ville fonctionnelle du mouvement moderne et de l'acceptation de la ville concrète héritée de l'histoire, la 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 2018/2019 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

CHAPITRE 1 : INTRODUCTIF



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 ProjetUrbain'
Novembre2018



I.2 INTRODUCTION AU THÈME GÉNÉRAL : « LE PROJET URBAIN ET LES NOUVELLES CENTRALITES »

La ville est à la fois un milieu physique et humain où se concentre une population qui organise son espace en fonction du site et de son environnement et comme tout organisme la ville se forme et se transforme selon plusieurs facteurs, sa transformation est liée à deux aspects fondamentaux : physique (sa croissance) et économique (son statut) qui sont souvent liés l'un à l'autre.

L'urbanisation est le phénomène par lequel l'implantation des habitations humaines se développe autour des villes existantes, généralement dans des territoires jugés attractifs pour des raisons culturels ou historiques (capitales), ou sur des zones commerciales ou industrielles. Ce phénomène a une importance directe dans les rapports sociaux économiques. Et comme toutes les villes du tiers monde, les villes algériennes ont subi depuis l'indépendance un processus d'urbanisation rapide, une croissance démographique et spatiale incontrôlée, traduisant des politiques urbaines différentes et parfois contradictoires. Ces éléments ont donné lieu à des tissus urbains incohérents et mal structurés dans les centres villes qui semblent dépassés par de nouvelles centralités.

Les centres-villes font l'objet de dynamiques multiples, qui les transforment aussi bien sur le plan formel que fonctionnel. Ils sont les points sensibles et les parties effectives dans la ville dans notre pays. Le réseau urbain algérien compte aujourd'hui des grandes villes , des petites villes et des métropoles , cette dernière signifie que le territoire urbain évolue d'une manière progressive et forme une enveloppe urbaine entre plusieurs villes ou agglomérations avec un noyau matrice dans lequel et autour duquel la production urbaine s'insère et forme de nouvelles centralités urbaines; ces nouvelles centralités peuvent faire l'objet d'une nouvelle ville ou une requalification d'un tissu déjà existant à travers plusieurs interventions urbaines(restructuration urbaine, densification urbaine ,restauration urbaine ..)

CHAPITRE 1 : INTRODUCTIF



I.3 INTRODUCTION AU THÈME SPÉCIFIQUE : « INTERFACE VILLE MER DES VILLES DE 19^{ème} siècle »

A travers l'histoire la plupart des civilisations ont nourri des sentiments ambivalents à l'égard de la mer, la proximité des mers effrayait l'homme tant pour des raisons naturelles (humidité du climat, violence des vents et des tempêtes) et des raisons humaines (attaque des pirates) du coup la fondation des villes côtières se base sur un critère principal, c'est de tourner le dos de la ville à la mer et l'orienter dans le sens opposé et parfois créer des obstacles qui empêchent tout contact physique et visuel de la ville avec la mer.

L'attractivité des littoraux s'est développée au 20^{ème} siècle avec la mondialisation, le développement des échanges et de la civilisation des loisirs ainsi que l'essor des transports maritimes entraîne une croissance considérable des villes côtières et accélère brutalement le phénomène de littoralisation dans le monde durant l'époque moderne.

Aujourd'hui, l'objectif des politiques urbaines est de faire en sorte que ces villes soient plus attractives et orientées vers une vocation touristique et qu'elles soient aussi les plus dynamiques possible aux yeux des habitants, des touristes mais aussi des entreprises. Le confort et la qualité de vie sont donc actuellement des priorités dans la stratégie de leur recomposition.

Il est important de développer un projet en mettant en valeur les spécificités de la ville et suscitant l'intérêt de la population locale.

Les petites villes côtières présentent aujourd'hui une problématique urbaine qui risque d'altérer leurs potentialités, causées par l'étalement des constructions illicites sur la bande côtière, l'étranglement de leurs voies de circulation, l'avènement d'infrastructures de transport (tramway, autoroutes,...) qui ont affaibli les activités commerciales et révélé le manque d'équipements attractifs. Les nouvelles tendances d'urbanisation viennent secouer les villes ou les faire participer dans l'aménagement des grandes métropoles d'où la nécessité de les ré-ouvrir sur la mer.

I.4 FORMULATION DE LA PROBLÉMATIQUE GÉNÉRALE :

A travers le monde et avec le phénomène de métropolisation, de grandes opérations d'aménagement et de développement économique sont entreprises, plusieurs nouvelles centralités voient le jour. Dans le cas de la ville d'Alger, métropole émergente, un aménagement stratégique qui englobe toute la baie d'Alger est lancé.

CHAPITRE 1 : INTRODUCTIF



Cette stratégie se base sur la réhabilitation de la baie d'Alger avec une vision globale à très long terme destinée à restructurer d'une manière progressive et durable la ville d'Alger en général et la baie d'Alger plus spécifiquement.

Cette initiative vient un peu en retard par rapport aux pays développés d'Amérique et d'Europe et aussi nos pays voisins: la Tunisie et le Maroc, qui ont déjà commencé à expérimenter ce processus de littoralisation ; mais on peut considérer ce retard comme un avantage car aujourd'hui il y a tellement d'exemples et d'expériences dans le monde qui nous permettent d'avoir des lectures critiques et élaborer des analyses dans le but de réduire la marge d'erreurs en tirant des leçons des succès et des échecs des expériences des autres.

Euro-méditerranéen est l'un des exemples les plus réussis dans l'opération d'aménagement et de développement économique ainsi que la recomposition des villes, la plus grande opération de rénovation urbaine d'Europe du Sud engagée en 1995. Elle engage la réhabilitation d'un périmètre de 480 hectares au cœur de la métropole marseillaise, des nouvelles centralités sont créés d'autres sont affirmées et renforcées. Euro-méditerranéen construit une nouvelle ville sur la ville, dans le respect des grands principes du développement durable.

Comment recomposer les villes côtières pour qu'elles assument pleinement les nouvelles centralités qu'elles doivent assurer ?

I.5 PRÉSENTATION SUCCINCTE DE CAS D'ÉTUDE :

La baie d'Alger présente une unité géomorphologique creusée dans le rivage entre le cap Matifou à l'est et le cap Caxine à l'ouest; elle a la forme d'une demi-ellipse presque parfaite. La surface qui se trouve entre la ligne d'environ 15,27 km qui joint les deux caps et le contour périphérique de 42,46 km et de 98,8 km². Sa configuration



Figure 1.1 : Carte présentant l'aire d'étude la baie d'Alger. Source : Auteur

géographique est presque insulaire, elle est composée d'une terre plate centrale et d'une bande côtière entourée d'une chaîne de montagnes et de collines.

CHAPITRE 1 : INTRODUCTIF



Notre cas d'étude s'étend sur la commune de Bordj El Kiffan, une commune côtière située à 13km à l'est du centre d'Alger, sa superficie est de 2169 hectares.



Figure 1.2 : Carte montrant la situation de la commune de Bordj El Kiffan. Source : Auteur

Bordj El Kiffan est une ville d'origine coloniale fondée au milieu de 19^{ème}

siècle; conçue en tant que village agricole puis, au 20^{ème} siècle convertie en village balnéaire et de loisir.

Bordj El Kiffan se développe graduellement en changeant ainsi son statut d'un village à une petite ville, là où s'organise de multiples vocations résidentielle, agricole et touristique. Dans la fin du 20^{ème} siècle, durant la crise politique et la décennie noire ce pôle touristique ne fonctionné plus comme avant; par conséquent la ville a connu une période de stase qui a perturbé son élan socio-économique. De ce fait elle a subi un étalement urbain illicite, très vaste dans ses terres agricoles.

I.6 FORMULATION DE LA PROBLEMATIQUE SPECIFIQUE

La croissance et le développement du territoire de la baie d'Alger a mis en évidence la capitale comme une métropole qui domine son territoire et fait apparaitre de nouvelles centralités qui consolident cette métropolisation dans laquelle la ville de Bordj El Kiffan constitue une entité stratégique, du coup la ville doit participer en tant que centralité qui consolide la croissance métropolitaine tout le long de la baie.

La fondation de la ville de Bordj El Kiffan dans le 19^{ème} siècle s'est basé sur le fait de créer un village résidentiel avec un point de défense militaire: le fort, qui a protégé la capitale d'Alger. Aujourd'hui les villes côtières sont devenues un atout qui renforce l'attractivité touristique et aussi augmente le confort de vie des habitants. Les communes voisines de Bordj El Kiffan ont subi des recompositions dans leurs bandes côtières et ont été aménagées en conséquence, à l'image de Hussein Dey et Mohammadia de même elles participent à donner une belle image à l'aménagement global de la baie d'Alger. Bordj El Kiffan contrairement à ces villes souffre d'un étalement des constructions le long de son littoral; du coup l'aménagement d'une nouvelle centralité risque d'être remise en cause. Cependant, elle dispose de réserves foncières en amont des aires urbanisées susceptibles de prendre en charge cette dernière.

Comment requalifier la ville de bordj el Kiffan en tant que centralité qui participe dans l'aménagement de la baie d'Alger ? Et comment ouvrir la ville sur la mer et assurer une meilleure interface ?

CHAPITRE 1 : INTRODUCTIF



I.7 CHOIX DE CAS D'ÉTUDE :

Notre choix s'est porté sur la ville de Bordj El Kiffan pour diverses raisons : Un cas identifiant :

- La rupture ville/mer et l'absence d'interface ville mer
- La ville de Bordj El Kiffan est prédisposée à devenir une nouvelle centralité s'insérant dans l'aire métropolitaine d'Alger et participant aussi à l'aménagement de la baie d'Alger qui affirme une démarche ambitieuse en cours de réalisation « le master plan d'Alger »

I.8 HYPOTHÈSES

Nos hypothèses de travail s'ordonnent comme suit :

- Du fait que la bande littorale soit grevée, on prévoit un aménagement en retrait qui pourrait résoudre les deux problématiques et protéger l'identité de la ville du 19ème siècle
- Renforcer la ville avec des infrastructures d'accueil et de loisirs et l'équiper avec des équipements (tertiaire supérieur) à l'échelle de la capitale.

I.9 OBJECTIF

Afin de résoudre ces problèmes, nous préconisons une intervention qui redonne l'importance au site en particulier et à la baie d'Alger en général, on vise à atteindre les objectifs suivants :

- Transformer la ville de Bordj El Kiffan en une centralité qui s'inscrit dans l'aire métropolitaine d'Alger.
- Rendre à la ville son attractivité touristique
- Établir le contact entre la ville et la mer.
- Valoriser le fort turc et le relier avec la ville avec un aménagement spécifique.
- Relier et Aménager la bande côtière en liaison avec la ville.

I.10 DÉMARCHE MÉTHODOLOGIQUE ADOPTÉE :

Volet 1 :

- Faire une recherche bibliographique sur les termes et les concepts utilisés dans notre intervention.
- Elaborer des recherches thématiques des exemples d'aménagement urbain de la même thématique.

Volet 2 :

L'assise de notre travail consiste à analyser le quartier de Bordj El Kiffan aux différentes échelles de lecture et d'interprétation pour aboutir à une intervention adéquate et

CHAPITRE 1 : INTRODUCTIF



contextualisée. Il s'agit bien évidemment d'analyser le rôle des composants urbains en rapport avec les spécificités du quartier étudié :

- Revenir à l'histoire afin de comprendre d'où vient le caractère spécifique du quartier (vocation touristique) et identifier les mécanismes de la croissance urbaine.
- Elaborer une lecture territoriale des phases d'anthropisation, complétée par l'analyse des éléments morphologiques de composition urbaine du quartier
- Intervenir au cœur des problèmes posés, notamment l'interface ville mer et l'adoption de solutions adéquates pour assurer l'insertion de la nouvelle centralité dans la métropole

I.11 CONTENU DU MÉMOIRE :

Pour mieux mener cette recherche et pour cerner le sujet notre travail, ce mémoire se divise en trois chapitres qui s'ordonnent comme suit :

Le premier chapitre : dans le quel sera introduite la thématique générale du master architecture et projet urbain, le thème d'atelier projet urbain et centre historique ainsi que la présentation succincte de notre cas d'études, les thématiques générale et spécifique, les problématiques, les objectifs, les hypothèses et l'approche méthodologique adoptée.

Le deuxième chapitre : présentant l'état de connaissances incluant toutes les définitions des notions que nous avons employées dans notre travail et analysant des exemples qui viennent nous aider à constituer une base théorique et méthodologique, et s'inspirant des expériences dans les projets similaires.

Le troisième chapitre : consacré au cas d'étude: le quartier de Bordj El Kiffan, présentation et analyse du quartier accompagnées des modifications apportées et l'intervention effectuée sur l'aire d'études il consistera par conséquent à matérialiser l'aménagement urbain et à développer le projet architectural.

En fin une **conclusion générale** de notre étude et intervention

I.12 CHEMINEMENT MÉTHODOLOGIQUE :

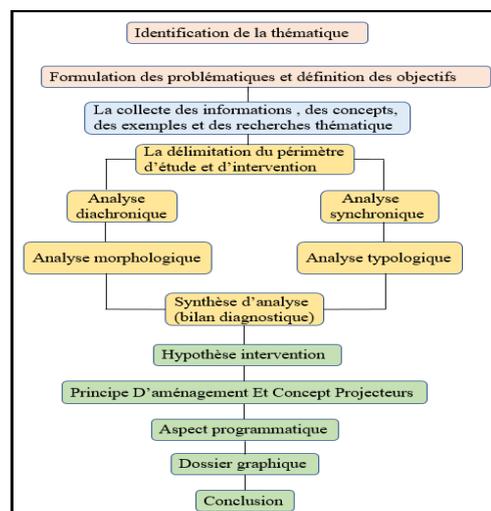


Figure 1.3: Schéma expliquant le cheminement méthodologique. Source : Auteur



II.1 INTRODUCTION

Dans le cadre d'une vision fondée sur le retour de la ville à la mer, il s'agira pour nous d'œuvrer pour un projet urbain qui va solutionner la rupture ou plutôt le conflit ou la relation conflictuelle ou encore les moments de tension, qui se sont traduits spatialement et socialement et se sont manifestés d'une manière très poussée dans des zones plus que d'autres. Notre thématique est ainsi basée sur un ensemble de notions, et pour les définir nous devons nous porter tout d'abord sur des termes qui expriment notre projet c'est-à-dire, des concepts qui gravitent autour de notre projet et de l'intitulé de ce travail : **recomposition de l'entité littorale de Bordj El Kiffan** et son insertion dans la structure urbaine du grand Alger, notamment de la baie d'Alger tel qu'énoncé par le plan stratégique de développement de la ville d'Alger 2009/2030.

Notre objectif portera essentiellement sur la prise en charge du front d'eau de la ville du XIXe siècle, en évoquant préalablement son apparition et ses caractéristiques ; ainsi que l'évolution de la notion de « ville côtière » afin d'identifier ses spécificités et sa relation avec la mer.

Parallèlement à cette investigation, dans ce chapitre il s'agira de situer le concept du projet urbain comme stratégie principale et 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 et ses modes d'actions. En second lieu, l'intérêt portera sur d'autres concepts complémentaires qui vont nous permettre de mener à bien notre action d'aménagement, 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 la notion de centralité, avec sa définition, son histoire et ses dimensions. Nous allons aborder par ailleurs, le projet urbain en Algérie à travers le plan stratégique de développement de la ville d'Alger 2009/2030 (Master plan).

Cette partie sera clôturée par une présentation d'exemples mondiaux comparables au cas Algérois, des exemples de réaménagement des fronts d'eau. Le but de cette partie du travail est d'illustrer la succession de phénomènes qui assurent une relation ville-mer harmonieuse et cohérente, faisant suite à une étape de déclin et ainsi toucher du doigt les options d'intervention élaborées. L'objectif qu'on vise à atteindre à la fin de ce chapitre, est de pouvoir assimiler les connaissances théoriques et les appliquer lors de notre intervention afin de bien gérer notre projet.

II.2 LE PROJE URBAIN, UN CONCEPT NOUVEAU



Le projet urbain est : une revendication politique dans le sens qu'elle suppose, une nouvelle définition du rôle des urbanistes et de leurs rapports avec les habitants et les collectivités territoriales, revendication technique dans le sens qu'elle appelle de nouveaux outils conceptuels et de nouvelles techniques de projet.

Le projet urbain n'est pas un projet d'édification puisqu'il n'est pas une grosse commande de bâtiments, son but est de créer les conditions de l'édification et de la gestion du tissu, toute fois il ne peut pas se désintéresser des édifices et se cantonner à une définition paysagère des espaces publics, agrémentée de quelques prescriptions sur les silhouettes et les couleurs. La mise au point du projet urbain suppose de définir, assez précisément parfois, les caractères typologiques des édifices à construire, cette définition peut s'appuyer sur des réalisations. Tout projet urbain d'importance devrait prévoir dans les premières tranches quelques opérations expérimentales ou les contraintes. Donc c'est quoi un projet urbain ?

II.2.1 Définition du projet urbain :

Polysémique, le terme projet urbain est différemment défini. Dans la chronologie de l'évolution des doctrines urbanistiques, il est situé dans la suite de l'urbanisme fonctionnaliste.

Dans le contexte actuel, il est une « *pratique planificatrice ouverte et souple* »¹, donc en opposition aux méthodes de la planification classique adoptée dans les instruments d'urbanisme (PDAU, POS...).

« *Notion floue* », P.Ingallina finit par soutirer l'essentiel de cette notion en énumérant quelques aspects majeurs :

« *...un projet urbain ne se fait pas en un jour, mais il accompagne le processus de transformation urbaine dans la durée ; il ne peut pas répondre à la logique de l'urgence souvent invoquée par les maires. Il doit réunir des compétences multiples, car il s'applique à la ville qui est une réalité complexe, pas unique où formes matérielles et formes sociales sont liées dans des relations qui se sont établies dans le temps et dont il devra rendre compte. Il se réfère à une multiplicité de techniques dont la maîtrise ne peut être confiée aux seuls architectes ou ingénieurs, mais demande, selon le cas, d'autres compétences spécifiques et nécessaires pour sa faisabilité (y compris financière). Puisque il a une visée large, il doit permettre le débat et l'échange avec la population dont l'avis est déterminant.* »²

¹ COURCIER S. De l'évaluation de l'effet structurant d'un projet urbain à l'analyse des congruences entre stratégie d'acteurs. Réaménagement du Vieux-Port de Montréal. Thèse de Doctorat d'Etat. Montréal. 2002.

² P.INGALLINA. Le projet urbain. Ed. PUF ; Coll. QSJ ?. Paris. 2001. P. 10

CHAPITRE 2 : ÉTAT DE CONNAISSANCES



Malgré cette énumération, la notion demeure floue...C'est dire que le projet urbain reflète sa portée, toujours en relation avec le contexte dans lequel il est adopté. Mais c'est également par rapport à sa « polysémie » qu'il échappe aux fixations classiques entraînées par la planification classique, linéaire et souvent très rigide. 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* ». ³

Mais pour mieux cerner cette « notion », il y est préférable de se pencher sur sa naissance et son adoption par les « fabricants » de l'urbain.

Commençons par les termes de Christian DEVILLERS (1994), il été le premier en France à introduire l'expression du Projet Urbain en 1987 à travers ses écrits dans une revue d'urbanisme. Selon lui "... *Le Projet Urbain ne relève pas d'une profession, mais d'une compétence, il n'est pas une procédure mais une démarche qui suppose une culture, une ambition et une vision à long terme*"⁴

Il le définit également comme «... *une pensée de la reconnaissance de ce qui est là, des traces, du substrat, une reconnaissance du mouvement et du flux dans lequel on se situe, des fondations sur lesquelles on s'appuie pour établir des fondations pour d'autres qui viendront après*»⁵ et propose de cerner la nature spécifique du Projet Urbain à partir de la compréhension du phénomène urbain en tant qu'emboîtement de plus temps et plusieurs espaces.

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 débarrassé 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* »⁶.

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:*

- *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* »⁷.

³ P. INGALLINA.OP.Cit

⁴ C. DEVILLERS, *Le projet urbain*, édition:Un Pavillon de l'Arsenal, Paris, 1994, p12

⁵ C. DEVILLERS, idem, p13

⁶ Ph. Panerai et D. Mangin, *Le projet urbain*, Ed : Parenthèses, Bruxelles, 1980, page 19.

⁷ <https://fr.slideshare.net/Saamysaami/projet-urbain-04/> Consulté le 01.06.2019



Nous évoquons le point de vue de Rachel LIROSSIER et Virginie JATON (2004) en guise de synthèse de regards portés sur cette notion jusque-là. Le Projet Urbain, serait pour elles, une nouvelle manière de fabriquer et transformer la ville, liée au phénomène de métropolisation qui a touché depuis plusieurs décennies un grand nombre d'agglomérations européennes « *il se présente comme une démarche issue de la pratique de l'urbanisme et non de sa conceptualisation, fruit d'un choix politique et culturel et non produit d'un modèle pseudo-scientifique légitimant des modes opérationnels singuliers* »⁸

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

II.2.2 Les Principes et échelles du projet urbain :

- Le projet urbain est pensé à la fois comme processus et résultat, et non comme résultat sans son processus (ses moyens et ses chemins).
- Le projet urbain est pensé avec la ville existante (et non contre elle ou en dehors d'elle), comme reproduction de la ville sur elle-même, non comme croissance ou étalement de la ville (« construire la ville sur la ville », la substitution : rôle du parcellaire de la trace et des tracés).

II.2.3 Le projet urbain en Algérie : Le plan stratégique 2009/2030 :

La colonisation de l'Algérie (1830-1962) a été marquée par l'introduction du modèle occidental du tracé des villes. Pendant tout le XIX^e siècle, le caractère militaire de la colonisation a donné au corps du génie militaire de l'Armée de l'Afrique un rôle de premier plan de l'établissement des plans des villes, non seulement pour la fondation des nouvelles villes, mais aussi pour la transformation des villes existantes tels qu'Alger. Les militaires ont gardé le droit de regard sur les affaires d'urbanisme jusqu'au début de XX^e siècle. Mais au fur et à mesure, la colonisation prenait un caractère civil, les affaires d'urbanisme et d'extension des villes suivaient désormais le schéma adopté en France métropolitaine à cette époque-là, celui de « Plan d'alignement et des réserves ».

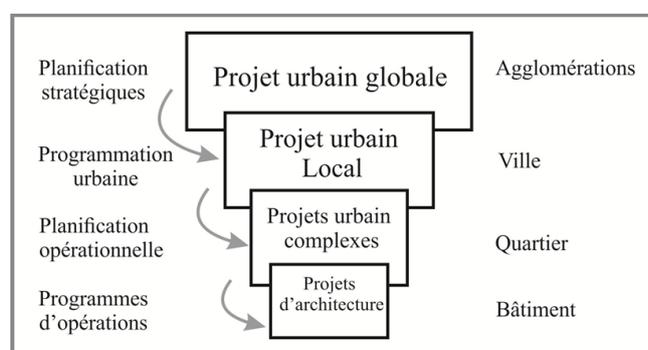


Figure 2.1 : Echelle du projet urbain. Source : livre « projet urbain » IGNALINA

⁸ les réactions du Projet Urbain ; territoires et temporalités, presses Polytechniques et universitaires romandes : concevoir, gouverner et concevoir les espaces publics urbains p19-20-21

CHAPITRE 2 : ÉTAT DE CONNAISSANCES



Globalement, avant 1919, l'outil principal régissant le développement des villes comme ailleurs était le plan d'alignement et des réserves, dressé par une commission des alignements et des réserves. Ce plan comportait les réserves publiques : terrains réservés aux édifices publics, terrains réservés aux monuments et enfin les servitudes militaires ou les espaces verts. Cet outil permettait l'engendrement par étape de l'espace urbain sous forme de lotissements successifs.

Cette pratique en vigueur, appliquée en France, ses colonies et plusieurs pays européens, peut être qualifiée d'urbanisme d'alignement et d'embellissement, qui trouve ses origines et ses fondements dans l'art urbain, mais qui est aussi régie par d'autres règles générales et prescriptions d'hygiène.

Le Grand Projet Urbain de la ville d'Alger est initié par le ministre de l'équipement et l'aménagement du territoire, dans son ouvrage : « Alger capitale du 21^{ème} siècle ». Au cours de ce dernier la capitale va bénéficier d'un projet de grande envergure. La stratégie de réhabilitation à l'orée 2030 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 ».⁹

Et elle est décomposée en quatre phases – Diagnostic, Master Plan, PDAU et Contrat de Métropole et Présentation finale – auxquelles correspond un ensemble donné de documents (livrables), suivant le schéma suivant :

⁹ Le PDAU D'ALGER 2016 DUW d'Alger

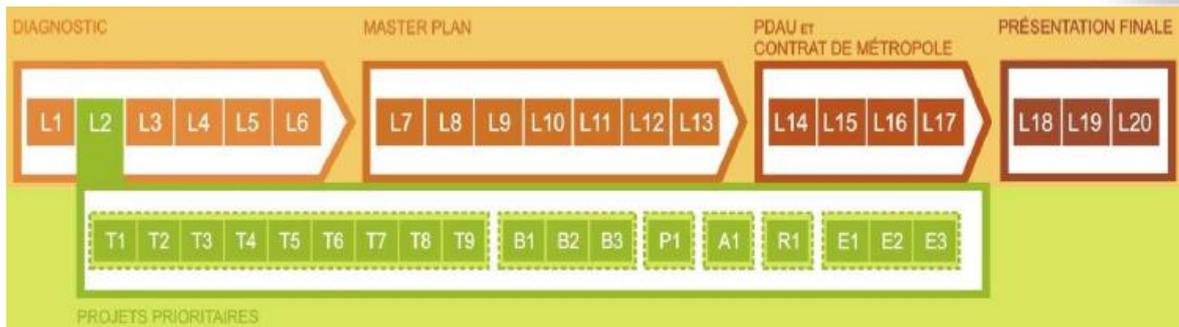


Figure 2.2 : schéma montrant les phases que le PDAU d'Alger à décomposer. Source : DUW d'Alger

Le livrable (Livrable 2) qui a trait au développement des Projets prioritaires se décompose en 18 documents et en l'occurrence en 18 projets.

Typologie des projets prioritaires :

Termes de référence concours international

- P1 | Parc de Baïnem

Avant-projets sommaires

- S1 | Square Port Saïd
- T1 + T2 | Axe Taleb Abderahmane | Axe Palais du Dey-Bastion 23
- T3 | Promenade de la Casbah Redécouverte
- T4 | Promenade de la Mémoire
- T5 | Promenade de la Nation
- T6 | Promenade de la Grande Poste
- T7 | Promenade de la Modernité
- T8 + T9 | Promenade de l'indépendance
- A1 | Agriparcs Urbains (Périmètres D'arrêt)
- R1 | Autoroute Aéroport/Zéralda

Plans de masse

- B1 | Boulevard Larbi Ben M'hidi
- B2 | Boulevard Didouche Mourad
- B3 | Boulevard Malika Gaïd

Plans d'aménagement

- E1 | Pôle de Régénération Urbaine El Harrach/Baraki (Aménagement Autour du Stade de Barakī)
- E2 | Aménagement Autour de la Faculté de Médecine
- E3 | Aménagement Autour de la Faculté de Droit¹⁰

Le schéma directeur relatif à la stratégie de réhabilitation de la ville d'Alger qui s'étend de 2009 à 2030 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 :

- La première phase (2009-2014) : coïncide avec la célébration du cinquantième de l'indépendance du pays. Elle est essentiellement axée sur la reconquête du front de

¹⁰ Le PDAU D'ALGER 2016 DUW d'Alger



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 évènement 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 (2025-2030) : 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.

II.3 CONCEPT ET DÉFINITION :

II.3.1 Relation villes/mer des villes du 19^{-ème} siècle :

Les petites villes côtières du 19ème siècle n'ont pas été conçues au départ comme ville à vocation touristique balnéaire, elles ont connu ce changement plus tard et ça présente très souvent des problèmes de relation ville/mer, ceci a donné naissance à des ensembles urbains provoquant une rupture entre le noyau historique et les nouvelles projections notamment la partie balnéaire de la ville c'est-à-dire Auparavant, les villes côtières n'avaient pas des relations directes avec la mer et très souvent elles tournaient le dos à la côte, seul le port créait l'articulation entre l'espace terrestre et l'espace marin.

« Dans les années 60-70, le « littoral » est soumis à des changements brutaux : urbanisation intensive grandes opérations touristiques et industrielles qui s'ajoutent aux activités traditionnelles »¹¹.

¹¹ K. Malika, Protection et valorisation du littoral en Algérie, Etudes caribéennes, 2011.



II.3.2 *Recomposition de l'interface ville-mer :*

C'est à partir du XX^e siècle que l'homme commence à s'intéresser plus qu'avant à l'espace littoral, ou la perception des zones côtières ont radicalement changé. Cet espace était d'abord considéré comme une zone vide, voire répulsive, ensuite il était réservé à une certaine élite sociale qui pratiquait les « bains de mer » dans de rares stations balnéaires. Ce n'est qu'avec la généralisation des congés payés que se produisit le « boom balnéaire ». A partir de là, il y a une prise de conscience progressive des richesses de la frange littorale qui supporte forte pression de la part de ses divers utilisateurs (promoteurs, touristes, pêcheurs, etc.).

Depuis, l'importance économique et sociale du littoral ne fait que croître, engendrant des conflits importants d'occupation de l'espace. Dès lors, des lois de protection et de mise en valeur ont été élaborées comme « la loi 75-602 de 10 juillet 1975 d'Espagne » en relation avec l'aménagement littoral, aussi, le concours « Europan 2 » dédié à l'élaboration des projets sur des zones littorales C'est à partir de là qu'on a commencé à voir des projets urbains qui visent à retisser le lien entre la ville et son front de mer.¹²

La plupart des villes du monde imaginent leur renouvellement à partir des rivages maritimes ou fluviaux, et ce n'est pas un hasard ; l'histoire des villes est liée à leurs multiples rapports avec l'eau : ressource, exutoire, déplacement, transports, limites, paysage. Il est vraisemblable qu'au tournant de chaque époque le phénomène de l'édification urbaine doit retrouver sa définition par rapport à ce qui lui échappe. Aujourd'hui, période de retour à des dimensions plus sensibles après une période plus fonctionnaliste, on essaie de comprendre et de renforcer cette relation à l'eau.¹³

II.3.3 *Nouvelle centralité :*

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* ». ¹⁴

Le concept est précisé dans les années 1972 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.).

¹² BENCHOUCHE Madina et DJEZIRI Ahmed, Requalification du front de mer nord de la ville d'AIN BENAIN, mémoire de fin d'études de Master, 2017.

¹³ Belbachir Mohamed Elamine et Benmerah Chahrazed Le boulevard maritime : a la recherche de la qualité d'espace urbaine et une identité d'une ville côtière « ville de Mostaganem comme cas d'étude » mémoire de fin d'études de Master 2013/2014

¹⁴ W. Christaller, La théorie des lieux centraux. Allemagne, 1933 p 25



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 »¹⁵

La centralité est essentielle, fondatrice de l'analyse de l'espace qui impose ou présuppose l'existence d'un centre à partir duquel on définit, mesure les distances et les frontières. C'est la centralité qui structure les organisations et les pouvoirs. Les réflexions sur la ville, l'économie urbaine, assimilent souvent ville et centre, en limitant ou marquant l'aire du centre-ville : « la ville naît... de la concentration et de la diffusion d'informations, de son potentiel d'innovation et d'adaptation, de la richesse de son réseau de communication » (DERYCKE, 1979, 88). Plus généralement encore, centralité et Centre sont le « symbole de la loi organisatrice » (D.S. 189), (BAILLY, BAUMONT, HURIOT, SALLEZ, 1995), ou ce que DURANTON (1999) appelle le *principe organisateur*¹⁶

Exemples de lieux récemment créés qui tentent d'assurer une fonction de centralité :

- Les "villes nouvelles" des années 1960, par opposition aux cités-dortoirs. Ex : Evry, Cergy Pontoise, Saint-Quentin-en-Yvelines, etc.
- Certaines gares. Ex : Gare du Nord, à Paris.
- Des grands centres commerciaux construits autour d'un hypermarché

¹⁷



Figure 2.3 : Gare du Nord, à Paris source : <https://www.google.com/search?q=Gare+du+Nord,+à+Paris.&source=lnms&tbnm> Consulté le 18.02.2019

II.3.3.1 Les dimensions de la centralité :

Le 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 »¹⁸

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

¹⁵ Choay. F et Merlin. P, « Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement », Paris, PUP, 1996.

¹⁶ <https://revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2002-1-page-49.htm> Consulté le 15.06.2019

¹⁷ <http://www.toupie.org/Dictionnaire/Centralite.htm> Consulté le 15.06.2019

¹⁸ Alberto Zuchelli, Introduction à l'urbanisme opérationnel, édition.OPU, Alger, 1984.P42

CHAPITRE 2 : ÉTAT DE CONNAISSANCES



- **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.
- **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.
- **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.
- **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.

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.
- **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.3.3.2 Les critères de classification des centres :

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.



Figure 2.4 : Le centre historique de Cracovie
Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Centre_historique_de_Cracovie consulté le 18.2019

CHAPITRE 2 : ÉTAT DE CONNAISSANCES



-**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.



Figure 2.5 : Centre d'affaires de Dubaï
<https://www.google.com/search?biw=1366>
consulté le 18.02.2019

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

II.3.3.3 Les interventions préconisées pour la prise en charge des nouvelles centralités :

Renouvellement urbain :

- **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.



Figure 2.6 : Renouvellement urbain de la ville de Vierzon. France source : <http://www.ville-vierzon.fr/renouvellement-urbain.html> Consulté le 19.02.2019

« Le terme de renouvellement renvoie à une

reprise en profondeur des tissus urbains existants et est proche de celui de rénovation. Celui

CHAPITRE 2 : ÉTAT DE CONNAISSANCES



de requalification caractérise une action qui redonne de la qualité et témoigne d'une volonté de ménager le patrimoine bâti ».¹⁹

- **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 bien sur le cadre physique que sur le cadre social. Source de conflits et d'instabilité pour la collectivité »²⁰

- **La restructuration urbaine :** « 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 »²¹



Figure 2.7 : Projet de restructuration urbaine du quartier de l'Arche Guédon à Torcy. Source : <http://www.valmaubuee.fr/wp-content/uploads/2013/10/Etude-Impact-Arche-Guedon.pdf> Consulté le :19.02. 2019

- **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 ». ²²
- **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... ».

¹⁹ Gilles Novarina, Paola Pucci, Annales de la recherche urbaine n°97.

²⁰ Eléments d'introduction à l'urbanisme: histoire, méthodologie, réglementation; Maouia Saidouni, p 130.

²¹ Idem p129-130

²² Idem p130



II.3.4 Centralité métropolitaine :

II.3.4.1 Définition de la notion de métropole :

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»²³

La métropole doit : « participer à la maîtrise de l'espace mondial. Mais à une échelle plus réduite elle interagit avec un territoire continu dont elle constitue le pôle majeur. »²⁴

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 »²⁵

« La métropole peut être considérée comme ville mondiale, capitale nationale, ou régionale, ou même simplement comme agglomération »²⁶

Dès l'Antiquité grecque metropolis désignait la ville mère qui rayonne en direction de ses colonies et dépendances. Le concept de métropole s'articule autour de caractéristiques



Figure 2.8 : Les grandes métropoles mondiales.
Source : Google Image.

²³ ROGER. (2007), les processus de métropolisation dans les capitales régionales européennes, université de Toulouse 2, 2007, p, 11

²⁴ Bozzani, S. (2006). L'apport de l'intermodalité aéro-ferroviaire à grande vitesse au rayonnement métropolitain, Université de Lille 1, p44

²⁵ Marcel Roncayolo, la ville et ses territoires.

²⁶ Roger op.cit p158



communes :

- Concentration économique : activités / richesses,
- Concentration démographique et étalement urbain,
- Concentration des pouvoirs : décisionnel, économique, financier, politique et culturel,
- Infrastructures et réseaux,
- Rayonnement international²⁷

II.3.4.2 Métropolisation

Jean Renard annonce 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* »²⁸

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* »²⁹

La métropolisation a deux faces, la première consiste à prendre part à la mondialisation « ce qui nous apparaît comme un enjeu d'une importance considérable, car nous sommes dans une situation analogue à celle d'il y a 150 ans, où il ne fallait pas manquer de promouvoir l'industrialisation, en dépit des oppositions farouches que ce changement suscitait »³⁰ ; l'autre face est inquiétante, elle est associée aux inégalités sociales, qui génèrent des drames sans fins, d'autre part, elle implique une crise écologique suscitant des politiques de développement durable. « La métropolisation insiste sur la capacité innovante, la souplesse

²⁷ CCI Paris Ile de France/Xerfi-Pierre Veltz, KPMG / Colloque ACUF-Nantes/Inet/ Magnard

²⁸ Bozzani, S. (2006). L'apport de l'inter-modalité aéro-ferroviaire à grande vitesse au rayonnement métropolitain, Université de Lille 1, p46;

²⁹ C. LACOUR. (1999), Méthodologie de recherche et théorisation des villes, in "La Métropolisation, Croissance, Diversité, Fractures", Paris, Anthropos, p72.

³⁰ I,ROGER. (2007), les processus de métropolisation dans les capitales régionales européennes, université de Toulouse 2, p46

CHAPITRE 2 : ÉTAT DE CONNAISSANCES



d'adaptation de certaines villes aux impératifs de la mondialisation, mais elle souligne aussi leur fragilisation croissante, leur fonctionnement quotidien difficile, les risques de l'insécurité et l'implosion. A ces préoccupations, vont s'ajouter très rapidement de nouvelles opportunités mais aussi de nouvelles contraintes venant de l'attention aux villes durables »

II.3.4.3 Les processus du métropolisation :

Les processus du métropolisation peuvent se résumer en quatre catégories comme suit :

- 1- Un processus qui conduit un ensemble urbain banal à l'obtention d'un statut ou d'un rôle de métropole ou de région urbanisée : une attention est clairement accordée ici à un changement de nature, à l'augmentation du pouvoir de commandement de la ville sur une aire plus importante.
- 2- Un second processus favorise l'émergence et l'épanouissement de villes internationales ou de villes mondiales impulsés principalement par la dynamique des activités productives.
- 3- Un troisième processus s'exerce qui renforce les capacités et les mécanismes de concentration en matière de qualification de la main-d'œuvre et d'innovation, notamment.
- 4- Un quatrième processus donne une place prononcée aux ségrégations intra-métropolitaines et aux tensions de toute nature : exclusion, insécurité, inégalités, etc³¹

II.4 ANALYSE COMPARATIVE D'EXEMPLES

Après avoir défini les concepts clés de notre travail, nous passons ensuite à l'analyse des exemples similaires, nous choisissons pour cela cinq projets comparables à notre cas d'étude. Les exemples choisis sont :

Exemple 01 : Requalification du quartier de la grande Motte, France

Exemple 02 : Le projet urbains durable de la ville de Zenâta et son insertion dans l'aire métropolitaine de Casablanca, Maroc

Exemple 03 : La promenade des Anglais à Nice en France.

Exemple 04 : Requalification du front de mer de Saint Jérôme -Fesca -à Bari, ITALIE.

