

**RÉPUBLIQUE ALGÉRIENNE DÉMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTÈRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA RECHERCHE
SCIENTIFIQUE**

**UNIVERSITÉ SAAD DAHLEB BLIDA -01-
INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME**



Département d'Architecture

Mémoire de Master en Architecture

Thème de l'atelier : Architecture Urbaine

**Revitalisation des centres urbain en déclin dans le cadre d'une
stratégie d'urbanisme durable, cas de la ville de Tipasa**

**P.F.E: Aménagement urbain durable et projection du nouvel
« HOTEL DU RIVAGE »**

Présenté par :

HASSAS Amina (151531088508)

Encadrée par :

Mr. BEHIRI Abdelkader.

Mr. DJABALLAH Ahmed Chakib.

Membres du jury :

Président : BOUKARTA Soufian (MCA).

Examineur : ATIK Tarik (MCB).

Invité : KEMEUR Mohamed

(Représentant de l'OGEBBC Tipasa).

Remercîments

Tout d'abord, je remercie DIEU tout puissant de m'avoir guidée depuis le début de mon cursus, de m'avoir accordée le succès de passer de l'étape à l'autre, et de m'avoir donnée la volonté et le courage pour continuer et mener ce travail à terme « الحمد لله ».

Je remercie vivement mes encadreurs Monsieur BEHIRI Abdelkader et Monsieur Ahmad Chakib DJABALLAH pour leur disponibilité, leurs contributions, leurs orientations et leur compréhension. Je ne peux que leur exprimer ma gratitude et mon profond respect pour leur précieuse assistance et leur encouragement tout le long des deux années de la formation en master architecture.

Je souhaite remercier profondément mes parents : Maman qui veillait la nuit à mes côtés pendant que je travaillais, Ba qui m'a toujours accompagné et orienté même pendant ses pires moments, mes frères pour leur compréhension, leur soutien moral et leurs aides et sacrifices infinis.

Je tiens à remercier spécialement Monsieur SEMRANI Mohamed Zakaria, pour son soutien et sa contribution à l'élaboration de ce travail.

J'adresse mes vifs remerciements et reconnaissances à tout le groupe de ma promotion Amira, Lina, Yousra et Yousra, et à mes chers collègues et amies Amel, Manou, et tous ceux qui ont eu une contribution positive dans mon cursus.

Je me remercie moi-même, pour ma patience, ma persévérance et mon insistance sur l'habileté du travail.

Résumé

Après son passage en chef-lieu de wilaya en 1984 , la ville de Tipasa a connu une forte urbanisation en dehors de son centre ; ce qui a provoqué d'une part la surconsommation des terres agricoles et la dénaturalisation du cadre environnemental , et d'une autre part la dévitalisation de ce centre qui se trouve aujourd'hui délaissé et inadapté pour répondre aux besoins actuels et futurs conformément aux attentes des habitants. Notre travail vise à mettre en place une stratégie d'urbanisme durable pour reconquérir le centre historique de Tipasa . Le recours à une approche globale de renouvellement urbain s'avère nécessaire afin de garantir une revitalisation du centre urbain et rétablir un lien très étroit avec le port de la ville.

Pour répondre aux objectifs assignés, nous avons procédé d'abord à l'analyse de l'aire d'étude qui explore le contexte urbain et historique de la ville et cela à travers la programmation de plusieurs sorties sur site, et le recensement des besoins réels des habitants via des entretiens sur place et un questionnaire diffusé en ligne.

Les résultats dégagés ont révélé un champ propice à l'application des stratégies de durabilité en ville, surtout que la taille de la ville représente un support adapté à l'adoption des principes de la ville des courtes distances qui ont été appliqués sur plusieurs dimensions à savoir ;

Sur le plan de mobilité par la favorisation des modes de déplacements doux dans cette portion de ville à faibles pentes, sur le plan de l'espace public par la restructuration des rues et la requalification des places publiques, sur le plan fonctionnel en mutualisant les activités entre la ville et le port créant une mixité fonctionnelle, ainsi que sur le plan de la gestion économe du sol par la reconquête des friches industrielles permettant d'enrichir le programme urbain avec l'intégration des activités diversifiées et adaptées aux besoins multiples des usagers (les habitants de la ville et les touristes). La finalité sera l'amélioration de la qualité de vie des citoyens et l'offre d'un cadre urbain à la hauteur de la spécificité de la ville.

Dans la phase opérationnelle, le projet architectural découle de la vision globale dictée par les orientations du projet urbain, et consiste à la projection du nouvel « hôtel du rivage » à Tipasa , reprenant l'emplacement et une partie de la structure bâtie d'un ancien hôtel emblématique de la ville (où descendait Albert Camus) désaffecté aujourd'hui. Cet équipement partagera ses espaces avec la ville et participera à sa dynamique urbaine, et contribuera également à accroître la richesse locale de Tipasa .

Mots clés : Ville de Tipasa , renouvellement urbain, centre historique, ville des courtes distances, rue partagée.

ABSTRACT

Following its administrative upgrade to the status of wilaya capital, Tiasa has witnessed a strong urbanization outside the city center. This has led, on the one hand, to the overexploitation of agricultural land and the alteration of the surrounding environment, and on the other hand, to the deterioration of this area, which has become neglected and unfit to meet the needs of its inhabitants.

In this context, our work aims to implement a sustainable urban planning strategy to redevelop the old urban center of Tipasa . This will be achieved through an urban renewal policy aimed at revitalizing and integrating it with the port.

To achieve the specific objectives, we first conducted a site analysis that explored the current and historical urban context of the city. This involved site visits, reviewing urban planning tools (the master plan for development and urbanization, the land use plan, and the plan for the protection and enhancement of sites and protected sectors), and identifying the real needs of its citizens through live interviews on site and an online questionnaire. The results of this research phase revealed a suitable framework for implementing sustainability strategies in the city, especially given its size, which is conducive to adopting the principles of “15-minute cities”; cities where all essential services are within a 15-minute reach, particularly in terms of sustainable transportation in this flat terrain area. This involves reshaping public spaces from streets to public squares, enhancing functionality by integrating activities between the city and the port to create functional diversity, and optimizing land use by reclaiming abandoned lands to complete the urban program with diverse activities that meet the changing current and future needs of all citizens, particularly local residents. Consequently, this approach aims to provide them with a better quality of life in a carefully redeveloped urban environment.

In the implementation phase, the architectural project falls within the comprehensive vision dictated by the urban project’s orientations, and consists of redesigning and integrating the disused hotel (l’hôtel du rivage) , reusing the location and part of the built structure of a former iconic hotel in the city (where Albert Camus used to stay), which is now abandoned. This facility will share its spaces with the city and contribute to its urban dynamic, adding to the local richness of Tipasa .

KEYWORDS: Tipasa city, urban renewal, historic center, 15-minutes city, shared street.

ملخص :

بعد ارتقائها اداريا لرتبة عاصمة الولاية سنة 1984، شهدت تيبازة تحضرًا قويًا خارج وسط المدينة ؛ مما أدى من جهة إلى التوسع الزائد على حساب الأراضي الفلاحية و تغيير طبيعة المحيط ، و من جهة اخرى ، تدهور مركز المدينة الذي أصبح مهمل و غير مؤهل لتوفير احتياجات السكان القاطنين فيها.

في ظل هذا السياق ، يهدف عملنا إلى تنفيذ استراتيجية تخطيط حضري مستدام مناسبة لإعادة استغلال الوسط الحضري التاريخي لمدينة تيبازة من خلال سياسة التجديد الحضري التي تهدف إلى تنشيطه والقيام بعملية إعادة الهيكلة للميناء و ذلك من اجل لتوطيد علاقته بالمدينة

لتحقيق الأهداف المحددة، قمنا أولاً بإجراء تحليل للموقع من اجل استكشاف السياق الحضري الحالي والتاريخي للمدينة، من خلال برمجة عدة زيارات للموقع، وتحديد الاحتياجات الحقيقية لمواطنيه من خلال مقابلات حية في الموقع بالإضافة الى الاستبيان الموزع عبر الإنترنت. و قد كشفت نتائج هذه المرحلة من البحث عن مجال ملائم لتطبيق إستراتيجيات الاستدامة في المدينة، خاصة وأن حجم المدينة يعتبر مؤهلاً لاعتماد مبادئ المدن ذات المسافات القصيرة المسماة أيضاً مدن الربع ساعة، خاصة فيما يتعلق بوسائل النقل المستدام في هذا الجزء من المدينة ذو التضاريس ذات المنحدرات الضعيفة ، ، على المستوى الوظيفي من خلال تجميع الأنشطة بين المدينة والميناء مما يخلق تنوعًا وظيفيًا، وكذلك في استغلال الأراضي ، من خلال استعادة الأراضي المهجورة لاستكمال البرنامج العمراني بأنشطة متنوعة تتكيف مع المتطلبات الحالية و المستقبلية المتغيرة لجميع المواطنين، و السكان المحليين للمدينة على وجه الخصوص؛ وبالتالي نقدم لهم نوعية حياة أفضل في بيئة حضرية تمت اعادة تهيئتها بعناية.

في المرحلة التنفيذية، يندرج المشروع المعماري ضمن الرؤية الشاملة التي تملئها توجهات المشروع الحضري، ويتمثل في اعادة تصميم و دمج الفندق المتوقف عن الخدمة (L'hôtel du rivage) بتيبازة ضمن منشأة فندقية تتقاسم مساحتها مع المدينة و تساهم في اعادة احيائها.

الكلمات الرئيسية: مدينة تيبازة، التجديد العمراني، المركز التاريخي للمدينة، مدينة القصيرة المسافات ، الشارع المشترك.

Contents

Remerciements	II
Résumé	III
ABSTRACT	IV
ملخص:.....	V
CHAPITRE 01 : CHAPITRE INTRODUCTIF	1
1. Introduction.....	1
2. Identification des concepts de mise en jeu.....	2
3. Problématique	3
4. Problématiques spécifiques.....	4
5. Hypothèses.....	4
6. Objectifs.....	4
6. Limites de la recherche	5
7. Approche méthodologique.....	5
8. Structure du mémoire.....	6
PARTIE 01 : PHASE URBAINE.....	7
CHAPITRE 02 : ETAT DE L'ART	7
1. Introduction.....	7
2. Définition des concepts liés au thème :	8
2.1. Urbanisme durable.....	8
2.1.2. Principes :	8
2.1.3. Le projet urbain durable :	9
2.1.4. Principales étapes du projet urbain durable :.....	10
2.2. Le renouvellement urbain comme pratique de l'aménagement :.....	11
2.2.1. Définitions :	11
2.2.2. La politique du renouvellement urbain.....	11
2.2.3. Le renouvellement urbain en tant que gestion économe du sol.....	12
2.3. Villes du quart d'heure : des villes de courte distance	13

2.3.1.	Définition.....	13
2.3.2.	Dimensions de la ville du quart d'heure :.....	13
2.3.3.	Stratégies	14
2.4.	Voie partagée / Rue partagée	15
2.4.1.	Voie partagée.....	15
2.4.2.	Rue partagée	16
2.5.	L'interface ville-mer.....	17
2.5.1.	Définition.....	17
2.5.2.	La recomposition de l'interface vieux port / centre historique comme stratégie de revitalisation durable.....	17
2.5.3.	Stratégies à adopter pour une meilleure relation ville-mer.....	18
3.	Analyse des exemples internationaux.....	18
3.1.	Projet de renouvellement urbain durable de quartier Vauban à Fribourg-en Briscau (Allemagne)	19
3.1.1.	Présentation du projet	19
3.1.2.	Contexte et problématiques	19
3.1.3.	Axes majeurs du projet :.....	20
3.2.	Projet de renouvellement urbain du quartier de l'Union	23
3.2.1.	Présentation du projet	23
3.2.2.	Contexte et problématiques	23
3.2.3.	Axes majeurs du projet.....	24
1.1.1.	Les opérations de la reconception urbaine durable du quartier de l'Union... 25	
3.3.	Synthèse.....	27
4.	Conclusion	28
	CHAPITRE 03 : CAS D'ETUDE	31
1.	Introduction.....	31
2.	Aire de référence.....	31
2.1.	Présentation de l'aire de référence.....	31

2.2. Situation de la ville	31
2.2.1. A l'échelle nationale.....	31
2.2.2. A l'échelle régionale.....	31
2.3. Limites géographiques	31
2.4. Accessibilité.....	31
2.5. Lecture diachronique	31
2.5.1. Période phénicienne.....	31
2.5.2. Période romaine	32
2.5.3. Période vandale et byzantine	32
1.	32
2.5.4. période musulmane.....	32
2.5.5. Période coloniale	32
2.5.6. Période post-coloniale	32
2.6. Synthèse de croissance	33
2.7. Eléments naturels :.....	33
2.7.1. Eau	33
2.7.2. Relief	33
2.7.3. Végétation.....	34
2.8. Répartition fonctionnelle	34
2.9. Contraintes et servitudes.....	35
2.9.1. Réseau de transport d'énergie :	35
2.9.2. Réseau de communication:.....	35
2.10. Synthèse :.....	35
3. Aire d'étude	36
3.1. Présentation de l'aire d'étude	36
3.1.1. Situation.....	36
3.1.2. Limites	36

3.1.3.	Accessibilité	36
3.2.	Composition du tissu urbain :	36
3.2.1.	Système viaire	36
2.	37
4.2.2.	Système parcellaire.....	37
4.2.3.	Système bâti.....	37
	39	
3.3.	Analyse sensorielle	39
4.3.1.	Perméabilité	39
4.3.2.	variété	39
4.3.3.	Lisibilité :.....	40
4.3.4.	polyvalence.....	42
4.3.5.	Justesse visuelle.....	43
4.3.6.	Richesse.....	43
3.4.	Synthèse.....	44
4.	Aire d'intervention.....	45
4.1.	Présentation de l'aire d'intervention.....	45
4.3.7.	Situation et limites.....	45
4.3.8.	Accessibilités	45
4.3.9.	Morphologie	45
4.3.10.	Vues et directions préférentielles.....	46
4.3.11.	Style architectural :	46
4.3.12.	Carte d'équipements :	47
5.	Synthèse de l'analyse urbaine.....	47
	CHAPITRE 04 : CHAPITRE OPERATIONNEL.....	49
1.	Intention de l'intervention urbaine	49
2.	Stratégie de l'intervention urbaine.....	49

3.	Intervention urbaine	50
3.1.	Phase programmatique.....	50
3.2.	Phase opérationnelle	50
3.2.1.	Mobilité	50
4.3.13.	Intervention sur l'espace vert et le paysage	50
4.3.14.	Intervention sur l'espace public	51
4.3.15.	Gestion des ressources	51
	Conclusion partielle	52
	PARTIE 02 : PHASE ARCHITECTURALE.....	54
	CHAPITRE 05 : CHAPITRE THEMATIQUE.....	54
1.	introduction.....	54
4.3.16.	Problématique	54
	CHAPITRE 05 : CHAPITRE THEMATIQUE.....	55
1.	Introduction.....	55
2.	Choix.de.l'équipement :.....	55
2.1.	Définition de l'équipement : l'hôtel	55
2.1.1.	Définition étymologique :.....	55
3.1.2	Définition du dictionnaire :.....	55
3.1.3	Définition du journal officiel :.....	56
3.1.4	Définition architecturale :.....	56
3.1.5	Synthèse des définitions :	56
3.	Types des hotels : (LARRIVE , 1992).....	56
3.1	Selon l'implantation	56
3.2.	Selon la fonction	57
3.3.	Selon le caractère	57
3.4.	Selon la classe de prix.....	57
4.	Classement des hôtels	57

5.	Composant d'un hotel.....	58
6.	Normes et réglementation :.....	58
6.1.	Normes générales retenues pour un hôtel 4 étoiles :	58
6.2	Reglementation algérienne	60
7.	Synthèse.....	61
8.	Analyse d'exemples internationaux :.....	61
8.1.	Baja club hôtel :.....	61
8.2.	Hotel Le Bouton.....	63
4.3.17.	Synthèse des deux exemple	63
•	Conclusion	64
CHAPITRE 06 : CHAPITRE CONCEPTUEL.....		65
1.	Introduction.....	65
2.	Présentation du projet	65
2.1.	Analyse du site d'intervention	65
4.3.18.	Situation :.....	65
2.2.	Aperçu historique	66
2.3.	Descriptif de l'état des lieux :.....	66
2.4.	Synthèse.....	70
3.	Programmation.....	71
3.1	Identification de la clientèle :	72
	Clientèle d'agrément.....	72
	Clientèle d'affaire :	72
3.2	Identification des usagers	72
3.3	Programme général	73
3.4	Programme spécifique :	74
3.5	Organigramme fonctionnel.....	76
3.6	Organigramme spatial.....	76

4. Stratégie d'intervention.....	76
5. Idée de projet	76
6. Conceptualisation du projet	76
7 Références conceptuelles.....	76
8 Genèse de la forme	76
9 Dimensions spatiales	77
9.1 Organisation fonctionnelle	77
9.2 Système distributif.....	76
10. Expression de la façade	77
CONCLUSION GENERALE	78
Bibliographie	81
Table des figures.....	86
ANNEXE 01 : RESULTATS DU QUESTIONNAIRE	91
ANNEXE 02 : DOSSIER GRAPHIQUE DU PROJET ARCHITECTURAL.....	91
Plan du RDC.....	91
Plan du 1 ^{er} étage :	92
Plan du 2eme étage	93
Plan du 3eme étage	94
Plan du 4eme étage	95
Coupe A-A.....	96
Façade Sud-Est	97

Chapitre 01

chapitre introductif

2023-2024

projet dans un contexte urbain.

CHAPITRE 01 : CHAPITRE INTRODUCTIF

1. Introduction

« *A force de sacrifier l'essentiel pour l'urgence, on finit par oublier l'urgence de l'essentiel* » (CHARLOT-VALDIEU & OUTREQUIN, 2009)/

Le phénomène de l'étalement urbain est devenu une préoccupation majeure dans le domaine du développement urbain durable vu le déséquilibre et l'incohérence qu'il y cause par son caractère d'expansion. Ce phénomène a été identifié comme un processus qui consomme une quantité toujours croissante de ressources (sols, matériaux, eau ...) et entraîne l'émission d'un volume toujours plus important de gaz à effet de serre, détruit les environnements naturels et agricoles à proximité des villes et contribue à l'élargissement des distances socio-spatiales. (Djellouli, Y., Emelianoff, C., Bennisr, A., & Chevalier, J. (2010). L'étalement urbain. *Un processus incontrôlable.*)

Ce phénomène très répandu et caractérisé par l'expansion pose un déséquilibre et une incohérence dans divers secteurs du développement urbain durable en vue de ses effets négatifs et souvent irréversibles sur les dimensions de durabilité, Selon **J.C Babelon** « [...] ce nouvel âge, baptisé « l'ère postindustrielle », est caractérisé par le souci de limiter, corriger, voire inverser les effets d'une croissance définie comme expansion, production, consommation ; elle est accusée de détruire les bases même, d'épuiser les ressources, de compromettre l'assiette naturelle des sociétés qui en bénéficient. En somme, la mise en évidence d'une contradiction qui entraîne une redistribution des valeurs. » (Florie, 2009-2019).

Le contexte urbain local n'échappe pas à ce fléau où nous remarquons depuis plusieurs décennies la planification d'énormes programmes de logements et d'équipements à la périphérie des villes ce qui a induit une perte d'attractivité des centres urbains.

A cet état de fait, Il devient impératif de proposer des solutions innovantes pour limiter ce phénomène et son impact néfaste sur l'environnement et l'urbanité des villes.

Le recours aux opérations de revitalisation des centres urbains, en l'occurrence les centres historiques **délaissés et en déclin**, s'avère indispensable ; les reconstituer autour de l'identité locale afin de les permettre de perdurer à travers le temps, allant de restructuration du cadre bâti, la reconversion des friches, le réaménagement des espaces publics et l'injection de nouvelles activités créatrices d'emplois, d'animation et de richesses.

L'opération de reconquête des centres historique repose sur des principes clés , de la préservation du patrimoine , à l'encouragement d'une économie locale dynamique , incluant l'objectif de l'amélioration de la qualité de vie des habitants en retissant les liens entre les habitants et leur identité d'une part , et d'une autre part en mettant en avant les pratiques écologiques tel que la favorisation de la mobilité douce , l'intégration de la nature dans l'aménagement , la réflexion sur l'économie d'énergie et des ressources naturelles et la réduction des émissions de gaz à effet de serre , ces pratiques qui à leur tour protègent l'environnement et participent grandiosement à l'assainissement du mode de vie des usagers .

C'est dans cette optique que nous allons intervenir pour renverser la tendance de dégradation et de délaissement du centre historique d'une ville littorale patrimoniale en déclin. En effet, le centre historique de la ville de Tipasa a subi un ensemble de dégradations dus à sa perte de fonctions de centralité (à l'image du siège de l'APC, la direction de l'éducation, les espaces de détente et jardins ainsi qu'une bonne partie des espaces résidentiels). Le déplacement de cette centralité vers les nouvelles extensions a vidé ce secteur urbain de sa substance menant à son déclin progressif.

En somme, ce mémoire ambitionne de démontrer que la reconquête de l'ancien centre urbain de Tipasa , par une approche intégrée et durable, peut réduire l'étalement urbain en plus de la réanimation de ce cœur historique de la ville, contribuant ainsi à une meilleure qualité de vie pour ses habitants et à une préservation durable de son patrimoine.

2. Identification des concepts de mise en jeu

Urbanisme durable : une nouvelle approche d'envisager l'espace urbain, émergée en réponse aux demandes et défis posés par l'urbanisation croissante à l'échelle mondiale ; avec une ambition de concevoir le rapport entre la ville et la nature en prenant en compte les aspects économiques et sociaux.

Renouvellement urbain : un processus de réaménagement des zones urbaines existantes dans le but de les revitaliser et les adapter aux attentes de la communauté et aux dimensions de développement urbain durable. Ce processus peut inclure la rénovation de bâtiments, la création d'espaces verts, l'amélioration des infrastructures de transport, et la promotion d'une mixité sociale et fonctionnelle dans les quartiers.

Ville courte distance : un concept urbain qui promeut la proximité géographique entre les résidents et les services essentiels par la réduction des distances parcourues pour augmenter la mobilité douce et rompre la dépendance à la voiture.

Voie partagée : un concept opposé à la voie traditionnelle, il propose de reconfigurer l'aménagement de la voirie d'une façon à ce qu'elle soit utilisable par les piétons, les cyclistes et les voitures au même temps, avec une assurance de la sécurité du piéton.

Interface ville/mer : c'est la frontière entre la ville et la mer qui représente aussi la zone de contact entre les deux, elle comprend : les ports, les quais, les balades maritimes, les plages et les infrastructures côtières, ayant des potentiels considérables pour le développement économique, social et culturel pour les villes côtières.

3. Problématique

La ville de Tipasa était en croissance discontinu caractérisée par la construction d'un village socialiste lui donnant une vocation agricole, jusqu'à 1984, où son élévation au rang de chef-lieu de la wilaya était à l'origine de son urbanisation rapide et non contrôlée. En conséquence, la ville a connu des extensions successives qui, non seulement engendrent un étalement urbain à l'égard des terres agricoles et de l'environnement naturel, une fragmentation de la ville en pôles monofonctionnels discontinus sur le plan urbanistique, mais aussi **la dévitalisation progressive de son centre historique**. Le déplacement des activités économiques, résidentielles et culturelles vers les nouvelles zones d'extension a engendré une désaffection pour le centre le laissant à l'abandon.

Dans le cadre d'un urbanisme durable, la reconquête du centre historique peut se faire suivant plusieurs opérations sous la coupe du renouvellement urbains à savoir : revitalisation, restructuration, requalification, réhabilitation, ... Le choix de l'opération à mener est étroitement lié à l'état des lieux du centre en question, les cause de son déclin ainsi que la stratégie d'intervention urbaine mise en place. Dès lors :

Quelle est la stratégie d'intervention à adopter et qui répond aux attentes et aspirations des résidents actuels et futures et quelles sont les mesures à entreprendre pour revitaliser le centre historique en voie de déclin de la ville de Tipasa , tout en préservant son patrimoine urbain et son paysage naturel et anthropique ?

4. Problématiques spécifiques

- Comment mettre en place une stratégie adéquate pour reconquérir le centre urbain de Tipasa et réanimer ce territoire en déclin ?
- Comment matérialiser les objectifs d'une intervention urbaine durable notamment en matière de mobilité douce, de mixité sociale et fonctionnelle, et l'exploitation de l'espace public ?
- Dans l'optique de retisser les liens avec la mer, comment rétablir l'interface ville/port ?

5. Hypothèses

La mise en œuvre d'une stratégie globale de renouvellement urbain durable à travers :

- La restructuration du tissu hétérogène et la revalorisation des zones délaissées et l'optimisation du sol urbain.
- La requalification des espaces publics, principalement les rues en priorisant l'usager piéton, et le réaménagement animateur des places publiques.
- La projection d'un programme diversifié qui allie fonctions urbaines et fonctions maritimes, avec des activités polarisantes.

Cela pourrait redonner la noblesse perdue et rehausser le statut de l'ancien centre urbain de la ville de Tipasa .

6. Objectifs

Le projet de renouvellement urbain envisagé comme solution vise principalement :

- La réanimation des espaces en déclin dans l'optique de l'amélioration de l'image urbaine pour une ville plus attrayante.
- L'amélioration des connexions et l'intégration de la mobilité douce en plus du développement de la connectivité maritime.
- La promotion des activités culturelles, de loisirs et de sport pour une meilleure qualité de vie et un renforcement des liens sociaux et culturels.

- La réappropriation de l'espace du port pour le rétablissement du lien ville/port et puis ville/mer.

6. Limites de la recherche

Ce mémoire se concentre sur la reconquête du centre historique de Tipasa , en adoptant une approche sous un angle d'apporter l'attractivité à un territoire en voie de déclin.

La recherche s'appuie sur des données sommaires, sans approfondir les mécanismes spécifiques de l'urbanisme durable ni solliciter une participation citoyenne active. L'objectif est de fournir une tentative de revitalisation du centre urbain, mettant en lumière les enjeux de conservation du patrimoine, sans prétendre le traitement exhaustif de ses dimensions très complexes, tout en survolant les aspects liés aux pratiques durables en matière d'urbanisme. Ce cadre d'étude permet d'identifier les principales dynamiques à l'œuvre sans entrer dans les détails techniques ou méthodologiques.

Vu le facteur temps, nous avons réduit notre champ d'investigation sur un questionnaire pour baliser les attentes des usagers et leur avis a été pris en considération lors de l'élaboration du plan d'aménagement global.

7. Approche méthodologique

Le présent travail s'est élaboré sur deux parties, allant de l'échelle urbaine en première partie à l'échelle architecturale en deuxième partie comme suit :

La partie urbaine : cette partie est développée sur trois axes :

- La phase thématique : qui traite en premier lieux les définitions des concepts liés au thème de la recherche, puis l'analyse d'exemples internationaux similaires au cas d'étude pour mieux agir dans notre intervention
- La phase analytique : traite l'analyse du cadre physique du cas d'étude en appliquant l'approche de P. Panerai, selon l'ouvrage « Analyse urbaine », et l'analyse du cadre sensoriel en appliquant les points essentiels de la méthode des cinq architectes, selon l'ouvrage de « Responsive environnements ».
- La phase conceptuelle : c'est la phase opérationnelle du projet urbain, où sont appliqués les enseignements tirés des phases précédentes dans un plan d'aménagement urbain globale.

La partie architecturale : cette deuxième partie concerne le projet ponctuel à l'échelle architecturale, et se développe en deux phases :

- La phase thématique : elle aborde le thème du projet architectural et les éléments essentiels pour sa conception, allant des définitions aux normes règlementaires, puis l'analyse d'exemples similaires qui permet d'en tirer plus de recommandations.
- La phase conceptuelle : c'est la phase opérationnelle à une échelle plus réduite : l'échelle architecturale qui découle de l'échelle urbaine. À cette étape se développe la réflexion du projet architecturale avec ses trois aspects : formel, fonctionnel et technique.

Il est à noter que la dimension de durabilité est l'élément commun entre les deux parties.

8. Structure du mémoire

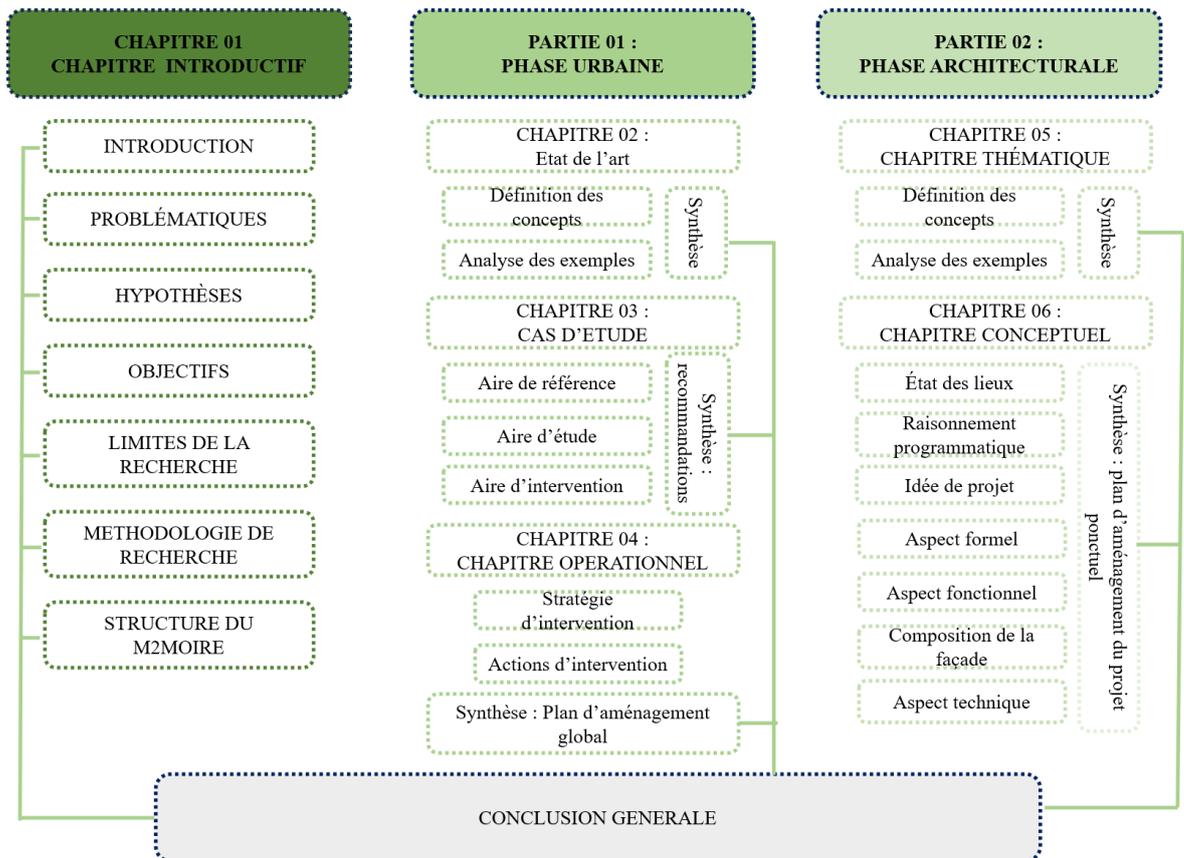


Figure 1: Organigramme de la structure du mémoire, source : auteur.

PARTIE 01

Chapitre 02

État de l'art

2023-2024

projet dans un contexte urbain.

PARTIE 01 : PHASE URBAINE

CHAPITRE 02 : ETAT DE L'ART

1. Introduction

Dans le monde entier, les centres historiques sont des quartiers emblématiques, mais souvent négligés au profit de la modernisation urbaine, et délaissés à la recherche de l'expansion plus loin, en périphérie. Ces quartiers représentent un patrimoine culturel qui favorise un attrait touristique majeur et forme une mémoire de lieu pour les citoyens. La mise en avant de leurs potentialités est axée sur un panel multidirectionnel d'enjeux qui englobe : enjeux culturels , enjeux sociaux , enjeux économiques et enjeux environnementaux. D'abord , comme étant témoins de l'histoire et de l'architecture des villes, la reconquête de ces centres implique la préservation du patrimoine culturel et le maintien de l'identité et de la mémoire collective des communautés ; Les stratégies de leur rénovation se basent principalement sur le sauvegarde des traces historique et leur protection de la dégradation et la disparition.

Par ailleurs, cette intervention inclut des pratiques qui ont pour but la cohabitation et l'interaction sociale, tel que la mixité du programme fonctionnel qui propose avec équilibre divers activités, en plus de la répartition réfléchi de ces activités multidisciplinaires et intergénérationnelles à l'échelle urbaine et architecturale. Encore , la recherche du bien-être des citoyens , à travers l'offre et la facilité d'accessibilité des services de proximité nécessaires et accessoires , les aménagements favorisant l'épanouissement de toutes les catégories communautaires , la mise en disponibilité des espaces polyvalents répondant aux besoins changeant des usagers à côté des espaces verts et de loisirs. Parallèlement , la stimulation des activités commerciales , d'artisanat local , attire d'autant plus d'investisseurs que de touristes , ce qui contribue au développement de l'économie urbaine locale.

En dernier lieu , le retour aux centres favorise un développement urbain qui vise la durabilité environnementale , étant donné qu'il limite l'étalement urbain au détriment des espaces naturels en périphérie . En outre, les approches de durabilité adoptées pour le renouvellement de ces zones peuvent intégrer des solutions écologiques, allant des outils passifs comme les modes de mobilité alternatifs au véhicule, l'intégration des éléments naturels végétaux et minéraux, aux outils techniques de gestion de l'énergie et de réduction de l'émission du CO₂.

2. Définition des concepts liés au thème :

2.1. Urbanisme durable

L'architecture urbaine qui modèle la forme urbaine et les tissus des villes connaît un renversement de principes de l'urbanisme moderniste : retour à une approche contextualisée avec des principes stratégiques, et l'affirmation du concept de durabilité dans le champ urbain, ce qui participe à une remise en question de l'urbanisme issu du mouvement moderne, se matérialisant par l'émergence de l'urbanisme durable. (DJELLATA, 2019)

La "durabilité" consiste à prendre en considération les aspects sociaux, économiques et environnementaux afin de rendre la ville un environnement de vie durable pour les générations à venir.

« Conformément au principe de durabilité et aux 17 Objectifs de Développement Durable qui sont au cœur de l'agenda 2030 de l'ONU. La durabilité englobe, en collaboration avec les aspects sociaux et économiques, les questions environnementales et climatiques, tant en ce qui concerne la réduction du changement climatique que la résilience et l'adaptation à ses effets dans des zones fortement exposées (concentrations de personnes, de biens, de services) aux aléas tels que les vagues de chaleur, les inondations, la sécheresse, les submersions, etc. ». (Léna Delugin, Margaux Le Naour, Léo Génin - Icare, 2022)

Dans ce contexte, l'urbanisme durable fait référence à une approche du développement urbain qui vise à répondre aux besoins actuels sans compromettre ceux des générations futures. Cette approche intègre les dimensions économiques, sociales, environnementales et culturelles à l'échelle mondiale.

2.1.2. Principes :

L'universalité : intégration des pratiques applicables et bénéfiques à toutes les catégories sociales sans exception.

La transversalité : approche intégrée et interdisciplinaire où différents secteurs et disciplines travaillent ensemble de manière cohérente pour atteindre des objectifs communs de durabilité.

La participation : l'engagement actif et significatif des citoyens, des parties prenantes et des communautés dans le processus de planification, de décision et de mise en œuvre des projets urbains.

L'amélioration : réfère à l'optimisation continue des environnements urbains pour les rendre plus vivables, résilients et écologiques. Cette amélioration s'étend sur plusieurs dimensions, y compris l'environnement, l'économie, la société et la culture.

Le temps : facteur fondamental qui nécessite la bonne gestion car il englobe la planification à long terme, les phases de mise en œuvre, l'évaluation continue, la résilience, et l'engagement communautaire.

La responsabilité : implique de prendre en compte les impacts environnementaux, sociaux, économiques et politiques du projet, et de veiller à ce que celui-ci contribue de manière positive au bien-être des générations actuelles et futures.

L'économie : concerne la viabilité économique à long terme, la création d'emplois, l'innovation, l'adoption de l'économie circulaire et l'équité économique.

L'évaluation : processus crucial qui permet de mesurer l'efficacité, l'impact et la durabilité du projet dans ses différentes dimensions sociale, économique et environnementale.

(CHARLOT-VALDIEU & OUTREQUIN, 2009)

2.1.3. Le projet urbain durable :

« Un projet urbain est par définition un projet qui concerne la ville (par opposition au projet rural). Cependant l'expression projet urbain signifie un projet élaboré par des urbanistes (on devrait alors parler de projet urbanistique ou de projet d'urbanisme) ». (CHARLOT-VALDIEU & OUTREQUIN, 2009)

La réussite d'un projet urbain, quelle que soit son ampleur, nécessite de comprendre comment son contenant (c'est-à-dire la ville) fonctionne et se compose. L'architecture urbaine à cet effet, répond aux besoins de la ville en tant qu'organisme

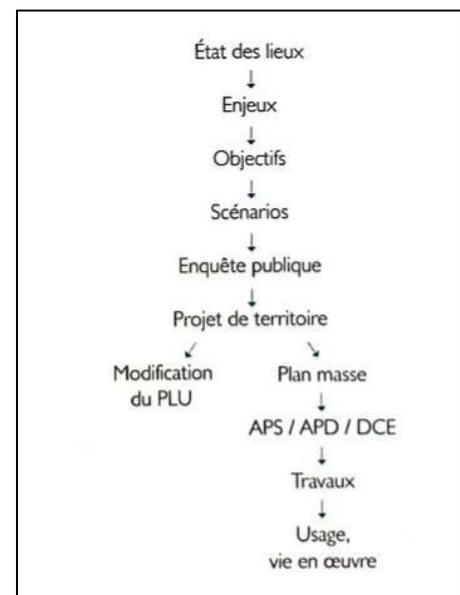


Figure 2: schémas des étapes de la démarche traditionnelle d'un projet urbain. Source : (CHARLOT-VALDIEU & OUTREQUIN, 2009, p. 135)

complexe, composé de structures physiques et de société humaine. L'architecture urbaine fournit les espaces et les principes de conception qui permettent à de nombreuses personnes de vivre et de travailler à proximité. Par conséquent, une utilisation efficace de l'espace est un facteur très important dans ce type de conception. De ce fait, un projet urbain durable implique impérativement l'ensemble des composantes suivantes :

« *Urbanisme (au sens urbanistique), aspects sociaux, aspects économiques, aspects environnementaux, la participation de tous les acteurs (habitants, institutions, acteurs socio-économiques, etc.), une approche multidisciplinaire de ces composantes (bâtiment, lotissement, quartier, zone, secteur, ville).* » (CHARLOT-VALDIEU & OUTREQUIN, 2009).

2.1.4. Principales étapes du projet urbain durable :

La démarche HQE²R est structurée autour de la décomposition d'un projet urbain en quatre phases selon le schéma (Voir figure 3).

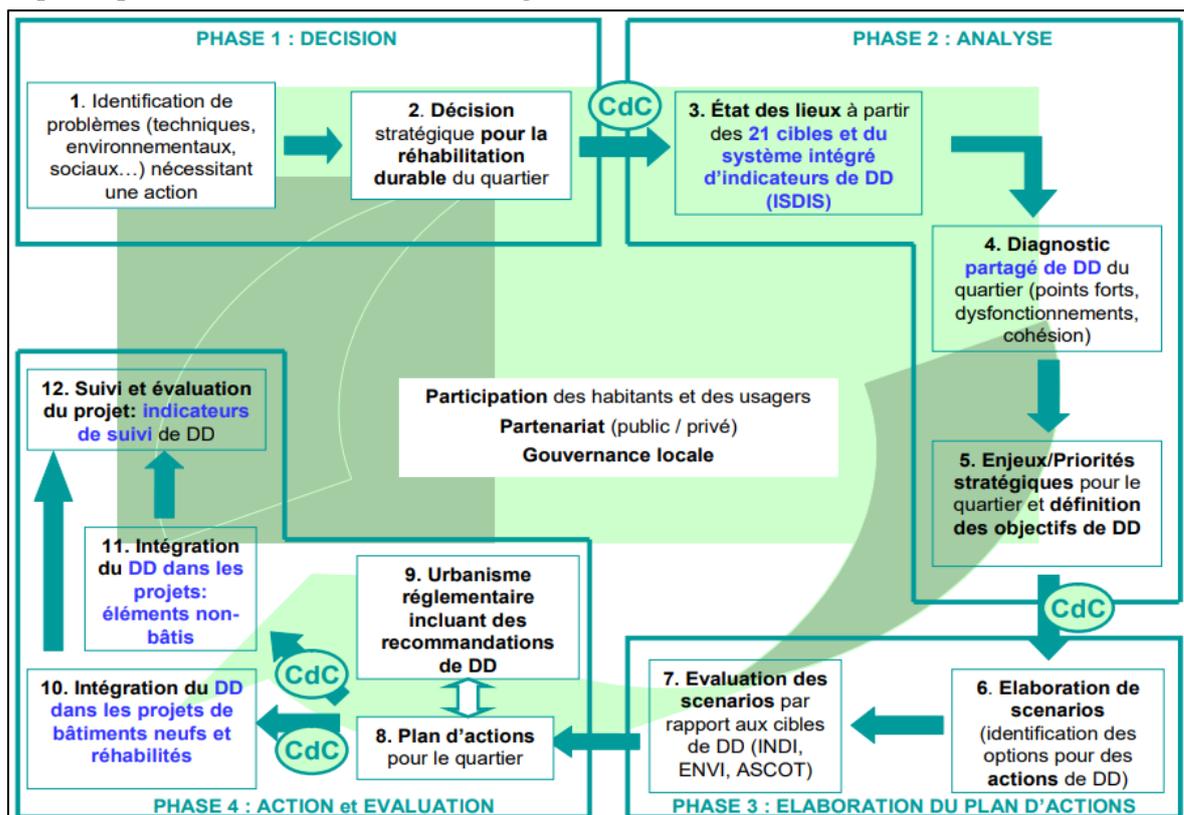


Figure 3 : Schéma des étapes d'un projet urbain durable selon la démarche HQE²R. Source : (Catherine CHARLOT VALDIEU & Philippe OUTREQUIN, 2009)

2.2. Le renouvellement urbain comme pratique de l'aménagement :

2.2.1. Définitions :

« Le concept de renouvellement urbain implique un réinvestissement sur des sites ayant un potentiel économique sous-utilisé, un remodelage des quartiers avec une part de démolition-reconstruction qui complète la réhabilitation de l'habitat existant. Il implique aussi une nouvelle articulation des quartiers avec le reste de la ville (nouveau dessin des voiries, développement des transports en commun) ». (Pierre MERLIN & Françoise Choay, 2010).

