

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



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

**THEME : RECOMPOSITION URBAINE DES PETITES  
VILLES COTIERES DU XIX SIECLE**

**INTITULE : Requalification du front de mer nord de la  
ville de AIN BENAIN**

**Projet : Hotel d'affaire et de tourisme**

Etudiant (s) : BENCHOUCHE Medina  
DJEZIRI Ahmed

Encadreur : Mr. KACI M  
Co-Encadreur : Melle. BOUTAA

Jurys: P. Mr.Marok  
E.Mm. Cherchel

Responsable du master : Dr. Arch. M. ZERARKA

Octobre 2017

## RESUME

La logique d'implantation des villes est toujours liée à leurs contextes territoriaux, là où l'eau constitue une source de vie, à l'instar des villes anciennes où la mer jouait un grand rôle dans le développement économique et commercial. Cette dernière, à la fin du 19<sup>ème</sup> siècle commence à devenir un lieu d'attraction et de détente.

Dans ce travail de recherche, nous étudierons la relation entre la ville et la mer, ou nous allons traiter la problématique de « rupture ville/mer » dans le cas des petites villes côtières du 19<sup>ème</sup> siècle, qui constituent la majorité de la bande littorale algérienne, à l'instar de la ville de Bouharoun, Ain tagourit, Ain taya et Ain Benian.

Nous abordons donc cet enjeu dans la problématique générale, ensuite nous mettrons la lumière sur la ville d'Ain Benian comme cas d'étude dans la problématique spécifique.

Notre objectif principal est de pouvoir retisser le lien entre la ville d'Ain benian et la mer, afin d'inscrire les deux milieux dans une dynamique commune et cela à travers une opération de recomposition urbaine prenant en charge la requalification urbaine du front de mer Nord de la ville.

### **Mots clés :**

Rupture ville/mer, ville côtière, Ain Benian, recomposition urbaine, requalification urbaine

## ABSTRACT

The foundation's logic of towns is always linked to their territorial contexts, where water is a source of life, like the ancient cities where the sea plays a major role in economic and commercial development. And, at the end of the 19th century, the sea begins to become a place of attraction and relaxation.

In this research work, we will study the relationship between city and sea, or we will deal with the problem of "city / sea break" in the case of small coastal towns of the 19th century, which constitute the majority of the Algerian coastal strip, like the city of Bouharoun, Ain tagourit, Ain taya and Ain Benian.

We therefore address this issue in the general problematic, and then we will shed light on the city of Ain Benian as a case study in the specific problematic.

Our main objective is to be able to re-establish the link between the city of Ain benian and the sea, in order to inscribe the two environments in a common dynamic and this through an operation of urban recomposition taking charge of the urban requalification of the waterfront north of the city.

### Keywords:

Rupture city/sea, coastal city, Ain Benian, urban recomposition, urban requalification

## *REMERCIEMENT*

*Nous remercions ALLAH le tout puissant pour toute la volonté et le courage qu'il nous a donnés pour l'achèvement de ce travail.*

*Nous tenons à exprimer nos vifs remerciements et notre profonde gratitude à notre encadreur monsieur M.KACI, de nous avoir encadré, orienté et conseillé durant toute l'année.*

*Nous désirons également remercier notre porteur du master monsieur ZERARKA Mohamed, pour ses conseils et remarques pertinentes et surtout sa supervision précieuse et soigneuse durant nos deux ans du master.*

*Nous remercions de même nos enseignants pour les efforts fournis à notre égard durant ces cinq ans passés, et tous ceux qui ont contribué de loin ou de près à l'accomplissement de ce travail.*

*Enfin, nous remercions les membres du jury qui ont pris de leur temps pour juger notre travail, qu'ils trouvent ici l'expression de notre gratitude et tout notre respect.*

*Merci.*

## *Dédicaces*

*Je dédie ce travail à:*

*Ma très chère mère, tu représentes pour moi le symbole de la bonté, la source de tendresse et l'exemple du dévouement qui n'a pas cessé de m'encourager et de prier pour moi. Ta prière et ta bénédiction m'ont été d'un grand secours pour mener à bien mes études.*

*Mon père, Aucune dédicace ne saurait exprimer l'amour, l'estime et le respect que j'ai toujours eu pour toi. Rien au monde ne vaut les efforts fournis jour et nuit pour mon éducation et mon bien être.*

*Mon cher frère Mohamed Nadjib et mes sœurs Maroua, Ryma et Yusra pour leurs soutient et amour, qu'ils trouvent ici l'expression de ma haute gratitude.*

*Ma meilleure amie Imène, ainsi toutes mes amies Ouarda, Imène, Khalissa et Hadjer pour leurs présence et soutient.*

*Mon binôme Ahmed pour sa précieuse collaboration.*

*Mes camarades de promo et tous ceux qui ont participé à cette réussite.*

*Merci...*

***MADINA.***

## *Dédicaces*

*Je dédie ce travail à :*

*Mes chères parents, **Ali** et **LARBI Yamina**, pour tous leurs sacrifices, leur amour, leur tendresse, leur soutien et leurs prières tout au long de mes études,*

*A mes chères sœurs **Souhila**, **Samira**, **Soumia** et **Cherifa**, pour leurs encouragements permanents, et leur soutien.*

*A mes frères, **Lakhdar** et **Mohamed**, pour leur appui et leur encouragement,*

*Ma binôme **Madina**,*

*A mes amies et tout ce qui participé à la réussite de ce travail.*

*Mes camarades de promo et tous ceux qui ont participé à cette réussite.*

*Que ce travail soit l'accomplissement de vos vœux tant allégués, et le fruit de votre soutien infailible,*

*Merci d'être toujours là pour moi.*

*Merci...*

***AHMED.***

## **PREAMBULE :**

*« Il y a un plaisir particulier à regarder une ville. Si banale que puisse en être la vue. Comme un morceau d'architecture la ville est une construction dans l'espace, mais sur une vaste échelle et il faut de longues périodes de temps pour la percevoir »<sup>1</sup>.*

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

Par nature, la ville est en continuel changement et développement, et cela sous l'effet de phénomène de l'urbanisation qui s'explique par plusieurs raisons dont les plus importantes sont : l'accroissement naturel, l'exode rural ou les décisions politiques relatives à l'aménagement du territoire. Cependant, une urbanisation mal gérée peut engendrer des conséquences néfastes sur le plan : économique, social, culturel, et même urbain tels que : l'étalement urbain, fragmentation du tissu existant, émergence de ruptures urbaines qu'elles soient des ruptures ville/centre historique, ville/périphérie ou ville/port et ville/mer dans le cas des villes littorales.

Nous traitons dans ce mémoire de recherche inscrit dans le cadre du Master « architecture et projet urbain », la question de rupture ville/mer, l'une des problématiques d'actualités à travers le monde. Nous prenons comme cas d'étude illustratif la ville d'Ain Benian.

---

<sup>1</sup> LYNCH Kevin, L'image de la cité, pp6.

## TABLE DES MATIERES :

### Chapitre 1

I.1	Introduction à la thématique générale du master .....	3
I.2	Thématique de d'atelier « Projet urbain et centre historique » : .....	8
I.3	Problématique spécifique à la recherche : .....	9
I.3.1	Problématique générale : .....	9
I.3.2	Choix du site : .....	10
I.3.3	Problématique spécifique : .....	11
I.3.4	L'hypothèse : .....	12
I.3.5	Les objectifs : .....	12
I.4	Présentation de la démarche méthodologique : .....	12
I.5	Présentation succincte de contenu de chaque chapitre : .....	14
I.6	Conclusion .....	15

### Chapitre 2

II.1	INTRODUCTION : .....	17
II.2	PROJET URBAIN : .....	18
II.2.1	Introduction : .....	18
II.2.2	Définition du projet urbain : .....	18
II.2.3	Démarche du projet urbain : <sup>1</sup> .....	19
II.3	VILLE DU XIX <sup>e</sup> SIECLE : .....	19
II.4	VILLE COTIERE : .....	20
II.4.1	Définition du littoral : .....	20
II.4.2	Problématique des villes côtières « rupture ville/mer » : .....	21
II.4.3	Les promenades et boulevards maritimes : .....	22
II.5	RECOMPOSITION URBAINE : .....	23
II.5.1	Définition de la composition urbaine : .....	23
II.5.2	Les lois de la composition urbaine : .....	24
II.5.3	Types d'interventions urbaines : .....	27
II.6	ANALYSE D'EXEMPLES : .....	28
II.6.1	Critères du choix des exemples : .....	28
<input type="checkbox"/>	Exemple 1 : Revitalisation du front de mer de Rodendo à Californie : .....	28
II.6.2	Analyse comparative : .....	33
II.7	CONCLUSION .....	34

### Chapitre 3

III.1	INTRODUCTION .....	35
III.2	PRESENTATION DE LA VILLE DE « AIN BENIAN » : .....	36
III.2.1	Toponymie d'AIN BENIAN : .....	36
III.2.2	Situation géographique : .....	36
III.2.3	Limites géographiques : .....	37
III.2.4	Découpage administratif : .....	37
III.3	LECTURE TERRITORIALE : .....	37
III.3.1	Présentation du territoire Algérois : .....	37
III.3.2	Processus d'implantation et d'humanisation du territoire Algérois : .....	38
III.3.3	Synthèse de lecture territoriale .....	40
III.4	Genèse historique : .....	40
III.4.1	La période précoloniale : .....	41
III.4.2	La période coloniale (1830-1962) : .....	41
III.4.3	La période postcoloniale (de 1962 à nos jours) : .....	45
III.4.4	Synthèse de la genèse historique : .....	47
III.5	L'analyse urbaine : .....	47
III.5.1	L'analyse morphologique : .....	47
	L'analyse typologique : .....	55
III.5.1.8	Typologie présente : .....	55
III.5.2	Bilan et diagnostic : .....	58
III.5.3	Synthèse de l'analyse urbaine : .....	59
III.6	INTERVENTION URBAINE : .....	61
III.6.1	Schéma d'aménagement : .....	61
III.6.2	Plan d'aménagement : .....	63
III.7	Recherche thématique sur l'hôtel : .....	68
III.7.1	Définitions : .....	68
III.7.2	Type d'hôtels : .....	69
III.7.3	Classement et normes d'hôtels : .....	69
III.7.4	Analyse d'exemple L'hôtel Vela « W » de Barcelone : .....	70
III.7.5	Synthèse .....	71
III.8	Projet d'architecture : Hôtel de tourisme et d'affaire .....	72
III.8.1	Présentation du projet : .....	72
III.8.2	Programme : .....	73
	CONCLUSION GENERALE .....	73
IV	BIBLIOGRAPHIE .....	78

# CHAPITRE 01 :

# CHAPITRE INTRODUCTIF

## I.1 Introduction à la thématique générale du master

### ‘ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN’

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

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

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

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

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

Les pratiques de l’urbanisme opérationnel (à finalité strictement programmatique et fonctionnaliste) nécessitent une attitude critique de la part des intervenants sur la ville : c’est le projet urbain qui constituera l’apport spécifique de l’architecte dans la pratique plurielle de l’aménagement de la ville, correspondant à une nouvelle manière de penser l’urbanisme.

Le projet urbain devient alors un élément de réponse possible pour la reconquête de la fabrication de la ville face à la crise de l'objet architectural et à la crise de l'urbanisme, devenu trop réglementaire.

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

Au cours de la décennie qui suivra, parmi les différents auteurs et théoriciens du projet urbain, Christian Devillers se distinguera sur la scène architecturale comme auteur – et acteur- dont la contribution épistémologique sur le thème du projet urbain sera la plus conséquente<sup>2</sup>. Après avoir rappelé les principales qualités qui font la ville : sédimentation, complexité, perdurance des formes pour de nouveaux usages, etc., Devillers développera trois aspects<sup>3</sup> : le premier concerne une théorie de la forme urbaine, le deuxième aborde les méthodes du projet urbain, alors que le troisième s'attaque à la difficile question des logiques institutionnelles et procédurales.

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(Tracés, trames, dimensionnements, découpage, terminologie...).

L'objectif principal du master 'Architecture et Projet Urbain' s'inscrit dans une construction théorique qui fait de l'abandon de l'utopie de la ville fonctionnelle du

---

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

mouvement moderne et de l'acceptation de la ville concrète héritée de l'histoire, la référence essentielle de la démarche du master. La ville héritée de l'histoire est le contexte obligé d'inscription de l'architecture. En retour l'architecture.... Construit la ville.

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

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

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

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

Dr. Arch. M. Zerarka

Porteur du master 'Architecture et Projet Urbain'

Mai 2017

## **I.2 Thématique de d'atelier « Projet urbain et centre historique » :**

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

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

- « Sauvegarde » pour préserver les aspects fondamentaux des quartiers et villes anciennes des points de vue morphologique et typologique

- « Mise en valeur » pour adapter ces quartiers et villes historiques à la vie moderne afin d'éviter d'en faire des musées en plein air.