³¹ ACHERARD Sabrina Mémoire de fin d'études Métropolisation et territoires préférentiels de la mondialisation en Algérie. Le cas de Constantine



II.4.1 Critères du choix des exemples :

- Les projets choisis proposent des idées d'aménagements adéquates pour notre intervention.
- Ils traitent la même problématique, celle de rupture ville/mer.
- Même échelle urbaine (quartier côtier).
- Ces projets partagent les mêmes objectifs qu'on vise à atteindre dans notre intervention

II.4.2 Présentation des exemples :

Exemple 01 : Requalification du quartier du Point Zéro à LA GRANDE MOTTE

Situation du projet :

La Grande-Motte est une commune française, se trouve sur la côte littorale du Languedoc. Au sud-est de la ville de Montpellier dans le département de L'Hérault. Elle possède une station balnéaire et un port de plaisance à proximité de Montpellier, dont les travaux ont démarré en 1965 sur un terrain vierge lors de la mission Racine



Figure 2.9 : Situation de la grande motte dans la baie.
Source : Google earth



Figure 2.10 : Situation de la baie de la grande motte en France.
Source : Google earth

Présentation du projet :

La Grande-Motte est une station touristique elle est la première station nouvelle à se voir élever sur le littoral languedocien en 1967. Étroitement solidaire de toute une

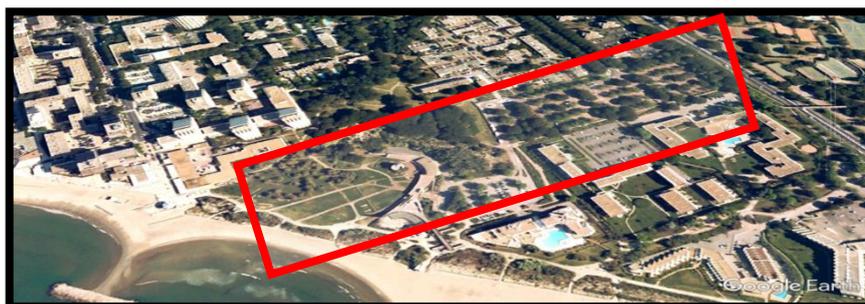


Figure 2.11 : Site avant l'intervention. Source : Google earth

série de grands travaux d'infrastructures, elle est conçue en fonction d'un réseau routier assurant plusieurs niveaux de desserte (autoroute, rocade, système de voirie interne hiérarchisé Dans un souci d'équilibre, le plan d'urbanisme prévoit une division du territoire en quatre quarts : un quart de logements collectifs, un quart de logements individuels, un quart pour de l'hébergement de plein air, et un quart d'espaces verts

Objectifs :

CHAPITRE 2 : ÉTAT DE CONNAISSANCES



- Requalification urbaine d'un territoire de 8 ha, en articulation entre le centre-ville, le front de mer et des quartiers résidentiels
- Densification urbaine avec la réalisation de 8 programmes immobiliers sur 14 000m²
- Le projet vise de relier la périphérie avec la ville dans le cadre de renforcer la relation Ville-Périphérie
- Valoriser le patrimoine bâti et historique : La Grande Motte comme ville du Patrimoine du XXème siècle
- Diversifier les usages de loisirs
- Accroître l'offre en hébergements hôteliers
- Augmenter les capacités d'hébergement touristique

Problématique du site :

- Requalification du quartier du Point Zéro à LA GRANDE MOTTE

Plan d'aménagement :

Parmi les espaces publics arborés les plus significatifs, sont recensés :

- La coulée verte qui s'étend de la zone technique au Point Zéro (à l'est) et à la Motte du Couchant (à l'ouest),
- les parcs urbains, tels que ceux de la Motte du Couchant (dont L'aire de repos de l'entrée ouest), et du Point Zéro,
- le Parc des Sports et ses abords, la Plaine des Jeux, le golf,
- les alignements et massifs en accompagnement des voiries et des places, les espaces de stationnements plantés répartis sur l'ensemble de la ville.
- La promenade en lisière de la plage

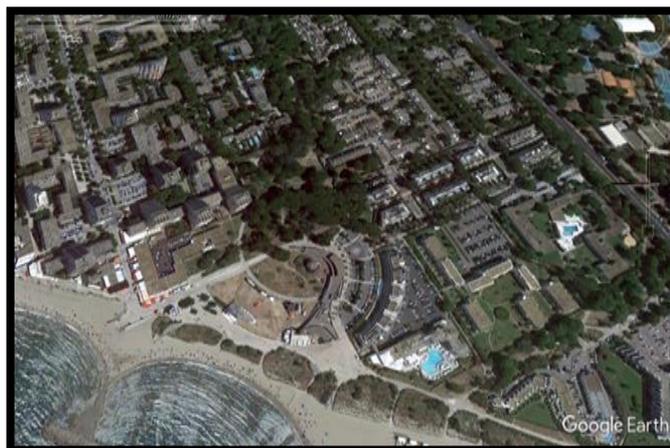


Figure 2.13 : photo de la grande motte après la restructuration. Source : Google earth

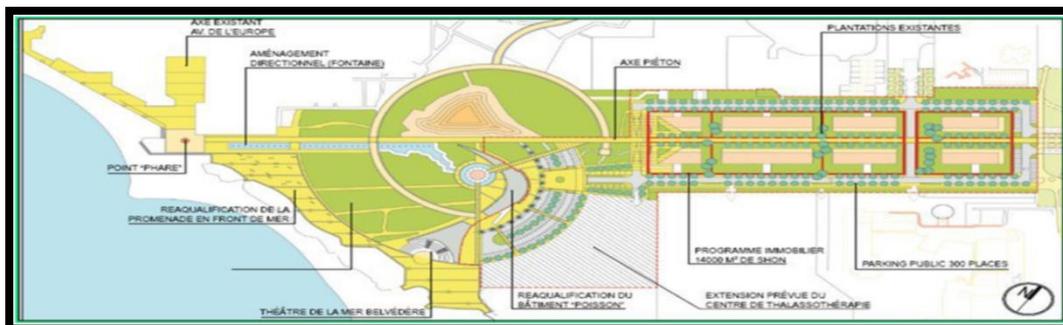


Figure 2.14 : schéma de la grande motte après la requalification. Source : Google earth

CHAPITRE 2 : ÉTAT DE CONNAISSANCES



Exemple 3 : Le projet urbains durable de la ville de Zenâta et son insertion dans l'aire métropolitaine de Casablanca, Maroc.

Situation :

Zenata est un territoire d'une superficie de 1 830 ha, situé dans la commune d'Ain Harrouda et dans la 2ème couronne Nord du Grand Casablanca. Il s'étend le long de la façade Atlantique, sur 5,35 km de côte et 3,5 km de profondeur, de la mer à l'autoroute. Est situé également aux croisements de différents hubs, d'infrastructures routières et ferroviaires, logistiques et aériennes

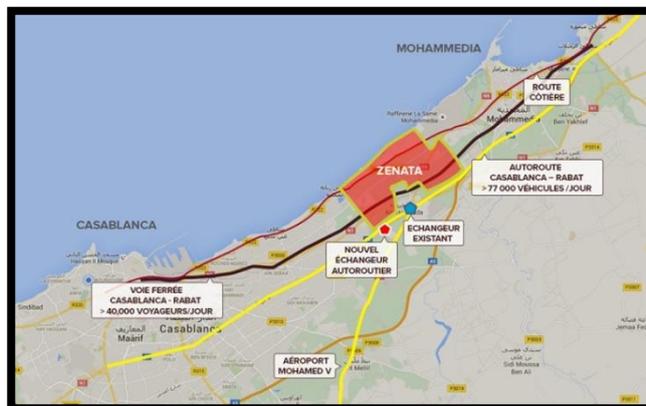


Figure 2.15 : situation de Zenata source : https://www.google.com/search?tbm=isch&q=zenata+casablanca&spell=1&sa=X&ved=0ahUKEwigxo2EmIjjAhURahQKHQeqBuMQBQg7KAA&biw=1366&bih=656&dpr=1#imgrc=-DCsiMIh_Q1qIM

Les objectifs :

le projet a pour ambition de créer une nouvelle centralité urbaine en mesure de répondre aux enjeux liés à l'émergence de la classe moyenne, notamment via le développement de services à forte valeur ajoutée

Programme :

Le développement de Zenata comprendra des activités de services, constituées en pôles de productivité. Le pôle commercial qui se positionne comme une véritable destination de commerce et de loisir familial. La 1re phase de ce projet a été ouverte au public en mars 2016. **Ville verte et ouverte**



Figure 2.16 : La ville de Zenâta. Source : <https://www.reichen-robert.fr/fr/projet/ville-nouvelle-de-zenata>



Figure 2.17 : L'axe métropolitain qui articule la ville avec son front de mer. Source : https://www.huffpostmaghreb.com/2017/11/29/zenata-eco-cite_n_18680132.html Consulté le 14.02.2019

CHAPITRE 2 : ÉTAT DE CONNAISSANCES



L'axe métropolitain formera une sorte de « colonne vertébrale » de la ville, autour de laquelle se structure la 1ère zone de développement (40 hectares). Cet axe sera animé par des équipements culturels,

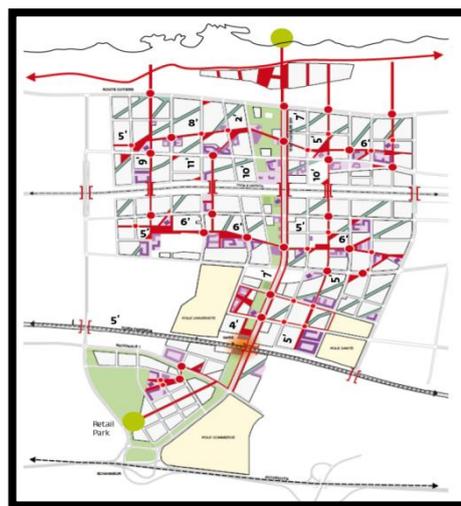


sportifs, de loisirs, un parc (150 hectares) qui débouchera sur le littoral, avec une promenade de 5 km (hôtels, restaurants...).

Figure 2.18 : Image illustratif du parc urbain qui souligne la centralité. Source : Google image

Alter mobilité :

Deux types de mobilité sont prévus : collective et douce. De même, des parcours cyclables de 12 km sont prévus (pour cyclistes et piétons), avec les principaux équipements de proximité accessibles à 10 mn en vélo.

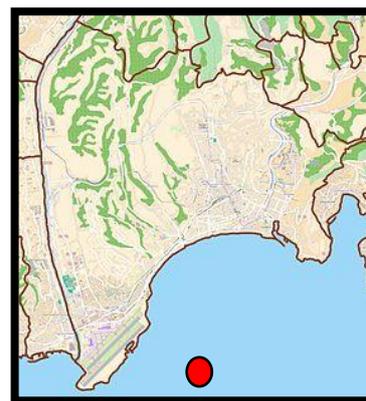


Gestion des éléments naturels (air et eau) :

Le sens des vents est étudié pour permettre la ventilation naturelle de la ville. Ce qui permettra une réduction de la température de 2 à 3 degrés en été. Les eaux de pluies, collectées et acheminées vers des bassins de rétention, serviront pour l'irrigation des espaces verts.

Figure 2.19 : Schéma explicite de l'articulation ville/mer avec l'axe métropolitain qui souligne la centralité. Source : <https://www.zenataecocity.ma/un-amenagement-novateur/concept-urbanistique> Consulté le : 14.02.2019

Exemple 4 : La promenade des Anglais à Nice en France.



La promenade des Anglais est une avenue longeant le bord de mer dans la baie des Anges, à Nice. Son histoire, liée aux débuts du tourisme international, et sa situation exceptionnelle, en bord de mer, longée par des hôtels prestigieux, en font l'une des plus célèbres avenues du monde.

Figure 2.20 : La situation de la promenade Source : https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Map_Nice.jpg?uselang=fr

Longueur : 7 km



Les caractéristiques :

Cette immense avenue bénéficie d'un travail architectural spécial, ainsi le revêtement est légèrement marron, **des kiosques et des pergolas** longent les sept kilomètres de plage, **le mobilier urbain** a



Figure 2.21 : Photo qui illustre la promenade des anglais avec son aménagement. Source : Google photo

été conçu spécialement

une piste cyclable ayant été tracée sur le trottoir sud, c'est la voie à vélo la plus rapide pour traverser la ville d'est en ouest.

Exemple 5 : Requalification du front de mer et la rénovation urbaine du quartier de Saint Jérôme- Fesca- à Bari, ITALIE.



Figure 2.22 : situation de Bari.Italy .Source : <https://www.google.com/maps/place/Bari,+It>

Situation:

Le quartier est situé au Nord-Ouest de la commune de Bari en Italie il se prolonge le long de la côte pour plus d'un kilomètre.

Présentation du projet :

Requalification du front de mer de Saint Jérôme -Fesca - rentre dans le **processus de rénovation urbaine** du quartier Saint-Jérôme Fesca dans son ensemble.



Figure 2.23 : Projet de front de mer de Bari. Source : <http://magazine.larchitetto.it/aprile-2013/gliargomenti/attualita/pensare-metropolitano-.html>.

Problématique du site :

Le site d'intervention souffre de problématique « rupture ville/mer » illustrée par :

- Une discontinuité architecturale causée par l'absence d'un design urbain et l'unité de l'ensemble.
- L'absence des espaces publics et les phénomènes de dégradation du patrimoine du bâtiment et environnement.

La requalification du front de mer :

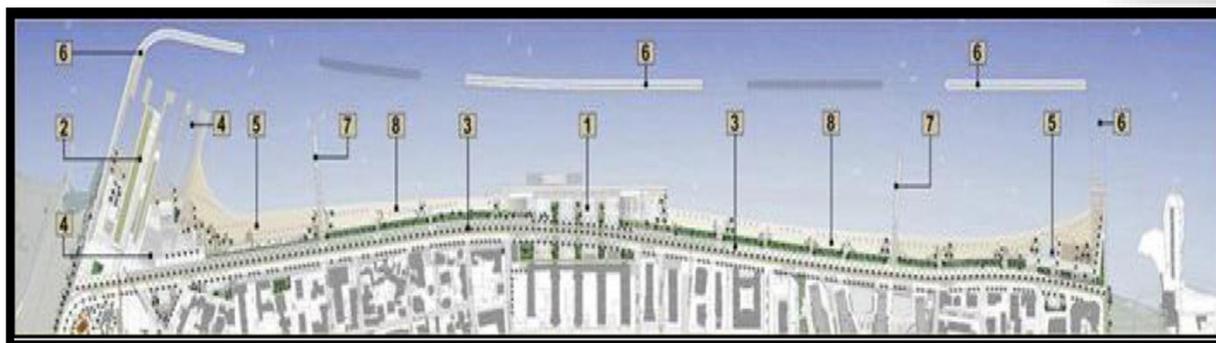


Figure 1 : Plan local d'urbanisme du front de mer de "Saint Jérôme et Fesca".Source : Google image

1-Le carré central. 2- L'aquarium. 3- Le front de mer. 4- Le bassin nautique et le carré. 5- Les plages. 6- Les travaux de défense.

L'aquarium :

Un véritable pôle d'attraction considéré comme la structure qui relie la terre à la mer, il aide à surmonter la marginalisation du quartier par rapport la ville.



Figure 2.25 : image de l'aquarium. Source : Google image

Les objectifs :

*Construire une nouvelle image à travers la requalification et la revitalisation de la relation entre le tissu urbain et la mer, en créant de nouveaux espaces urbains à forte valeur sociale et paysagère.

*Préserver et investir de l'aspect naturel de front de mer lors de l'aménagement car il est une ressource environnementale à utiliser, à respecter et à valoriser.

*Relier la ville à la mer à l'aide des équipements de loisir et détente tels que les aquariums ou les théâtres ouverts au ciel.

*Ouvrir le front de mer au public par l'aménagement des espaces urbains et les équipements d'accompagnement.



Figure 2 Le front de mer avant la requalification. Source : Google image.

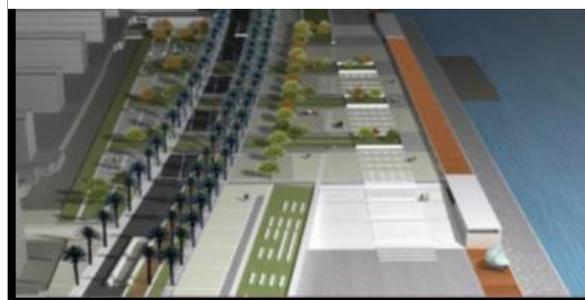
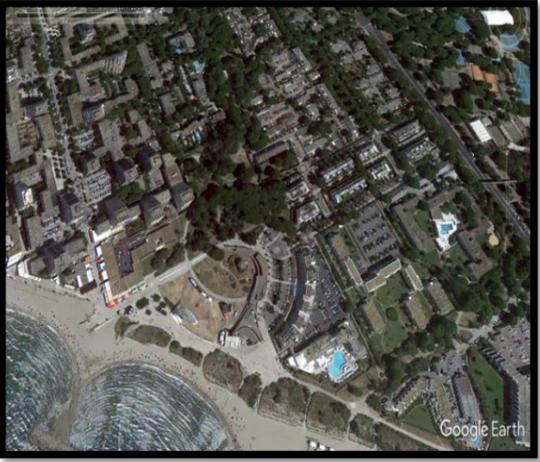


Figure 2.27 : le front de mer après la requalification. Source : Google image

II.4.3 Tableau comparatif des exemples :



	Exemples analysés	Objectifs	Principes d'aménagements	Illustrations	Concept à tirer
ville	<p>Requalification de la Grande Motte</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Diversifier les usages de loisirs -Accroître l'offre en hébergements hôteliers -articulation entre le centre-ville, le front de mer - redonner la mer au public après l'avoir privatiser par les citoyens du quartier -Recomposer son front de mer 	<ul style="list-style-type: none"> •Requalification urbaine d'un territoire de 8 ha, en articulant entre le centre-ville, le front de mer et des quartiers résidentiels •les alignements et créations des places, les espaces de stationnements plantés répartis sur l'ensemble de la ville. • La promenade en lisière de la plage 		<ul style="list-style-type: none"> -Prévoir un aménagement en profondeur de la ville puisque la Bande littorale est saturée - Recomposer et redynamiser le front de mer - Intégration de la mobilité douce - Proposition de la promenade pour offrir une meilleure attractivité aux citoyens
Ville	<p>Le projet urbain durable de la ville de Zenâta et son insertion dans l'aire métropolitaine de Casablanca, Maroc</p>	<p>le projet a pour ambition de créer une nouvelle centralité urbaine</p>	<ul style="list-style-type: none"> - la mixité fonctionnelle. - l'aménagement d'un parc urbain pour renforcer les éléments végétaux et pour aérer la ville - création des grands boulevards 		<ul style="list-style-type: none"> - la nouvelle centralité soulignée par le parc urbain - l'utilisation de dégradé assurant une vue panoramique pour l'ensemble de la ville. -Aménagement de nouvelles voies calibrées pour répondre au nouveau statut de la commune. (nouvelle centralité métropolitaine).
Espace public	<p>La promenade des Anglais à Nice en France.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • un objectif touristique • Améliorer la cohabitation entre piétons et cyclistes <p>Traitement spécifique de l'interface ville-mer</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Cette immense avenue bénéficie d'un travail architectural spécial, ainsi le revêtement est légèrement marron, des kiosques et des pergolas longent les sept kilomètres de plage, le mobilier urbain a été conçu spécialement • une piste cyclable ayant été tracée sur le trottoir pour favoriser la mobilité douce 		<ul style="list-style-type: none"> - Création de boulevard maritime avec un aménagement adéquat -aménagé une piste cyclable en reliant notre front de mer avec le reste de la ville - Aménager la promenade avec des pergolas et mobilier urbain



<p>Espace public et quartier</p>	<p>Requalification du front de mer et la rénovation urbaine du quartier de Saint Jérôme- Fesca- à Bari, ITALIE.</p>	<p>-Construire une nouvelle image à travers la requalification et la revitalisation de la relation entre le tissu urbain et la mer, en créant de nouveaux espaces urbains à forte valeur sociale et paysagère. -Favoriser les promenades et les voies piétonnières. • Offrir une bonne desserte en assurant le transport en commun et les navettes maritimes.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Création de boulevard maritime portant des équipements structurants (Hôtellerie, aquarium). • Création d'une place publique (Le carré de la mer). • Création d'un espace d'attraction pour le quartier. 		<ul style="list-style-type: none"> - Affecter au front de mer une vocation spécifique et attractive (loisir, sport, détente, culture... etc.). - Offrir des espaces publics de qualité et un réseau de parcours piétons traités pour une meilleure prise en charge des promeneurs. <p>Inspiration : L'aquarium et le théâtre espace d'attraction fort pour tout le quartier et La mer qui représente l'arrière-plan de la scène de théâtre.</p>
----------------------------------	--	--	--	--	--

Tableau 2.1 : Tableau comparatif entre les différents exemples. Source : Auteur

II.5 Conclusion :

Ce chapitre a été le point puissant de notre travail à travers une recherche bibliographique qui a permis de consulter divers ouvrages et articles et de développer notre connaissance par la baie des études et des recherches pour 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. En conséquence, cette initiative nous permet d'avoir un soubassement théorique afin d'aborder les lignes directives qui orientent nos intentions qui pourront fortifier notre plan d'aménagement avec des interventions pertinentes et adaptées à notre site d'intervention.

A l'issue de Cette analyse qu'était un support important dans notre démarche on a appuyé sur les mêmes principes et nous recommandons, les actions suivantes. Ces dernières ont été classées en trois catégories :

➤ **Actions au niveau du système viaire :**

- Mettre en valeur le début et l'aboutissement des parcours.
- Mettre en valeur les circuits piétons avec l'intégration d'éléments végétaux afin de créer des séquences animées.
- Intégration de la mobilité douce sous différentes formes pour valoriser les promenades et réduire la pollution atmosphérique.
- Développer un réseau de voiries hiérarchisé qui complète l'existant (prolongement des voies de centre-ville) et qui permet une meilleure perméabilité du site.
- Créer des liaisons de circulation entre la partie Nord et Sud de la commune.
- 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.
- 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 sous les espaces publics.

- **Au niveau des espaces publics (paysage naturel, élément de repère) :**
 - Créer, réaménager les espaces publics et assurer une attractivité à l'échelle de la ville et de quartier.
 - Les espaces publics doivent avoir des équipements d'accompagnements pour une bonne animation et pour rentabiliser.
 - Les éléments de repères en termes d'espaces publics doivent être favorisés afin de créer une animation sans cesse renouvelée, ces derniers créent une mémoire de lieux.
 - L'esplanade est l'élément important qui relie différents points en créant une articulation entre la ville et la mer
 - A l'échelle des places publiques marquant les grandes métropoles on fera l'aménagement d'un espace major qui s'inscrit naturellement dans le dispositif global.

- **Au niveau de la structure fonctionnelle :**
 - La centralité, peut être abordée sous la forme d'espace public servant de point de liaisons entre la ville et son front de mer.
 - L'intégration des commerces de proximités ainsi que l'animation des espaces publics jour et nuit favorise la mixité fonctionnelle.
 - Les équipements offrent au front de mer une dynamique et une certaine attractivité, et reflètent son identité.
 - Recomposer et redynamiser le front de mer en lui donnant une vocation touristique qui reflète la nouvelle identité du commun.



III.1 INTRODUCTION DU CHAPITRE

« La ville et non seulement un objet perçu et peut-être apprécié par des millions de gens, de classe et de caractère très différents, mais elle est également le produit de nombreux constructeurs qui sont constamment en train d'en modifier la structure pour des raisons qui leur sont propres. »¹

Dans les précédents chapitres, nous avons eu l'occasion de présenter notre thème « projet urbain et nouvelles centralités » nous avons aussi défini clairement notre problématique spécifique « insertion de la commune d'Bordj El Kiffan dans l'aire métropolitaine d'Alger à travers la création d'une nouvelle centralité ».

Nous avons aussi abordé dans le chapitre d'état de connaissances, les concepts, les exemples et les recherches thématiques relatives à notre thème qui va par la suite nous servir d'appuis pour atteindre notre objectif.

Dans ce dernier chapitre qui est l'étude du cas d'étude, nous allons présenter toute la phase opérationnelle, à savoir l'analyse de la ville par l'approche typo morphologique dans le but de connaître la genèse de la ville, sa croissance jusqu'au jour d'aujourd'hui, et les différents systèmes qui la composent pour aboutir à la fin à une stratégie, un aménagement et une structure urbaine cohérente.

III.2 PRESENTATION DU CAS D'ETUDE

III.2 .1 Présentation de l'aire d'étude : la baie d'Alger

Notre choix de l'aire d'étude s'est porté sur la Baie d'Alger aux vues de sa situation stratégique dans le projet de développement d'Alger grande métropole méditerranéenne en 2030 « **Projet Hub (master plan d'Alger)** »

Depuis plus de mille ans, Alger domine la baie et ouvre ses bras sur la Méditerranée, Port phénicien d'abord, ville romaine, berbère, arabe, ottomane, française ensuite, algérienne enfin. La ville d'Alger offre plusieurs atouts ; une situation d'excellence, une richesse historique et culturelle irréfutable, un patrimoine architectural, ressources naturelles et aux potentialités touristiques.

C'est la raison pour laquelle, notre choix s'est porté sur le territoire algérois et particulièrement axer notre intervention sur l'interface ville et mer dans la séquence qui connaît aujourd'hui une mutation accélère et qui détermine la future enveloppe urbaine de tout la patie ouest de la baie d'Alger

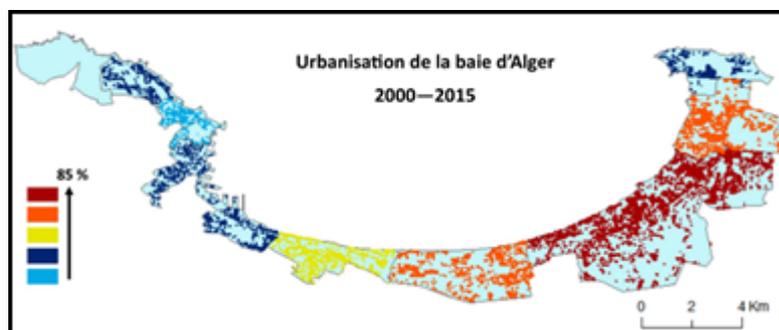


Figure 3.1 : Carte montrant l'urbanisation de la baie d'Alger entre 2000-2015. Source : PDAU d'Alger 2016

¹ LYNCH K, « L'image de la cité », Edit, Dunod, USA,1960, p.2.



III.2 .2 Situation :

Alger, Ville historique, porte de l'Afrique au Sud et rayonne sur l'Europe au Nord, Alger est considérée à ce titre un carrefour international et une métropole du bassin méditerranéen. C'est la raison pour laquelle, Alger doit revenir progressivement une ville qui s'ouvre sur l'avenir et reconquérir la position qui était la sienne dans le passé.

Nous citons à titre d'exemple les potentialités :

- **Stratégique** : Carrefour régional dans le bassin méditerranéen
- **Historique** : Plusieurs civilisations sont passées par le territoire.
- **Naturel** : climat doux et ensoleillé.
- **Paysager** : forme en croissant.
- **Economique** : présence d'un port commercial important.
- **Social** : population hospitalière

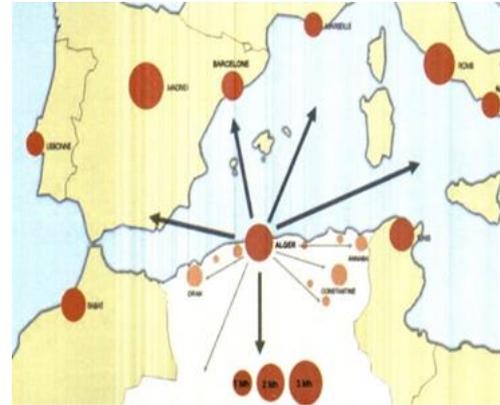


Figure 3.2 : Carte montrant la situation de la métropole d'Alger dans le bassin méditerranéen. Source : Wikipédia (Alger la métropole)

III.2 .3 Présentation de l'aire d'intervention : Bordj El Kiffan

Bordj El Kiffan, anciennement Fort-de-l'Eau pendant la période française, est une commune de la wilaya d'Alger en Algérie, située dans la banlieue Est d'Alger.

Ce secteur offre de grandes opportunités notamment dans le domaine touristique et culturel, et des potentialités foncières intéressantes. Les terres agricoles à potentiel plus ou moins élevé constituent une barrière pour le développement urbain, ce qui laisse la bande littorale comme seule hypothèse du développement urbain du secteur à moyen terme.



Figure 3.3 : Carte montrant la situation de la commune de Bordj El Kiffan dans la baie d'Alger. Source : Auteur.

III.2 .4 Limite naturelle de la commune de Bordj El Kiffan :

Bordj El Kiffan est délimitée au nord par la mer méditerranée, à l'est par Oued El-Hamiz.



Figure 3.4 : Image montrant l'interface ville-mer du centre de Bordj El Kiffan.

Source : Auteur.
Prise le 18.11.2018

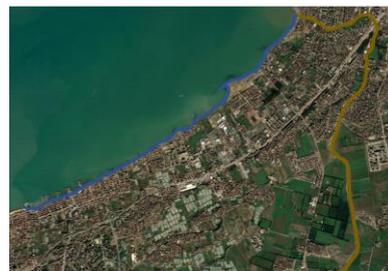


Figure 3.5 : Carte montrant les limites naturelles de Bordj El Kiffan.

Source : Auteur.



Figure 3.6 : Image montrant état de Oued El Hamiz en 2019.

Source : Auteur.
Prise le 18.11.2018

CHAPITRE 3 : CAS D'ÉTUDE



III.2 .5 Délimitation administrative :

La commune de Bordj El Kiffan est limitée :

- Au nord par la mer Méditerranée.
- Au Sud par la commune de Dar El-Beida.
- A l'Ouest par les communes de Mohammadia et de Bab Ezzouar.
- A l'Est par les communes de Rouïba et Bordj El-Bahri.



Figure 3.7 : Carte montrant la délimitation administrative de Bordj El Kiffan. Source : Auteur

III.3 LECTURE TERRITORIALE

« La structure urbaine de chaque ville est l'issue d'une structure territoriale » Sylvain MALFROY.

L'analyse du territoire sert à retracer les parcours structurants de l'aire appartenant à la ville et d'en saisir le rapport entre l'environnement naturel, structure du territoire, morphologie du site et la forme de la ville. Dit autrement la lecture territoriale a pour objectif de retrouver l'influence qu'a eu la géomorphologie du site sur l'implantation urbaine de la ville

III.3 .1 Structure naturelle du territoire d'Alger

L'étude géologique de la région algéroise, peu étendue en surface et formant un rocher qui s'avance dans la mer 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 Reghaia et à l'ouest par Oued Mazafran



Figure 3.8. Carte montrant structure du territoire d'Alger
Source : Fond , Atlas Mondial modifié par l'auteur

CHAPITRE 3 : CAS D'ÉTUDE



Dans une esquisse géologique et topographique du littoral d'Alger datant de 1911, il apparaît que ce littoral comprend essentiellement toute la région basse qui borde sur plus de 100 kilomètres le pied de l'Atlas, depuis le massif de Sidi-Fredj au nord de Thénia des Béni Aïcha, jusqu'au mont Chenoua à l'ouest de Tipaza.

Le relief se caractérise par trois zones longitudinales : le Sahel, le littoral et la Mitidja.

III.3.2 Processus de Formation et de transformation du territoire d'Alger

- Première phase : parcours de crête principale :

Le déplacement de l'homme sur le chemin de crête en évitant les cours d'eau est le premier parcours structurant du territoire



Figure 3.9: Carte montrant la phase 01 : structuration du territoire.

Source : Fond, Atlas Mondial modifié par l'auteur

- Deuxième phase : parcours de crête secondaire :

Dans cette phase, l'individu s'établit en passant d'un promontoire à un autre.

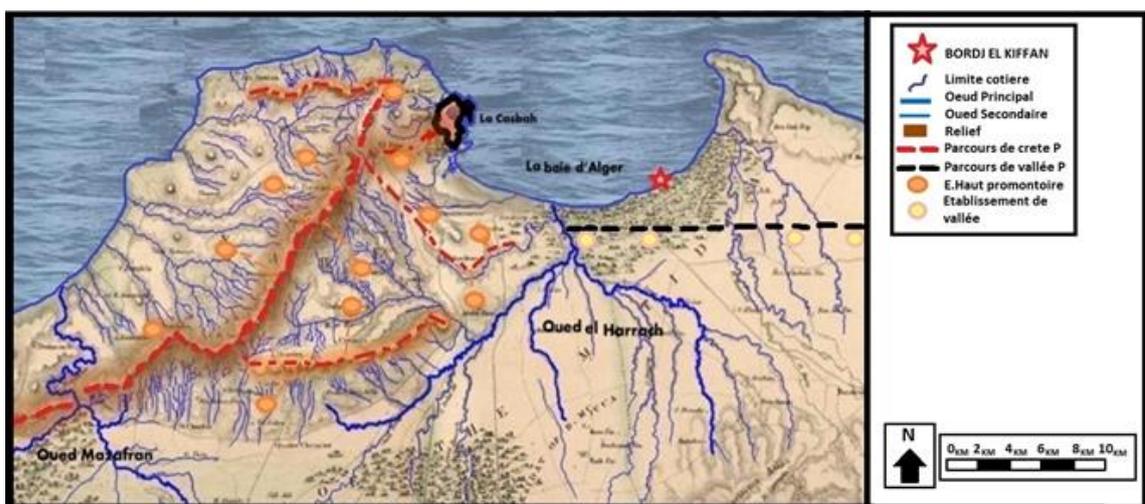


Figure 3.10 : Carte montrant la phase 02 : Prise de possession du territoire : Établissement.

Source : Fond : Atlas Mondial modifié par l'auteur

- Troisième phase : parcours de contre crête locale

CHAPITRE 3 : CAS D'ÉTUDE



Dans cette phase, l'homme s'installa dans les établissements de bas promontoires.



Figure 3.11 : Carte montrant la phase 03 : productivité artificielle : aire productive.

Source : Atlas Mondial modifié par l'auteur

- Quatrième Phase : parcours de crête continue et de contre crête synthétique

Cette phase se caractérise par la consolidation des noyaux de haut et bas promontoires.

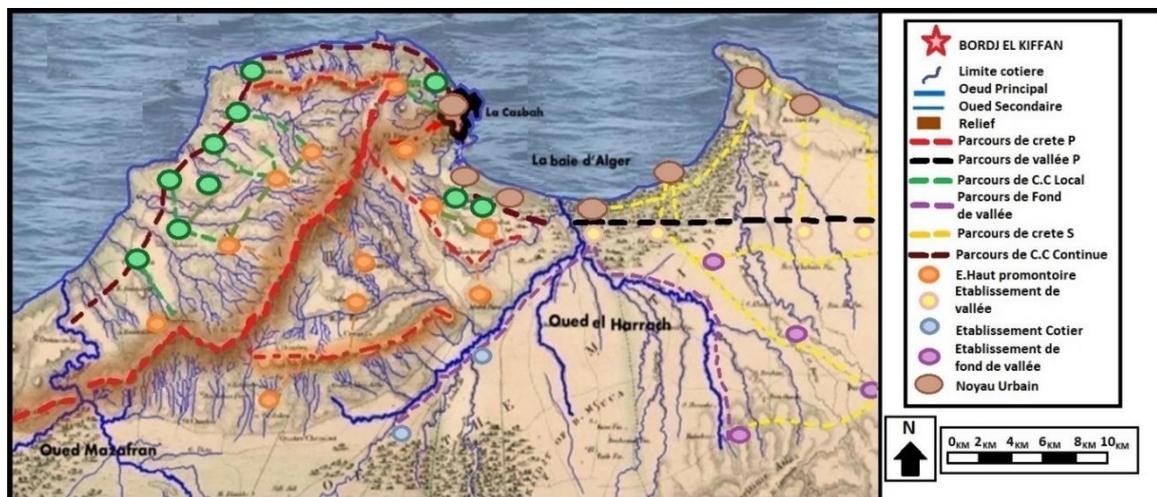


Figure 3.12 : Carte montrant la phase 04 : les noyaux urbains

Source : Atlas Mondial modifié par l'auteur

III.3.3 Synthèse :

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



La lecture territoriale nous permet de déterminer également l'échelle d'influence de la ville par rapport à son environnement macro-urbain. Dans le cas de

Bordj El Kiffan on parle d'un établissement côtier situé dans la partie est de la baie d'Alger. La naissance de l'établissement est dû à un croisement de deux parcours : Parcours de vallée secondaire et un parcours de contre crête synthétique qui sont apparus dans la 3^{ème} et la 4^{ème} phase du deuxième cycle :

Époque romaine : consolidation du territoire et utilisation de fond de vallée.

III.4 LECTURE DE L'ÉVOLUTION HISTORIQUE D'ALGER

Lecture de l'évolution historique de la ville d'Alger (formation et transformation de la périphérie algéroise) :

La morphologie urbaine d'Alger actuel est un ensemble de tissus composites où chaque période historique de croissance, laisse sa trace et se juxtapose (ou sa superpose) aux précédentes. De la période antique (phénicienne, berbères, romaine) il reste peu de traces visibles. Depuis, son développement a progressé d'une manière ininterrompue. A la veille de la colonisation française, Alger est une ville de taille modeste de 30000 habitants qui s'étend seulement sur 46 ha. A ce noyau historique se juxtaposent de différentes extensions coloniales et très rapidement la ville va s'étendre, En l'espace d'un siècle (1830-1930), l'urbanisation longe la bande côtière jusqu'au jardin d'Essai en s'élevant progressivement vers les premières hauteurs du site. Trente ans plus tard (1960) la ville s'étend sur la moitié de la baie d'Alger, jusqu'à l'oued El-Harrach, trente ans plus tard encore (1990) l'ensemble de la baie est consommé par l'urbanisation qui déborde même au-delà.

La ville occupe actuellement les hauteurs du site, s'étend en profondeur sur la plaine de la baie et sur le Sahel. la croissance urbaine et villages périphériques pour les englober au tissu central de la ville (Hussein Dey, El Harrach, El Biar...)²

On a simplifié la croissance urbaine de l'agglomération d'Alger pour tenter de reconstituer la formation et de la transformation des différentes périphéries constituées au fur et à mesure du développement de la ville pour ne retenir que quatre phases de formation significatives :

La première phase : englobe une longue période historique allant du comptoir phénicien à la ville fortifiée sous l'occupation ottomane, c'est la première structuration territoriale à travers les établissements antiques. Le site était abandonné et puis réutilisé à partir du 10^{ème} siècle d'une manière ininterrompue, mais la croissance urbaine reste très lente jusqu'au début du 19^{ème} siècle

La deuxième phase : correspond à une période de bouleversement radicale des structures existantes par la colonisation à partir de 1830. les premières implantations françaises juxtaposées au noyau historique de la Casbah marquent le départ d'une dynamique de croissance urbaine plus importante. En un siècle de colonisation (1830/1930). L'urbanisation a gagné le tiers du site naturel de la baie. Alger dispose d'un nouveau centre, fondé sur le tissu existant, restructuré et consolidé par les 1^{ères} extensions juxtaposées au noyau de la médina et d'une première périphérie moderne, composée de quartiers ouvriers et industriels.

² S. Hammache, Ville, métropole, région, édition: Jean-Paul Gisserot (Trialog64), Alger, 1989, P38



La troisième phase est constituée par la formation d'une deuxième périphérie depuis la deuxième guerre mondiale, extension particulièrement rapide durant les années cinquante.

III.4.1 Structure viaire de la baie d'Alger

Le territoire algérois est connu par sa dynamité viaire, plus de 800.000 véhicules traversent ce secteur chaque jour cela crée des problèmes de circulation vu que ce territoire est desservi seulement par deux voies principales (rocade nord et sud) et deux secondaires (la route moutonnaire et la RN24), les nœuds d'intersection de cette structure viaire connaissent des emboitage quotidien à cause de la typologie des voies, la mauvaise gestion des flux de circulation et notamment le manque de transport collectif moderne.

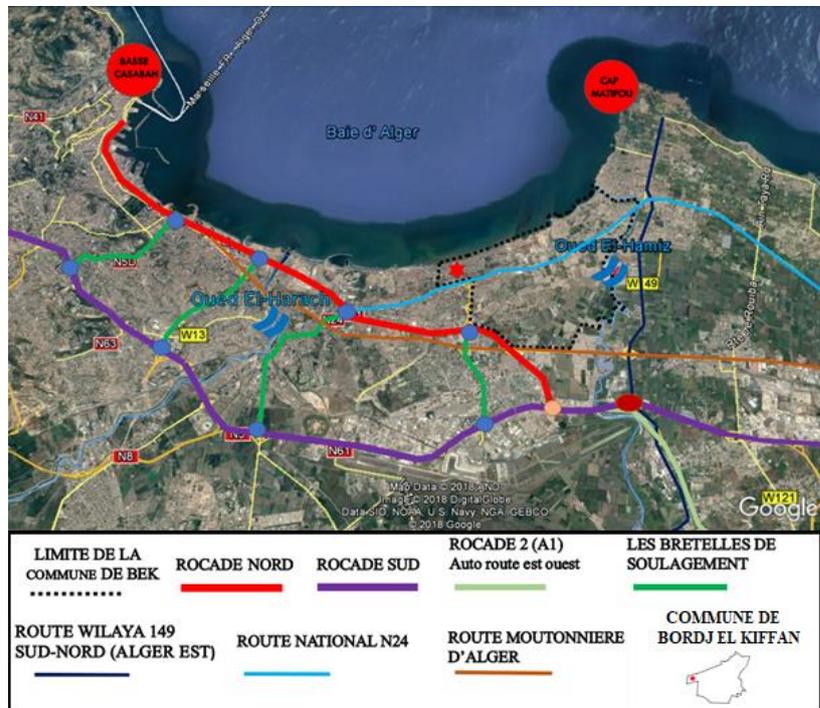


Figure 3.13. Carte montrant la structure viaire connectée à la baie d'Alger. Source :Auteur

III.4.2 Structure urbaine de la baie d'Alger

La baie d'Alger s'est développée selon un processus de formation et de transformation basé sur l'hypothèse de modularité (le dédoublement). Le dédoublement est conditionné par la morphologie de la ville, et assuré par un module de base élémentaire qui correspond à l'organisme urbain de la Casbah d'un module de 900m de dimension, l'équivalent de la distance qui se trouve entre Bab Azoune et Bab El Oued.

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 souvent matérialisés par des points de départ « HAUT » et points d'arrivée « BAS » comme exemple « Axe KHMISTI : square Sofia jusqu'à hôtel l'Aurassi ». Ces liaisons sont le plus souvent animées par des commerces, des jardins. Tous ces éléments constituent des éléments de repère et d'articulations importantes.