« Le renouvellement urbain est une opération complexe, qui touche des tissus urbains à problèmes situés au cœur de la ville » (BEREZOWSKA-AZZAG, 2008)

Le renouvellement urbain est donc un processus complexe et multidimensionnel visant à réhabiliter, réaménager et revitaliser les espaces urbains existants, souvent dans des zones dégradées ou obsolètes. Ce processus implique une série d'interventions planifiées et coordonnées, destinées à améliorer la qualité de vie des habitants, à encourager le développement économique, à préserver l'environnement et à promouvoir une utilisation plus durable et équitable des ressources urbaines.

2.2.2. La politique du renouvellement urbain

Les actions de cette approche de reconstruction de la ville sur elle-même, la centre au milieu d'une principale politique de l'urbanisme durable, avec un objectif principal de limiter en surface l'étalement urbain et la périurbanisation en valorisant la concentration et la densification de la ville. Cela peut être fait sur des quartiers anciens d'habitations ou sur des friches. Le projet de renouvellement urbain intervient sur trois axes :

- La requalification des espaces collectifs et publics.

La redistribution optimale des équipements publics et commerciaux.

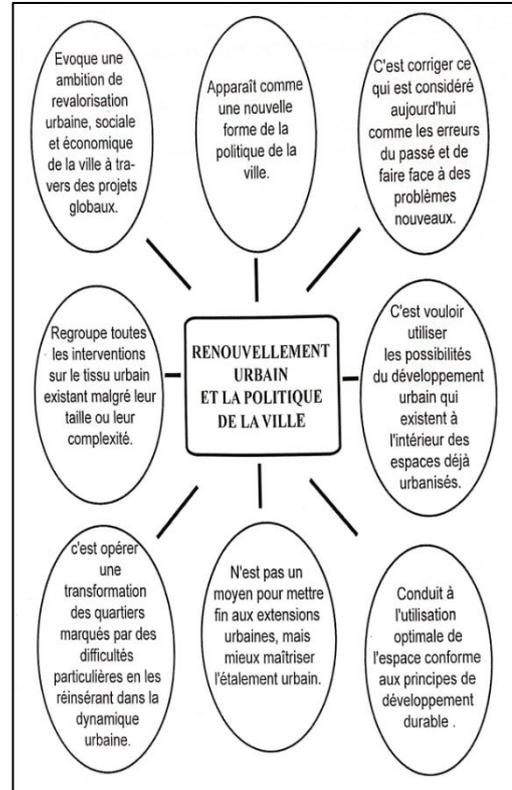


Figure 4 : La politique du renouvellement urbain , source : (DJABALLAH, 2008)

- La reconstitution d'un nouveau quartier suite à des actions de démolition ainsi que la revitalisation des polarités commerciales

Et ce dans le cadre des enjeux et objectifs suivants : (DJABALLAH, 2008)

- La recomposition et valorisation des tissus existants et en déclin.
- La recherche d'une diversité morphologique par la requalification de l'espace public pour une image plus attractive de la ville.
- La dynamisation de l'économie locale et de proximité par l'injection d'activités animatrices attirantes d'investissements et créatrices d'emplois.
- La rentabilité foncière par la récupération des sols et bâtiments en friches pour la projection de nouveaux équipements.
- La cohésion sociale par les actions d'insertion sociale culturelle et économique dans les programmes projetés.
- La lutte contre la ségrégation des espaces urbains.
- La réduction des apports énergétiques.

2.2.3. *Le renouvellement urbain en tant que gestion économe du sol*

L'approche de renouvellement urbain, en tant qu'outil de gestion économique des terres vise à revitaliser et à réutiliser des zones déjà urbanisées plutôt que de s'étendre sur des terres non aménagées, elle protège de ce fait les terres naturelles. Cette approche de récupération des infrastructures existantes réduit la nécessité de nouvelles constructions, diminuant ainsi les émissions de gaz à effet de serre et la consommation de ressources. Également, La réhabilitation des bâtiments anciens et la densification urbaine peuvent dynamiser les quartiers, attirant de nouvelles activités commerciales et culturelles. En plus



Figure 6 : quartier Mantes La Joie renouvelé .
source : (Manteslajolie, 2014)



Figure 5: quartier renouvelé de MONTORGUEIL ,
source : (De-Hogues, 2024)

de l'amélioration de la qualité de vie urbaine en améliorant les services et équipements de proximité.

Dans cette approche, s'inclut le principe de la ville du quart d'heure, qui représente une avancée stratégique par la réduction des distances entre domicile, travail, commerces et équipements publics, promouvant ainsi des modes de vie plus durables et inclusifs.

2.3. Villes du quart d'heure : des villes de courte distance

2.3.1. Définition

« La ville du quart d'heure est un modèle de développement urbain qui propose de réorganiser les villes pour que les citoyens puissent accéder à tous leurs besoins essentiels en un quart d'heure de marche ou de vélo depuis leur domicile. » (MORENO, 2024).

On entend par là, une approche qui met l'accent sur le rapprochement géographique des lieux de vies et des activités quotidiennes, en remplissant six fonctions urbaines :

Habiter (se loger , énergie , environnement , aménités¹ , transport) ; travailler (ambiance , accès , diversification , services) ; s'approvisionner (se nourrir , achats non alimentaires , services publics) ; être en forme (accès au soin, prévention, urgence , cadre de vie , bien être , sport , pollutions) ; apprendre (accès , disponibilité , accessibilité , performance , orientation) ; s'épanouir (vacances , culture , divertir , associations) (ITA, 2019)

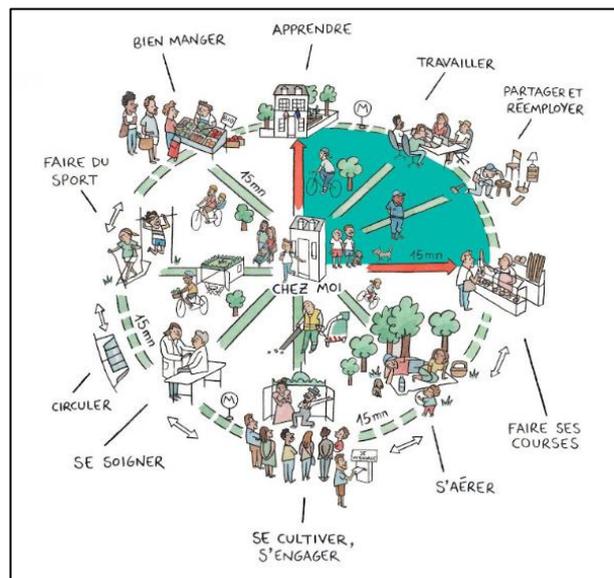


Figure 7 : Schémas illustratif de la ville du quart d'heure .
source : (Paris, 2020)

2.3.2. Dimensions de la ville du quart d'heure :

La ville du quart d'heure repose sur quatre dimensions principales qui structurent sa mise en œuvre et son fonctionnement : (ITA, 2019)

¹ Qualité de ce qui est agréable à voir ou à sentir

- **Densité** : concentration équilibrée de bâtiments résidentiels, commerciaux et de services les rendant plus accessible et limitant les étalements urbains et de déplacements, ce qui améliore d'une part l'efficacité des infrastructures (transports, énergie et réseaux), et crée une animation des quartiers qui assure la sécurité.
- **Proximité** : le rapprochement facilité d'accessibilité aux services, ce qui réduit les distances et le temps de déplacement, et contribue au bien être des habitants par l'inclusion de modes de vie sain (la marche et le vélo comme sport quotidien).
- **Mixité** : au sein du même quartier, inclure les six fonctions en prenant en considération l'existence une diversité de tranches de population mène à une mixité fonctionnelle et une mixité sociale.
- **Ubiquité** : mettre l'accent sur la connectivité numérique, l'accessibilité universelle et la mobilité intelligente.

2.3.3. *Stratégies*

Les dimensions piliers de la ville du quart d'heure sont ciblées par les stratégies suivantes :

- **Réaménagement des infrastructures** :
 - Investir dans les réseaux de pistes cyclables continues, séparés des trafics motorisés pour garantir la sécurité.
 - Prévenir des trottoirs larges incitant à la marche, adaptés aux personnes à mobilité réduite et incluant du mobilier urbain, des arbres à ombrage et dotés d'un éclairage suffisant.
 - Repenser l'aménagement des voies mécaniques et repartager l'usage en priorisant l'usager en déplacement doux.
- **Ralentissement du trafic motorisé** :
 - L'implantation de zones à circulation réduite, où la vitesse des véhicules est limitée (20 à 30 km/h).
 - Partage des voies en priorisant le piéton, limitant l'accès et la vitesse véhicule.
- **Facilitation d'accès aux services de proximité** :
 - Prévoir une mixité d'usages regroupés à proximité des zones résidentielles au sein d'un même quartier (ce qu'on appelle l'urbanisme mixte).

- Promotion de la mobilité douce :
 - Mise en place de systèmes de vélos en libre-service pour encourager son usage.
 - Sensibilisations à l'usage des modes de transport doux.
- Intégration des espaces verts :
 - Inclusion des parcs et jardins urbains, structurés en trame écologiques, offrant des itinéraires agréables et des espaces de détente.
- Innovation technologique et gestion intelligente :
 - Lancement d'applications mobiles aidant à planifier les déplacements.
 - Utilisation de capteurs pour collecter les données de déplacements pour mieux les gérer.

La tendance vers la mobilité douce, étant l'un des éléments clés pour la réussite du fonctionnement de la ville du quart d'heure, et de la durabilité des villes en général, implique une nouvelle réflexion sur la manière de concevoir la voirie, dédiée en grande partie à la circulation automobile. Cela réfère à l'action de partage de voirie entre les usagers, favorisant les déplacements doux au sein de la ville.

2.4. Voie partagée / Rue partagée

2.4.1. Voie partagée

Une voie partagée est une route où plusieurs types d'usagers partagent la même surface sans séparation physique. Cela inclut les piétons, les cyclistes, et parfois les véhicules motorisés. Elle se caractérise par :

- Signalisation et marquage au sol spécifique à chaque piste. Elles peuvent avoir des limitations de vitesse strictes pour les véhicules motorisés.
- Utilisation multiple et équitable par différents types de trafic.



Figure 8 : Voie mécanique avant le réaménagement , source : (Julien, 2023)



Figure 9 : Voie repartagée avec l'élimination des séparations physiques , source : (Julien, 2023)

2.4.2. Rue partagée

Par définition, la rue partagée est « une voie publique où l'ensemble des modes de déplacement cohabitent sans ségrégation physique et où les règles de circulation diffèrent d'une rue traditionnelle. Les piétons sont prioritaires et l'aménagement permet aux usagers de ralentir, de façon instinctive, que le partage de la chaussée y est particulier. ». (Collectivités viables, 2023) (voir figure 10).

Ce type de rues se caractérise par : (Collectivités viables, 2023)

- La priorisation de la marche par l'aménagement de totalité de la largeur de la rue dédié au piéton.
- La conception spécifique visant la diminution de la vitesse automobile (absence de trottoirs, revêtement de sol en pavé, chicane ... etc.) jusqu'à 20km/h.
- Une chaussée pour tous : aucune ségrégation physique n'est prévue, tous les usagers (à l'exception des pmr²) sont invités à emprunter la même chaussée.
- Aménagements à échelle humaine : aménagements pour l'accompagnement du piéton dans son parcours (placette, mobilier urbain, signalisation, éclairage adéquat ... etc).
- La prévision d'un passage universel identifiable, protégé, continu sans obstacles.



Figure 10 : Exemple d'une rue partagée, source : (Julien, 2023)

Pour synthétiser, le renouvellement urbain, en se concentrant sur la revitalisation et la modernisation des quartiers existants, à travers les approches abordées ci-dessus, vise à améliorer la qualité de vie et à promouvoir la durabilité dans les espaces urbains. Cependant, pour les villes côtières, une dimension supplémentaire cruciale émerge : l'interface ville-mer. Cette zone de transition, où la ville rencontre le littoral, offre des opportunités uniques de développement économique, de loisirs et de conservation écologique. En intégrant le renouvellement urbain avec une planification stratégique de l'interface ville-mer, les villes peuvent maximiser les avantages économiques et sociaux tout en protégeant et valorisant leurs ressources naturelles côtières. Cela permet de créer des espaces attractifs et résilients, où la vie urbaine et le milieu marin coexistent harmonieusement.

² Personnes à mobilité réduite

2.5. L'interface ville-mer

2.5.1. Définition

« Les interfaces ville-mer sont des aires de contact entre les espaces portuaires et les espaces urbains de la ville, il existe différent type d'interface selon leur situation entre vieux port et quartier historique, entre un port de commerce et un quartier d'habitation, ou encore entre un port et espace naturel de campagne. » (Elisabeth, 2013-2014).

L'interface ville-mer peut se définir comme une la zone d'interaction entre une ville et son littoral, englobant des aspects économiques, environnementaux, sociaux et urbains. Elle abrite des activités portuaires et touristiques, tout en gérant les ressources naturelles et les risques climatiques. Elle améliore aussi la qualité de vie avec des infrastructures récréatives.

Le rétablissement de l'interface ville-mer vise à reconnecter ces zones au tissu urbain existant tout en favorisant une utilisation mixte de l'espace pour les activités culturelles, commerciales et résidentielles. Cela comprend des initiatives visant à améliorer la qualité de l'eau et de l'environnement, à intégrer le patrimoine historique et naturel, à garantir l'accessibilité du public et à promouvoir des partenariats public-privé pour stimuler l'investissement et l'engagement communautaire. (Timur, 2013)

Vu toutes ces potentialités, l'exploitation de ces zones est devenue une question cruciale.

2.5.2. La recomposition de l'interface vieux port / centre historique comme stratégie de revitalisation durable

La désorganisation et le délaissement progressif de cette interface sont à l'origine de la dévalorisation de cet espace, de baisse d'emploi, de pollution ou plus simplement d'image négative.

Il devient donc important de recomposer, réorganiser, valoriser cet espace en fonction des innovations techniques, des besoins contemporains, des goûts et du contexte socio-économique actuel.

Ces initiatives sont lancées, avec comme vision d'investir ces espaces pour déployer de nouvelles fonctions permettant d'améliorer son fonctionnement. Cette valorisation permet aux villes de recentrer l'urbanisation pour contrer la sur-urbanisation, l'étalement urbain, et la dispersion des flux qui posaient des problèmes de déséquilibres environnementaux et économiques par le passé,

En plus de la présence de l'eau qui représente un facteur de potentialité important d'embellissement, d'attractivité et de valorisation urbaine permettant une aération du tissu urbain, le redéveloppement d'activités portuaires, et le maintien de trafics compatibles avec les structures urbaines sont aussi des questions à mettre en avant. Cette pratique s'inscrit dans le cadre d'une approche d'amélioration de cet espace public, pour une opération d'amélioration du cadre de vie des habitants comme action de renouvellement Urbain Durable. (Elisabeth, 2013-2014)

2.5.3. Stratégies à adopter pour une meilleure relation ville-mer

1. Perméabilisation des connexions entre quartier et port (percées visuelles, continuités de circulation, alignement des façades, interchangeabilité des activités ... etc.).
2. Conception intégrée adoptant les principes de durabilité (inclusion de la nature, prévision de la mobilité douce en promenades et pistes cyclables. etc.).
3. Projection des infrastructures et des équipements culturels et récréatifs dynamisants (en nouvelles constructions ou par la reconversion des friches).
4. Boost du développement économique en projetant du commerce animateur et attractif, des espaces de travail modernes et attractifs.
5. Amélioration des liaisons de transport en commun et assurer l'accessibilité universelle.
6. Promotion de l'innovation et la durabilité à travers l'inclusion des pratiques de technologies vertes (gestion économe et intelligente des ressources et des énergies) et des pratiques d'économie circulaire (recyclage des déchets, matériaux ... etc.).

3. Analyse des exemples internationaux

Le choix des exemples s'est fait selon la ressemblance du contexte thématique et urbain de notre cas d'étude, traitant des projets urbains de renouvellement urbain durable dans le but d'identifier des stratégies éprouvées pour revitaliser les territoires en déclin.

3.1. Projet de renouvellement urbain durable de quartier Vauban à Fribourg-en Brisgau (Allemagne)

3.1.1. Présentation du projet

Situation	Au sud de Fribourg en Brisgau, Allemagne, à 3km du centre-ville.
Etat du bâti	En friche
Nature de l'opération	Réhabilitation de la caserne militaire
Surface foncière	38 Ha
Durée de l'opération	1993-2006
Densité de logements	95 Log/Ha
Densité d'habitants	5500 habitants avec une densité de 12500 hab./km ² (COATES, 2013)

Tableau 1 : Fiche technique du projet de renouvellement urbain du quartier de Vauban, Source : auteur.



Figure 11 La nouvelle image du quartier vauban , source : : (Carfree, 2008)

3.1.2. Contexte et problématiques

L'ancien terrain militaire, pollué et situé à la limite sud de Fribourg entre une voie ferrée et une départementale, est perçu comme un quartier en friche industrielle avec des constructions insalubres et une occupation anarchique, entraînant des problèmes sociaux. Ce développement non durable souligne l'urgence de reconquérir ce territoire en prenant en

compte des enjeux économiques, sociaux et environnementaux. En réponse, un projet de renouvellement urbain a été lancé.

3.1.3. Axes majeurs du projet :

- Mixité sociale et fonctionnelle :
 - Intégration d'espaces favorisant les échanges et l'épanouissement de toutes les catégories des habitants dans le plan d'aménagement (forum Vauban, jardin d'enfants.).
 - Absence de clôtures des espaces privatifs entre les voisins.
 - Adaptabilité des aménagements du quartier aux handicapés (surfaces adaptées au fauteuil roulant, signalisation, entrées de plain-pied, rampes et ascenseurs).
 - Concentration des commerces le long de l'allée principale du quartier.
 - Installation d'un marché des petits producteurs locaux.
- Mobilité durable:
 - Réduction maximale de la circulation automobile à l'intérieur du quartier, en implantant deux parkings en périphérie, ce qui permet aussi d'économiser le foncier du quartier.
 - Adoption du concept de « quartier à courtes distances », en rapprochant les équipements aux logements de distance retenue de 300m, encourageant de ce fait des déplacements en vélo (passés de 18% à 29%) (BARRERE, 2004).
 - Contrôle de la vitesse de circulation par la maîtrise des largeurs des rues (vitesse limitée à 30km/h).
 - Prolongement de la ligne du tramway qui permet de relier le quartier au centre-ville de Fribourg par un moyen de transport collectif.
- L'espace public :
 - Priorisation du piéton et du cycliste dans l'aménagement des voies (sur l'allée Vauban par exemple, une bande de 6 mètres est destinée aux piétons et vélos, séparée des limites de parcelle par une bande de plantations).
 - Des fossés et des rigoles sont aménagés le long des chaussées pour recueillir les eaux de pluie.
- Maîtrise d'énergie :
 - Construction des habitations selon les critères de l'éco-construction (habitat à basse énergie avec besoin de chauffage de 65kWh/m² par an, maisons passives avec un besoin de 15kWh/m² par an, et maisons positives)

- L'intégration des systèmes d'énergies renouvelables : 2500m² de panneaux photovoltaïques installés sur la toiture de chaque bâtiment, et une usine de cogénération alimentée à 80% par des copeaux de bois qui couvre 65% des besoins électriques.
- Gestions des ressources :
 - Installation de citernes de récupération des eaux de pluie.
 - Végétalisation de toutes les toitures plates y compris celles de locaux de déchets.
 - Installation de systèmes de recyclages des eaux grises dans les bâtiments pour la réutilisation domestique et l'irrigation des végétaux.
- Matériaux :
 - Utilisation majoritaire de matériaux naturels non polluants (bois non traité, argile).

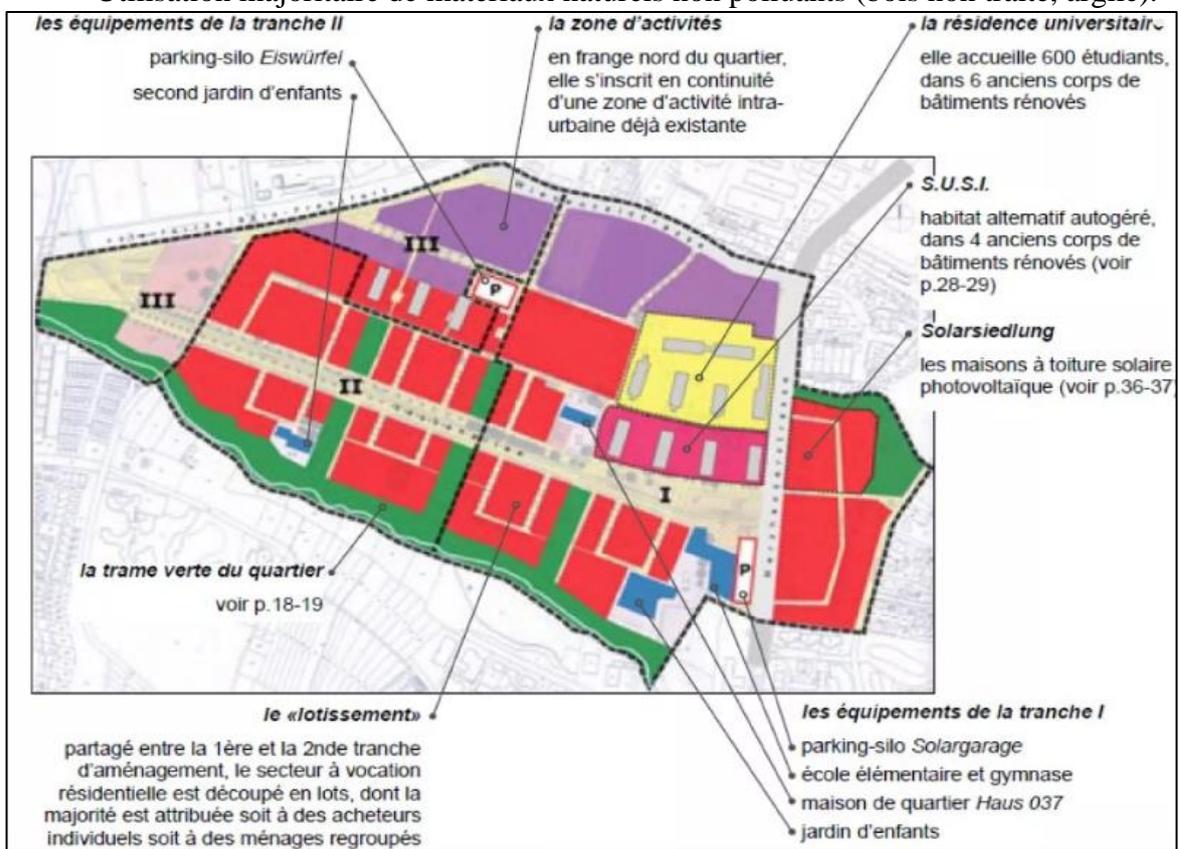


Figure 12: carte synthétisant le programme projeté du projet de renouvellement urbain de Vauban , source : (BARRERE, 2004)

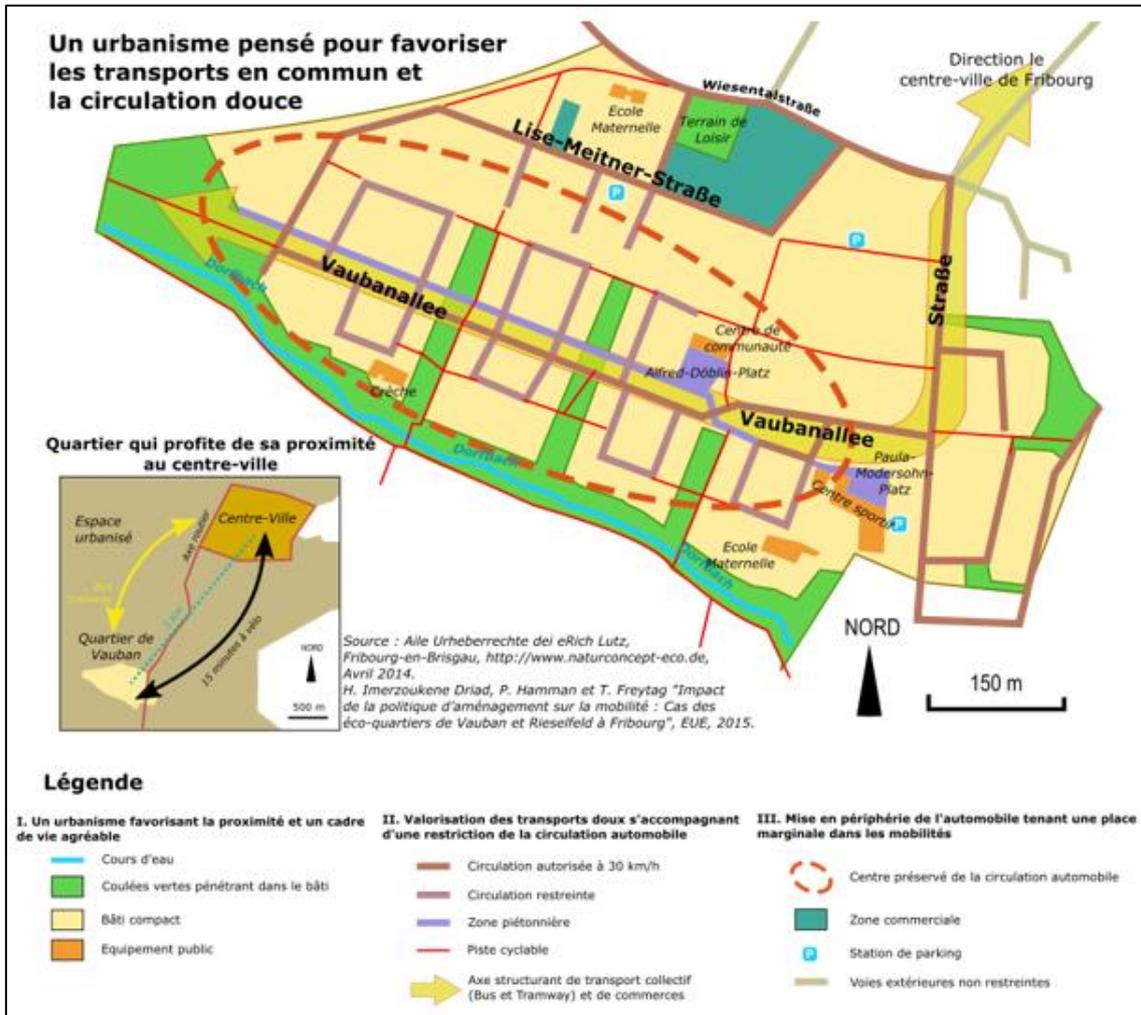


Figure 13 : schéma de la mobilité projetée du quartier Vauban , source : (BARRERE, 2004)

3.2. Projet de renouvellement urbain du quartier de l'Union

3.2.1. Présentation du projet

Situation	En hauts de France, entre Roubaix, Wattrelos, Tourcoing à 10km de Lille et 3km de la Belgique.
Etat du bâti	En friche
Nature de l'opération	Requalification urbaine
Surface foncière	80 Ha
Durée de l'opération	2007-2022
Densité de logements	18.75 log/Ha (environs 1500 logements sur tout le territoire)
Densité d'habitants	3600 habitants

Tableau 2 : fiche technique du projet urbain durable du quartier de l'union, élaboré par l'auteur

3.2.2. Contexte et problématiques

La Zone d'Activité de l'Union possède une histoire industrielle typique (à dominance textile) de ces territoires sur lesquels se déploient les contradictions sociales, économiques et environnementales (Vandermotten, 2007). L'industrialisation de la ville au début du XIXe siècle, a favorisé l'urbanisation



Figure 14 : Nouvelle image du quartier de l'Union, source : (Le moniteur, 2011)

de la ville (Danzelot, 2009) et attiré les populations en quête d'emploi.

cette urbanisation remplissait les besoins sans répondre à un plan d'aménagement. plus tard dans les années 70 , le déclin industriel a entraîné une désaffectation des espaces, laissant de vastes friches industrielles, aux liens rompus avec les secteurs environnants, un cadre bâti en dégradation progressive , et conduisant au taux élevés du chômage et de pauvreté , exacerbant les défis sociaux.

La désolation actuelle du site masque un potentiel de développement important, ce qui a déclenché l'urgence de reconversion de cette friche.

3.2.3. Axes majeurs du projet

	Enjeux	Objectifs
Ordre environnemental	<ul style="list-style-type: none"> • Economie d'énergies focales • Gestion des ressources naturelles • Recherche de la biodiversité en ville 	<ul style="list-style-type: none"> • Baisse de consommation d'énergie pour tous les secteurs. • Gestion de la consommation de l'eau • Pénétration de la nature en milieu urbain
Ordre social	<ul style="list-style-type: none"> • Diversité sociale • Sécurité et confort • Innovation sociale • Acceptation du changement 	<ul style="list-style-type: none"> • Facilitation de la cohabitation pour une solidarité contre la précarité • Promotion de la participation citoyenne
Ordre économique	<ul style="list-style-type: none"> • Réanimation de l'économie du site • Attraction des investissements • Economies financières à long terme 	<ul style="list-style-type: none"> • Pérennisation de l'activité agricole • Réincarnation de la production • Gains d'économie énergétique sur tous les secteurs.

Tableau 3 : tableau des enjeux et objectifs du projet urbain durable de Vauban, élaboré par l'auteur

1.1.1. Les opérations de la reconception urbaine durable du quartier de l'Union.

En réponse aux enjeux en dessus, une conception du développement durable propre au projet de l'Union, appuyée sur le renouvellement urbain du tissu sur lui-même, a été définie en particulier en réinvestissant les friches industrielles et en réhabilitant l'habitat ancien dégradé sur l'ensemble du territoire de l'Union, faisant de lui un nouveau « morceau de ville », articulé avec les quartiers limitrophes existants. Le site a été organisé en plusieurs secteurs d'aménagement opérationnel, qui ont chacun des caractéristiques différentes :

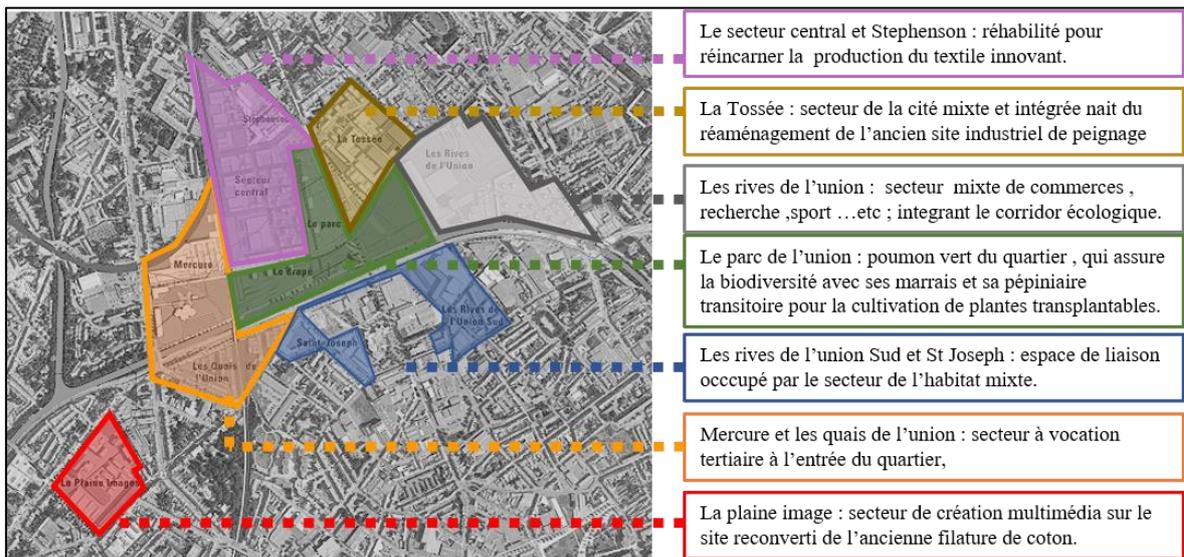


Figure 15 : carte des secteurs du quartier , élaborée par l'auteur sur le support d'une image aérienne de google earth.

La dépollution des sites : traitement des sols souillés sur le périmètre du projet et dépollution des espaces publics.

- La mobilité et l'accessibilité : réduction maximale de la circulation automobile par le repartage des voiries priorisant la marche et le vélo pour une mise en avant de la mobilité douce.

Renforcement du transport collectif existant par

- La biodiversité : réalisation de corridors écologiques qui mettent en réseaux 14ha d'espaces verts : le parc central, les jardins de cœurs d'îlots et les toitures végétalisées sous forme de trame verte connectée à la trame bleue (eau).

- L'eau : création d'une trame bleue qui met lie les noues de canalisation des eaux aux bassins de rétention et bassins de tamponnement et filtrage puis le rejet vers le canal est-ouest, qui a son tour a été reconverti de sa vocation industrielle vers le tourisme fluvial.
- L'énergie : la minimisation des déplacements en voiture participe en grande partie à la baisse de consommation d'énergies fossiles, en plus de la projection de bâtiments à basse consommation pour l'ensemble des projets de construction ou de rénovation en parallèle au développement des énergies renouvelables par l'alimentation du quartier en chaufferie bois.
- Ambitions économiques : les filières innovantes accueillie dans le projet (filère culture-média et filière du textile innovant) attirent les investissements et promettent la création d'emplois.



Figure 16: carte de maillage des voies de mobilité douce , élaborée par l'auteur

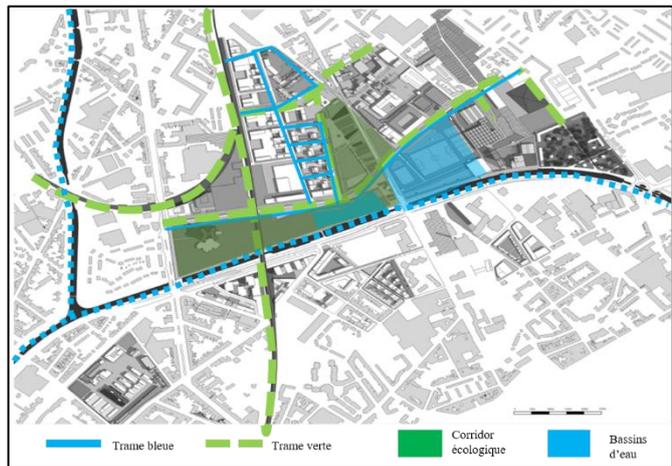


Figure 17 : carte de maillage des trames verte et bleue , élaborée par l'auteur

3.3.Synthèse

A travers l'étude de ces deux exemples d'interventions de renouvellement urbain durable, nous avons décelés les fondamentaux et les éléments clés qui ont permis de redonner vie et introduire une nouvelle dynamique à des territoires en déclin et les transformer en territoires durables, ces fondamentaux incluent :

- L'offre d'une mixité fonctionnelle à travers l'injection d'activités qui complètent et réaniment les programmes monofonctionnels existants, combinant logements, activités économiques, culturelles et de loisirs innovants, et espaces publics thématiques par fonctions pour une intégration qualitative à l'ensemble du territoire.
- Le rapprochement des distances de déplacements quotidiens du citoyen dans l'optique de le libérer de l'automobile et augmenter son confort dans son quartier.
- La conception centrée sur les piétons et les cyclistes visant à la fois le bien être du citoyen, l'indépendance à l'énergie fossile et la préservation de l'environnement et ce à travers :
 - La requalification et le repartage des voiries pour cohabiter différent mode de circulation en ville
 - Le maillage des voiries facilitant l'accès aux différents services du quartier et le connectant avec son environnement urbain.
- L'innovation de l'écoconstruction visant à baisser l'énergie consommée par les constructions et les alimenter par des énergies renouvelables, construction à consommation nulle, voir même des constructions productrices d'énergie.
- L'introduction de la biodiversité par l'inclusion de la nature dans l'aménagement urbain (coulées vertes, jardins, plantations en lisière, murs et toitures végétalisées) et sa liaison aux réseaux d'eau.
- La mise en place de réseaux d'installations pour récolter et recycler les eaux pluviales et les eaux ménagères pour l'usage domestique et l'irrigation.

4. Conclusion

À travers cette étude de l'état de l'art, nous avons exploré les concepts clés de l'urbanisme durable, du projet urbain durable, du renouvellement urbain, de la ville du quart d'heure, des rues et voies partagées, ainsi que des interfaces ville-mer. Ces notions, bien que distinctes, convergent toutes vers un objectif commun : la création de villes résilientes, inclusives et respectueuses de l'environnement.

L'urbanisme durable, avec ses diverses facettes, émerge comme une réponse globale aux défis contemporains des villes, intégrant des considérations environnementales, sociales et économiques dans le développement urbain. Cette approche, bien plus qu'un ensemble de bonnes pratiques, représente une transformation fondamentale de notre manière de concevoir, de planifier et de gérer les espaces urbains, en mettant l'accent sur la durabilité et la résilience. En explorant les projets de renouvellement urbain, il apparaît clairement que la revitalisation des zones existantes, par la réhabilitation de leurs infrastructures, est cruciale pour réduire l'empreinte écologique et améliorer la qualité de vie des habitants.

En s'appuyant sur cette perspective, le projet urbain durable se présente comme une application concrète de ces principes théoriques. En effet, ces projets visent à transformer les espaces urbains par des interventions variées telles que la rénovation de bâtiments, la création de logements abordables, et la mise en place de nouveaux espaces publics. De plus, ces projets ont démontré leur capacité à créer des emplois locaux et à stimuler l'économie par l'attraction d'investissements et le développement de nouvelles activités économiques ; De cette manière, ils contribuent à un renouvellement urbain qui va au-delà de la simple réhabilitation physique pour englober une revitalisation socio-économique complète.

Le renouvellement urbain joue un rôle central dans cette démarche, en ciblant les zones dégradées ou sous-utilisées des villes pour en optimiser l'utilisation des ressources existantes. En réduisant la pression sur les zones périphériques, le renouvellement urbain non seulement améliore les infrastructures et les logements, mais renforce également la résilience des villes face aux évolutions socio-économiques et environnementales. Les projets analysés montrent comment cette approche peut transformer des quartiers entiers, en améliorant la sécurité, l'accessibilité et l'attractivité des espaces urbains, contribuant ainsi à une meilleure qualité de vie pour tous les résidents. Encore avec cela, le renouvellement urbain crée des conditions propices à la mise en œuvre du concept de ville à courte distance, facilitant l'accès des habitants à leurs besoins quotidiens à proximité de leur domicile.

Le concept de la ville du quart d'heure s'inscrit donc parfaitement dans cette dynamique de renouvellement urbain en réorganisant les espaces pour que chaque résident puisse accéder à ses besoins essentiels en moins de quinze minutes. Cette réorganisation permet de réduire significativement la dépendance à l'automobile, favorisant ainsi une mobilité plus durable. De plus, en encourageant la marche et le vélo, cette approche contribue à réduire les émissions de CO2 et à améliorer la santé et le bien-être des citoyens. Les projets qui mettent en œuvre la ville du quart d'heure montrent que cette proximité renforce les liens sociaux et économiques locaux, créant des communautés plus fortes et plus connectées.

Pour optimiser le fonctionnement de la ville du quart d'heure, il est essentiel de repenser l'aménagement des rues et voies afin de prioriser les modes de déplacement doux et d'assurer une cohabitation harmonieuse entre piétons, cyclistes et automobilistes ; en ce sens, les rues et voies partagées représentent une dimension clé pour réussir la stratégie d'urbanisme durable, humanisant la ville en donnant la priorité aux modes de déplacement doux. Les projets étudiés révèlent que ces aménagements favorisent une mobilité active, réduisent les accidents de la route et augmentent l'attractivité des quartiers. En conséquence, les rues et voies partagées jouent un rôle essentiel dans la création de villes plus vertes, plus sûres et plus conviviales, réduisant la dépendance à la voiture et améliorant la qualité de vie urbaine.

Ces approches peuvent être envisagées comme une stratégie cohérente pour la reconquête et le rétablissement des interfaces urbaines avec la mer.

Les leçons tirées de cette investigation peuvent servir de données pour d'autres initiatives similaires à travers le monde, notamment en Algérie.

PARTIE 01

Chapitre 03

Cas d'étude

2023-2024

projet dans un contexte urbain.

CHAPITRE 03 : CAS D'ETUDE

1. Introduction

L'étude d'une ville sous l'angle de l'analyse urbaine, offre une opportunité d'explorer les dynamiques complexes qui façonnent nos environnements urbains contemporains. Chaque ville est le produit de multiples strates historiques, sociales, économiques et environnementales qui se mêlent pour créer un tissu urbain unique, en constante évolution. Cette analyse permet de comprendre non seulement les défis auxquels une ville est confrontée, mais aussi les opportunités qu'elle offre pour un développement durable et inclusif.

Dans ce chapitre, nous procéderont à l'analyse urbaine de la ville de Tipasa, par le biais d'une combinaison d'approches d'analyses physique et sensorielle des composants de la ville à côté de l'étude des instruments d'urbanisme mis en place pour le développement de ce territoire, dans le but d'identifier les forces motrices qui influencent la croissance urbaine, la qualité de vie des résidents et la durabilité environnementale de ce territoire.

Cette analyse urbaine nous permettra de tirer des enseignements et des recommandations, qui nous ouvre le champ pour contribuer à une réflexion critique et constructive sur de meilleures pratiques en matière de développement urbain, avec une tendance vers la durabilité, et serviront de support pour la définition d'une stratégie urbaine adéquate de renouvellement urbain d'une partie de cette ville.

L'analyse se développe sur trois échelles allant d'une échelle de l'aire de référence englobant toute la ville, puis à une échelle plus réduite de l'aire d'étude qui comprends les quartiers limitrophes de la zone d'intervention, arrivant enfin à l'échelle d'intervention qui cerne la zone de l'opération urbaine.

2. Aire de référence

2.1. Présentation de l'aire de référence

Située proche à Alger la capitale, Tipasa est une ville côtière du nord d'Algérie, reconnue pour son patrimoine historique et culturel, elle abrite des vestiges romains classés au patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 1982. La ville offre un mélange unique de sites archéologiques et de paysages naturels.

2.2. Situation de la ville

2.2.1. A l'échelle nationale

Tipasa occupe une situation, au nord central de l'Algérie, à 70km à l'ouest d'Alger la capitale, 60km au nord-ouest de Blida, 53km au nord-est de Ain Defla, et 153 km à l'est de Chlef.

2.2.2. A l'échelle régionale

La commune de Tipasa chef-lieu de la wilaya, se situe dans les couffins Ouest du sahel d'Alger et dans la partie Est du massif du Chenoua et la vallée de l'oued Nador.

Elle est limitée au Nord par la mer méditerranée, au Sud par les communes de Sidi Rached et Nador à l'Est par la commune Ain Tagourait et à l'Ouest par la commune de Cherchell.

2.3. Limites géographiques

La ville de Tipasa est délimitée par :

- La mer méditerranéenne au Nord.
- Les terres agricoles au Sud-Est, Sud-Ouest et au Sud.
- Le complexe Maitresse à l'Ouest.
- Les Complexes Corne d'or, Complexe touristique VILLAGE (Ex- CET) et la forêt à l'Est.