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

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

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

### **I.3 Problématique spécifique à la recherche :**

#### **I.3.1 Problématique générale :**

L'origine de la formation et de la transformation de la majorité des villes algériennes est étroitement liée aux différentes colonisations qu'ont connues l'Algérie, en particulier, la colonisation française qui a duré 132 ans. Cette longue période révèle l'importance de l'impact et de l'influence de l'héritage français légué en matière d'urbanisation.

Le débarquement français en 1830 a inscrit l'Algérie dans un plan d'exploitation économique de ses richesses<sup>5</sup> cela en adaptant différentes formes d'urbanisation : soit par la transformation de certaines villes existantes comme la Casbah d'Alger, Cherchell et Tipaza, soit par la création des nouvelles villes sur des territoires différents (le littoral, le piémont, le sud) dans le but de renforcer la présence coloniale. Les ingénieurs du Génie s'intéressent à l'histoire et la géographie des territoires à conquérir<sup>6</sup>, c'est-à-dire les villes fondées seront implantées dans un site d'une importance géographique et territoriale, en plus elles seront planifiées et bien structurées répondant ainsi aux exigences de l'exploitation et la défense.

Chacune de ces villes possède une histoire et une identité distinctive qui méritent d'être préservées et revalorisés, à l'instar des villes littorales : Ain benain, Ain Tagourait et Bouharoun.

Aujourd'hui la capitale d'Alger est lancée dans un processus de métropolisation qui devrait faire d'elle une métropole d'ici l'horizon 2030 dans le cadre de SDAAM 2030 (Schéma de développement d'Aménagement d'Aire de Métropolitaine), ce schéma qui était lancé en 2008 vise à attribuer Alger au rang de métropole méditerranéenne internationale. De ce fait, plusieurs grands projets métropolitains ont été lancés sous les orientations de master plan (2010-2030) tels que le schéma d'aménagement de la baie d'Alger lancé 2007 et qui couvre 70km de littoral algérois, de Cap-caxine à l'Ouest jusqu'à Cap-matifou à l'Est. Ce projet d'aménagement de la baie tente à revaloriser la façade maritime et l'espace urbain de la capitale, la reconquête des ports et nouvelles polarités économiques.

---

<sup>5</sup> CHENAOUI Youcef, les processus de structuration du territoire Algérois, EPAU, 2000.

<sup>6</sup> ALETHR Picard, Architecture et urbanisme en Algérie. D'une rive à l'autre (1830-1962), revue du monde musulman et de la méditerranée, 1994.

Cependant, plusieurs villes algéroises littorales de création coloniale notamment : Staouali, Ain Benian, et Ain Taya ne contribuent pas à la concrétisation de ce projet d'aménagement, se trouvant ainsi dans une situation de dégradation alarmante, parce que ce projet relie seulement les villes côtières situées entre Cap-Caxine à l'Ouest et Cap-Matifou à l'Est ; aggravant ainsi la situation des centres urbains qui se trouvent hors cette délimitation et qui souffrent d'une rupture ville/mer et d'un isolement par rapport à l'aménagement côtier algérois.

Dès lors des questions surgissent :

**Pourquoi le schéma d'aménagement de la baie d'Alger a mis à l'écart certaines villes littorales malgré leur potentiel naturel, urbain et architectural ? Peut-on faire contribuer ces villes à cette politique d'aménagement ? Si oui, comment assurer cette continuité ?**

Ces questions nous mènent à poser notre problématique générale :

**Quelle serait la meilleure intervention urbaine qu'on pourra adapter pour relier certaines villes côtières à la mer et donner à la capitale d'Alger une façade maritime métropolitaine caractérisant son étendue ?**

### I.3.2 Choix du site :

Notre choix du site d'intervention tend vers la ville d'AIN BENIAN, l'une des communes de capitale, située à 16 km d'Alger-centre avec une superficie de 13,26 km<sup>2</sup>.

La ville d'Ain Benian occupe un site stratégique, c'est le point dominant de la mer du côté Ouest d'Alger, elle possède un front de mer de 10 km de long, elle a pratiqué plusieurs vacations (pêche, agriculture, tourisme, ...). C'est une ville côtière de fondation coloniale, possédant une localisation géographique et une structure urbaine importante. Actuellement, la ville d'AIN-BENIAN malgré ses potentialités naturelles et son statut administratif entant que commune côtière Algéroise, souffre d'un dysfonctionnement de ses entités et d'une rupture avec la mer due à la croissance urbaine accélérée vers le Sud tournant ainsi le dos à la mer.

Pour cela on a jugé Ain-Benian comme la ville qui illustre parfaitement notre problématique de rupture ville/mer et l'isolement par rapport la bande littorale.

### I.3.3 Problématique spécifique :

AIN BENIAN est une ville de création coloniale, elle est apparue la première fois en 1845 sous forme d'un village de pêcheurs qui porte le nom de GUYOVILLE.

Aujourd'hui AIN BENIAN se trouve dans un état de dégradation, surtout la partie Nord de la ville y compris le noyau initial, cela est dû aux opérations de l'étalement urbain vers le Sud, aussi son front de mer non exploité (sauf l'aménagement du port de loisir d'EL-DJAMILA) même s'il représente un atout important qui peut sans doute contribuer au développement urbain, économique et social de la ville.

Cette commune riche par sa bande côtière de 10 km de long côté Nord et Ouest est malheureusement dans un état emblématique (surtout la bande nordiste) : un front de mer délaissé, pollué et insécurisé, caché des vues et inaccessible que par quelques percées étroites ; ne reflétant pas l'image d'une ville à « vocation touristique », aussi l'absence d'une façade maritime adéquate, des équipements structurants et des activités attractives, tout ça a provoqué une rupture ville/mer et a engendré:

- Une propagation des mini-activités industrielles et l'habitat précaire sur la bande côtière formant ainsi une barrière physique entre la ville et la mer.
- Détachement du parcours littoral du reste de la ville créant deux entités tellement proches mais qui ne partagent aucune activité de vie.
- Des quartiers littoraux du noyau central en état de dégradation, et manque de structuration de l'espace urbain.
- Des bâtiments coloniaux d'une valeur appréciable abandonnés et dégradés.
- Isolement d'AIN BENIAN de la capitale surtout après la finalisation de future baie d'Alger.

Cette problématique nous mène à poser les questions suivantes : **comment peut-on revaloriser le front de mer d'AIN BENIAN pour le faire attribuer au projet d'aménagement de la baie d'Alger tout en préservant son paysage urbain et naturel ? Et par quel moyen peut-on assurer une meilleure articulation entre la structure urbaine du tissu existant et la mer ?**

#### I.3.4 L'hypothèse :

D'après la problématique spécifique que nous avons développée et qui traite principalement le phénomène de rupture ville/mer au niveau d'Ain Benian, nous arrivons à formuler notre hypothèse de travail qui s'ordonne comme suit :

« La rupture ville/mer vécue par Ain Benian est le résultat d'un état d'abondant et de négligence de la part des instruments d'urbanisme ainsi que les habitants de la ville. Face à cet enjeu, seule l'ouverture de la ville sur son front de mer peut faire face à ce problème et rendre à Ain Benian son image à caractère côtier, ceci peut se réaliser à travers une opération de recomposition urbaine prenant en charge et la ville et la mer, et qui rentre dans le cadre de la fameuse démarche du projet urbain ».

#### I.3.5 Les objectifs :

Les objectifs principaux que nous tenons à atteindre à travers notre travail sont :

- Etudier et comprendre le phénomène de rupture ville/mer qui touche les villes côtières et découvrir les solutions adéquates à ceci.
- Affecter à AIN BENIAN un statut dans le projet de métropolisation de la capitale d'ALGER.
- Ouvrir la ville sur la mer et créer une nouvelle façade maritime qui deviendra la nouvelle vitrine balnéaire d'AIN BENIAN.
- Adapter un processus de développement urbain et économique destiné aux habitants ainsi aux visiteurs.
- Préserver le caractère de l'urbain de la ville et revaloriser ses atouts naturels.

### **I.4 Présentation de la démarche méthodologique :**

Afin d'assurer le bon déroulement de notre recherche, on a opté pour une démarche méthodologique qui nous assure la réussite de notre travail et qui se présente en trois grandes phases, comme suit :

- Phase 1 : nous allons tout d'abord définir la thématique de notre recherche « *recomposition urbaine de petites villes côtières du XIX<sup>e</sup> siècle : requalification du front de mer Nord d'Ain Benian* » et formuler par la suite la problématique de notre cas d'étude

Ain Benian « rupture ville/mer », nos hypothèses et objectifs à atteindre à la fin du travail.

De ce fait, nous établirons successivement :

- Une recherche théorique : où nous allons développer tous les concepts théoriques et notions qui rentrent dans le cadre de notre recherche «la recomposition urbaine, requalification urbaine, les villes côtières, relation ville/mer ». Et cela à l'aide des publications de référence.
- Une analyse comparative des exemples : elle consiste à sélectionner et comparer des exemples de projets d'autres pays comparables à notre cas d'étude de point de vue géographique et chronologique, et qui traitent la même problématique de notre recherche : rupture ville/mer. Le but de cette étude est de tirer les recommandations et solutions urbaines propices à notre intervention.
- Phase 02 : nous allons prendre des connaissances sur notre cas d'étude, et cela par :
  - Une analyse territoriale et historique : qui nous permet de connaître le processus de formation et transformation de la ville, et donc comprendre l'état actuel de son tissu urbain.
  - Une analyse urbaine : elle comporte une analyse morphologique qui consiste à identifier les différents éléments physiques (les parcours, le tracé urbain, les espaces publics, les équipements...) qui composent la ville ; afin d'estimer le degré de richesse fonctionnelle. En plus une analyse typologique qui a pour but d'identifier les différents types d'immeubles existants et donc comprendre la forme urbaine qu'a pris la ville.
- Phase 03 : nous allons passer à l'intervention urbaine, en se basant sur les différentes notions et connaissances requises dans les phases précédentes, cette intervention s'illustre sous forme d'une opération de recomposition urbaine qui sera la réponse à notre problématique de recherche. Cette étape de travail s'effectuera par la concrétisation de :
  - Un Schéma d'aménagement : qui illustre la structure urbaine du site d'intervention accompagnée de notions clés et intentions d'aménagement sous forme des actions et opérations urbaines qu'on a jugées nécessaires pour notre intervention.
  - Un plan d'aménagement : afin de matérialiser nos intentions urbaines, tout en montrant l'affectation des espaces et programme proposé.

-Simulation urbaine : ou nous allons développer une portion du projet à l'échelle 1/500 sous forme une composition urbaine et architecturale, ainsi que la conception d'un projet architectural par la réalisation d'un plan de masse, les différents plans et façades