Les articulations perdent progressivement leur logique de liaison en se confrontant au niveau de l'axe Ali Mellah et l'axe des Fusillés qui sont matérialisés par des axes de circulation mécanique (voies rapides).

La continuité de ce dédoublement dans la partie est d'Alger nous démontre une structure globale de la baie qui s'articule avec des axes très importants ou avec des projets structurants et marquants qui domine sur toute la baie.

CHAPITRE 3 : CAS D'ÉTUDE



Le dédoublement qui représente 8 modules de base de la désente de **DRIDE Houssin** et l'intersection avec le dédoublement qui lui précède représente le centre géométrique de la baie qui est définie par de nombreux projets tel que la grande mosquée d'Alger, la foire d'Alger le centre hôtelier et d'affaire Hilton et la fameuse barre de les dunes.



Figure 3.14. Carte montrant le dédoublement de la structure de la baie d'Alger.

Source : google Earth, modifié par Auteur.

Une fois projeté la même logique sur notre aire d'intervention on remarque que l'intersection d'un module de 4 faites sortir un axe très important qui est la bretelle d'aéroport qui relie toutes les voies mécaniques importants de la baie d'Alger (la route moutonnaire, la rocade nord et la rocade sud) directement avec Bordj El Kiffan en venant directement de l'aéroport d'Alger

III.4.3 Les projets structurants qui dominant la baie d'Alger :



Figure 3.15 : Image de l'Hôtel Aurassi.

Source : <https://www.algerie-eco.com/2019/06/01/chaine-el-aurassi-un-chiffre-daffaire-de-3-5720-millions-de-da-prevu-en-2019/> consulté le :20.01.2019



Figure 3.16: Image Riad El Fateh (makam echahid) . Source :

<https://samirquik.skyrock.com/642393411-une-vue-sur-alger.html> consulté le :20.01.2019



Figure 3.17 : Image du palais de la culture

Source : <https://www.remontees-mecaniques.net/bdd/reportage-tph-v-palais-de-la-culture-poma-4102.html> consulté le :20.01.2019



Figure 3.18 : Image de la grande mosquée d'Alger.

Source ; <https://www.eqis.fr/action/realisations/grande-mosquee-dalger-algerie> consulté le :20.01.2019



Figure 3.19: Image de la barre de Les dunes.

Source ; <https://mapio.net/a/40537900/?lang=fr> consulté le :20.01.2019



Figure 3.20: Image de la maquette finale du centre hôtelier Hilton (en cour de construction).

Source ; <https://jones16.skyrock.com/1241954034-alger-medina.html> consulté le :20.01.2019

III.4.4 Genèse historique de la commune de Bordj el Kiffan :

Selon F. CHOAY :

« Le but de la lecture historique est de construire un cadre de référence à partir duquel nous saisirons le sens réel de l'urbanisme proprement dit sous diverses formulations et formules et situer les problèmes actuels de l'aménagement urbain. »³

Objectifs de la lecture historique :

- Reconnaissance du processus de formation et de transformation des différentes composantes du site (bâties et non bâties).
- Identification des éléments naturels (falaise, oueds, mers...).
- Identification des différents modes et formes de reconnaissances sur la structuration globale du site (ruptures, articulation...).

³ F.choay, l'urbanisme, utopies ou réalités : historienne des théories et des formes urbaines et architecturales. Elle était professeur aux universités de Paris I et Paris-VIII

CHAPITRE 3 : CAS D'ÉTUDE



- Connaître par le biais du passé ce qui peut nous être utile pour le présent et l'avenir.
- Comme toutes les villes du monde, l'évolution dans le temps, fait l'évolution dans la ville. Bordj El Kiffan est parmi les villes d'Alger qui ont connu une évolution rapide dans le temps voire un changement de vocation
- Avant de plonger dans le détail de l'histoire de Bordj el Kiffan, il est bien de mentionner quelques écrits historiques sur cette région.

• **D'après les environs d'Icosium (Alger) P435 :**

« *Bordj-el-Kiffan (le fort des Coteaux), bâti sur le bord de la mer, par Djafar-Pacha, en 1584 (989 hég).*

18 k. *Le Fort-de-l 'Eau, com. De 1,845 hab. Les Mahonnais du Fort-de-l 'Eau sont les premiers maraichers du pays. La route se dirige à l'E.*

20 k. *La Rassauta, et mieux Rassouta, a été répartie en deux com. Le Fort De l'Eau et la Maison Blanche.*

24 k. *On franchit l'oued Khramis ou Hamis sur un pont en fer.*

26 k. *1/2 Rusgunia. Les ruines de cette ville occupent un vaste espace de forme circulaire, mais un peu allongé, limité à l'O. Par la cote qui est légèrement escarpée. Quelques édifices, composés de demi-voutes, et des tronçons de colonnes épars, semblent indiquer les restes d'anciens bains. Des fragments de mosaïques, des pierres frustes, des inscriptions, des Médailles, y ont été recueillies à différentes époques. D'après les anciens itinéraires, la cité romaine, qui dut être assez considérable, et eut plus tard en évêque, était celle de Rusgunia. »*

• **D'après la Revue Africaine – Volume 5 - les environs d'Icosium (Alger) P435 :**

« *Bordj el-Kifan. - Le Bordj el-Kifan, que nous appelons Fort-de l'Eau, a été bâti avec des matériaux antiques, dont quelques-uns ont été apportés de Tipasa. Il y a parmi ces derniers une pierre où on lit le nom de la colonie de Tipasa, et qu'il serait intéressant de faire transporter à notre Musée ; car, placée dans la partie extérieure de la muraille que le*

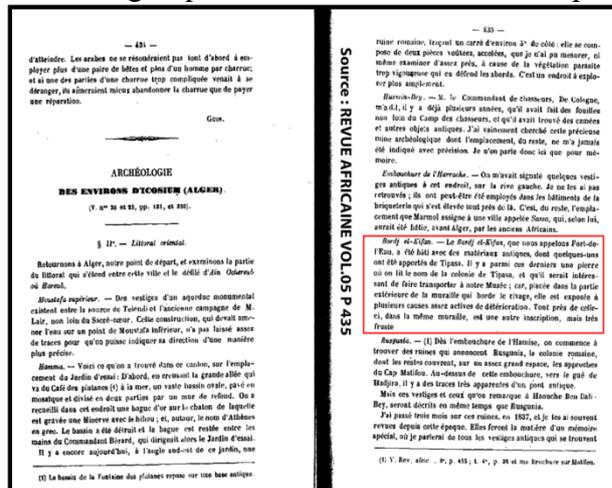


Figure 3.21 : Image du livre : La revue africaine, Volume 5 – les environs d'icosime (Alger) p40.

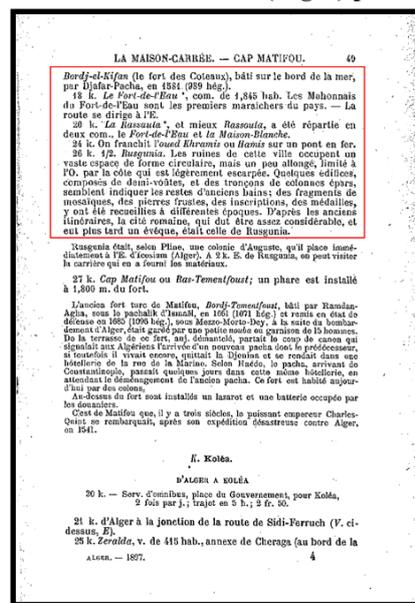


Figure 3.22 : Image du livre. Source : la Revue Africaine, Volume 5 - les environs d'Icosium (Alger) P435.

• **D'après la Revue Africaine – Volume 5 - les environs d'Icosium (Alger) P435 :**

« *Bordj el-Kifan. - Le Bordj el-Kifan, que nous appelons Fort-de l'Eau, a été bâti avec des matériaux antiques, dont quelques-uns ont été apportés de Tipasa. Il y a parmi ces derniers une pierre où on lit le nom de la colonie de Tipasa, et qu'il serait intéressant de faire transporter à notre Musée ; car, placée dans la partie extérieure de la muraille que le*



rivage, elle est exposée à plusieurs causes assez actives de détérioration. Tout près de celle-ceci, dans la même muraille, est une autre inscription, mais très fruste. »

III.4.4.1 Les grandes périodes marquantes de l'histoire de Bordj El Kiffan :

Le choix des périodes est effectué « par l'appui » de photographies aériennes de 1972 et de 1999, cartes topographiques de 1960, prise de vue de 1957, de 1987 et de 1983 et de données recueillies auprès des archives de la wilaya d'Alger, CNERU et de l'APC de Bordj el Kiffan.



Figure 3.23: Carte montrant les premières traces de la ville. Source : mutation urbaine dans les aires

III.4.4.1 Période Romaine (Avant 1515) :

Vue le manque d'informations et sources à cette époque sur la ville de Bordj El Kiffan on peut parler seulement et à titre d'hypothèse de la présence d'un axe Romain sur lequel se trace actuellement RN24.

III.4.4.2 Période ottomane (1516-1830) :

Par soucis d'améliorer la défense d'Alger, les ottomans ont édifié une ligne de forts pour accueillir les batteries militaires en continuité avec celle déjà implantées a :

La basse casbah, Hussein Dey, Stanboul, La Perouse ... Tout au long de la baie d'Alger dont l'un à Bordj El Kiffan érigé par Mohammed BACHA sur un rocher semblable à une petite tête avancée dans la mer en 1135 de l'hégire, correspondant aux années 1722-1723 de l'ère chrétienne comme l'indique une plaque de marbre portant une inscription en langue arabe située sur la façade principale du Fort.

Le fort Turc est en travaux de restauration actuellement. Il fut érigé en pierre de taille afin de résister à toutes les attaques, il résista dans le temps aussi grâce à ce matériau⁴.

Selon le Dr Ali Khelassi : le fort fut érigé par Pacha Mohammed « sur un rocher semblable à une petite tête avancée dans la mer » en l'an 1135 de l'hégire correspondant à l'année 1722 Ce qui le prouve, c'est la traduction de la pierre en marbre se trouvant à l'entrée (figure 4)

⁴ Dr Khelassi, constructions militaires ottomanes de la ville d'Alger.

CHAPITRE 3 : CAS D'ÉTUDE



Le fort a pour nom : Bordj-el-Kiffan "la forteresse des précipices », durant cette période, Bordj El Kiffan avait une vocation agricole.

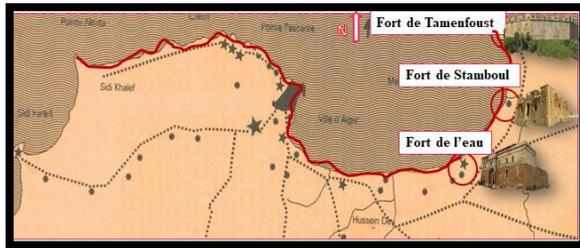


Figure 3.24 : Fortifications de la banlieue d'Alger



Figure 3.25 : Image actuelle du fort turc
Source : APC de Bordj El Kiffan

III.4.4.3 Période coloniale (1830-1962) :

Avec l'arrivée des français en 1830, Bordj el Kiffan fut appelée « Fort de l'eau » en raison de puits d'eau potable à l'intérieur du fort.

Cette période fut caractérisée par l'intégration des Français sur le site. Leur intégration fut favorisée dans un premier temps par 3 facteurs :

1. L'existence d'un fort perché sur un rocher et dans l'apport sécuritaire auquel il contribue.
 2. L'existence d'un axe Romain qui garantissait la liaison Alger-Ain Taya.
 3. L'abondance des terres agricoles (cultures maraichères) qui représentaient un fort potentiel économique en ce temps-là.⁵
- 1850 : Le 1er noyau et le 1er tracé de la ville de Bordj El Kiffan
 - 1895 : La 1ère extension vers le nord sous le nom du plan de rattachement
 - 1908 : La création d'une station balnéaire « El Marssa » pour des objectifs touristiques
 - 1933 : La Création de l'extension du front de mer du côté ouest du fort « Quartier Lido »
 - 1937 : La création de « Verte Rive » à l'Est du fort
 - 1941 : La création de « Tamaris »
 - 1958 : l'installation de la cité « Claire Matin » et « Cité Faizi » aux accès de la ville

Les colons sont intégrés à l'intérieur de la ville avec l'utilisation d'une trame urbaine militaire orthogonale d'une base de module de 20*30m, ils ont partagé la ville en deux parties : zone urbanisable et une autre agricole (voir figure) dont le village se structure le long d'un axe romain (l'axe Ali Khodja) et d'une place marquée par un point de repère qui est l'église (symbole religieux), cette dernière s'est déplacée à l'extension nord du village.

⁵ M.saidouni, S. Hassaine, D. Abdesselam, F. Elhadj ; mutations urbaines dans les aires périphériques : cas de la commune de Bordj El Kiffan : Histoire d'un Centre Rural Algérien fort de l'eau.

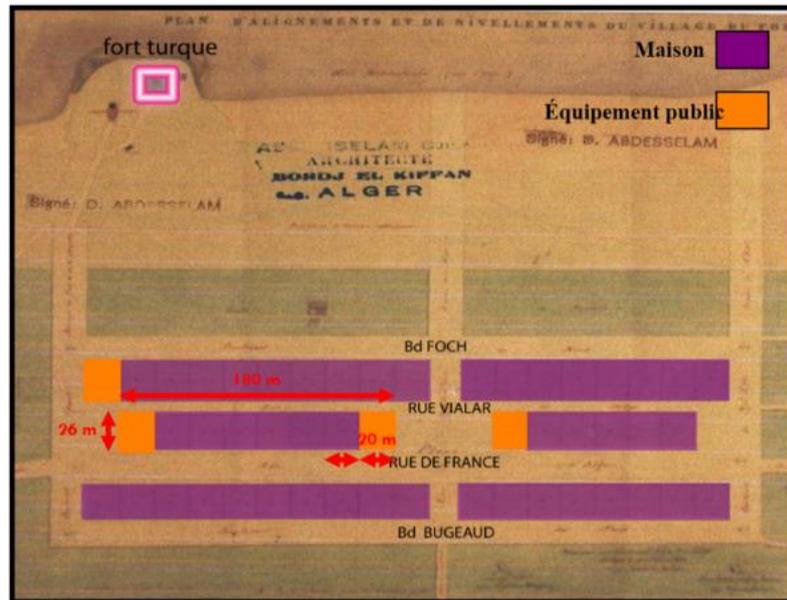


Figure 3.26 : plan d'attachement et de nivellement du village. Source : Département d'Alger (centre des archives) modifié par : Auteur

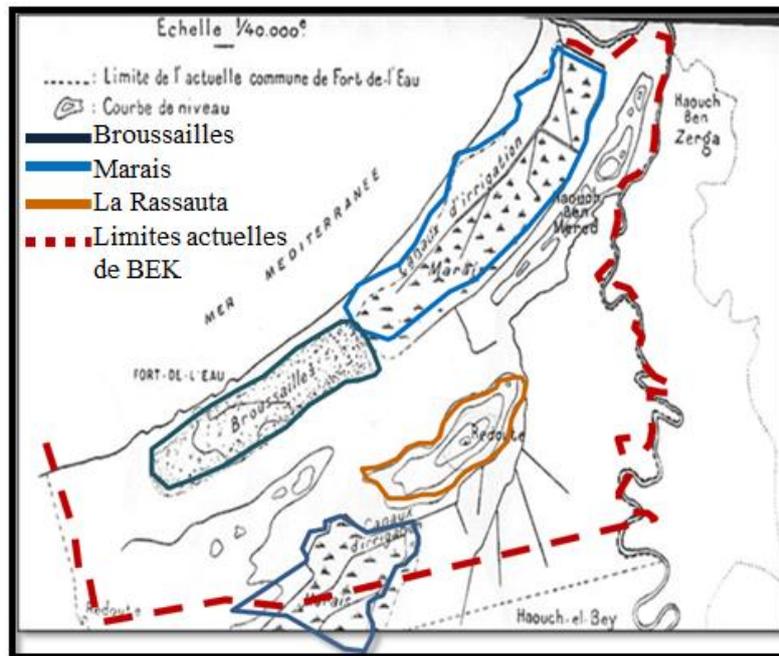


Figure 3.27 : Le domaine de la Rassauta avant 1850. Source : Gilbert Bresson, Livre : Histoire d'un Centre Rural Algérien fort de l'eau

III.4.4.4 Période postcoloniale :

Après l'indépendance Bordj el Kiffan perd peu à peu les quelques éléments qui en faisaient un centre balnéaire en gardant néanmoins un caractère attractif important grâce surtout aux commerces de restauration du boulevard Ali Khoja, d'où la création du quartier Saïdi en 1984 visant à étendre ce boulevard avec l'implantation du commerce à l'échelle du quartier et moins important que celui du boulevard Ali Khoja La ville de Bordj el Kiffan n'a subi aucune extension urbaine à part quelques projets ponctuels de base suivant la nécessité, les moyens

CHAPITRE 3 : CAS D'ÉTUDE



et les besoins des habitants, et cela à cause de l'absence d'instruments d'urbanisme.⁶ On peut citer :

- Un stade à la Verte rive.
- Un lycée à la Verte rive.
- Un lycée à Mouhous.

Et afin de dégager la vue sur la mer, il y a eu un retrait à la 3ème dimension c'est-à-dire la dégradation du niveau de gabarit de R+3 à R+1. Et en façade une inclinaison de 60 degrés pour l'ensoleillement du boulevard et pour le prospect

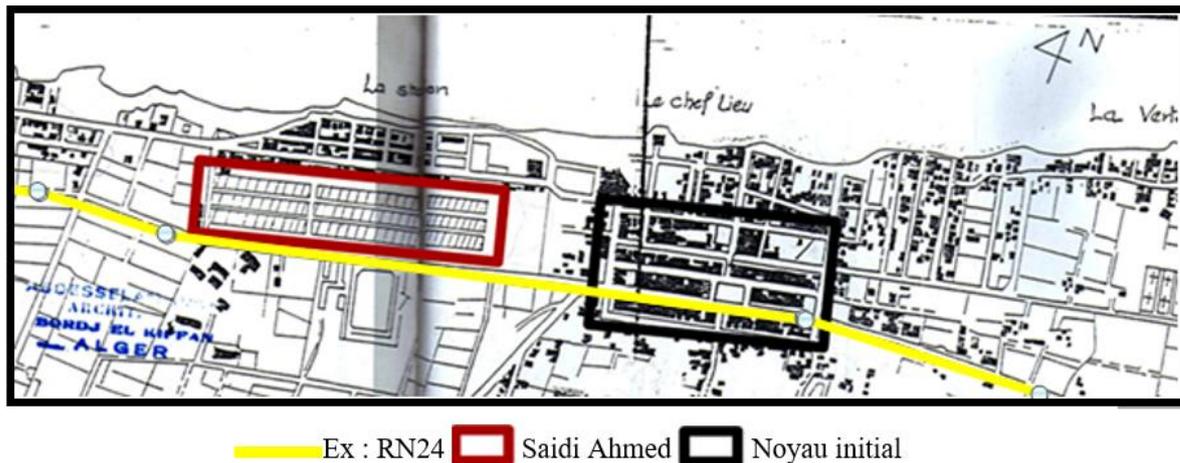


Figure 3.28 : Plan de fort de l'eau 1984. Source : CNERU modifier par l'auteur

III.4.4.5 La période Actuelle :

Dans cette période les terres fertiles sont urbanisées à cause du développement de la ville vers le sud, il y a eu naissance de nouveaux tissus (extensions des collines Mouhous, les quelques maisons d'habitations, cité Sorecal... etc) c'est ainsi que : Le développement au sud tourne dos à la mer et chacun des propriétaires privés construisent comme ils veulent ce qui donne une consommation totale des terres à caractère agricole et fait perdre la ville la valeur de ses lieux ce qui nous donne :

- Extension de la ville, sans trame.
- Ignorance de la vocation agricole, et touristique

III.4.4.6 Synthèse de l'évolution :

D'après la lecture diachronique de la ville de Bordj el Kiffan on a pu comprendre la logique d'implantation de la ville, son évolution à travers l'histoire.

Depuis l'époque turque jusqu'à nos jours la ville est passée par plusieurs étapes, d'une RESSAUTA et quelques Houaches (population autochtone) à vocation agricole, puis un village colonial à vocation touristique. Chaque étape a orienté la ville, en lui attribuant une

⁶ M.saidouni, S. Hassaine, D. Abdesselam, F. Elhadj ; mutations urbaines dans les aires périphériques : cas de la commune de Bordj El Kiffan



vocation différente. Après l'indépendance la ville a commençait à s'étaler anarchiquement vers le sud et de perdre ses vocations mères.

L'image de Bordj-El-Kiffan et son évolution à travers le temps fut le résultat d'enchaînement de plusieurs étapes qui ont finalement permis de forger l'identité actuelle de cette ville, Mais le bouleversement et l'explosion urbaine, se caractérisant par la création de lotissements qui n'obéissaient à aucune norme urbaine, ni typologie architecturale empiétant sur les terrains des exploitations agricoles individuelles et collectives se fait sentir à la fin des année 1980. C'est ainsi que commençait le repérage de l'habitat précaire, le recenser, et essayer d'y remédier avec le morcellement de dizaines d'hectares pour la présomption de cette forme d'habitat. On assistait donc à des tournements de centaines d'hectares agricoles, avec la complicité des élus locaux et l'administration en général.

III.5 LECTURE URBAINE

III.5.1 Lecture morphologique :

III.5.1.1 Accessibilité de la commune de Bordj El Kiffan :

La commune de Bordj El Kiffan est favorisée par le passage de routes importantes, qui offrent une facilité d'accès vers la ville d'Alger, et une sortie de celle-ci vers l'Est, ainsi nous avons :

AUTOROUTES : il existe au niveau de Bordj El Kiffan une autoroute récemment réalisée, pour alléger l'encombrement, sans pour autant passer par le centre-ville, elle relie la RN 24 et la RN 5, par l'intermédiaire de l'autoroute de l'Est.

ROUTES NATIONALES : la commune est traversée par deux routes nationales :

- La RN 24 : traverse la commune d'Est en Ouest, en la reliant avec Bordj El Bahri à l'Est et El Mohammadia à l'Ouest.
- La RN 5 : elle constitue la limite Sud de la commune, la relie à Alger centre et part jusqu'à Constantine.

CHEMINS DE WILAYA : sont en bon état et totalisent 9Km de longueur.

- Les chemins de wilaya 149 et 145 : assurent une liaison rapide entre l'autoroute de l'Est et la rocade Sud d'une part, la RN5 et la RN 24 d'autre part.
- CW 149 : relie Ben Zergua (Haraga) et Dergana.
- CW 249 : il représente la limite de la commune au Nord de Dergana et assure la desserte vers Ain Taya et Rouïba

FUTUR ACCES MARIIME

- Le transport de voyageurs par voie maritime reliant le port d'Alger à Tamentfoust.

CHAPITRE 3 : CAS D'ÉTUDE

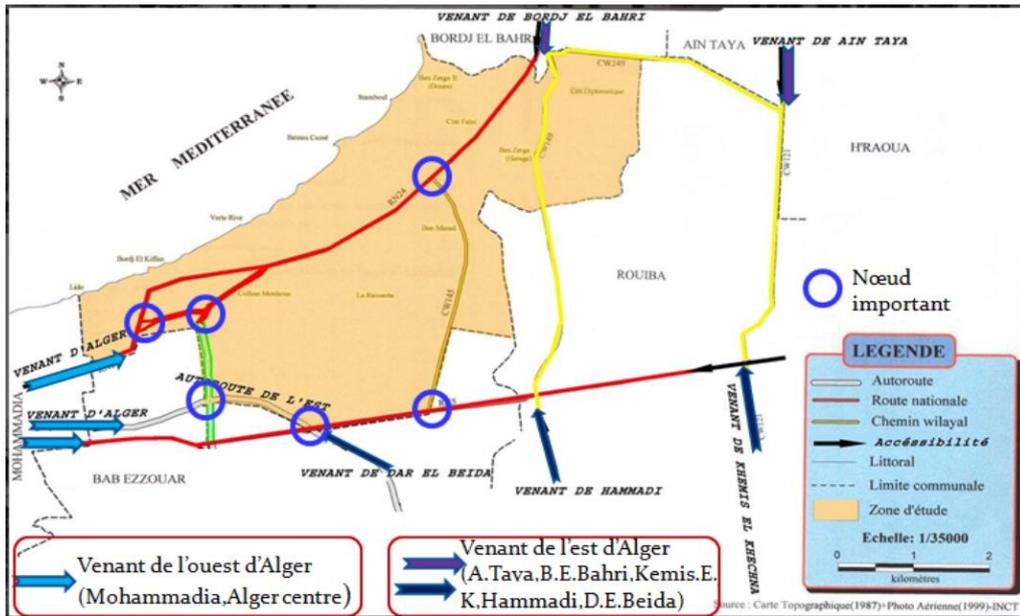


Figure 3.29 : Carte montrant l'accessibilité de Bordj El Kiffan. Source : Auteur

III.5.1.2 Les parcours

Les parcours traversant notre zone d'étude sont hiérarchisés comme suit :

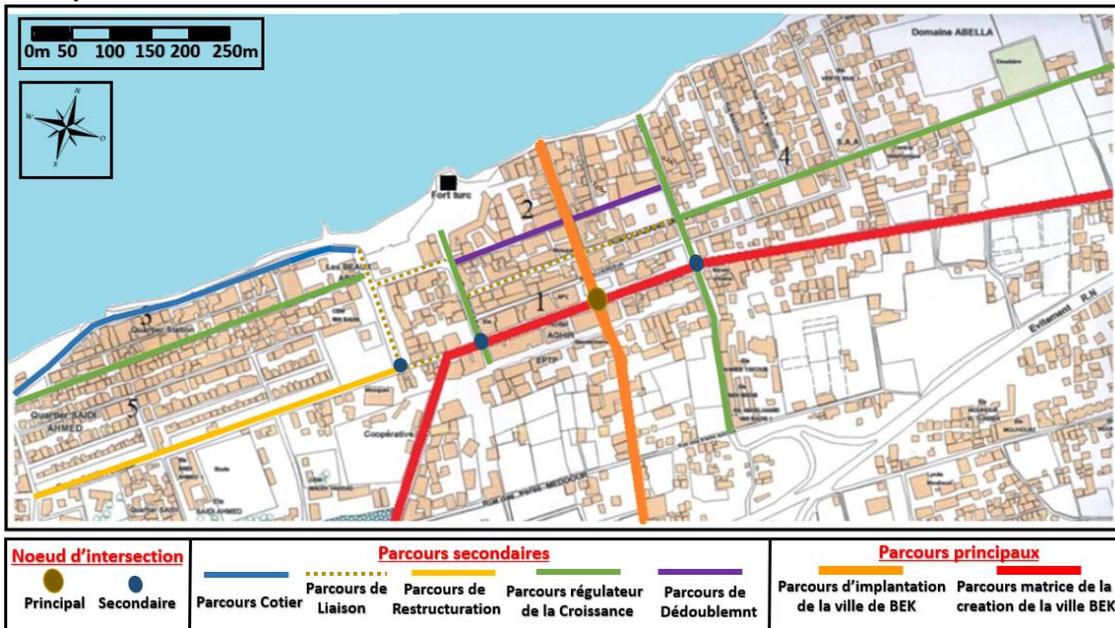


Figure 3.30 : Carte montrant les parcours. Source : Auteur

- **Parcours Matrice de la ville** : correspond à l'avenue Ali Khoda et le boulevard 1^{er} novembre ex route nationale RN24 à l'origine de la formation de la commune représentait à l'époque romaine le parcours qui menait vers Bedjia et l'un des parcours territoriaux que l'homme a traversé dans le nord central de l'Algérie
- **Parcours d'implantation de la ville** : perpendiculairement à l'axe matrice les parcours d'implantation correspondent la rue Daib Ben Aissa le parcours de liaison entre Maison Carré et son aire de production, la première urbanisation s'est faite dans l'intersection des deux parcours (matrice et d'implantation)



- **Parcours de dédoublement de la ville** : parallèlement au parcours matrice dans la partie où la ville a été fondée, un parcours de dédoublement se forme une fois la première entité était saturée et créant une deuxième entité de la ville.
- **Parcours régulateur de la Croissance** : correspond à des parcours de prolongement de la structure urbaine de base dans les quatre directions dans le but d'assurer une croissance cohérente au noyau principal.
- **Parcours de Restructuration** :
C'est un parcours qui relie la structure urbaine de la ville avec la périphérie et la ville de Mohammadia (le Lido) qui se trouve juste à côté.
- **Parcours de liaison** : C'est un parcours qui vient organiser les unités comprises et relier le noyau central avec les autres entités
- **Parcours Côtier** : C'est un parcours qui relie l'interface physique de la mer avec la ville de Bordj El Kiffan et représente le boulevard maritime de la ville.

III.5.1.3 Les espaces publics :

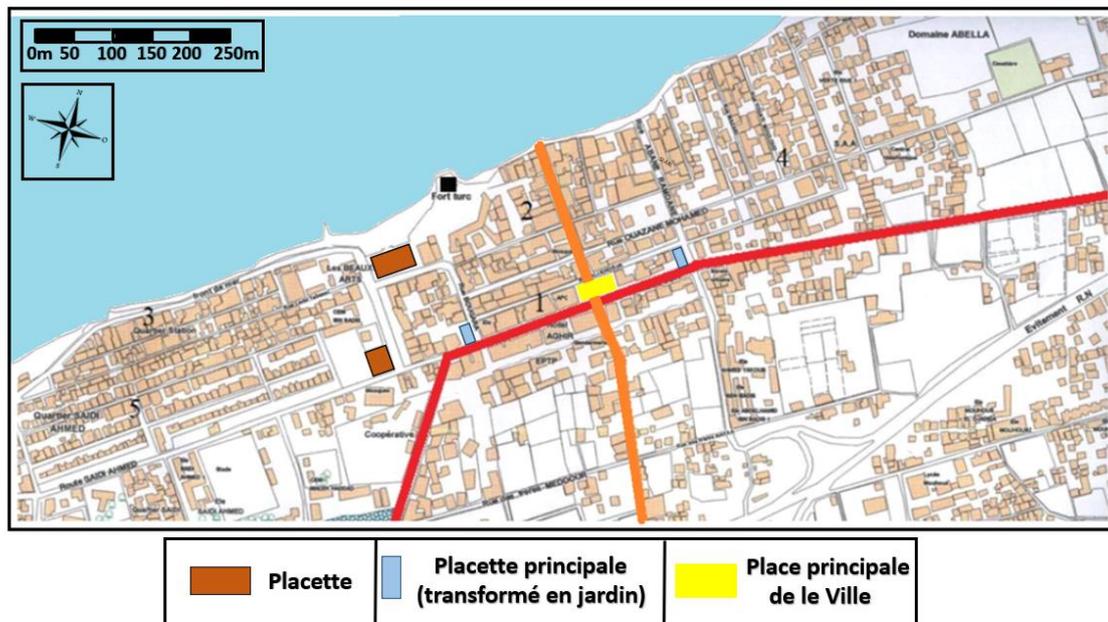


Figure 3.31 : Carte montrant les espaces publics. Source : Auteur.

Les espaces publics identifiés dans la commune de Bordj El Kiffan sont classés selon deux échelles :

- *Espace public à l'échelle de la ville* :
 - 1 - La place principale
 - 2 - Le boulevard Ali Khoja
- *Espace public à l'échelle du quartier* :
 - 3 - Les deux placettes transformées en jardin.
 - 4 - La placette de la sirène (boulodrome actuel).

III.5.1.4 Logique de découpage des ilots

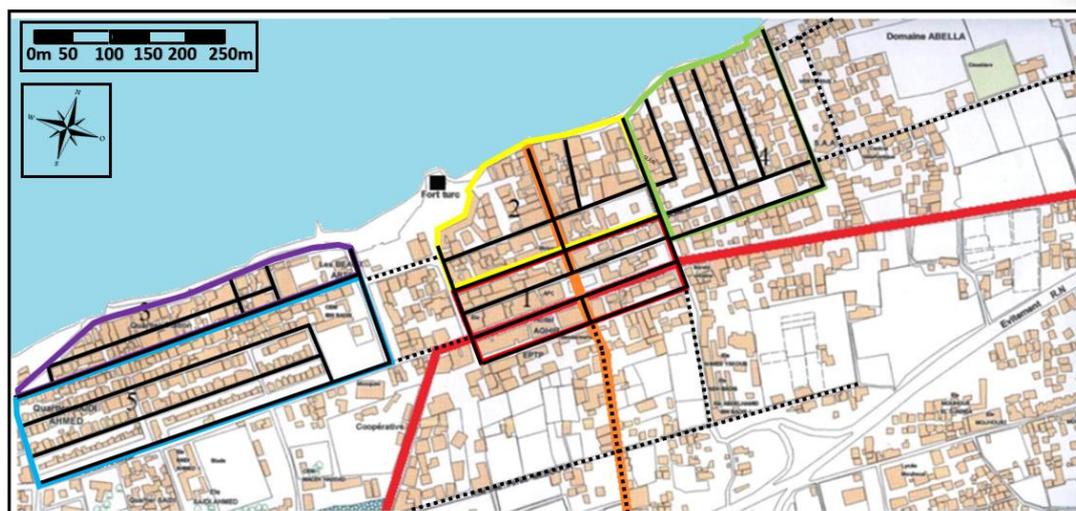


Figure 3.32 : Carte montrant le découpage des ilots. Source : Auteur

Nous constatons que la trame urbaine de Bordj El Kiffan est régulière dans la partie Nord alors qu'elle est irrégulière dans la partie Sud, cela est dû à l'absence des instruments d'urbanisme. (Rupture morphologique) ?

Il existe 2 tissus urbains à Bordj El Kiffan :

- Tissu colonial : Au noyau central, extension Nord, est et ouest.
- Tissu post colonial : Mouhous, Saïdi.

Le caractère contrasté des formes urbaines de Bordj el Kiffan est dû à l'absence d'un schéma global et cohérent, il s'agit du produit de séquences d'urbanisation ponctuelles déconnectées les unes aux autres.

Le passage d'un schéma urbain unitaire ou domine le contraste entre un village colonial et des terres agricoles qui s'étendent tout autour, à un schéma fragmentaire (constitué de séquences d'urbanisation ponctuelles déconnectées les unes aux autres) ..

III.5.1.5 Synthèse :

La commune de Bordj El Kiffan occupe une situation géostratégique très importante par rapport à la baie d'Alger :

- Position excentrée qui lui offre le statut d'une perspective directe vers la métropole).
- La proximité de plusieurs équipements stratégiques tel que l'aéroport d'Alger, la foire d'Alger la grande mosquée d'Alger le quartier d'affaire de Bab Ezzouar.

On remarque que Bordj El Kiffan possède un axe très important qui la relie directement à la structure viaire d'Alger (la route moutonnaire la rocade nord et la rocade sud) qui est la bretelle d'aéroport.

En matière de place publique Bordj El Kiffan souffre d'un manque qualitatif : place placette boulevard esplanade....

Par rapport aux équipements on constate que Bordj El Kiffan souffre aussi d'un manque d'équipements administratifs et touristiques à l'échelle de la ville et à l'échelle de toute l'agglomération.

En ce qui concerne la disponibilité foncière on remarque une grande portion de terrain vide groupé dans un îlot mal structuré dans la partie sud du noyau historique.



III.5.2 Lecture typologique :

III.5.2.1 Intérêt de la lecture typologique

L'utilisation de la typologie a toujours été à la base des études des phénomènes dans tous les domaines, elle consiste à mettre suivant les caractéristiques spécifiques à ces derniers des systèmes de classification

Dans le domaine de l'architecture certaines classifications tiennent comptes des aspects figés de l'objet, ils peuvent être d'ordre fonctionnel, chronologique ou géographique contrairement à cette attitude, la vision typo morphologique aborde la classification typologique en retraçant le processus de formation et de transformation du type « la typologie est donc un instrument, une méthode au service de la connaissance (morphologie) de la variété et de la variation des formes dans le temps »⁷

A travers l'analyse effectuée, il nous a paru clairement que Bordj el Kiffan est une ville qui a connu sa formation et transformation durant la période coloniale, donc notre lecture typologique des édifices se fera à partir des relevés des édifices dont nous disposons : ces relevés représentent la maison coloniale et la maison postcoloniale.

III.5.2.2 Typologie du bâti :

La ville de Bordj El Kiffan est composée d'un cadre bâti mixte, mais avec une grande dominance aux habitat vue que la ville était fondée à la base sous forme d'un village balnéaire résidentiel.

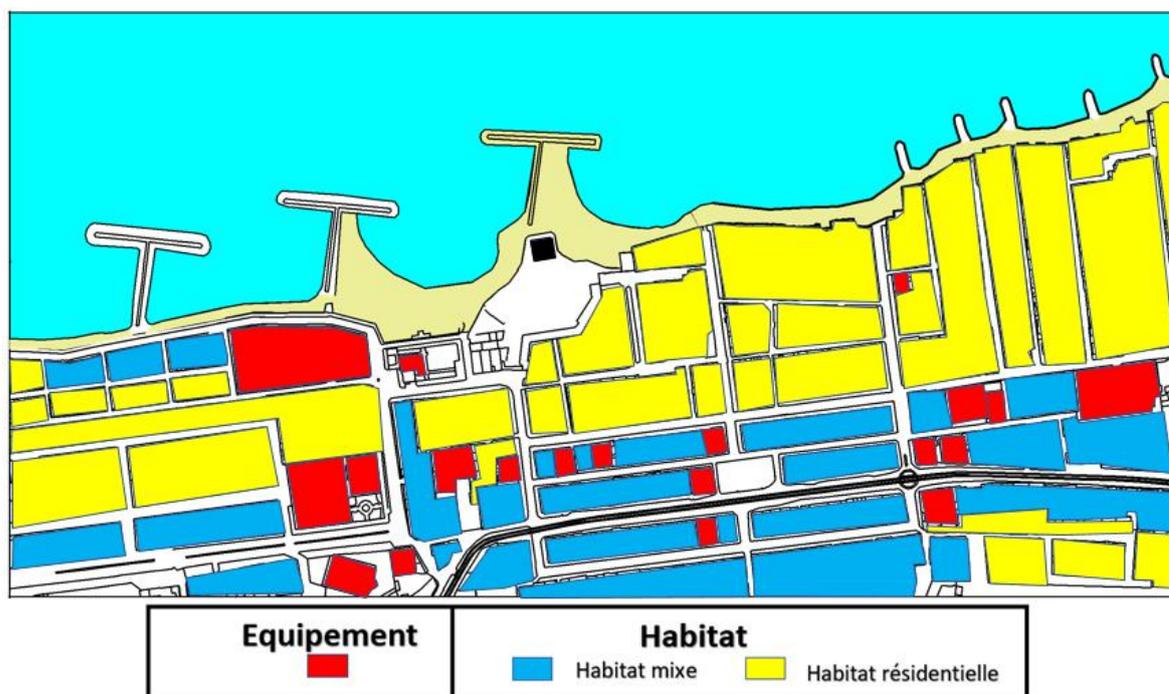


Figure 3.33 : Carte montrant la typologie du bâti au chef lieux Bordj el Kiffan. Source : Auteur.

⁷ G. Caniggia, la lecture de Florence



III.5.2.3 Le type bâti colonial :

Les maisons individuelles de type colonial à Bordj el Kiffan constituent la plus grande partie des habitations réalisées en un intervalle d'un siècle dans les différentes entités de la ville

Le bâti Colonial au sein du noyau originel révèle un langage architectural qui est un très riche patrimoine à sauvegarder (voir relevés maison n 01 et 02)

1ere Maison :

Situation : Cette maison se situe à l'intérieur de la ville (noyau initial) c'est une maison coloniale d'une parcelle de rive elle est délimité par la voie principale ALI khoja.

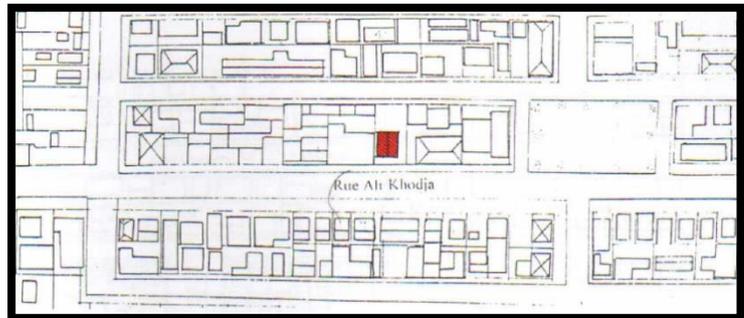


Figure 3.34 : Carte montrant la situation de la maison1.
Source : DUCHE

Gabarit : RDC.

Relevé :

- La maison a une forme régulière (rectangle).
- Elle est divisée en 2 (bâti et jardin).
- La maison est mono-familiale

Façade :

- Façade coloniale simple marquée par des ouvertures verticales sans éléments décoratifs,
- La façade principale au niveau de la route principale.