2.4. Accessibilité

L'accessibilité à la ville se fait à partir d'un réseau routier structurant de l'extérieur par les infrastructures routières offrant un transit au centre urbain par :

- La route nationale N°11 qui relie Alger à Oran passant par Tipasa et Cherchell.
- Le chemin de wilaya N°106 qui relie Tipasa à Sidi Rachad menant à Blida.
- La voie expresse.

La commune est couverte également d'un réseau interne composé de chemins communaux, de pistes rurales et agricoles qui jouent le rôle de desserte aux différents groupes d'habitations de la zone éparse. Sa situation au milieu du trafic de liaison maritime Cherchell-Tipasa-Alger offre une possibilité d'accessibilité maritime.



Figure 18 : carte représentant les limites géographiques et l'accessibilité à la ville de Tipasa, Source : élaborée par l'ensemble du groupe sur le support d'une image aérienne prise de Google earth.

2.5. Lecture diachronique

2.5.1. Période phénicienne

La ville phénicienne s'est établie sur les deux estuaires de la petite baie, La ville de Tipasa à cette époque se présentait comme un comptoir commercial pour les phéniciens, d'où son nom, signifiant lieu de passage.

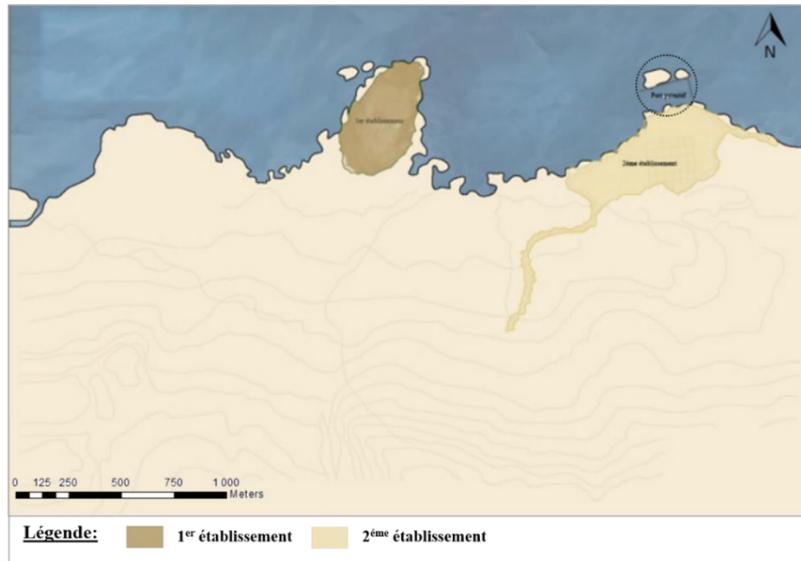


Figure 19 : carte de la période phénicienne , Source : l'ensemble du groupe

2.5.2. Période romaine

A. La ville romaine primitive s'est installée sur le comptoir phénicien elle était caractérisée par deux axes principaux : le CARDO MAXIMUS (Nord-Sud), et le DOCUMANUS MAXIMUS (Est-Ouest).

L'enceinte : est structurée par deux axes Cardon _ Decumanus percée par 3 portes.

Le forum : est excentré par rapport aux deux axes Cardo _ Decumanus étant donnée sa situation par rapport au port de Tipasa .

B. 1er dédoublement : l'extension de la ville vers l'ouest qui s'est fait remplace par une autre enceinte avec 3 portes.

C. 2eme dédoublement : extension vers le sud et vers l'est en suivant les axes CARDO DECUMANUS.

2.5.3. Période vandale et byzantine

Le rempart fut démoli par les vandales et la ville devient ouverte.

Les byzantins ont occupés le port temporairement, agrandi et restauré les basiliques existantes.

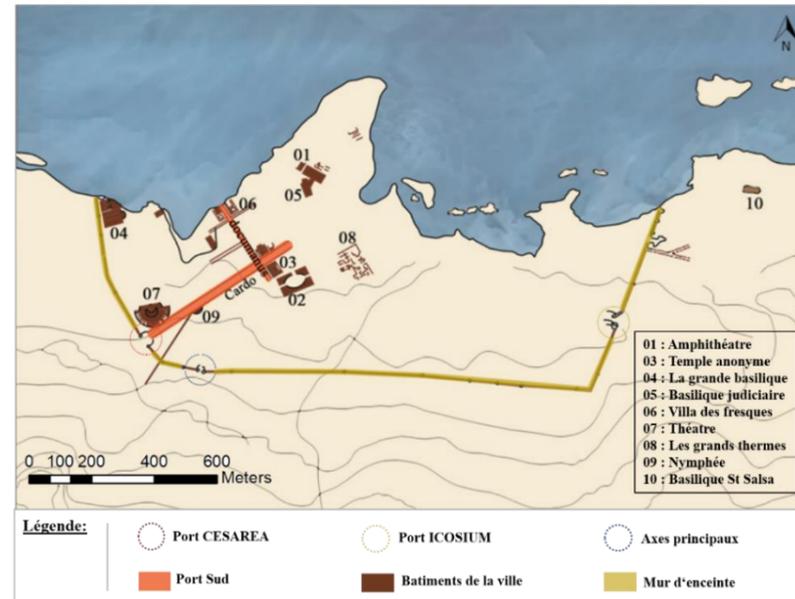


Figure 21 : carte de la 1ere étape du développement de la ville Romaine , source : l'ensemble du groupe

2.5.4. période musulmane

Attribution de la ville aux dynasties locales (Rostomides) les musulmans lui donnèrent le nom de « Tefas-sed » signifiant « la ruinée ». Il n'existe aucun élément physique témoignant de cette période.

2.5.5. Période coloniale

Cette époque a connu l'établissement du noyau de la ville en premier lieu, puis ses extensions après presque un siècle.

1864 : l'extension vers le NORD -OUEST par la construction de l'ilot industriel Chaix Tremaux.

1925 : l'extension vers le sud-ouest par la construction de l'ilot de Bouregad suivie une extension vers l'Est .

1948 : la construction du port marque une dernière extension vers le Nord. Tout en respectant les limites des sites antiques.

L'extension vers le sud (vers Oued Merzoug) et la création du quartier de Beni Merzoug.

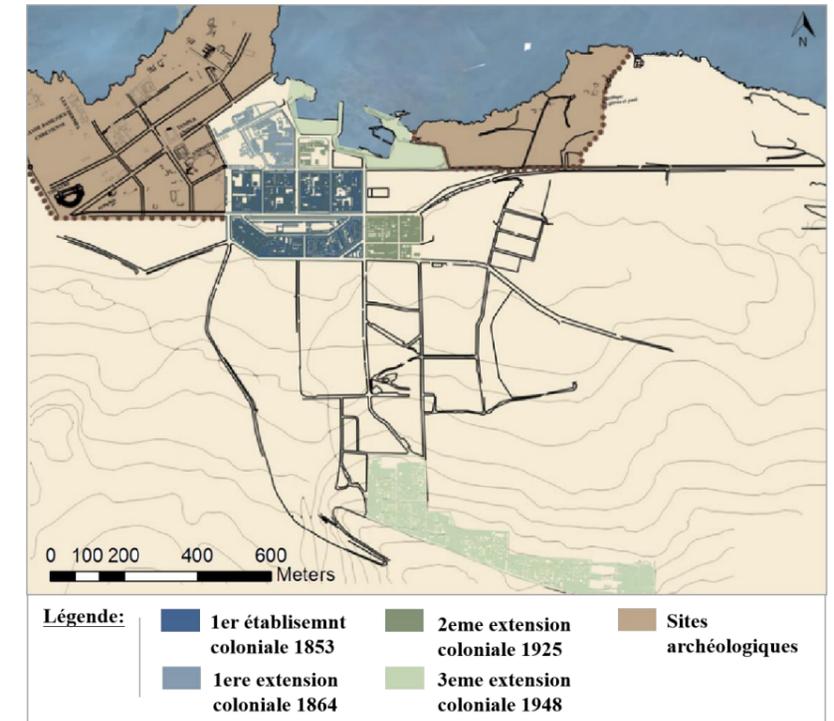


Figure 20: Carte du développement urbain à l'époque coloniale , source : l'ensemble du groupe

2.5.6. Période post-coloniale

Après l'indépendance et jusqu'à 1984 Tipasa a connue deux formes d'extensions :

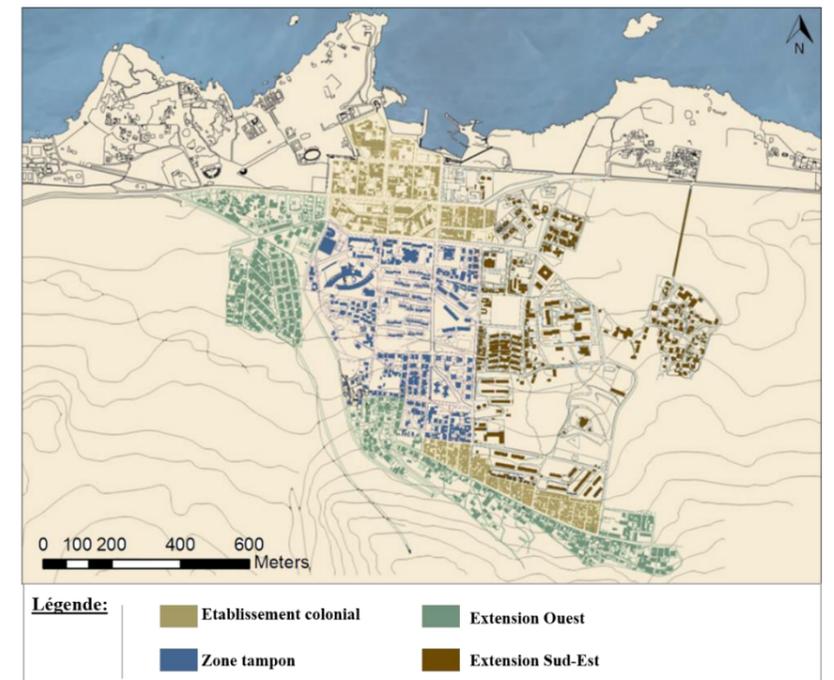


Figure 22: Carte du développement de la ville post-coloniale , source : l'ensemble du groupe

1- Une densification des ilots (à l'intérieur des villages anciens)

2- Une implantation d'équipements et logements nécessitant une superficie importante dans l'espace tampon (entre le centre ancien et la cite Beni Merzoug), ainsi que sur la partie Est et Ouest, cette réalisation a été édifiée coup par coup.

En 1984 la ville est devenue le chef-lieu de la wilaya, ce qui est à l'origine de son urbanisation rapide, son développement non contrôlé répondant aux besoins quantitatifs seulement.

2.6. Synthèse de croissance

La croissance de Tipasa est orientée vers deux cot (l'Est et l'Ouest), les éléments qui génèrent et dirigent cette croissance se caractérisent par :

Les lignes génératrices de croissance :

- L'axe Nord Sud a joué un rôle important dans le développement de Tipasa vers le sud.
- L'axe territoriale historique (RN 11) a joué un rôle important dans la nouvelle extension de la ville vers l'Est et vers l'Ouest.

Les pôles de croissance :

Cette lecture diachronique, a permis de déterminer 4 pôles :

- Le noyau colonial fut le 1er pôle de Tipasa .
- Douar Beni Merzoug fut le 2eme pôle au Sud
- La cité nouvelle fut le 3eme pôle à l'Ouest
- La gare routière et la cité 1700log AADL fut le 4eme pôle à l'Est

Les barrières de croissance :

- Barrière naturelle :
 - La cote au Nord
 - Les terrains agricoles
- Barrière artificielle :

- La cité antique (sites archéologiques) au Nord
- Le complexe touristique Matares au Nord-Ouest

Le développement de la ville en dehors du mur d'enceinte de la ville historique, homogène et uniforme, s'est fait d'une manière fragmentée, ce qui a donné naissance à des « fragments de villes » formant une discontinuité urbaine sur les deux axes (nord / sud et Est/ouest) et un dysfonctionnement à l'échelle de la ville. En plus de la route mécanique au flux très important entre la partie du front de mer qui et des sites archéologiques historique, et le reste de la ville qui se développe vers le sud, créant une rupture physique ville/mer.

2.7. Eléments naturels :

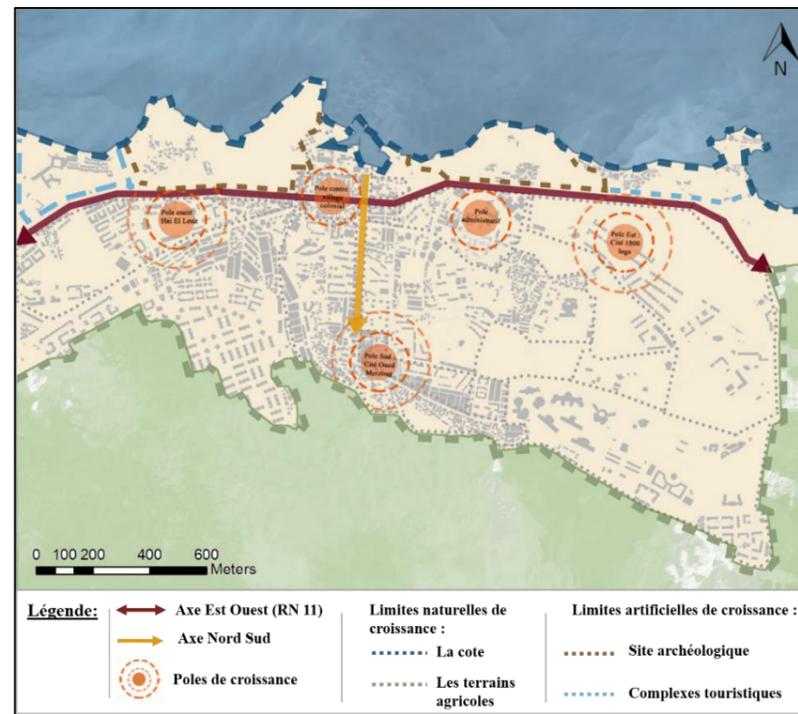


Figure 23: carte de synthèse de la croissance urbaine de la ville de Tipasa , Source: l'ensemble du groupe

2.7.1. Eau

- La Mer Méditerranée : Tipasa bénéficie d'une situation privilégiée en bord de la Mer Méditerranée, conférant à la ville un paysage côtier exceptionnel. Cependant, l'exploitation excessive de cette ressource naturelle par le tourisme entraîne une dégradation des plages et des écosystèmes marins.

2.7.2. Relief

- Plateau Côtier : Le plateau Côtier à Tipasa est une élévation topographique significative, offrant des vues panoramiques sur la ville et la Mer Méditerranée. Il agit comme une barrière naturelle, influençant les flux d'air et les conditions climatiques locales.
- Les Plaines : Tipasa possède des plaines qui sont utilisées à deux fins : l'agriculture et le développement résidentiel. Cependant, l'urbanisation croissante entraîne une conversion des terres agricoles en zones résidentielles, ce qui provoque des conséquences sur la sécurité alimentaire locale.



Figure 28: La mer et le plateau côtier du paysage de Tipaza , source : <https://generationvoyage.fr/visiter-tipaza-faire-voir/>

2.7.3. Végétation

- Les Forêts : Tipasa compte plusieurs zones boisées qui jouent un rôle écologique en abritant une diversité d'espèces, et améliorent ainsi la qualité de vie des citoyens, La déforestation et l'urbanisation menacent ces zones boisées, impactant négativement la biodiversité et la qualité environnementale de la ville.
- Végétations : Tipasa abrite une variété de végétations, des) une biodiversité précieuse, favorisant l'équilibre écologique et la préservation des écosystèmes locaux.



Figure 24 : Zone boisée du parc archéologique ouest de Tipaza , source : <https://www.24hdz.dz/tipasa-interdiction-camping-villegiature-forets/>

2.8. Répartition fonctionnelle

La ville, étant chef-lieu de la wilaya, connaît une présence importante d'équipements administratifs et de service, cependant le déplacement d'un grand nombre d'administrations vers un nouveau quartier en extension à l'est du quartier historique est à l'origine de la perte de sa fonctionnalité.

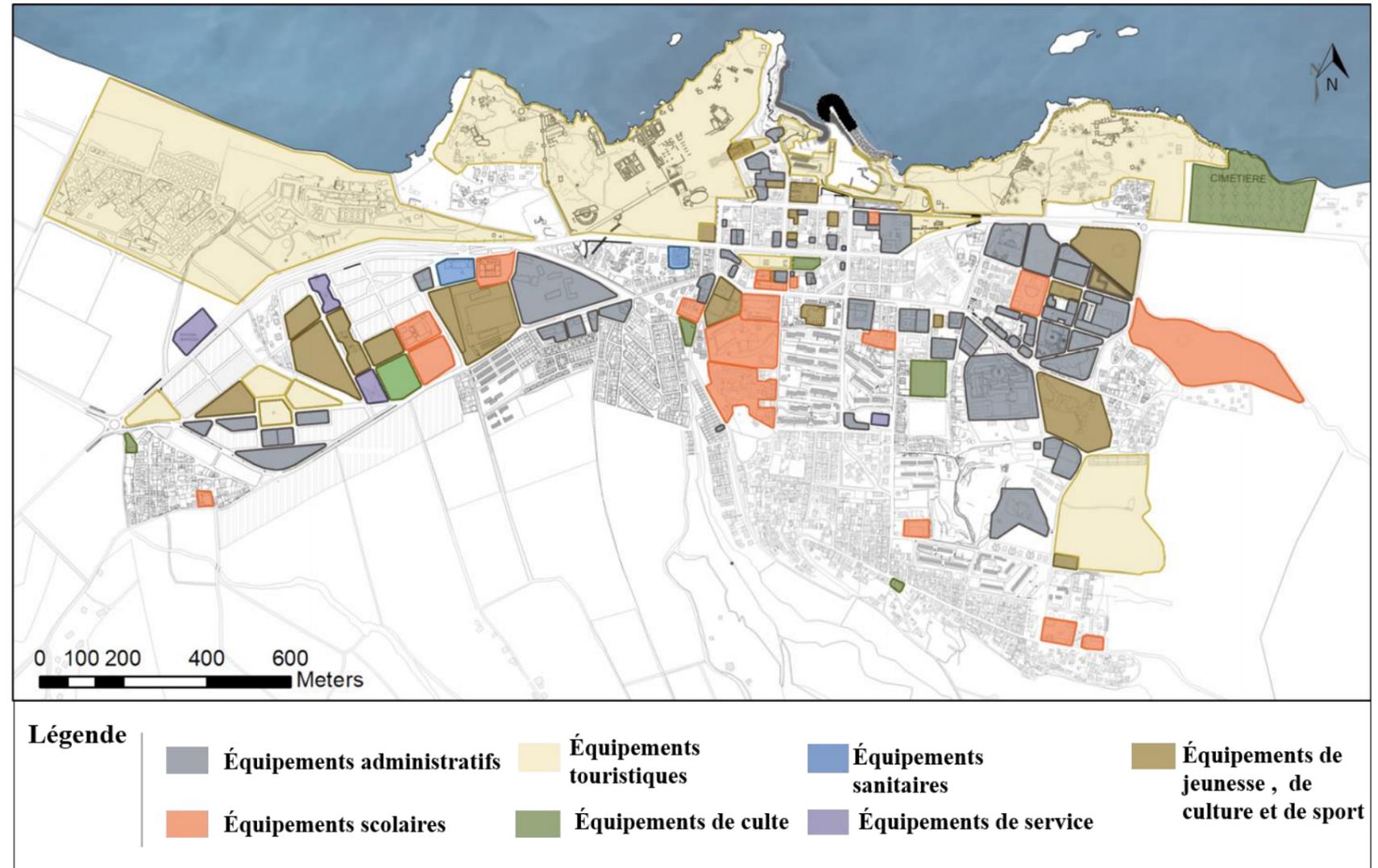


Figure 25: Carte des servitudes , Source : Google earth , éditée par l'ensemble du groupe à l'aide du PDAU de Tipaza 2024

La présence d'équipements culturels dans les quatre secteurs, or que l'échelle de rayonnement de chacun n'est pas adéquate avec son emplacement dans le tissu urbain.

Les équipements éducatifs sont concentrés sur l'axe périphérique sud du quartier historique, d'où le nom de « la rue des écoles », cette affectation linéaire concentrée bien qu'elle facilite l'accès à l'éducation pour une partie de la population , contribue également à la fragmentation de l'unité du tissu urbain de la ville.

Cette répartition fonctionnelle déséquilibrée , crée une dynamique spatiale où certaines zones sont densément fréquentées, tandis que

En conclusion, la ville, en tant que chef-lieu de la wilaya, dispose d'une base solide d'équipements administratifs, culturels et éducatifs. Cependant, la fragmentation due au déplacement des administrations, la mauvaise répartition des équipements culturels et la concentration linéaire des équipements éducatifs nécessitent une attention particulière.

d'autres restent sous-utilisées, générant ainsi des poches d'activités et des vides urbains. Ce qui complique l'intégration des différents quartiers et nuit à la continuité spatiale et fonctionnelle de la ville.

2.9. Contraintes et servitudes

2.9.1. Réseau de transport d'énergie :

La ligne moyenne tension qui traverse la commune de Tipasa d'est en ouest nécessite une zone de servitude de 15 mètres.

Cette zone est destinée à protéger la ligne et à garantir sa sécurité.

2.9.2. Réseau de communication:

En zone urbaine, un recul de 6 mètres est nécessaire à partir de la bordure du trottoir afin de préserver les voies pour leur développement futur.

Dans le domaine littoral l'extension de l'urbanisation doit préserver les espaces et mettre en valeur les sites, paysages, caractéristiques du patrimoine national naturel culturel et historique et les milieux nécessaires aux équilibres biologiques (article 45 loi 90-29), toutefois peuvent être autorisées, les constructions ou activités exigeant la proximité immédiate de l'eau.

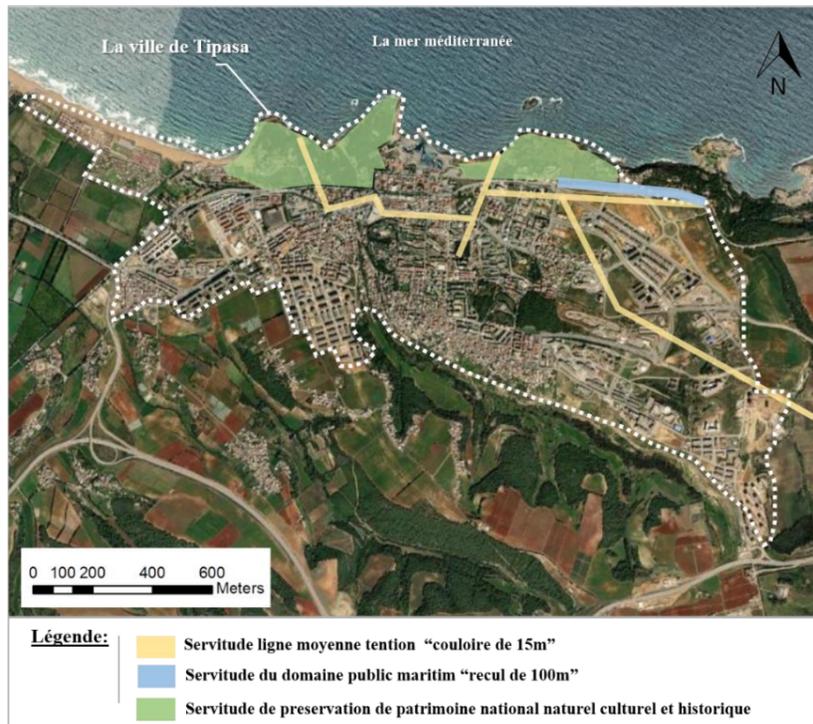


Figure 26 : carte des servitudes , élaborée par l'ensemble du groupe sur le support d'une image aérienne de Google earth.

2.10. Synthèse :

Dysfonctionnements	Recommandations
<ul style="list-style-type: none"> Le zonage monofonctionnel significatif. L'absence d'une stratégie efficace pour gérer la croissance urbaine. Le déficit d'espaces verts et de jardins se fait ressentir dans la nouvelle extension. Le manque de coordination entre le noyau central et les autres secteurs de la ville. La concentration du tourisme balnéaire limite les possibilités de diversification. L'attractivité insuffisante des lieux touristiques, entraînant une baisse de la fréquentation touristique sur toute l'année. 	<ul style="list-style-type: none"> Promouvoir l'intégration harmonieuse des activités touristiques en tenant compte des particularités locales. Focaliser sur la diminution de l'impact écologique du tourisme. Élaborer une stratégie de priorités pour orienter les interventions. Stimuler la collaboration entre les différents secteurs et favoriser la synergie des compétences. Optimiser l'utilisation des ressources en vue d'améliorer la performance du tourisme sur les plans économique, social et environnemental. Garantir la conformité aux normes, procédures et réglementations en vigueur.

Tableau 4: tableau des recommandations tirées de l'analyse de l'aire de référence

3. Aire d'étude

3.1. Présentation de l'aire d'étude

3.1.1. Situation

L'aire d'étude occupe la partie nord centrale de l'aire de référence, elle comprend le centre historique coloniale, le port, le quartier Hai El-louz à l'ouest, et le quartier administratif à l'est.

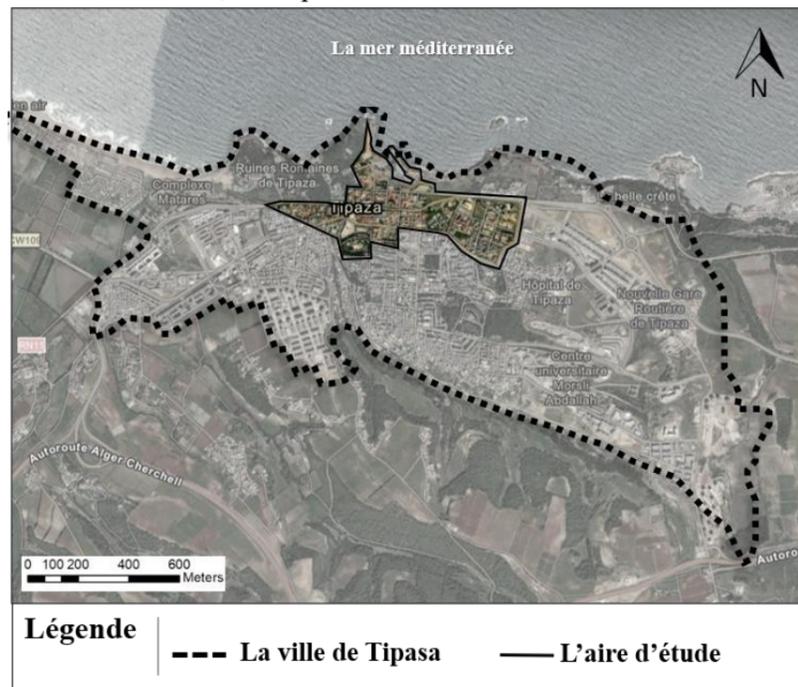


Figure 28 : carte de situation de l'aire d'étude, élaborée par l'ensemble du groupe sur le support d'une image aérienne de google earth.

3.1.2. Limites

- Au nord le port et la mer.
- Nord-est et Nord-Ouest les deux sites archéologiques.
- Les limites du pôle administratif à l'Est et le quartier résidentiel à l'Ouest.
- L'extension de la ville (après la voie Mohamed AYOUNA) au sud.

3.1.3. Accessibilité

Le périmètre d'étude est accessible par:

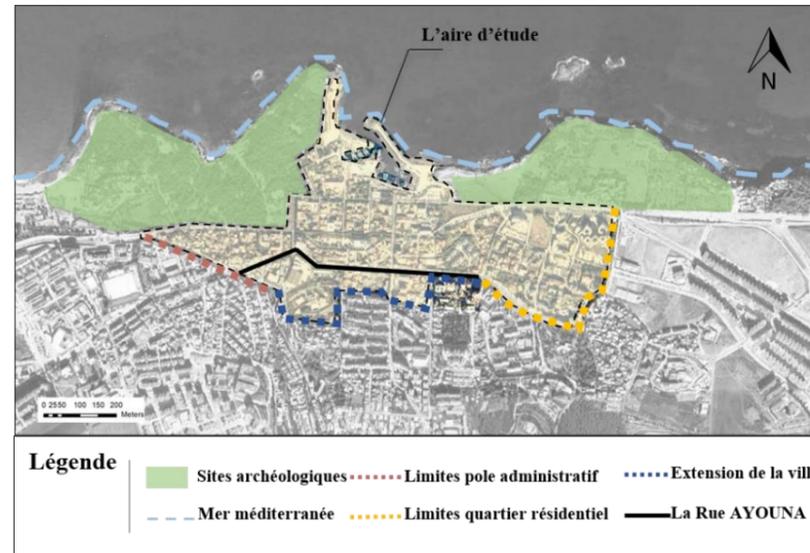


Figure 27 : carte des limites de l'aire d'étude, élaborée par l'ensemble du groupe sur le support d'une image aérienne de google earth

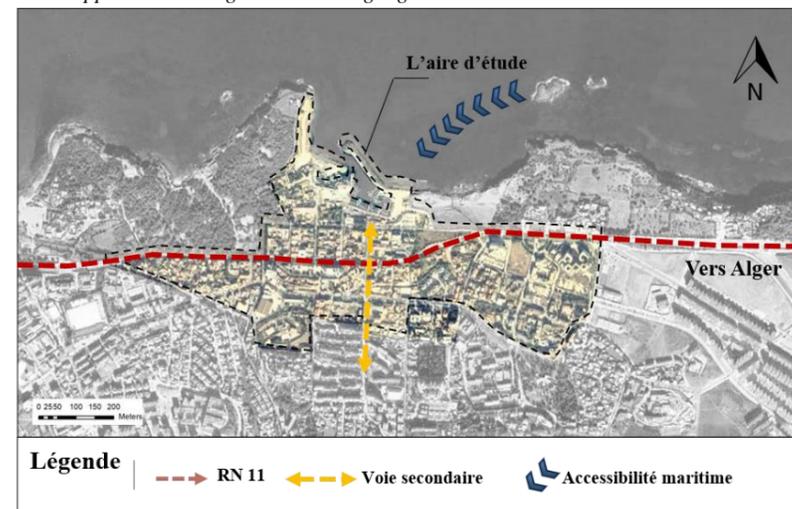


Figure 29 : carte d'accessibilité à l'aire de l'étude, élaborée par l'ensemble sur le support d'une image aérienne de google earth

- Une voie principale, la RN 11, qui relie la commune de Tipasa à Alger et aux communes voisines.
- Une voie secondaire, rue Si Tayeb orientée Nord-Sud qui relie l'aire d'étude à la cité oued merzoug et la partie sud de la ville.
 - A. Vu sa situation côtière une accessibilité maritime est aussi possible.

3.2. Composition du tisse urbain :

3.2.1. Système viaire

L'entité coloniale est distribuée selon une trame viaire d'une hiérarchie claire.

La trame viaire du nouveau quartier administrative semble être une tentative de reprise de la trame du noyau historique, sauf que l'hiérarchie n'est pas bien identifiable : ce sont des simples voies de circulation qui relie le quartier d'extension.

La trame viaire de l'extension est présente des rues étroites et sinueuses orientées vers l'intérieur de la ville.

Ces trois trames urbaines sont en rupture les unes avec les autres. La trame coloniale est orientée vers la mer, tandis que les trames post-coloniale et des nouvelles extensions sont orientées vers l'intérieur de la ville.

Cette rupture entre les différentes trames urbaines est un défi pour la ville de Tipasa.

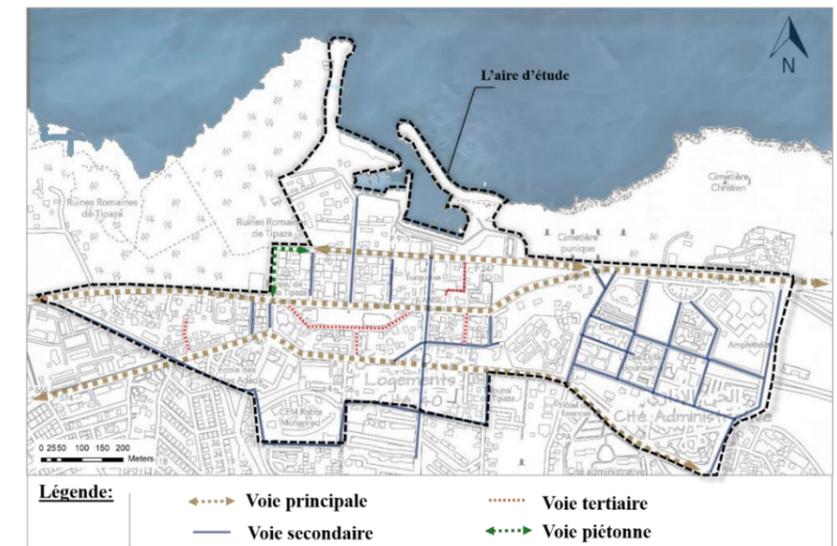


Figure 30 : carte du système viaire, élaborée par l'ensemble du groupe

4.2.2. Système parcellaire

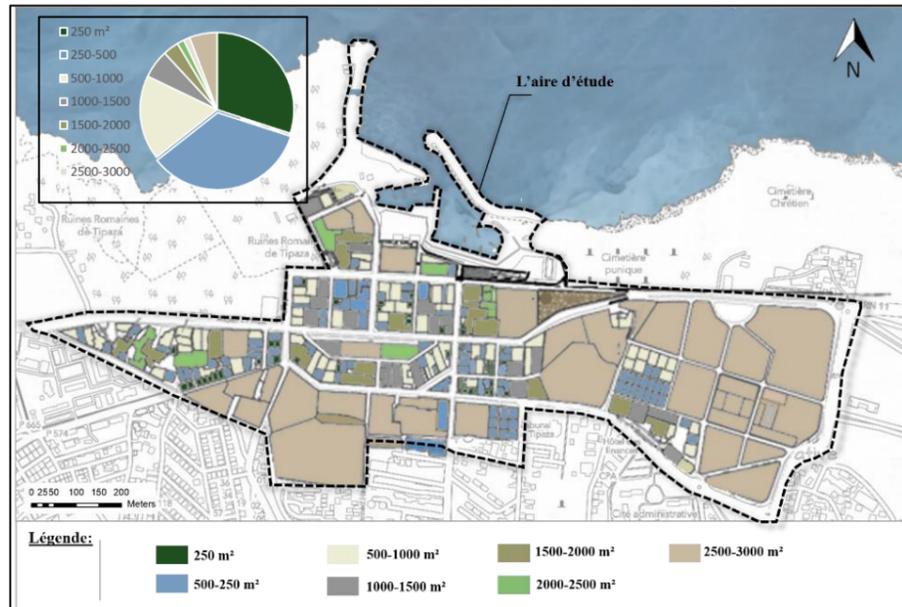


Figure 32 : carte du système parcellaire , élaborée par l'ensemble du groupe

Au niveau du tissu colonial , les parcelles du noyau historique et sa première extension son de tailles homogènes de moins de 1500 m² , tandis que les parcelles des autres extensions sont de tailles importantes ce qui explique le changement du mode d'occupation de sol (l'apparition des grands ensembles et d'une échelle plus importante), qui est à l'origine de la perte de l'unité du tissu urbain.

4.2.3. Système bâti

A. Rapport plein / vide

Le tissu urbain dans la zone d'étude présente une densité modérée, particulièrement au centre colonial qui est caractérisé par une moyenne et horizontale. En revanche, l'extension à l'ouest se distingue par un tissu organique à forte densité, résultant d'une planification urbaine déficiente. Du côté est, le pôle administratif affiche une densité faible et verticale, attribuable à la présence de vastes parcelles et d'infrastructures administratives.

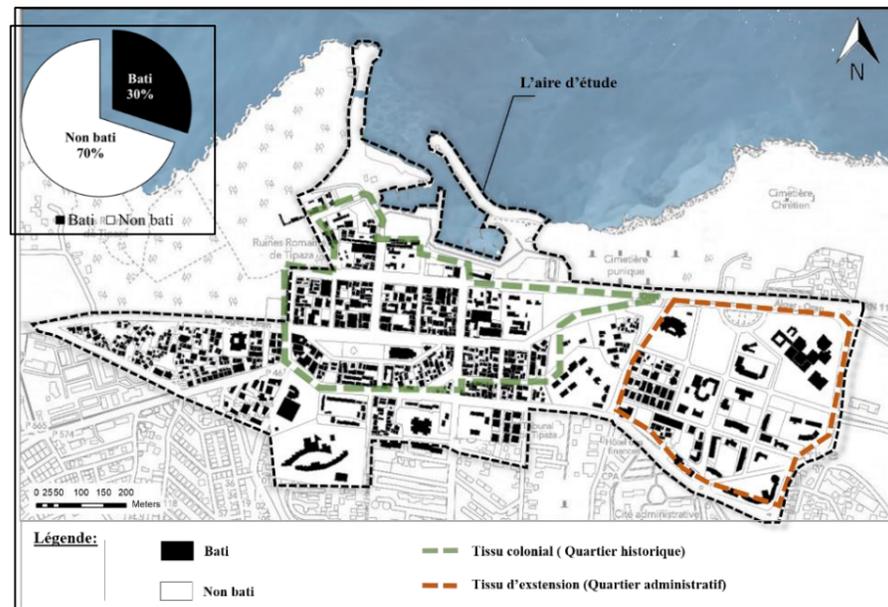


Figure 31 : carte du bati/non-bati , élaborée par l'ensemble du groupe

C. Typologie du bâti

Les parcelles sont principalement occupées par des habitations, mais elles disposent également d'une variété d'équipements, dont certains sont essentiels à la vie quotidienne notamment des commerces, des écoles, des infrastructures sportives et des services publics.

Les typologies du tissu du quartier historique sont diversifiées entre typologies d'habitat en majorité(colonial et récent) , individuel et collectif , et équipements accompagnants . Ainsi que des hangars industriels à l'abandon,

Tandis qu'au niveau le tissu de l'extension poste coloniale (actuellement quartier administratif) s'identifient en majorité les équipements ce qui le rend quartier monofonctionnel détaché de l'ensemble de la ville .

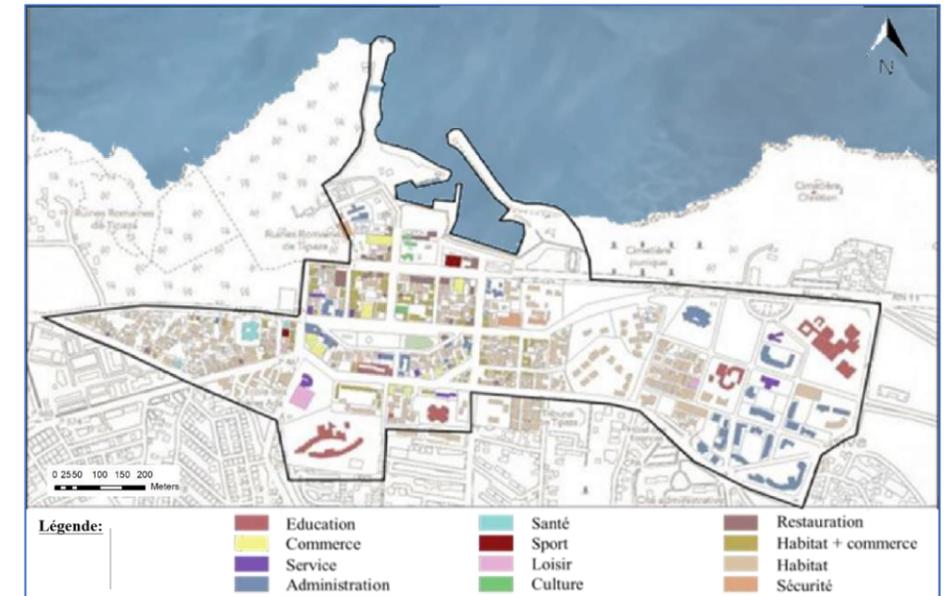


Figure 34 : carte des typologies de bâti élaborée par l'ensemble du groupe

B. Gabarits

La majorité des constructions présente une faible hauteur, s'étalant généralement du rez-de-chaussée au deuxième étage, avec une prédominance marquée des maisons individuelles. Les structures plus imposantes se manifestent principalement dans les édifices à

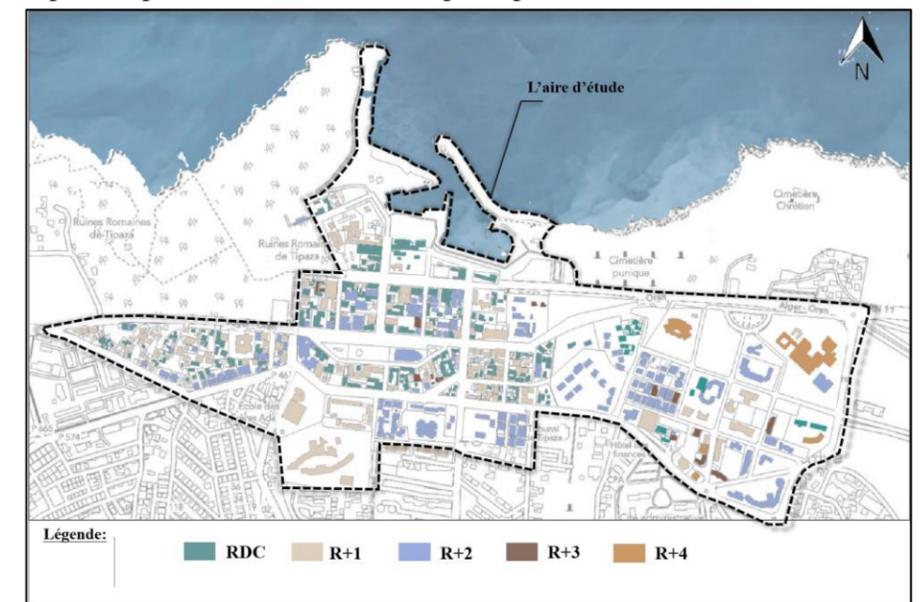


Figure 33 : carte des gabarits du bâti de l'aire d'étude , élaborée par l'ensemble du groupe.

vocation administrative ainsi que dans les quartiers composés de logements sociaux.

Les entités (noyau de la période française, quartier HLM, Oued Marzoug, Hai Gharbi. ...) sont en rupture morphologique les uns par rapport aux autres.

C. Etat de bâti

La grande majorité des bâtiments de la ville sont en bon état et bien entretenus. Il y a cependant quelques bâtiments en état de dégradation qui nécessitent des travaux de rénovation.