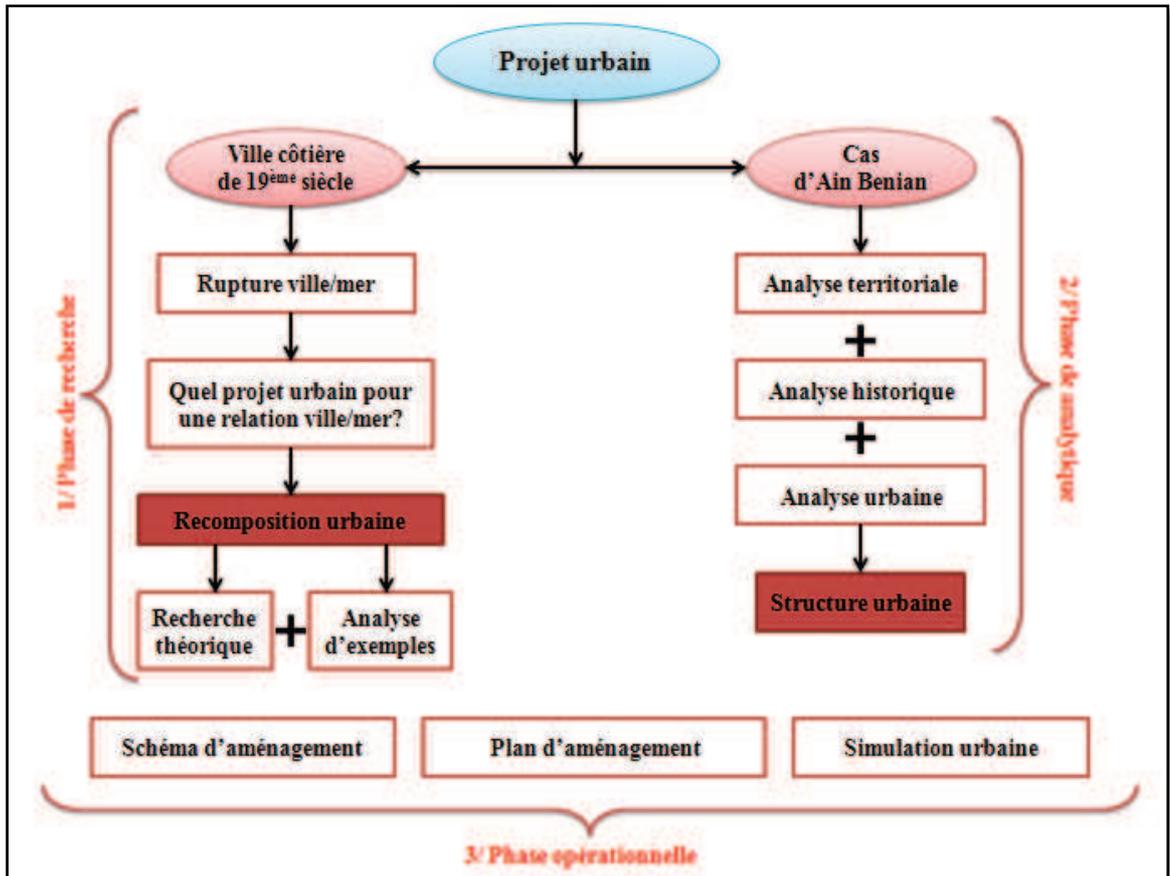


Figure I.4.1 schéma explicatif de la démarche méthodologique

## I.5 Présentation succincte de contenu de chaque chapitre :

### Chapitre 01 : chapitre introductif.

A travers ce premier chapitre nous allons présenter le motif de notre recherche et la cause qui nous a menés à faire ce travail. Nous commençons d'abords par présenter la problématique du master « *Architecture et projet urbain* » développée par le porteur du master Mr ZERARKA, ensuite, la problématique de notre atelier « *Projet urbain en centre historique* » développé par notre encadreur Mr KACI. Puis, On passe à la problématique générale où nous aborderons d'une manière générale la problématique de « *rupture ville/mer* » qui touche plusieurs villes côtières ; plus précisément celles du XIX<sup>e</sup> siècle. Après nous passerons à la problématique spécifique où nous allons nous concentrer sur notre

cas d'étude la ville d'Ain Benian. Nous concluons par présenter nos hypothèses et les différents objectifs à atteindre.

### **Chapitre 02 : l'état des connaissances.**

Dans ce chapitre, nous développerons tous les concepts et les notions qui se rapportent à notre recherche tels que : projet urbain, ville côtière, relation ville mer...etc. Plus notre thématique « *recomposition urbaine des petites villes côtière du XIX<sup>e</sup> siècle* » en se basant sur les différents ouvrages, revues et publications. A la fin nous présenterons une analyse comparative des projets similaires afin de tirer les orientations et les idées qu'on peut appliquer par la suite dans notre projet d'intervention.

### **Chapitre 03 : cas d'étude.**

Ce dernier chapitre contient dans une première partie les différentes études concernant la ville d'Ain Benian (l'analyse territoriale et historique, l'analyse urbaine), plus une synthèse de l'analyse comportant tous les problèmes et potentialités de l'aire d'étude. Dans une deuxième partie, nous proposerons une intervention urbaine concrétisée par un schéma d'aménagement au 1/2000, un plan d'aménagement au 1/2000, et un projet architectural au 1/100 avec toutes les présentations graphiques nécessaires.

## **I.6 Conclusion**

A travers ce chapitre, nous avons abordé la question de rupture ville/mer dans le cas des villes côtières algéroises qui tournent leurs dos à la mer et qui sont écartées par le projet d'aménagement de future baie d'Alger, à l'instar de la ville d'Ain Benian qui illustre parfaitement ce phénomène et qu'on a choisi comme cas d'étude pour ce travail.

Nous avons donc procédé par identifier les causes derrière cette rupture et les conséquences néfastes engendrées par la suite, afin de pouvoir plus tard mener une intervention urbaine correcte visant à retisser le lien entre Ain Benian et son front de mer. Pour y arriver, nous allons d'abord et par le biais de chapitre II, s'instruire sur quelques notions et concepts théoriques qui concrétiseront pour nous les outils clés de notre intervention urbaine sur site.

# CHAPITRE 02 :

## ETAT DES CONNAISSANCE

## II.1 INTRODUCTION :

Notre travail consiste en une opération de recomposition urbaine qu'on a jugé favorable pour résoudre la problématique de rupture ville/mer, qui touche la partie Nord de la ville d'Ain Benian. Ce choix d'intervention s'inscrit dans le cadre de la fameuse démarche du « Projet urbain ».

Nous consacrons ce chapitre pour le développement de différents concepts et notions qui se rapportent à notre thématique de recherche intitulée par « *Recomposition urbaine des petites villes côtières du XIX<sup>e</sup> siècle : requalification du front de mer Nord de la ville d'Ain Benian* ». Et cela à l'aide des publications, thèses, revues et ouvrages de référence qu'on citera par la suite dans la partie bibliographie de ce mémoire.

Nous allons d'abord présenter brièvement le concept du « Projet urbain », sa définition et même sa démarche.

Ensuite nous parlerons de la ville du XIX<sup>e</sup> siècle, son apparition et ses caractéristiques ; ainsi que la notion de « ville côtière » afin d'identifier ses spécificités et sa relation avec la mer.

D'après nos études approfondies sur notre cas d'étude, nous avons opté pour une opération de « recomposition urbaine », de ce fait, nous avons effectué une recherche sur ce mode d'intervention : sa définition et ses lois fondamentales ...etc.

A côté de ce travail théorique, nous allons effectuer une analyse comparative des exemples de projets similaires à notre cas d'étude, dans le but de dégager toute orientation ou idée d'aménagement qui pourrait être bénéfique.

L'objectif qu'on vise à atteindre à la fin de ce chapitre, est de pouvoir assimiler les connaissances théoriques et les appliquer lors de notre intervention afin de bien gérer notre projet.

## II.2 PROJET URBAIN :

### II.2.1 Introduction :

*« ...L'état de nos villes devient en revanche de plus en plus inquiétant et rend légitime la question : s'agit-il réellement du développement ou sommes-nous sur la voie du déclin urbain ? »<sup>7</sup>*

Face aux différentes crises du XX<sup>e</sup> siècle, l'Europe a connu l'apparition du mouvement moderne guidé par la charte d'Athènes 1931, ce mouvement tente d'améliorer le concept d'urbanisme par sa nouvelle réflexion, il propose une ville beaucoup plus verticale que horizontale projetée dans un territoire vierge « table rase », dont les principes reposent sur l'identification et la satisfaction des besoins humains (habitation, travail, délasserment et circulation). Cette nouvelle méthode d'urbanisation a causé la naissance de l'étalement urbain et l'apparition des grands ensembles.

*« Au cours des années 90, après une courte période de stupeur quasi impuissante des urbanistes, consécutives à un « boom urbain » des années 50-80 qui introduit une véritable anarchie dans l'organisation des villes en imposant d'abord et avant tout les exigences quantitatives, la conscience urbaine s'éveille lentement face au constat d'essoufflement évident de l'agglomération d'aujourd'hui »<sup>1</sup>.*

Ultérieurement, la tentative du mouvement moderne a été critiquée par plusieurs architectes, urbanistes et théoriciens. Par conséquent, la notion du « Projet urbain » est apparue. Cette notion n'a pas eu une définition claire et précise, mais elle était développée et définie par les chercheurs du domaine, dès lors, nous distinguons plusieurs définitions du « projet urbain ».

### II.2.2 Définition du projet urbain :

BEREZOWSKA-Azzag définit le projet urbain dans son ouvrage « Projet urbain guide méthodologique » comme suit :

*« Le projet urbain constitue actuellement l'un des outils d'aménagement le plus efficace, l'élément de base de la mise en œuvre d'une stratégie de développement urbain de*

---

<sup>7</sup> BEREZOWSKA-AZZAG, Projet urbain guide méthodologique volume 2, synergie, 2012, pp.10

*la ville, c'est à travers les projets urbains que s'exprime aujourd'hui la revendication du « mieux urbain » et l'intrusion de la modernité dans tous ses aspects : amélioration de la qualité de l'environnement, avancé technologique mue social »<sup>1</sup>.*

*« Le projet urbain est une stratégie pensée et dessinée de la ville. Il est une expression architecturale et urbaine de mise en forme de la ville qui porte les enjeux sociaux, économiques, urbains et territoriaux. Le projet urbain organise un territoire afin d'améliorer l'usage, la qualité, le fonctionnement, la dynamique économique et culturelle et les relations sociales, il doit représenter un résultat souhaité de manière suffisamment claire pour pouvoir donner lieu à un débat démographique, il est interprétable et non fermé il représente un avenir désirable mais non certain ».<sup>1</sup>*

### II.2.3 Démarche du projet urbain :<sup>1</sup>

- Démarche stratégique : par ses échelles temporelles, son approche prospective, par la vision d'un avenir possible et souhaitable qu'il cible et son art de faire évoluer une situation urbaine jusqu'à l'atteinte des objectifs par l'ensemble des actions coordonnées qu'il propose. Elle est donc obligatoirement itérative, du fait de devoir s'adapter constamment à l'évolution de la situation endogène et de son contexte exogène, elle peut prendre alors des allures d'une stratégie offensive, défensive ou conservatoire.
- Démarche intégrée : croise les principes de développement durable avec les objectifs à atteindre à terme fixé, dans une approche écosystémique de la ville. Elle établit une interdépendance étroite entre les parties d'organisme urbain considérées comme un organisme vivant et entre les membres d'une société urbaine considérée comme responsable de son développement.

## II.3 VILLE DU XIX<sup>e</sup> SIECLE :<sup>8</sup>

La colonisation de l'Algérie (1830-1962) a été marquée par l'introduction du modèle occidental du tracé des villes. Pendant tout le XIX<sup>e</sup> siècle, le caractère militaire de la colonisation a donné au corps du génie militaire de l'Armée de l'Afrique un rôle de premier plan de l'établissement des plans des villes, non seulement pour la fondation des nouvelles

---

<sup>8</sup>MAOUNIA Saidouni : « Élément d'introduction à l'urbanisme » édition : La casbah,1999, pp 201

villes, mais aussi pour la transformation des villes existantes tels qu'Alger. Les militaires ont gardé le droit de regard sur les affaires d'urbanisme jusqu'au début de XX<sup>e</sup> siècle.

Mais au fur et à mesure, la colonisation prenait un caractère civil, les affaires d'urbanisme et d'extension des villes suivaient désormais le schéma adopté en France métropolitaine à cette époque-là, celui de « Plan d'alignement et des réserves ».

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

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

## **II.4 VILLE COTIERE :**

A côté de l'érosion et la pollution marine, la ville littorale fait face à d'autres problèmes, nous nous intéressons à la problématique de « rupture ville/mer » qui touche plusieurs villes côtières un peu partout dans le monde, à l'instar de la ville d'Ain Benian.

### **II.4.1 Définition du littoral :**

*« Dans le langage des aménageurs, le littoral est une bande de plusieurs kilomètres de largeur qui a traditionnellement pour limite externe le trait de côte »<sup>9</sup>.*

*« Le littoral est une entité géographique qui appelle une politique spécifique d'aménagement, de protection et de mise en valeur. C'est une zone de contact entre la terre*

---

<sup>9</sup> JEAUN-MARIE BECET, que sais-je ? L'Aménagement du littoral, presses Universitaires de France, 1987, pp 9

*et la mer qui constitue aujourd'hui un espace de plus en plus sollicité, ce qui accentue sa fragilité »<sup>10</sup>*

#### II.4.2 Problématique des villes côtières « rupture ville/mer » :

*« L'architecture de ville qui remplace l'architecture portuaire et fluviale ne peut guère s'appuyer sur long passé ni sur une riche histoire dans la confrontation directe à l'eau, même si quelques villes marines surent devenir des exemples d'urbanité.... Le plus souvent la ville européenne a tourné le dos ; le port était alors pour elle l'instrument idoine de médiation. »<sup>11</sup>*

Auparavant, les villes côtières n'avaient pas des relations directes avec la mer et très souvent elles tournaient le dos à la côte, seul le port créait l'articulation entre l'espace terrestre et l'espace marin.

*« Dans les années 60-70, le « littoral » est soumis à des changements brutaux : urbanisation intensive grandes opérations touristiques et industrielles qui s'ajoutent aux activités traditionnelles »<sup>12</sup>.*

C'est à partir du XX<sup>e</sup> siècle que l'homme commence à s'intéresser plus qu'avant à l'espace littoral, ou la perception des zones côtières a radicalement changé. Cet espace était d'abord considéré comme une zone vide, voire répulsive, ensuite il était réservé à une certaine élite sociale qui pratiquait les « bains de mer » dans de rares stations balnéaires. Ce n'est qu'avec la généralisation des congés payés que se produisit le « boom balnéaire ».