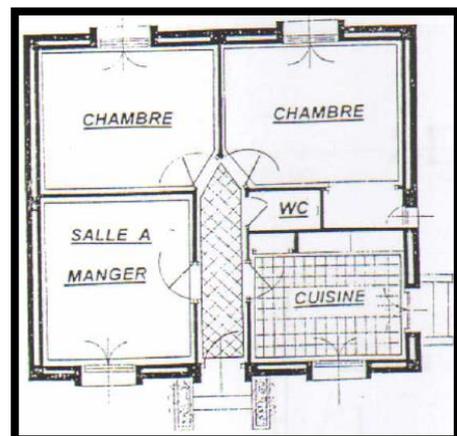


Figure 3.35 : Plan RDC.
Source : DUCHE

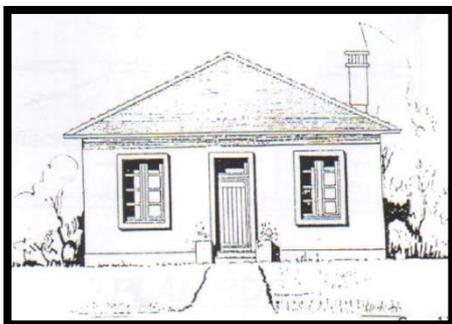


Figure 3.36 : Façade sud.
Source : DUCHE

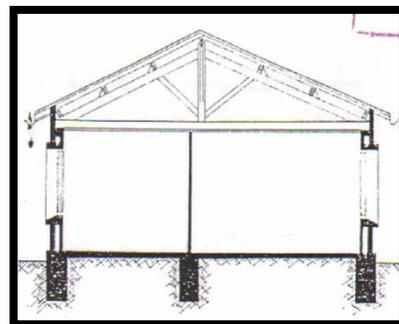


Figure 3.37 : La coupe.
Source : DUCHE

CHAPITRE 3 : CAS D'ÉTUDE



2eme Maison :

Situation : Cette maison se situe à Ouezen Mohamed (11 décembre) noyau initial c'est une maison coloniale a usage d'habitation d'une parcelle de rive.

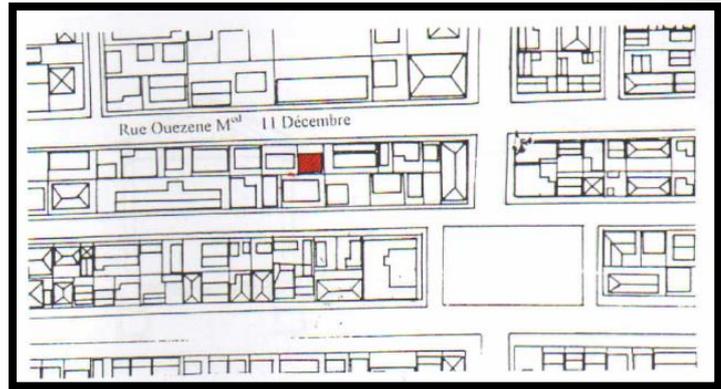


Figure 3.38 : Carte montrant la situation de la maison2.

Source : DUCHE

Gabarit : RDC

Relevé :

La maison a une forme régulière (rectangle).

- La circulation entre les espaces est centralisée.
- Relation directe entre les espaces publics et privés.
- On trouve un espace intermédiaire qui relie la cuisine, sanitaire et les chambres

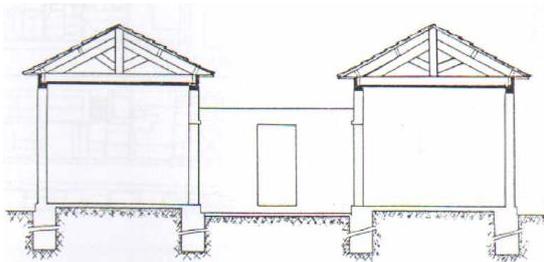


Figure 1.39 : Coupe de la maison. Source : DUCHE

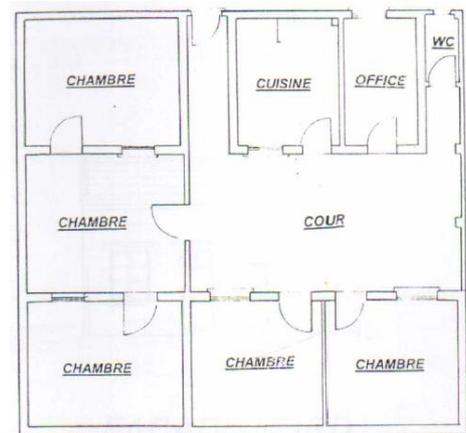


Figure 3.40 : Plan de RDC. Source : DUCHE.

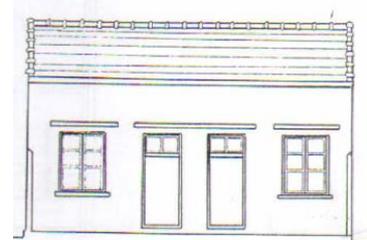


Figure 2.41 : Façade nord de la maison. Source : DUCHE.

3eme maison :

A la fin du XIX siècle, Alger et spécialement Bordj el Kiffan a été un véritable champ d'édification de ce modèle ou le bâti a connu une nouvelle aire avec une

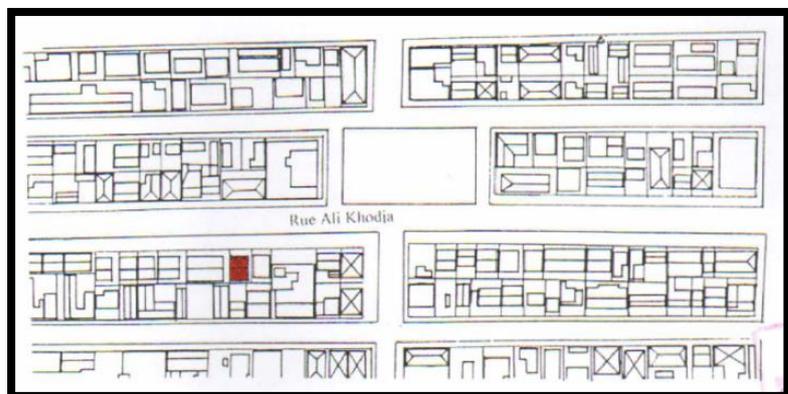


Figure 3.42 : Carte montrant la situation de la maison2.

Source : DUCHE

CHAPITRE 3 : CAS D'ÉTUDE



typologie répondant aux exigences fonctionnelles, esthétiques et formelles (Voir relevés de maison n 03)

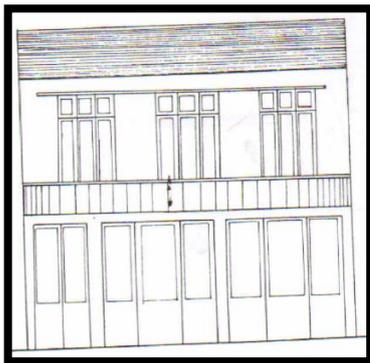


Figure 3.43 : façade principale.
Source : DUCHE.

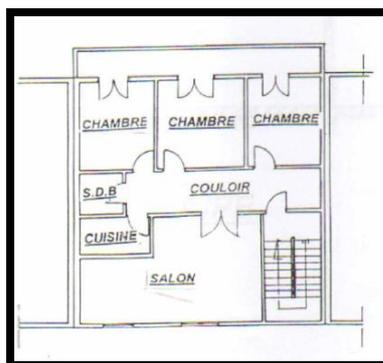


Figure 3.44 : Plan de 1^{er} étage.
Source : DUCHE.

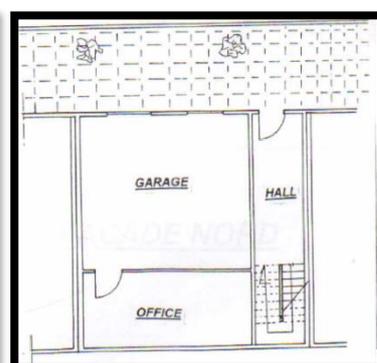


Figure 3.45 : Plan de RDC.
Source : DUCHE.

Commentaire :

- La façade est rythmée.
- Le système de couverture est généralement en toiture inclinée.
- Les matériaux sont propres à l'architecture coloniale : brique, pierre taillée, tuile rouge, plâtre pour l'habillement.

On constate aussi qu'on a de côté d'El Marssa (coté front de mer) habitat résidentiel balnéaire construit selon un style Mahonnais en forme de petit château

Tripartite des façades :

1-Sous bassement

Corps : 2 - RDC a usage d'habitat

3- ETAGE à usage d'habitat

4 Couronnement : Toiture imposante avec la présence des tours comme référence au fort

Construit en cabanons en utilisant de la pierre et du bois. Ils sont en état de vétustés dues à leurs situations à proximité de la mer.



Figure 3.46 : les villas du front de mer. Source : google image.

III.5.2.4 Le type de bati post-colonial :

Les quelques maisons individuelles éparpillées a la périphérie sud et le lotissement saidi expriment une anarchie dans le respect de la typologie existante est introuvable

Le bati post-colonial se caractérise par un gabarit différent qui vari de R+2/ R+8 (voir villa N :4)



habitation : répartîtes en:

- RDC : commerce
- étages: habitation

Situation :

Cette villa situe au noyau initial c'est une villa récente a usage Commercial

Gabarit : R+5

On remarque que :l'Ordonnancement des façades des bâtisses récentes lui ont donné un aspect hétérogène par apport à :

- Différence de gabarit.
- La multitude de styles architecturaux.
- La multitude des typologies.
- La multitude des matériaux et des couleurs.

Les grands ensembles :

C'est des logements construits dans les années quarante représentant la tendance typologique des constructions de cette époque (le mouvement moderne) c'est des grands ensembles sous forme de barre qui englobent plusieurs blocs avec des commerce et des locaux techniques dans le RDC.

- Bâtiments linéaire R+8,
- Accolement de 4 blocs,
- RDC commercial
- 8 étages de logement de type F3 et F4
- Habitat collectif (grand ensemble)

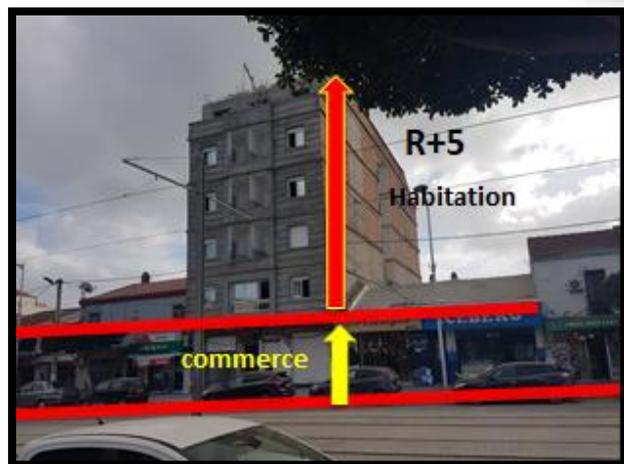


Figure 3.47 : Villa numéro 4 situé au noyau initial
Source : Auteur

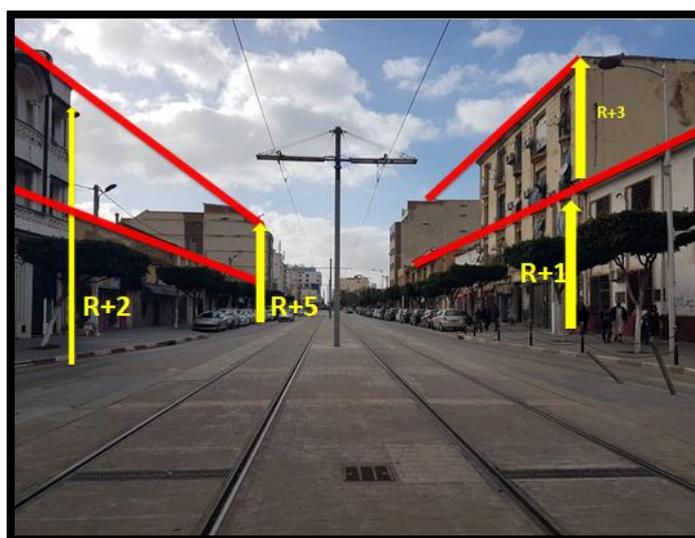


Figure 3.48 : lectures des façades de noyau initial (Boulevard Ali Khoja). Source : Auteur

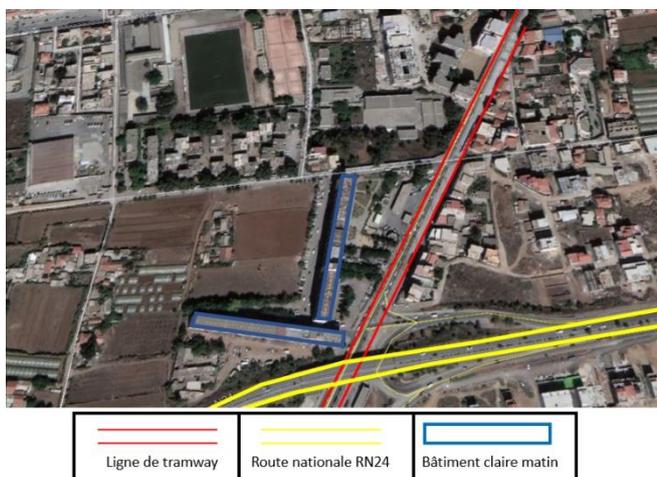


Figure 3.49 : situation des deux grands ensembles. Source : Auteur

CHAPITRE 3 : CAS D'ÉTUDE

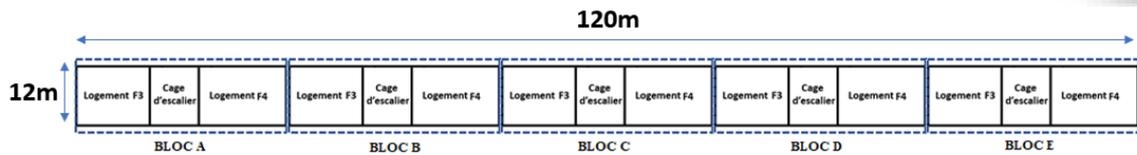


Figure 3.50 : Plan de distribution des appartements du bâtiment.

Source : Auteur

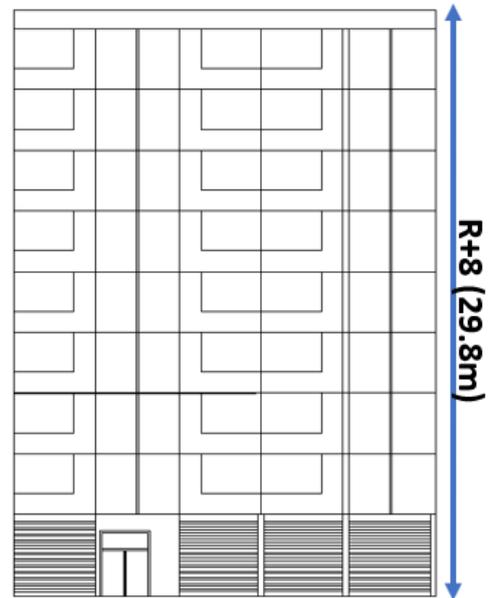
Système de construction

Construits sur des fondations superficielles sous forme de semelles isolées. La structure en poteaux poutre, avec une trame régulière prévue pour 3m10d'entre axes.



Figure 3.51 :Image de bâtiment claire matin .

Source :Auteur.



BLOC A

Figure 3.52 : Façade de bloc.

Source : Auteur.

III.5.2.5 Etat du bâti

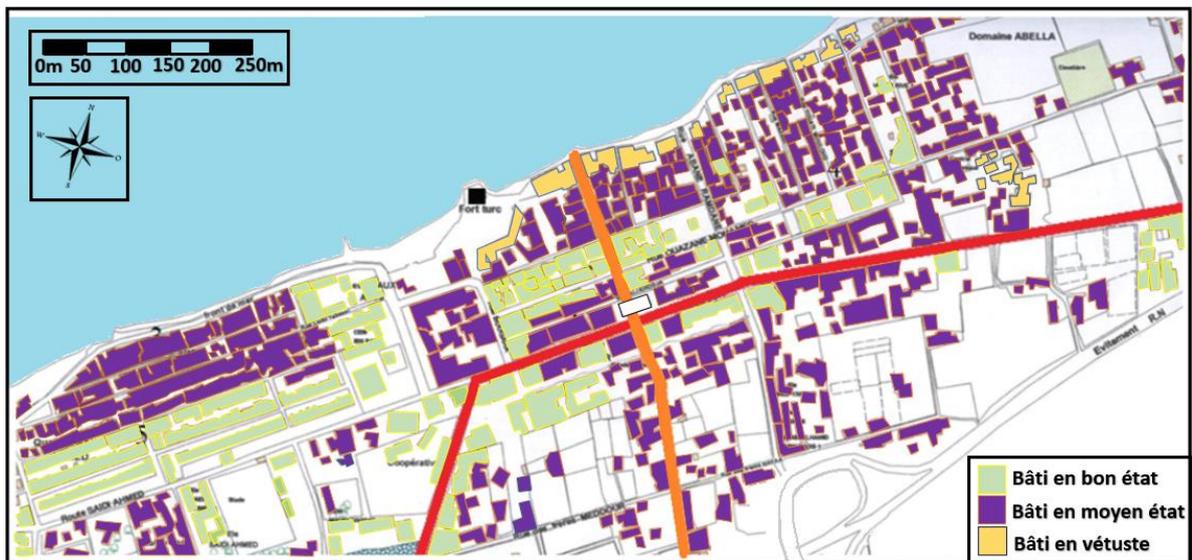


Figure 3.53 : Carte montrant l'état du bâti Source : Auteur

Notre site est composé d'un tissu homogène qui varie des constructions en état dégradé aux constructions en bon état :

CHAPITRE 3 : CAS D'ÉTUDE



- **Bâti en bon état** : Correspond aux constructions restructurées du noyau central le lotissement SAIDI et les nouvelles constructions alignées le long de la ligne de tramway et la nouvelle école Supérieure des Métiers des Arts du Spectacle et de l'Audio-Visuel

- **Bâti en moyen** : Correspond à tous les autres constructions de l'époque coloniale et quelques bâtiments construits d'une manière anarchique dans les extensions post coloniales

- **Bâti en mauvais état** : situé le long de la bande côtière de la partie centrale et la verte rive avec quelques constructions précaires

III.5.2.6 Gabarit

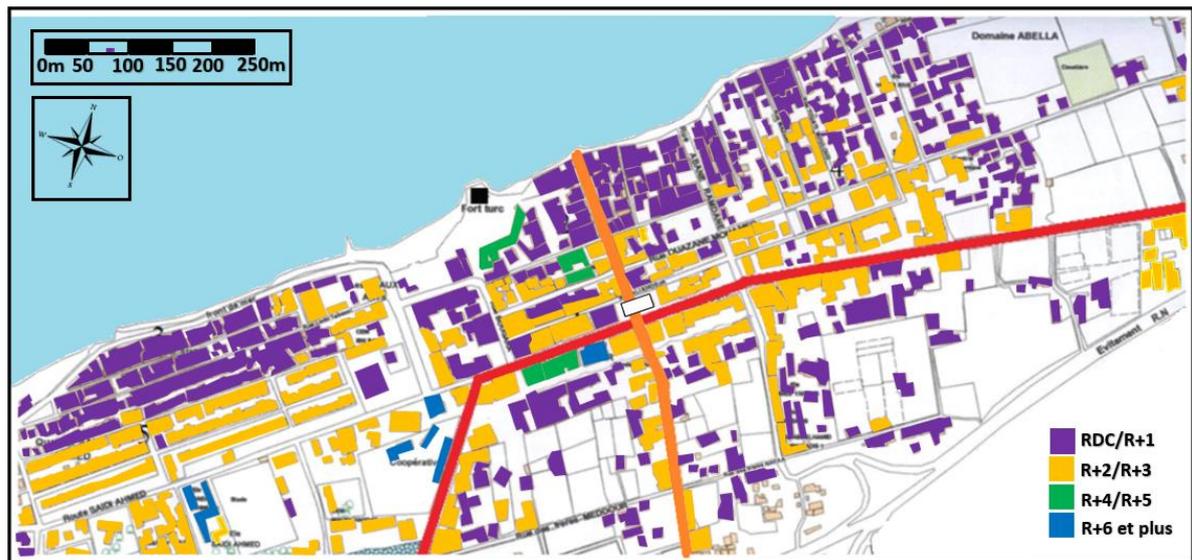


Figure 3.54 : Carte montrant le gabarit. Source : Auteur

Le gabarit se limite globalement entre le rez-de-chaussée et R+3 (habitats individuels), pour quelques immeubles d'habitation le gabarit peut arriver jusqu'au R+5, pour les grands ensembles (Cité Claire Matin, la promotion immobilière, l'hôtel palace) on arrive à huit niveaux et plus.

III.5.2.7 Synthèse :

L'analyse du cadre bâti et de son évolution montre les profondes mutations qu'a connu Bordj El Kiffan, du passage d'un village colonial, à une commune urbaine. L'extension du cadre bâti s'est faite d'une manière maîtrisée dans la période coloniale anarchique dans la période post coloniale, traduisant une consommation irrationnelle des terres, l'urgence étant de satisfaire la forte demande de logement.

Ces opérations se trouvent souvent en contradiction flagrante avec les instruments d'urbanisme, d'où une croissance incohérente du tissu urbain.

Nous pouvons conclure que la commune de Bordj El Kiffan s'est livrée à une dilapidation des espaces périurbains par l'urbanisation qui a donné naissance à des nouveaux quartiers par conséquent la ville n'a pas pu se transformer et devenir une centralité urbaine comme le cas des villes mitoyennes (Mohammadia et Bab Ezzouar).



PLAN DE LA STRUCTURE URBAINE

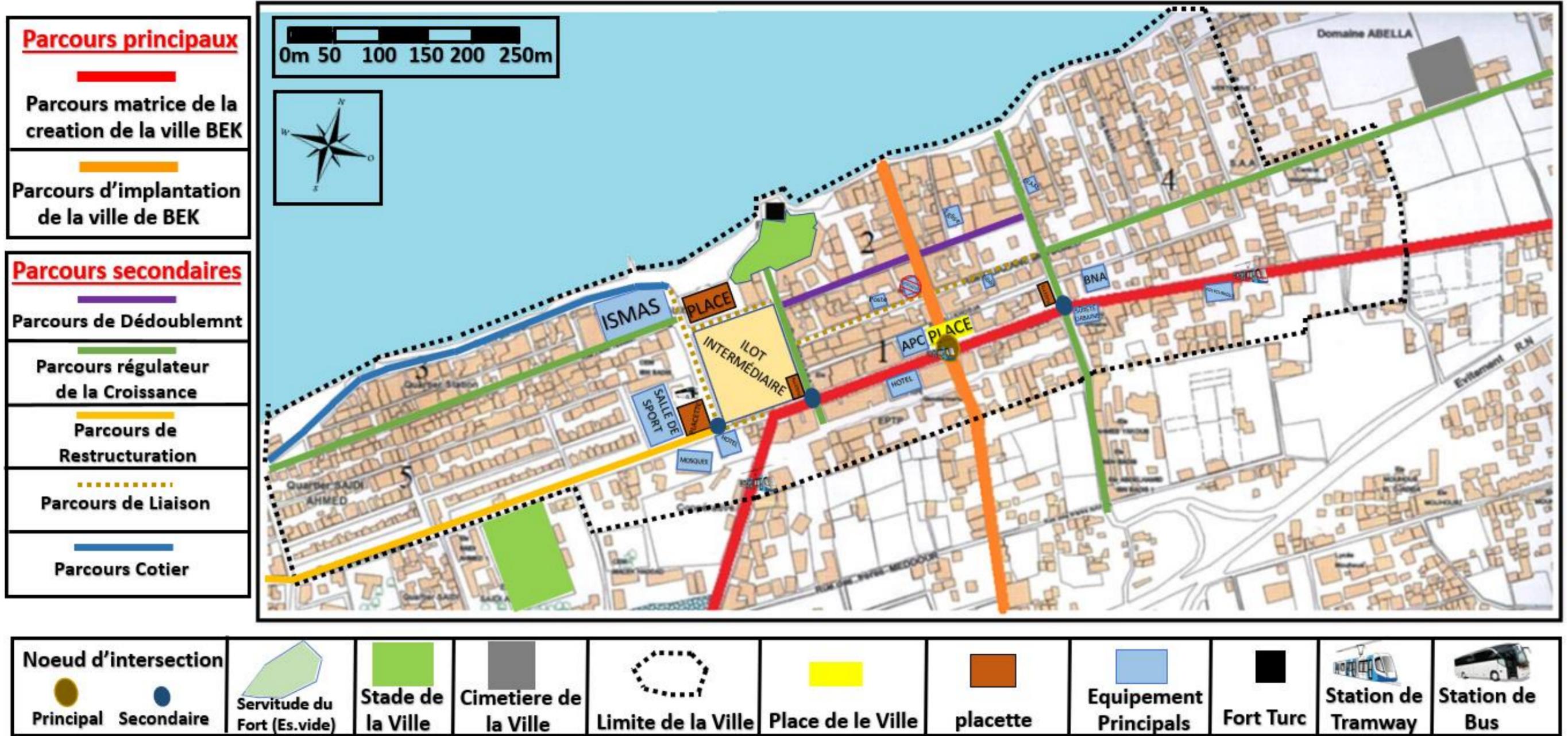


Figure 3.55 : Plan de la structure urbaine. Source : Auteur



III.5.3 Bilans et diagnostic

Le constat effectué sur notre aire d'intervention a permis d'identifier les différentes potentialités et dysfonctionnements qui peuvent être résumés comme suit :

LES POTENTIALITÉS	LES DYSFONCTIONNEMENTS
<ul style="list-style-type: none"> • La situation stratégique positionnée dans la partie est de la baie d'Alger. • La disponibilité du foncier en matière de poche vide plus souvent des terrains agricoles. • L'appartenance à une entité territoriale la baie d'Alger et inscrit dans le master plan d'Alger. • Disponibilité des moyens de transports assez riche bus, tramway, taxi et bateau dans la saison estivale. • La restauration du fort turc qui présente le patrimoine de la ville et le pôle d'attraction touristique. • Une morphologie cohérente. • Les conditions climatiques favorable pas de grands vents sur la façade maritime, humidité agréable pour une zone littorale. 	<ul style="list-style-type: none"> • L'état dégradé dans le contact physique entre la ville et la mer • Le déséquilibre entre les entités. • Un cadre urbain souvent dégradé existence de logement précaires. • Rupture entre la ville et la mer traduit par l'absence d'un front de mer animé et de percées bien défini. • Présence de voies sans issue, essentiellement du côté de la mer. • La structure viaire étroite à cause de ligne de tramway a causé : <ol style="list-style-type: none"> 1. Des problèmes de circulation des véhicules. 2. Manque des places de stationnement. 3. Des nœuds encombrés à cause de la mauvaise gestion du flux de circulation. • Installation des digues qui définit les limites permanentes de la bande côtières. • Les jardins et les places publics laissé à l'abondant.

Tableau 3.1.: Tableaux représentant les potentialités et les dysfonctionnements de Bordj El Kiffan
Source : Auteur



III.6 Rétrospective des différentes propositions

d'aménagement de la baie d'Alger :

Le projet urbain doit se réaliser en conformité avec la structure urbaine existante et cela en assurant une continuité structurelle sur le plan typologique et fonctionnel ainsi qu'une continuité avec la structure permanente afin d'éviter toute rupture et donner une cohérence et homogénéité à l'ensemble.

- 1- A travers toute les données accumulées de l'analyse et afin de répondre et résoudre
- 2- Les problèmes majeurs existants à Bordj El Kiffan nous allons essayer d'établir une variante d'aménagement tout en tenant compte des prescriptions des instruments d'urbanisme en vigueur.

III.6.1 Projet d'Urbanisation d'Alger par LE CORBUSIER :

Dans les années 1930, l'Architecte LE CORBUSIER avait imaginé un plan d'aménagement à l'échelle de baie d'Alger, constituée par un immeuble-viaduc sommital de 60 à 90 mètres au-dessus du sol, parallèle au rivage, qui intégrerait 180.000 logements. Il fit un projet identique pour la baie de Rio de Janeiro.

C'est un projet théorique qui ne tient pas compte des données du site et de sa consistance historico-morphologique. Il est plutôt conçu comme une intervention avant-gardiste.

Plusieurs architectes de renom et acteurs urbains ont élaboré des propositions d'aménagement à l'échelle de la ville d'Alger, à l'instar de Neymer Nous présentons les projets qui ont touché du doigt directement à notre site d'investigation et parmi eux :

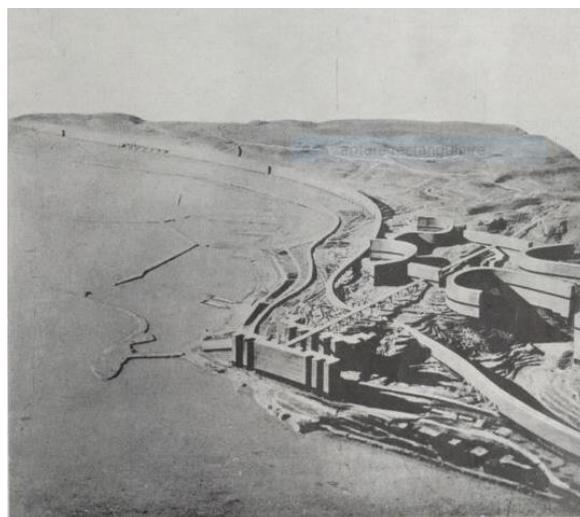


Figure 3.56 : Projet d'Urbanisation d'Alger proposé par Le Corbusier. Source : [website1](#), consulté le 20.05.2019

III.6.2 Les orientations du PDAU D'ALGER DE 1995 :

Il a été prévu dans l'agglomération de Bordj El Kiffan la réalisation d'un centre de groupement de quartiers, la revalorisation des plages et la densification de cadre bâti au niveau du noyau initial et la création d'un parking couvert.

Le PDAU a traité aussi la valorisation de la fonction touristique

III.6.3 Proposition du Grand Projet Urbain du GGA de 1997 (GPU) :

L'aménagement envisagé pour cette zone relève des orientations concernant les zones de loisirs de la côte EST. Les propositions retenues spécifient les interventions selon quatre secteurs

- Le fort turc (secteur 1) :
- Le programme prévoit la réalisation d'un théâtre de plein air.
- Le boulevard du front de mer (secteur 2) :

CHAPITRE 3 : CAS D'ÉTUDE



- Une allée piétonnière traitée et équipée en conséquence (plantations, placettes, mobilier urbain...), dans le cadre d'une réhabilitation générale du bâti.
- Le programme général :
- La reconstruction et l'aménagement des villas à transformer en établissements de tourisme.

Bateau Cassé et Verte rive : (secteur 3 et 4)

Ce secteur est retenu pour la réalisation d'un complexe touristique polyvalent doté d'un port de plaisance.

Bordj el Kiffan est aussi intégré dans le nouveaux PDAU d'Alger, qu'a proposé plusieurs activités touristiques dans cette zone parmi eux on a le palais des festivals, le village touristique et la nouvelle gare maritime

III.6.4 Les recommandations du PDAU d'Alger pour la commune de Bordj El Kiffan :

Le nouveau PDAU d'Alger est venu pour régler le développement anarchique des périphéries, et relier le centre et la banlieue par des projets structurants qui créent la cohésion territoriale d'Alger la métropole. Parmi les grands projets structurant, l'aménagement de la baie d'Alger :

« Le projet d'aménagement de la Baie d'Alger S'inscrit dans le Plan Stratégique de la Wilaya D'Alger à l'horizon 2035, Porteur d'ambitions clefs pour la capitale : équilibre entre cohésion et attractivité, développement et durabilité, tradition et modernité... Il en constitue l'armature principale, la façade maritime et la vitrine avec comme objectif de redonner à Alger le rayonnement qu'elle mérite.¹

Les actions du PDAU sur notre site d'intervention sont :

- Créer un quartier balnéaire et touristique, en tirant parti de sa position privilégiée face à la baie ainsi que des conditions singulières offertes par le processus de requalification urbaine et environnementale auquel le front maritime sera sujet, créant ainsi des conditions uniques pour l'installation de fonctions qui valorisent sa vocation touristique
- Valorisation des centralités périphériques, dont les éléments historiques ou patrimoniaux présentent un intérêt important
- Valoriser les principaux nœuds du réseau routier structurant, le nouveau réseau de transport collectif en site propre et les nouvelles structures de transfert modal entre le transport individuel et le transport collectif

Le PDAU d'Alger 2016 décompose la commune de Bordj El Kiffan en 3 secteurs

- **Secteur urbanisé** : où on trouve la zone historique
- **Secteur à urbaniser** : il consiste à urbaniser les parcelles d'habitat précaires.

¹ [http :www.arte-charpentier.com](http://www.arte-charpentier.com) consulter le :20.04.2019



- **Secteur non urbanisable** : traite la préservation et l'exploitation des zones naturelles, en éliminant les habitations précaires qu'ils les abritent.

III.6.5 Les recommandations du POS :

Dans le secteur urbanisé, reconversion d'une zone urbaine précaire (106,9 ha), dont l'usage permis à venir dépend d'une vérification préalable de la capacité de l'usage du sol de cette même aire comme terres agricoles et/ou comme étant intégrée dans la structure écologique fondamentale ; dans ces cas, est obligatoire de maintenir un caractère de l'usage du sol associé à une zone verte de protection ou à une zone verte de loisirs et production ; préservation du secteur non urbanisable, notamment à travers la valorisation de la zone naturelle (11,2 ha), avec le maintien absolu de son caractère non urbanisable

Instruments de Gestion du Territoire Plan d'Occupation des Sols (POS)	
CODE :	POS 025
COMMUNE(S) :	Bordj el Kiffan
CARACTÉRISATION	
Surface totale :	274 ha
Unité territoriale (article 155, n° 3) :	1 ^{re} Couronne d'expansion urbaine Sous-système Est
Hiérarchie urbaine (article 32) :	Niveau 1
Projets structurants :	PS - 43 - Pôles d'habitat intégrés PS - 48 - Centralités historico-patrimoniales périphériques Programme de valorisation PS - 66 - Nouveau quartier balnéaire et touristique de Bordj el Kiffan

Figure 3.57 : Fiche de POS. Source : PDAU d'Alger 2016

Commentaire :

L'absence des zones industrielles et touristiques dans la ville actuelle.

- Le PDAU n'a pas programmé des projets économiques ni touristiques à réaliser.

- Le PDAU d'Alger a classé une superficie de plus de 490000 m² comme une Zone précaire à reconvertir programmée dans les projets structurants entre 2015-2020 un projet d'habitat intégré.

- Les POS ne détaillent ce que le PDAU a introduit (la reconversion des zones urbaines précaires).

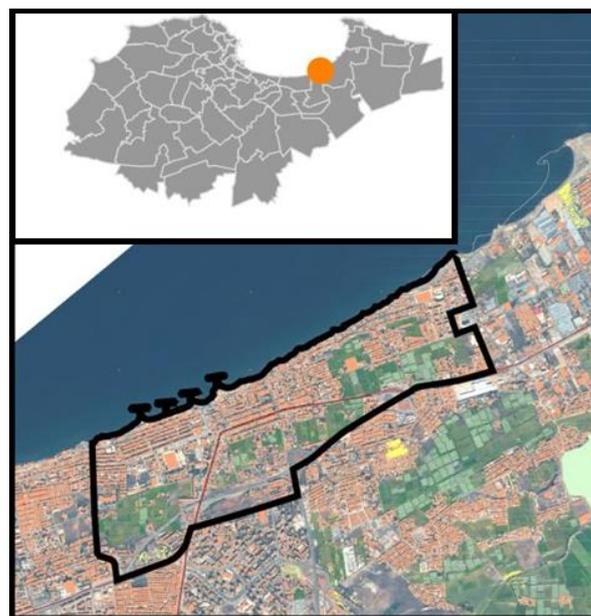


Figure 3.58 : carte montrant la situation du POS 25. Source : PDAU d'Alger 2016.

II.7 INTERVENTION URBAINE

III.7.1 choix du site d'intervention :

Notre choix s'est porté sur la partie sud du noyau historique de la ville de Bordj El Kiffan pour répondre à notre préoccupation de création d'une nouvelle centralité. Celle-ci contribuera à définir une interface ville/mer singulier du fait que ce site présente le double avantage de se positionner en balcon sur le noyau colonial et la mer d'un côté. Ainsi que de par le fait qu'il s'inscrive dans la structure urbaine du Grand Alger, à travers sa desserte directe par des infrastructures de premier ordre : routes nationales, autoroutes, tramway.

CHAPITRE 3 : CAS D'ÉTUDE



Aussi, le site est susceptible de jouer un rôle catalyseur du centre-ville de Bordj El Kiffan, dans la mesure où il permettra de relier les entités situées de part et d'autre du site d'intervention et à la fois équiper la ville en services et activités de haut rang. Nous citons en plus quelques facteurs déterminants qui ont motivé notre choix du site d'intervention :

- L'aboutissement frontal sur notre site de l'axe venant de l'aéroport et qui structure la première partie Est de la baie d'Alger.
- Une disponibilité foncière remarquable dans une proximité immédiate avec le noyau central.
- Les prescriptions d'aménagement favorables des instruments d'urbanisme.
- .

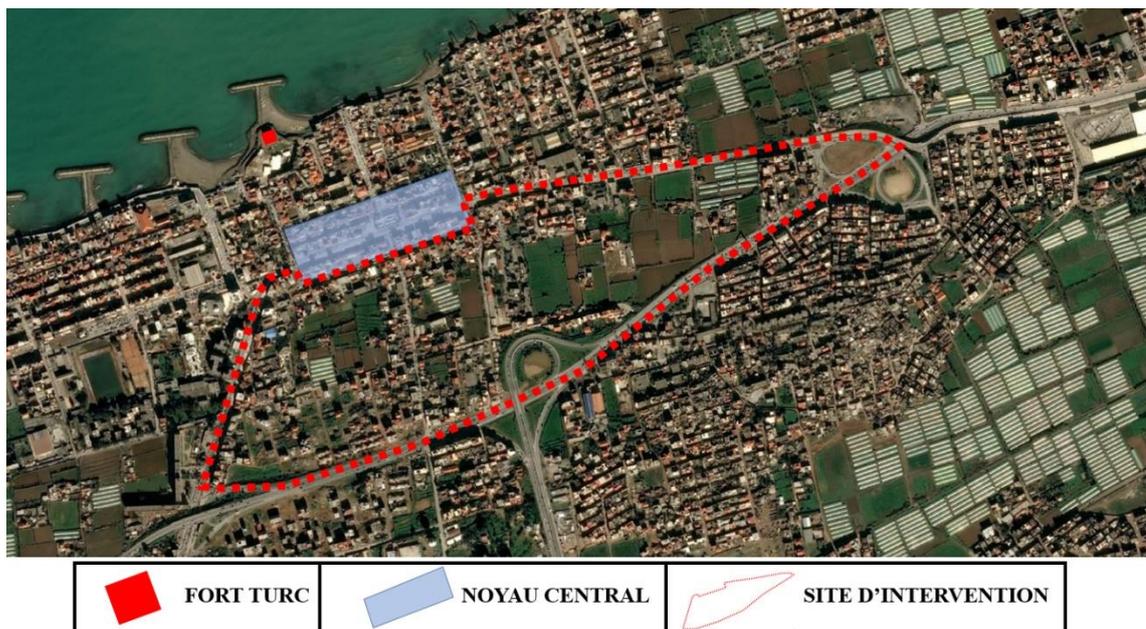


Figure 3.59 : Carte montrant la situation de site d'intervention. Source : google earth, modifier par : l'Auteur

Le PDAU révisé a préconisé la conversion de cette entité d'une zone à vocation agricole en secteur à urbaniser dans le cadre d'une vision très ambitieuse, portée par le master plan qui met avant la façade maritime (balnéaire) comme opportunité de donner à Alger le rayonnement quelle mérite.

A ce titre, notre site d'intervention est directement concerné par ce grand projet de recomposition urbaine du fait de sa proximité du front d'eau, du noyau central et des infrastructures de transport les plus importants (tramway, rocade) et aussi de l'aéroport international. Et tel qu'il se présente aujourd'hui, ce quartier doté de constructions illicites voir précaires il est tout indiqué d'œuvrer pour la conception d'un projet de recomposition urbaine à l'échelle des ambitions que devait atteindre la métropole d'Alger.

III.7.2 Analyse de l'assiette choisie :

Après avoir élaboré une analyse urbaine depuis l'échelle territoriale, complétée par une lecture historico-morphologique des mécanismes de formation et de transformation de Bordj-El-Kiffan, nous entamons à présent le projet d'intervention à une échelle appropriée.