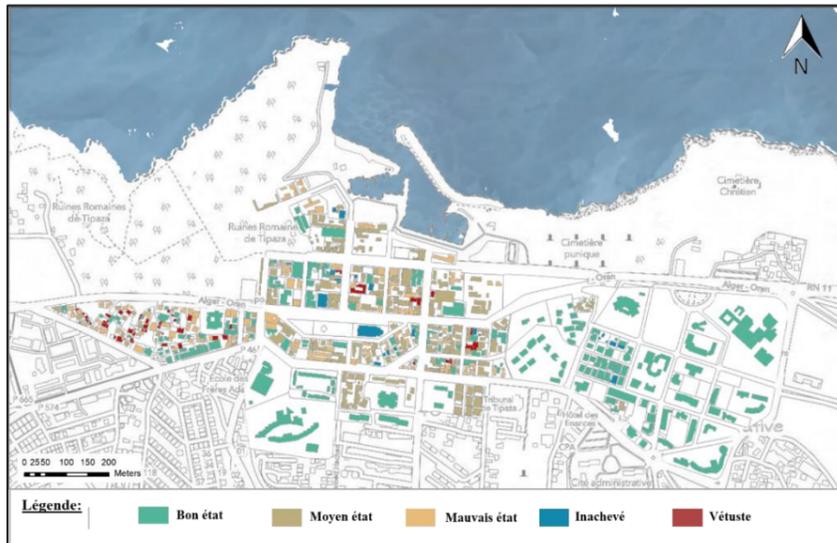


Figure 35 : carte de l'état de bâti de l'aire d'étude, élaborée par l'ensemble du groupe.

4.2.4. Espace public

Les zones d'habitat individuel montrent un déficit marqué d'espaces publics, tels que les jardins et les places. Cette carence contribue à une fragmentation sociale, empêchant les résidents de disposer de lieux propices à l'interaction et à la réunion.

Les zones d'habitat collectif sont dominées par la présence d'espaces résiduels non planifiés, avec une absence notable de jardins conçus pour les activités communautaires. Cette mauvaise utilisation des espaces réduit leur potentiel à servir de lieux de rencontre et d'engagement communautaire.

Les principaux espaces publics, comme la place des Martyrs, souffrent d'un manque de planification efficace, limitant leur utilisation et nécessitant une rénovation pour maximiser leur fonctionnalité et leur attractivité.

Le port, actuellement en déclin, est affecté par l'absence d'aménagements récréatifs, ce qui réduit son attrait et impacte négativement la vie locale et les activités économiques. Il est crucial de le revaloriser en intégrant de nouveaux aménagements dédiés aux loisirs et à la détente.

Les espaces verts potentiels, destinés à devenir des jardins ou des places, sont souvent occupés par des voitures en raison du manque d'espaces de stationnement. Cette utilisation non optimale compromet la qualité et l'esthétique des espaces verts, limitant leur accessibilité et leur utilité pour la communauté.

Les voies de circulation sont souvent étroites et en mauvais état, avec un non-respect fréquent des réglementations en vigueur, ce qui aggrave les problèmes de circulation et de sécurité urbaine.

Analyse sensorielle

4.3.1. Perméabilité

A. Perméabilité physique

connexion avec la ville : l'aire d'étude est pénétrable depuis la ville , la partie haute de la ville est difficilement pénétrable à cause de sa topographie (voir figure 38).

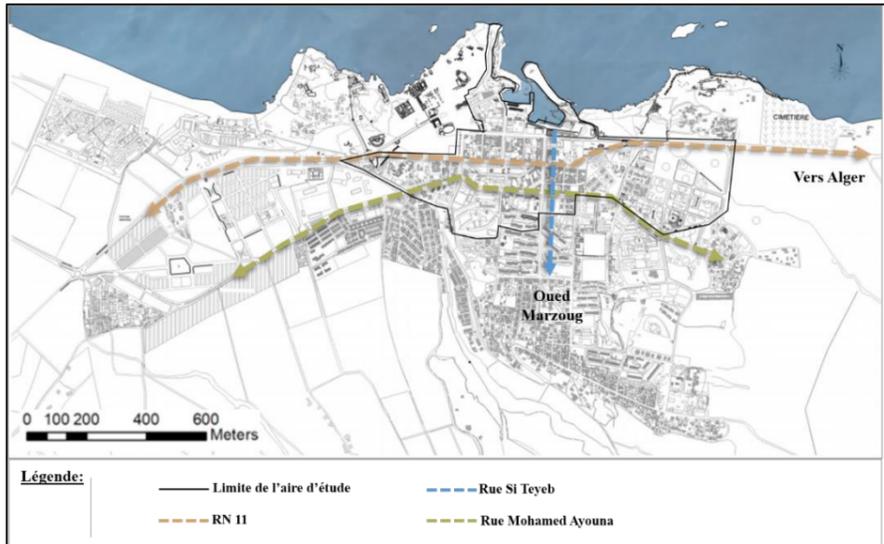


Figure 39 . carte de la perméabilité physique (connexion la ville), source : l'ensemble du groupe.

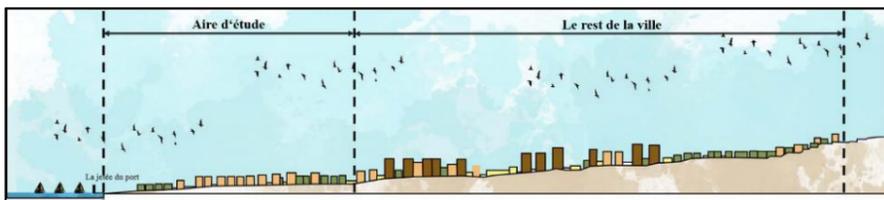


Figure 38 : Coupe schématique de la topographie du site , source : l'ensemble du groupe.

Il existe une certaine imperméabilité des îlots de l'aire d'étude due au développement non structuré.

Connexion entre les entités du quartier : relativement assurée par la présence suffisante des voies mécaniques et parcours piétons de courte distance (modules de découpage d'îlots offrant des distances marchables). En revanche , il se présente une certaine imperméabilité au niveau de la partie nord de l'aire d'étude , comprenant le port , l'hotel du rivage et la seconde entrée du parc archéologique , imposée par la présence militaire.

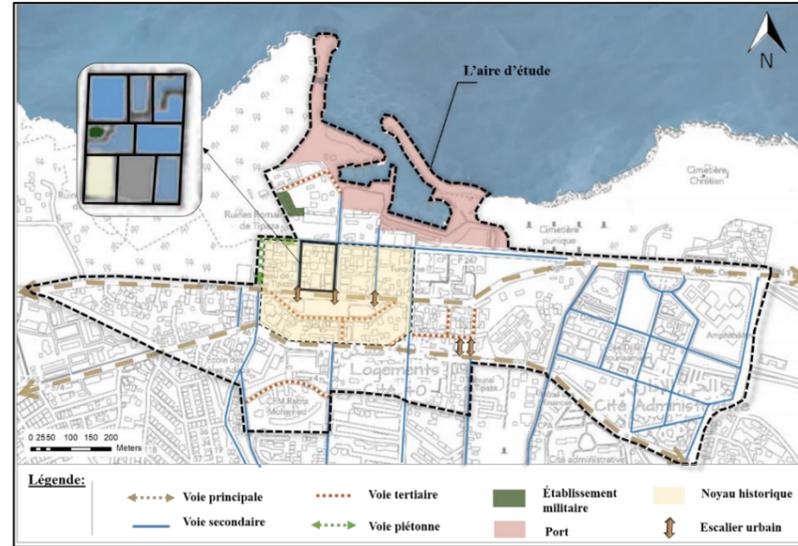


Figure 37 : carte de la perméabilité physique (connexions entre les entités du quartier), source : l'ensemble du groupe

B. Perméabilité visuelle

la topographie du site en pente, en plus de la composition du tissu à faible densité et hauteurs , permettent l'ouverture de percés visuelles (voir figure 40). La jetée présente au niveau du port crée un obstacle visuel qui rompt la vue vers la mer , ce qui limité la perméabilité visuelle à ce niveau.



Figure 40 : Les percés visuelles , crédit : auteur.



Figure 41 : image de la jetée principale , crédit auteur

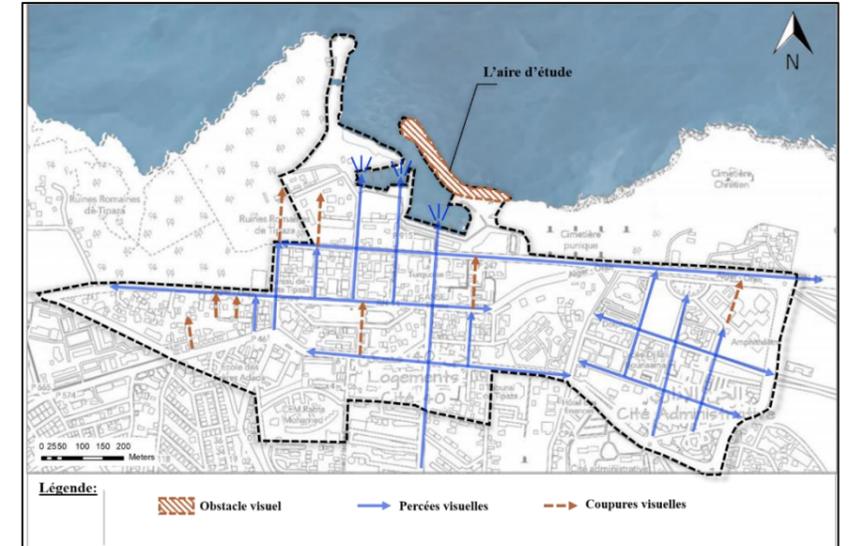


Figure 36 : plan précisant l'état de la perméabilité visuelle , source : l'ensemble du groupe.

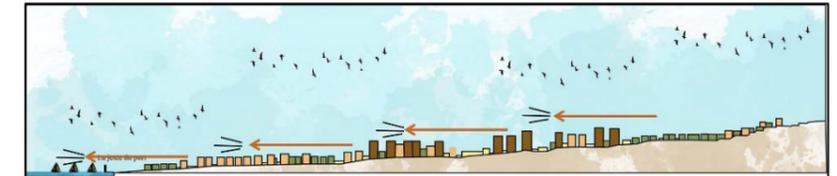


Figure 42 : coupe schématique précisant la perméabilité visuelle , source : l'ensemble du groupe

4.3.2. variété

- Forme : Variété de forme et de taille des parcelles selon l'équipement projeté , et variété des formes de bâtiments (gabarits allant de rdc à r+5) Fonction : prédominance de l'habitat et de la fonction administrative sur les fonctions culturelles et de loisirs .

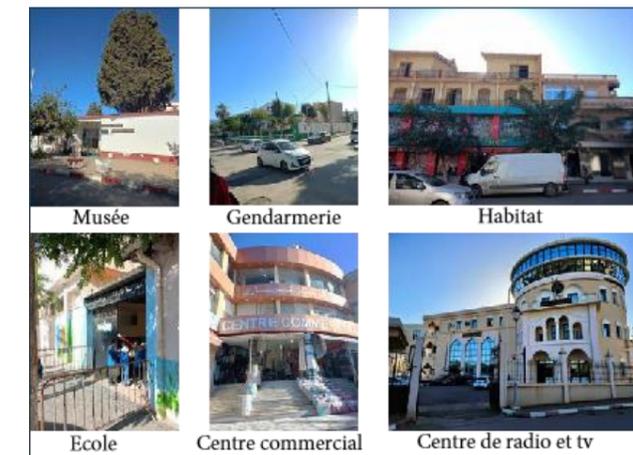


Figure 43 : les différents équipements du quartier , crédit auteur



Figure 47 : La RN11 , crédit : auteur



Figure 46 : L'espace du port , crédit : auteur.



Figure 48 : la place des martyrs, crédit : auteur/



Figure 45 : façades coloniales , crédit : auteur.



Figure 44 : Façades des nouvelles constructions , crédit : auteur.



Figure 50 : Parcours de la RN11

Constat : prédominance du flux automobile sur le flux piéton , formant un déséquilibre d'usage pour une voie d'une telle ampleur, avec une largeur assez suffisante .

Recommandations : Explorer des solutions de gestion des stationnements, comme la création de parkings au périphérie dédiés, pour résoudre les problèmes de circulation, encourager l'utilisation de transports alternatifs pour réduire la dépendance à la voiture individuelle ,favoriser la création d'espaces publics le long de la RN11 pour encourager et accompagner les piétons.

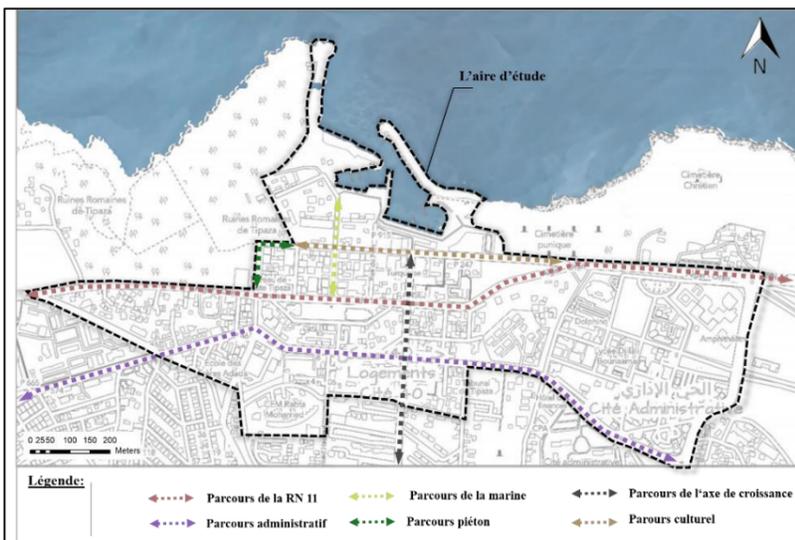


Figure 49 : Carte des parcours , source : l'ensemble du groupe.

Usagers et animation : les axes principaux de circulation connaissent une animation modérée , grâce à la diversité de services qui attire une diversité d'usagers (enfants , travailleurs etc) , Cependant, les espaces publics manquent de cohésion. La place des Martyrs, bien qu'elle soit propice à la détente et aux rencontres, elle est mal aménagée, et certaines rues non aménagées sont peu fréquentées. Au port, l'espace est sous-exploité, avec un manque

d'aménagements et de mobilier urbain, malgré son fort potentiel.

4.3.3. Lisibilité :

Dans le centre urbain historique (ancien village colonial) , la lisibilité se réfère à la clarté et la compréhension de la façade coloniale. Dans les nouvelles constructions, la lisibilité se manifeste souvent par des alignements et des accès directs depuis la route principale, souvent accompagnés de rez-de-chaussée dédiés aux commerces. On y trouve fréquemment un mélange d'immeubles aux formes et fonctions variées.

A. Lisibilité des éléments composant de l'espace urbain :

- Les parcours
- Parcours de la RN11

- Parcours administratif

Constat : sur le long de parcours , on sent une variation d'ambiance allant de séquences à fréquentation minimales (zones d'habitat , zones de services déplacés .. etc) , vers un flux piéton et mécanique très élevé sur la séquence où sont concentré la majorité des commerces importants , équipements sportifs , et écoles, piéton et mécanique , contraignant la circulation aisée surtout avec la présence de stationnement informel qui réduit la surface de circulation.

Recommandations : Déplacer modérément les activités commerciales concentrées sur long du parcours vers la partie nord du quartier pour une animation équilibrée , repenser le partage de la voie d'une façon



Figure 51: Deux séquences d'animation différente du parcours administratif, crédit: auteur.

à favoriser la circulation du transport en commun pour réduire les embouteillages.

- Parcours culturel

Constat : Le parcours ne reflète pas l'aspect culturel comme son nom l'indique, agrémenté de quelques équipements culturels à l'activité minime. En revanche, elle se démarque par une concentration d'activité de consommation de « seafood » le long du parcours.



Figure 52: images prises du parcours culturel, crédit : auteur.

Recommandations : Intégrer des aménagements artistiques thématiques le long de la Rue du Musée, pour enrichir l'expérience culturelle des visiteurs, renforcée par des aménagements encourageant l'expérience sociale.

- Parcours de l'axe de croissance

Constat : Une continuité visuelle marquée, résultant de l'implantation alignée des bâtiments le long de la voie et de la



topographie en pente descendante directement vers le port. Malgré ce potentiel, le parcours est mal vécu par le piéton à cause de sa topographie qui n'encourage pas la marche, en plus de l'ensoleillement, et la largeur importante de sa chaussée qui encourage l'augmentation de vitesse automobile causant une insécurité pour le piéton.

Recommandations : prévision de plantation alignée d'arbres pour ombrager le parcours, l'installation de bancs pour offrir des moments de repos, l'intégration d'une piste cyclable pour encourager davantage la mobilité douce.

- Parcours de la marine

Constat : unanimité de la rue malgré qu'elle soit une liaison forte entre deux moments de la ville.



Figure 53: parcours de la marine, crédit : auteur.

Recommandations : Accentuer l'aménagement visuel de la rue pour renforcer son rôle de connexion entre la place des Martyrs et la place du port. Développer des activités commerciales le long de la rue pour dynamiser l'expérience des piétons. Améliorer l'accessibilité et prioriser le piéton.

Parcours piéton :



Figure 54 : le parcours piéton vers l'entrée du parc archéologique, crédit : auteur.

Constat : faible flux piéton malgré son potentiel et sa position stratégique menant vers l'entrée du parc archéologique emblématique, et malgré les activités commerciales artisanales existantes, elle n'attire pas le niveau de circulation piétonne attendu, ce qui limite son rôle en tant qu'axe de promenade touristique.

Recommandations : Prolongation de ce parcours piéton et l'inscrire dans une continuité en boucle, aménagement et mobilier urbain favorisant l'animation d'activités de divertissement tels que des stands d'exposition, sensibilisation, dégustation etc.

- Les limites :

Au nord la mer, au Nord-ouest la présence militaire, au Nord est et à l'ouest les deux sites archéologiques.

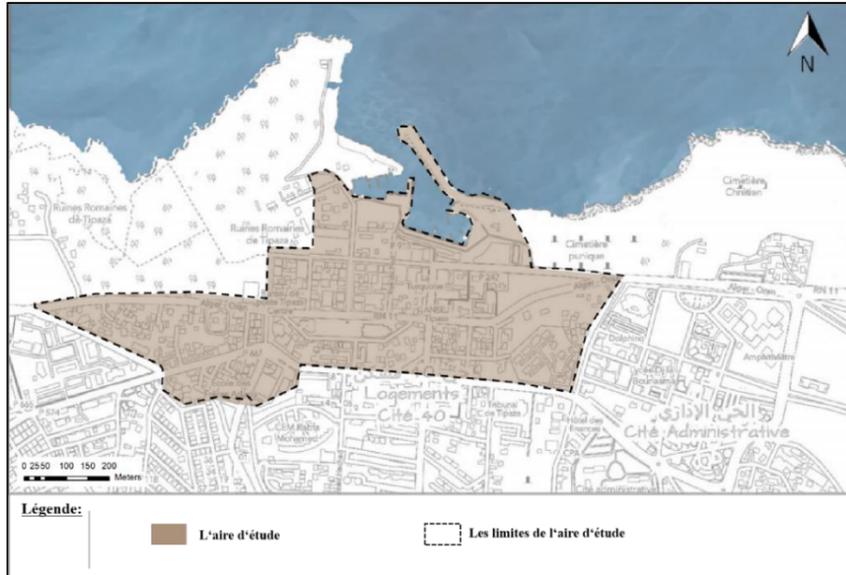


Figure 55: Carte des limites sensorielles. Elaborée par l'ensemble du groupe.

Les limite du pôle administratif a l'est et le quartier résidentiel à l'ouest, La voie Mohamed AYOUNA au sud.

• Les quartiers

1. Quartier du centre historique : il se distingue par une trame régulière, des maisons coloniales de gabarits entre RDC et R+1.
2. Le quartier du port : il se distingue par la présence du port et quelques activités comme la pêche et restaurants et des activités culturel et administratif.

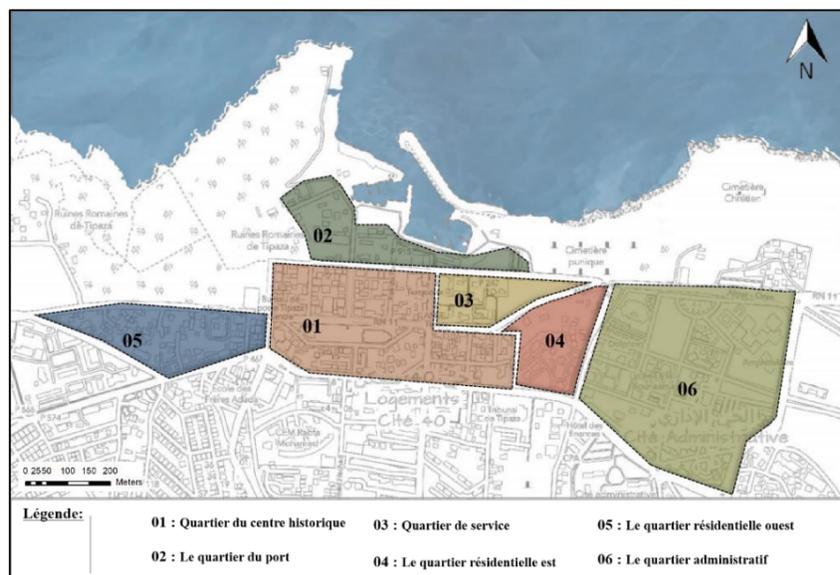


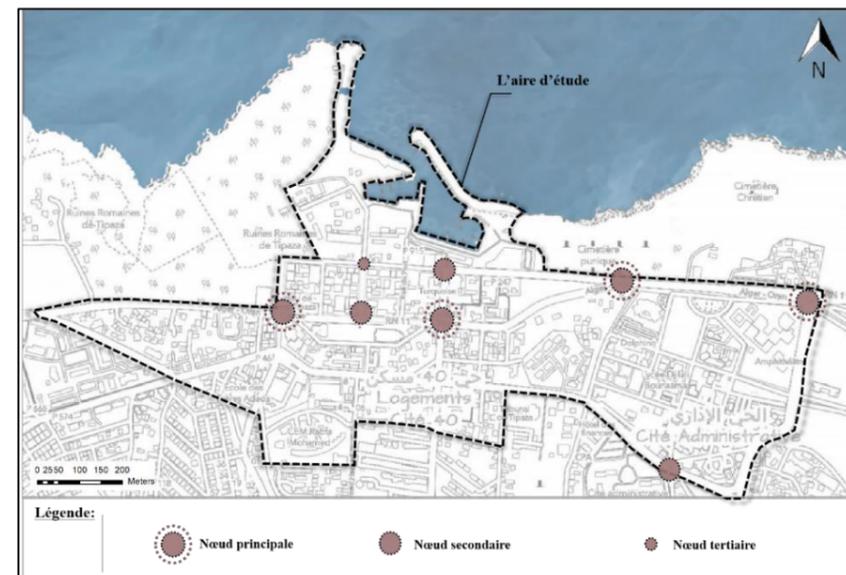
Figure 56: Carte des quartiers sensoriels.élaborée par l'ensemble du groupe

3. Le quartier de service : il se caractérise par la présence de service comme la direction de la culture et la brigade de police et les restes des ruines romaines.
4. Le quartier résidentielle Est : il se distingue par des nouvelles constructions de type habitat collectif.
5. Le quartier résidentielle ouest : il contient des habitations individuelles réparties d'une manière irrégulière, et des gabarits qui varient entre RDC et R+1.
6. Le quartier administratif : il se distingue par des grandes parcelles, il contient des bâtiments administratifs de gabarits entre RDC et R+4.

• Les nœuds

1. Les nœuds principaux :

- L'intersection entre la RN11 et l'axe culturel Il permet l'accès au centre-ville et l'accès au port.
- L'intersection entre la Rue AYOUNA et l'axe de croissance c'est une intersection des axe nord sud et est ouest de la ville qui marque l'articulation entre le centre-ville et la partie sud.
- L'intersection de RN11 et la voie piétonne, marque la sortie du noyau historique.



2. Les nœuds secondaires :
 - L'intersection entre l'axe culturel et la rue de la marine.
 - L'intersection entre la RN11 et rue de la marine.
 - L'intersection entre l'axe culturel et l'axe de croissance.
- Les points de repère

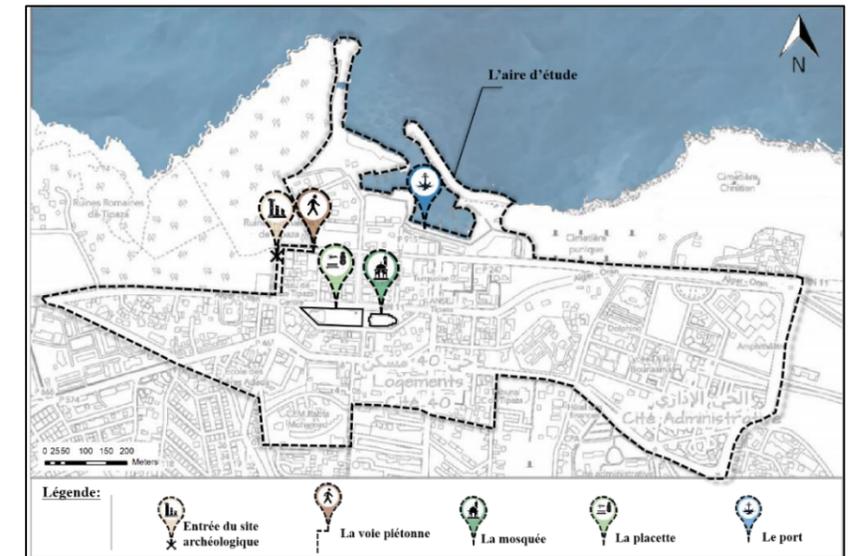


Figure 58: Carte des points de repère de l'aire d'étude.élaborée par l'ensemble du groupe.

4.3.4. polyvalence

Le port peut être une assiette d'un espace polyvalent qui reçoit plusieurs activités selon la saison, actuellement il est exploité seulement pendant la saison estivale pour accueillir des foires et animations.



Figure 59: Photos du port de Tipasa. , crédit : auteur.

4.3.5. Justesse visuelle

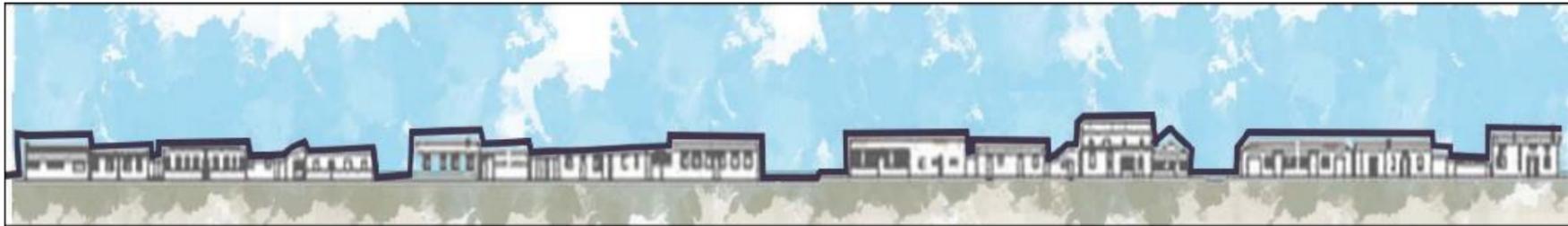


Figure 62: Schéma du Skyline de l'axe culturel (Rue Chahid BOUKHETACHE), élaborée par l'ensemble du groupe

Les constructions dans notre zone d'étude présentent une diversité de hauteurs, allant du rez-de-chaussée jusqu'au cinquième étage (R+5). De plus, elles sont caractérisées par une variété d'agencements qui confèrent à l'ensemble un rythme architectural distinct.

a) Rythme des constructions

- Rythme horizontal du bâti toute au long de l'axe administratif gabarit entre RDC et R+2.

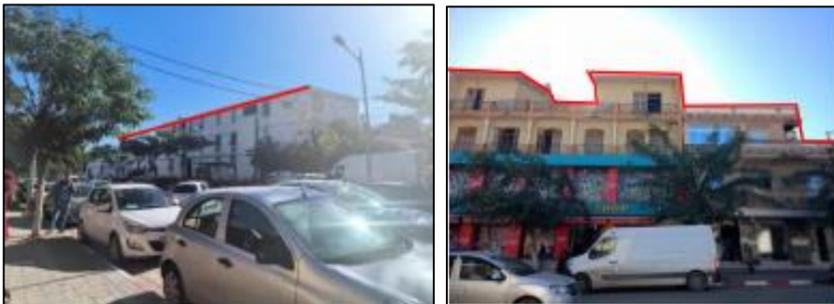


Figure 60: Façades rythmées horizontalement. Crédit : auteur, éditées par l'ensemble du groupe.

- Rythme vertical au niveau du pôle administratif mes avec des gabarits plus importants.



Figure 61: Façade rythmée verticalement. Crédit : Boukheddouni.Y

b) Echelle

En marchant par exemple dans une des rues du tissu historique, on se sent libéré grâce à sa largeur et aux bâtiments à petite échelle (faible hauteur).

c) Skyline

4.3.6. Richesse

a) La richesse visuelle

La richesse visuelle dépend de la présence des contrastes visuels sur la Surface observée.

Les contrastes visuels dépendent de : l'orientation de la surface observée. Les bonnes positions desquelles elle pourra être vue.



Figure 63: Façade du bâtiment de la radio. Source : L'ensemble du groupe.

b) La richesse architecturale

L'influence architecturale romaine est présente mais limitée, notamment autour de la baie du port entre les deux parcs archéologiques, où des ruines ont été intégrées dans les structures touristiques pour attirer les visiteurs et valoriser les ruines romaines de la région.

Le centre historique de la zone étudiée présente une architecture coloniale héritée de la période française, mais plusieurs bâtiments montrent des signes de détérioration, allant de l'état moyen à mauvais, indiquant le passage du temps et la négligence.

Certains édifices sont à l'abandon, ce qui dégrade le paysage urbain et menace le patrimoine historique. En périphérie, le

paysage est dominé par des habitations et équipements modernes en bon état, témoignant d'une urbanisation récente.



Figure 64: Photos des différentes constructions dans l'aire d'étude. Crédit : l'ensemble du groupe.

3.4.Synthèse

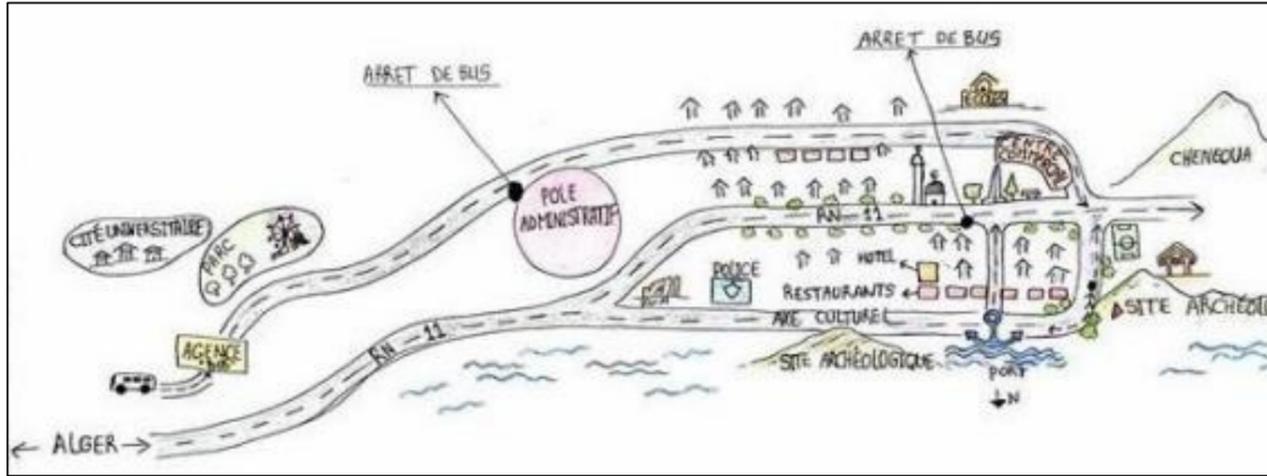


Figure 65: Image mentale de la ville de Tipasa., élaborée par l'ensemble du groupe

Opportunités (Opportunités)	Contexte urbain	<ul style="list-style-type: none"> O1 : La situation stratégique a proximité des deux pôles importants Blida et Alger qui permet des échanges (des échanges commerciaux, ... etc). O2 : L'existence d'infrastructure portuaire permettant le développement d'activités balnéaires et ludiques. O3 : Le patrimoine architectural constitue un potentiel de développement touristique et artisanal. O4 : La récupération des espaces portuaires mal-exploités est un levier de développement touristique et culturel et de renforcement de la relation ville-port. O5 : Vitrine urbaine prolongeant la façade coloniale aux extensions.
	Viaire	<ul style="list-style-type: none"> O6 : Disposition d'un axe routier important RN11 reliant l'aire d'étude à Alger.
	Contexte environnemental	<ul style="list-style-type: none"> O7 : La vue panoramique sur la mer et le mont Chenoua. O8 : Les atouts naturels et géographiques constituent une potentialité pour le développement touristique. O9 : La protection active de la nature est un facteur de maintien de l'attractivité et de développement du tourisme durable.
	Socio-économique	<ul style="list-style-type: none"> O11 : La création et la mise en œuvre de zones d'activités économiques.

Strength (Forces)	Contexte urbain	<ul style="list-style-type: none"> S1 : Position stratégique de charnière, pôle urbain attractif potentiel. S2 : Proximité des différentes extensions du noyau colonial. S3 : La richesse du patrimoine archéologique et architectural témoigne de l'histoire riche et mouvementée d'un potentiel culturel et historique inestimable. S4 : Un vieux port entouré de deux parcs archéologiques.
	Viaire	<ul style="list-style-type: none"> S5 : Présence d'infrastructures urbaines. S6 : Un emplacement privilégié au bord de l'axe structurant RN11. S7 : Situation stratégique en termes d'accessibilité : présence de moyens de transport mènent vers les autres villes. S8 : Régularité du tracé des voies dans la majorité de l'aire d'étude.
	Contexte environnemental	<ul style="list-style-type: none"> S9 : Une forte diversité écologique et paysagère, avec de nombreuses ressources naturelles. S11 : Association saisissante de reliefs et contraste de paysage (mer, montagne, forêt). S12 : Ouverture panoramique sur la baie, le mont Chenoua et le reste de la ville. S13 : Un ensemble de séquences et d'échappées visuelles à exploiter. S14 : La proximité des vestiges antiques, à savoir le complexe de Mataress et le port.
	Socio-économique	<ul style="list-style-type: none"> S16 : Le savoir-faire des habitants, dont la pêche. S17 : L'attachement des habitants à leurs activités culturelles. S18 : L'artisanat et la pêche offrent de nombreuses opportunités d'emploi.

Opportunités (Opportunités)	Contexte urbain	<ul style="list-style-type: none"> O1 : La situation stratégique a proximité des deux pôles importants Blida et Alger qui permet des échanges (des échanges commerciaux, ... etc). O2 : L'existence d'infrastructure portuaire permettant le développement d'activités balnéaires et ludiques. O3 : Le patrimoine architectural constitue un potentiel de développement touristique et artisanal. O4 : La récupération des espaces portuaires mal-exploités est un levier de développement touristique et culturel et de renforcement de la relation ville-port. O5 : Vitrine urbaine prolongeant la façade coloniale aux extensions.
	Viaire	<ul style="list-style-type: none"> O6 : Disposition d'un axe routier important RN11 reliant l'aire d'étude à Alger.
	Contexte environnemental	<ul style="list-style-type: none"> O7 : La vue panoramique sur la mer et le mont Chenoua. O8 : Les atouts naturels et géographiques constituent une potentialité pour le développement touristique. O9 : La protection active de la nature est un facteur de maintien de l'attractivité et de développement du tourisme durable.
	Socio-économique	<ul style="list-style-type: none"> O11 : La création et la mise en œuvre de zones d'activités économiques.

Weaknesses (Faiblesses)	Contexte urbain	<ul style="list-style-type: none"> W1 : La construction non planifiée au détriment des terrains agricoles. W2 : Absence des espaces communautaires et publics. W3 : Manque de mobiliers urbains. W4 : Paysage urbain défavorable. W5 : Rupture entre la ville et le port renforcée par des hangars de pêches. W6 : La présence d'un parking d'un côté et la douane de l'autre contribue à la rupture entre le vieux port et les deux parcs archéologiques. W7 : La jetée très haute empêche la vue vers la mer, accentuant ainsi la rupture entre le vieux port et la mer. W8 : Insuffisance des structures d'accueil et de loisirs. W9 : Accès difficile et non adapté aux sites archéologiques. W10 : Attractivité insuffisante des lieux pour attirer les visiteurs tout au long de l'année. W11 : La dégradation et l'abandon du patrimoine architectural.
	viaire	<ul style="list-style-type: none"> W12 : La mal conception des voies (dimensionnement non adapté aux besoins). W13 : Le manque des infrastructures de mobilité durable et aires de stationnements.
	Contexte environnemental	<ul style="list-style-type: none"> W14 : Présence de source de nuisance sonore (augmentation des flux mécanique). W15 : L'absence d'alternatives écologiques aux déplacements. W16 : Manque d'espaces verts. W17 : Présence de nombreuses friches industrielles.
	Socio-économique	<ul style="list-style-type: none"> W18 : Inadéquation des équipements aux besoins de la population. W19 : La monoculture touristique des domaines de tourisme (le tourisme balnéaire). W20 : La dépendance du tourisme aux activités estivales.

4. Aire d'intervention

Nous avons choisi le centre historique de Tipasa en raison de ses nombreux atouts exceptionnels. Située de manière stratégique au cœur de la ville, il agit comme un point de convergence entre les deux parcs archéologiques, les nouvelles extensions et le port (paysages maritimes). Bien que des ruptures subsistent actuellement entre les différentes parties de cette zone, elle offre également un potentiel paysager considérable qui ne demande qu'à être exploité de manière optimale.

4.1. Présentation de l'aire d'intervention

4.3.7. Situation et limites

Notre aire d'intervention s'étend dans la partie nord de la ville de Tipasa, circonscrite par des frontières naturelles et urbaines importantes. Elle se trouve également au nord de la zone d'étude et inclut le port, ainsi que le noyau historique.

Au nord, les rives de la mer offrent un potentiel considérable pour le développement côtier.

À l'est et à l'ouest, les deux parcs archéologiques constituent des joyaux culturels qui demandent à être préservés et mis en valeur.



Figure 66: Carte de situation et limites de l'aire d'intervention. Source : l'ensemble du groupe.

Au sud, l'extension de la ville souligne l'interconnexion entre notre zone d'intervention et la croissance urbaine.

4.3.8. Accessibilités

L'accessibilité à notre zone d'intervention depuis le réseau routier est assurée par plusieurs axes clés :

-La RN11 : tronçon majeur d'est en ouest, traverse l'ensemble de notre aire d'intervention, facilitant ainsi les déplacements.

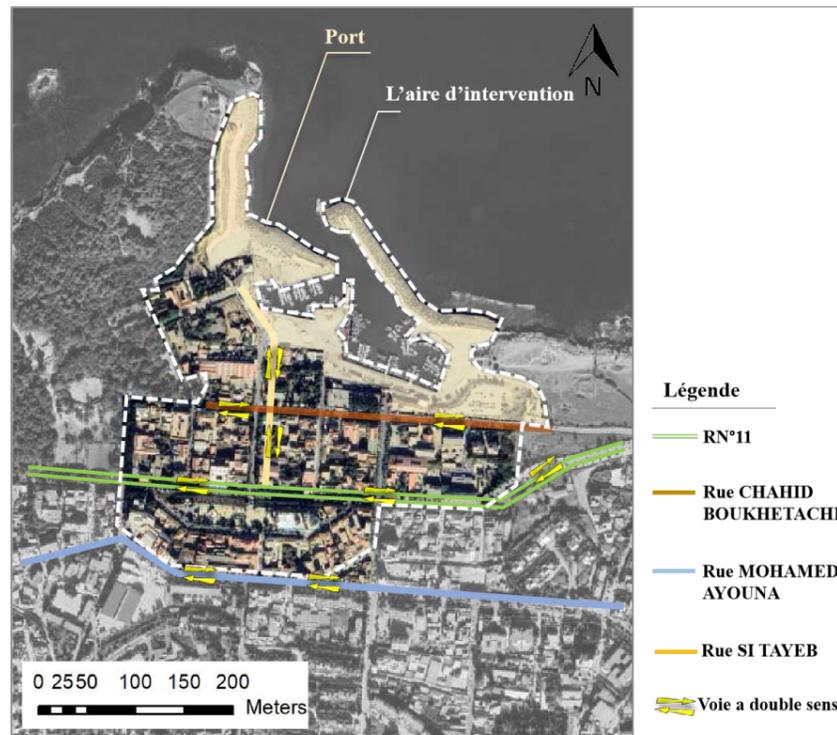


Figure 67: Carte d'accessibilité de l'aire d'intervention. Source : l'ensemble du groupe

-Au nord : la rue Chahid BOUKHETACHE (axe culturel) offre un accès direct, permettant une liaison fluide avec les quartiers environnants.

-Au sud : la rue Mohamed AYOUNA (axe administratif) contribue également à une accessibilité mécanique efficace depuis cette direction.

-L'axe nord-sud : la rue SI TAYEB, qui établit une connexion entre le nord et le sud de la ville, renforce davantage la facilité d'accès à notre périmètre d'intervention.

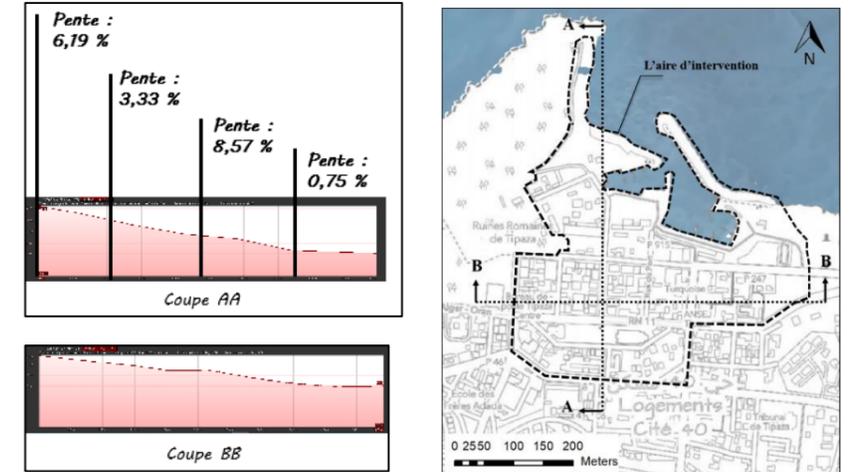


Figure 68: Carte de la topographie de l'aire d'intervention. élaborée par l'ensemble du groupe

4.3.9. Morphologie

L'aire d'étude se caractérise par une morphologie irrégulière et accidentée, avec des variations significatives de pentes. Sur une longueur de 210 m, la pente atteint 6°19%, suivie d'une descente à 3.33% sur 90 m. Une pente plus prononcée de 8.57% s'étend sur 70 m, puis la dernière section présente une pente plus douce de 0.75% sur 134 m, aboutissant à la côte de la mer. Cette morphologie crée des défis urbains.