A partir de là, il y a une prise de conscience progressive des richesses de la frange littorale qui supporte forte pression de la part de ses divers utilisateurs (promoteurs, touristes, pêcheurs, etc.).

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

---

<sup>10</sup> KACIMI Malika, Protection et valorisation du littoral en Algérie, Etudes caribéennes, 2011

<sup>11</sup> PHILIPPE Dehan La ville au bord de l'eau, une lecture thématique d'European 2, Parenthèses, 1993, pp 6

<sup>12</sup> JEAUN-MARIE BECET, que sais-je ? L'Aménagement du littoral, presse universitaire de France, 1987 pp5

### II.4.3 Les promenades et boulevards maritimes :<sup>13</sup>

La promenade maritime est une forme urbaine originale caractéristique du premier âge touristique, celui des stations de luxe réservées à une élite fortunée, itinérante et oisive.

Forme urbaine, la promenade l'est au plein sens du terme dans la mesure où elle représente à la fois un mode particulier d'urbanisation, d'urbanisme et d'urbanité. Le développement des promenades maritimes est contemporain de l'apparition dans les métropoles européennes de nouvelles formes d'urbanisme, les grandes avenues et le parc public, qui, retravaillant les modèles du cours, du boulevard, du square ou de la place royale, proposent une nouvelle articulation des espaces d'habitation et de loisirs.

Au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, les villes côtières étaient occupées par la présence des stations thermales ou climatiques au bord de la mer, comme la station de la côte d'Azur ou de Nice.

A cette époque-là, le front de mer n'était pas trop attractif, DEBIÉ Franck a commenté sur le dessin de Hugo d'Alési en disant que « *Cette affiche de 1904 montre que la mer n'intervient dans l'argumentaire publicitaire qu'à titre de panorama. C'est l'avantage climatique, ciel pur et soleil, que le dessinateur Hugo d'Alesi met ici en valeur. Les fleurs et la végétation luxuriante témoignent de la clémence du temps et contribuent à donner une impression d'exotisme.* »

La promenade maritime était similaire au jardin de plaisir, des axes larges bordés d'arbres et de plantes, elle était accompagnée d'équipements qui proposent des jeux, concerts des bals, salles de théâtre et des conférences littéraires ou scientifiques.

Au début du XX<sup>e</sup> siècle, l'arrivée de l'automobile a facilité les déplacements et les voyages et donc favorisé le tourisme, les hôtels sont devenus des structures indispensables et les promenades maritimes se sont transformées en des boulevards balnéaires, elles sont devenues plus attractives et fréquentées.

A partir des années soixante-dix, la diversification touristique a donné naissance à ce que l'on pourrait appeler un « âge post-balnéaire ». Les promenades y retrouvent une certaine importance, avec l'intégration de la thalassothérapie qui renoue avec l'hydrothérapie, et la valorisation du patrimoine architectural comme la restauration du

---

<sup>13</sup> DEBIÉ Franck, Une forme urbaine du premier âge touristique, Mappemonde, N°=1/1993.

« Negresco », du Palais de la Méditerranée ou la création en bout de Promenade du jardin du Diamant vert à Nice.

## II.5 RECOMPOSITION URBAINE :

Aude Chassériau dans son article « *Au cœur du renouvellement urbain nantais* » dit que « ...une série de termes portant le préfixe « re » sont venus enrichir en quelques années le vocabulaire de l'aménagement urbain... visant à reconstruire la ville sur elle-même ». Nous déduisons donc qu'une recomposition urbaine est une composition urbaine visant à reconstruire la ville sur elle-même, donc qu'est-ce qu'une composition urbaine ?

### II.5.1 Définition de la composition urbaine :

Le mot « composer », Selon l'ouvrage « méthode illustrée de création architecturale » c'est : « *grouper des éléments choisis pour en faire un tout homogène et complet, de telle sorte qu'aucune partie de ce tout ne puisse prétendre se suffire à elle-même, mais que toutes, au contraire se subordonnent plus ou moins à un élément commun d'intérêt, centre et raison d'être de la composition* ». <sup>14</sup>

Le mot « Urbain » par définition : « *c'est tout ce qui est en relation de « la ville »*, <sup>15</sup>  
quant à la ville : « *est un ensemble de systèmes urbains (système viaire, parcellaire, bâti et espace public) juxtaposés ou superposés* ». <sup>16</sup>

Donc, la composition urbaine est fondée sur la notion d'unité, c'est un mode de regroupement et d'assemblage de système viaire, parcellaire, bâti et espace public d'une façon homogène et complémentaire.

Pierre Riboulet dit « *parler de composition, c'est parler à la fois de la composition de la ville, c'est-à-dire de deux objets qui ont des statuts théoriques très différents : l'un qui ressortit aux catégories abstraites de l'esthétique -la composition- l'autre qui est le produit extrêmement concret d'une pratique sociale -la ville<sup>17</sup>* ». Donc, la composition urbaine est fortement liée à l'esthétique de la ville.

---

<sup>14</sup> CAIRE et MICHEL Duplay, Méthode illustrée de création architecturale, le moniteur 1983, pp79

<sup>15</sup> Dictionnaire la Rousse.

<sup>16</sup> CAIRE et MICHEL Duplay, Méthode illustrée de création architecturale, le moniteur 1983, pp419

<sup>17</sup> RIBOULET Pierre, Onze leçons sur la composition urbaine, Presse des ponts, 1998, pp16

Maouia Saidouni définit le concept comme suit : « *La composition urbaine est la pratique dont le but est d'agencer et de donner signification aux formes urbaines. La composition urbaine peut être définie, aujourd'hui, comme la partie de l'urbanisme qui s'occupe de la mise en forme de l'espace urbain. C'est le champ d'action privilégié de l'architecte urbaniste, l'urban designer. [...] la composition urbaine recherche de qualité des espaces urbains, particulièrement les espaces publics* ». <sup>18</sup>

J. P. Lacaze définit le rôle et les objectifs de la composition urbaine en disant que « *la composition urbaine a eu pour rôle de définir l'organisation de l'espace de la ville ou du quartier à aménager, ses objectifs sont : fournir une image globale et fixer des règles relatives à la localisation, l'implantation et à l'élaboration des projets successifs de construction* »<sup>19</sup>

La composition urbaine prend naissance de l'existant pour s'intégrer et donner un ensemble cohérent, L'IAURP dit « *Composer avec l'urbain, c'est composer avec l'héritage culturel, avec l'environnement existant.* »

Saidouni insiste aussi sur l'histoire comme une dimension importante, il prend la ville ancienne comme une référence pour tirer les principes de base « *Pour composer il faut considérer l'histoire des villes comme une source inépuisable d'exemple d'étude, d'inspiration, voire de reproduction* »<sup>20</sup>. C'est sur la base des villes anciennes que certains architectes et urbanistes ont fondé les lois de la composition urbaine.

## II.5.2 Les lois de la composition urbaine :

« *La composition urbaine possède des principes ordonnateurs de l'espace urbain qui ont un caractère universel de nature quasi-esthétique, sont fondamentalement différentes des règles conventionnelles du droit de l'urbanisme, elles constituent un vocabulaire qui met en rapport les volumes construits (architectures) et les espaces publics extérieurs, et d'autre termes les éléments constitutifs de la forme urbaine.* »<sup>16</sup>

---

<sup>18</sup> SAIDOUNI Maouia: « Élément d'introduction à l'urbanisme » édition : La casbah, 1999 pp62

<sup>19</sup> La composition urbaine, note et essai bibliographie, centre de document d'urbanisme, 1996

<sup>20</sup> SAIDOUNI Maouia: « Élément d'introduction à l'urbanisme » édition : La casbah, 1999, pp65.

### II.5.2.1 Le contraste :

La loi de contraste repose sur un principe fondamental et indispensable pour être lisible : les parties d'un même objet doivent être différentes les unes des autres et ne doivent pas avoir une importance égale. Un bon plan d'architecture est celui où les espaces sont nettement contrastés entre grands et petits, ouvert et clos lumineux et sombre, haut et bas.



Figure II.5.1 Exemple d'un contraste, Piazza del campo, Src Google Image

### II.5.2.2 La symétrie et l'équilibre :

La symétrie est l'ordonnement des objets, par paires, selon un axe appelé axe de symétrie.

La symétrie est un équilibre particulier, mais il existe des équilibres sans symétrie, certes beaucoup plus difficiles à atteindre. Dans ce cas, les éléments de la composition non symétriques et fort différents les uns des autres par leurs volumes, leurs masses et leurs dimensions s'organisent de telle sorte qu'ils apparaissent retenus les uns autres par un centre de gravité ou intérêt.



Figure II.5.2 Exemple de la symétrie urbaine, Piazza del popolo Src : google

### II.5.2.3 La proportion :

Une œuvre proportionnée est celle où il existe des rapports dimensionnels précis entre les éléments qui la constituent. Pour l'œil qui la regarde, la clarté des propositions d'une œuvre dépend du nombre réduit de rapport dimensionnel entre ses éléments.

L'existence d'un système de proportion évite les dimensions quelconques, les surfaces trop inégales et la cacophonie que risque d'engendrer une multitude de rapports dimensionnels produits du hasard.



Figure II.5.3 Exemple de proportion, la place de la concorde Src : Google

A l'échelle urbaine, les tracés régulateurs basés sur des rapports dimensionnels précis aident à régler les mesures des espaces publics, notamment des places.

#### II.5.2.4 L'échelle :

Cette notion centrale dans les théories de l'architecture, indique l'impression que dégage un objet ou un espace relativement à son environnement de référence.

L'environnement de référence peut changer selon la composition. Ainsi, il existe une échelle humaine. Les espaces à échelle humaine sont ceux dont les dimensions se rapprochent de celles du corps. L'environnement de référence dans ce cas est le corps humain.

L'ensemble des caractéristiques des éléments environnants contribue à la mise à l'échelle d'un objet. L'arc de triomphe à Paris, malgré ses dimensions pharaoniques est parfaitement à l'échelle dans son environnement urbain ; ce dernier, contribue à faire en sorte que cet objet monumental ne soit pas ridicule dans son contexte urbain auquel il s'inscrit.



Figure II.5.4 Exemple d'échelle, image satellite sur l'arc de triomphe



Figure II.5.5 L'arc de triomphe Src : Google

#### II.5.2.5 Le matériau :

L'espace urbain comme l'espace architectural, et aussi matière. Le choix du matériau contribue à lui donner son unité, à chaque matériau correspond un vocabulaire et des familles de formes, l'adéquation entre la forme et la matière accentue l'unité et la force de la composition.

De nos jours, la vérité du matériau ne semble plus être une vertu recherchée par les architectes. Les architectures habillées et emballées sont la règle et la vérité de matériau est l'exception.

#### II.5.2.6 Le caractère :

Une réalisation urbaine ou architecturale doit grâce à l'ensemble de ses qualités ou catégories esthétiques exprimer sa destination sociale et symbolique, sa raison d'être, la conception du monde, voire la religion et le modèle politique de la civilisation qui l'a produite, ainsi que les activités des hommes qui ont édifiée.

Si le caractère est de tout temps, la loi esthétique la plus difficile à atteindre elle l'est encore plus de nos jours. Nos bâtiments et nos espaces sont polyvalents d'où le nombre impressionnant de bâtiments et d'espace sans caractère interchangeable.

Riboulet ajoute dans son ouvrage « Onze leçons sur la composition urbaine » aux sept lois citées par Saidouni, deux autres principes : l'unité et l'harmonie.

- L'unité : c'est rassembler des parties ayant des caractères et des fonctions qui leur sont propres, dans un ensemble qui mêlera ces différentes dans un tout unifié.
- L'harmonie c'est que les rapports entre les parties manifestent une correspondance réelle.