III.7.2.1 Délimitations du site d'intervention

Le site est contigu au noyau central et son extension au nord, de l'habitat individuel à l'Est, la déviation de la route nationale N24 au sud et un autre ensemble d'habitat individuelle aligné a la ligne de tramway à l'ouest.

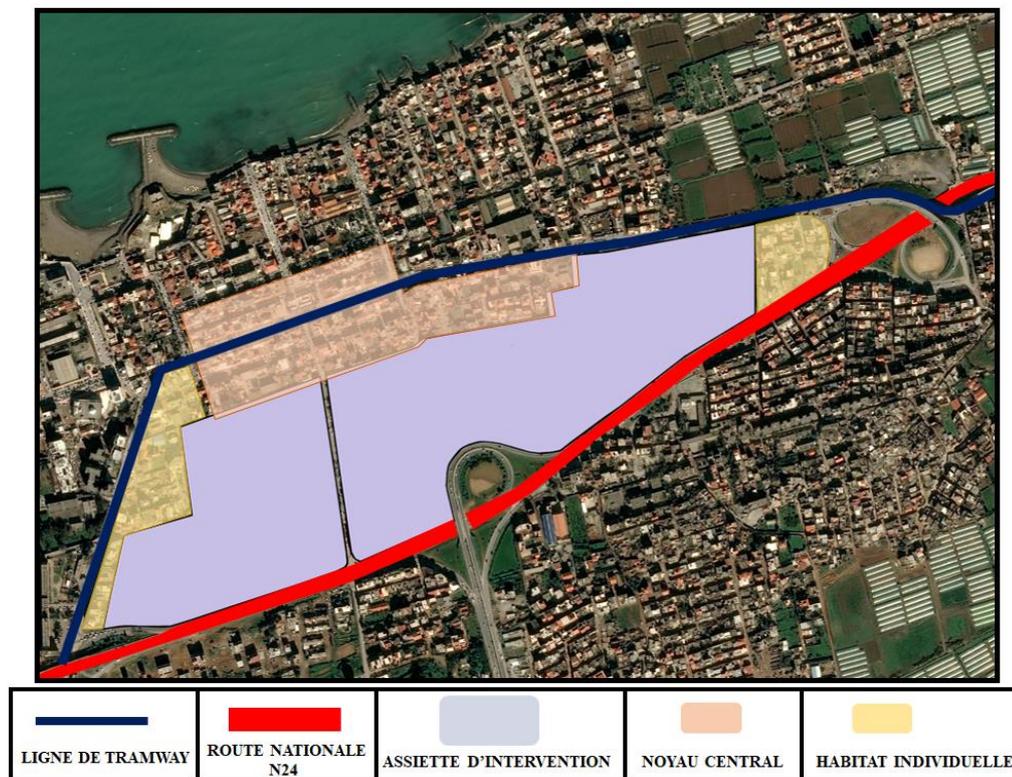


Figure 3.60 : Carte montrant la délimitation de site d'intervention. Source : google Earth, modifier par : Auteur

III.7.2.2 Données morphologique du site d'intervention :

- Le site d'intervention est orienté vers le nord-est, ayant une forme irrégulière et une Superficie de 35 ha.
- L'assiette d'intervention est dotée d'une pente variable entre 1.5 et 3%.

III.7.2.3 Accessibilité de notre zone d'intervention :

Le chef lieux de Bordj El Kiffan (zone d'intervention) est desservi par un réseau réduit, ce qui permet une accessibilité moyenne

- La route nationale N24 à partir de la pénétrante et celle de la bretelle de la rocade nord, rocade sud et l'aéroport Houari Boumediene
- La rue Hadji Messaoud qui relie notre zone d'étude avec le Lido (commune de de Mohammadia).
- La route venant de Mouhous, Mimouni Hammoud, Artizana et Café Chergui.

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

CHAPITRE 3 : CAS D'ÉTUDE



- La ligne de tramway le long de l'avenue Ali Khoja et de boulevard 1^{er} novembre avec 3 Stations.

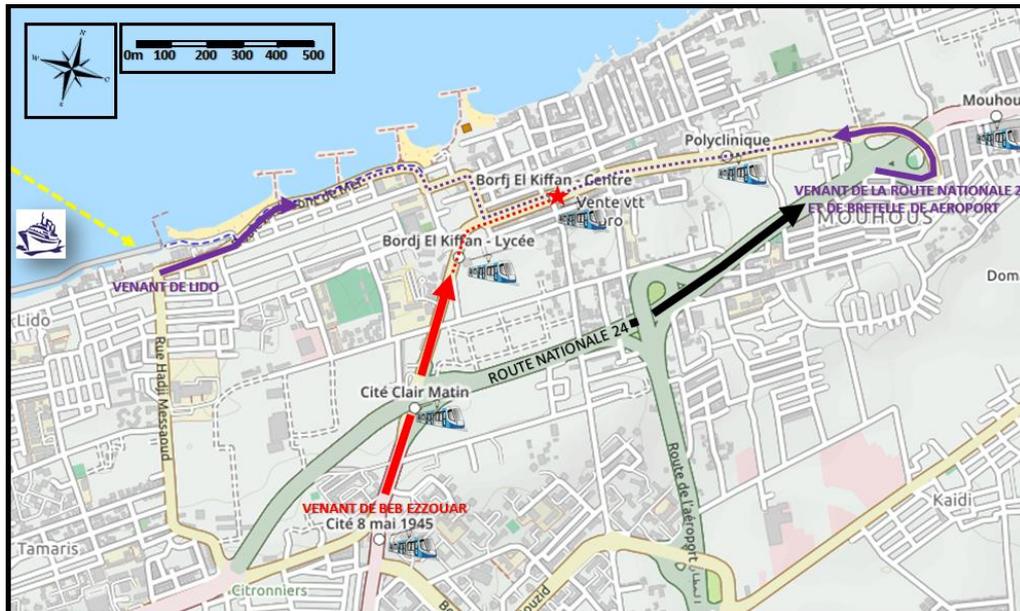


Figure 3.61 : Carte montrant l'accessibilité de site d'intervention. Source : google earth, modifier par : Auteur

III.7.3 Schéma de structure :



Figure 3.62 : Schéma de structure d'intervention. Source : Auteur



A cette étape ce schéma vient pour définir les premières dimensions du projet urbain en intervenant sur le site avec une géométrie structurelle qui relie les deux tissus (nouveau et existant) et répondre à la problématique de manière préliminaire. Concernant la structure urbaine adoptée, on a commencé par définir les éléments morphologiques de compositions majeurs de la structure urbaine de l'aire d'intervention en les inscrivant dans leur entité d'appartenance (territorial et local) et comme intentions d'intervention on a ciblé de :

- Créer un accès et une sortie de la ville directe depuis l'axe structurant de cette entité territoriale de la baie qui est la rocade de l'aéroport.
- Prolonger les voies importantes qui déterminent les axes de croissance nord sud et est ouest de cette assiette en préservant le parcours d'implantation de ville.
- Marquer l'intersection de l'axe structurant (rocade d'aéroport) avec la voie horizontale qui relie Bordj El Kiffan avec El Mohammadia par un espace publique de grande échelle et configuré par un parc urbain.
- Restructurer le parcours d'implantation et lui donner un statut de voie principale
- Rompre avec la rigidité du tissu urbain en damier, par un boulevard fluide renvoyant à la spécificité de la ville côtière et relier les espaces publiques de qualité place et placette le long de ce boulevard.
- Relier la structure urbaine de l'assiette d'intervention avec la structure ancienne de la bande côtière dans le but de créer une boucle qui engobe l'interface physique de cette nouvelle centralité proposée avec la mer.
- Aménager une esplanade piétonne qui relie les nœuds d'intersection de la structure viaire et la bande côtière et marquer l'aboutissement des voies avec des aménagements particuliers.
- Créer des voies secondaires pour articuler entre les bâtis anciens et les bâtis proposés.

III.7.4 Schéma d'aménagement :

L'objectif principal de cette intervention est de reconquérir le front de mer de Bordj El Kiffan pour récupérer son statut de ville côtière à part entière et l'insérer dans la structure urbaine du grand Alger, notamment de la baie d'Alger. Pour cela, nous avons opté pour un projet de recomposition urbaine qui vise principalement à suggérer le lien entre la ville et la mer ainsi, souligner sa centralité. Notre projet consiste en un ensemble d'opérations et actions urbaines qui s'ordonnent comme suit :

- On commence définir les limites des tissus intermédiaire qui assure le dégradé graduellement et d'une manière cohérente.
- Créer un écran végétal dans la servitude de la RN24 qui définira la façade urbaine de cette agglomération.
- Créer des voies tertiaires qui relient le tissu avec son environnement immédiat.
- Marquer l'entrée à la ville et l'aboutissement de l'axe structurant (bretelle aéroport) par une façade urbaine particulière sous forme de nombreuses tours tout le long de la RN24 et en mettant en évidence le centre de cette entité avec deux barre-tour (des

CHAPITRE 3 : CAS D'ÉTUDE



tours collés les unes aux autres) dans les deux extrémités et implanter deux tours jumelles d' sur une hauteur dominant la ville et calibrées à l'échelle de la baie d'Alger.

- Créer un tissu intermédiaire dégradé entre les deux entités homogènes, déterminé avec des hauteurs articulant les deux morphologies urbaines (les tours et le tissu ancien).
- Aménager deux plages dans l'aboutissement des deux parcours de croissance qui déterminent les limites du noyau central colonial et marquer l'aboutissement du parcours d'implantation central par un balcon qui offre une vue sur la mer.
- Revaloriser la place publique de 1^{er} novembre vu son état dégradé et marquer l'îlot intermédiaire par des plantations dans le but de souligner son importance dans la formation initiale de ville et le fait qu'il joue le rôle de porte de la ville, venant d'Alger par le biais du parcours matrice
- Inscrire les espaces publics existant dans une stratégie globale de valorisation et de mise en valeur.
- Réaménagement des digues en les affectant des activités pour l'animation du front d'eau et pour la rentabilité.
- Aménagement des espaces publics de rencontre, de détente et d'animation.



Figure 3.63 : Schéma d'aménagement d'intervention. Source : Auteur



Au plan de la structure viaire existante :

- Revalorisation des voies existantes (plantations, aménagements fixes, aires de stationnement...) surtout au niveau du parcours matrice et des incidences de la ligne de tramway.
- Développer un réseau de voiries hiérarchisée qui complète l'existant (prolongement des voies de centre-ville) et qui permet une meilleure perméabilité du site.

Au plan de la structure viaire projetée :

- Aménagement de nouvelles voies répondant au nouveau statut de la commune comme nouvelle centralité métropolitaine portée essentiellement par le parc urbain projeté.
- Mise en avant d'une structure viaire définissant l'échelle d'appartenance des entités et de leur centralité relative avec matérialisation des séquences urbaines à travers des espaces publics marquant les passages d'une échelle à une autre.
- 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.

Equipements :

- En plus de la dotation du projet d'un programme d'équipement d'accompagnement, il s'agira de construire une nouvelle image à travers la proposition des services de haute gamme et renforcer les activités multifonctionnelles (Hôtellerie, services pour le tertiaire supérieur...)
- Réserver le socle du long du boulevard aux activités (commerce, loisir et consommation) pour rafraichir l'économie de la ville.

Les espaces publics :

- Rentabiliser les espaces publics en proposant des kiosques et des restaurants en haut et les parkings en sous-sol
- L'intégration des commerces de proximités ainsi que l'animation des espaces publics jour et nuit favorise la mixité fonctionnelle
- Créer des stationnements publics, touristiques, et des surfaces suivant naturellement les voies publiques sous les espaces publics, Pour réduire le problème fréquent du stationnement.

III.7.5 Principes d'aménagement :

Après l'analyse urbaine et territoriale de la ville de bordj el Kiffan et après l'analyse des exemples similaires d'intervention on a déterminé principes d'aménagement suivant :

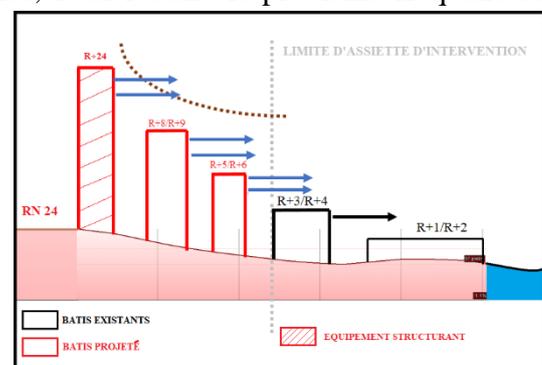


Figure 3.64 : Coupe schématique de principe d'intervention. Source : Auteur



- Assurer l'interface ville-mer visuelle et physique à travers un dégradé des constructions et la liaison entre le sud, le centre et nord de la ville.
- Valoriser les espaces publics de toutes qualités (place placette boulevard esplanade.).
- Créer des îlots assurant la mixité fonctionnelle dans toutes les entités.
- Marquer le centre par un espace public d'envergure et d'une échelle territoriale et aussi par des constructions dominantes à l'échelle de la baie.
- Créer un tissu urbain cogérant avec le tissu déjà existant.
- Mettre en évidence les passages urbains qui gardent tous les compartiments de l'aménagement connecté.
- Rompre avec la rigidité en damier droite avec un boulevard d'une forme fluide.
- Assurer la consolidation de la baie avec cette tranche (Bordj El Kiffan).
- Densifier l'assiette dans le but de réussir la mutation de la ville avec des équipements à grandes échelles et aussi avec plusieurs typologies d'habitats évoluées.
- Valoriser la mobilité douce par une piste cyclable et des balades piétonnes.
- Aménager les abords du fort et créer une balade maritime et revitaliser la place ancienne de la ville.

III.7.6 Genèse de la forme urbaine :

III.7.6.1 Hiérarchisation des voies :

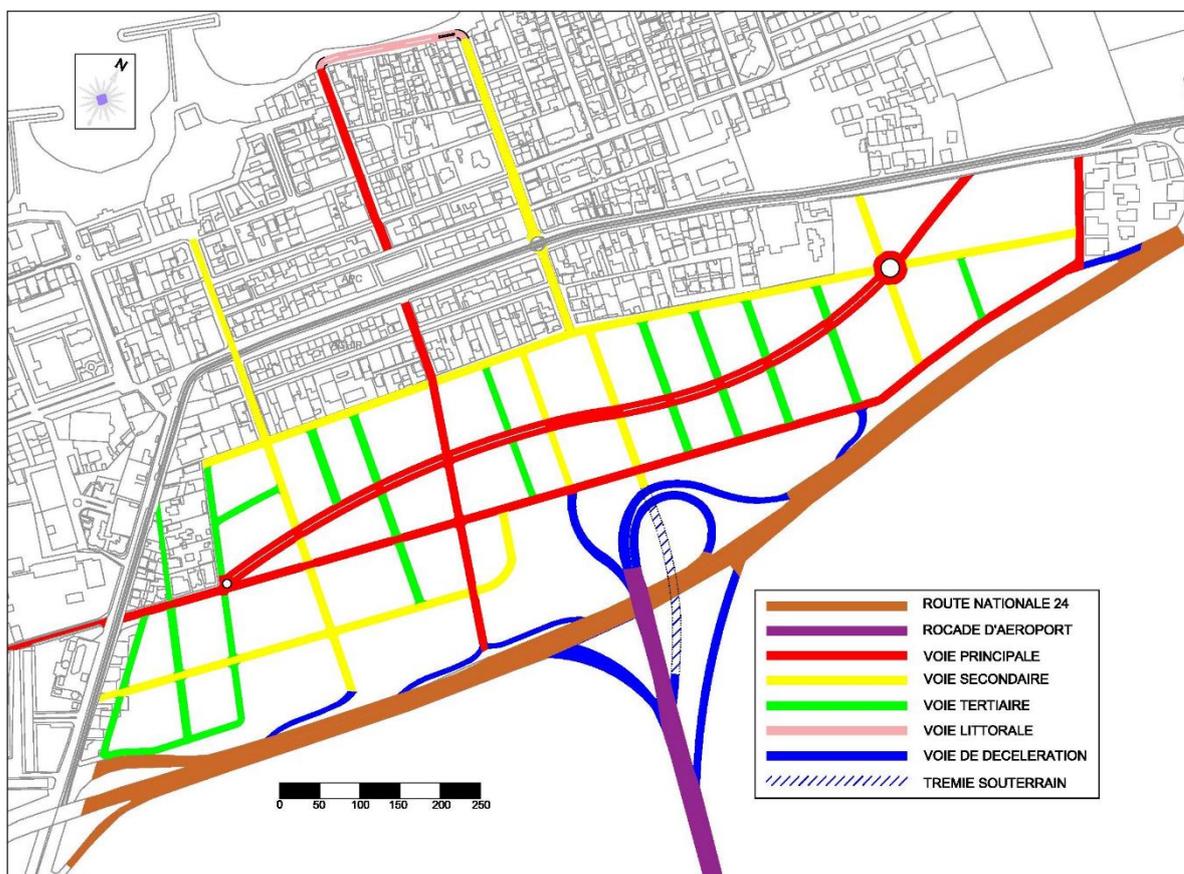


Figure 3.65 : Carte montrant la hiérarchisation des voies Source : Auteur



III.7.6.2 Découpage parcellaire :

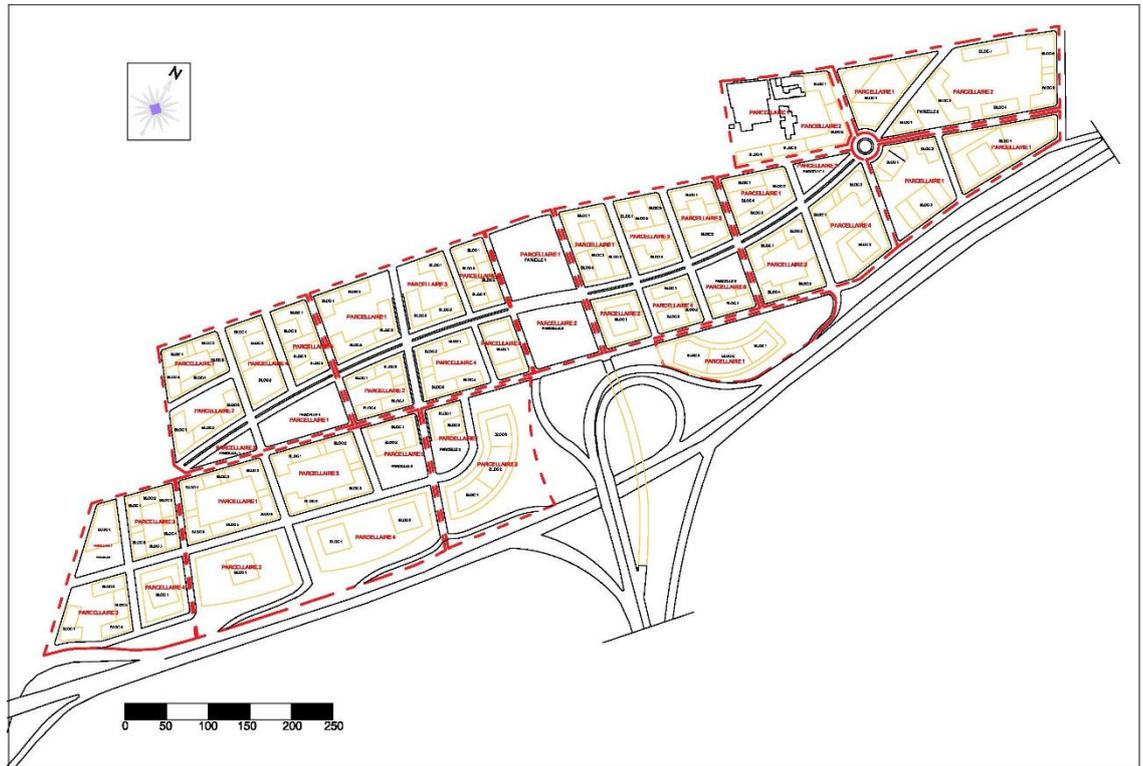


Figure 3.66: Carte montrant le découpage parcellaire Source : Auteur

III.7.6.3 Système bâti/non bâti :

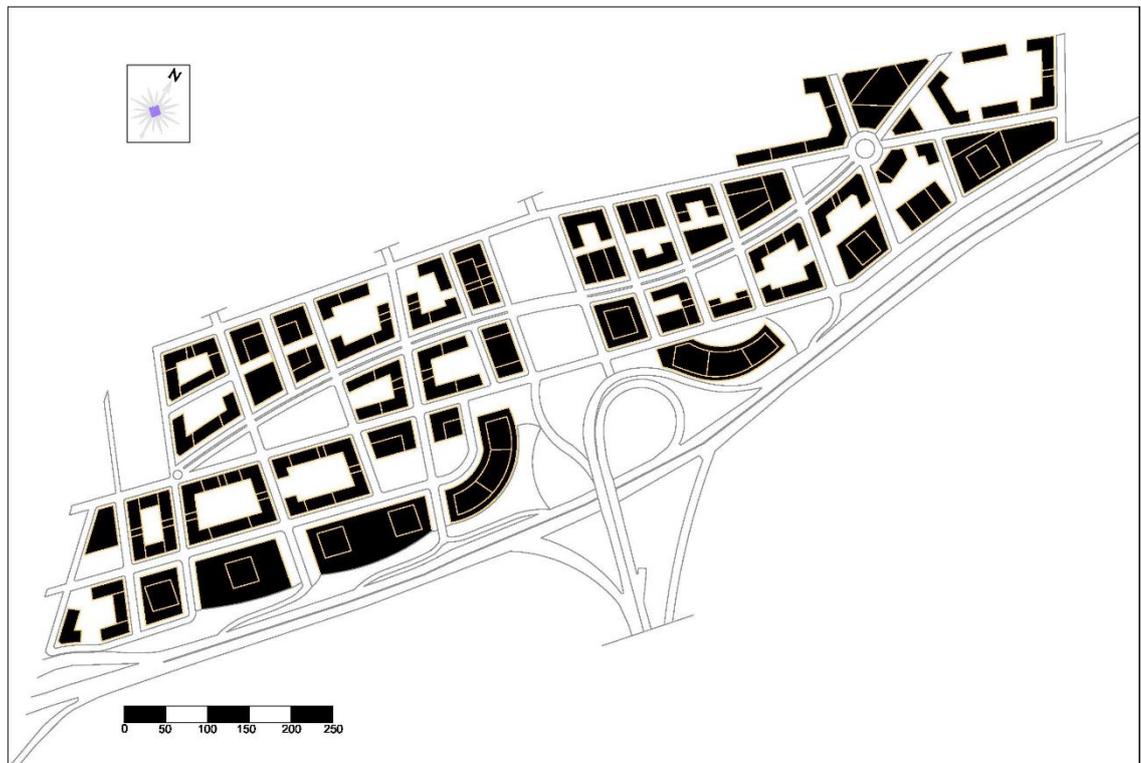


Figure 3.67 : Carte montrant le système bâti et non bâti Source : Auteur



III.7.6.4 Le Gabarit :



Figure 3.68 : Carte montrant le gabarit Source : Auteur

Le gabarit est fixé entre R+2 et R+24 :

- Le gabarit le plus haut est situé sur l'aboutissement du parcours de la centralité sur les deux tours jumelle avec des socles de 3 niveaux, surmonté une tour de 21 niveaux.
- Le long de la rue qui sépare le tissu ancien et le tissu projeté on a fixée gabarit à R+4 dans le but de créer une homogénéité entre les deux tissus.
- Graduellement vers le sud les gabarits augmentent jusqu'à atteindre les R+24.
- Le long de la RN24 on a implanté des tours posées sur des socles de R+3 avec une hauteur totale de R+15.
- Deux par tours ont été positionnés dans le centre aussi posés sur des socles de R+3 et augmentent graduellement vers les deux tours jumelles de R+15, R+17 à R+19.
- Les hauteurs basses R+2, R+3 ont été projetées comme des socles qui réunissent des barres et occupent le cœur d'îlot.

Synthèse :

Dans le but récupérer la vocation touristique de la ville, notre programme projeté contient de multiples infrastructures d'accueils, touristiques et aussi de nombreux espaces publics avec une esplanade maritime et un traitement de l'aménagement du fort turque faisant l'objet d'un pôle d'attraction touristique.

Plusieurs équipements d'envergure ont été proposés dans notre aménagement pour créer une dynamique urbaine de haute qualité.



Nous avons aussi proposé de l'habitat des trois gammes (social, amélioré et haute standing) afin de créer une mixité sociale et répondre aux besoins de diverses catégories sociales.

Deux tours jumelles multifonctionnelles ont été affectées dans notre programme pour marquer la centralité et participer à l'aménagement de la baie d'Alger comme des constructions structurantes qui consolident la verticalité des bâtiments dans l'aire d'étude.

III.8 PRESENTATION DU PROJET ARCHITECTURAL

III.8.1 Choix de l'ilot :

Le choix se porte sur un ilot central dans la nouvelle entrée de l'aire d'étude (l'arrivée de l'aéroport) celui-ci s'étend sur une surface de plus de 1000 mètres carrés il est délimité par le boulevard au nord et le prolongement de la voie qui croise la nouvelle entrée et par le parc urbain à l'ouest et la rue Ali Tounssi par l'Est

Le choix de cet ilot s'est fait suivant plusieurs critères :

- Situation stratégique représentant l'un des deux projets structurants qui participe à l'aménagement des éléments monumentaux à l'échelle de la baie
- La nécessité de réaliser un projet digne d'importance du contexte territorial et de son environnement
- Apporter des réponses claires et directes aux problématiques posées, par un projet qui assure une mixité fonctionnelle et répondre aux complexités urbaines identifiées.

III.8.2 Choix du projet :

Alors que nous cherchons à valoriser la dimension architecturale et urbaine dans ce contexte urbain important, notre projet devra être complémentaire à l'environnement bâti et non bâti ; la situation de notre projet permettra de le considérer comme une porte de la ville à la quelle viennent s'ajouter les besoins de la zone : commercial, touristique et administrative, par conséquent on a opté pour un bâtiment mixte et cela a posé quelque contrainte :

- La première vis avis de la distribution spatiale et fonctionnelle verticale et horizontale.
- La deuxième, concernant la séparation entre les compartiments de chaque fonction.
- La troisième est relative au gabarit très important avec la technologie constructive disponible on Algérie nous obligé de faire appel à des savoir-faire étrangères en matière de mise en œuvre.

Donc l'idée du projet est de créer un équipement moderne, durable multifonctionnel qui s'inscrit dans son environnement immédiat et qui répond aux problématiques posées. Il englobe le commerce, les services et l'hôtellerie. La compréhension de la méthode d'élaboration du programme de la démarche conceptuelle, organisationnelle et fonctionnelle d'un tel projet,

CHAPITRE 3 : CAS D'ÉTUDE



passé inévitablement par une recherche thématique, à partir de laquelle il sera développé un argumentaire opératoire.

III.8.3 Analyse des exemples et Référence programmatique du projet :(Annexe)

III.8.4 Programme :

Le programme est un outil de conception entant dans le processus de concrétisation d'un exemple d'idées théorique en élément pratique il est une partie importante qui sert de base à l'articulation des volontés et objectifs émis qui seront traduits en un projet. Il se divise en deux parties le programme qualitatif et le programme quantitatif, dans le cas de notre étude, le projet architectural choisi est une tour multifonctionnelle qui contient un centre commercial un espace de consommation (restauration) une banque des bureaux administratifs et commerciaux un hôtel intégré.

Un projet qui par sa fonction sa forme son architecture, vise ponctuer une séquence urbaine forte au milieu d'une centralité, assurant une continuité fonctionnelle entre les nombreuses entités urbaines et se proposant comme un lieu de réception, d'accommodation et de repère en osmose avec son environnement immédiat en accord avec son environnement lointain et établi selon un programme cohérent

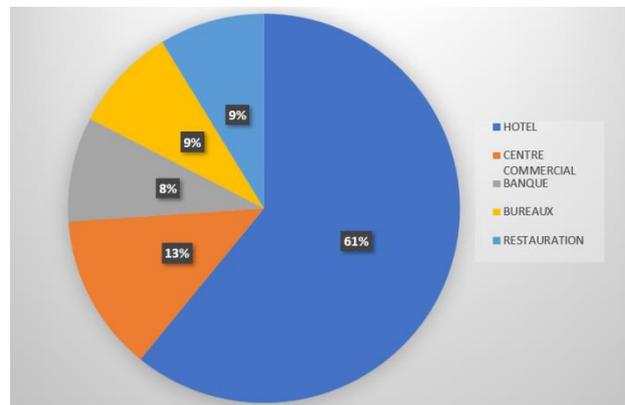


Figure 3.69 : Pile schématique montrant l'occupation surfacique des fonctions. Source : Auteur.

III.8.5 Genèse de la forme architecturale :

En s'inspirant des exemples de tours internationales qui présentent une architecture qu'on souhaite imiter dans notre projet (annexe 00) et en prenant en considération les contraintes urbaines d'environnement immédiat et son intégration dans la baie d'Alger que notre projet est né.

1. On a commencé par fluidifier la forme globale afin de briser le contact avec les vents et aussi pour créer des angles de perspectives qui dominent la baie.
2. Ensuite on a prolongé la forme du corps central du nord-ouest au sud-est pour bénéficier d'une distribution horizontale des espaces orientée vers la mer.
3. En s'inspirant des exemples site à l'annexe on a créé un dégradé volumétrique dans les extrémités du noyau central en créant deux terrasses.
4. A travers une soustraction au sommet du volume on crée une terrasse qui domine toute la baie.
5. On a marqué les accès du passage urbain et l'accès d'hôtel par des soustractions des modules de volume de base afin de donner un aspect monumental aux entrées qui invite les usagers.

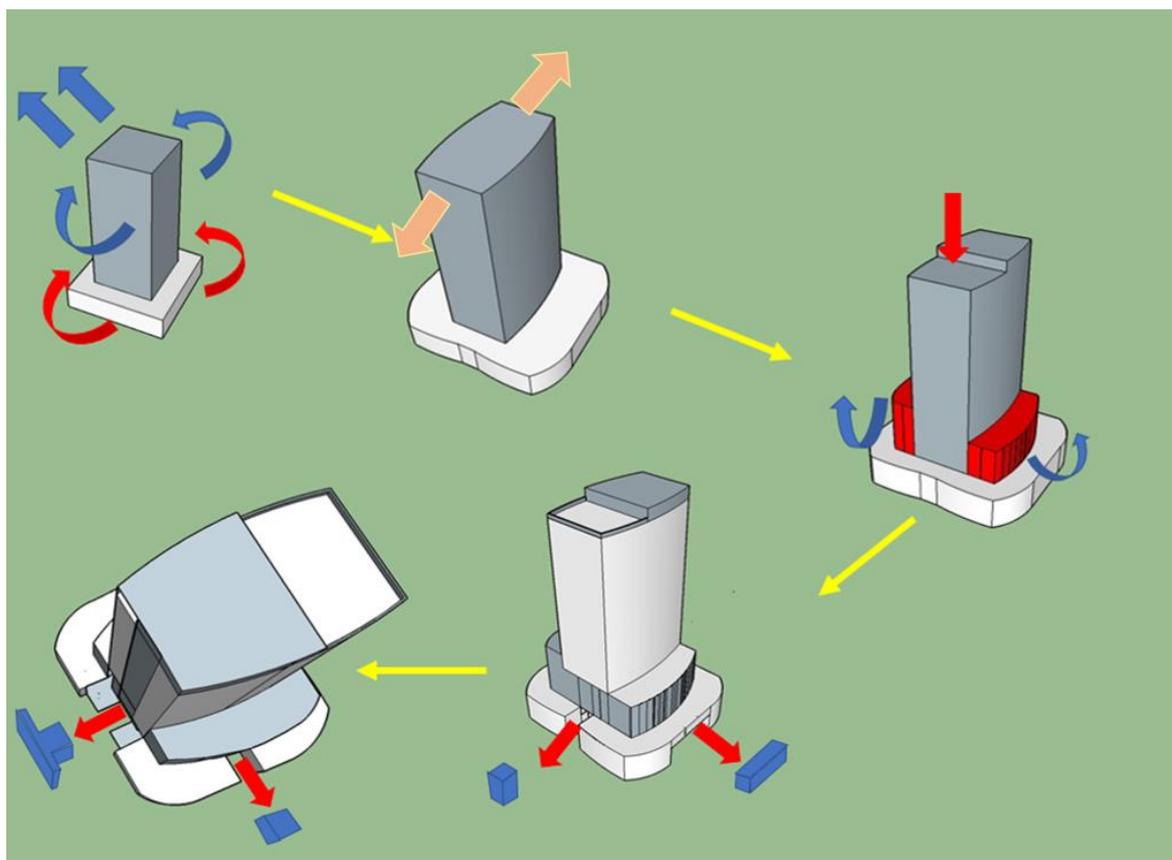


Figure 3.70 : Processus de la genèse de la forme architecturale du projet. Source : Auteur.

III.8.6 Moyens conceptuels du projet architectural :

Le projet que nous avons choisi se distingue par simplicité de sa volumétrie et l'imposition de son architecture, venant ponctuer une séquence urbaine important au niveau de la fin d'un parcours structurant qui aboutisse à une nouvelle centralité urbaine proposé.

La tour multifonctionnelle proposé pour le rappel de la vocation première de l'aire d'étude, qui a perduré jusqu'à aujourd'hui à savoir l'accueil et la résidence des étrangers et l'attraction des touristes par le commerce sans oublier la création des offres d'emploi dans plusieurs domaines.

III.8.7 Système structural et fonctionnel :

III.8.7.1 Trame et structure :

- Nous nous sommes basés sur l'unité de la chambre double (3.5X2=7m) comme unité de découpage de la trame du volume centrale, facilitant d'une par fonctionnalité du projet tout comme sa structure.
- Pour les autres volumes ont opté pour des portés plus grands entre 7 et 9m.
- Ont également posé un joint de rupture entre le volume centrale et les autres volumes par rapport à la typologie de la structure ont choisi la structure métallique de type charpente en acier, avec des voiles de contreventement en métal, consternant les plancher ont préféré

CHAPITRE 3 : CAS D'ÉTUDE



de choisir le plancher collaborant vu sa rigidité dans ce genre de construction et aussi sa manipulation formelle facile qui peut être adapté à des formes irrégulières.

III.8.7.2 Accessibilité :

Le projet dispose de quatre entrées, une spéciale de l'hôtel depuis la rue Ali Tounssi et exposé sur l'entrée de la ville proposée, dans les trois autres côtés on trouve des accès connectés par un passage urbain qui se croise dans le centre du projet là où il se trouve un ascenseur qui distribue les espaces verticalement.

- Une entrée principale de l'hôtel de la rue Ali Tounssi. (Prolongé).
- Une entrée au centre commercial depuis le parc urbain (Proposé).
- Une entrée au centre commercial depuis le boulevard (Proposé).
- Une entrée au centre commercial depuis la voie tertiaire (Proposé).
- Un accès au sous-sol depuis la voie tertiaire (Proposé).

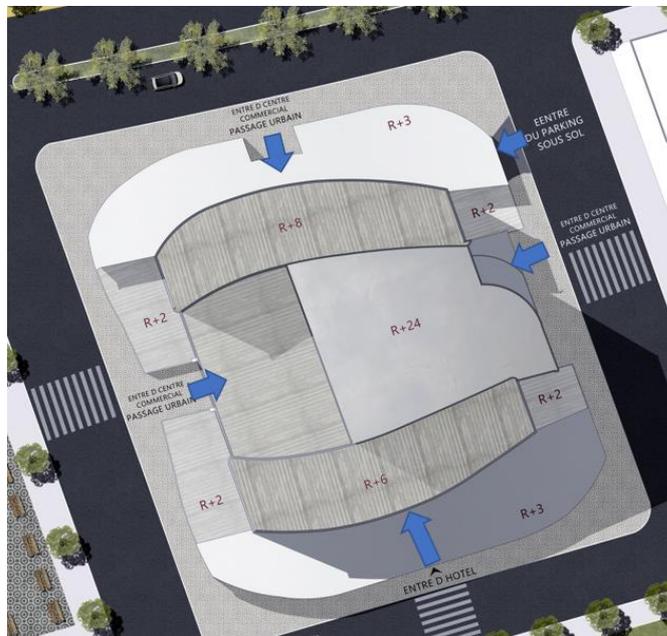


Figure 3.71 : Carte montrant l'accessibilité de la tour. Source : Auteur.

III.8.7.3 Affectation des espaces :

Le projet s'organise en trois entités différentes :

- Le socle : le socle est un centre commercial qui s'élevait sur 3 niveaux, qui contient des boutiques et des restaurants le centre commercial s'organise autour d'un passage urbain situé au milieu du bâtiment ramassant un flux important pour le redistribuer par la suite et aussi sur les façades du boulevard

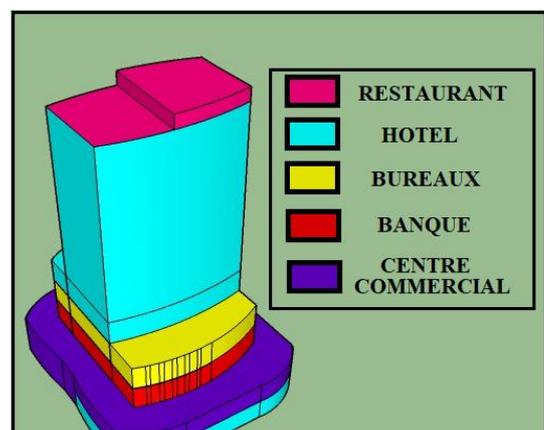


Figure 3.72 : Volume schématique montrant l'affectation des espaces. Source : Auteur



et le parc urbain et un accès spécial de l'hôtel.

- Les deux premiers niveaux du corps de la tour affecté par une banque.
- Le 6eme et 7eme niveau sont réservé aux bureaux.
- Du 8 au 10eme étages s'organise les services de l'hôtel.
- Du 11 au 17eme étages dispose 112 chambres simples et 7 suites.
- Du 18 au 20eme étages dispose 27 suites.
- Du 21 23eme étages dispose 12 villas.
- Le 24 -ème étage on trouve un restaurant doté d'une terrasse de 300 mètres carrés.

Donc la répartition des typologies chambres se fait graduellement du niveau le plus bas au niveau le plus haut et cela reflète l'augmentation du degré de confort visuelle et fonctionnelle des niveaux inférieurs au niveau supérieurs.

III.8.7.4 Distribution des espaces :

La fluidité est le mot clé de l'organisation des espaces de transition et de circulation de la tour en assurant les espaces de caractère public et privé ou en garantissant l'aspect privatif de l'hôtel et aussi les conditions et règlements d'aménagements des banques, la circulation verticale est assurée par :

- **Par rapport l'hôtel :**

Deux ascenseurs des clients et une de service avec un escalier de secours qui vous permet de évacuer l'immeuble en cas de danger de tous les niveaux jusqu'au trottoir extérieur.

- **Par rapport aux étages des bureaux :**

Les deux ascenseurs et l'escalier principale et aussi une connexion à l'escalier de secours plus un escalier meublé au milieu.

- **Par rapport aux étages de la banque :**

Un ascenseur spécial qui mène de la chambre forte au sous-sol directement au niveau du chambre forte de la banque dans le 5eme étage, les deux ascenseurs publique, l'escalier principale et l'escalier de secours sont aussi présente dans ses niveaux avec escalier meublé au milieu.

- **Par rapport au centre commercial**

Deux ascenseurs et un escalier principal et une connexion directe à l'escalier de secours.

- **Par rapport aux étages au sous-sol :**

Les ascenseurs de l'hôtel et deux escaliers de secours.

III.8.7.5 Façades et volumétrie : (annexe)

CHAPITRE 3 : CAS D'ÉTUDE



Au niveau de notre site on dénote un manque franc de style architectural bien défini donc nous nous sommes insérés des projets similaires moderne en présentant une touche qui reflète l'identité de ville bannière dans la façade par une courbe fluide.

L'habillage en baie vitrée dans le but de bénéficier le maximum d'éclairage naturel et des vues agréables dans tous les niveaux du bâtiment.

Trois terrasses principales et deux secondaires dans le 3ème, 8ème, 10ème et 24ème étages ont été conçues dans la conception du projet toujours pour bénéficier des perspectives particulières sur le parc, la mer et la baie.

On a choisi la couleur bleue comme couleur d'enveloppe de la baie vitrée de la tour toujours dans le but d'intégrer le projet dans son environnement urbain avec une couleur qui reflète la mer et le ciel.

On a aussi rajouté une touche esthétique dans les façades en créant un dégradé de la couleur bleue du foncé aux claires homogènes avec les vagues présentés sur la façade.