4.3.10. Vues et directions préférentielles

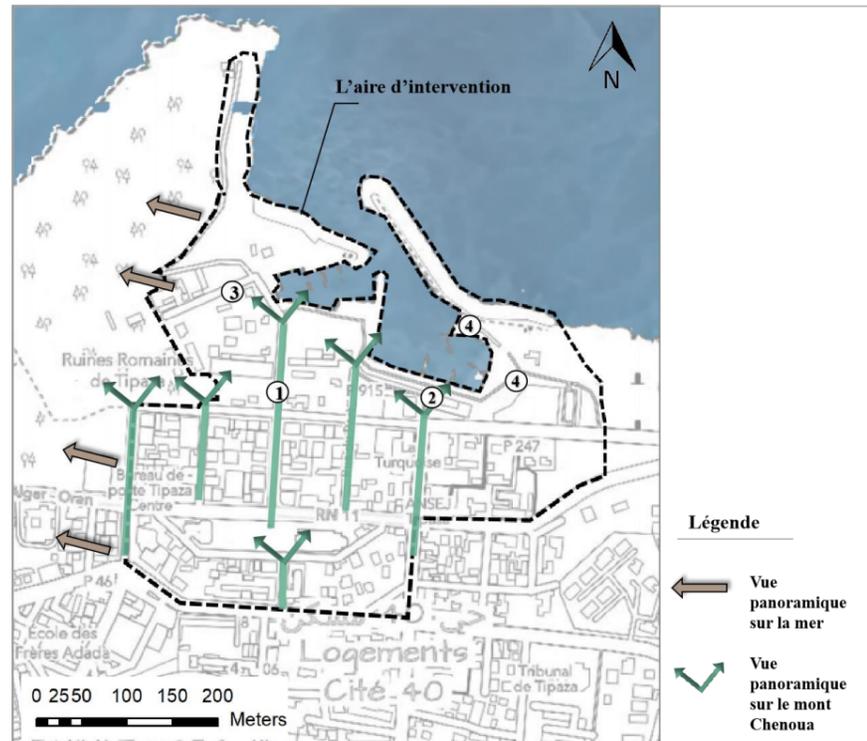


Figure 79: Carte des vues et directions préférentielles de l'aire d'étude, élaborée par l'ensemble du groupe.

1. Vue depuis la place des martyrs vers le port (figure 71)
2. Vue depuis le belvédère (figure 72)
3. Vue depuis le port vers le jardin de l'hôtel (figure 73)
4. vue depuis la balade de la jetée (figure 74)

4.3.11. Style architectural :

Les bâtiments situés dans la zone d'intervention autour du port manquent d'une identité architecturale distincte, se caractérisant plutôt par des chalets et des hangars.

En contraste, les constructions du noyau historique arborent un style mêlant l'aspect colonial et moderne.



Figure 78 : vue depuis la place des martyrs, crédit auteur



Figure 69 : Vue depuis le belvédère , crédit : auteur



Figure 70 : vue depuis le port vers le jardin de l'hôtel, crédit : auteur.

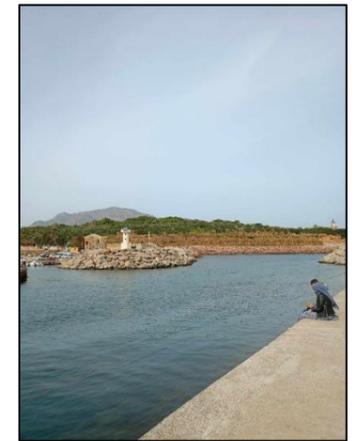


Figure 71 : vue depuis la balade de la jetée , crédit : auteur.



Figure 75: l'hôtel du rivage , bâtiment du style colonial , crédit : auteur.



Figure 76 : construction du style colonial , crédit : auteur



Figure 74 : construction récente de style non identifiable , crédit auteur.



Figure 72 : constructions portuaires en hangars industriels , crédit auteur

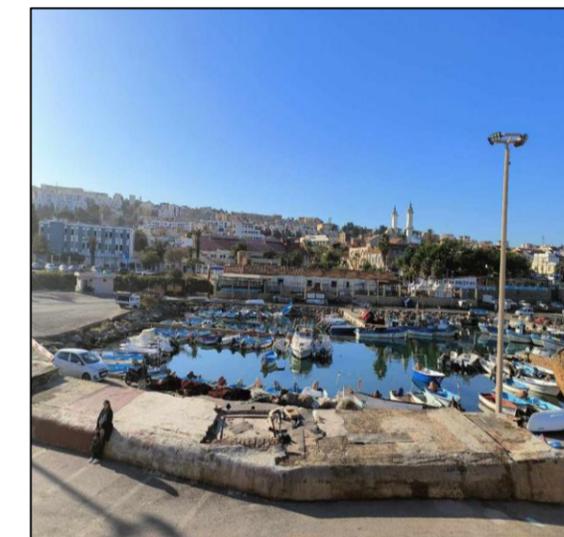


Figure 77 : constructions portuaires en hangars indu

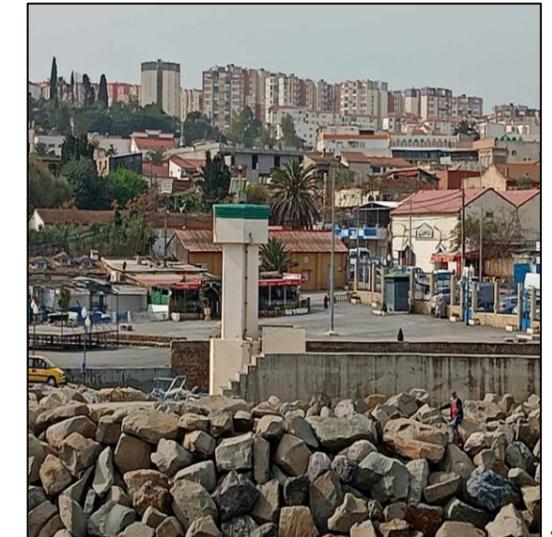


Figure 73 : constructions de style standardisé hauteurs en arrière plan de la ville (grands ensembles), crédit : auteur

4.3.12. Carte d'équipements :

Le constat révèle une diversité d'équipements administratifs, culturels, éducatifs et commerciaux, assurant une gestion municipale. Cependant, il y a un manque notable d'équipements de loisirs et de sport, ainsi que d'infrastructures touristiques et des équipements dédiés au PMR. Ce déficit limite les options de divertissement et d'activités physiques pour les résidents, affectant leur bien-être général, et réduit le potentiel d'attraction touristique de la région.

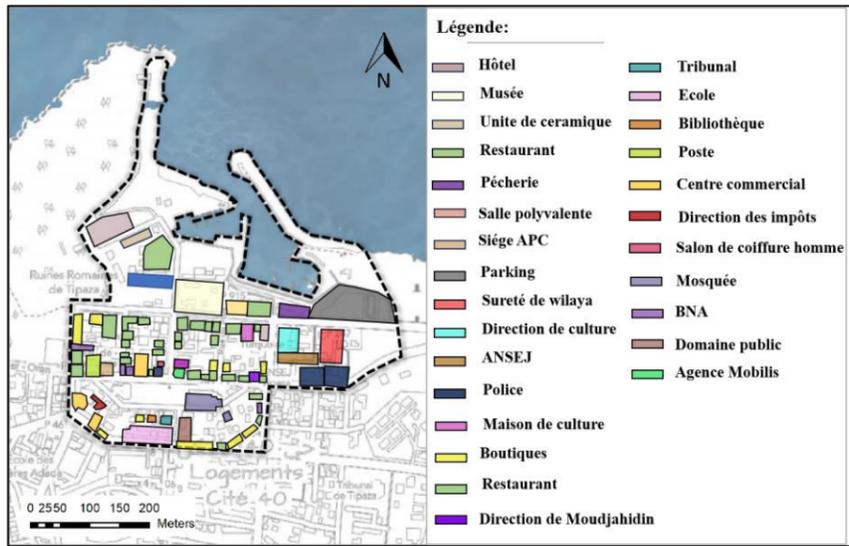


Figure 80 : Carte des équipements élaborée par l'ensemble du groupe.

5. Synthèse de l'analyse urbaine

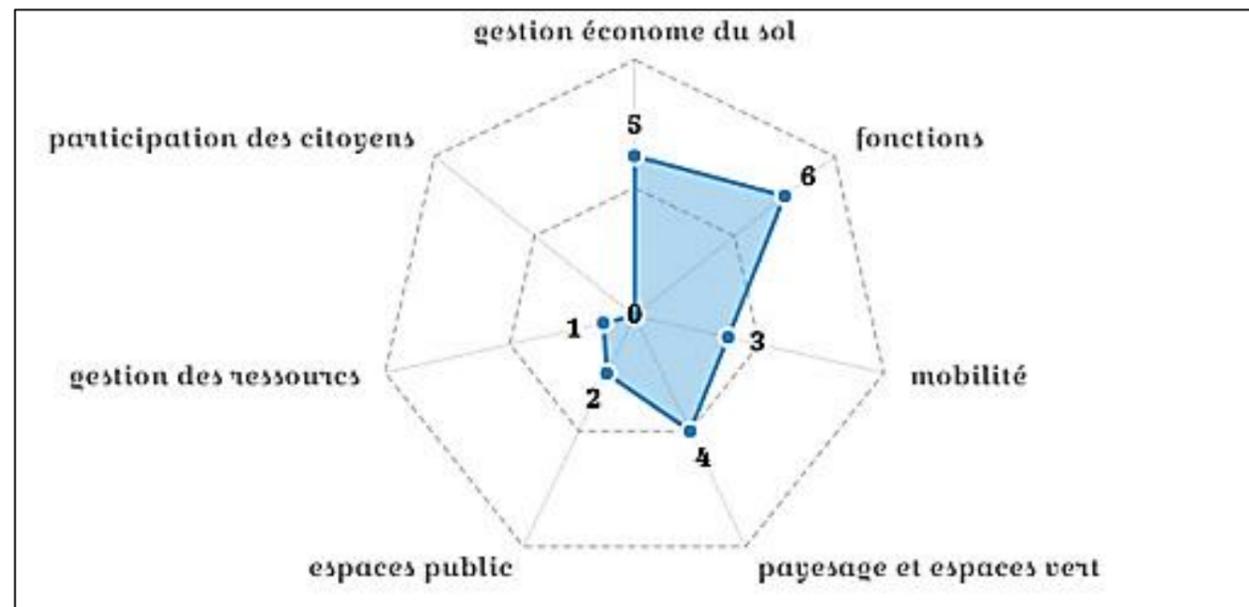
Diverses démarches sont mises en œuvre pour évaluer la durabilité d'un territoire, d'une ville ou d'un quartier afin de répondre aux objectifs du développement durable. Pour cela, nous avons adopté une méthode d'analyse qui s'inspire de la démarche intégrée d'urbanisme durable dans le cadre du projet de renouvellement urbain du centre historique de Tipasa. Cette méthode est structurée autour.

Dans notre intervention, nous avons identifié 6 thématiques cibles prioritaires, qui sont les suivantes :

Figure 81: Radar d'évaluations des thématiques en état actuel élaboré par l'ensemble du groupe

Thématique	Disfonctionnement
Gestion économe du sol	<ul style="list-style-type: none"> La présence des friches, du bâti en mauvais état et d'assiette foncières non occupées. La présence des espaces résiduels au niveau du port De vastes espaces de stationnement mal aménagés
Fonctions	<ul style="list-style-type: none"> Des équipements existants qui ne remplissent pas leur fonction comme le musée et l'hôtel Manque d'équipements touristiques et culturels Absence d'équipement dédié aux personnes âgées, enfants et jeunes
Mobilité	<ul style="list-style-type: none"> Configuration inadéquate des voies: obstacle majeur dans la zone d'intervention, avec des dimensions ne répondant pas aux exigences actuelles. absence d'infrastructures de mobilité durable et des espaces de stationnement adéquats. Entrave à la fluidité du trafic et restriction des options de déplacement respectueuses de l'environnement. Déficiences notables dans le système de transport en commun, notamment un nombre insuffisant de bus. Les voies sont conçues pour l'automobile.
Le paysage et les espaces verts	<ul style="list-style-type: none"> paysage urbain défavorable Présence de sources de nuisances sonores Manque d'espace vert Port mal aménagé et source de pollution Mal exploitation du paysage naturel de la mer, mont de Chenoua et les sites archéologiques
L'aménagement de l'espace public	<ul style="list-style-type: none"> Manque de mobilier urbain Espaces publics mal aménagés (rue, jardin, port) Absence de connexion entre les espaces publics
Gestion des ressources	<ul style="list-style-type: none"> Absence des systèmes d'économie d'énergie, de gestion des déchets et gestion de l'eau

Tableau 5: tableau récapitulatif des problématiques par thématique cible, élaboré par l'ensemble du groupe



Thématiques	Recommandations		
Gestion economie du sol	<ul style="list-style-type: none"> • Récupération des terrains en friches et des poches vides • Densification des ilots à faible compacité pour une meilleure rentabilité foncière • Exploitation des espaces résiduels au niveau du port • Récupération et rentabilisation des vastes surfaces affectées aux parkings 		
Fonctions	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcer les structures existantes (musée , hôtel) • Proposition d'un village d'artisanat à la place de l'unité de céramique • Proposition d'un équipement culturel pour les enfants et les personnes âgées au niveau du chemin des écoles (mixité sociale et fonctionnelle) • Aménagement d'un port de plaisance et loisirs • Injection d'un équipement multifonctionnel pour les jeunes (rencontres , travail libre , expérimentation ... etc) 		
Mobilité	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagement de parcours piétons et pistes cyclables au niveau des axes principaux et structurants , et au niveau du port • Introduire un parcours touristique en boucle reliant les deux parcs archéologiques , le port et le quartier historique . • Réduire les déplacements mécaniques à l'intérieur du quartier historique ➢ Créer des points de stationnement (parkings) en dehors du quartier historique ➢ Partager la RN11 , la rue Mohamed Ayouna , et les axes longitudinaux entre voiture , vélo et piéton . ➢ Aménager des parcours cyclables et piétonnier l'axe culturel • Favoriser les déplacements des personnes à mobilité réduite • Favoriser les modes de déplacement à service libre (trotinettes , scousters , vélos ..) • Proposer un moyen de transport en commun écologique (bus électrique) 		
Le Paysage et les espaces verts	<ul style="list-style-type: none"> • Exploiter et mettre en valeur le potentiel paysager de la ville en orientant la vue avec des percés visuels et des cadrages de vue • Réaménager les espaces verts mal-planifiés ou abandonnés pour améliorer leur attractivité • Créer des jardins bien aménagés . • Introduire des murs et toitures végétaux légers au niveau des bâtiments existants , toitures intensives (pour des potagers urbains) au niveaux des nouvelles bâtisses • Connecter les espaces verts en proposant une structure de continuité végétale ponctuée par des éléments naturels tel que l'eau . 		
l'aménagement de l'espace public	<ul style="list-style-type: none"> • Réaménagement des espaces publics existant (notamment la place des martyrs et le port) en : <ul style="list-style-type: none"> ➢ Affectant une fonction à chaque espace selon sa position dans la ville (repère , articulation , fusion , aboutissement) ➢ Intégrant du mobilier urbain adapté (éclairage , bancs , signalisation ... etc) à chaque espace selon son activité ➢ Végétalisant les espaces (arbres et plantations) 		
Gestion des ressources	Eau <ul style="list-style-type: none"> • Exploitation des eaux pluviales pour l'irrigation des végétaux (installation des systèmes de collecte des eaux pluviales sur les toitures des bâtiments, et au niveau des espaces publics , connectés à des réseaux d'irrigation) 	Énergie <ul style="list-style-type: none"> • Création d'un microclimat à travers l'intégration des éléments végétaux (ombres , diminution de chaleur urbaine ...) • Utilisation des matériaux à faible empreinte organique(pour l'isolation des batiments existants , et les nouvelles constructions) • Éclairage public en LED dotés de détecteurs de mouvement pour réguler l'éclairage en fonction de l'activité 	Déchets <ul style="list-style-type: none"> • Introduire des systèmes de présélection des déchets • Récupération des déchets organiques pour la cultivation des potagers urbains (système de compostage pour les citoyens)
Participation des citoyens	<ul style="list-style-type: none"> • Etablir un questionnaire pour les habitants , en s'intéressant à leurs besoins , leur perception et leurs expériences au niveau de notre site d'interventio 		

Tableau 6 : tableau des recommandations par thématique , élaboré par l'ensemble du groupe

PARTIE 01

Chapitre 04

Chapitre opérationnel

2023-2024

projet dans un contexte urbain.

CHAPITRE 04 : CHAPITRE OPERATIONNEL

1. Intention de l'intervention urbaine

La ville de Tipasa, autrefois témoin d'un passé à travers ses traces et ses vestiges, fait face à un présent marqué par des défis et des problèmes. Le quartier historique et le port, qui constituent le cœur de la ville, souffrent d'un vide et d'une dégradation caractérisés par l'absence d'activités, la désuétude, et la pollution environnementale. Cette situation crée une atmosphère d'abandon, où l'essence même de la ville semble s'effacer.

Il est impératif de considérer une approche scientifique, technique et durable pour réhabiliter cette partie névralgique de la ville. Une réanimation du quartier historique et du port est nécessaire pour insuffler une nouvelle vie à l'ensemble de la cité. Cette réanimation devrait inclure des mesures concrètes telles que la mise en place de politiques environnementales pour réduire la pollution, la promotion du tourisme culturel, et la création d'infrastructures modernes et durables. En considérant le futur de Tipasa, en imaginant une ville dynamique et animée, caractérisée par une activité constante, de jour comme de nuit, offrant un mélange unique d'interactions sociales et de richesse culturelle.

La revitalisation des espaces publics vise à créer une atmosphère dynamique où des personnes de tous âges et de tous horizons se rassemblent pour profiter d'espaces multifonctionnels.

Le musée archéologique, repensé dans son fonctionnement, devient un acteur central dans la mise en valeur de l'histoire riche de la ville et de ses cultures diverses. Les touristes sont invités à explorer les récits enfouis dans les sites archéologiques de Tipasa

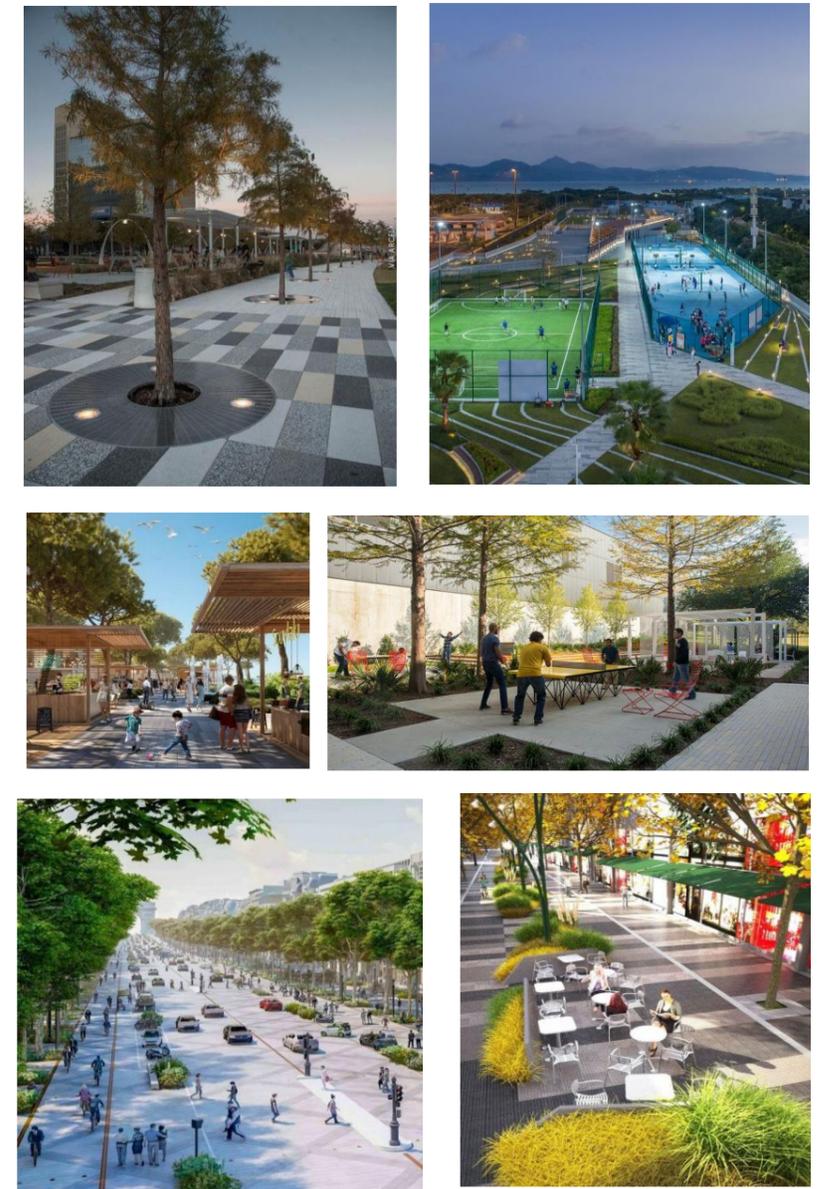
, favorisant ainsi une plus grande appréciation de l'histoire, de l'archéologie et de l'architecture locale.

Des fonctions qui répondent à la vocation touristique de la ville et qui répondent au besoin des touristes comme des hôtels, des espaces de découverte et des espaces de guide et d'orientation. Quant au port, il devient un point central pour les habitants en quête de vitalité et d'une expérience rafraîchissante en bord de mer. Les aménagements éphémères le long du port, ainsi que les activités aquatiques et de plaisance, offrent des espaces de socialisation propices aux rencontres et aux échanges.

Des espaces exclusivement dédiés aux différentes catégories de gens voient le jour, défiant ainsi les normes sociétales tout en préservant les valeurs culturelles et religieuses. Cette initiative vise à favoriser l'inclusion, offrant une mixité sociale et des lieux de rassemblement public où elles peuvent se retrouver en toute liberté. Ces espaces peuvent être représentés par des espaces de commerce attractifs, des espaces d'éducation dédiés au PMR, des espaces de loisir. Et vu que la ville contient un pôle universitaire ainsi que plusieurs équipements dédiés au travail, pour cela un espace de travail collaboratif et de coworking et d'innovation sera projeté.

Enfin, une planification stratégique des différentes typologies de rues favorise la mobilité urbaine. Des rues piétonnes, cyclables, pour les véhicules et les voies de bus dédiées sont envisagées pour garantir une circulation fluide et sécurisée à l'intérieur de Tipasa. Cette approche axée sur la marchabilité contribue à une meilleure santé des citoyens, stimule la croissance économique et réduit la pollution en limitant le trafic automobile.

Dans un contexte prospectif, il est envisageable d'affirmer que Tipasa entreprendra un processus de guérison et de régénération dans les années à venir. Les habitants de Tipasa renoueront avec leur ville et y établiront de nouveau leurs foyers et leurs activités quotidiennes. Dans cette perspective, une Tipasa revitalisée et dynamique émergera, où son histoire, sa culture et son patrimoine seront pleinement mis en valeur et transmis aux générations futures.



2. Stratégie de l'intervention urbaine

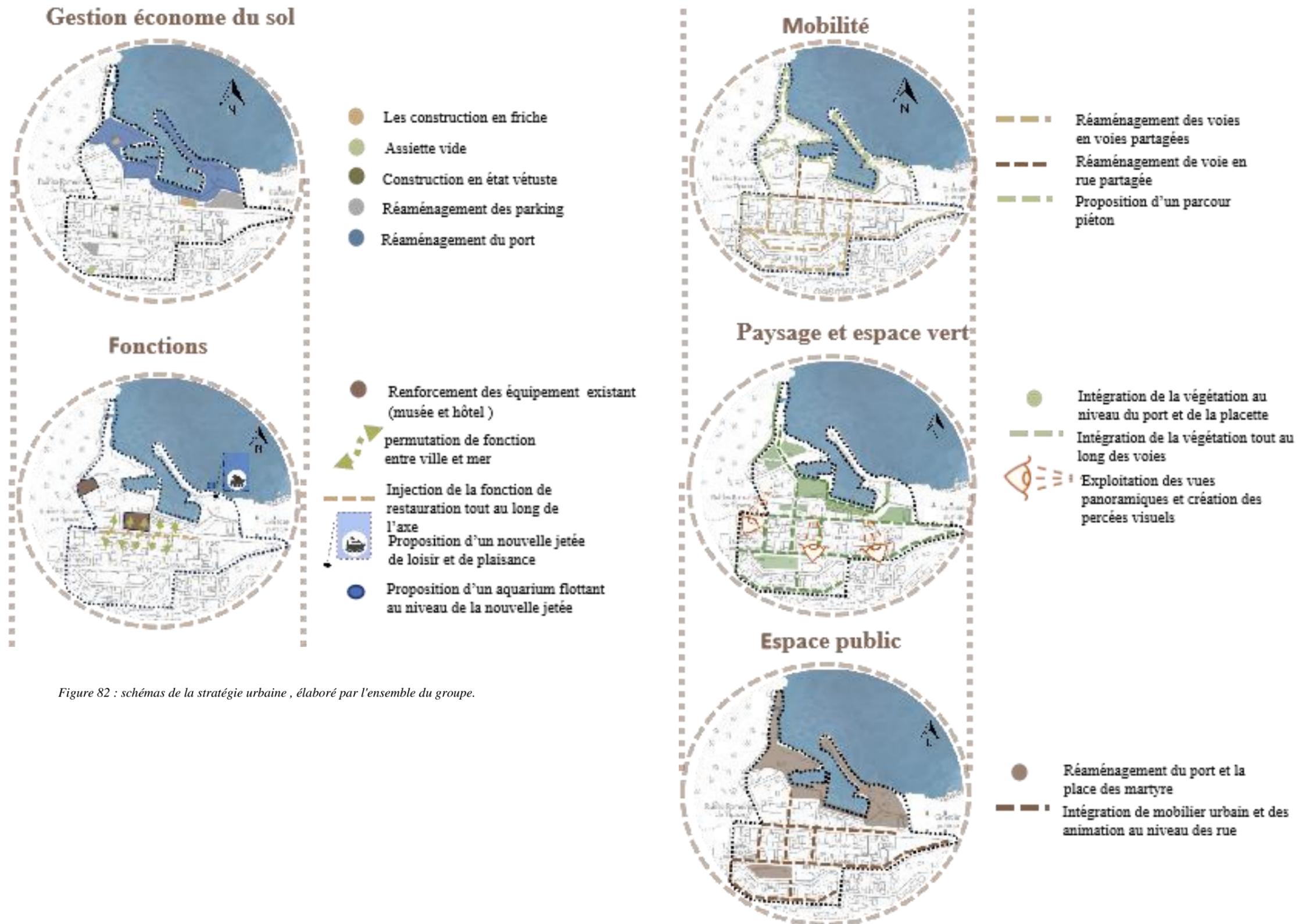


Figure 82 : schémas de la stratégie urbaine , élaboré par l'ensemble du groupe.

3. Intervention urbaine

L'objectif de cette intervention est de minimiser la congestion routière tout en encourageant le tourisme grâce à une meilleure accessibilité aux attractions historiques. De plus, elle cherche à favoriser l'intégration entre les quartiers urbains et à améliorer la qualité de vie en proposant des moyens de transport pratiques et abordables pour tous.

3.1. Phase programmatique

Notre approche programmatique découle d'une analyse urbaine révélant un déficit notable en équipements touristiques, de loisirs et sportifs, ainsi qu'en infrastructures adaptées à diverses catégories de personnes. Cette observation souligne l'importance de développer ces infrastructures pour améliorer la qualité de vie des habitants et attirer davantage de visiteurs. De plus, un sondage mené auprès des habitants et des visiteurs a confirmé ces besoins, guidant ainsi notre planification vers des solutions concrètes et adaptées. Le tableau ci-dessous présente le programme retenu, détaillant les initiatives et projets spécifiques visant à combler ces lacunes.

Terrain récupéré	Type d'assiette foncier	Superficie	Nouvelle fonction « équipement »	Superficie
01	Friches ou constructions en mauvais état	Habitat en état vétuste	Salle de sport	387m ²
02		Hôtel de ruine	Hôtel	4049 1231 m ²
03		Musée	Musée	5541m ²
04		UNPA en état vétuste	Office de tourisme	457m ²
05		Habitation + hangar	Salle polyvalente	400m ²
06		Hangar en mauvais état	Centre d'innovation	5202m ²
07		Hangar en mauvais état	Boutiques de vente d'outils de pêche	309m ²
08		Habitation en mauvais état	Marché	/
09		Restaurant	Restaurant	1120m ²
10		Terrain de boue	Club nautique / terrain de boue	1150m ²
11	Terrain vide	Terrain vide	Ecole pour artistes	814m ²
12		Mer	Aquarium	1451m ²
13		Mer	Nouvelle jetée	/
14	Fonction à localiser	CNAM + habitations privées + équipement à délocaliser	Village d'artisanat	11174m ²

Tableau 7: Tableau programmatique. Elaboré par l'ensemble du groupe.

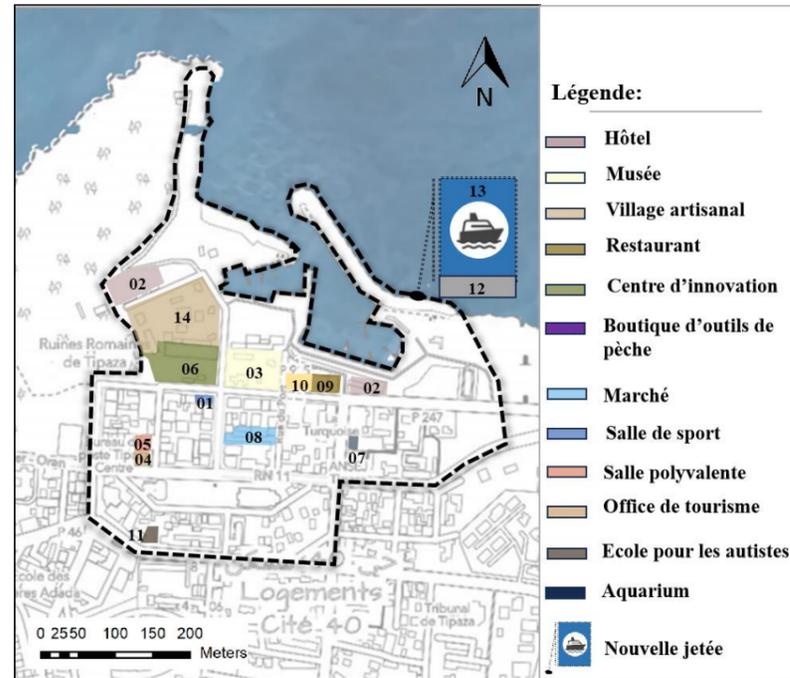


Figure 83: Carte des fonctions projetées. élaborée par l'ensemble du groupe.

3.2.Phase opérationnelle

3.2.1. Mobilité

- Réorganisation des circuits de bus avec des arrêts tous les 300 mètres pour relier le centre historique et le reste de la ville.
- Création de voies réservées aux bus dans le centre historique pour une meilleure fluidité de la circulation.
- Restructuration des circuits routiers avec des voies à sens unique et à double sens afin de réduire la congestion.
- Introduction d'un nouveau service de transport maritime reliant Tipasa à ses villes voisines.
- Promotion de la mobilité douce par la création de circuits dédiés aux vélos.
- Mise en place de rues partagées privilégiant les déplacements piétons pour une meilleure sécurité et convivialité.

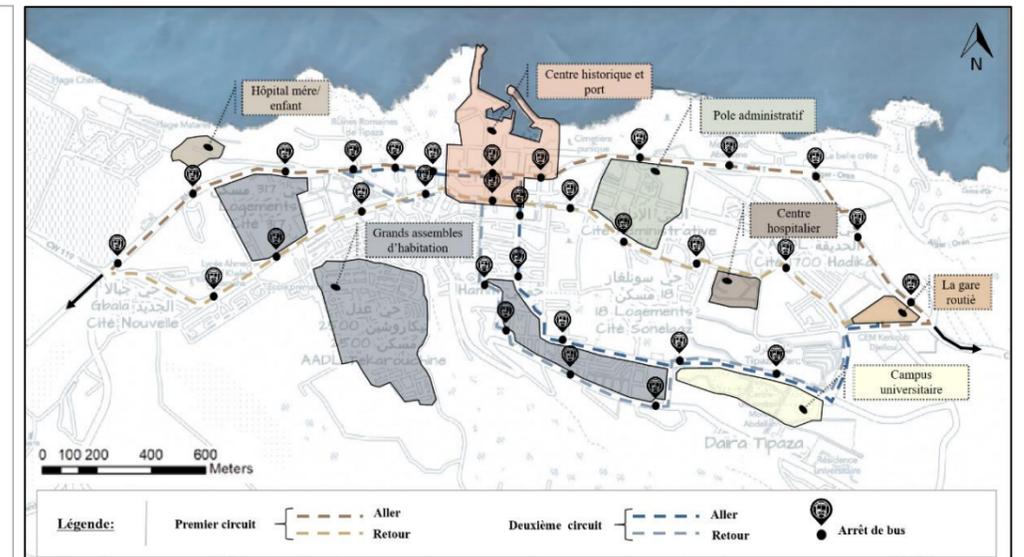


Figure 85: Carte des circuits de bus projetés à l'échelle de la ville..

Source : Elaborée par l'ensemble du groupe.

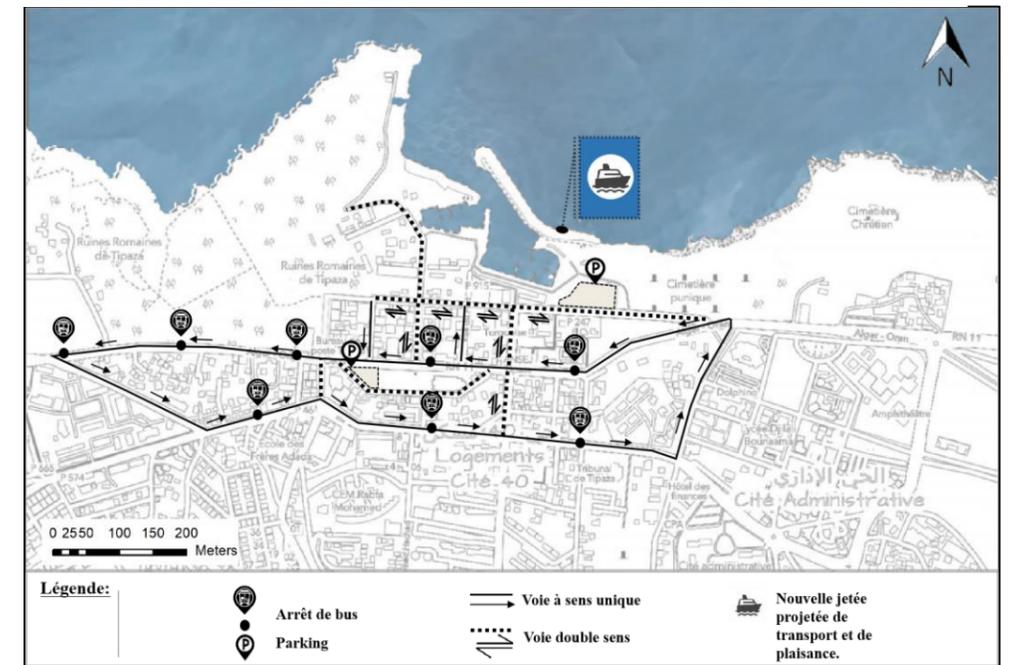


Figure 84: Carte des sens des voies.

Source : Elaborée par l'ensemble du groupe.

4.3.13. Intervention sur l'espace vert et le paysage

- Intégration d'espaces verts au niveau de la placette et du port pour offrir des zones de détente et de ressourcement au sein de l'environnement

urbain.

- Création d'une trame verte le long des voies reliant les espaces verts de la placette au port, favorisant ainsi la connectivité écologique et offrant des itinéraires agréables pour les piétons.
- Garantie d'une continuité du paysage urbain au niveau du Skyline en veillant à une harmonie visuelle entre les bâtiments et les espaces verts, préservant ainsi l'esthétique globale de la ville.

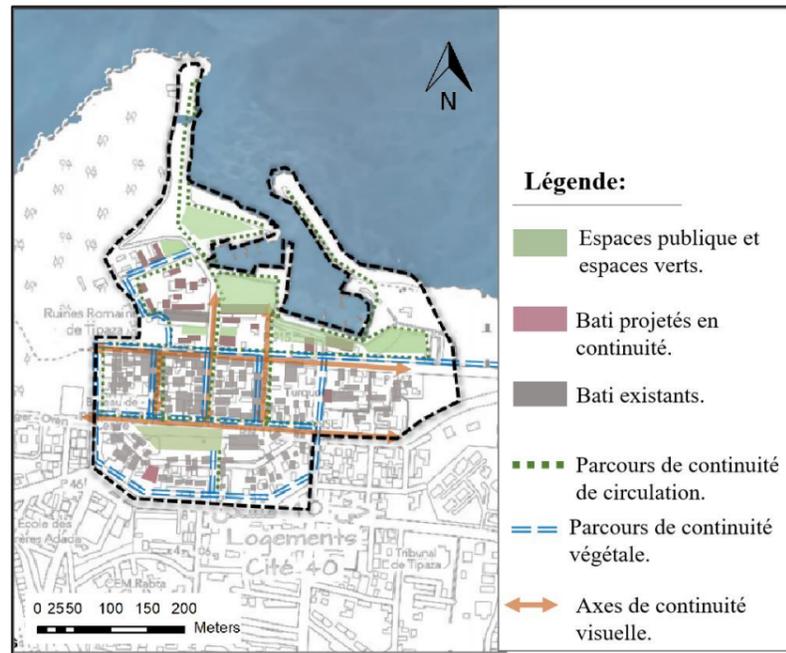


Figure 86: Carte d'intervention sur l'espace vert. Source : l'ensemble du groupe.

un espace dynamique et polyvalent favorisant les échanges et les rencontres entre les habitants et les visiteurs.

- Réaménagement du port en créant des séquences dédiées à des activités spécifiques, permettant une utilisation optimale de l'espace portuaire tout en offrant des infrastructures adaptées à diverses pratiques maritimes et récréatives.

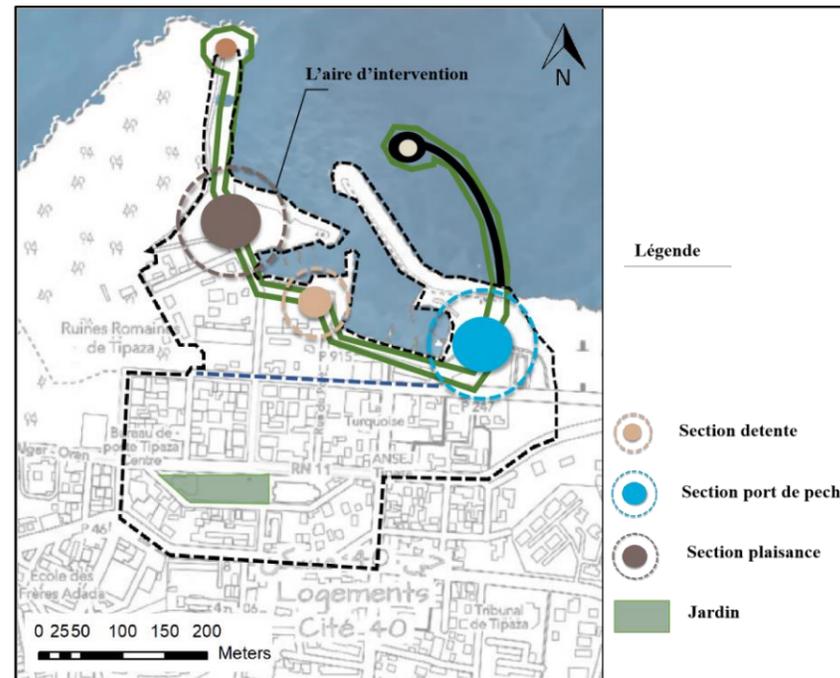


Figure 89: Carte d'intervention sur l'espace public. Source : Elaborée par l'ensemble du groupe.

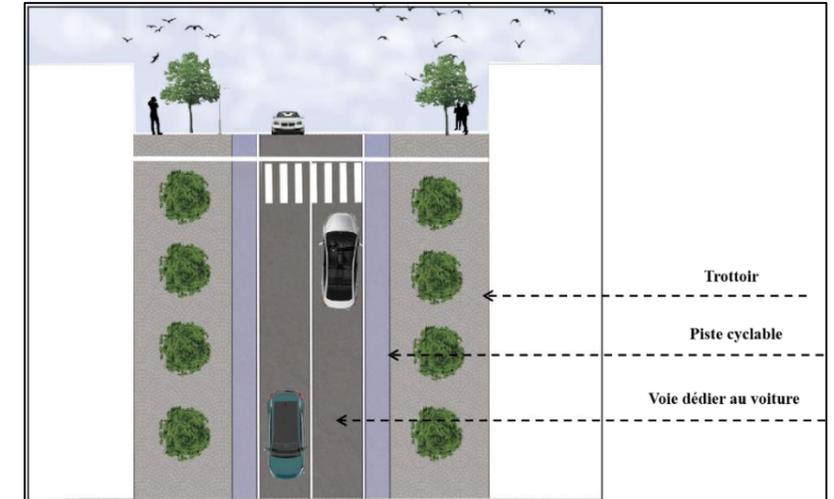


Figure 90: deuxième configuration de la voie partagée : voiture , vélo. élaborée par l'ensemble du groupe.



Figure 87: configuration de la rue partagée. Elaborée par l'ensemble du groupe .

4.3.14. Intervention sur l'espace public

- Réaménagement de la placette en intégrant du mobilier urbain comprenant des aires de jeux pour les enfants ainsi que des espaces de loisirs et de détente adaptés à différentes tranches d'âge, favorisant ainsi la convivialité et l'interaction sociale.
- Réorganisation des voies en les divisant en quatre parties distinctes réservées aux automobiles, aux vélos, aux bus et aux piétons, afin d'optimiser la sécurité et la fluidité de la circulation tout en encourageant les modes de déplacement alternatifs.
- Aménagement d'une rue partagée le long de l'axe culturel, intégrant des activités culturelles et du mobilier urbain, pour créer

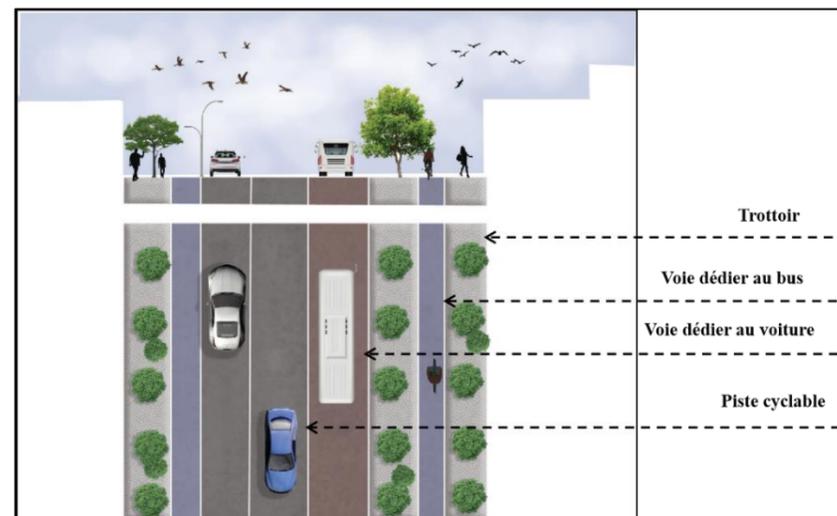


Figure 88: première configuration de la voie partagée : Voiture , bus , vélo . élaborée par l'ensemble du groupe.