### II.5.3 Types d'interventions urbaines :<sup>21</sup>

- La réorganisation urbaine : C'est l'amélioration de la qualité urbaine par des actions superficielles non-radicales sans bouleverser la situation préexistante ou produire des ruptures dans le cadre bâti.
- La rénovation urbaine : C'est de restituer les anciens centres urbains dégradés par l'adaptation de nouvelles conditions d'hygiène, de fonctionnement, et d'esthétique de la qualité architecturale et urbanistique.
- La restauration urbaine : C'est introduire une nouvelle configuration de l'entité en la modelant, elle implique un changement radical d'un espace urbain assez vaste aussi bien au niveau de son cadre tracé que de son bâti.
- La restructuration urbaine : C'est une opération, généralement lourde et coûteuse, qui consiste en la réorganisation, d'un bâtiment ou d'un tissu urbain par la modification de ses éléments structurants. La restructuration vise à une transformation plus ou moins radicale du rôle et des caractères du cadre bâti existant étudié.
- La densification urbaine : c'est la densification sous la pression de l'urbanisation et l'augmentation de leur valeur foncière, elle s'applique à des secteurs urbanisés qui présentent des poches non urbanisées.
- L'extension urbaine : elle s'applique aux entités non urbanisées qui sont destinées par le plan d'urbanisme à une urbanisation future, aucune contrainte n'existe de ce fait, hormis le coût de l'urbanisation.
- Réhabilitation urbaine : C'est l'intégration de secteurs urbains marginaux au reste de la ville par des interventions aussi bien dans le cadre physique que sur le cadre social.
- La requalification urbaine : elle consiste à modifier les qualités physiques d'un milieu afin de lui attribuer une nouvelle vocation. Généralement, elle s'accompagne de la consolidation du milieu visé, de la création de nouveaux espaces publics - incluant

---

<sup>21</sup> SAIDOUNI Maouia, Eléments d'introduction à l'urbanisme, édition la casbah 1999, pp 128-130

l'ouverture de nouvelles rues - et de projets de construction favorisant la diversification des activités. La requalification urbaine cherche à optimiser l'occupation de l'espace et l'utilisation des infrastructures, des équipements et des services publics, par le réaménagement de quartiers plus compacts, supportant une diversité d'activités et de modes de transport.

## **II.6 ANALYSE D'EXEMPLES :**

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

- Revitalisation du front de mer de Rodendo en Californie, USA.
- Réaménagement du front de mer de Saint Jérôme et Fesca à Bari, ITALIE.
- Aménagement du front de mer de Saint Valery-en-Caux, France

### **II.6.1 Critères du choix des exemples :**

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

#### **➤ Exemple 1 : Revitalisation du front de mer de Rodendo à Californie :**

- Présentation du projet :

Le projet du front de mer de Redondo, est un réaménagement d'une bande côtière conçue dont la finalité est d'offrir des ressources communautaires et des équipements de classe mondiale aux résidents et aux visiteurs de la ville.



*Figure II.6.1 maquette de projet front de mer de Rodendo, [thewaterfrontredondo.com](http://thewaterfrontredondo.com)*

Le projet se situe dans la ville de Redondo située dans le comté de Los Angeles, dans l'État de Californie aux États-Unis.

- Problématique du site :

- Des espaces publics non aménagés.
- Présence des équipements administratifs sur la mer.
- Les parcours ne sont pas affirmés.
- Des grandes surfaces destinées au stationnement et un lagon délaissé.



Figure II.6.2 Image satellite montrant l'état de fait Src:Google earth

- Plan d'aménagement :

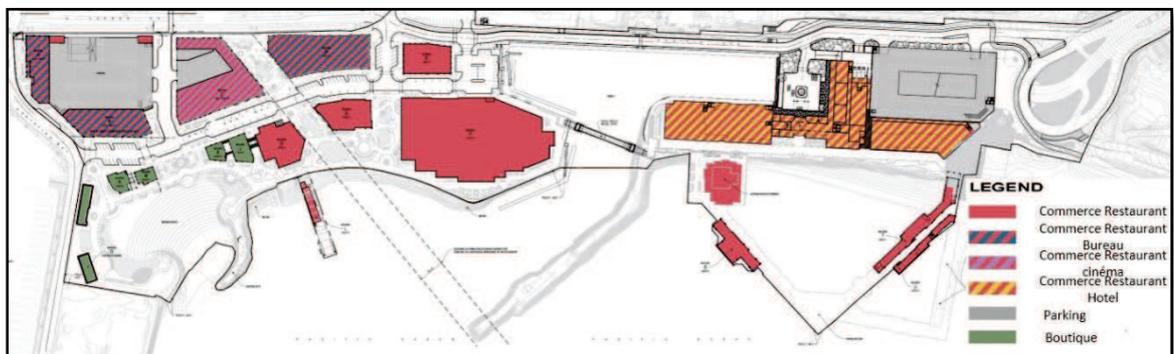


Figure II.6.3 Le plan d'aménagement du front de mer de Redondo. Src : thewaterfrontredondo.com

Le plan d'aménagement du nouveau front de mer comporte :

- L'aménagement des espaces publics.
- La création d'une promenade piétonne animée par des locaux destinés au commerce et restauration.
- La construction d'un pont piéton qui passe par l'eau et qui relie les deux parties du front de mer.
- Le remplacement des aires du stationnement qui occupaient autrefois le front par des parkings à étage.
- L'ouverture du lagon.



Figure II.6.4 Image de synthèse sur le pont piéton src: thewaterfrontredondo.com

- Synthèse de l'analyse d'exemple 1 :

- Garder l'aspect naturel du site lors de l'aménagement.
- Limiter le gabarit à R+2 sur le front de mer pour favoriser les vues paysagères sur la mer.
- Opter pour les espaces publics, les activités commerciales et restauration lors de l'aménagement afin de redynamiser le front de mer.

- Limiter le gabarit à R+2 sur le front de mer pour assurer des relations visuelles entre la ville et la mer.

➤ Exemple 2 : Réaménagement du front de mer de Saint Jérôme et Fesca à Bari :

Le projet de requalification du front de mer de Saint Jérôme et Fesca rentre dans le processus de rénovation urbaine du quartier Saint-Jérôme Fesca dans son ensemble. L'intervention vise à affecter l'aspect « paysage- environnement » de la région. Le quartier est situé au Nord-Ouest de la commune de Bari en Italie, il se prolonge le long De la côte pour plus d'un kilomètre.



Figure II.6.5 Vue en 3D sur le projet de front de mer de Bari

- Problématique du site :

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

- L'absence des espaces publics et les phénomènes de dégradation du patrimoine du bâtiment et environnement.
- Les destinations commerciales au rez de chaussée des bâtiments sont inutilisées vu que le front de mer s'est transformé à une voie rapide.
- Une discontinuité architecturale causée par l'absence d'un design urbain et l'unité de l'ensemble.

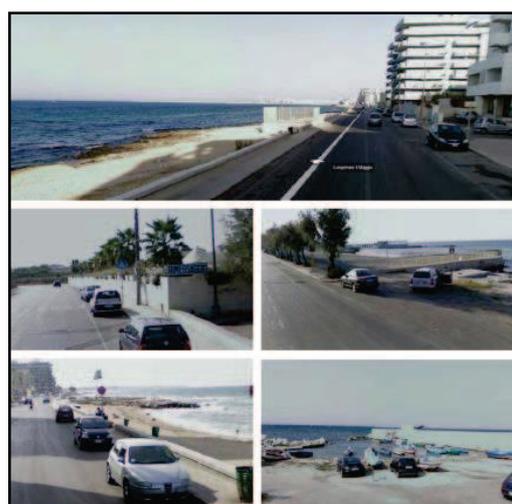


Figure II.6.6 : Le front de mer avant son réaménagement

- Plan local d'urbanisme de BARI :

L'opération de requalification du front de mer de "Saint Jérôme et Fesca" s'inscrit dans le cadre du Plan local d'urbanisme de Bari qui prévoit :

- La protection et la valorisation du patrimoine historique et culturel.
- Le renforcement du réseau des transports.
- La régénération urbaine des nœuds importants de la ville.
- L'urbanisation de certaines zones.

- La requalification de front de mer :



Figure II.6.6 Plan local d'urbanisme de Bari

Le projet de requalification du front de mer du quartier "Saint jérôme et Fesca" comporte :

- L'aménagement des quais : c'est la zone située entre les bâtiments et la plage, elle est destinée à la circulation piétonne. Elle comprend un amarrage pour les bateaux de pêcheurs et habitants (voir l'annexe IV.1).
  - Le carré de la mer : c'est une place publique qui vient pour revitaliser le tissu urbain et au même temps qualifier la mer (voir l'annexe IV.1).
  - Le Théâtre de la mer : c'est un espace d'attraction pour le quartier. La mer représente l'arrière-plan de la scène de théâtre (voir l'annexe IV.1).
  - Le niveau inférieur : il est à +1,20m de la mer, il comprend un parking pour 100 places, à lequel on accède par une rompe à partir la place publique (voir l'annexe IV.1).
  - L'aquarium : considéré comme la structure qui relie la terre à la mer, il aide à surmonter la marginalisation du quartier par rapport la ville (voir l'annexe IV.1).
- Synthèse de l'analyse d'exemple 2 :
    - Préserver l'aspect naturel de front de mer lors de l'aménagement.
    - Relier la ville à la mer à l'aide des équipements de loisir et détente tels que les aquariums ou les théâtres ouverts au ciel.
    - Favoriser la mixité sociale (proposition des équipements, espaces publics et habitation).
    - Ouvrir le front de mer au public par l'aménagement des espaces urbains et les équipements d'accompagnement.

➤ Exemple 3 : Aménagement du front de mer de Saint Valery-en-Caux, France :

L'aménagement du front de mer de Saint Valery-en-Caux est une opération qui prévoit la restructuration complète des aménagements du front de mer de la commune et la création de nouvelles fonctions. Cette démarche consiste à réaffirmer l'identité de la ville « capitale » et « porte d'entrée » du littoral de Caux, et de conforter un cadre de vie de qualité en réactivant les relations complémentaires entre la mer, la campagne, la ville et le territoire.



Figure II.6.7: vue en 3D sur le projet de Saint Valery en Caux

« Saint-Valery-en-Caux » est une petite station balnéaire équipée d'un port elle est située dans la région Normandie en France.

- Plan d'aménagement :

Le projet a été abordé de manière à s'attacher principalement à la fluidité des circulations, ainsi qu'à la notion de séquences dans la découverte et la programmation du front de mer. Le front de mer est occupé par types de circulation :

- D'abord, la partie basse du site, elle constitue un espace de promenade et de déambulation. L'ouverture et la connexion avec cet axe dès l'arrivée sur le site sont privilégiées (voir annexe IV.1).
- Ensuite, L'esplanade du Perrey, qui est davantage une zone d'activités avant d'être une zone de promenade. Elle a été travaillée de manière à ce qu'elle permette la pratique de diverses activités ainsi la promenade (voir annexe IV.1).
- Finalement, La circulation longeant les logements qui s'apparente plutôt à une desserte (voir annexe IV.1).

D'autres espaces publics sont mis en place :

- L'arrivée sur le site : c'est le seul sur lequel on a une vue directe sur la mer. Une terrasse haute a donc été aménagée permettant aux promeneurs de profiter de la vue (voir annexe IV.1).
- Le jardin d'enfant : il a été divisé en deux parties afin de ménager un passage depuis le centre-ville. La partie Ouest aménagée en zone de jeux d'eau. La partie Est s'adresse aux petits enfants. Les deux parties communiquent par des rampes accessibles aux personnes à mobilité réduite.

- Synthèse de l'analyse de l'exemple 3 :
- Les espaces proposés pour l'aménagement de ce front de mer tels que les terrasses et les promenades adaptent parfaitement la morphologie du site, ils misent en valeur les vues paysagères, ils relient la ville à la mer, vu qu'ils sont des espaces ouverts et bien accessibles.
- Le site bénéficie d'un ensemble d'activités diverses destinées à toutes les tranches d'âge, ces activités assurent l'animation et la dynamique du front de mer.
- Le mobilier urbain choisi pour ce projet est fabriqué par des matériaux existants sur le site (le bois, les galets, le métal rouillé et le métal peint) ce qui renforce l'intégration du projet dans son contexte.

#### II.6.2 Analyse comparative :

En termes de système viaire	En termes des espaces publics	En termes de fonctionnement
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eloigner la voie mécanique du front de mer.</li> <li>• Favoriser les promenades et les voies piétonnières et assurer l'accessibilité à la mer en permettant une relation visuelle et spatiale avec la mer.</li> <li>• offrir une bonne desserte en assurant le transport en commun et les navettes maritimes.</li> <li>• Mettre en valeur le début et l'aboutissement des parcours et des promenades pour augmenter leur attractivité.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Création de plusieurs séquences urbaines pour animer et dynamiser le front de mer (place, esplanade, aire de jeux...etc).</li> <li>• Animer les espaces publics par les équipements d'accompagnement et de service et consommation.</li> <li>• Préserver l'aspect naturel du front de mer lors de l'aménagement.</li> <li>• Réfléchir les espaces publics dans un système cohérent.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Affecter au front de mer une vocation spécifique et attractive (loisir, sport, détente, culture...etc).</li> <li>• L'intégration des commerces de proximités ainsi que l'animation des espaces publics jour et nuit favorise la mixité fonctionnelle.</li> <li>• Proposition des équipements permanents qui offrent leurs services durant toute l'année.</li> <li>• Création de boulevard maritime portant des équipements structurants (Hôtellerie, aquarium).</li> </ul>

## II.7 CONCLUSION

Nous concluons ce chapitre avec un récapitulatif sur chaque notion abordée, comme suit :

D'abord, le projet urbain est une stratégie de développement urbain et d'amélioration de cadre de vie, il est l'occasion d'aborder la qualité d'usage et la valeur identitaire et historiques des lieux existants et même des espaces produits. Le projet urbain interpelle tout autant la qualité de l'habitat que la construction du paysage et le respect de l'environnement. Dès lors, nous tiendrons à adapter cette stratégie du projet urbain comme démarche d'intervention au niveau d'Ain Benian.