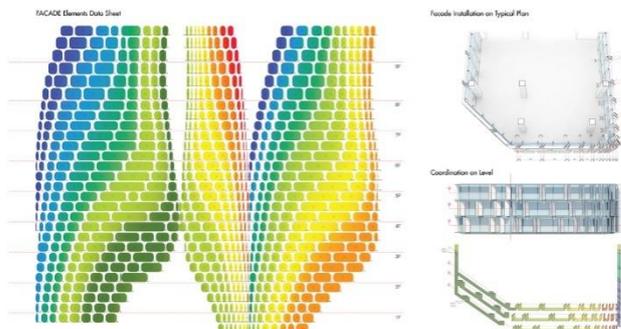


Figure 3.73 : principe de création des vagues sur la baie vitrée. Source : www.archdaily.com/895964/hicc-ent-headquarter-less consulté le : 23.06.2019 à 21.37

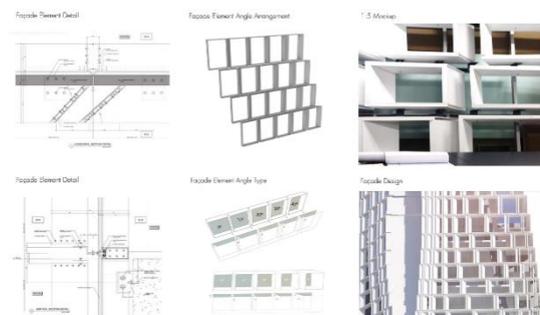


Figure 3.74 : Détail d'utilisation de la baie vitrée. Source : www.archdaily.com/895964/hicc-ent-headquarter-less consulté le : 23.06.2019 à 21.37

III.8.8 Dossier graphique : (annexe)

III.8.9 Conclusion

À travers ce précédent projet notre intention a été de tenter de répondre à des objectifs tracés selon une vision personnalisée et des orientations architecturales et urbaines développées durant notre parcours pédagogique universitaire.

CONCLUSION GÉNÉRALE



La reconquête de l'interface ville/mer reste un sujet d'actualité, en effet, les villes du 19^{-ème} siècle et la mer connaissent un clivage qui se traduit par une rupture sous différents angles causées par l'urbanisation fragmentée qu'ils connaissent. Ces villes continuent de chercher le modèle de réaménagement le plus adapté pour renouer leurs liens, Les villes littorales attirent d'abord par l'originalité de leurs paysages, la proximité de l'eau, développent un environnement particulier où la nature occupe la place principale. Cette particularité due à une concentration particulière en période estivale (le flux des vacanciers), résume une problématique sur l'aménagement du littoral. Ces villes sont aussi en continuel changement et développement,

Après avoir présenté l'aire d'étude choisie « la baie d'Alger » et la zone d'intervention (la commune de Bordj El Kiffan) 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.

Pour répondre à notre problématique et atteindre les objectifs fixés, notre mémoire avait pour ambition de comprendre le phénomène de « rupture ville/mer » au niveau des villes côtières du XIX^e siècle. Et cela par le biais d'une problématique générale où nous avons abordé cet enjeu dans le cas des villes algéroises littorales qui tournent leurs dos à la mer. Afin de bien mener ce travail nous nous sommes focalisés sur la ville de Bordj El Kiffan comme cas d'étude illustratif de la problématique spécifique pour tout ce qu'elle possède comme richesses naturelles et historiques, où nous avons soulevé les causes et les conséquences engendrées par cette rupture,

Notre hypothèse de travail, dont laquelle nous avons proposé d'ouvrir la ville sur son front de mer et la renforcer avec des infrastructures d'accueil touristique et équipements d'envergure à l'échelle de la capitale a débouché sur une opération de recomposition urbaine de l'interface déployé en profondeur. Cette hypothèse s'avère vérifiée et nous soutenons que notre travail pourrait servir de support pour la prise en charge de l'extension Est de la commune de Bordj El Kiffan où de grands problèmes de cohérence urbaine se posent en rapport avec les constructions illicites et l'absence de projet urbain d'ensemble.

CONCLUSION GÉNÉRALE



Ce qui menace de condamner à jamais la cote algéroise devant les nouveaux défis qui l'attendent.

La création d'une nouvelle agglomération équipée par des équipements d'envergure changera le statut de la ville à une centralité et aussi la marquera par deux éléments verticaux inscrits dans une harmonie cohérente par rapport au dédoublement des axes majeures et par rapport aux éléments verticaux dans la partie ouest

Durant ce présent projet de fin d'étude, il nous a été confié de traiter la question de l'insertion «de Bordj El Kiffan » 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 champ d'action, et d'éveiller l'intérêt de l'aménagement des villes maritimes.

D'autre part notre projet urbain tente de donner une image cohérente de ce quartier qui s'adapte avec le nouveau statut et qui constitue par sa position stratégique la centralité pilote qui joue le rôle de vitrine d'Alger métropole, de ce fait, on propose de faire une continuité de la façade maritime 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.

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



1. Les ouvrages :

1. AUCAME. A., *l'interface ville /mer, quelles reconversions pour les anciens sites portuaires?, fiche synthétique* .Disponible sur : <http://www.aucame.fr/web/publications/études/fichier>,Marseille (2008)..PDF. (Consulté le 11-10-2018)
2. BURY, J. –C.. *Métropoles et structuration des territoires*. Paris,2003, Conseil Economique et Social, DATAR : 262 p.
3. COURCIER S. *De l'évaluation de l'effet structurant d'un projet urbain à l'analyse des congruences entre Daniel PINSON, projet de vie, projet de ville* ,In « projet urbain :enjeux, expérimentations et profession » Paris,2000, 90p.
4. CHOAY. F et MERLIN. P, « *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* », Paris, PUP, 1996.
5. DEVILLERS, Ch., « *Le projet urbain* », in *Architecture : recherche et action, Actes du colloques à Marseille/Palais des Congrès, Paris, Ministère de l'Environnement et du cadre de vie, des 12 et 13 mars 1979*
6. DEVILLERS, Ch., *Le projet urbain, et Pierre Riboulet, La ville comme œuvre*, Paris, éd. du Pavillon de l'arsenal, 1994.
7. Dr Khelassi, *constructions militaires ottomanes de la ville d'Alger*,Alger 1980
8. GSELL, S., *Atlas archéologique de l'Algérie* , Adolphe Jourdan, Alger, et Fontemoing et Cie, Paris, 1905 - 1911, 104p.
9. I,ROGER. *les processus de métropolisation dans les capitales régionales européennes, université de Toulouse 2, stratégie d'acteurs. Réaménagement du Vieux-Port de Montréal*. Thèse de Doctorat d'Etat. Montréal. 2002
10. LACOUR, C., *Méthodologie de recherche et théorisation des villes, in "La Métropolisation, Croissance, Diversité, Fractures"*, Paris,1999, Anthropos,
11. *Le PDAU D'ALGER 2015/2016*.
12. M.saidouni, S.Hassaine, D.Abdesslam, F.Elhadji; *mutations urbaines dans les aires périphériques: cas de la commune de Bordj Elkiffan*,1983
13. P.INGALLINA. *Le projet urbain*. Ed. PUF ; Coll. QSJ ?. Paris. 2001
14. Philippe Panerai et David Mangin, *Le projet urbain*, Editions Parenthèses.Marseille 1999
15. REMYALLAIN,*morphologieurbaine*, Paris.169p
16. S.Hammache,*Ville,métropole,région,édition:Jean-PaulGisserot(Trialog64)*,Algerie,1989
17. ZUCHELLI, A., *Introduction à l'urbanisme opérationnel*, édition.OPU, Alger, 1984.

3. Mémoires et thèses :

1. Aouissi, K. B.*Le Clivage ville/port, Le cas d'Alger*, Mémoire de magister en Urbanisme et Développement Durable, École Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme (EPAU). - Alger. (2013)



2. BERGEL, P. *Quand la ville se refait, renouvellement urbain et grandes emprises foncières étude de casen France métropolitaine et dans deux agglomérations de province: Caen et Angers*. Thèse: de doctorat en Géographie sociale. Université de Caen, décembre 2002.
3. BERTHET, J-M, Mémoire du *renouvellement urbain ou renouvellement des mémoires urbaines?: L'exemple de la cité Olivier de Serres à Villeurbanne et du quartier de Parilly à Bron*,2007.
4. BOUDJABI, N-H., *Les stratégies de la reconstruction de la ville sur la ville analyse d'un cas d'étude Constantine*, Diplôme de Magister.2010.
5. Gaudette, M, *La requalification du front d'eau de San Francisco : une analyse des dynamiques de réappropriation de l'espace portuaire* .Mémoire de magister présente comme exigence partielle de la maîtrise en géographie . Université du Québec à Montréal.(2015).
6. Contzen, K., *Le renouvellement urbain et le développement durable, vers un renouvellement urbain durable, Mémoire: Master académique, Maîtrise d'ouvrage urbaine et immobilière*. Institut d'urbanisme et d'aménagement de Rennes, 2011.
7. K. Malika, *Protection et valorisation du littoral en Algérie*, Thèse: de doctorat Etudes caribéennes, 2011.
8. Marion, G, *Vivre sur un espace en renouvellement urbain l'exemple du projet d'aménagement del'île de Nantes et de ses commerçants*. Thèse: de doctorat, Ecole doctorale SHS. Université François-Rabelais, 16 juin 2009.
9. Tamani-D, F., *Paramètre pour une stratégie de renouvellement urbain de l'interface ville-Port : cas d'Alger. Essai de diagnostic partagé*. Mémoire de magister en Urbanisme et Développement Durable, École Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme (EPAU) (2014) - Alger. (Consulté le 20/11/2018)
10. Rivoiron, H., *Renouvellement urbain et mixité fonctionnelle appliqués aux friches militaires: La CRSSA*. Mémoire:de magister. Institut d'urbanisme de Grenoble, Université Grenoble Alpes, 2014.

3. Les articles :

1. NICOLAS A. *Usages sociaux de la mémoire et projets d'aménagements urbains. Les héritages industriels et portuaires à l'épreuve du projet de l'île de Nantes*, In: *Unpublished PhD dissertation*, université de Nantes, 2009, po. 67-85.
2. PEYROUX, E. *Renouvellement urbain et valorisation des espaces publics*, In: *City improvement, District du centre ville de Johannesburg*, rev. *Échographie*, août 2010, pp. 76-94.
3. ZANETTI A, *Usages de la mémoire dans les projets de renouvellement urbain, le cas des espaces hérités de l'industrie française*, In: *journal urbain recherche*, . 103-121.Alger métropole, partie 1 thèmes privilégie

4.Magazine:

1. Beaux arts, dossier : Architecture mondiale, gratte ciel : les limites d'un pari technique,Paris vol 4, août 1923.



5. Revue:

1. Giaucarl, C. (2001). L'architecture d'aujourd'hui
2. Histoire d'un Centre Rural Algérien fort de l'eau
3. Revue Africaine – Volume 5 - les environs d'Icosium (Alger)
4. Revue : Technique et Architecture n°471(Tours en questions) ,2004.
5. Revue : Technique et Architecture n°337(espaces de bureaux).
6. Revue : Urbanisme n°354 (dossier Tours) ,2007.
7. Vie des villes, Revue hors-série n:03, Alger, juillet 2012.

6. Les sites internet

1. <http://www.algerie-monde.com/villes/alger/> consulté le 12.11.2018
2. <http://www.google.com>
3. <http://www.googlemaps.com> consulté le 15.03.2019
4. [Google Earth](#)
5. [Sas planet](#)
6. <https://archinect.com>
7. [Gratte ciel : Wikipédia.com.](#) consulté le 27.01.2019
8. www.calatrava.info/buildings/Turning_Torso.asp consulté le 13.12.2018
9. www.rsh-p.com ,LeNeufert7emeédition consulté le 26.11.2018
10. <http://magazine.larchitetto.it/aprile-2013/gli-argomenti/attualita/pensare-metropolitano-.html>.
11. <http://www.alger-roi.fr> consulté le 22.01.2019
12. <https://fr.slideshare.net/Saamysaami/projet-urbain-04/> consulté le 01.06.2019
13. <https://revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2002-1-page-49.htm> consulté le 15.03.2019
14. <http://www.toupie.org/Dictionnaire/Centralite.htm> consulté le 11.02.2019
15. https://fr.wikipedia.org/wiki/Centre_historique_de_Cracovie consulté le 15.03.2019
16. <https://www.google.com/search?biw=1366>
17. <http://www.ville-vierzon.fr/renouvellement-urbain.html> consulté le 18.02.2019
18. http://www.valmaubuee.fr/wpcontent/uploads/2013/10/Etude-Impact_Arche_Guedon.pdf consulté le 14.01.2019
19. : <https://www.reichen-robert.fr/fr/projet/ville-nouvelle-de-zenata> consulté le 18.02.2019
20. https://www.google.com/search?tbm=isch&q=zenata+casablanca&spell=1&sa=X&ved=0ahUKFwigxo2EmljjAhURahQKHQeqBuMQBOg7KAA&biw=1366&bih=656&dpr=1#imgrc=-DCsiMlh_Q1qlM
21. https://www.huffpostmaghreb.com/2017/11/29/zenata-eco-cite_n_18680132.html consulté le 22.02.2019
22. [https://www.zenataecocity.ma/un-amenagement-novateur/concept-urbanistique.](https://www.zenataecocity.ma/un-amenagement-novateur/concept-urbanistique) consulté le 19.02.2019
23. http://https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Map_Nice.jpg?uselang=fr consulté le 22.02.2019
24. <https://www.google.com/maps/place/Bari,+Italie> consulté le 22.02.2019
25. <https://www.google.com/search?q=Gare+du+Nord,+à+Paris.&source=lnms&tbm> consulté le 18.02.2019
26. <https://fr.wikipedia.org/wiki/Marseille> (consulté le 04/01/2018)



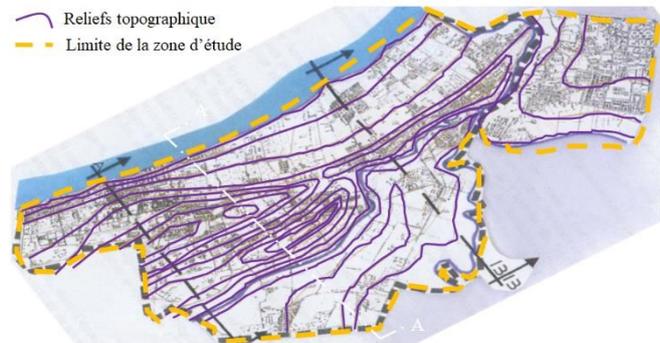
DONNEES GEOTECHNIQUES DE LA VILLE DE BORDJ EL KIFFAN

1 La topographie :

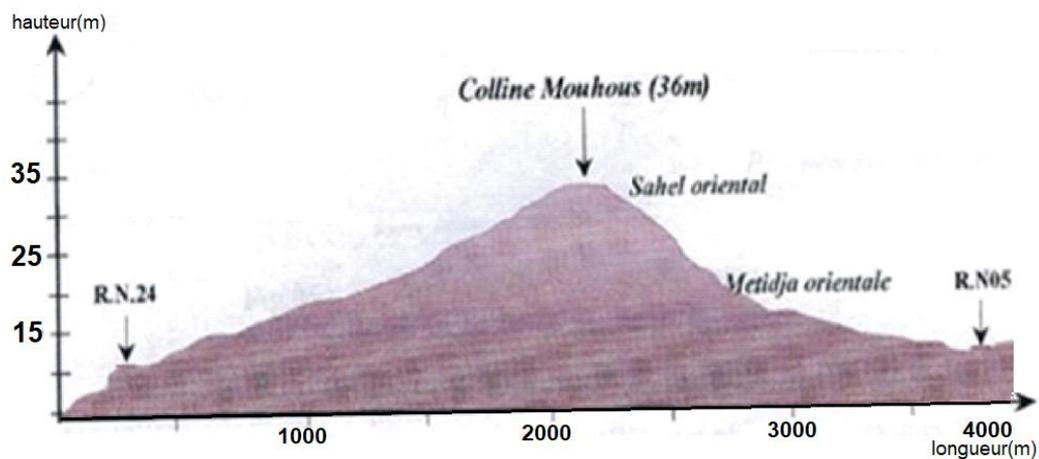
Le relief est peu accentué : l'altitude varie entre zéro et trente-six mètres – point culminant à la ressauta.

On distingue parallèlement à la cote aux lignes de relief :

- Une première ligne de dunes en bordure de la mer
- Une plaine côtière constituée par d'anciennes dunes marécageuses
- Une ligne de mamelons
- Une plaine de vallée
- Une de hauteurs recouvertes par d'anciennes dunes.



Carte montrant le relief de commune de Bordj El Kiffan. Source : mémoire de fin d'étude



Coupe montrant la morphologie de Bordj El Kiffan. Source : Auteur

2 Température :

La température de la commune de Bordj el Kiffan connaît comme toute les villes côtières un adoucissement grâce à la présence de la mer. La température moyenne est de l'ordre de 18° C

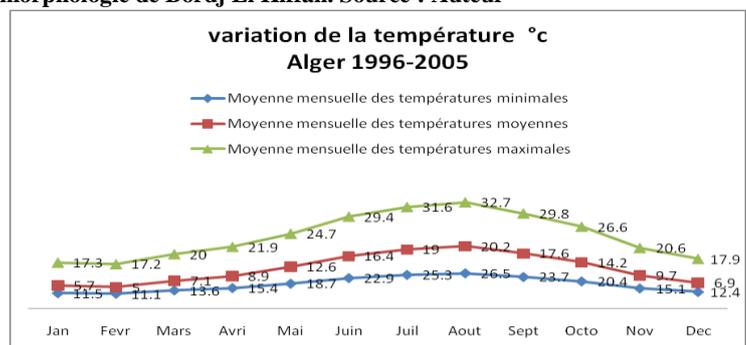


Schéma diagnostique montrant la variation de température d'Alger 1996- 2015. Source : O.N.M Station Dar El Beida.



3 Ensoleillement :

Les mois entre Mai et Aout caractérisés par une durée d'ensoleillement journalière au minimum de 11 heures.

La plus faible durée d'ensoleillement est enregistrée pour le mois de Décembre et elle varie entre 4-5 heures.

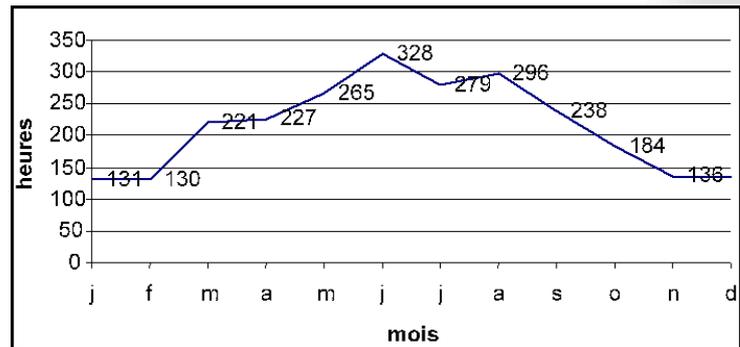


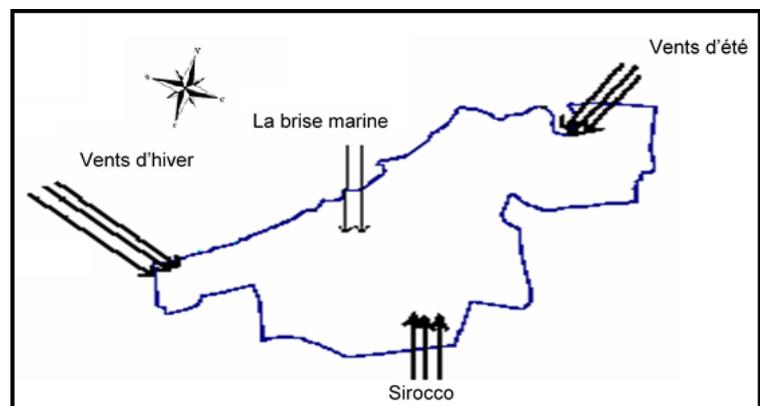
Schéma diagnostique montrant la variation d'ensoleillement d'Alger 1996- 2015. Source :O.N.M Station Dar El Beida.

4 Vent :

C'est l'air en mouvement. Il joue un rôle important par sa fréquence et sa force.

On distingue trois natures de vents :

Les vents d'hiver : soufflent du Nord-ouest pendant toute la saison, ils sont porteurs de pluies et véhiculent ainsi de l'air froid dont il faudra s'en protéger.



Carte montrant la variation de vents de Bordj El Kiffan Source :O.N.M Station Dar El Beida.

Les vents d'été : soufflent du Nord-est, ils s'étalent de la période allant du mois de Mai au mois de Juin.

La brise marine : source de ventilation et de fraîcheur par évaporation de l'eau de mer.

Sirocco : souffle du sud

5 La sismicité :

Le territoire national est divisé en cinq zones de sismicité croissante définies sur la carte des zones de sismicité qui précise cette répartition par wilaya soit :

Zone 0 : sismicité négligeable

Zone 1 : sismicité faible

Zone 2 : sismicité moyenne

Zone 3 : sismicité élevée

La commune de Bordj El Kiffan se situe dans **la zone sismique 3**(sismicité élevée)

Règles parasismique algérienne RPA99/révision 2003.

6 La pollution :

Pollution liée aux déchets solides urbains :

ANNEXES



La quantité de déchets managers est calculée sur la base de la population et de la production journalière par habitant par jour.

Remarques :

0.1 kg /hab./jour est pris comme la moyenne pour toutes les communes.

La moyenne de production des ordures managers pour les communes d'Alger est de **111.4 t/j** et le totale de production est de **119762 t/j**

Des déchets solides jonchent le rivage, conséquence d'une absence de sensibilisation à la question environnementale de la part des autorités locales et des citoyens. Le tourisme est alors compromis.

Impacts lies aux déchets solides urbains :

- La prolifération des insectes et des animaux vecteurs de maladies (mouches, moustiques et rats)
- Le dégagement d'odeurs et d'émanations nauséabondes notamment quand elles sont mélanges aux eaux usées
- L'altération de la qualité du site et réduction de son potentiel esthétique.
- La création des décharges sauvages dans le milieu naturel (terre agricoles et zones côtières) provoquerait la pollution du sol et des eaux souterraines superficielles.

Analyse des exemples de tours multifonctionnel :

La tour crédit lyonnais :

La tour est située à la ville de Lyon à l'est de la rivière de Rhône et du Nord du quartier de LA GUILOTIERE.



La tour crédit lyonnais. Source :
<https://www.lyon-france.com/Je-decouvre-Lyon/sites-et-monuments/Sites-et-monuments-remarquables/La-Tour-de-la-Part-Dieu>



Situation du projet. Source : google maps



Environnement immédiat :

Le terrain de la tour se situe entre deux axes (Rue De Bonnal) et (La Rue Servait).

La tour est entourée par les équipements suivants :

- Auditorium : pour avoir un lieu de rencontre et de conférence.
- Centre commercial pour l'achat et la vente des hommes d'affaires.
- Bibliothèque municipale un point culturel à proximité.
- Gare de métro : assurer le transport pour les usagers.
- Place Charles de Gaulles pour la détente.

Cet environnement va favoriser l'implantation de cette tour et aussi augmenter et équilibrer son utilisation par l'activité existante pour former un tout cohérent ambiant et plein de vitalité.

Lecture architecturale :

- La tour à une forme circulaire, c'est une forme de conception on rend avec un espace centrale circulaire réservée aux annexes et la circulation verticale.
- La forme circulaire s'étend de la base jusqu'au dernier étage.

La Façade :

Une façade simple avec des éléments de structure apparents joue le rôle d'élément de brise soleil. Le traitement extérieur de la tour est uniforme et de forme régulière

Analyse programmatique :

Le RDC : qui contient :

- Cafétéria, Restaurant+ préparation
- Un noyau central
- L'accès principale se fait avec des escaliers mécaniques qui mènent vers la banque au du 1^{er} étage
- Deux autres accès qui donnent sur le restaurant et la cafeteria ;
- Un autre accès qui est réservée au personnel de restaurant et cafétéria
- Tout ces espaces sont au tour d'un espace central qui contient :



La tour crédit lyonnais. Source :

<http://www.jornalagora.info/tour-credit-lyonnais-lyon-wf47.asp>

ANNEXES



Circulation horizontale et verticale et aussi pour voire la communication avec les autres étages.

Étage bureaux :

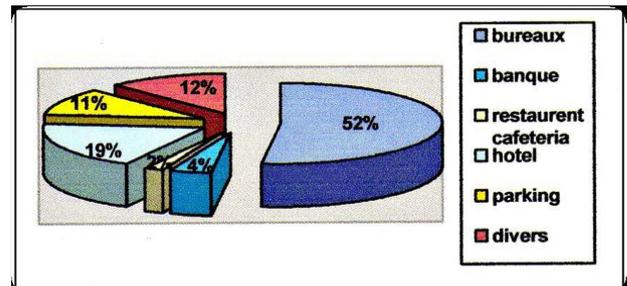
- Dans cette tour on a 28 étages réservés aux bureaux c'est l'activité dominante dans ce projet.
- Cet étage contient de bureaux paysages tout Autour du noyau central avec un espace de circulation horizontale (couloir) qui épouse ce noyau central.
- Cet étage comprend (03) salle de réunion de surface différente.
- Noyau central ; montre charge ; locaux techniques ; sanitaires et annexes.

Étage hôtelier :

- Dans cette tour 8 étages sont réservés à des chambres pour les hommes d'affaires.
- Dans chaque étage il y a 35 chambres et chaque chambre contient un espace d'eau.
- Les chambres s'étalent tout autour du noyau central.
- Une circulation horizontale ce fait à partir d'un long couloir rend qui épouse le noyant central.

Programme de la tour

- Sous-sol : parking 230 places.
- RDC : restaurant + cafeteria+ espace de préparation.
- 1^{er} et 2^{-ème} étages : banque de crédit lyonnais.
- Du 3^{-ème} au 32^{-ème} étages : bureaux
- Du 32^{-ème} au 42^{-ème} étages : hôtel (le méridien).



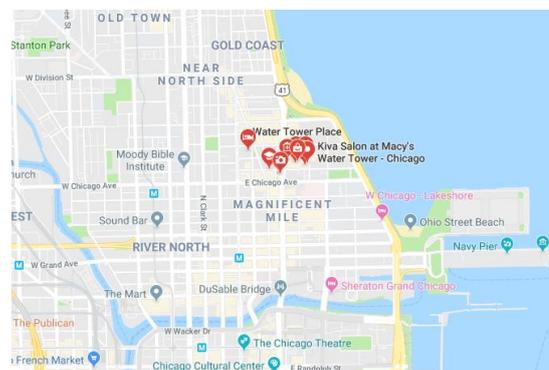
Programmes quantitatifs. Source : Auteur

Water Tower Chicago :

Le projet est un secteur de développement à usage mixte de la ville de Chicago, il s'étend sur une surface de : 1,05 hectare, une tour de 74 étages, d'une hauteur de 262m. Réalisé en 1976.



Environnement immédiat WaTer tower chicago.S
ource Google earth



Situation du projet. Source : google maps



Description architecturale :

- Un monobloc composé de deux parallélépipèdes :
- **Le 1er horizontal** : représente le socle composé à sa base d'un centre commercial.
- **Le 2ème vertical** : représente la tour.
- Les deux parallélépipèdes intègrent le projet dans le tissu urbain très élevé.
- La nécessité d'occupation maximale de la surface du terrain due à la cherté du foncier.

Façades :

- La façade est très simple caractérisée par un seul module rectangulaire au niveau des ouvertures
- Fermeture totale du socle sauf la galerie marchande et les 4 niveaux des bureaux donc la fermeture est due aux charges énormes (62 étages).
- La façade extérieure de chaque chambre de l'hôtel est totalement ouverte profiter au maximum d'éclairage naturel (car les chambres ont une grande profondeur à l'intérieur) ; cela est identique pour les bureaux.
- Les matériaux et le type de structure utilisés assurent une certaine transparence, une bonne aération, un bon éclairage, une flexibilité dans le fonctionnement et donne une grande valeur au projet.

Système constructif :

- L'équipement a été conçu par un système par un système constructif très léger qui est l'ossature métallique pour assurer la verticalité et diminuer les charges.

Organisation spatiale :

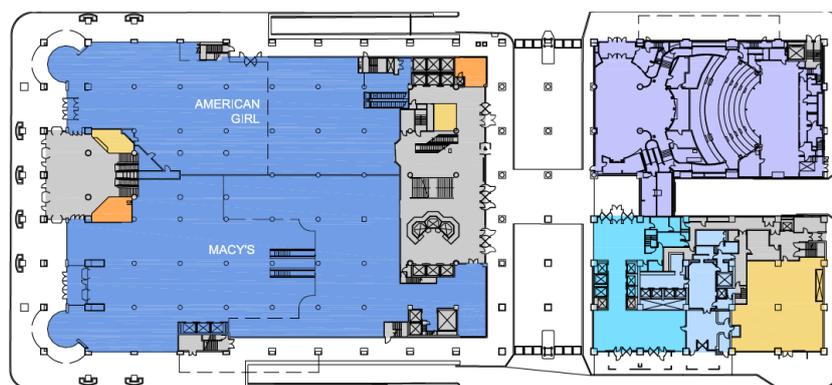
Le RDC est divisé en deux parties par un passage mécanique couvert :

La 1ère partie : occupé par deux magasins donnant sur un même hall (donnent directement sur la galerie marchande)

La 2ème partie : réservée au théâtre et à la réception de l'hôtel avec un magasin, Le tout donne directement sur la galerie marchande.

Il y a plusieurs accès, l'accès principal donne sur l'avenue Michigan, Il est doté d'un sas qui donne sur un dégagement.

Tous les accès mènent vers des petits halls dotés de cage d'escaliers ou d'ascenseurs



GROUND FLOOR PLAN

Plan de RDC



Plan de RDC

- L'utilisation d'une galerie marchande comme élément de transition de l'extérieure vers l'intérieur,
- L'organisation des commerces se fait autour d'une mezzanine qui donne sur deux halls secondaires afin d'avoir une répartition du flux sur toute la surface réservée aux commerces.
- Organisation des magasins autour d'un hall central (sous forme d'une mezzanine et donne sur deux halls secondaires
- La hiérarchisation des espaces du public au moins public.

Principe d'organisation :

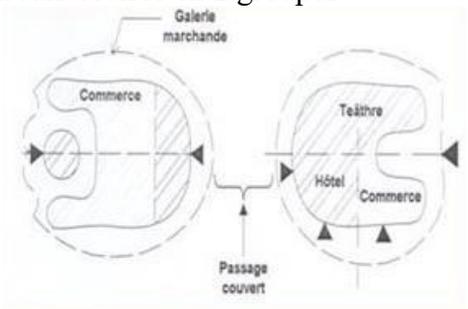
Les chambres s'organisent autour d'un hall central qui se continue sur toute la tour.

La réception de l'hôtel se trouve en RDC,

Elle est reliée aux autres niveaux par un ensemble d'ascenseurs divisés en 2 groupes (Personnels et approvisionnement et clientèle)

Pourcentage de fonctions

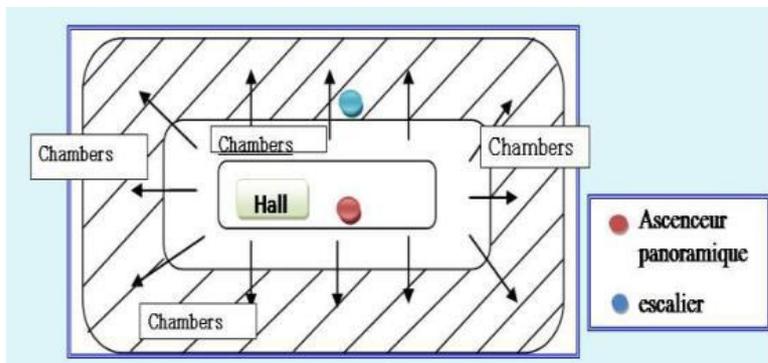
- Centre commercial : 76115m² : 27%
- Les bureaux : 20055m² : 7%
- Hôtel : 52180m² : 18%
- Habitat : 81330m² : 29%
- Parking : 30563m² : 11%
- Divers : théâtre, cinéma restaurants...23863m² : 8%



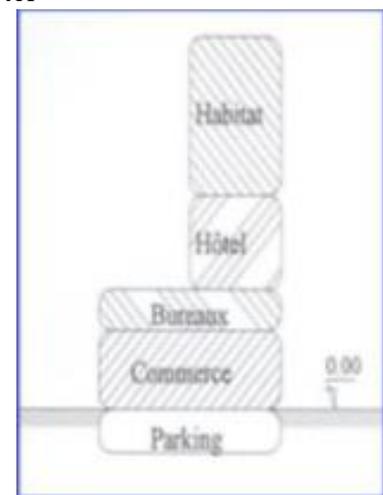
Principe d'organisation

On remarque sur la coupe que les espaces sont superposés commençant par de l'espace le plus bruyant (commerce) vers le plus calme les chambre

- Le parking : se situe au niveau de sous-sol accédé par des rampes
- Le commerce : occupe le RDC et le 1^{er} étage réservé aux grandes surfaces
- Les bureaux : occupent les 2 niveaux au-dessus de l'hôtel
- L'hôtel : occupe 21 étages
- L'habitat : implanté au-dessus de l'hôtel sur 41 étages



Organisation du 3ème étage (hôtel)



Coupe d'organisation générale



EXEMPLE D'INSPIRATION



Vue aérienne montrant le développement parallèle à la mer de la ville de Benidorm. Source : google



Image de l'interface ville mer de la ville de Benidorm. Source :

https://fr.123rf.com/photo_51012701_littoral-d-une-ville-de-benidorm-benidorm-est-une-ville-de-vill%C3%A9qature-moderne-l-une-des-destin.html . consulté le : 03.02.2019



Image de la GALLERIA DUOMO MILANO.
Source : <https://elisaorigami.blogspot.com/2015/10/galleria-vittorio-emanuele-milan-scala.html> consulté le : 08.06.2019



Image de la GALLERIA DUOMO MILANO. Source : <http://www.milanotoday.it/economia/negozi-galleria.html> consulté le : 08.06.2019



Facade de la tour hicc ent headquarter. Source : <https://www.archdaily.com/895964/hicc-ent-headquarter-less/5b193efaf197cc2b1c0000cb-hicc-ent-headquarter-less-image> consulté le : 23.06.2019



Façade de la tour hicc ent headquarter. Source : <https://www.archdaily.com/895964/hicc-ent-headquarter-less/5b193efaf197cc2b1c0000cb-hicc-ent-headquarter-less-image> consulté le : 23.06.2019



Image de BURJ KHALIFA Source : <https://www.decouvre-le-monde.fr/visiter-burj-khalifa/> consulté le : 23.06.2019



Image de BURJ KHALIFA Source : <https://fr.prysmiangroup.com/success-stories/grands-projets/batiment-et-infrastructures/burj-khalifa> consulté le : 23.06.2019



PRROGRAMME D'AMENAGEMENT :

ILOT 1 :

PARCELLAIRE 1

- 1 - Habitat intégré: RDC: commerce /Etage 1-4 logement social
- 2 - Habitat intégré: RDC: commerce /Etage 1-4 logement social
- 3 - Habitat intégré: RDC: commerce /1^{er} Etage: bureaux /Etages 2-5 logement social
- 4 - Crèche R+2
- 5 - Habitat intégré: RDC: commerce /1^{er} Etage: bureaux /Etages 2-5 logement social

PARCELLAIRE 2

- 1 - Habitat intégré: RDC: commerce /1^{er} Etage: bureaux /Etages 2-4 logement amélioré
- 2 - Habitat intégré: RDC: commerce /1^{er} Etage: bureaux /Etages 2-5 logement amélioré
- 3 - Habitat intégré: RDC: commerce /1^{er} Etage: bureaux /Etages 2-6 logement amélioré

PARCELLAIRE 3

- 1 – Place publique

PARCELLAIRE 4

- 1 - Habitat intégré: RDC: commerce /Etage 1-4 logement social
- 2 – Equipement administrative R+2
- 3 – Point de vente commercial R+3

PARCELLAIRE 5

- 1 - Habitat intégré: RDC: commerce /Etages 1-4 logement social
- 2 – Equipement administrative R+2
- 3 - Habitat intégré: RDC-1^{er} : commerce /Etages 2-5 logement amélioré

PARCELLAIRE 6

- 1 – mosquée R+2
- 2 – Place publique

ILOT 2 :

PARCELLAIRE 1

- 1 - Ecole primaire R+4
- 2 - Cour d'école

PARCELLAIRE 2

- 1 - Equipement administrative R+3
- 2 - Habitat intégré: RDC: commerce /1^{er} Etage: bureaux /Etages 2-8 logement social
- 3 - Habitat intégré: RDC: commerce /Etages 1-5 logement social

- 4 - Habitat intégré: RDC: commerce /Etages 1-8 logement social

PARCELLAIRE 3

- 1 - Habitat intégré: RDC: commerce /1^{er} Etage: bureaux /Etages 2-4 logement amélioré
- 2 - Auberge de jeunesse R+3
- 3 - Habitat intégré: RDC: commerce /1^{er} Etage: bureaux /Etages 2-5 logement amélioré
- 4 - Habitat intégré: RDC: commerce /1^{er} Etage: bureaux /Etages 2-6 logement amélioré
- 5 - Maison de jeune R+3
- 6 - Habitat intégré: RDC: commerce /1^{er} Etage: bureaux /Etages 2-8 logement amélioré

PARCELLAIRE 4

- 1 - Tour d'affaire R+3 socles / R+13

PARCELLAIRE 5

- 1 - Habitat intégré : RDC : commerce /1^{er} Etage : bureaux /Etages 2-10 logement haut standings

ILOT 3 :

PARCELLAIRE 1

- 1 - Habitat intégré: RDC: commerce /1^{er} Etage: bureaux /Etages 2-7 logement amélioré
- 2 - RDC-1^{er}: commerce /Etages 2-3 bureaux
- 3 - Habitat intégré: RDC: commerce /1^{er} Etage: bureaux /Etages 2-7 logement amélioré
- 4 - Habitat intégré: RDC: commerce /Etages RDC-3 équipement administrative intégré/Etages 4-7 logement amélioré
- 5 - Equipement commercial (Show room) RDC+3
- 6 - Habitat intégré : RDC: commerce /1^{er} Etage: bureaux /Etages 2-8 logement amélioré

PARCELLAIRE 2

- 1 - Hôtel ; R+3 socle / R+15

PARCELLAIRE 3

- 1 - Habitat intégré: RDC-1^{er}: commerce /Etages 2-4 logement amélioré
- 2 - Equipement administrative (siège d'entreprise R+3)
- 3 - Habitat intégré: RDC-1^{er}: commerce /Etages 2-6 logement amélioré

- 4 - Habitat intégré: RDC: commerce /1^{er} Etage: bureaux /Etages 2-4 équipement administrative Intégré /Etages 5-10 logement amélioré

- 5 – Equipement sanitaire (centre de remise en forme) R+3

PARCELLAIRE 4

- 1- Tour d'affaire : R+3 socle / R+13
- 2- Tour d'affaire : R+3 socle / R+15

ILOT 4 :

- 1 - Habitat intégré: RDC: commerce /Etage 1-4 logement social
- 2 - Habitat intégré: RDC: commerce /Etage 1-4 logement social
- 3 - Habitat intégré: RDC-1^{er} : commerce /Etages 2-5 logement amélioré
- 4 - Habitat intégré: RDC-1^{er} : commerce /Etages 2-6 logement amélioré

PARCELLAIRE 2

- 1 - Habitat intégré: RDC-1^{er} : commerce /Etages 2-6 logement amélioré
- 2 - Habitat intégré: RDC : commerce /Etages 1-3 équipement administrative intégré (siège de entreprise)/Etages 4-7 logement amélioré
- 3 - Habitat intégré: RDC-1^{er} : commerce /Etages 2-8 logement amélioré
- 4 - Habitat intégré: RDC : commerce /1^{er} Etage: bureaux /Etages 2-6 logement amélioré

PARCELLAIRE 3

- 1 - Habitat intégré: RDC: commerce /Etage 1-4 logement social
- 2 - Habitat intégré: RDC-1^{er} : commerce /Etages 2-4 logement amélioré
- 3 - Habitat intégré: RDC-1^{er} : commerce /Etages 2-5 logement amélioré

PARCELLAIRE 4

- 1 - Habitat intégré: RDC-1^{er} : commerce /Etages 2-6 logement amélioré
- 2 - Habitat intégré: RDC-1^{er} : commerce /Etages 2-7 logement amélioré
- 3 - Habitat intégré: RDC : commerce /Etages 1-3 équipement culturel intégré (école de langue) /Etages 4-8 logement amélioré
- 4 - Habitat intégré: RDC-1^{er} : commerce /Etages 2-6 logement amélioré

PARCELLAIRE 5

- 1 - Habitat intégré: RDC: commerce /Etage 1-4 logement social
- 2 - Habitat intégré: RDC-1^{er} : commerce /Etages 2-7 logement amélioré
- 3.4 - Salle de sport R+3

PARCELLAIRE 6

- 1 - Tour multifonctionnelle : R+3 socle (commerce , consommation , bureaux) , R+24 siège administrative logement haut standings (simplex , duplex triplex)

ILOT 5 :

PARCELLAIRE 1

- 1 - Habitat intégré: RDC : commerce /1^{er} Etage: bureaux /Etages 2-10 logement haut standings