4.3.15. Gestion des ressources

- La mise en place d'un système de récupération des eaux pluviales pour réutiliser cette ressource précieuse dans divers usages tels que l'irrigation des espaces verts ou le nettoyage des voiries, contribuant ainsi à la préservation des ressources en eau et à la réduction de la consommation d'eau potable.

- L'installation de systèmes de panneaux photovoltaïques le long des rues et sur les bâtiments pour produire de l'énergie renouvelable à partir du soleil, alimentant ainsi les infrastructures urbaines et réduisant la dépendance aux sources d'énergie conventionnelles.
- L'intégration d'un système de pré-sélection des déchets au niveau des espaces publics, accompagné de modes de collecte automatisés, permettant aux citoyens de trier efficacement leurs déchets et facilitant leur élimination et leur recyclage, contribuant ainsi à la réduction des déchets et à la promotion de pratiques environnementales durables.



Figure 91: Schéma de récupération des eaux pluviales.



Figure 93: Illustration d'utilisation des panneaux photovoltaïques.



Figure 94: Illustration de système de collecte de déchets.

Conclusion partielle

Le résultat de cette partie est l'aménagement global, fruit d'une démarche basée sur le renouvellement urbain, dans laquelle nous avons proposé de nouvelles fonctions pour intégrer notre projet d'intervention. Cette démarche a permis de transformer l'espace urbain en répondant aux besoins actuels et futurs des usagers. En identifiant les forces et faiblesses de l'existant, ainsi que les opportunités et menaces, nous avons pu concevoir un plan d'aménagement qui réhabilite et requalifie les espaces publics tout en introduisant des usages novateurs et adaptés. Notre projet s'inscrit harmonieusement dans ce nouveau cadre, apportant des solutions concrètes et durables, et contribuant à la revitalisation de l'aire d'étude. Ainsi, notre intervention ne se contente pas de rénover, mais crée également un environnement dynamique et attractif, favorisant une meilleure qualité de vie pour les résidents et les usagers.



Figure 92: Plan d'aménagement globale.

PARTIE 02 : Phase architecturale

Chapitre 05

Chapitre thématique

2023-2024

projet dans un contexte urbain.

PARTIE 02 : PHASE ARCHITECTURALE

CHAPITRE 05 : CHAPITRE THEMATIQUE

1. introduction

En s'appuyant sur les orientations d'aménagements identifiés dans la phase urbaine, **un secteur prioritaire d'intervention** a été défini et qui fera l'objet de la conception des futurs projets architecturaux.

Le choix des différents types d'équipements (scientifique, socio-culturel, touristique) à injecter dans l'aire d'intervention a été arrêté dans le but d'assurer une mixité fonctionnelle et de garantir une attractivité permanente de la zone durant toute l'année. La conception des équipements projetés nous a permis de mieux définir l'interaction avec l'espace public support principal des liens sociaux et des lieux d'échange et de convivialité.

Le nouvel hôtel du rivage, l'équipement à projeter, envisagera de réinventer l'hôtel à la recherche de son rôle local et du développement de nouveaux services en l'absence des touristes.

Cette reconception permettra aussi une utilisation efficace du sol par le biais de l'optimisation des espaces et leur rentabilisation financière, une économie financière et d'énergie par la récupération du bâtiment existant qui nous évite de déconstruire et reconstruire à nouveau, une adaptation aux nouvelles exigences et réglementations de conformité de l'équipement hôtelier pour un fonctionnement correcte et sécurisé, en plus du renouvellement de l'image de l'hôtel qui permet d'augmenter son attractivité, toutes ces actions réunies promettent une meilleure durabilité de l'hôtel.

4.3.16. Problématique

Comment transformer le site de l'hôtel du rivage qui s'inscrit dans un territoire en déclin, en un lieu attractif répondant aux besoins de la communauté et participant à la revitalisation de son environnement urbain ?

- Problématiques spécifiques
 - Comment assurer une bonne liaison projet-milieu urbain-milieu naturel ?
 - Quelles sont les solutions architecturales en rapport avec les repères de conception thématiques et contextuels ?

CHAPITRE 05 : CHAPITRE THEMATIQUE

1. Introduction

Cette recherche thématique vise à fournir un aperçu sur les hôtels en tant qu'espaces multifonctionnels et des tendances actuelles qui façonnent leur conception et leur architecture, pour s'en servir de support pour procéder à l'opération de notre projet.

2. Choix de l'équipement :

Le choix de réinventer l'hôtel hors service de Tipasa s'inscrit dans une vision globale de revitalisation du centre urbain de la ville. Ce projet vise à promouvoir un renouvellement urbain durable en réutilisant des friches, contribuant ainsi à une gestion économe du sol. Stratégiquement situé, l'hôtel se trouve à proximité de la deuxième entrée du parc archéologique et en face d'un village d'artisanat, tout en étant non loin du port. La réactivation de cet équipement hôtelier répond non seulement à un besoin d'hébergement de qualité pour les visiteurs, mais aussi à l'objectif de dynamiser l'économie locale et de renforcer l'attractivité touristique de Tipasa.

2.1. Définition de l'équipement : l'hôtel

2.1.1. Définition étymologique :

Au XI^e siècle : Du latin Hospitalet [cubiculum] ([chambre] hospitalière pour recevoir les hôtes). (Dictionnaire de l'académie française, 1932-1935)

Au Moyen Âge : Il a encore le sens de « lieu d'accueil pour les hôtes, hôpital » avant de le perdre au profit d'auberge sauf dans le monde monastique et désigne presque uniquement une « demeure noble », Il s'écrit alors ostéal.

Au XIX^e siècle : Il reprend son sens initial et il devient hôtel.

3.1.2 Définition du dictionnaire :

« Hôtel : nom masculin. (Bas latin Hospitalet, auberge, du latin classique hospitalisé, d'hôte). Établissement commercial qui met à la disposition d'une clientèle itinérante des chambres meublées pour un prix journalier. » (Dictionnaire français LAROUSSE)

3.1.3 Définition du journal officiel :

Le décret exécutif définit les établissements hôteliers comme étant tout établissement à caractère commercial, qui reçoit une clientèle de passage ou de séjour mais qui n'y élit pas domicile, et lui fournit principalement des prestations d'hébergement accompagnées des prestations qui lui sont liées. (Radio Algérienne, 2019)

3.1.4 Définition architecturale :

« l'hôtel est un établissement commercial d'hébergement classé, qui offre des chambres ou des appartements meublés, en location pour une occupation à la journée, à la semaine ou au moins à une clientèle qui n'y pas domicile, il est occupé durant toute l'année ou pendant une ou plusieurs saisons » (Headlight audit, 2024)

« l'hôtel est tout établissement qui vend à la clientèle un espace privatif pour une utilisation personnelle pendant un temps limité » (LARRIVE , 1992)

« L'Hôtel, à l'origine une activité d'hébergement et de restauration aux ambiances particulières et variées, est de nos jours une entreprise de prestation de services avec un large spectre de possibilités (congrès, villégiature, détente) » (Ernest NEUFERT, 2010)

3.1.5 Synthèse des définitions :

Un hôtel est donc un établissement offrant un service payant d'hébergement pour une durée précise. Les hôtels offrent aussi d'autres services à leur clientèle, tels que la restauration, la détente (piscine, spa, etc.), la garde des enfants. Certains offrent des services de conférences et de réunion qui incitent des groupes publics à y tenir des congrès et des réunions.

4. Types des hotels : (LARRIVE , 1992)

3.1 Selon l'implantation

- Hôtel urbain :situé au centre-ville, proposant plusieurs services ; banques, magasins.
- Hotel semi-urbain : situé en périphérie de la ville, de taille moyenne, proposant des services de base hébergement, restauration, quelques loisirs) pour des voyageurs occasionnels.
- Hotel en site naturel : situé en dehors de la ville, au bord de la mer ou en plein foret. Idéal pour les activités sportives.

3.2. Selon la fonction

- Hotel d'affaires ou hotel des congrès : situé principalement dans les capitales économiques, destiné à la tenue des congrès et réunions d'affaires par les hommes d'affaires .
- Hotel touristique : occupé par les touristes pour le repos et les vacances. Ce type d'hôtels doit répondre aux normes techniques imposées par la réglementation établie par le ministère du tourisme .
- Hotel de santé : situés près des thermes naturels et des courts d'eau.

3.3. Selon le caractère

- Hotel boutique : hôtels de petite taille , avec un design intérieur distinctif et une atmosphère intime (chambres thématiques ...etc.). proposant des services personnalisés (gastronomie traditionnelle ... etc.).
- Maison d'hote de charme : équipement plus petit et personnel offrant une Expérience chaleureuse et accueillante où les détails et le service sont personnalisés.

3.4. Selon la classe de prix

- Hotel de luxe : ce type d'hôtels répond à des Conditions exceptionnelles de confort, de rapidité, de rigueur, et d'offrir un environnement valorisant et unique.
- Hotel de classe moyenne : classés après les hôtels de luxe , les hôtels de cette catégorie offrent des services de base, des installations confortables, une restauration abordable, avec des tarifs économiques, une localisation accessible, et ciblent une clientèle diversifiée.
- Hotel de classe économique : les prix proposés par les hôtels économiques obligent à l'essentiel : la sécurité, l'isolation des bruits, l'hygiène. Les offres d'espace, de décor ou de tous services annexes y sont impossibles. Leur système de gestion est automatisé pour réduire les couts.

4. Classement des hôtels

Les hôtels sont classés en cinq catégories en fonction du degré de confort de 1 à 5 étoiles :

L'attribution de ces étoiles se fait sur la base de l'appréciation de 3 grands critères :

- La qualité de confort des équipements,
- La qualité des services proposés dans les établissements,

- Les bonnes pratiques en matière de respect de l'environnement et de l'accueil des clientèles en situation de mobilité réduite.

5. Composant d'un hotel

Un hôtel est principalement composé de trois grandes parties :

Partie publique : une partie destinée aux clients et aussi aux publics. Elle offre plusieurs services, tels que la réception la restauration, l'animation, les loisirs et d'affaires. C'est Cette partie de l'hôtel qui est capable d'augmenter sa rentabilité en diversifiant et en améliorant la qualité des différentes services et activités offertes.

Partie privée : c'est une partie réservée exclusivement aux clients. Elle est composée de chambres simples, doubles, triples, quadruples, de suites et d'un salon de détente avec un service d'étage pour un maximum de confort et de sensation de bien être.

Partie interne : c'est une partie indispensable au bon fonctionnement de l'hôtel. Elle comporte l'administration pour la gestion et les finances, et les locaux techniques pour une bonne fluidité des activités et une rapidité des services.

6. Normes et réglementation :

6.1. Normes générales retenues pour un hôtel 4 étoiles :

	Normes
Accès	-Entrée de la clientèle séparée de l'entrée de service. (prévoir au moins 1 accès piéton , 1 accès mécanique , 1 accès de service) - Accès signalé, facile et éclairé la nuit. - Extérieurs et façade éclairés.
Stationnement	Présence de place pour personnes handicapées : 1 au minimum ou 2% des emplacements. Place handicapée : largeur de 3,30 m et longueur de 5 m avec 1,20 de plus. Identification au sol et horizontale
Normes PMR	3 chambres au minimum pour handicapés et les hôtels de plus de 100 chambres doivent en avoir 3, plus 1 par tranche ou fraction de tranche de 50. - Les locaux publics doivent être accessibles avec un effectif maximal de 10 % dans le restaurant et le bar, et 5 % dans les salles de réunion sans règles particulières de sécurité. Au-delà de ces effectifs, le règlement de sécurité comporte des exigences particulières.
Passage	≥1.6m

Sorties	Distances maximales à parcourir au RDC pour atteindre une sortie : 50 mètres, si le choix existe entre plusieurs sorties 30 mètres dans le cas contraire.	
Escaliers	1 escalier chaque 25m	
Ascenseur	A partir de R+2	
Surface des chambres par personnes	1 personne	$\geq 10 \text{ m}^2 (+5\text{m}^2)$
	2 personnes	$\geq 12 \text{ m}^2 (+5\text{m}^2)$
	3 personnes	13-14 $\text{m}^2 (+5\text{m}^2)$
	4 personnes	16-17 $\text{m}^2 (+5\text{m}^2)$

Tableau 8 :Tableau récapitulatif des normes retenues

6.2 Réglementation algérienne

Rubrique		exigences
Réception		- Un service de réception avec: accueil, conciergerie / informations et caisse. - Hall de réception d'une superficie minimale de 70 m ² . - Existence d'un espace d'accueil / salon en très bon état d'entretien. - Mise à disposition de chariots à bagages
Salon de détente		De très grand confort. - Décoration harmonieuse et lieux ordonnés et d'un très grand confort
Petit déjeuner		- Petit déjeuner en salle. - Mobilier de très grande qualité. - Affichage des horaires de service. - Buffet de petit déjeuner et offre variée. - Servi dans la chambre à la demande du client.
restauration		- 1 Restaurant classé « 4 étoiles ». - Service dans les chambres (room service) aux heures des repas. - Affichage des horaires de service.
Salle des boissons		- Mobilier de très grand confort. - Affichage des horaires de service.
Couloirs et escaliers		- Largeur : 1,6 m. - Eclairés en permanence. - Couverts de tapis ou moquette ignifuge ou matériau insonorisé.
chambres	1. Surface pour chambre à 2 personnes (hors sanitaires, dégagements et balcons) (*):	14 m ²
	Surface de la salle de bains (*):	5m ²
	. Literie et linge de toilette :	- 2 Lits individuels (100 cm x 200 cm) ou grand lit (180 cm x 200 cm). - Literie et linge de toilette propres et de très grande qualité.
	Equipements et mobiliers :	1 Fauteuil par occupant. - Téléviseur. - Réfrigérateur. - Table / Bureau avec chaise. - Coiffeuse.
	Téléphone et communication dans la chambre :	- Téléphone avec accès extérieur. - Accès internet.
	Equipements de sécurité des clients :	Clé magnétique. - Coffre-fort individuel.
	Equipements de confort des clients :	- Chauffage / Climatisation, avec possibilité de réglage par le client. - Service de réveil. - Mise à disposition de produits d'accueil (savon, shampoing, gel douche, bonnet de douche ...)
	Equipements supplémentaires :	- Accessoire de cirage dans la chambre ou machine à cirer les chaussures à l'étage. - Mise à disposition du nécessaire pour couture. - Mise à disposition de matériel de repassage.
. Equipements de la salle de bains :	- WC. - Prise pour rasoir électrique. - Sèche-cheveux. - Téléphone dans la salle de bain.	
Services et équipements spécifiques :		- Ascenseur à partir du 2 ^{ème} étage. - Ascenseur de service, indépendant de l'ascenseur de la clientèle (à partir du 2 ^{ème} étage). - Parking privé, avec emplacements suffisants. - Service lavage et repassage du linge client. - Service secrétariat. - Salle de conférences / spectacles / banquets.
. Accueil du client :		- Présence à l'accueil 24h/24. - Prise en charge des bagages sur demande du client

Tableau 9 : Tableau récapitulatif des exigences de la réglementation algérienne , Source :

7. Synthèse

En bref , cette partie de recherche théorique a révélé que l'hôtel est un établissement recevant un des catégories diversifiées du public , ce qui le met face à un défi d'offrir une expérience agréable et satisfaisante pour tous ces usagers par un programme riche et variée qui peut suffire , satisfaire , et attirer de la clientèle. à cet effet , les hôtel de nos jours cherche à élargir leurs programme pour plus d'un hébergement et des activités connexes , et tendent vers la flexibilité de l'activité de l'hôtel pour une meilleure rentabilité , et un meilleur confort , tout en respectant les exigences et normes parfois contraignantes.

8. Analyse d'exemples internationaux :

8.1. Baja club hôtel :

- Présentation du projet :

Maitre d'ouvrage	Grupo Habita (Carlos Couturier et Moisés Micha)
Classe	5 étoiles
localisation	La Paz , Baja California , Mexique
Année	2021
Surfaces	Terrain 2425 m , Bati 1210m ² , Planchers 3623m
Nombre de niveaux	6 (Sous sol , RDC + 4 étages)
Nombre de chambres	32

Tableau 10 : fiche technique du projet

Le projet dans son contexte urbain est proche au contexte sur lequel on intervient pour notre projet , une situation stratégique dans une ville historique sur une balade en bord de la mer .



Figure 95 : Image d'ensemble de l'hotel Baja hotel club , source : (Augustina coulleri, 2021)

Le projet impliquait la réutilisation adaptative d'une villa de style colonial et la construction d'une nouvelle extension de quatre étages avec des ambitions de créer un dialogue entre la modernité et la vie traditionnelle de la ville La Paz , recréer image nautique de cadre du roman « La Perle » de John Steinbeck , réaliser une restauration et adaptative de la villa coloniale préexistante en construction passive , et faire de l'hôtel un foyer social qui polarise tout type de voyageurs.



Figure 100 : Bassin d'eau au patio de l'hôtel , source : (Augustina coulleri, 2021)



Figure 99 : vue de l'escalier panoramique sur la piscine et solarium , source : (Augustina coulleri, 2021)



Figure 102 : Terasse avec une vue dominant la mer , source (Augustina coulleri, 2021)



Figure 101 : les terrasses des chambres orientées vers la mer , source (Augustina coulleri, 2021)

8.2. Hotel Le Bouton

4.3.17. Synthèse des deux exemple

- Le contexte : contexte environnemental similaire pour les deux exemples (zone urbaine et la présence de la mer a proximité) avec la meme intention de renforcer la relation homme-nature , mais la matérialisation était différente par rapport à l'approche de chaque architecte :

Baja club a choisit la configuration d'une typologie en gradins pour initer l'environnement au sein de l'hôtel et créer un dialogue interieur/extérieur. Tandis que le bouton a adopté une typologie plutôt introvertie , qui introduit les éléments naturels dedans en réponse à la contrainte de l'unicité de sa façade.

- La surface : facteur influant le choix d'implantation , dans le cas du baja hotel club la surface était adéquate pour une implantation aérée et une forme extravertie , contrairement au cas de Le bouton , la surface de son assiette à dicté une implatation en bloc avec patio pour une qualité spatiale recompensée.

- Le programme : Baja club avait une grande surface par rapport au bouton ce qui a donné à l'hôtel une certaine richesse de programme « multiplicité d'espace de détente présence d'aire de stationnement „etc, , Le bouton n'est pas doté d'un parking ce qui est un inconvénient due à la surface du projet qui ne dépasse pas les 400 m.

En somme ,l'étude de ces deux cas montre que la réussite d'un hôtel dépend de plusieurs facteurs interconnectés. L'emplacement, l'architecture, l'intégration environnementale, la gestion des ressources et l'expérience client sont des éléments cruciaux.

- **Conclusion**

Ce chapitre de recherche thématique sur les hôtels a permis d'explorer divers aspects de la conception des hôtels en général , et spécifiquement ceux qui concernent les hôtels 4 étoiles , à travers l'analyse de deux exemples spécifiques, dont le contexte urbain , historique et architectural est similaire à celui de notre projet opérationnel ; le Baja Hôtel Club et l'Hôtel Le Bouton ont offert des perspectives sur les défis rencontrés et les pratiques exemplaires dans le processus conceptuel de ce type d'équipements

À la lumière de cette recherche , plusieurs recommandations peuvent être formulées pour la conception d'un hôtel :

Emplacement et intégration environnementale : Choisir un emplacement stratégique qui maximise l'accessibilité et l'attrait touristique. L'hôtel doit s'intégrer harmonieusement dans son environnement, en utilisant des matériaux locaux et en adoptant des pratiques de construction durable.

Réhabilitation et innovation : Dans le cas de bâtiments historiques ou urbains, l'investissement dans la réhabilitation et la modernisation est recommandé. ces hôtels doivent préserver le charme historique dans leur progrès vers des équipements modernes et durables.

Architecture et design : Conception de bâtiments qui respectent l'architecture locale et le patrimoine, tout en incorporant des éléments modernes et innovants. L'architecture doit non seulement être esthétique mais aussi fonctionnelle et adaptable aux besoins changeants des clients.

Gestion des ressources : Mettre en place des systèmes efficaces de gestion de l'eau et de l'énergie, en utilisant des technologies vertes et des pratiques durables. L'adoption de

systemes de gestion énergétique intelligents peut réduire les coûts opérationnels et l'empreinte écologique.

Expérience client : l'offre d'une expérience client exceptionnelle, avec des services personnalisés et une attention particulière aux détails, l'innovation dans les services, comme les solutions de mobilité douce et les technologies de pointe, peut améliorer le confort et la satisfaction des clients

PARTIE 02 : Phase architecturale

Chapitre 06

Chapitre conceptuel

2023-2024

projet dans un contexte urbain.

CHAPITRE 06 : CHAPITRE CONCEPTUEL

1. Introduction

Ce chapitre conceptuel se base sur les phases précédentes de l'intervention du projet urbain, la recherche thématique spécifique au thème de l'hôtel et de l'analyse d'exemples similaires qui nous ont permis de cerner les concepts clés liés au thème, au programme et au site, servant ainsi de fondement à l'idée de projet. Dans ce chapitre, nous aborderons la matérialisation de cette idée dans notre projet architectural, après la lecture de l'état des lieux de l'équipement existant pour s'intégrer au contexte spatial, en illustrant comment les concepts identifiés ont été intégrés et transformés en solutions concrètes. En nous appuyant sur cette base théorique, nous expliquerons les choix de conception et les stratégies adoptées pour répondre aux exigences du programme et aux particularités du site, dans l'optique de créer un espace fonctionnel, esthétique et durable.

2. Présentation du projet

Dans le but de la revitalisation du centre historique et sa connexion au port, l'intervention sur l'hôtel en friche consiste à la reconversion du bâtiment historique de l'hôtel et son ouverture vers la ville, et la réinjection des fonctions de l'hôtel dans une extension, l'ensemble restructurera la portion du quartier qui articule les zones emblématiques de la de Tipasa ville, citant : le port, le théâtre en plein air (projeté), le centre historique, le village d'artisanat (projeté) le site archéologique, la balade de la falaise et le phare.

2.1. Analyse du site d'intervention

4.3.18. Situation :

L'ancien « hôtel du rivage » se situe au centre-ville de Tipasa, au niveau de la partie sud-ouest du port de la ville, sur la rue des frères BELLOUNDJA menant vers l'entrée secondaire du site archéologique ouest et la ville Angelvy, et connecté au phare par le biais d'une balade panoramique classée patrimoine national (ARAB Smail, 2020).

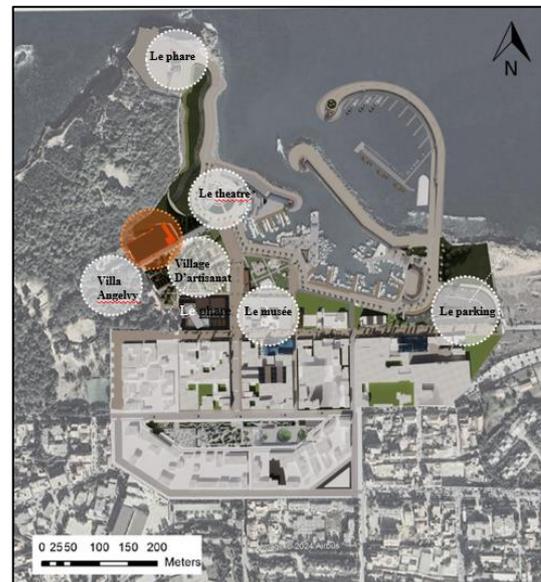


Figure 103 : Situation de l'hôtel du rivage dans le contexte urbain, Source: auteur

L'assiette prise pour l'extension se trouve adossée au parc archéologique ouest, non loin du phare de Tipasa.

2.2. Aperçu historique

La construction remonte à la fin du 19ème siècle avec vocation hôtelière « hôtel du rivage ». Après l'Indépendance, l'édifice fut transféré à la direction des beaux-arts en gardant la même vocation. En 1987 le bâtiment a été repris par l'agence nationale d'archéologie pour abriter



Figure 104 : Anciennes images de l'hôtel du rivage , sa terrasse et son jardin , source : (ARAB Smail, 2020)

leur siège. Après le départ de l'ANAPSMH il fut transformé en logement de fonction pour les fonctionnaires de l'agence. L'hôtel du rivage est officiellement fermé depuis l'année 2007 jusqu'au jour d'aujourd'hui. (ARAB Smail, 2020)

Aujourd'hui en 2024 , l'hôtel est toujours fermé , en chantier de rénovation pour abriter le restaurant d'un locataire privé.

2.3. Descriptif de l'état des lieux :

La morphologie du site : Le terrain est d'une forme composée , la partie du jardin a une forme triangulaire avec un angle arrondi , la partie du terrain de l'hotel se partage en une

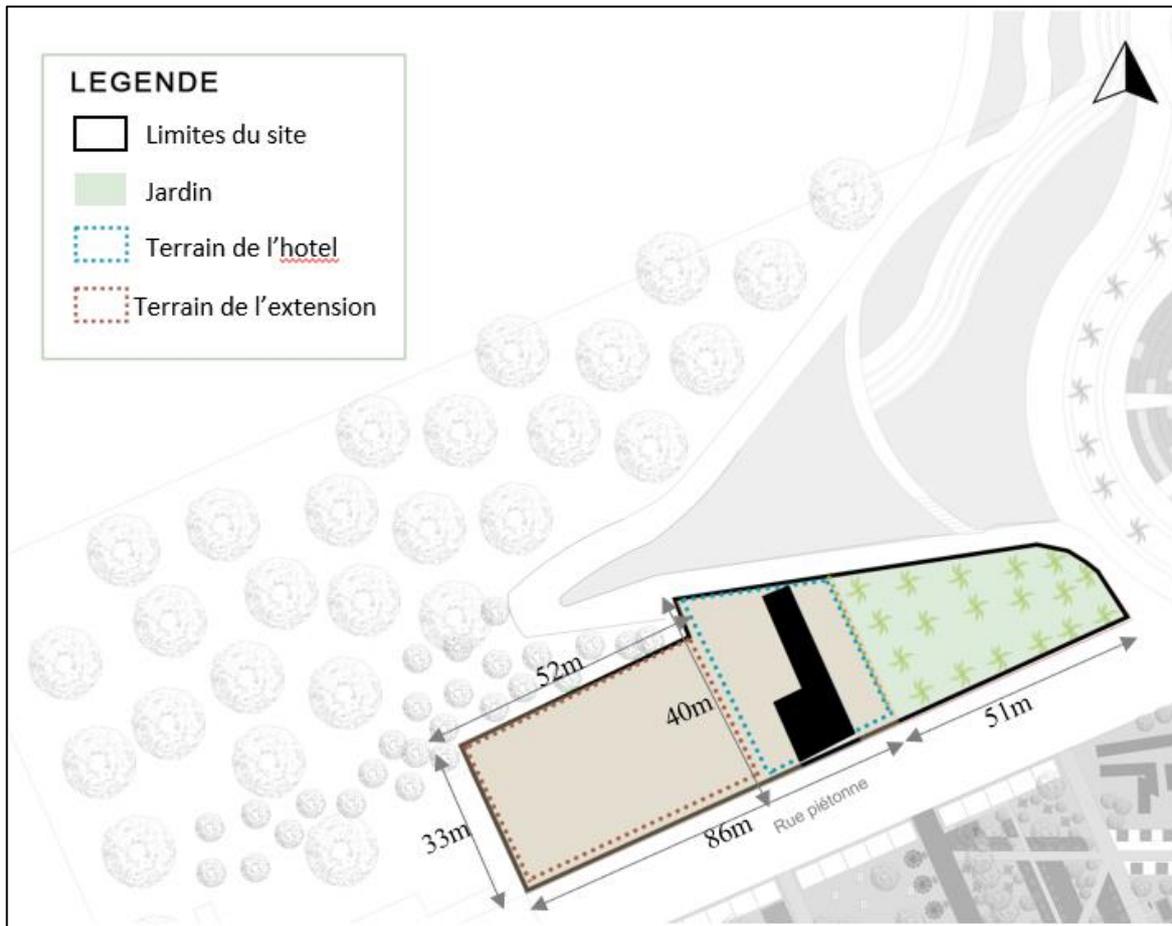


Figure 105 : schémas en plan précisant les caractéristiques de la forme du site de l'hotel , Source: auteur

forme trapézoïdale (sur laquelle repose le bâtiment de l'hotel actuel) , et une forme triangulaire , sur laquelle sera projetée l'extension.

Topographiquement parlant , le terrain s'insère dans une pente (terrassée) de 3m orientée nord-ouest / sud ouest .

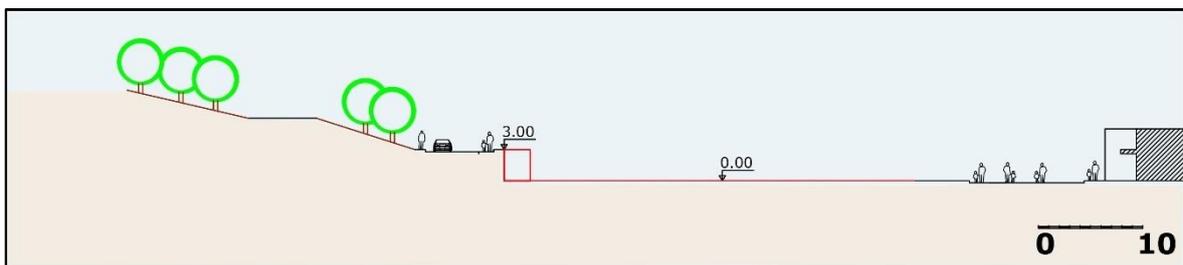


Figure 106 : coupe schématique de la topographie du site de l'hotel , Source: auteur

- Les accès :

L'assiette est accessible par :

Deux accès piétons (au Sud est) depuis la rue piétonne menant vers l'entrée du parc archéologique , et un accès mécanique (au nord ouest) postérieur , à l'étage , depuis la rue partagée venant du quartier historique.

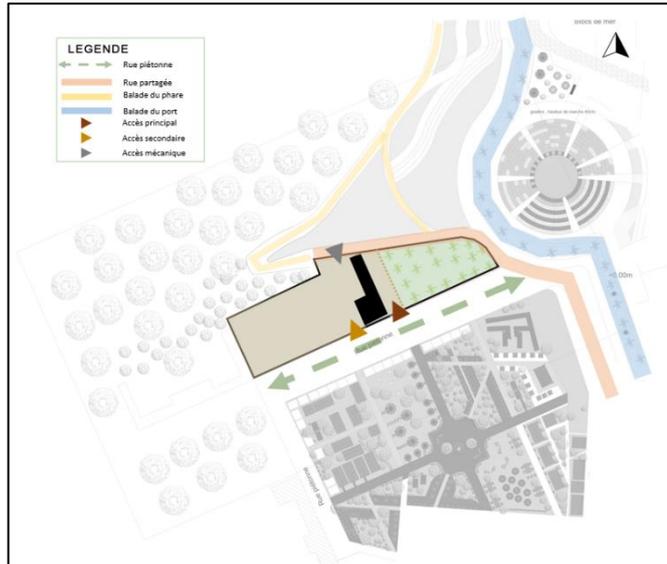


Figure 107 : Schémas en plan des accès au site de l'hôtel ,
Source: auteur

- L'orientation et

l'ensoleillement :

Le terrain est orienté Nord-sud en profondeur , sa façade la plus longue est orientée Sud , sa façade est s'ouvre sur une vue sur mer.

- L'espace de l'hôtel :

L'hôtel se développe en deux étages (R+1) plus une terrasse accessible avec une cour intérieure et un jardin botanique de plantes exotiques.

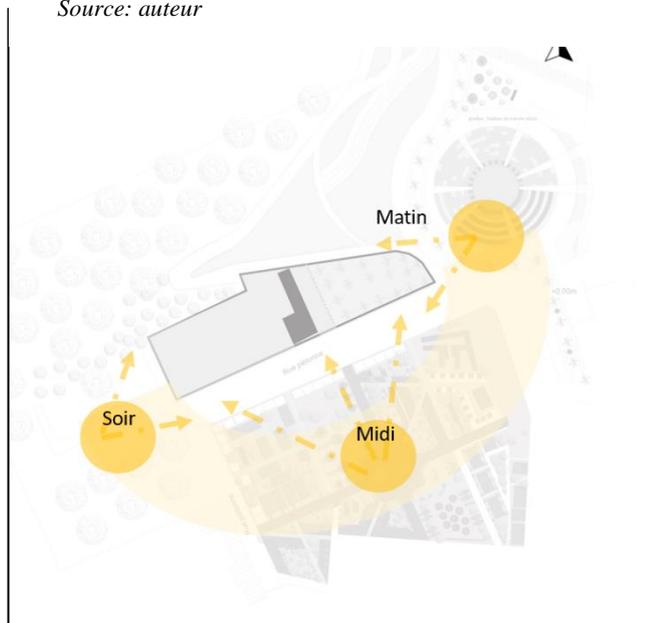
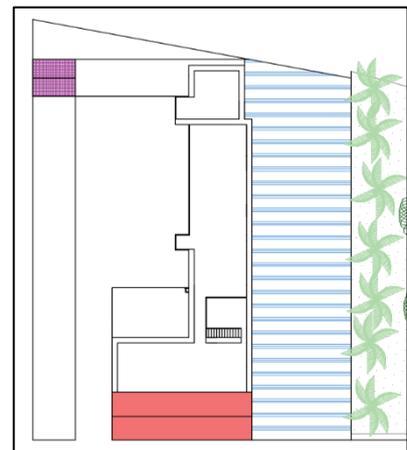
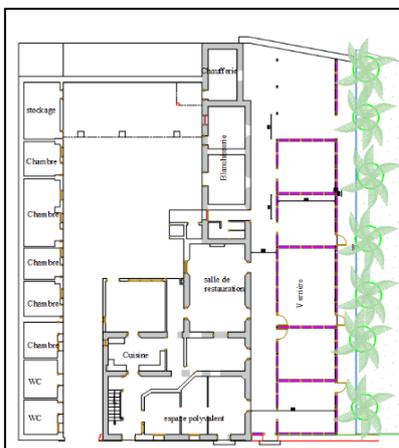


Figure 108 : schéma en plan de l'ensoleillement , Source: auteur

Le RDC est réservé en sa quasi-totalité pour les espaces de service avec cour et jardin,



la présence de quelques chambres est notée .
L'étage se compose essentiellement de chambres et des sanitaires en commun, ce même étage abritait autrefois la chambre du célèbre écrivain **Albert Camus**
La terrasse est accessible avec une vue sur mer.



Figure 113 : Vue depuis la terrasse de l'hotel du rivage , Crédit : auteur 2021



Figure 114 : Vue depuis la terrasse de l'hotel du rivage sur la foret , Crédit : auteur 2021



Figure 112 : Vue depuis la terrasse de l'hotel sur la villa angely , Crédit : auteur 2021



Figure 111 : Vue sur le jardin de l'hotel du rivage , Crédit : auteur 2021



Figure 110 : Vue depuis la fenetre de la chambre d'Albert Camus dans l'hotel du rivage , Crédit : auteur 2021



Figure 109 : Vue depuis la terrasse de l'hotel vers la ville de Tipaza , Crédit : auteur 2021

- La façade :

La façade de l'hôtel du rivage est d'un style colonial clair et lisible, avec un soubassement, corps (entrées et fenêtres) et couronnement (toiture incliné à 30°).

Les ouvertures sont rythmés horizontalement en 2 rangs (2 niveaux), et verticalement en 4 axes (4 chambres).

Les angles et les contours de fenêtres sont ornés avec un herringbone.

- L'état de conservation :

La structure de l'hôtel est dans un bon état ainsi que l'étanchéité, cependant des problèmes d'entretien sont notés, à savoir:

- Des problèmes de remontées capillaires.
- Présence de fissures dans les murs.
- Plancher et plafonds dans un état dégradé (moyen et mauvais état).

2.4. Synthèse

D'après cette lecture de l'état des lieux, nous pouvons synthétiser :

Points forts	Points faibles	Contraintes
<ul style="list-style-type: none"> • Situation en milieu qui mêle ville et milieu naturel. • Vues panoramiques sur la mer, la forêt et la ville • Facilité d'accès • Potentiel naturel (jardin existant) 	<ul style="list-style-type: none"> • Non-fonctionnalité • Non-conformité aux exigences actuelles de l'hôtellerie • Etat dégradé du bâtiment • Manque d'espace de stationnement. 	<ul style="list-style-type: none"> • Situation en secteur sauvegardé de patrimoine • Structure en murs porteurs • Espaces intérieurs de surfaces minimales.

Tableau 11: tableau synthétisant l'état de lieux de l'hôtel du rivage, élaboré par auteur.



Figure 115 : La façade sud-est de l'hôtel du rivage, Crédit : auteur 2021

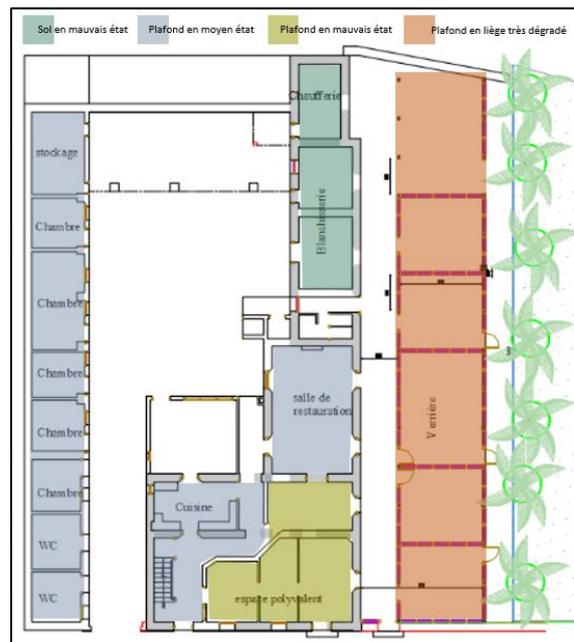


Figure 116 : Plan de l'état de conservation du rdc de l'hôtel, Source : (ARAB Smail, 2020), redessiné par auteur.

L'hôtel du futur pourrait jouer un rôle crucial dans la vie sociale d'un quartier ou d'une ville en mettant en avant des services qui étaient traditionnellement considérés comme accessoires, tels que la restauration, les loisirs, les réunions et le sport. Il pourrait devenir un lieu de rencontre pour les télétravailleurs et un hub pour les entreprises locales. L'aspect hébergement n'est plus nécessairement l'élément central de son activité ; au contraire, il offre désormais une flexibilité accrue pour répondre à divers besoins et clientèles. Ainsi, l'hôtel renoue avec son intégration dans son environnement local.

Pour accroître l'attractivité locale de l'hôtel et l'orienter à l'usage de l'habitant, on envisage des mesures de mutualisation de ses espaces :

- Espaces polyvalents : aménager des espaces communs flexibles ouvert à la fois aux clients et à la communauté locale pour des évènements, des réunions, ou des expositions
- Promotion de produits locaux : restauration traditionnelle algérienne , vente de produits BIO de l'agriculture de Tipasa ... etc.

3. Programmation

En se basant sur les résultats de l'analyse du site qui nous ont éclairés sur le contexte urbain et fonctionnel de la structure existante de l'hôtel du rivage , et de la recherche thématique autour de l'hôtel , les exigences de son bon fonctionnement , ses actualités , tendances , et son avenir ; en plus de la prise de connaissances sur les thèmes d'actualité concernant le projet , citant : la durabilité par la reconversion et la réintégration architecturales , nous sommes arrivés à l'étape de la programmation de l'équipement à projeter , selon un processus qui va du programme général au programme spécifique des espaces , basés sur des besoins réels , et des exigences des normes hôtelières. Le projet ayant pour objectif de :

- Réinventer l'hôtel à la recherche de son rôle local et du développement de nouveaux services en l'absence des visiteurs étrangers.
- Optimiser la surface du terrain pour une rentabilité foncière
- Faire participer le site dans la ville, physiquement et fonctionnellement
- Diversifier la clientèle et cibler davantage la clientèle locale

Devra alors développer un programme à usage mixte au-delà de l'hébergement, et usage

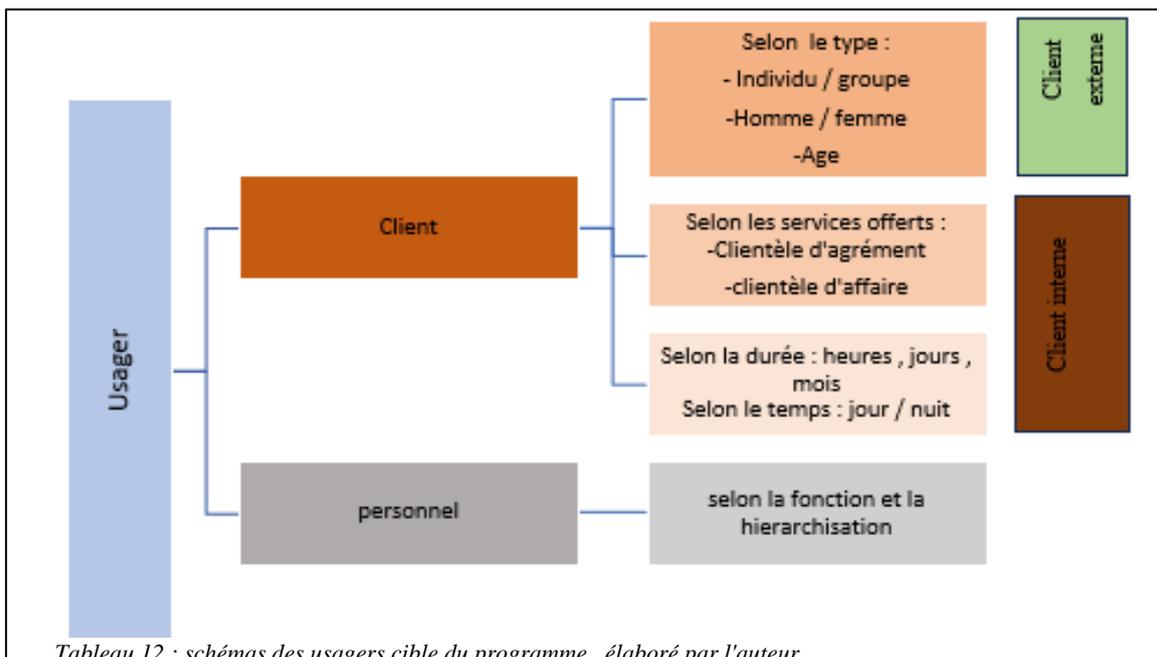


Tableau 12 : schémas des usagers cible du programme , élaboré par l'auteur.

mutualisé en termes de surface et de temps.