Etant donné qu'on travaille sur un cas d'étude de création coloniale, il faut dire que les villes algériennes de fondation coloniale étaient planifiées par le génie militaire, conçues selon le plan d'alignement et des réserves et ayant une composition urbaine cohérente et renouvelable. Ain Benian ne fait pas l'exception, c'est une ville coloniale, son tracé suit les règles d'urbanisme français (régularité, alignement, hiérarchie des voies...). Cependant, cette ville et surtout son noyau initial est en train de perdre ses valeurs urbanistiques. Dès lors, la ville d'Ain Benian a besoin d'une opération de « Recomposition urbaine » qui vise à retrouver le tracé de la ville tout en assurant une relation ville/mer.

En parlant de la ville côtière, cette dernière a subi depuis toujours le problème de rupture ville/mer, heureusement ceci ne subsistait plus avec l'apparition du port comme moyen d'articulation entre la ville et la mer, et même avec l'avènement des « boulevards maritimes » et « promenades » le long du littoral comme moyen d'aménagement et de jonction, portant les équipements urbains structurants de la ville, ce qui les a transformés par la suite en parcours principaux (nouvelles centralités), un aménagement urbain pareil peut être utile pour notre cas d'étude afin de régler la problématique de rompement entre le milieu terrestre et marin, vu que le front de mer Nord d'Ain Benian ne bénéficie d'aucun aménagement urbain approprié tels que les boulevards ou les promenades maritimes.

Finalement, La recomposition urbaine est une intervention urbaine sur des tissus existants, elle organise et ordonne l'ensemble des systèmes urbains dans un tout homogène. Ce mode d'organisation se base sur les lois fondamentales de la composition urbaine citées auparavant. Dans notre cas d'étude, ce processus de recomposition urbaine vise principalement à requérir Ain Benian avec son front de mer.

Ce chapitre constituera une référence théorique qui va nous aider par la suite à établir notre plan d'aménagement avec des opérations urbaines adaptés à notre site d'intervention, et afin d'y parvenir nous allons aborder dans le chapitre trois le cas d'étude.

# CHAPITRE 03 :

## CAS D'ETUDE

### **III.1 INTRODUCTION**

Lors des chapitres précédents, nous avons successivement présenté notre thématique de recherche concernant la relation ville/mer dans le cas des petites villes côtières du XIX<sup>e</sup> siècle, comme nous avons défini notre thématique spécifique « *recomposition urbaine des petites villes côtières du XIX<sup>e</sup> siècle : requalification du front de mer Nord de la ville d'Ain Benian* »

Ensuite, nous avons développé dans le chapitre II les notions théoriques et appuis de recherche, plus une étude des projets similaires, afin de constituer une base de référence lors de notre intervention sur site.

Ce dernier chapitre correspond à la phase opérationnelle qui contient une analyse synchronique et diachronique de notre cas d'étude, cette étape est faite dans le but de définir et comprendre la forme urbaine qu'a prise la ville, et aussi pour soulever tous les problèmes qui ont causé la rupture ville/mer. Cela nous permettra par la suite d'aboutir à un projet urbain et un aménagement qui serait en cohésion avec la morphologie urbaine.

### **III.2 PRESENTATION DE LA VILLE DE « AIN BENIAN » :**

#### **III.2.1 Toponymie d'AIN BENIAN :**

« *Ain Benian, après le cap caxine (Ras djerba), vient le village de Guyotville, ou Ain benian (Fontaine des constructions). Ce dernier nom est dû à des vestiges de constructions antiques épars autour d'une source d'eau* »<sup>22</sup>

#### **III.2.2 Situation géographique :**

AIN BENAIN est une ville côtière algéroise, elle se situe au Nord-Ouest de la capitale d'Alger, à 16 km du centre.



Figure III.2.1 : Situation de la ville de Ain benian Src:Google

<sup>22</sup> Revue africaine, volume V, page 352

La ville s'étend sur une superficie de 13.7 Km<sup>2</sup> dont la population est de 68 354 habitants (2008). Elle possède un front de mer de 10 Km de long.

### III.2.3 Limites géographiques :

Ain Benian est limitée par oued Beni-mesous au Sud, oued Djerba et forêt de Bainem à l'Est, la mer méditerranéenne au Nord et à l'Ouest.

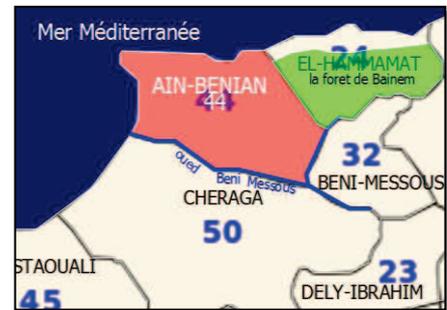


Figure III.2.2 :carte des limites géographiques d'Ain benian. src: Google

### III.2.4 Découpage administratif :

Ain Benian est l'une des communes de la Daïra de Chéraga, elle est limitée par :

La commune d'Hammamet et Beni messous à l'Est et la commune de Chéraga au Sud.

## III.3 LECTURE TERRITORIALE :

### III.3.1 Présentation du territoire Algérois :

La ville d'AIN BENIAN s'inscrit dans le territoire Algérois, constitué du Nord au Sud par : la mer méditerranéenne, les monts de Bouzeréah (407m d'altitude), le Sahel de la Mitidja et enfin le complexe montagneux de l'Atlas Blidéen (1500m d'Altitude). Deux cours d'eau traversent ce territoire : oued el Harrach à l'Est et oued Mazafran à l'Ouest.

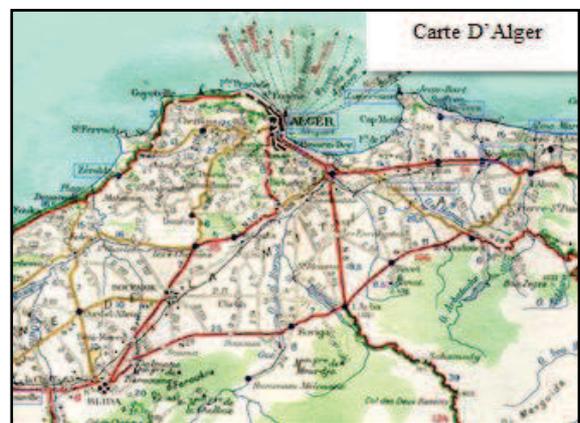


Figure III.3.1 Carte de territoire d'Alger Src: Google

### III.3.2 Processus d'implantation et d'humanisation du territoire Algérois :<sup>23</sup>

Afin de définir le cycle de formation à lequel appartient la ville d'Ain Benian, nous allons étudier le processus de formation et d'humanisation du territoire Algérois, vu qu'Ain Benian en fait partie. Pour cette lecture territoriale nous nous basant sur l'ouvrage « Alger métropole » qui explique la formation du territoire d'Alger comme suit :

#### III.3.2.1 Cycle 1 : cycle de formation :

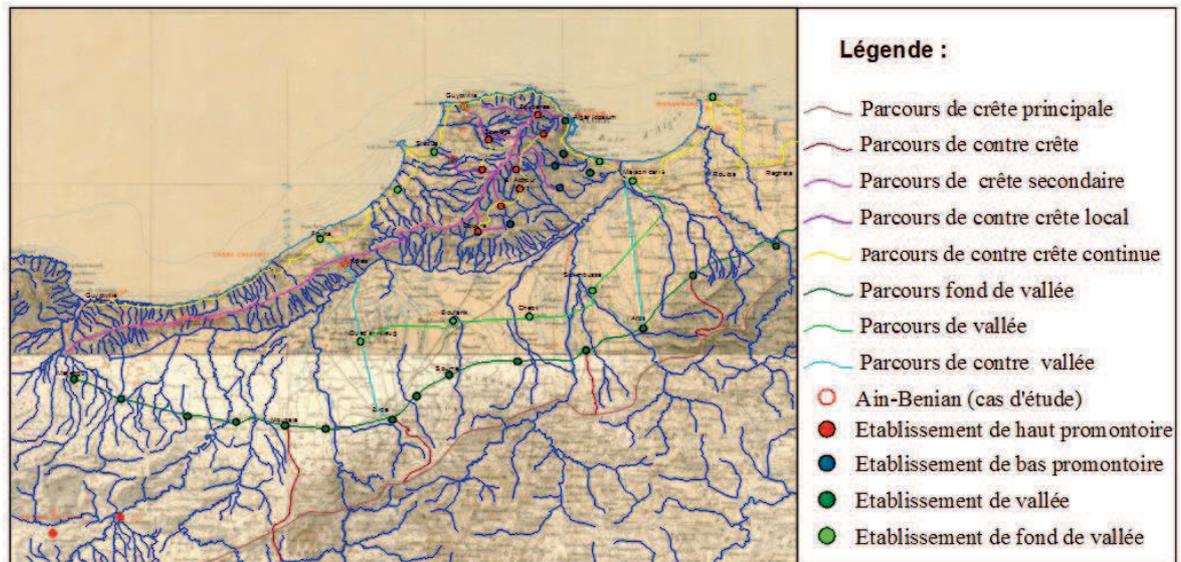


Figure III.3.2 carte montrant le territoire d'Alger, cycle 1 Src : Atlas archéologique de l'Algérie et travail personnel

Constitué de quatre phases :

- Phase 1 : On assimile cette période dans la région du Maghreb à la période néolithique, une série des villes disposées régulièrement dans un chapelet bassin intérieur, un axe territorial d'une série des comptoirs phéniciens.
- Phase 2 : à cette période, des villes sont fondées, quatre (04) sur le littoral et d'autres sur l'arrière-pays. Des parcours sont apparus : le parcours de crête qui complète le parcours de mi-hauteur, suivi par l'apparition de parcours fond de vallée qui relie les établissements de la plaine. Au même temps, un parcours de piémont se trace parallèlement à la crête principale de l'Atlas Blidéen.
- Phase 3 : la consolidation de l'empire de Rome sur le Nord-africain se traduit par la reprise et l'amélioration de la structure viaire avec d'autres grands travaux d'ouvrage

<sup>23</sup> CHENAOUI Youcef, les processus de structuration du territoire Algérois, EPAU, 2000.

d'art (pont, aqueduc... etc.). En plus de ça, il y a eu l'affirmation du parcours de fond de vallée sur la plaine de Mitidja et un système d'irrigation été mis en place.

- Phase 4 : cette période a connu la refondation de la centration agraire et l'édification des fermes d'exploitation, des parcours secondaires assurent la liaison entre l'Icosium et les terres agricoles.