- 2 - Bazar commercial R+2

- 3 - Place publique

PARCELLAIRE 2



- 1 - Tour d'affaire : R+3 socle , R +15
- 2 - Tour d'affaire : R+3 socle , R +17
- 3 - Tour d'affaire : R+3 socle , R +19

ILOT 6 :**PARCELLAIRE 1**

- 1 - Parc urbain

PARCELLAIRE 2

- 1 - Parc urbain

ILOT 7 :**PARCELLAIRE 1**

- 1 - Habitat intégré: RDC-1^{er} : commerce /Etages 2-4 logement amélioré
- 2 - Habitat intégré: RDC-1^{er} : commerce /Etages 2-6 logement amélioré
- 3 - Point de vente R+2
- 4 - Habitat intégré: RDC-1^{er} : commerce /Etages 2-6 logement amélioré

PARCELLAIRE 2

- 1 - Tour multifonctionnelle : R+3 socle (commerce , consommation , bureaux) , R+24 : banque , hôtel intégré

PARCELLAIRE 3

- 1 - Habitat intégré: RDC: commerce /Etage 1-4 logement social
- 2 - Salle de cinéma R+2
- 3 - Habitat intégré: RDC: commerce /Etage 1-4 logement social
- 4 - Habitat intégré: RDC-1^{er} : commerce /Etages 2-7 logement amélioré

PARCELLAIRE 4

- 1 - Habitat intégré: RDC-1^{er} : commerce /Etages 2-4 équipement sanitaire (privé) /Etages 5-10 logement amélioré
- 2 - Habitat intégré: RDC : commerce /1^{er} Etage: bureaux /Etages 2-7 logement amélioré

PARCELLAIRE 5

- 1 - Habitat intégré: RDC: commerce /Etage 1-4 logement social
- 2 - Équipement culturel musée R+4

PARCELLAIRE 6

- 1 - Habitat intégré: RDC-1^{er} : commerce /Etages 2-7 logement amélioré
- 2 - Place publique

ILOT 8:**PARCELLAIRE 1**

- 1 - Tour d'affaire : R+3 socle , R +15
- 2 - Tour d'affaire : R+3 socle , R +17

- 3 - Tour d'affaire : R+3 socle , R +19

ILOT 9:**PARCELLAIRE 1**

- 1 - Habitat intégré: RDC : commerce /Etages 1-4 logement sociale
- 2 - Bibliothèque R+4
- 3 - Habitat intégré: RDC-1^{er} : commerce /Etages 2-4 logement amélioré
- 4 - Marché RDC

PARCELLAIRE 2

- 1 - Habitat intégré: RDC : commerce /Etages 1-3 équipement culturel (école de musique et dessin)/Etages 4-9 logement amélioré
- 2 - Habitat intégré: RDC-1^{er} : commerce /Etages 2-5 logement amélioré
- 3 - Habitat intégré: RDC : commerce /Etages 1-3 équipement administrative intégré /Etages 4-9 logement amélioré
- 4 - Habitat intégré: RDC-1^{er} : commerce /Etages 2-6 logement amélioré

PARCELLAIRE 3

- 1 - Place publique

PARCELLAIRE 4

- 1 - Habitat intégré: RDC-1^{er} : commerce /Etages 2-4 logement amélioré
- 2 - Habitat intégré: RDC-1^{er} : commerce /Etages 2-4 logement amélioré
- 3 - Tour multifonctionnelle : R+3 socle , R+15

ILOT 10:**PARCELLAIRE 1**

- 1 - Centre de formation R+4

PARCELLAIRE 2

- 1 - Siège administratif R+4
- 2 - Place publique
- 3/4/5/6/7 - Ecoquartier R+4/R+6

ILOT 11:**PARCELLAIRE 1**

- 1 - Siège administrative (Algérie poste) R+4
- 2 - Habitat intégré: RDC : commerce /Etages 1-4 logement amélioré
- 3 - Tour multifonctionnelle : R+3 socle , R+15

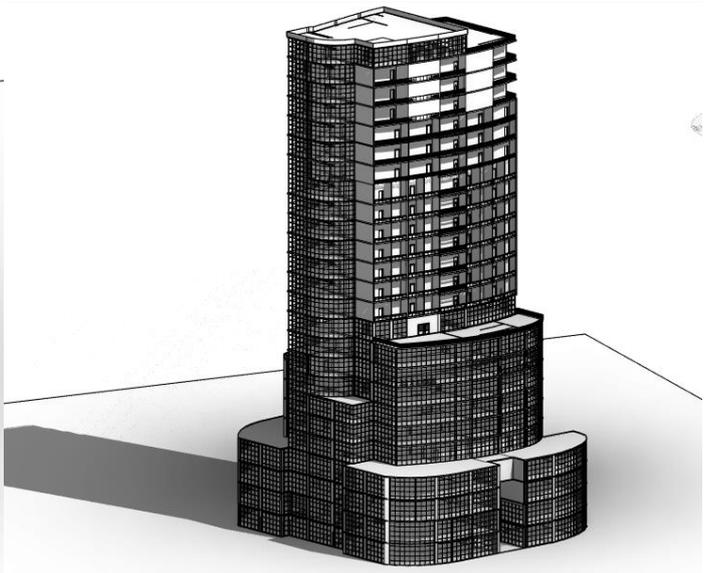
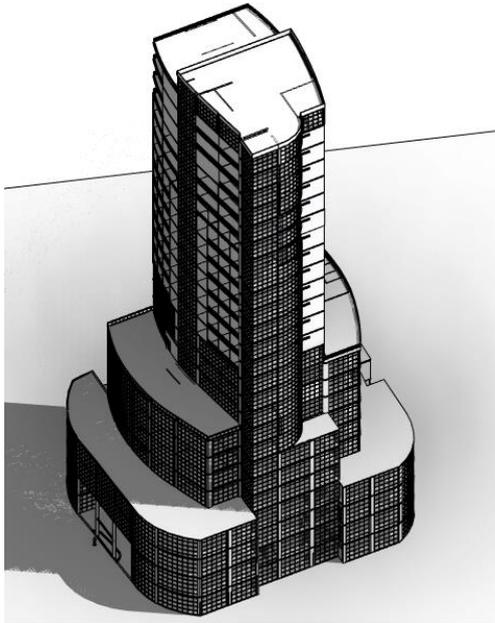
PARCELLAIRE 2

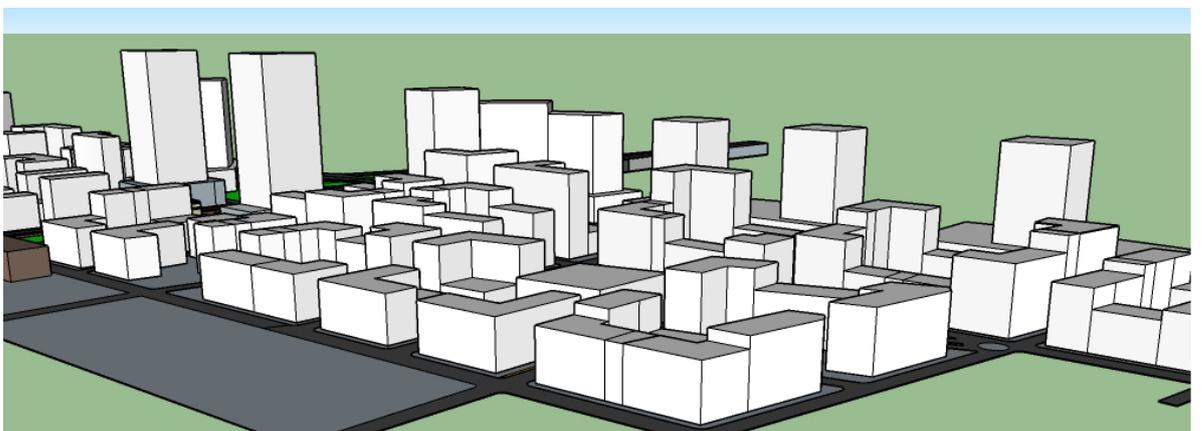
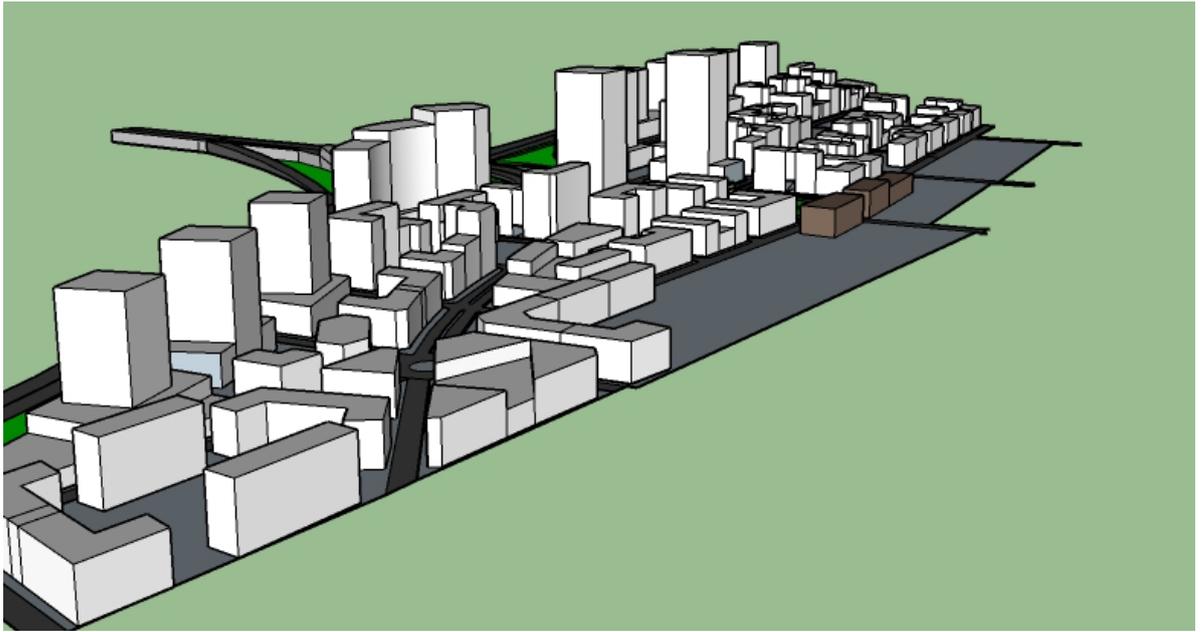
- 1 - Tour multifonctionnelle : R+3 socleZ, R+24

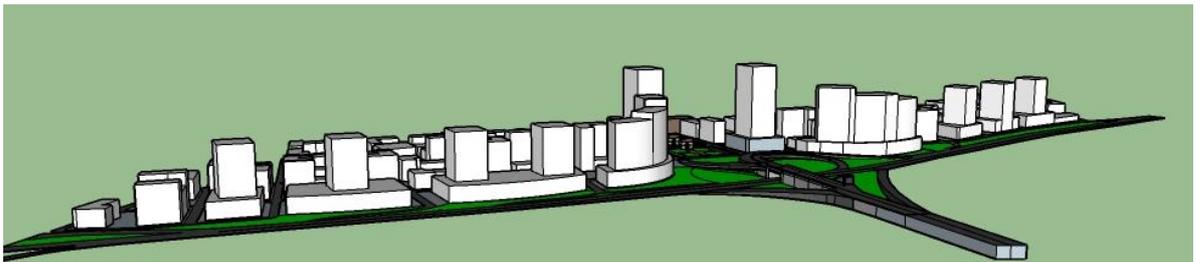
ILOT 12 :**PARCELLAIRE 2**

- 1/2/3/4 – Extension du polyclinique R+4

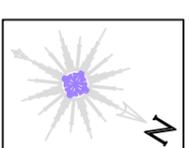
VOLUMETRIE DU PROJET



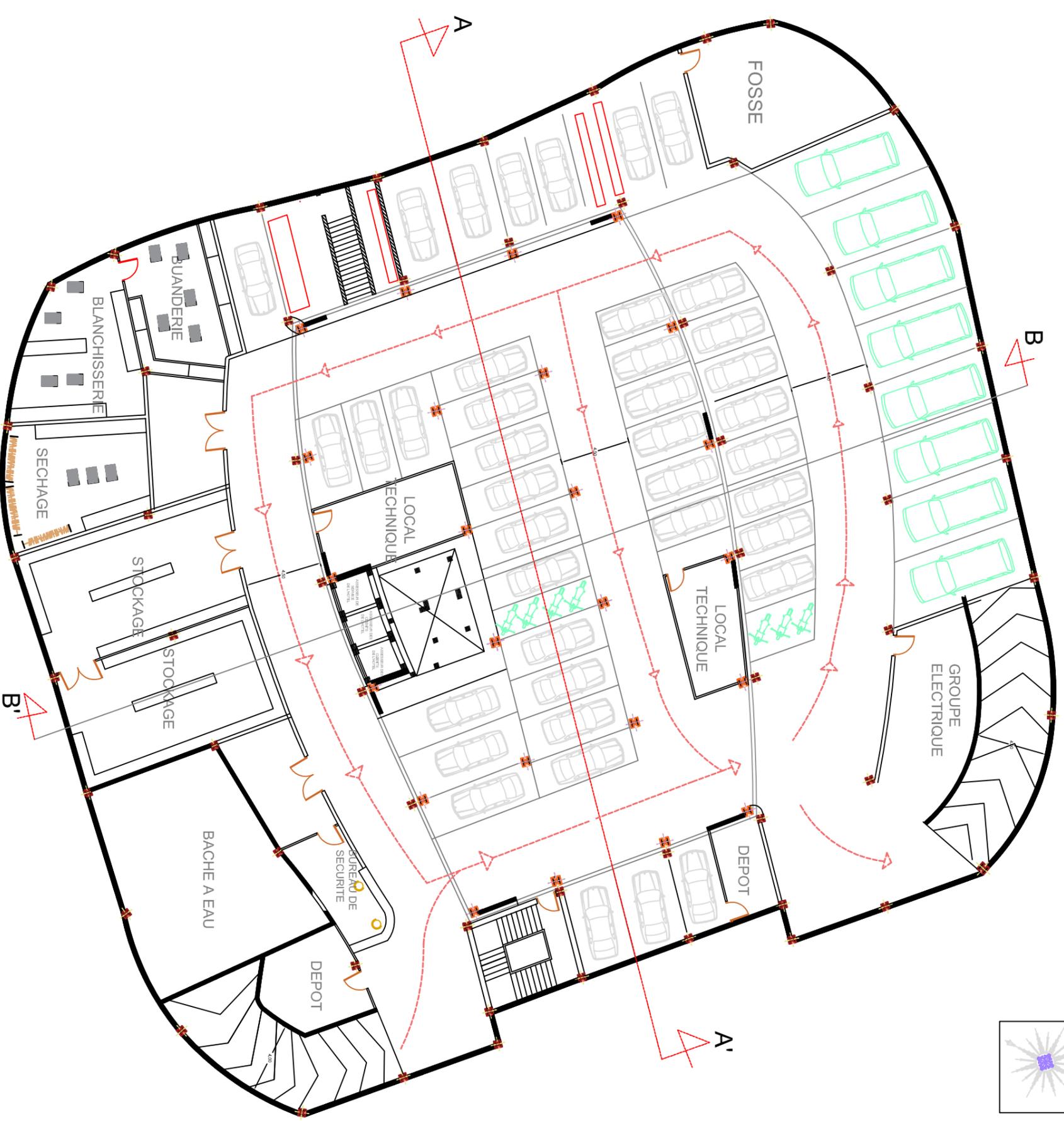
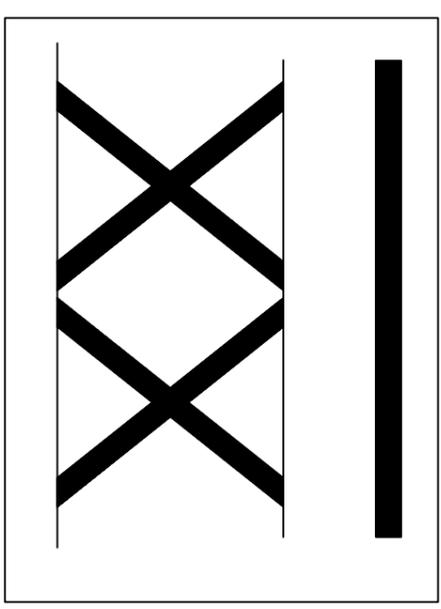




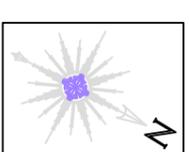
ECHELLE:1:250



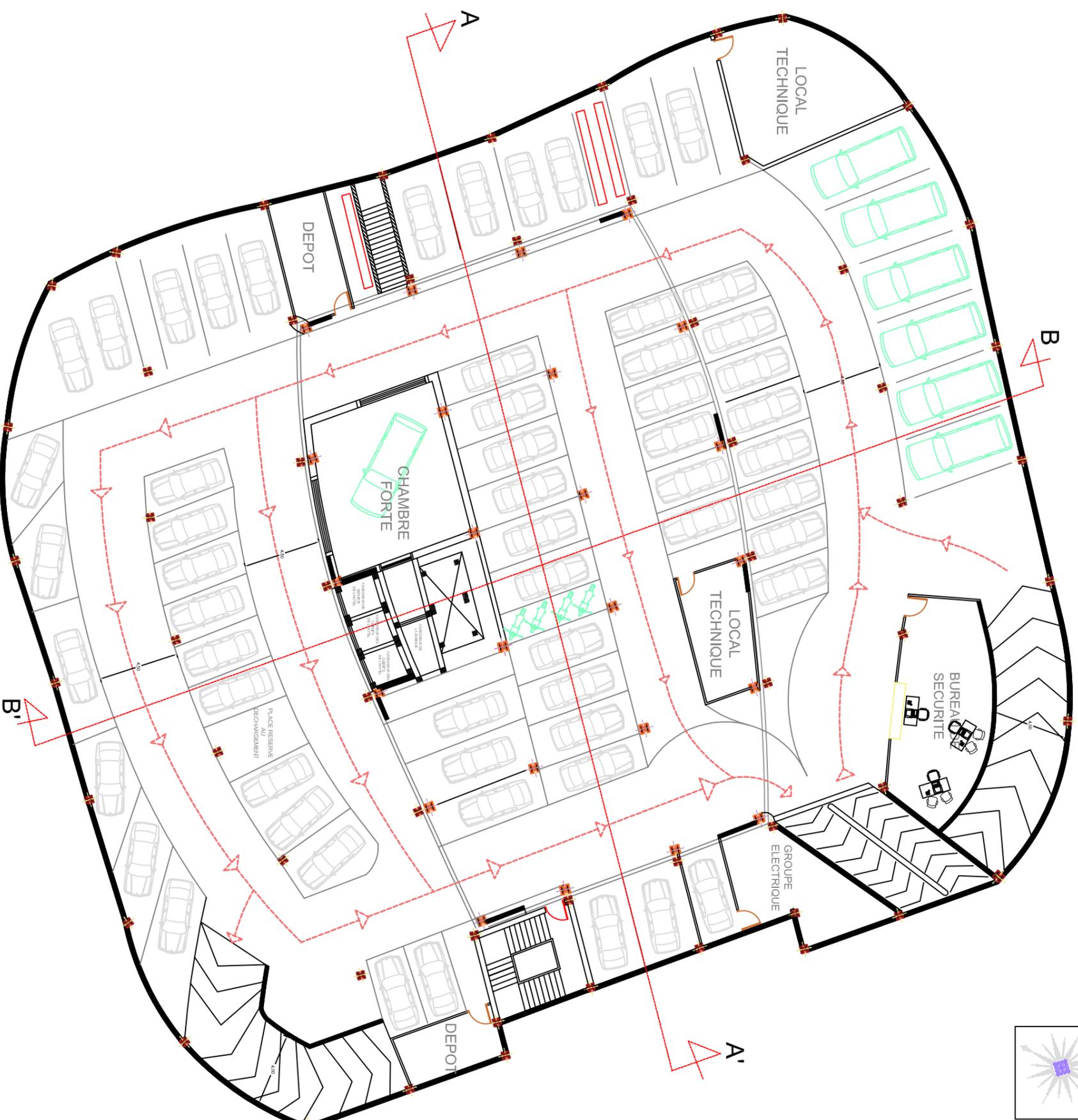
**PLAN DE 2ème
SOUS SOL
(-5.00m)**



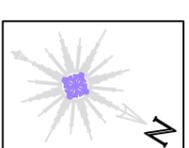
ECHELLE:1:250



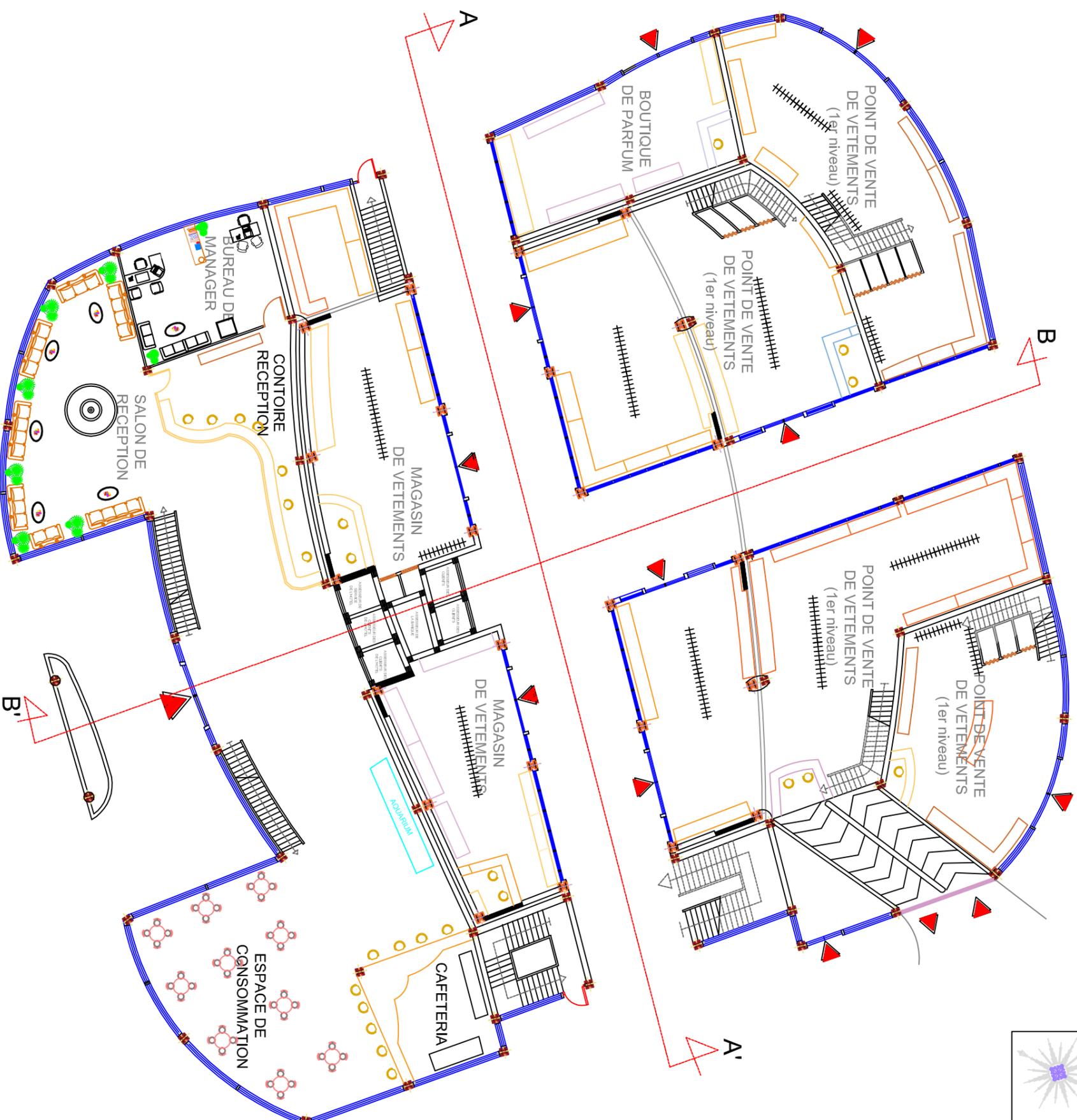
PLAN DE 1er
SOUS SOL
(-2.80m)



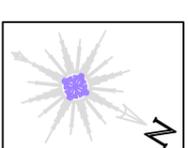
ECHELLE:1:250



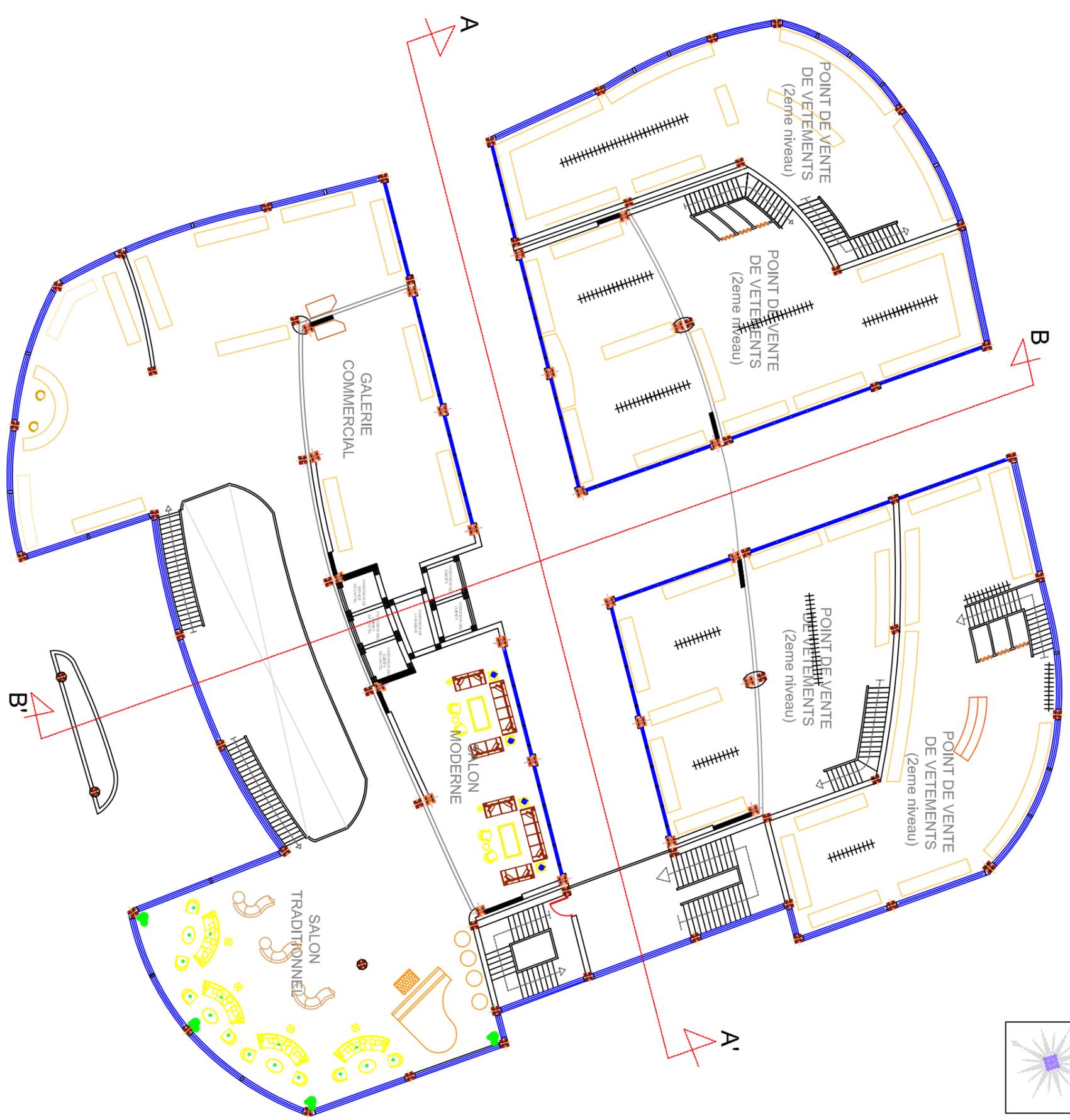
**PLAN DE REZ
DE CHAUSSEE
(+1.20m)**



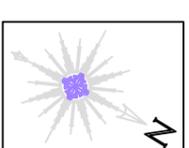
ECHELLE:1:250



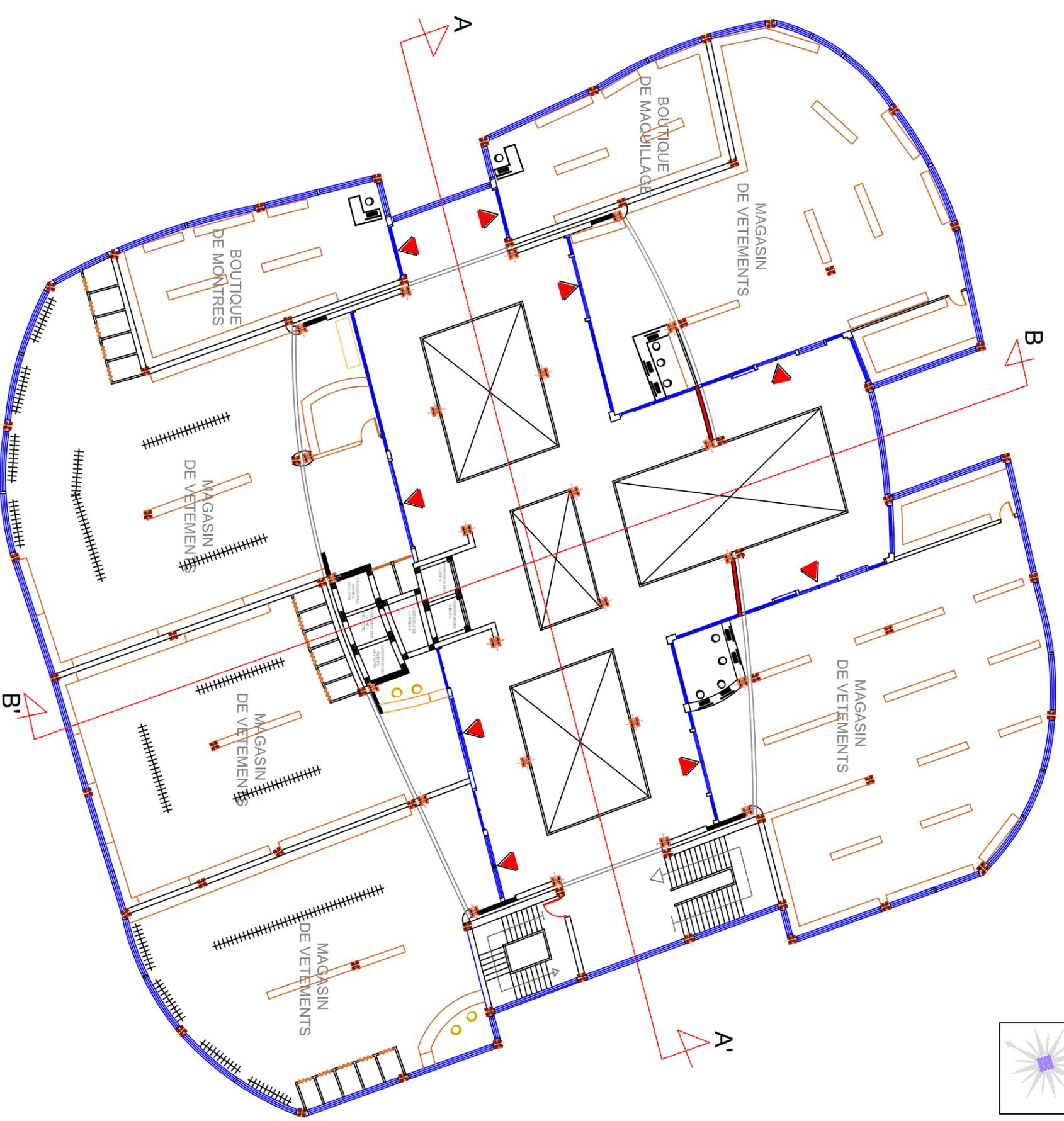
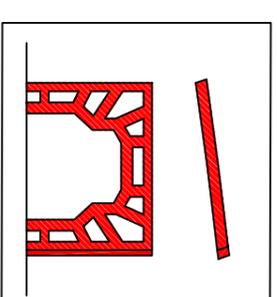
**PLAN DE 1er
ETAGE
(+5.90m)**



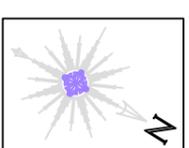
ECHELLE:1:250



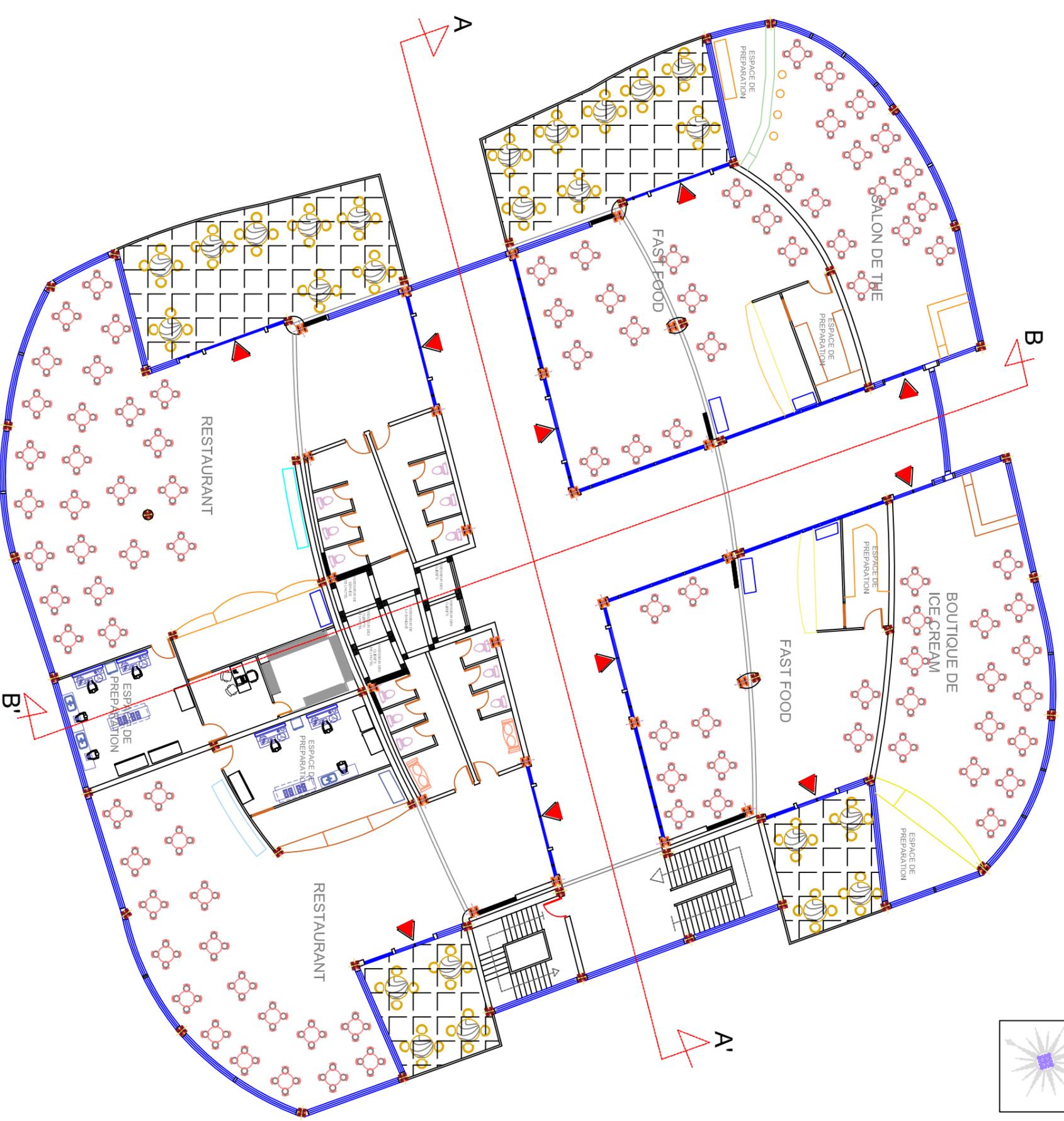
PLAN DE 2ème
ETAGE
(10.60m)



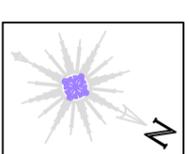
ECHELLE:1:250



PLAN DE 3ème
ETAGE
(+15.30m)



ECHELLE: 1:250

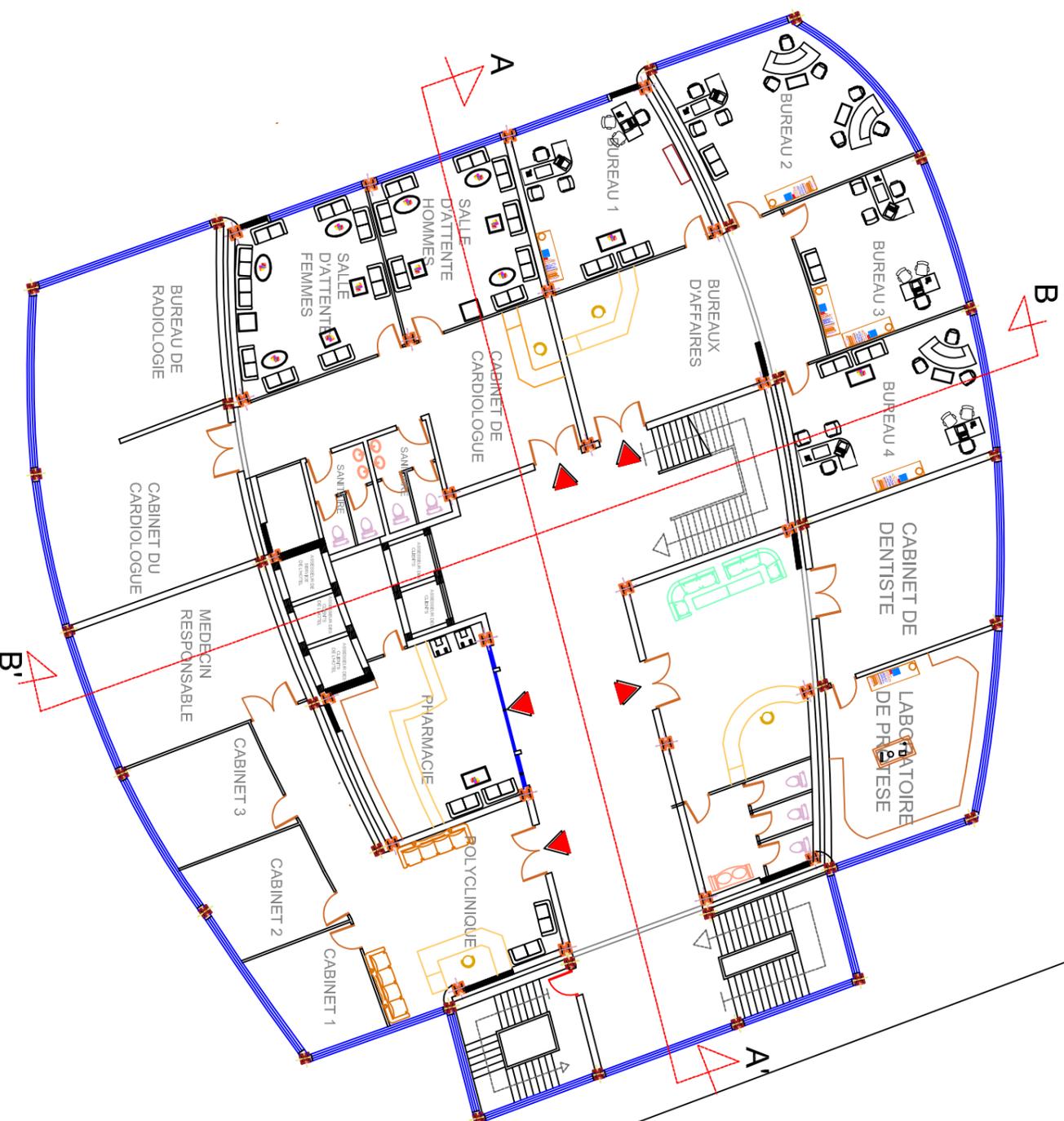
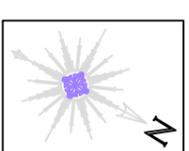


PLAN DE 4eme
ETAGE
(+19.30m)



PLAN DE 5eme
ETAGE
(+23.30m)