L'équipement doit assurer une accessibilité universelle , et doit répondre aux normes hôtelières, et aux normes ERP.

3.1 Identification de la clientèle :

4.3.19. Clientèle d'agrément

Il s'agit de toutes personnes en déplacement de plus de 4 jours hors de son domicile pour des motifs autres que professionnels, d'études ou de santé. Ce déplacement est justifié par un besoin de vacances, de repos, de découverte , d'agrément , et par des loisirs offerts : restauration, espaces sportifs et de jeux, espaces de relaxation et de détente, activités nautique , évènements ...etc.

4.3.20. Clientèle d'affaire :

Par opposition à la clientèle d'agrément , Il s'agit en l'occurrence des personnes qui se déplacent hors de leur lieu de résidence habituel pour un motif principal ou accessoire d'affaire (assemblées , séminaires ; réunions d'entreprise , formation , foires , expositions , mission ... etc.)

4.2 Identification des usagers

4.3 Programme général

En raison de faire participer l’hotel à la dynamique de la ville , l’équipement à projeter devra prévoir un programme à usage mixte qui répondra aux attentes actuelles de : sauvegarder les fonctions déjà existantes (restaurant , hebergement et services) et les améliorer sur le plan surfacique et fonctionnel , et la projection d’un nouveau programme dédié à la ville (des commerces , un espace public ... etc).

Le programme à projeté est constitué donc de 5 entités : Hébergement , Echanges , loisir , détente , gestion .

Fonctions génériques (mères)	Hébergement	Chambres , suites , studios
	Echanges	Restauration , commerces
		Animation et évènementiel
Fonctions spécifiques (d’accompagnement)	Loisirs	Sport , jeux
	Détente	Bien être et relaxation
Fonctions supports	Gestion	Accueil et réception
		Administration
		Entretien intérieur
		Services

Tableau 13 : tableau du programme général à projeter , élaboré par l’auteur.

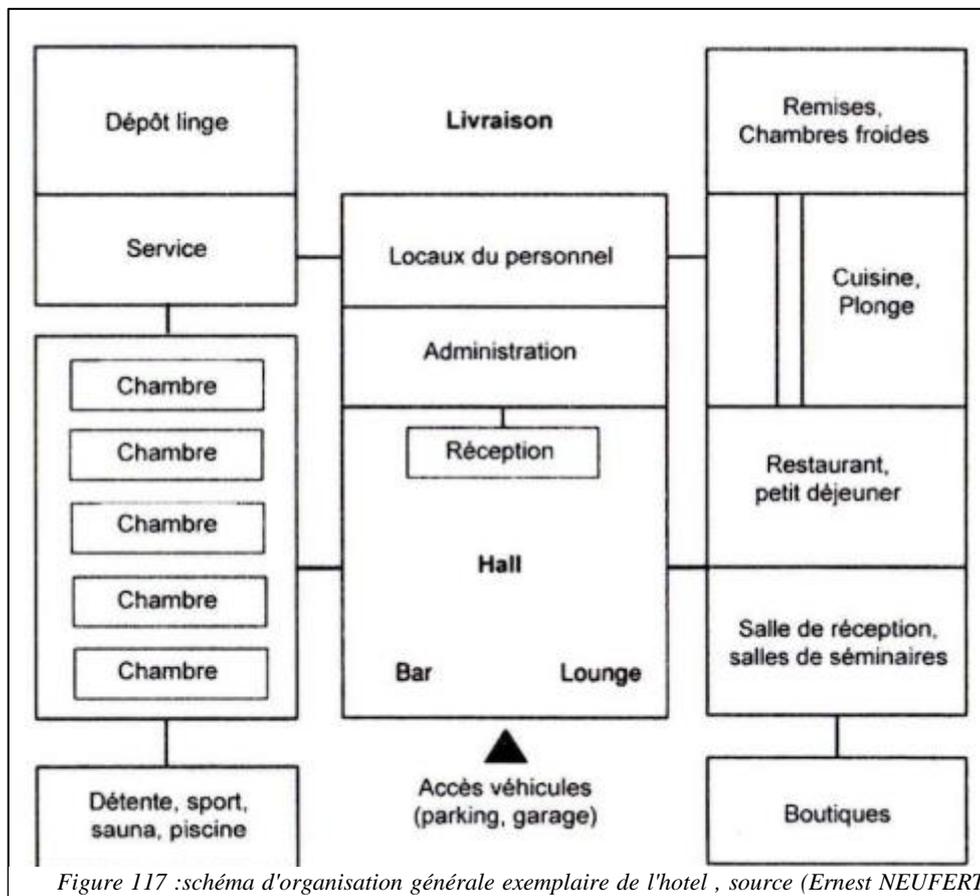


Figure 117 :schéma d'organisation générale exemplaire de l'hotel , source (Ernest NEUFERT, 2010)

4.4 Programme spécifique :

Entité	fonction	Espace	Surface U m ²	Nombre	Surface Totale	
Général	Accueil	o Hall et salon d'accueil	100	1	100	
		o réception	20-25	1	20-25	
		o sanitaire	5	2	10	
	Administration	o Bureau de direction	20-25	1	20-25	
		o Bureau de comptabilité et RH	9-12	1	9-12	
		o Bureau de l'économiste de la restauration	12-14	1	12-14	
		o Bureau de la maintenance	12-14	1	12-14	
		o Bureau de service d'étage	12-14	1	12-14	
		o Salle de réunion	25-30	1	25-30	
		o sanitaire	5	2	10	
	stationnement	o Parking extérieur	12,5	25 + 36	763	
		o Espaces de circulation			44-49	
	Service d'accompagnement	o Locaux du personnel	o Vestiaires	6-8	2	12-18
			o Salle de prière / repos	9-10	2	18-20
		o Locaux d'entretien d'hygiène	o Conciergerie	9-10	2	18-20
			o blanchisserie	15-20	1	15-20
		o Locaux d'entretien maintenance	15-20	1	20	
		o Salle de surveillance	12-14	1	12-14	
		o Magasin de stockage	20-30	1	20-30	
o Local technique (système d'informatique ,les alarme d'incendie,...)		12-14	1	12-14		
o Sanitaire		5	4	20		
o Espace de circulation				30-39		
Total					224-234	
échanges	événements	o Salle polyvalente (réunion , projection ...etc.)	50	1	50	
		o Sanitaires	5	4	20	
		o Salle de Garderie d'enfants (à partir de 4 ans)	50	1	50	
		o Circulation			10,7	
	Commerciale	Boutiques	6% surface totale	/	170-190	
Total					542	

Tableau 14 : Tableau du programme spécifique à projeter , élaboré par l'auteur.

Entité	Fonction	Espace	Calcul	Surface U m ²	Nbr	Surface totale	
Hébergement	Hébergement à courte durée	o Chambre individuelle	/	14 – 20	5	70-100	
		o Chambre double 2 lits	/	19-23	5	95-115	
		o Chambre double 1 lit	/	20-25	10	200 - 250	
		o Chambre accessible pmr + chambre d'accompagnateur	1 pour 100 chambres	20 – 25 10 - 14	1 1	20 – 25 10 - 14	
	Long séjour	o Suite Vip (dressing , salon , baignoire , balcon)	5% nb chambres	30-60	3	90 – 180	
		o Studio 2 pièces	/	45 - 70	3	105 - 210	
	service	o Salon de détente	4% surface des chambres	/	/	24 - 56	
		o Espaces de circulation	20% surface totale			123 - 190	
	Total						737 - 1140
consommation	Manger , boire , s'asseoir	o Restaurant	Accueil	2% surface restaurant	10	1	10
			Salle à manger	1,7 * 100 nb places 1,7 * 200 nb places	170 340	1 1	170 340
		o Salon de thé	1,7*50 nb place	85	1	85	
		o Cuisine professionnelle	0,4 * surface restaurant	105	1	105	
		o circulation	20% surface totale			140	
	o Cafétéria (snack-bar)	/	50-70	1	50-70		
	Service	o Chambre personnel avec sanitaires	2% surface totale	11	2	22	
		o Sanitaires		5	4	20	
		o Circulation				16 – 17	
	Total						964- 985
Loisir et sport		Accueil : reception + attente		10	1	10	
		Salle de musculation		100-150	1	100-150	
		Salle d'aérobic / danse / cardio		130-150	1	130-150	
		Vestiaires		4-5	2	8-10	
		Douches		1	4	4	
		Sanitaires		1-1,5	4	4-4,5	
		Salle de jeux		50	1	50	
		Circulation				61-76	
Total						366-454,5	

Tableau 15 : tableau du programme spécifique à projeter , élaboré par l'auteur.

Surface totale du programme	2833 – 3355,5m ²
COS	1,7
Surface totale du terrain	4060m ²
Surface <u>batie</u> à conserver	282m ² , total planchers : 642m ²
Surface des jardins à conserver	1290m ²
Surface restante	2488m ²

Tableau 16 : Tableau des surfaces totales , élaboré par l'auteur

3.5 Organigramme fonctionnel

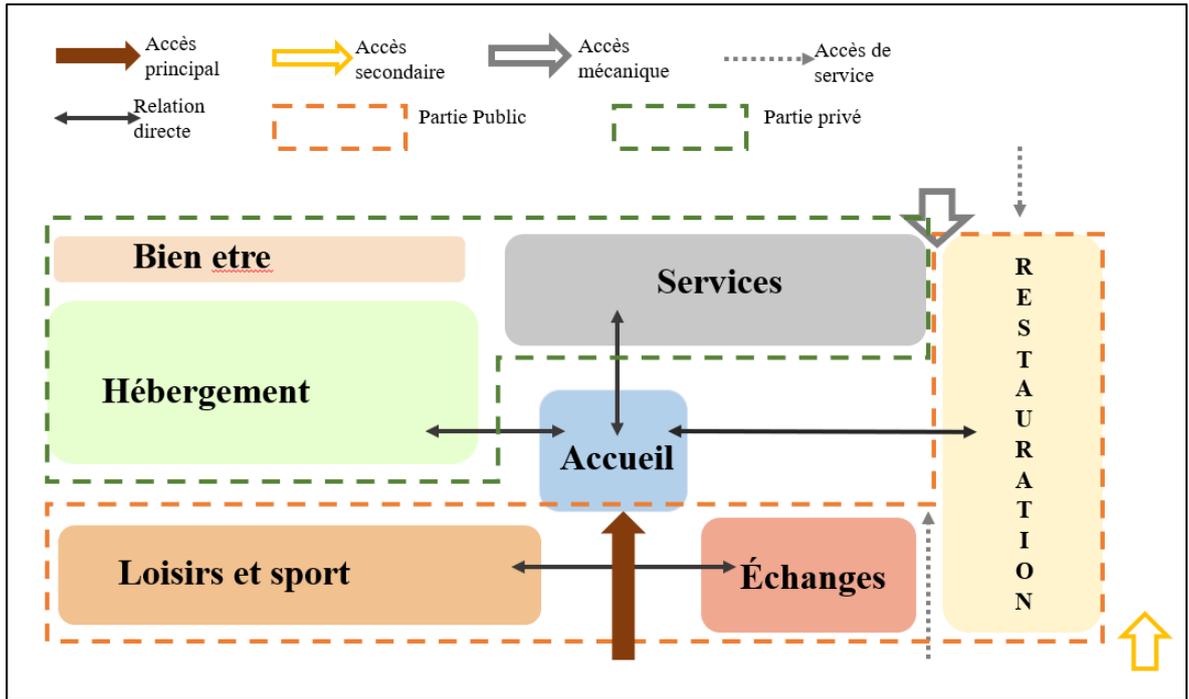
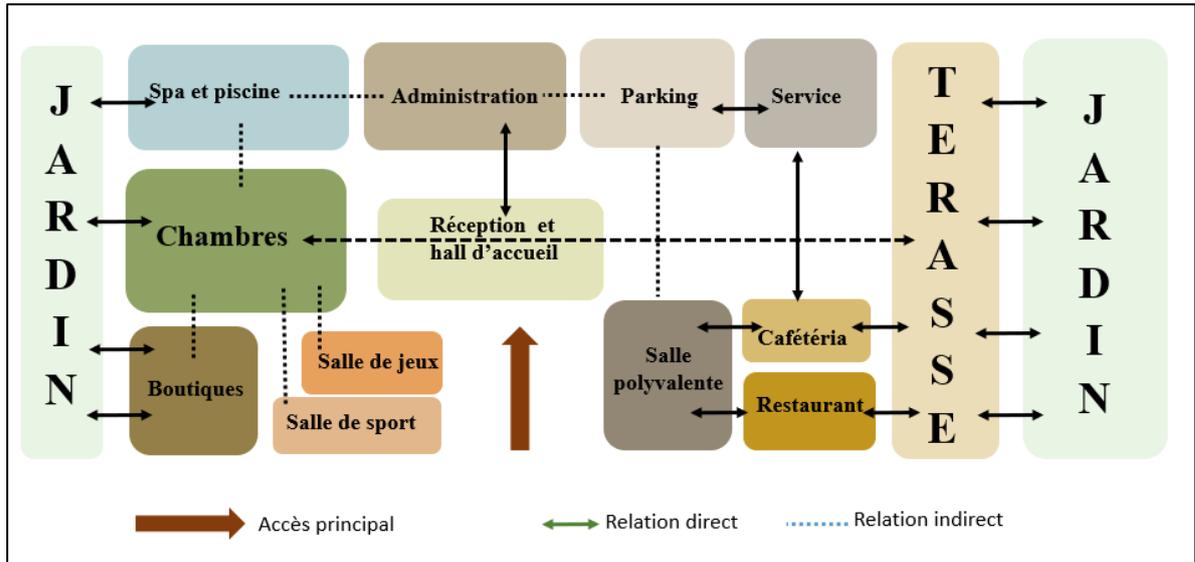


Figure 118 : organigramme fonctionnel de l'hôtel à projeter, élaboré par l'auteur.:

4.5 Organigramme spatial



5. Stratégie d'intervention

Le schémas ci-bas synthétise les points clés de la stratégie de projection du nouvel hotel du rivage :

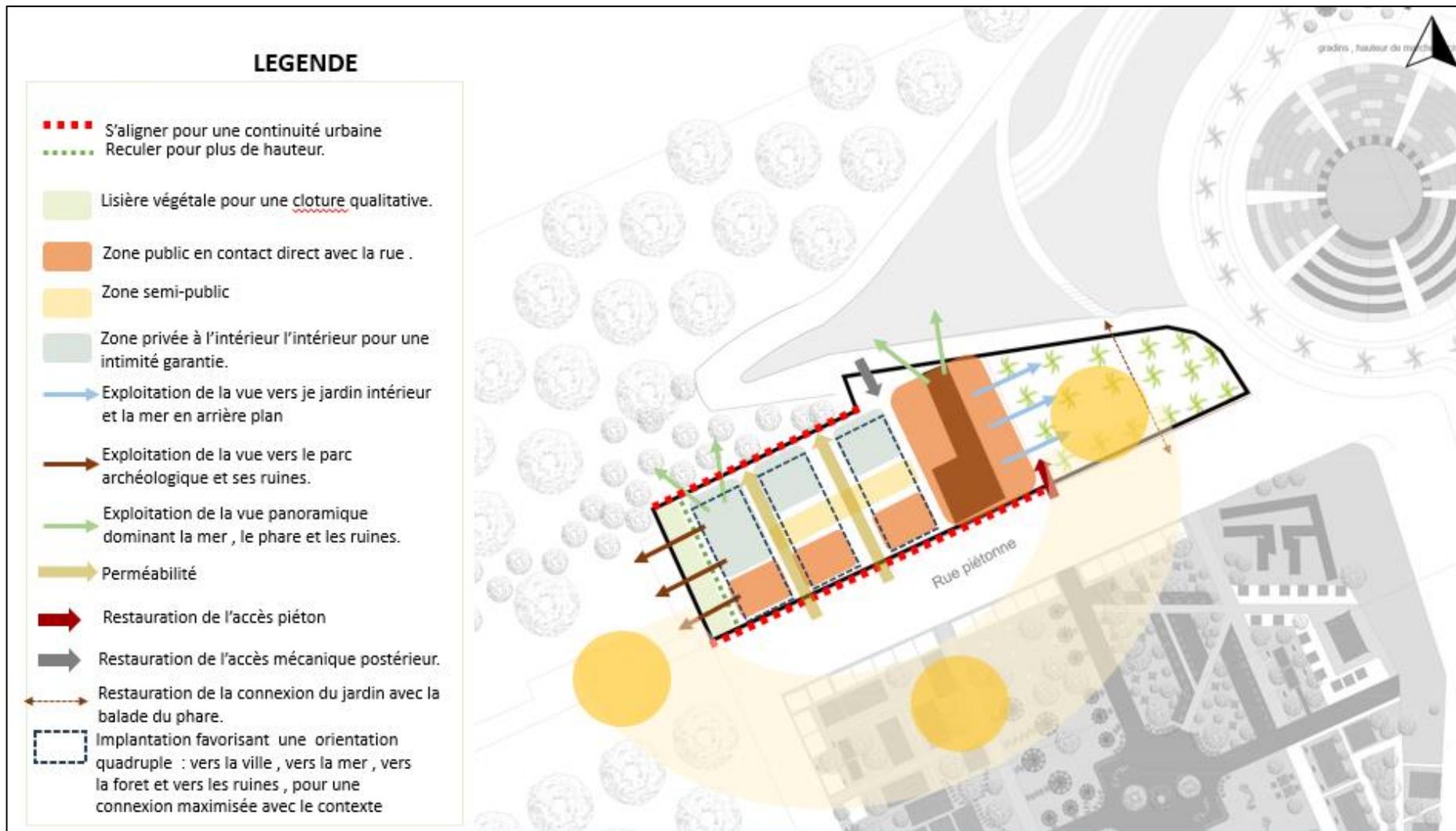


Figure 119 : Schéma de la stratégie d'intervention de la projection du nouvel hotel du rivage , élaboré par auteur.

6. Idée de projet

Dans un site qui se place adossé à une forêt , face à la ville et à la mer , abritant un ancien hôtel d'une valeur historique , on se trouve inséré dans un contexte de « **dualités** » :

- Naturel / Minéral : La forêt et la mer sont des milieux naturels plein de vie tandis que la ville avec ses constructions en matériaux minéraux représente le milieu minéral.
- Ancien / Nouveau : L'ancien bâtiment de hôtel situé dans un milieu urbain en évolution .

Ces rapports de dualité nous ont mené à rechercher des « Dialogues » à travers le projet :

Dialogue forêt/mer , dialogue ancien/nouveau , dialogue intérieur/extérieur , dialogue homme/nature .

7. Conceptualisation du projet

7.1.Références conceptuelles

Pour que notre projet s'insère dans son contexte , la matérialisation de son idée doit reposer sur des concepts :

- Liés au site : continuité visuelle de la forêt vers la mer , et la continuité physique à l'échelle humaine au niveau de la rue piétonne.
- Liés au thème : L'hôtel comme un espace agréable à côtoyer , depuis le hall accueillant aux parcours traversant.
- Liés à l'architecture : le dialogue avec l'ancien et son intégration dans la nouvelle composition par référence .

7.2.Genèse de la forme

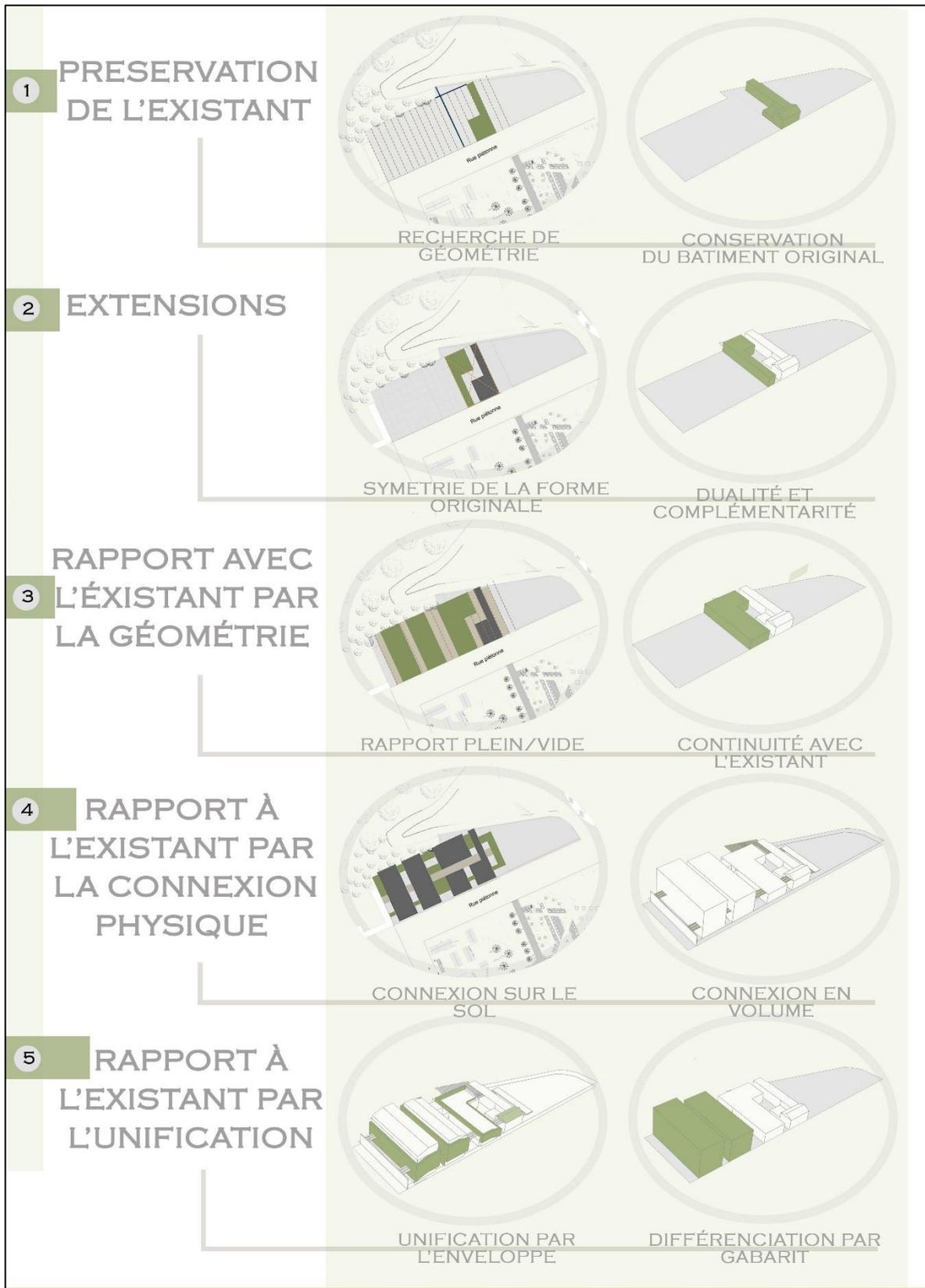
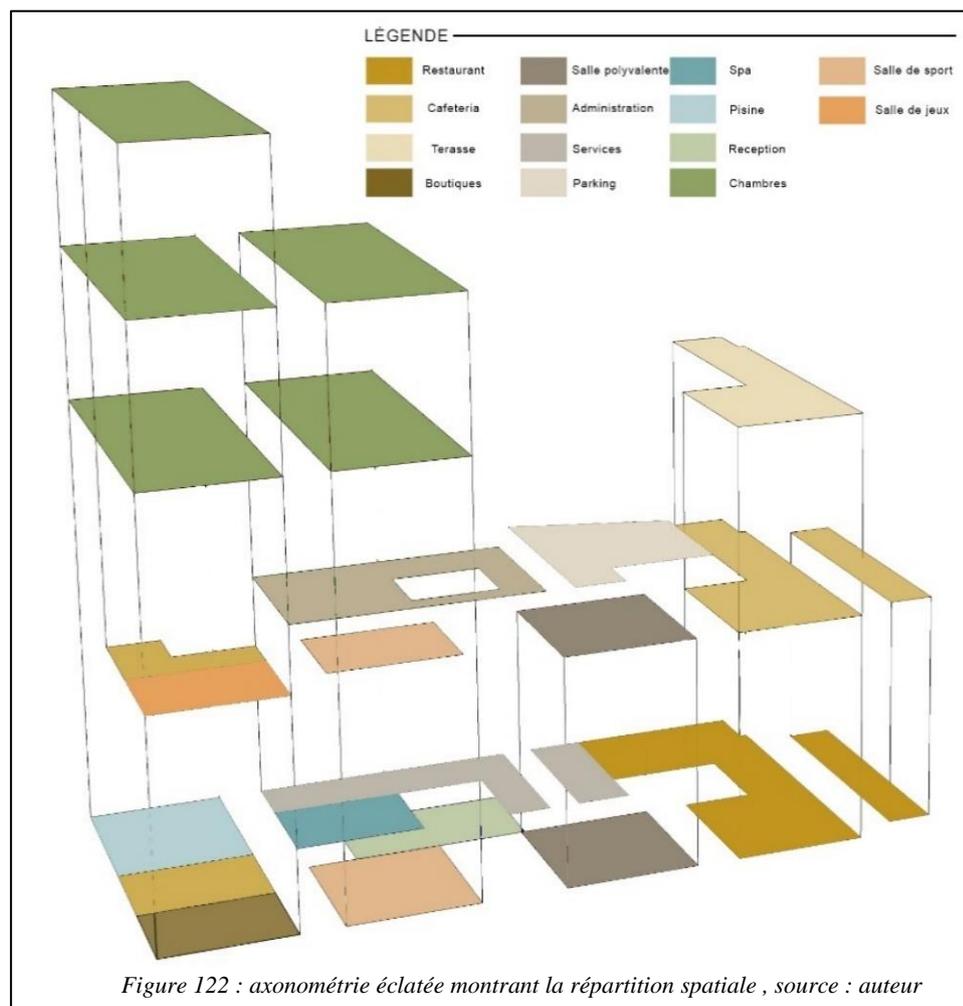
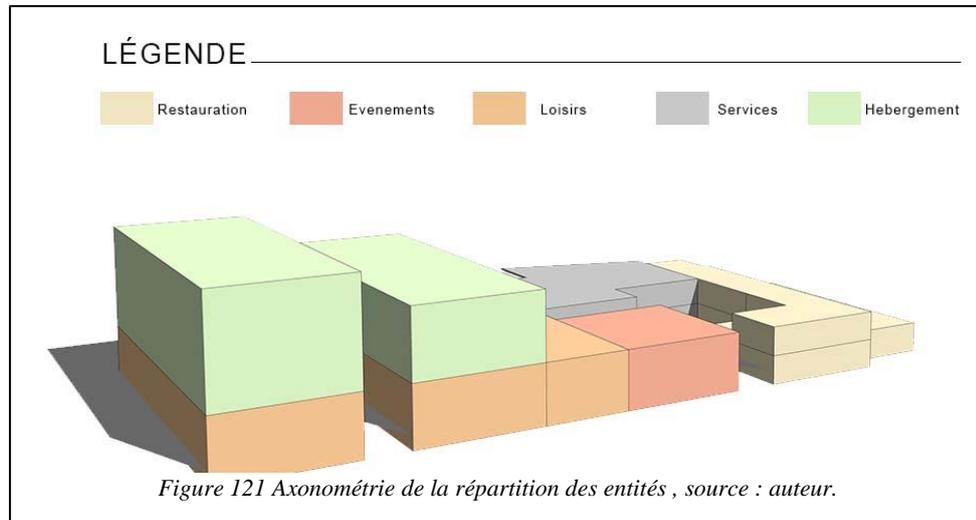


Figure 120 : genèse de la forme , source : auteur.

7.3. Dimensions spatiales

7.3.1. 6.3.1 Organisation fonctionnelle



Les 5 entités sont réparties en hiérarchie du public au privé, les entités d'échange (restauration, animation, loisirs) sont réparties en 2 niveaux, alignées à la rue piétonne (l'entité de restauration occupe l'ancienne structure de l'hôtel), l'entité de services internes de l'équipement est projetée sur la partie arrière en entresol, l'entité hébergement est répartie en deux blocs A et B, au fond du site et en dessus des entités public, pour assurer la privacité au client. (voir figure 119 et figure 120)

7.3.2. 6.3.2 *Système distributif*

La circulation verticale :

La circulation verticale est assurée principalement par une batterie de circulation, contenant une cage d'escalier, un ascenseur à usage public et un ascenseur de service, qui distribue les deux blocs de l'hébergement, les entités public (restauration, administration, loisirs) sont dotées d'un escalier secondaire interne (reliant le rez de chaussée au premier étage)

La circulation horizontale :

Rez de chaussée : Le CARDO de l'hôtel : projeté en continuité avec le CARDO de la cité romaine, orienté nord-est sud-ouest, c'est l'axe de circulation principal qui relie toutes les entités de l'hôtel entre les deux jardins.

Le DECUMANUS de l'hôtel : l'axe central orienté nord-ouest sur est, qui relie l'entrée à la réception et aboutit dans une cour centrale postérieure.

L'entité hébergement : au niveau du bloc A, la circulation se fait par un couloir interne en U. Le bloc B est relié au bloc A par des passerelles courtes, liant les couloirs internes à la batterie de circulation verticale.

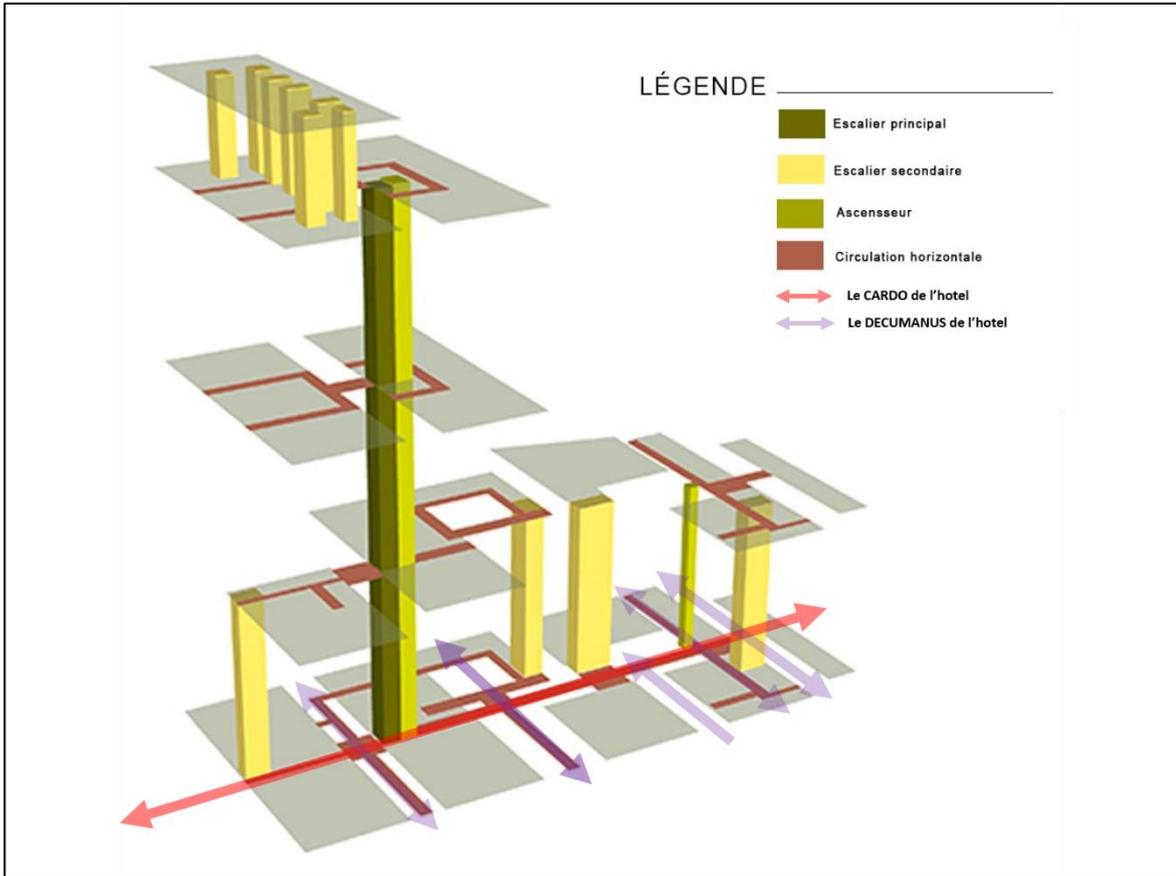


Figure 123 : Axonométrie éclatée du système distributif, source : auteur.

6.4. Expression de la façade

La façade du nouvel hotel du Rivage exprime une réinterprétation de la façade de l'ancien hotel , à travers la reprise de l'ordonnancement (soubassement , corps , couronnement) , la réinterprétation des inclinaisons de la toiture , une caractéristique du style architectural de l'hotel et du quartier , et le rappel des ouvertures par le reprise du module de base.

L'ensemble des blocs est lié par des parois en GRC , avec un motif inspiré de l'opus africanum , un mode de construction antique romain.

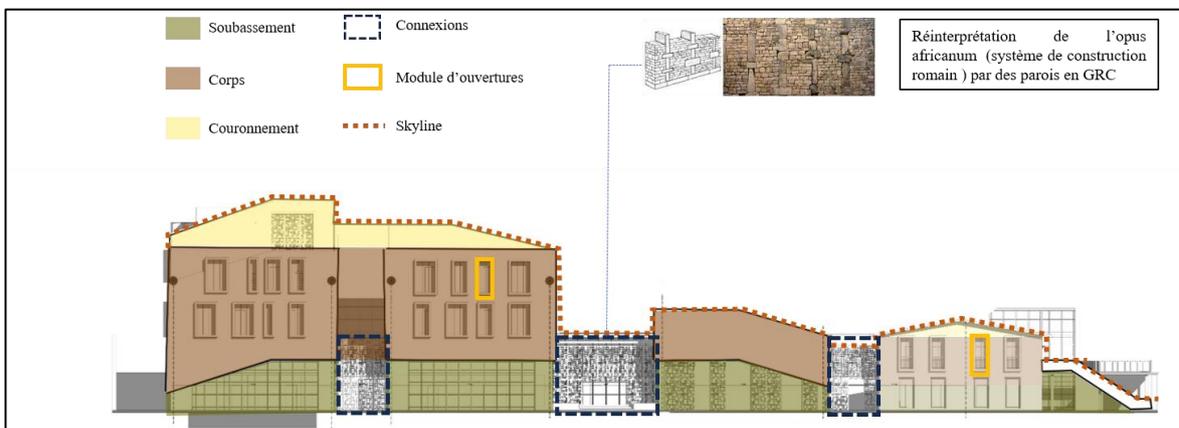
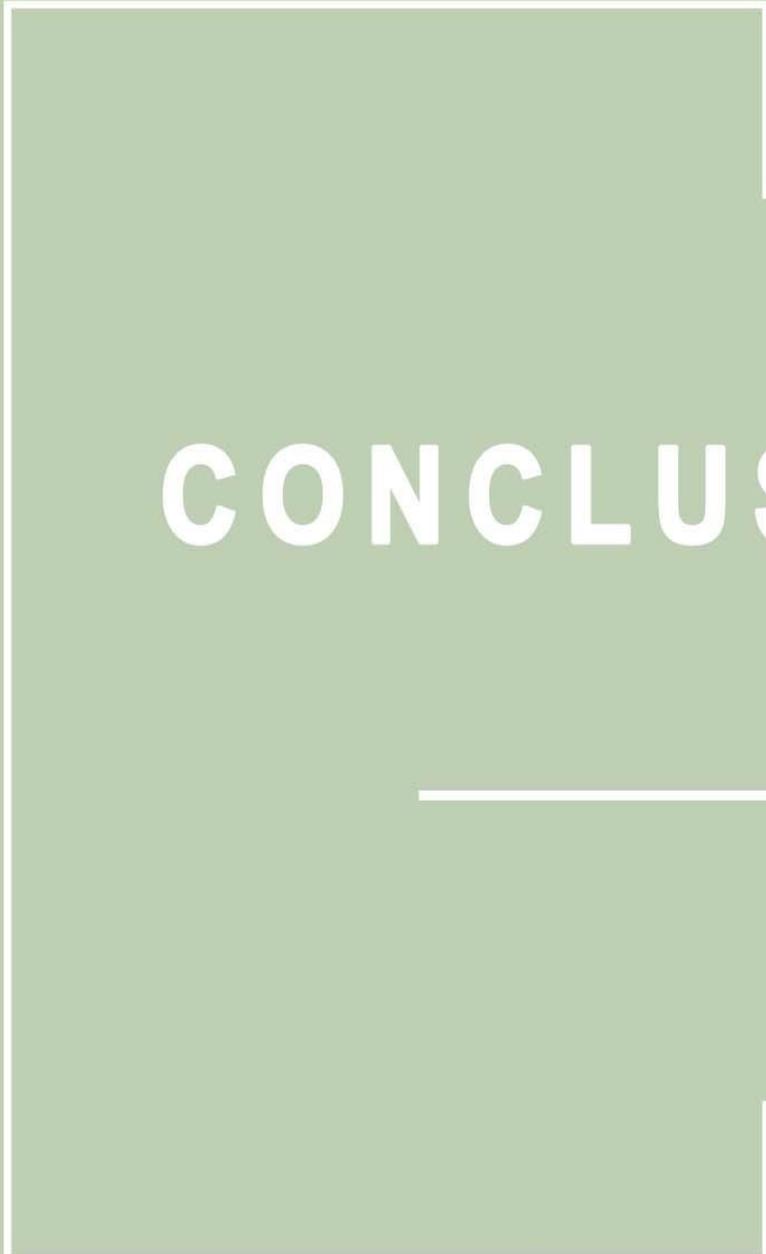


Figure 124 : schéma de l'expression de la façade , élaboré par l'auteur.



CONCLUSION

2023-2024

projet dans un contexte urbain.

CONCLUSION GENERALE

A travers cette recherche nous avons exploré les défis et les opportunités liés à la revitalisation du centre historique de Tipasa qui se trouve actuellement en voie de déclin. L'adoption de l'approche de renouvellement urbain nous a exigée de comprendre d'abord le fonctionnement de la ville, des quartiers, en fonction des problématiques économiques, sociales et environnementales et après la proposition des solutions qui seront en adéquation avec les attentes et aspirations des résidents actuels et futures, tout en préservant le patrimoine urbain et le paysage naturel et anthropique de la ville.

Les analyses menées sur l'état des lieux des composantes physiques et sensorielles, en plus de l'évaluation de la dimension de durabilité dans l'aire d'intervention en question, ont interpellé la possibilité de mettre place une tentative de renouvellement urbain, basée sur six thématiques des concepts clés de l'approche de l'urbanisme durable, citant : la gestion économe du sol, la mixité fonctionnelle, la mobilité, le paysage et les espaces verts, l'aménagement de l'espace public et la gestion des ressources.

L'adoption de ces pratiques s'est traduite par une stratégie d'intervention procédant d'abord à la récupération des bâtiments et sols en friche (tel que l'hôtel du rivage), ou sous exploitation minimale (tel que le musée, et le hangar de l'espace des artisans), comme outil d'utilisation optimale de foncier, puis en développant une mixité fonctionnelle à travers la mutualisation des fonctions de la ville et ceux de la mer visant un équilibre d'usage et d'animation au sein du même quartier ; en synergie avec l'action sur la mobilité, qui propose un plan général de connexion du quartier avec la ville par le transport public visant la réduction de l'usage du véhicule, incluant le parking relais du port qui sert de point de reconversion vers le vélo, et une reconfiguration de la voirie du quartier historique pour une facilité de déplacement à pieds ou en vélos, cela mène au partage de l'espace public qu'est la rue, pour intégrer ces modes de mobilité douce, écologiques et durables.

Ces mobilités douces à leur tour, tendent à connecter les places publiques du quartier, principalement le port réaménagé en trois zones thématiques liées par une balade allant jusqu'au phare à l'ouest et une nouvelle jetée de transport maritime à l'est, inscrite dans une boucle, et connectée à des voies partagées assurant la continuité vers la place des martyrs restructurées. Sur cette trame se superpose la trame verte composée par l'alignement des arbres tout au long des parcours de déplacement comme une sorte de liaison verte entre les

poches naturalisées (la coulée verte au niveau du port, les jardins intérieurs ...etc), et la trame bleue matérialisée par l'élaboration d'un système de récupération et canalisation des eaux pluviales pour une meilleure gestion des ressources.

Vu le facteur temps, et les données récoltés, notre recherche s'est limitée aux thématiques préalablement citées, sans une volonté de négliger les autres concepts qui pourront faire l'objet d'une future recherche

Enfin, ce travail n'est pas seulement une contribution académique, mais également une invitation à poursuivre l'exploration et le développement de la question de revitalisation des centres urbains en déclin dans le cadre d'une approche d'urbanisme durable, sous d'autres angles aussi importants, tel que l'approche inclusive des citoyens, et l'intégrations des avancées technologiques pour la gestion des infrastructures urbaine et la gestion des ressources.



Bibliographie

2023-2024

projet dans un contexte urbain.

Bibliographie

Alfred-Döblin-platz, 2005. *Lesairelles.fr*. [En ligne]
Available at: <http://www.lesairelles.fr/docs/qde5-Vauban%20%C3%A0%20Fribourg.pdf>

[Accès le 23 Decembre 2023].

Anon., 2010. *Grands projets urbains durables*. [En ligne]
Available at: <http://www.ecoquartiers-geneve.ch/index.php?page=vauban>

[Accès le 23 Decembre 2023].

Anon., s.d. [En ligne]
Available at: http://www.ecoquartiersclub.logement.gouv.fr/IMG/pdf/Dossier_Palmares_Union_roubaix_Tourcoing_wattrelos_version_en_ligne_cle215749.pdf

ARAB Smail, 2020. *Rapport technique sur l'hotel "BEAU RIVAGE" de Tipasa*, Tipasa : Office Nationale de Gestion et d'exploitation des Biens Culturels Protégés Sites et Musée de Tipasa.

Augustina coulleri, 2021. *Archdaily*. [En ligne]
Available at: <https://www.archdaily.com/964898/baja-club-hotel-max-von-werz>
[Accès le 23 mars 2024].

BARRERE, B., 2004. *Quartier Vauban , laboratoire de la ville durable*. [En ligne]
Available at: <http://crep.strasbourg.free.fr/IMG/pdf/Barrere-Vauban-200410.pdf>
[Accès le 23 Janvier 2024].