### II.2.3.2 cycle 2 : cycle de consolidation :

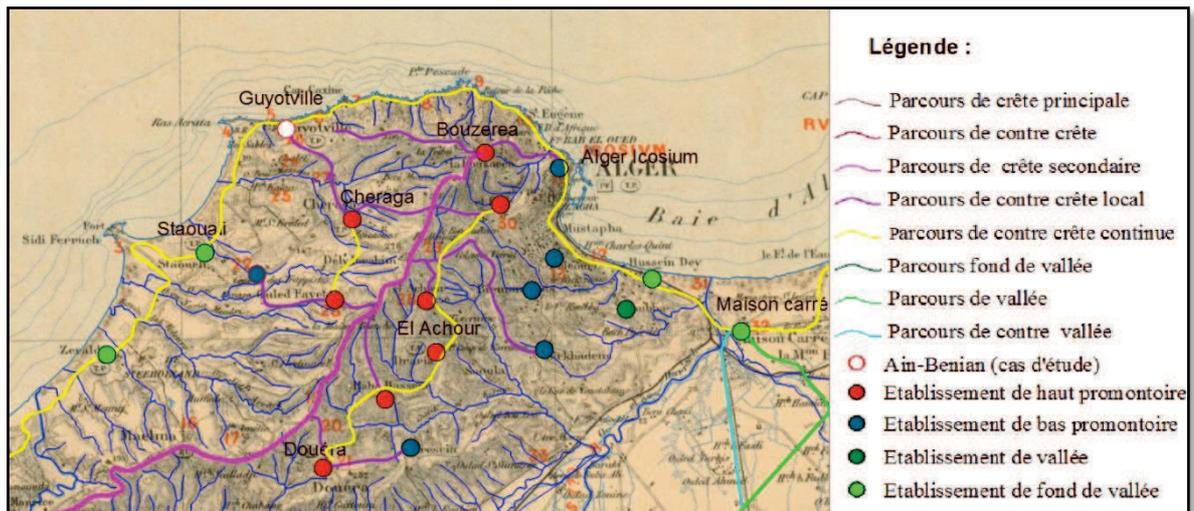


Figure III.3.3 Carte montrant le territoire d'Alger, cycle 2 Src: Atlas d'archéologie d'Algérie

- Phase 1 : La révolution des Berbères contre les Romains et l'arrivée des vandales ont délocalisés le territoire du sahel et déclassés les villes côtières « Alger, Cherchell, Tipasa » ce qui a provoqué l'insécurité et l'abondance de la région. Les tribus berbères se concentraient sur la crête principale du massif Blidéen, et quelques autres sur la crête secondaire comme Mahalma, sur les environs de Cheraga et Beni Mezghana sur Alger. A cette période Alger était structurée par un premier axe littoral reliant Bedjaia-Alger-Cherchell et le second parcours de crête locale descendant vers Mouzaia, et plusieurs routes convergées vers Alger acheminées de divers produits pour l'exportation via le port.
- Phase 2 : Dar-El-Soultan est le nom d'Alger à la période Ottomane, s'étend jusqu'à Oued Djer, sa structure repose sur les tribus berbères, les établissements proches sont : Blida qui contrôle la plaine de la Mitidja, Koléa qui contrôle le sahel, Cherchell la plus éloignée qui contrôle Chenoua et le littoral. Alger exploite seulement son Fahs. Cette structure vient d'affirmer des parcours de communication, comme : l'axe de Constantine – Alger – Cherchell, le parcours de vallée qui la relie avec Blida, le parcours synthétique qui la

relie à Sour-el-Ghezlan, et aussi deux parcours de crête synthétique : le premier relie Kolea au sahel et deuxième relie Alger à l'Arbaa.

➤ Phase 3 : Le débarquement colonial français de Sidi Fredj a permis au trouble militaire de pénétrer le sahel. L'objectif de la colonisation était l'exploitation agricole, ceci a engendré la fondation des nouveaux centres coloniaux, répartis-en 3 anneaux :

-Le premier anneau qui était constitué de : Kouba, Birkhadem et Dely-Ibrahim, ce sont des établissements qui existaient depuis l'époque ottomane, à partir de 1842, ils étaient renforcés par trois nouveaux centres de colonisation : Draria, El Achour et Cheraga.

-Le deuxième anneau comprend dès 1843 Saoual, Bab-Hassan, Oueld Fayet qui seront consolidés plus tard par la création de Staoueli (1843) et Sidi-Fredj (1845) afin d'exploiter les plaines littorales.

-Le troisième anneau est éloigné du premier avec d'autres centres de colonisation de Douera (1842), Zeralda (1844) qui viennent pour densifier le peuplement du territoire du sahel. Ainsi, une nouvelle logique de structuration commence.

➤ Phase 4 : la consolidation de la structure par l'affirmation des parcours en réalisant un réseau d'autoroute et voies express, et la fondation de nouvelles agglomérations afin de décentraliser la capitale.

### III.3.3 Synthèse de lecture territoriale

La lecture territoriale nous a permis de comprendre le processus de formation et transformation de territoire d'Alger. D'après cette étude, nous retenons les premiers parcours traversant notre cas d'étude « la ville d'Ain Benian » et qui sont : le parcours de contre crête continue reliant Alger à Cherchell « *parcours matrice* » et le parcours de contre crête local reliant Ras Acrata à Bouzereah « *parcours d'implantation* ». Ain Benain s'inscrit donc dans le deuxième anneau de troisième phase de cycle deux « cycle de consolidation », comportant les nouveaux centres fondés par les français afin d'exploiter les plaines littorales.

## III.4 Genèse historique :<sup>24</sup>

« *L'étude des croissances nous semble importante pour plusieurs raisons.*

---

<sup>24</sup> PELISSIER George, Chez nous à Guyotville, Amicale Des Anciens De Guyotville, 1997

*D'abord parce qu'elle offre une appréhension globale de l'agglomération dans une perspective dynamique (...) ensuite, parce qu'en révélant les points fixes des transformations antérieures, elle désigne des logiques profondément inscrites dans les territoires qui éclairent les enjeux des aménagements actuels. Commencer l'analyse d'une ville ou d'une agglomération par l'étude de sa croissance apparaît donc comme un des moyens de la saisir globalement »<sup>25</sup>*

La structure urbaine actuelle d'Ain Benian n'est que le produit d'une succession des évènements et développements à travers l'histoire, dans ce contexte nous allons lire et analyser le processus de formation et transformation de la ville d'Ain Benian qui passe par les phases suivantes :

#### III.4.1 La période précoloniale :

La ville d'Ain Benian a connu la présence humaine depuis l'antiquité, cependant les premiers faits urbains sont apparus avec l'arrivée des romains sous forme d'une bourgade romaine. Cette période été marquée par l'apparition du premier parcours structurant de la ville « Le parcours matrice », c'est le parcours de contre crête continue, qui relie Alger à Cherchel passant par tous les établissements côtiers.

#### III.4.2 La période coloniale (1830-1962) :

Après la chute de la gouvernance algérienne sous la colonisation française, le génie militaire commence à préparer une stratégie pour conquérir le territoire Algérien et exploiter ses potentialités. Par conséquent, il a commencé par transformer radicalement « la casbah » par des opérations de : démolition, structuration

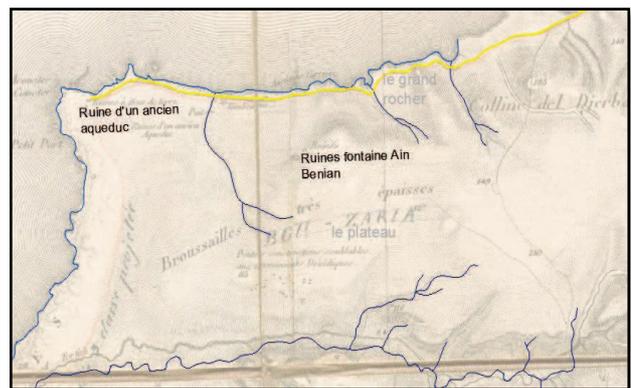


Figure III.4.1: Parcours littoral, carte de territoire d'Alger 1834

du port, restructuration des voies, construction des camps militaires...etc. Puis il a fondé d'autres villes et villages, à l'instar du village sidi Fredj et « Guyot-ville » (actuellement la ville d'Ain Benian),

<sup>25</sup> PANERAI Philippe, Analyse urbaine, parenthèses, 1999, pp49

### III.4.2.1 La création du village « Guyot-ville » en 1845 :

-En 1843 le maréchal français « Solt » ministre de la guerre, adresse au directeur civil d'intérieur d'Alger « Compte Guyot » des instructions formelles pour construire deux villages de pêcheurs : « Guyot-ville » et « Sidi Fredj », plus l'ouverture d'une route littorale, afin d'exploiter les potentialités du sahel.

- En 1845 le village d'AIN BENIAN fut créé et nommé « GUYOTVILLE » en hommage à son créateur Eugène Guyot. Deux cent hectares sont alloués au projet, de « Cap Caxine » à l'Est à « Ras Acrata » à l'Ouest.

- En 1846 Guyot-ville fut transformé en un village d'agriculture, après l'échec des deux premières tentatives de création du village de pêcheurs.

### III.4.2.2 La logique d'implantation :

➤ D'abord, le choix du site d'implantation :

Comme le génie militaire cherchait toujours à sélectionner les sites les plus favorables pour l'implantation, nous avons essayé d'identifier les critères de choix du site de « Guyot-ville » et qui sont :

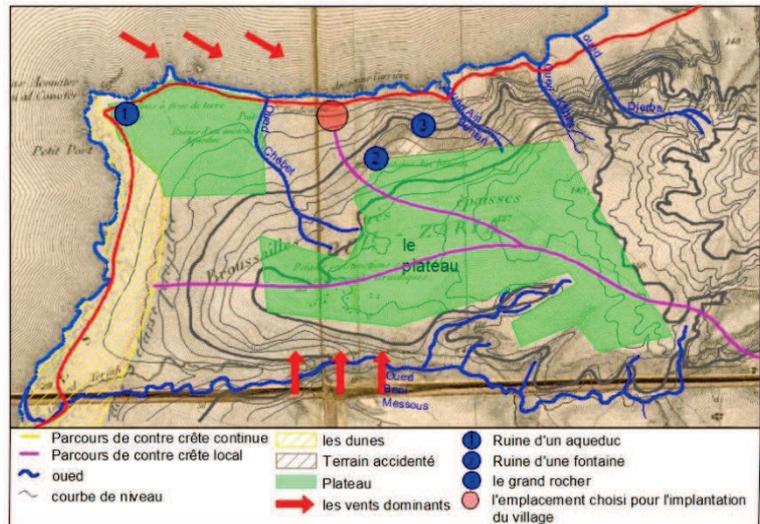


Figure III.4.2 Carte des éléments morphologiques du site  
Src: carte de territoire d'Alger et travail personnel

- ✓ Un site qui donne sur le parcours matrice qui relie Alger à Cherchell.
- ✓ Une topographie abordable d'une pente légère.
  - ✓ Une situation centralisant la côte nordiste (en équidistance entre Ras Acrata et Oued el Djerba).
- ✓ Un sol de nature rocheuse, permet de construire au bord de la mer.
- ✓ Un site protégé des vents du Sud par le mont de Bouzareah.
- ✓ Présence de l'eau et d'une carrière (grand rocher).
- ✓ Un climat favorable et des belles vues paysagères.

- Ensuite, Le mode d'implantation :

L'implantation du premier village était faite parallèlement au parcours matrice (actuellement boulevard Colonel Si M'hamed). Le premier noyau été constitué de 20 maisons construites en 1846, implantées en forme de U. L'espace central constitue la place publique, elle se situe à l'intersection du parcours matrice et premier parcours d'implantation (CW 111), formant ainsi le centre du village.

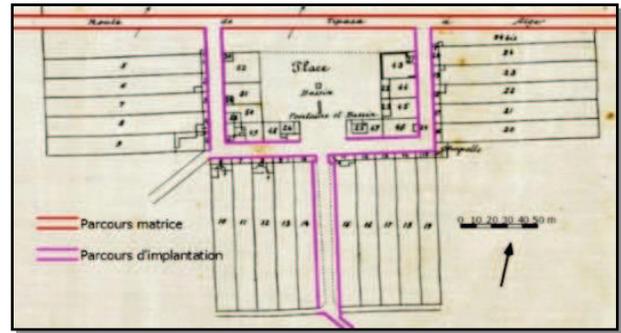


Figure III.4.3 schéma d'implantation du premier noyau, Plan de territoire de la commune de Guyotville, Src cadastre Sidi M'Hamed

### III.4.2.3 L'évolution d'un village à une ville :

- En 1846 Guyot-ville fut transformé en un village d'agriculture, après l'échec des deux premières tentatives de création du village de pêcheurs.
- Le village commence à se développer vers l'Ouest de part et d'autre du parcours matrice marquant ainsi une première extension urbaine.

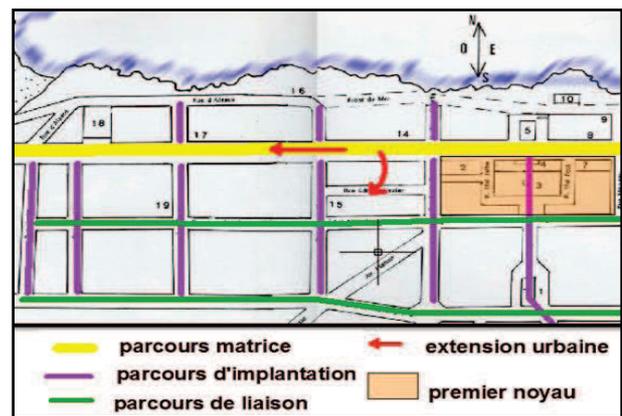


Figure III.4.4 schéma des premières extensions du village Src: chez nous à Guyotville

- D'autres parcours d'implantation sont apparus parallèlement au premier parcours d'implantation (C.W 111), pour générer une deuxième extension vers le Sud. Ces parcours sont reliés entre eux par des parcours de liaison.
- Aucune extension n'été faite vers l'Est à cause du Grand rocher qui constituait une contrainte naturelle infranchissable à cette époque.
- Dans le cadre de politique du développement foncier qui était mis en place en 1852 par le préfet Lautour-Mézeray, dont le but était de sauver Guyot-ville pour une troisième fois, plusieurs changements ont été marqués :

- Huit cents hectares ont été alloués de « Cap-Caxine » à « Ras-Acrata » pour l'exploitation agricole.
- La distribution de six hectares par colon ajoutés au six déjà distribués (12 hectare par colon).
- Distribution de 31 fermes sur le plateau et 8 fermes sur la côte.
- L'ouverture d'une voie de communication bien tracée vers Cheraga pour donner accès aux nouvelles fermes par des chemins particuliers.
- La plantation de forêt de Bainem, sur une superficie de 339 ha, pour régulariser le régime hydrographique en 1852.