ECHELLE: 1:250

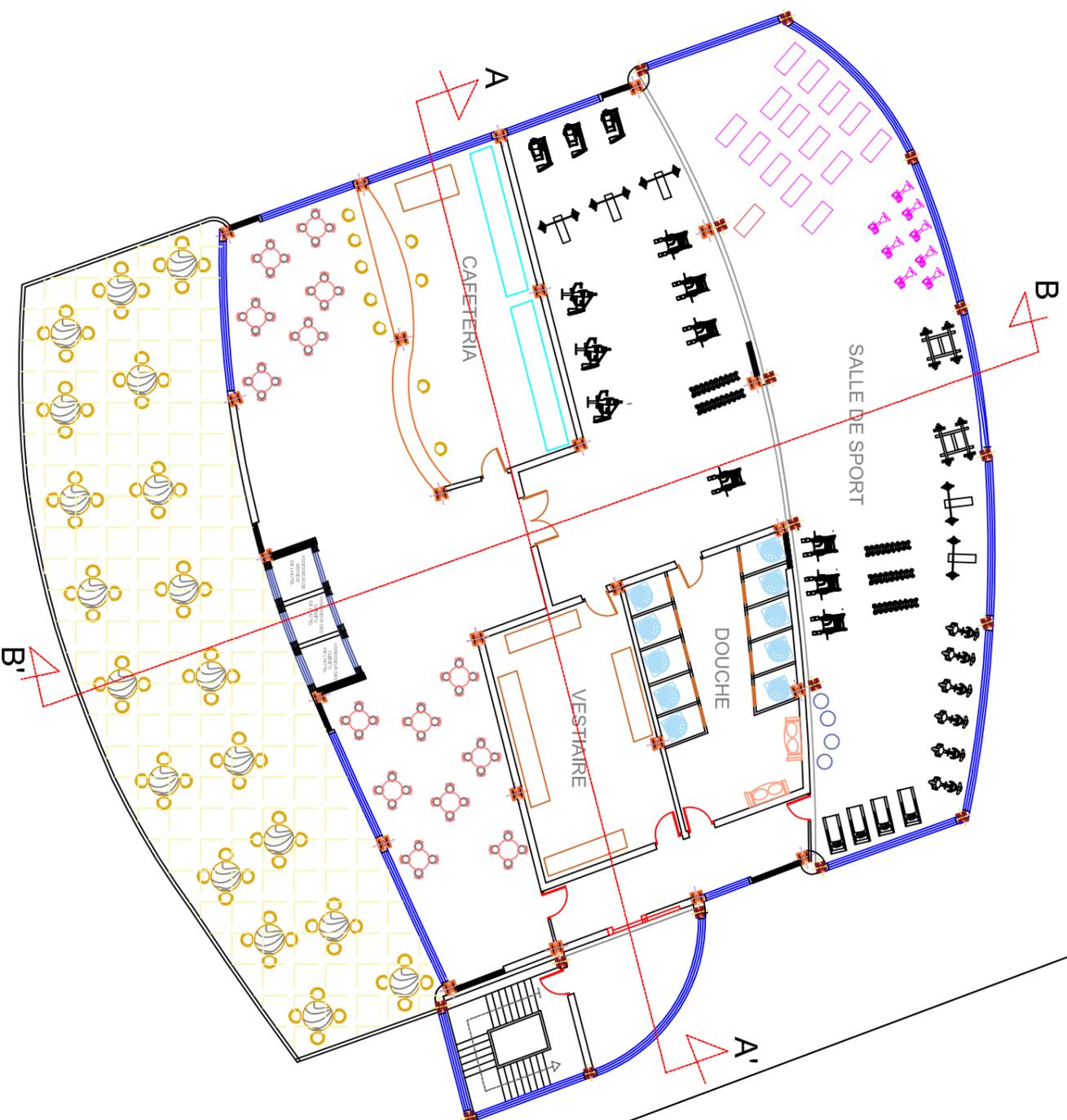
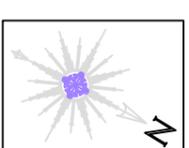


PLAN DE 6ème
ETAGE
(+27.30m)



PLAN DE 7ème
ETAGE
(+31.30m)

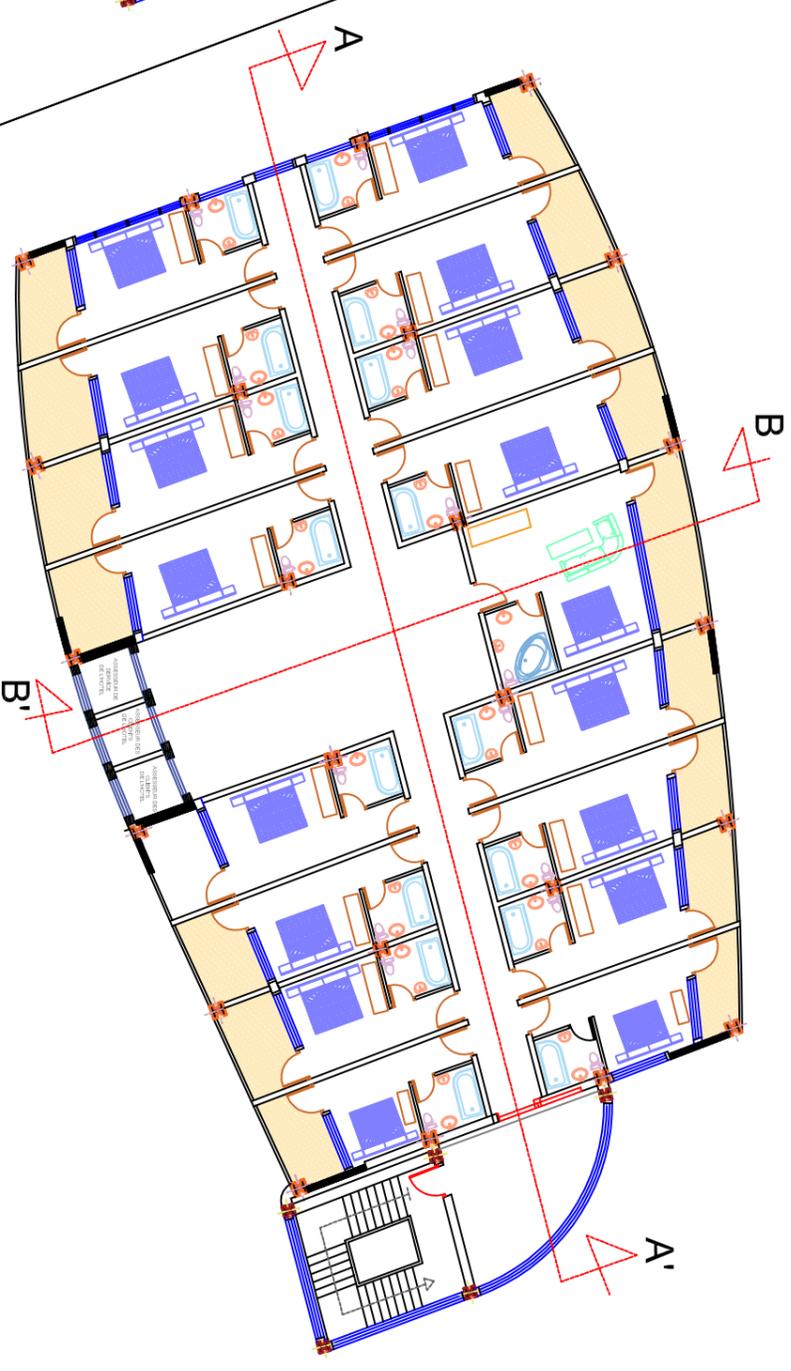
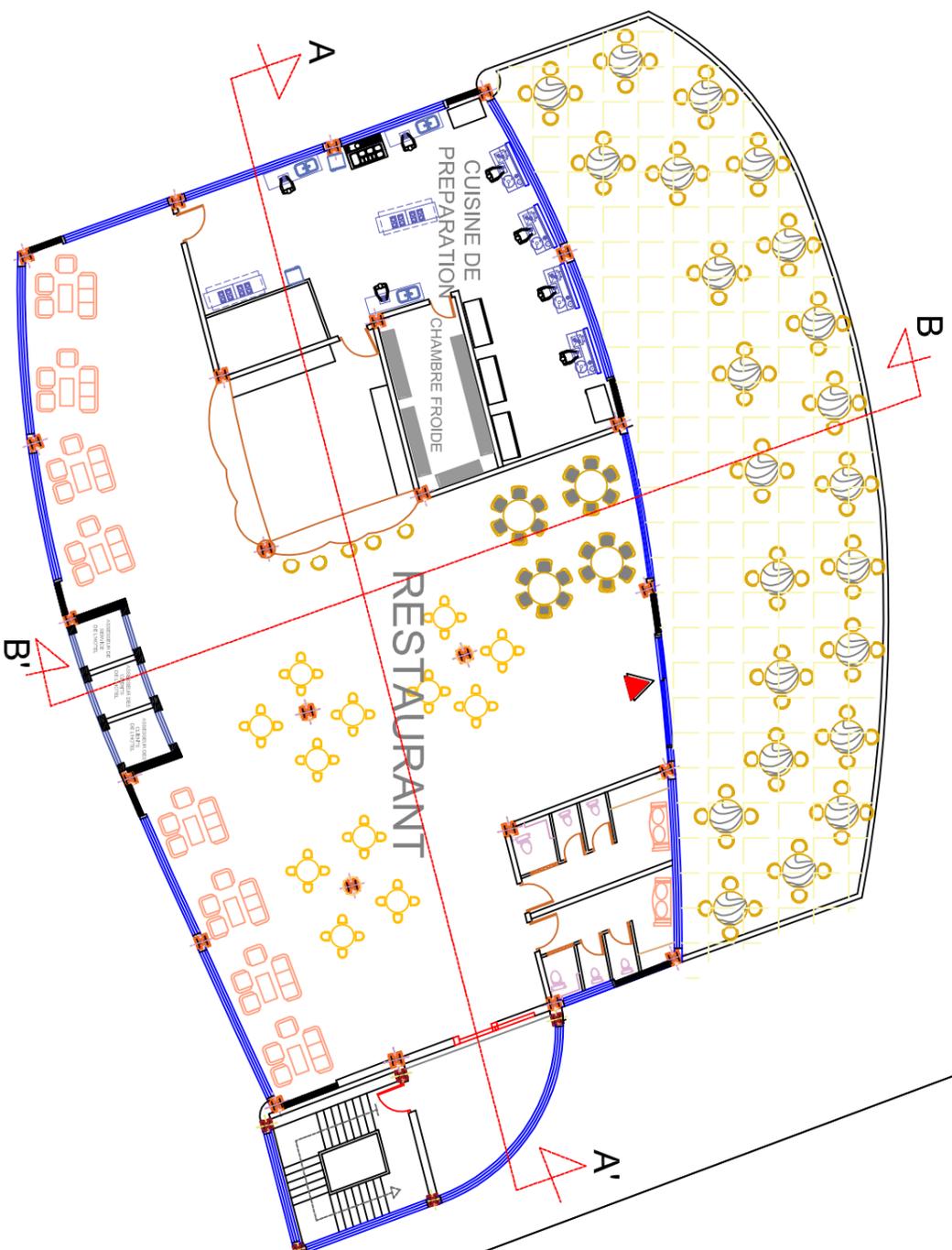
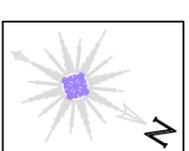
ECHELLE: 1:250



PLAN DE 8ème
ETAGE
(+35.30m)

PLAN DE 9ème
ETAGE
(+39.30m)

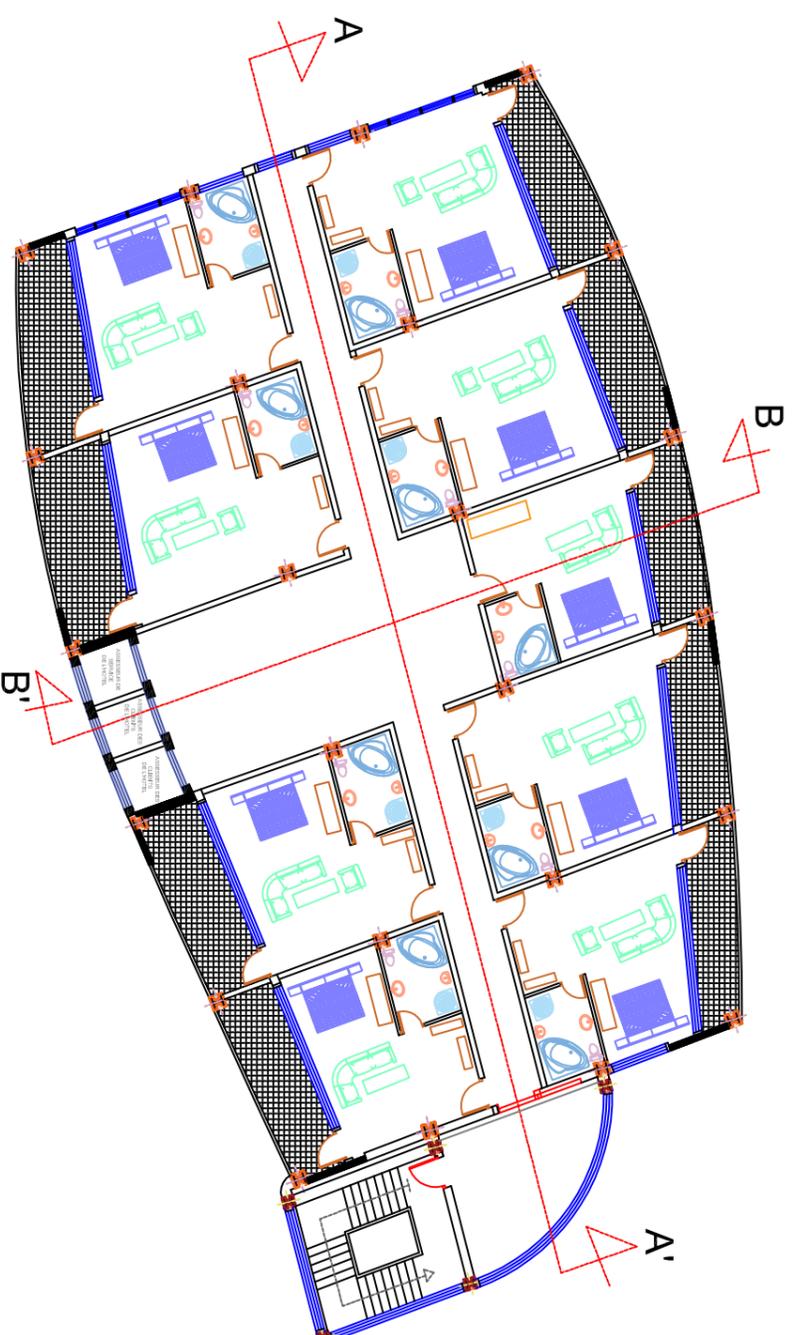
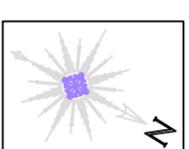
ECHELLE:1:250



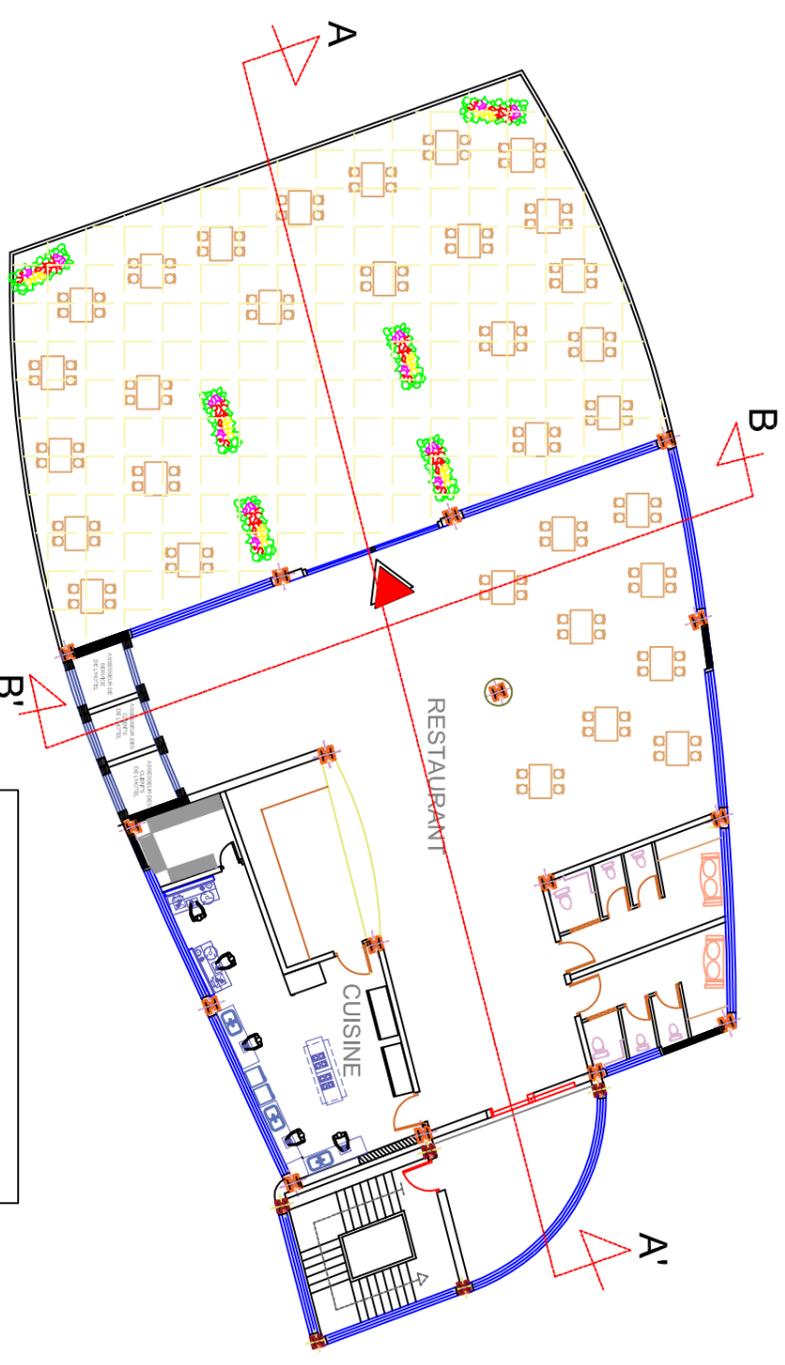
PLAN DE 10ème
ETAGE
(+43.30m)

PLAN DU 11ème
AU 17ème
ETAGES

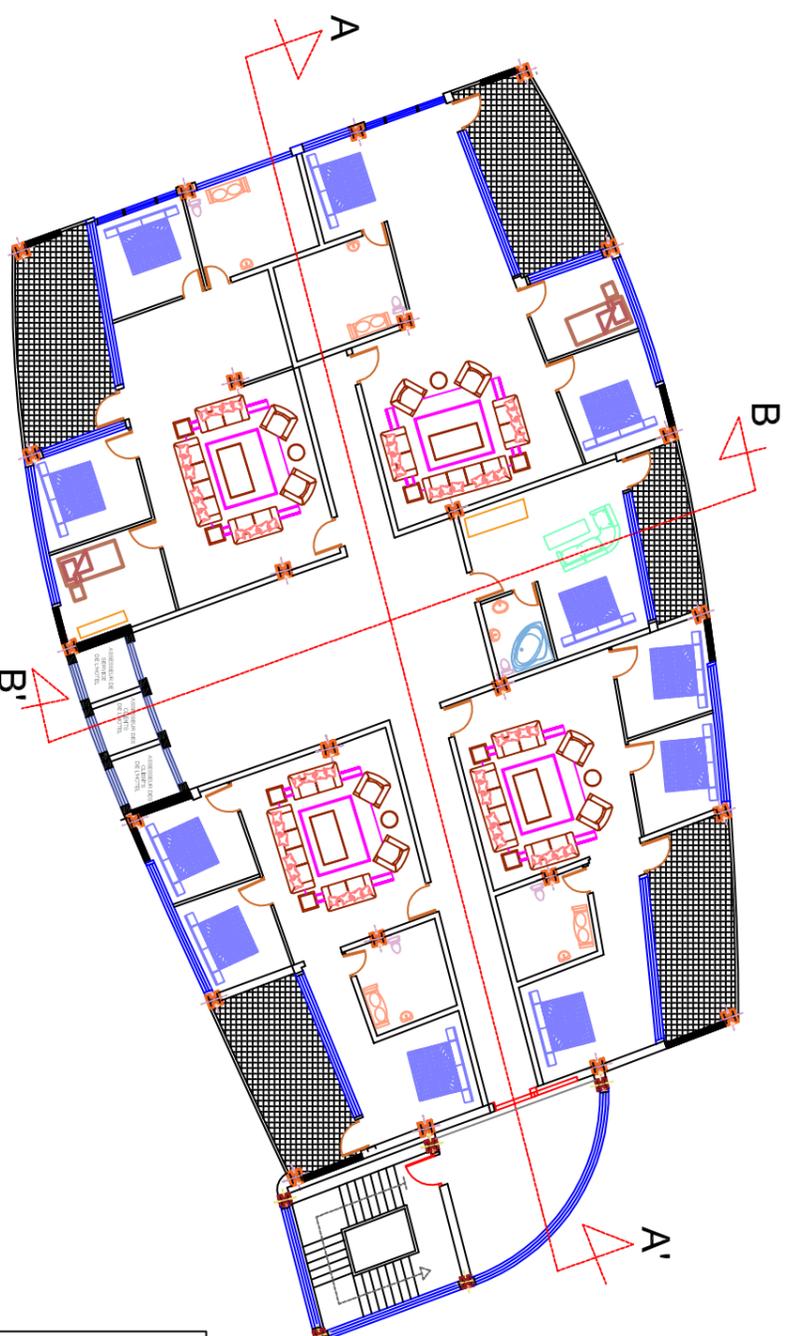
ECHELLE:1:250



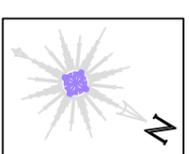
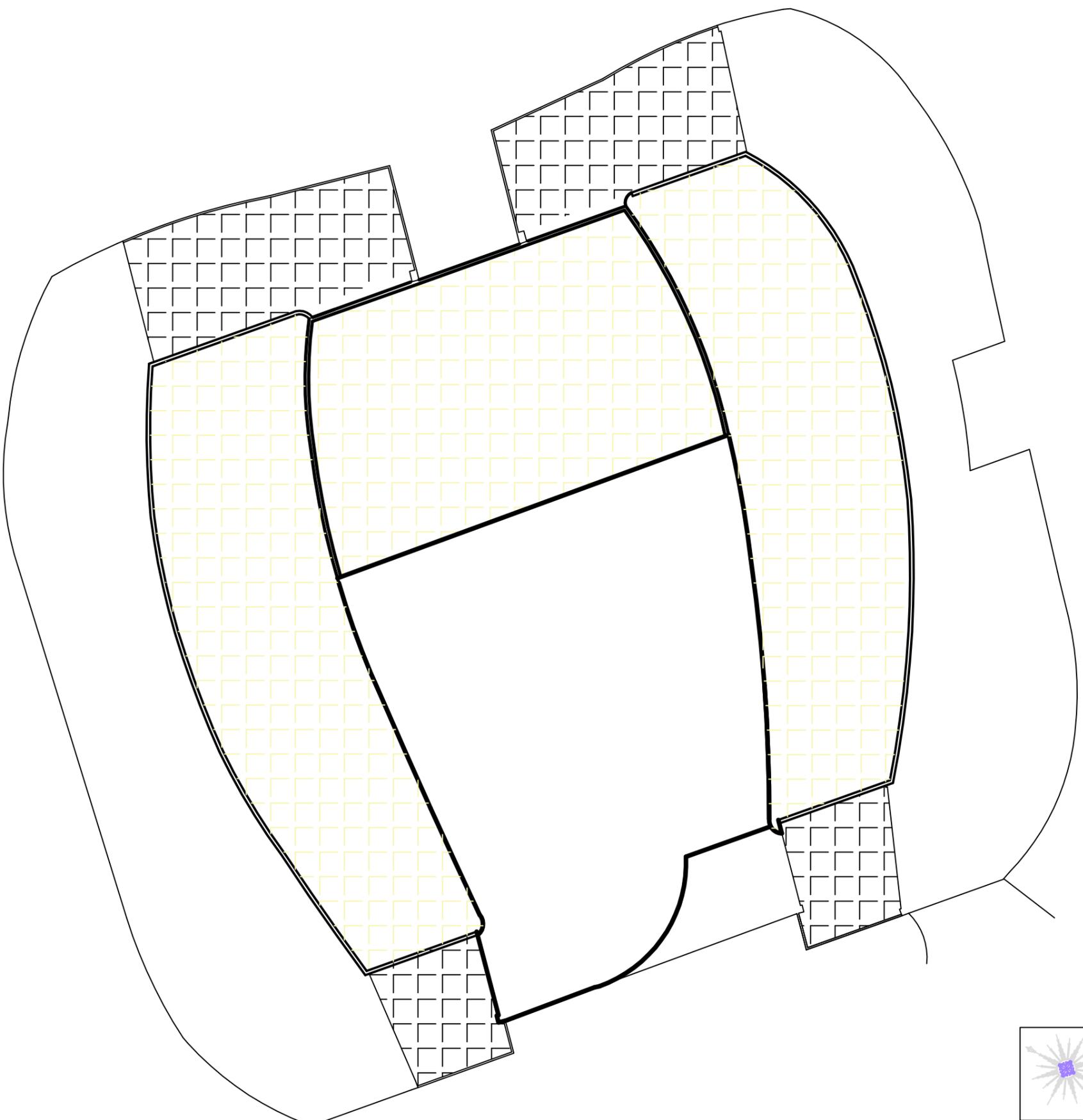
PLAN DU 18eme
AU 20eme
ETAGES



PLAN DE 24eme
ETAGE
(+99.30m)

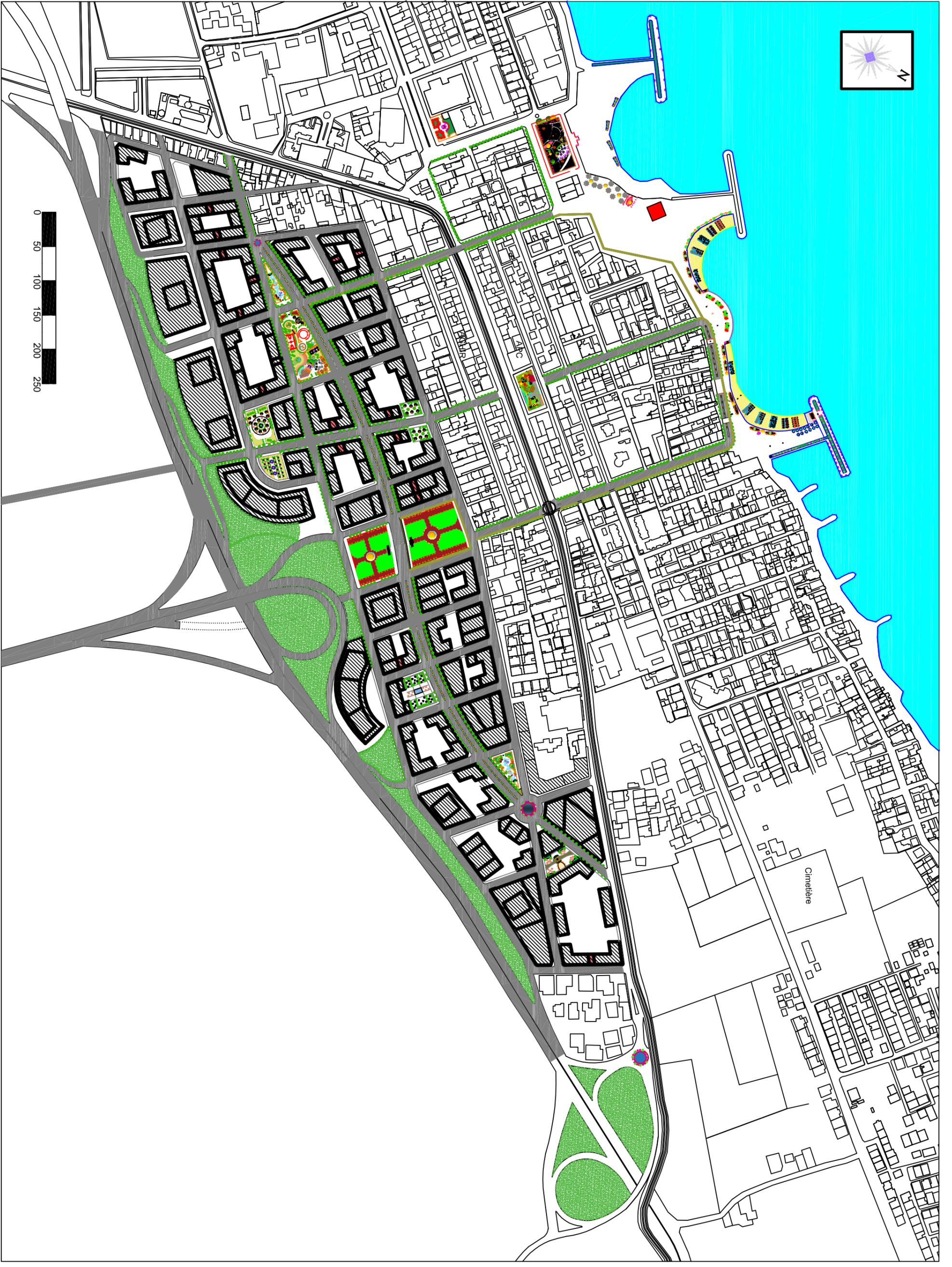


PLAN DU 21eme
AU 23eme
ETAGES

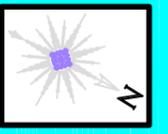


ECHELLE:1:250

**PLAN DE
TOITURE**

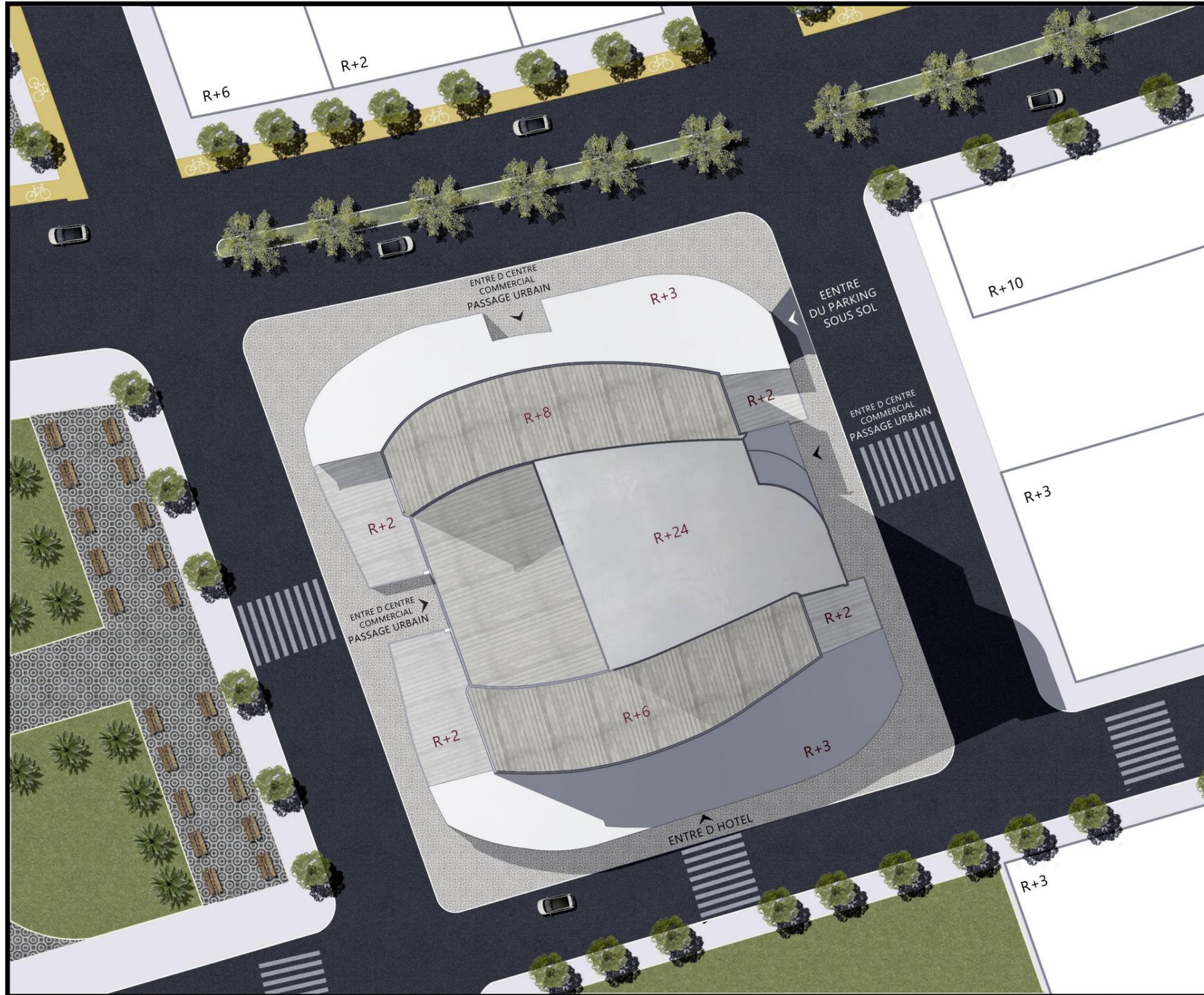


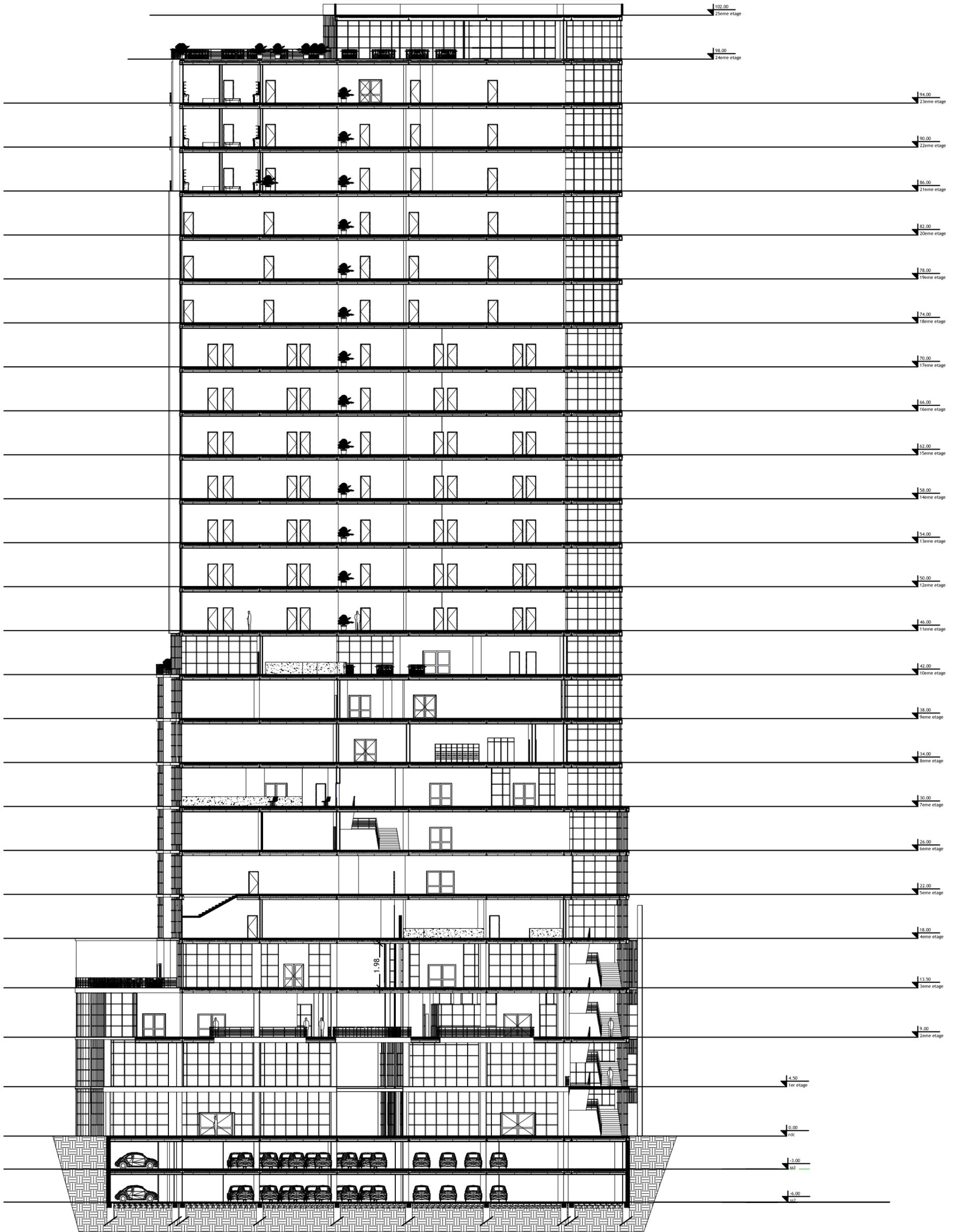
0 50 100 150 200 250



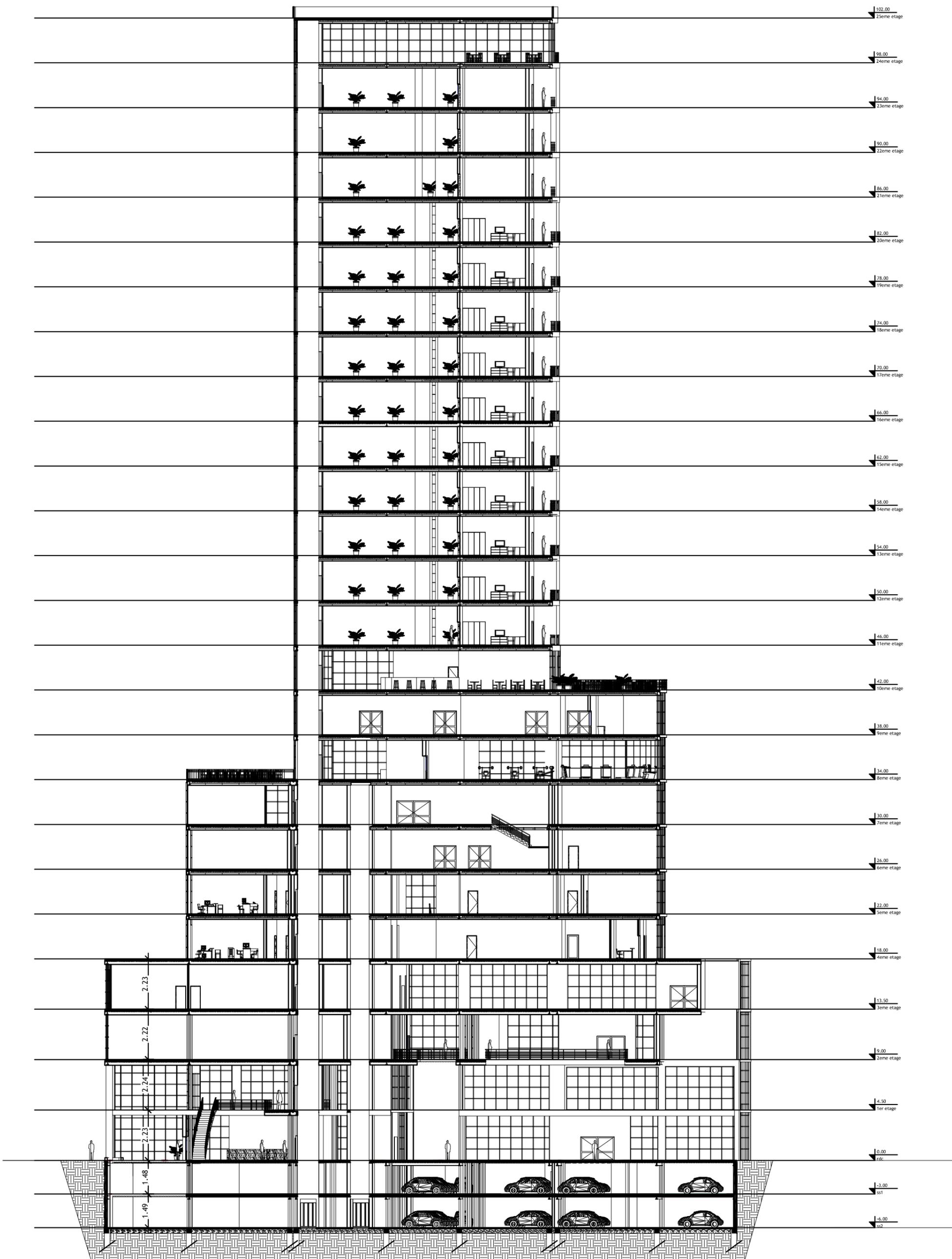
Cimetière

PLAN DE MASSE





COUPE AA'
ECHELLE: 1-200



COUPE BB'
 ECHELLE: 1-200