BEREZOWSKA-AZZAG, E., 2008. Le renouvellement urbain pour une ville soutenable. *Renouvellement ou régénération urbaine , débat contradictoire ?*, p. 119.

Carfree, 2008. *Carfree*. [En ligne]
Available at: <https://carfree.fr/index.php/2008/02/03/quartier-vauban-quartier-zero>

voiture-a-fribourg/

[Accès le 26 mars 2024].

Catherine CHARLOT VALDIEU & Philippe OUTREQUIN, 2009. *Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement*. [En ligne]

Available at: <https://www.caue-nord.com/SPASSDATA/ALGEDIM/QOKQWR/D71/D7158.PDF>

[Accès le 16 Mars 2024].

CHARLOT-VALDIEU & OUTREQUIN, 2009. *L'urbanisme durable : concevoir un écoquartier*. Saint Etienne: LE MONITEUR.

COATES, G. J., 2013. *International Journal of Design & Nature and Ecodynamics*. [En ligne]

Available at: <https://www.witpress.com/elibrary/dne-volumes/8/4/762>

[Accès le 25 Janvier 2024].

Collectivités viables, 2023. *Vivre en ville*. [En ligne]

Available at: <https://collectivitesviables.org/articles/rue-partagee.aspx#:~:text=La%20rue%20partag%C3%A9e%20est%20une,diff%C3%A8rent%20d'une%20rue%20traditionnelle>.

[Accès le 11 fevrier 2024].

Danzelot, J., 2009. *Academia.edu*. [En ligne]

Available at: https://www.academia.edu/38220311/Jacques_Donzelot_La_ville_%C3%A0_trois_vitesses_Paris_Editions_de_la_Villette_2009

[Accès le 28 12 2023].

De-Hogues, B., 2024. *Le charme intemporel des marchés parisiens*, Paris: Paris Match.

Delacroix, J., 2010. *URBANISME pour une ville désirable*, Paris: WORD WILDWIFE FUND.

Desage, F., 2005. Roubaix et la construction de l'institution communautaire : une contribution paradoxale 1966-2002. *Roubaix : 50 ans de transformation urbaine et de mutation sociale*, pp. 129-147.

Dictionnaire de l'académie française, 1932-1935. *Dictionnaire de l'académie française*. 8eme éd. Paris: Hachette.

Dictionnaire français LAROUSSE, s.d. *Larousse.fr*. [En ligne]
Available at: <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/h%C3%B4tellerie/40480#:~:text=logement%20des%20h%C3%B4tes,-,h%C3%B4tellerie%20n.f.,activit%C3%A9s%20%3B%20la%20profession...&text=hostellerie%20n.f.,caract%C3%A8re%20%C3%A9l%C3%A9gant%2C%20confortable...>
[Accès le 14 mars 2024].

DJABALLAH, A. C., 2008. *Processus de conduite des projets de renouvellement urbain : question e la maitrise d'ouvrage urbaine , cas du Hamma-Husein Dey.*, Alger: s.n.

DJELLATA, A., 2019. *Academia edu*. [En ligne]
Available at: <https://blida.academia.edu/djellataamel>

Elisabeth, T.-A., 2013-2014. [En ligne]
Available at: http://memoires.scd.univ-tours.fr/EPU_DA/LOCAL/2014stgDA3_TaussatAnneElisabeth.pdf

Ernest NEUFERT, 2010. *NEUFERT : les éléments de projets de construction*. 10eme éd. Paris: DUNOD.

Florie, R., 2009-2019. [En ligne]
Available at: https://www.applis.univ-tours.fr/scd/EPU_DA/2010PFE_Richard_Florie.pdf

Headlight audit, 2024. *Hotel de tourisme*. [En ligne]
Available at: <https://www.headlight-audit.com/les-hebergements-touristiques/hotel-de-tourisme>
[Accès le 14 Avri 2024].

Headlight audit, s.d. [En ligne].

ITA, C., 2019. *Livre blanc , projet portes de paris : Villes du quart d'heure , Territoire de la demi heure.*, Paris: IAE de Paris - Sorbonne business school.

Julien, 2023. *Magazine de la métropole de Lyon*. [En ligne]
Available at: <https://met.grandlyon.com/debut-des-travaux-de-la-voie-lyonnaise-2-sur->

stalingrad-et-vivier-merle/

[Accès le 06 Avril 2024].

LARRIVE , R., 1992. *Hotels*. Paris: Techniques de l'ingénieur.

Le moniteur, 2011. *Le moniteur*. [En ligne]
Available at: <https://www.lemoniteur.fr/photo/palmares-de-l-appel-a-projets-ecoquartier-2011.1037519/ecoquartier-de-l-union-roubaix-tourcoing-wattrelos.7>

Léna Delugin, Margaux Le Naour, Léo Génin - Icare, 2022. [En ligne]
Available at: <https://librairie.ademe.fr/urbanisme-et-batiment/5989-faire-la-ville-dense-durable-et-desirable.html>

Lille Métropole, 2007. *Charte des éco-quartiers de Lille Métropole Communauté Urbaine*. [En ligne]
Available at: https://www.s-pass.org/SPASSDATA/attachments/2011_09/22/5f7f3c3078d82-d13916.PDF
[Accès le 29 decembre 2023].

Manteslajolie, 2014. *Projets municipaux , rénovation urbaine*. [En ligne]
Available at: <https://www.manteslajolie.fr/projets-municipaux/renovation-urbaine>
[Accès le 24 06 2024].

Marcel BOURSEAU, 1980. *L'équipement hotelier construction installation matériel*. Nouvelle version éd. France: FLAMMARION.

Ministère du tourisme, 2019. section 3 Du classement des établissements hôteliers. *Journal officiel*.

MORENO, C., 2024. *La ville du quart d'heure* [Interview] (15 Janvier 2024).

Paris, v. d., 2020. *La ville du quart d'heure en image*. [En ligne]
Available at: <https://www.paris.fr/pages/la-ville-du-quart-d-heure-en-images-15849>
[Accès le 11 Fevrier 2024].

Pierre MERLIN & Françoise Choay, 2010. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Quadrige Dicos Poche éd. France: s.n.

Rabie, J., 2009. [En ligne]
Available at: <https://cdn.s->

pass.org/SPASSDATA/attachments/2015_12/14/5f7f3e85b233d-d29703.pdf

[Accès le 23 décembre 2023].

Radio Algérienne, 2019. *RadioAlgérie.dz*. [En ligne]

Available at: <https://radioalgerie.dz/news/fr/article/20190608/171673.html>

[Accès le 16 03 2024].

Timur, U. P., 2013. *Intechopen*. [En ligne]

Available at: <https://www.intechopen.com/chapters/45422#>

[Accès le 16 février 2024].

Tripadvisor, 2023. *Hotels à Alger centre*. [En ligne]

Available at: [https://www.tripadvisor.fr/Hotel_Review-g12017949-d15236874-](https://www.tripadvisor.fr/Hotel_Review-g12017949-d15236874-Reviews-Hotel_Tulip_Inn_Naya-Alger_Centre_Algers_Province.html#/media/15236874/?albumid=101&type=0&category=101)

[Reviews-Hotel_Tulip_Inn_Naya-](https://www.tripadvisor.fr/Hotel_Review-g12017949-d15236874-Reviews-Hotel_Tulip_Inn_Naya-Alger_Centre_Algers_Province.html#/media/15236874/?albumid=101&type=0&category=101)

[Alger_Centre_Algers_Province.html#/media/15236874/?albumid=101&type=0&categ](https://www.tripadvisor.fr/Hotel_Review-g12017949-d15236874-Reviews-Hotel_Tulip_Inn_Naya-Alger_Centre_Algers_Province.html#/media/15236874/?albumid=101&type=0&category=101)

[ory=101](https://www.tripadvisor.fr/Hotel_Review-g12017949-d15236874-Reviews-Hotel_Tulip_Inn_Naya-Alger_Centre_Algers_Province.html#/media/15236874/?albumid=101&type=0&category=101)

[Accès le 15 mars 2024].

Vandermotten, C., 2007. Territoires et inégalités. *Environnement et inégalités sociales*.

Table des figures

Figure 1: Organigramme de la structure du mémoire, source : auteur.....	6
Figure 2:schémas des étapes de la démarche traditionnelle d'un projet urbain .Source : (CHARLOT-VALDIEU & OUTREQUIN, 2009, p. 135)	9
Figure 3 : Schéma des étapes d'un projet urbain durable selon la démarche HQE ² R. Source : (Catherine CHARLOT VALDIEU & Philippe OUTREQUIN, 2009)	10
Figure 4 : La politique du renouvellement urbain , source : (DJABALLAH, 2008)	11
Figure 5: quartier renouvelé de MONTORGUEIL , source : (De-Hogues, 2024).....	12
Figure 6 : quartier Mantes La Joie renouvelé . source : (Manteslajolie, 2014).....	12
Figure 7 : Schémas illustratif de la ville du quart d'heure . source : (Paris, 2020)	13
Figure 8 : Voie mécanique avant le réaménagement , source : (Julien, 2023).....	15
Figure 9 : Voie repartagée avec l'élimination des séparations physiques , source : (Julien, 2023).....	15
Figure 10 : Exemple d'une rue partagée , source : (Julien, 2023)	16
Figure 11 La nouvelle image du quartier vauban , source : : (Carfree, 2008).....	19
Figure 12: carte synthétisant le programme projeté du projet de renouvellement urbain de Vauban , source : (BARRERE, 2004)	21
Figure 13 : schéma de la mobilité projetée du quartier Vauban , source : (BARRERE, 2004)	22
Figure 14 : Nouvelle image du quartier de l'Union , source : (Le moniteur, 2011)	23
Figure 15 : carte des secteurs du quartier , élaborée par l'auteur sur le support d'une image aérienne de google earth.	25
Figure 16: carte de maillage des voies de mobilité douce , élaborée par l'auteur	26
Figure 17 : carte de maillage des trames verte et bleue , élaborée par l'auteur	26
Figure 18 : carte représentant les limites géographiques et l'accessibilité à la ville de Tipaza , Source : élaborée par l'ensemble du groupe sur le support d'une image aérienne prise de Google earth.	31
Figure 19 : carte de la période phénicienne , Source : l'ensemble du groupe.....	32
Figure 20: Carte du développement urbain à l'époque coloniale , source : l'ensemble du groupe	32
Figure 21 : carte de la 1ere étape du développement de la ville Romaine , source : l'ensemble du groupe	32

Figure 22: Carte du développement de la ville post-coloniale , source : l'ensemble du groupe	32
Figure 23: carte de synthèse de la croissance urbaine de la ville de Tipaza , Source: l'ensemble du groupe	33
Figure 24 : Zone boisée du parc archéologique ouest de Tipaza , source : https://www.24hdz.dz/tipasa-interdiction-camping-villegiature-forets/	34
Figure 25: Carte des servitudes , Source : Google earth , éditée par l'ensemble du groupe à l'aide du PDAU de Tipaza 2024	34
Figure 26 : carte des servitudes , élaborée par l'ensemble du groupe sur le support d'une image aérienne de Google earth.	35
Figure 27 : carte des limites de l'aire d'étude , élaborée par l'ensemble du groupe sur le support d'une image aérienne de google earth.....	36
Figure 28 : carte de situation de l'aire d'étude , élaborée par l'ensemble du groupe sur le support d'une image aérienne de google earth.....	36
Figure 29 : carte d'accessibilité à l'aire de l'étude , élaborée par l'ensemble sur le support d'une image aérienne de google earth.....	36
Figure 30 : carte du système viaire , élaborée par l'ensemble du groupe	36
Figure 31 : carte du bati/non-bati , élaborée par l'ensemble du groupe.....	37
Figure 32 : carte du système parcellaire , élaborée par l'ensemble du groupe	37
Figure 33 : carte des gabarits du bati de l'aire d'étude , élaborée par l'ensemble du groupe.	37
Figure 34 : carte des typologies de bati élaborée par l'ensemble du groupe	37
Figure 35 : carte de l'état de bati de l'aire d'étude , élaborée par l'ensemble du groupe.....	38
Figure 36 : plan précisant l'état de la perméabilité visuelle , source : l'ensemble du groupe.	39
Figure 37 : carte de la perméabilité physique (connexions entre les entités du quartier) , source : l'ensemble du groupe.....	39
Figure 38 : Coupe schématique de la topographie du site , source : l'ensemble du groupe.	39
Figure 39 . carte de la perméabilité physique (connexion la ville) , source : l'ensemble du groupe.	39
Figure 41 : Les percés visuelles , crédit : auteur.	39
Figure 40 : image de la jetée principale , crédit auteur.....	39
Figure 42 : coupe schématique précisant la perméabilité visuelle , source : l'ensemble du groupe.....	39

Figure 43 : les différents équipements du quartier , crédit auteur	39
Figure 44 : Façades des nouvelles constructions , crédit : auteur.....	40
Figure 45 : façades coloniales , crédit : auteur.	40
Figure 46 : L'espace du port , crédit : auteur.....	40
Figure 47 :La RN11 , crédit : auteur.....	40
Figure 48 : la place des martyrs, crédit : auteur/	40
Figure 49 : Carte des parcours , source : l'ensemble du groupe.	40
Figure 50 : Parcours de la RN11	40
Figure 51: Deux séquences d'animation différente du parcours administratif , crédit: auteur.	41
Figure 52: images prises du parcours culturel , crédit : auteur.....	41
Figure 53: parcours de la marine , crédit : auteur.....	41
Figure 54 : le parcours piéton vers l'entrée du parc archéologique , crédit : auteur.....	41
Figure 56: Carte des limites sensorielles. Elaborée par l'ensemble du groupe.	42
Figure 55: Carte des quartiers sensoriels.élaborée par l'ensempble du groupe.....	42
Figure 57: Carte des nœuds de l'aire d'étude.élaborée par l'ensemble du groupe.....	42
Figure 58: Carte des points de repère de l'aire d'étude.élaborée par l'ensemble du groupe.	42
Figure 59: Photos du port de Tipasa. , crédit : auteur.....	42
Figure 60: Façades rythmées horizontalement. Crédit : auteur , éditées par l'ensemble du groupe.	43
Figure 61: Façade rythmé verticalement.	43
Figure 62: Schéma du Skyline de l'axe culturel (Rue Chahid BOUKHETACHE).élaborée par l'ensemble du groupe	43
Figure 63: Façade du bâtiment de la radio.	43
Figure 64: Photos des différentes constructions dans l'aire d'étude.	43
Figure 65: Image mentale de la ville de Tipasa., élaborée par l'ensemble du groupe	44
Figure 67: Carte de situation et limites de l'aire d'intervention. Source : l'ensemble du groupe.	45
Figure 66: Carte d'accessibilité de l'aire d'intervention. Source : l'ensemble du groupe	45
Figure 68: Carte de la topographie de l'aire d'intervention.élaborée par l'ensemble du groupe	45
Figure 69 : Vue depuis le belvédère , crédit : auteur.....	46
Figure 70 : vue depuis le port vers le jardin de l'hotel , crédit : auteur.	46
Figure 71 : vue depuis la balade de la jetée , crédit : auteur.....	46

Figure 72 : constructions portuaires en hangars industriels , crédit auteur	46
Figure 73 : constructions de style standardisé hauteurs en arrière plan de la ville (grands ensembles) , crédit : auteur	46
Figure 74 : construction récente de style non idenfiable , crédit auteur.....	46
Figure 75: l'hotel du rivage , batiment du style colonial , crédit : auteur.	46
Figure 76 : construction du style colonial , crédit : auteur	46
Figure 77 : : constructions portuaires en hangars indu.....	46
Figure 78 : vue depuis la place des martyrs, crédit auteur	46
Figure 79: Carte des vues et directions préférentielles de l'aire d'étude.	46
Figure 80 : Carte des équipements élaborée par l'ensemble du groupe.....	47
<i>Figure 81: Radar d'évaluations des thématiques en état actuel élaboré par l'ensemble du groupe</i>	<i>47</i>
Figure 82 : schémas de la stratégie urbaine , élaboré par l'ensemble du groupe.	49
Figure 83: Carte des fonctions projetés. élaborée par l'ensemble du groupe.....	50
Figure 84: Carte des sens des voies.....	50
Figure 85: Carte des circuits de bus projetés a l'échelle de la ville..	50
Figure 86: Carte d'intervention sur l'espace vert.	51
Figure 87:configuration de la rue partagée. Elaborée par l'ensemble du groupe	51
Figure 88:première configuration de la voie partagée :Voiture , bus , vélo . élaborée par l'ensemble du groupe.....	51
Figure 89: Carte d'intervention sur l'espace public.....	51
Figure 90:deuxième configuration de la voie partagée : voiture , vélo. élaborée par l'ensemble du groupe.....	51
Figure 91: Schéma de récupération des eaux pluviales.....	52
Figure 92: Plan d'aménagement globale.....	52
Figure 93: Illustration d'utilisation des panneaux photovoltaïques.	52
Figure 94: Illustration de système de collecte de déchet.	52
Figure 95 : Image d'ensemble de l'hotel Baja hotel club , source : (Augustina coulleri, 2021)	61
Figure 96 : Schémas du principe d'implantation de l'hotel Baja , source (Augustina coulleri, 2021).....	62
Figure 97 : extension du restaurant en terrasse intérieure sous pergola , source : (Augustina coulleri, 2021).....	62

Figure 98 : Répartition spatiale du Baja hotel club , source : (Augustina coulleri, 2021) éditée par l'auteur.	62
Figure 99 : vue de l'escalier panoramique sur la piscine et solarium , source : (Augustina coulleri, 2021).....	63
Figure 100 : Bassin d'eau au patio de l'hotel , source : (Augustina coulleri, 2021)	63
Figure 101 : les terrasses des chambres orientées vers la mer , source (Augustina coulleri, 2021).....	63
Figure 102 : Terasse avec une vue dominant la mer , source (Augustina coulleri, 2021)..	63
Figure 103 : Situation de l'hotel du rivage dans le contexte urbain , Source: auteur	65
Figure 104 : Anciennes images de l'hotel du rivage , sa terrasse et son jardin , source : (ARAB Smail, 2020)	66
Figure 105 : schémas en plan précisant les caractéristiques de la forme du site de l'hotel , Source: auteur	67
Figure 106 : coupe schématique de la topographie du site de l'hotel , Source: auteur	67
Figure 107 : Schémas en plan des accès au site de l'hotel , Source: auteur.....	68
Figure 108 : schéma en plan de l'ensoleillement , Source: auteur.....	68
Figure 109 : Vue depuis la terrasse de l'hotel vers la ville de Tipaza , Crédit : auteur 2021	69
Figure 110 : Vue depuis la fenetre de la chambre d'Albert Camus dans l'hotel du rivage , Crédit : auteur 2021	69
Figure 111 : Vue sur le jardin de l'hotel du rivage , Crédit : auteur 2021	69
Figure 112 : Vue depuis la terrasse de l'hotel sur la villa angelvy , Crédit : auteur 2021.....	69
Figure 113 : Vue depuis la terrasse de l'hotel de rivage , Crédit : auteur 2021	69
Figure 114 : Vue depuis la terrasse de l'hotel du rivage sur la foret , Crédit : auteur 2021 ..	69
Figure 115 : La façade sud-est de l'hotel du rivage , Crédit : auteur 2021	70
Figure 116 : Plan de l'état de conservation du rdc de l'hotel , Source : (ARAB Smail, 2020), redessiné par auteur.	70
Figure 117 :schéma d'organisation générale exemplaire de l'hotel , source (Ernest NEUFERT, 2010).....	73
Figure 118 : organigramme fonctionnel de l'hotel à projeter , élaboré par l'auteur.:	76
Figure 119 : Schéma de la stratégie d'intervention de la projection du nouvel hotel du rivage , élaboré par auteur.	75
Figure 120 Axonométrie de la répartition des entités , source : auteur.	77
Figure 121 : axonométrie éclatée montrant la répartition spatiale , source : auteur.....	77
Figure 122 : Axonométrie éclatée du système distributif , source : auteur.	77

Figure 123 : schéma de l'expression de la façade , élaboré par l'auteur. 77

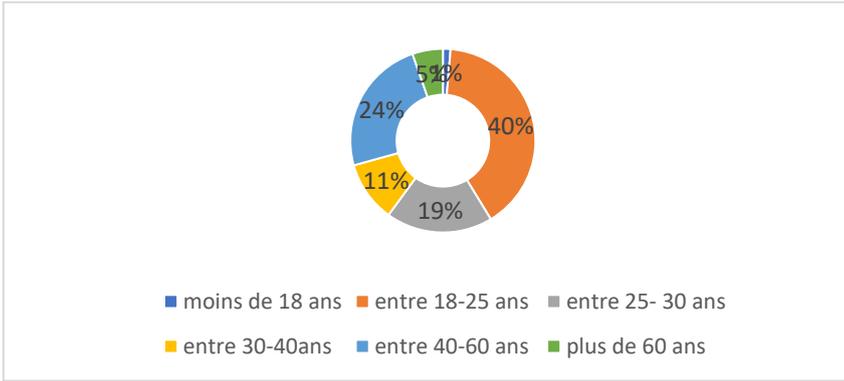
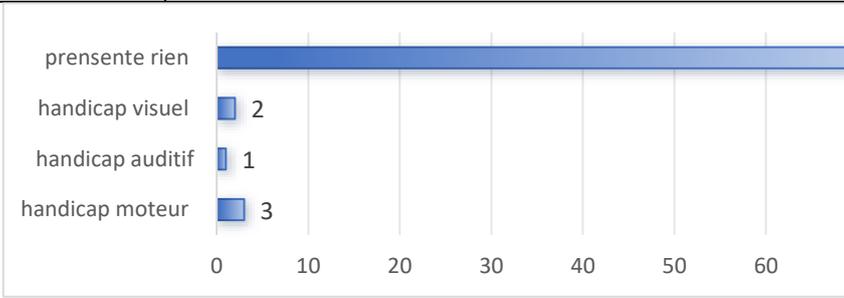
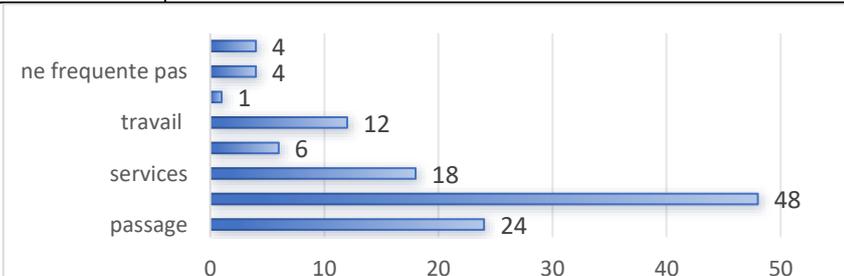
Annexe

2023-2024

projet dans un contexte urbain.

ANNEXE 01 : RESULTATS DU QUESTIONNAIRE

Tableau1: Les caractéristiques sociodémographiques

<i>Les questions</i>	<i>Les réponses</i>	
Le sexe	Femme	46 (61,3%)
	Homme	29(38,7%)
Catégories d'Age	 <p>■ moins de 18 ans ■ entre 18-25 ans ■ entre 25- 30 ans ■ entre 30-40ans ■ entre 40-60 ans ■ plus de 60 ans</p>	
Etes-vous une personne a mobilité réduite ?	Non	59(89,4%)
	Oui	7(10,6%)
Si oui, de quelle catégorie êtes-vous:		
Etes-vous habitant de la ville ?	Non	55(73,3%)
	Oui	20(26,7%)
Besoins de fréquentation :		

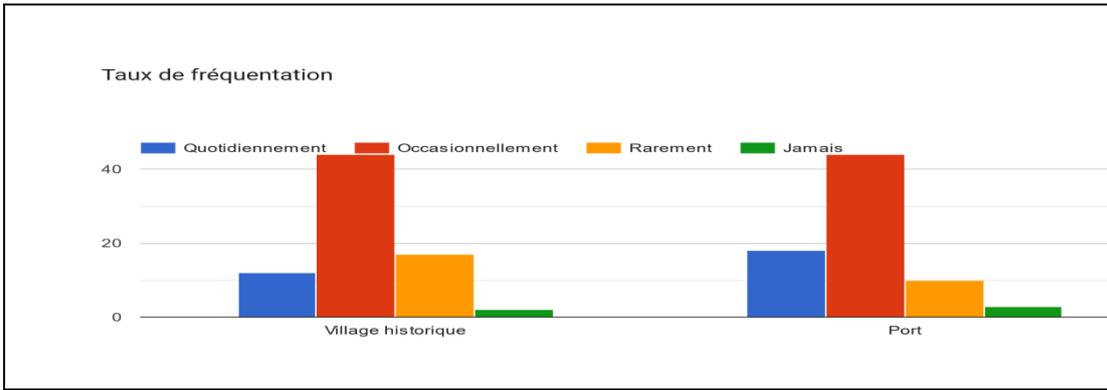


Tableau2: Les différents moyens de mobilité

Les questions	Les réponses													
<p>Modes de déplacements :</p>														
Les difficultés lors de vos déplacements	Non	19(25,3%)												
	Oui	56(74,7%)												
Si oui, lesquels :	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Raison</th> <th>Nombre de répondants</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>manque de sécurité</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td>manque de transport</td> <td>23</td> </tr> <tr> <td>manques de stationnement</td> <td>33</td> </tr> <tr> <td>Embouteillage</td> <td>35</td> </tr> </tbody> </table>				Raison	Nombre de répondants	manque de sécurité	11	manque de transport	23	manques de stationnement	33	Embouteillage	35
Raison	Nombre de répondants													
manque de sécurité	11													
manque de transport	23													
manques de stationnement	33													
Embouteillage	35													
Trouvez-vous la possibilité de transport en commun		Suffisante	Sécurisée	Confortable										
	Oui	13	21	08										
	Non	40	26	37										
	Je ne sais pas	22	28	21										

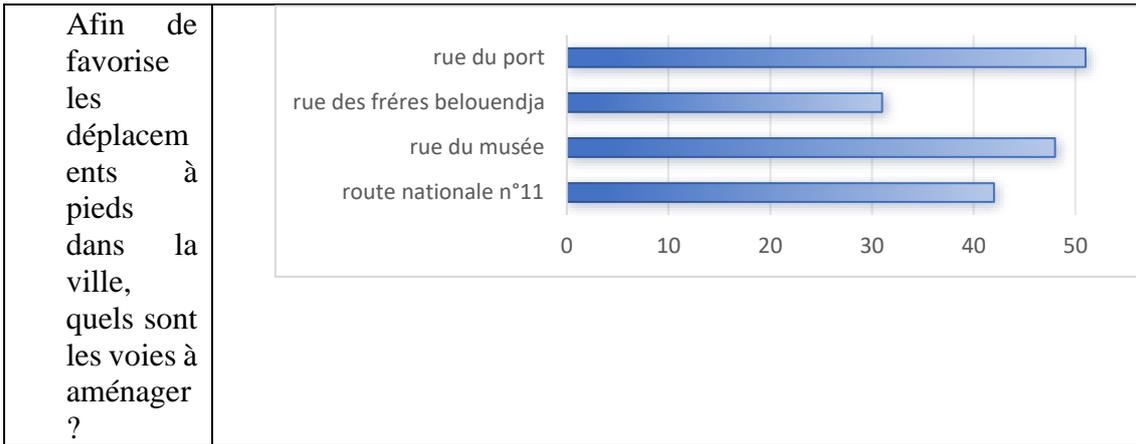
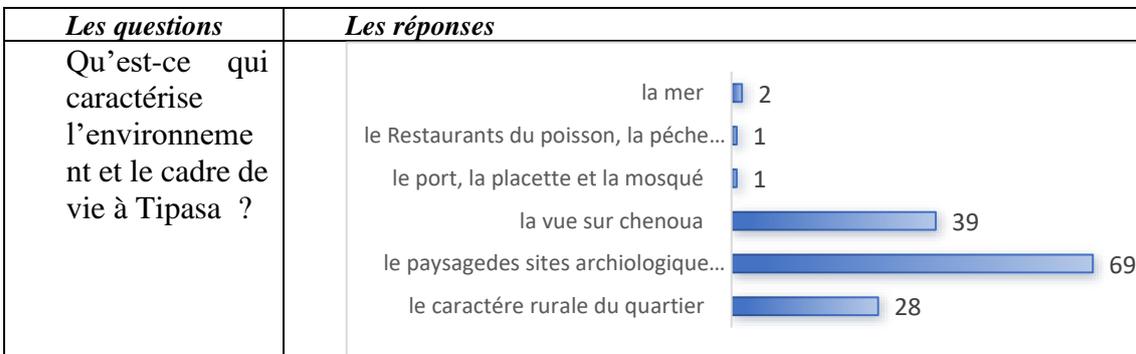


Tableau3: Représentative des différents besoins en stationnement

<i>Les questions</i>	<i>Les réponses</i>	
Selon vous, l'offre de stationnement au quartier est-elle suffisante ?	Oui	10 (13,3%)
	Non	65(86,7%)
Trouvez-vous que les points de stationnement sont bien répartis sur le territoire ?	Oui	11(14,7%)
	Non	64(85,3%)
Est-il possible de stationner sa voiture en dehors du quartier et circuler en utilisant d'autres alternatives ?	Oui	21(28%)
	Non	54(72%)

Tableau4 : Les paysages et l'aménagement des espaces publics



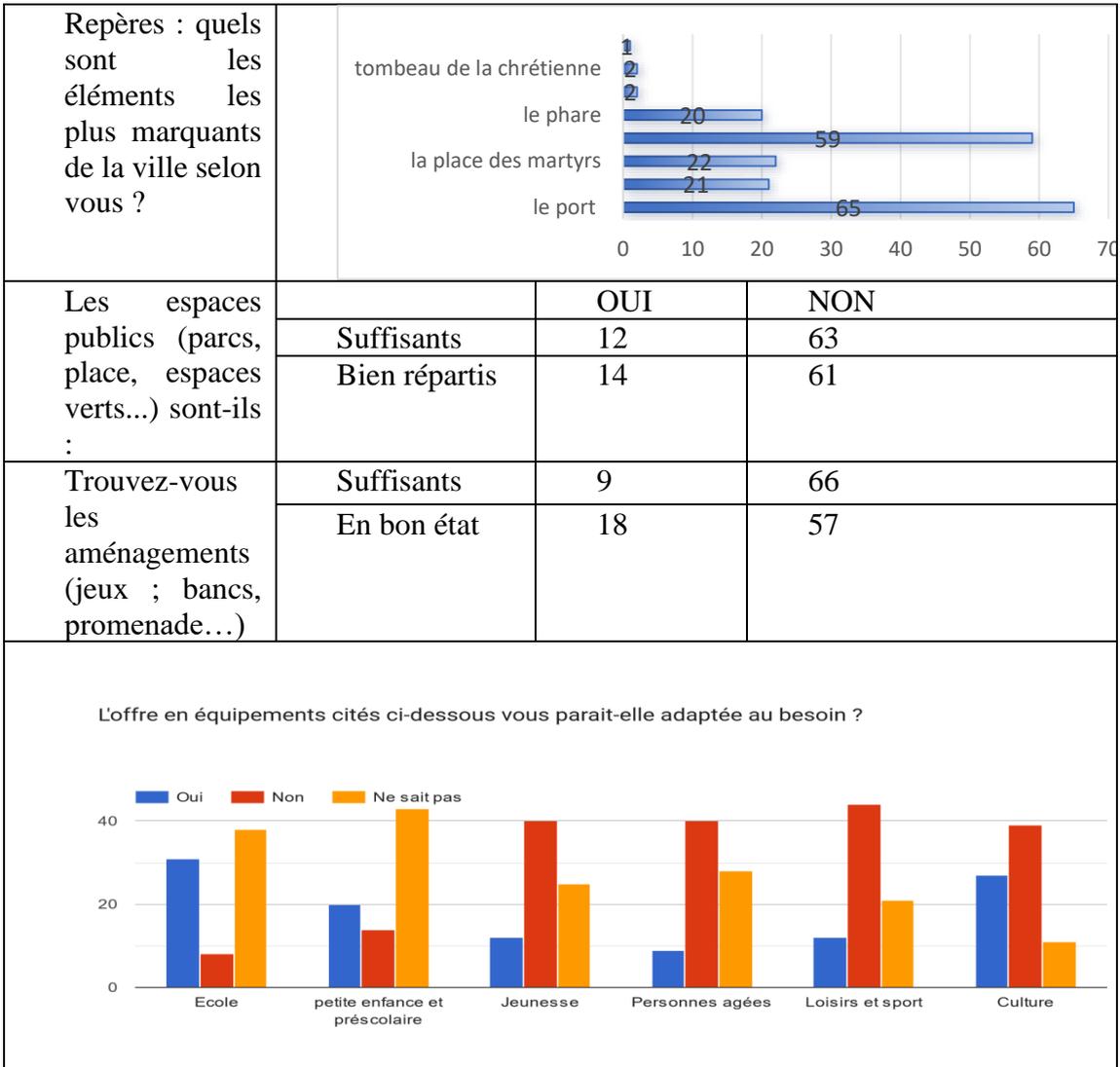


Tableau5 : Les différents besoins en commerces

<i>Les questions</i>	<i>Les réponses</i>	
Existe-il des besoins particuliers au niveau des commerces de proximité qui ne répondent pas q vos attentes ?	Oui	50(64,9%)
	Non	25(35,1%)

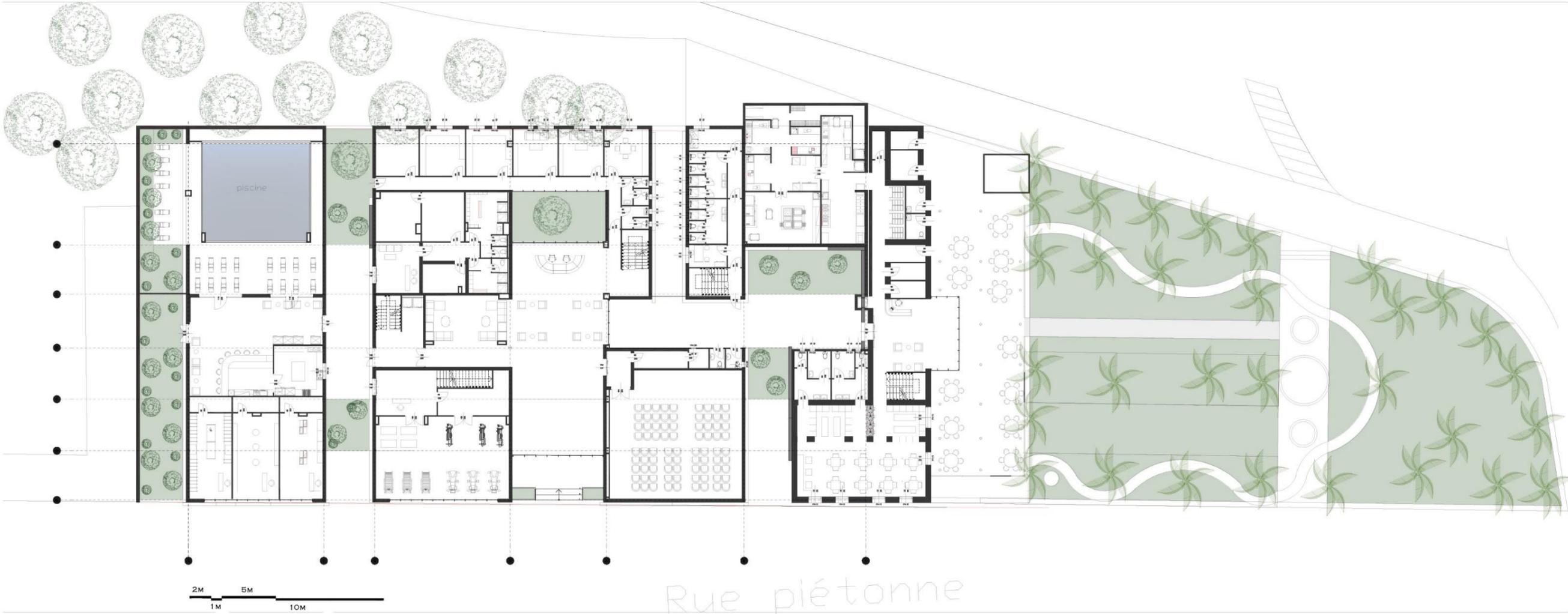


Tableau6 : Les différents moyens de gestion des ressources

<i>Les questions</i>	<i>Les réponses</i>															
Etes-vous au courant de systèmes d'économie d'énergie ?	Oui	27 (35,1%)														
	Non	48 (64,9%)														
Si oui, lesquels ?	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Système</th> <th>Nombre de réponses</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>marée motrice</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>recyclage de plastique</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>recyclage des dechets</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>mobilité</td> <td>22</td> </tr> <tr> <td>tech d'isolation des batiments</td> <td>35</td> </tr> <tr> <td>Energie renouvelable</td> <td>45</td> </tr> </tbody> </table>		Système	Nombre de réponses	marée motrice	1	recyclage de plastique	1	recyclage des dechets	1	mobilité	22	tech d'isolation des batiments	35	Energie renouvelable	45
Système	Nombre de réponses															
marée motrice	1															
recyclage de plastique	1															
recyclage des dechets	1															
mobilité	22															
tech d'isolation des batiments	35															
Energie renouvelable	45															
Envisagez-vous d'adopter au moins un de ces dispositifs pour participer à l'économie d'énergie ?	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Dispositif</th> <th>Nombre de réponses</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>covoiturage</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>gestion et recyclage des dechets</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>mode de déplacements doux</td> <td>48</td> </tr> <tr> <td>récupération des eaux pluviales</td> <td>48</td> </tr> <tr> <td>utilisation de l'énergie renouvelable</td> <td>48</td> </tr> </tbody> </table>		Dispositif	Nombre de réponses	covoiturage	5	gestion et recyclage des dechets	65	mode de déplacements doux	48	récupération des eaux pluviales	48	utilisation de l'énergie renouvelable	48		
Dispositif	Nombre de réponses															
covoiturage	5															
gestion et recyclage des dechets	65															
mode de déplacements doux	48															
récupération des eaux pluviales	48															
utilisation de l'énergie renouvelable	48															

ANNEXE 02 : DOSSIER GRAPHIQUE DU PROJET ARCHITECTURAL

Plan du RDC



Plan du 1^{er} étage :



Plan du 2eme étage



Plan du 3eme étage

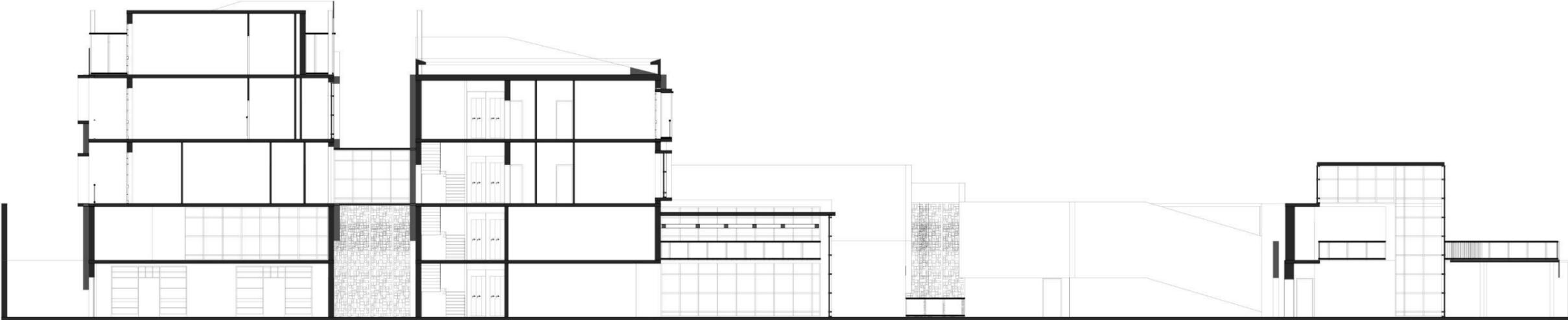


Plan du 4eme étage

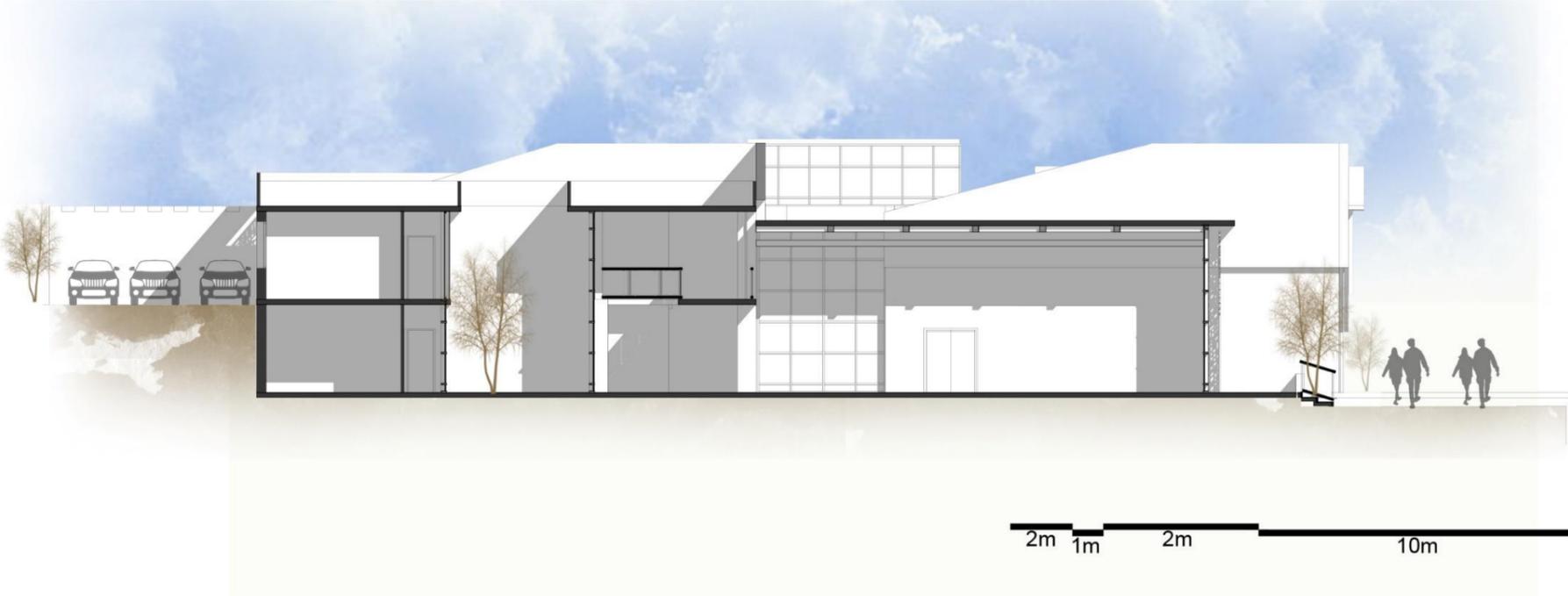


Coupe

A-A



Coupe B-B



Façades



FAÇADE SUD-EST ECH 1/200



FAÇADE SUR-OUEST ECH 1/200