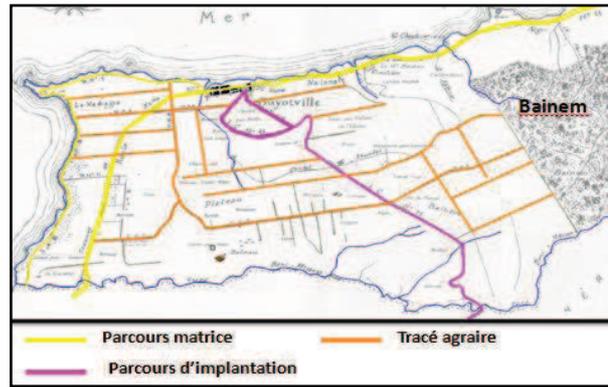


Figure III.4.5 plan cadastral du développement de la ville, 1910 Src: Chez nous à Guyotville

- En 1874, après la réussite du projet de développement agricole, GUYOTVILLE est devenue une commune indépendante. Ceci a marqué de nouveaux changements : les maisons autour de la place publique ont été remplacées par des édifices publics tels que la mairie, l'école, le marché...etc. ainsi que la construction de l'église « Saint Roch ».

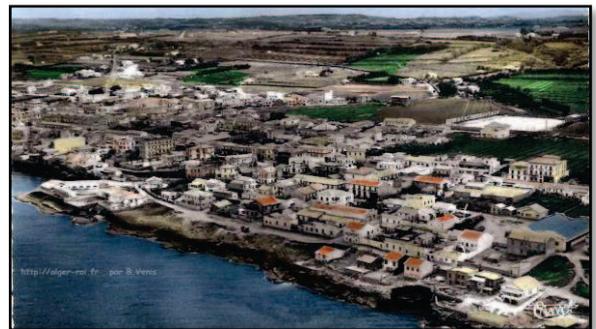


Figure III.4.6 Photo aérienne de Guyotville à la période coloniale, Src: Alger-roi.fr

- L'année 1901 témoignait l'inauguration du tramway reliant Alger à Kolea. Le tracé de chemin de fer suivait un certain itinéraire (parcours matrice) qui facilitait la circulation de la machine, ce chemin de fer était placé à une distance importante loin de la côte du Ouest, évitant ainsi le mauvais sol non résistant de cette zone (sol sableux).



Figure III.4.7 Photo montrant la ligne du tramway sur parcours matrice Src : Alger-roi.fr

- En 1943, le tramway a été abandonné, et son chemin se fut élargi et transformé en une voie mécanique (RN11).

- L'année 1957 a connu la création de la première jetée du port de la madrague et l'apparition d'un nouveau pôle de croissance suivant la côte Ouest et donc l'apparition d'une nouvelle vocation à la ville (tourisme).
- Les dernières années de la présence coloniales (De 1957 à 1962) ont marqué d'autres changements tels que : le dédoublement des axes de liaison générant ainsi une extension urbaine vers le Sud et l'apparition des grands ensembles tels que : la cité belle vue en 1957 et la cité évolutive en 1958.

### III.4.3 La période postcoloniale (de 1962 à nos jours) :

#### III.4.3.1 Ain Benian de 1962 à 1986 :

Les premières années après l'indépendance ont connu un exode rural remarquable, ou le nombre de population s'est triplé. Dès lors plusieurs changements ont été marqués :

- La reconversion des équipements existants : l'église « Saint Roch » fut reconvertie en Mosquée « Bachir el Ibrahim » et la place « Marguerite » fut transformée en stade de hand- Ball.
- D'autres équipements furent construits pour servir les nouveaux habitants tels les établissements éducatifs.
- A cette période, les nouveaux habitants ont occupé les immeubles laissés par les colons, ce qui justifie la faible urbanisation durant ces années, mis à part la création de quelques cités collectives tels que : cité 500 logements (cité 1<sup>er</sup> novembre).
- La création de la nouvelle voie d'évitement RN11 qui passait autrefois par le parcours matrice (actuellement boulevard Colonel Si M'hamed).



Figure III.4.8 carte major d'alger montrant Ain benain en 1985

### III.4.3.2 Ain Benian de 1986 à 1990 :

A cette période, le rythme d'urbanisation proliférait, la commune a connu une extension démesurée, composée de programmes additionnels et d'urgence afin de répondre aux besoins pressants de la capitale d'Alger. Par conséquent plusieurs projets de lotissements et cités collectives ont été réalisés sans un schéma directeur préalable.



Figure III.4.9 Photo quartier el Djamilia, Src: google, Auteur inconnu

### III.4.3.3 Ain Benian de 1990 à 2005 :

Deux évènements ont affecté cette période marquant ainsi des nouveaux changements :

- D'abord, l'arrivée de terrorisme dans les années 90, ceci a causé la propagation des constructions illicites sur les terres fertiles du plateau, engendrant ainsi la dégradation de la vocation agricole de la ville. Plusieurs projets ont vu le jour durant cette période notamment tels que : la cite AADL (2001).
- Deuxième évènement, le séisme de 2003, ce dernier a engendré une urbanisation accélérée traduite par la réalisation des cités collectives surtout sur le plateau afin de reloger les affligés.

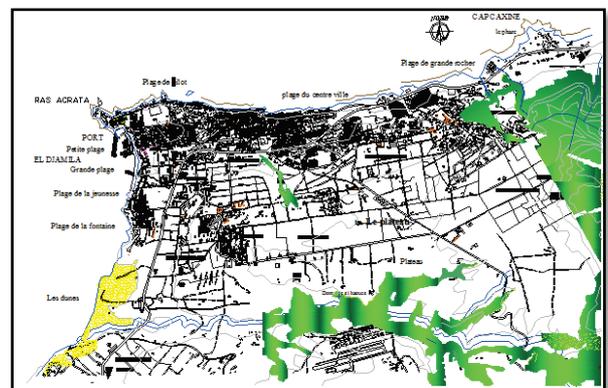


Figure III.4.10 Etat de fait Ain benian 1995, Src:PDAU d'Alger 1995

### III.4.3.4 Ain Benian de 2005 à nos jours :

Ain Benian, continue à se développer en fragments dans tous les sens. D'autres projets et changements ont caractérisé cette période :

- L'extension et l'aménagement du port.
- L'apparition de nouvelles unités industrielles.



Figure III.4.11 Image satellite 2016, Src: Google earth

#### III.4.4 Synthèse de la genèse historique :

D'après l'analyse de processus de formation et transformation de la ville d'Ain Benian que nous avons établi à l'aide des documents historiques et plans cadastraux, nous concluons que Ain Benian est passée par deux modes de croissance comme suit :

- Croissance continue durant la période coloniale : illustrée par le prolongement du noyau initial vers l'Ouest de part et d'autre du parcours matrice. Ensuite, vers le Sud suivant les parcours d'implantation, et aussi tout au long de la bande côtière à la fin de la période coloniale.
- Croissance discontinue durant la période postcoloniale : traduite par l'apparition des nouvelles extensions ou bien des « *cités satellites* »<sup>26</sup> séparées du noyau initial tels que : cité belle vue, cité 11 Décembre...etc., chaque une de ces extensions se développait singulièrement menant par la suite vers l'éclatement de la ville.

### III.5 L'analyse urbaine :

#### III.5.1 L'analyse morphologique :

*« L'analyse urbaine, dans sa visée morphologique a pour objet l'espace, défini comme des configurations physiques, et la façon dont les éléments matériels qui composent celles-ci sont structurés, dans la relation dialectique qu'ils ont avec l'ensemble qu'ils forment »*<sup>27</sup>

L'analyse morphologique a pour objet l'étude des éléments physiques de la ville pour mettre en rapport les différents composants du tissu urbain (voirie, espaces publics, équipements...), afin de comprendre le niveau de richesse formelle et fonctionnelle de ce dernier.

---

<sup>26</sup> PANERAI Philippe, Analyse urbaine, parenthèses, 1999, pp53.

### III.5.1.1 Délimitation de l'aire d'étude :

Notre aire d'étude constitue la partie Nordiste de la commune d'Ain Benian, elle couvre une superficie de 147ha. Elle s'étend de l'entrée Est de la ville jusqu'au port d'El Djamila sur une longueur de 3.5km. Cette entité est limitée par la mer Méditerranée côté Nord et Ouest, et par la RN11 côté Est et Sud.



Figure III.5.1 délimitation de l'aire d'étude, Src:Google Earth

Cette partie qui englobe la côte Nordiste illustre parfaitement la problématique « rupture ville/mer », contrairement à la côte Ouest qui bénéficie d'un certain aménagement (port el Djamila, plages publiques, école d'hôtellerie...).

### III.5.1.2 Accessibilité :

AIN BENIAN est la porte Ouest de la capitale d'Alger, elle bénéficie d'une bonne accessibilité malgré qu'elle possède deux limites terrestres seulement, du côté Est et Sud de la ville.

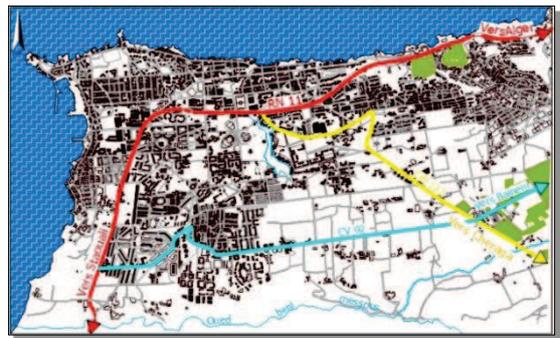


Figure III.5.2 les accès de la ville, Plan Ain benian 2009,Src :INCT

On accède à Ain Benian par :

- L'accès Est : RN°11, reliant ALGER à CHERCHEL.
- L'accès Sud : C.W°111, reliant AIN- BENIAN à CHERAGA.
- L'accès Est-Sud : CV°2, reliant AIN BENIAN à la forêt de BAINEM.

### III.5.1.3 Les parcours :

Ce sont les différentes routes et voies qui structurent la ville, ils sont répartis sur deux échelles :

- A l'échelle territoriale : Ce sont les parcours structurants qui relient Ain Benian aux villes avoisinantes : On distingue quatre parcours territoriaux :

- Boulevard Colonel Si M'HAMED : c'est le parcours matrice. Il constitue le premier parcours littoral qui relie Alger à CHERCHEL, créée par les romains.
- Chemin de wilaya 111 (C. W111) : c'est le premier parcours d'implantation qui relie AIN BENIAN à CHERAGA, créée pendant la période coloniale.
- La Route Nationale n°11 (RN°11) : c'est le parcours de liaison, il constitue la voie d'évitement créée après l'indépendance pour désengorger le centre-ville.

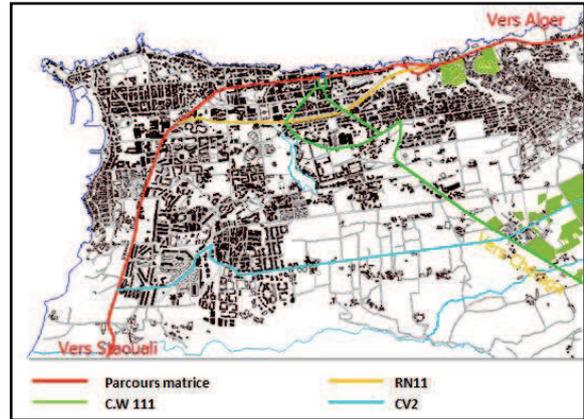


Figure III.5.3 les parcours à l'échelle territoriale

- Chemin vicinal n°2 (CV2) : c'est le parcours intercommunal qui relie AIN BENIAN à BOUZAREAH passant par la forêt de Bainem.
- A l'échelle de la ville : Ce sont les parcours qui structurent la ville, ils desservent ses différentes entités et relient le noyau central aux différentes extensions. On distingue trois parcours principaux :

- Boulevard « Bourouba Lounes » : ancien boulevard « Parmentier », il relie le noyau initial au quartier d'El Djamila, il porte les équipements structurants de la ville (le marché, la bibliothèque, la mosquée...). Générant ainsi une nouvelle centralité linéaire.
- La rue ISSAT IDIR : elle relie le centre-ville à l'extension Sud de la ville (cité belle vue, cité 1600 Logements).
- Chemin rural 13 : qui relie le centre-ville à l'extension Est de la ville (cité de la grotte, cité 11 Décembre).

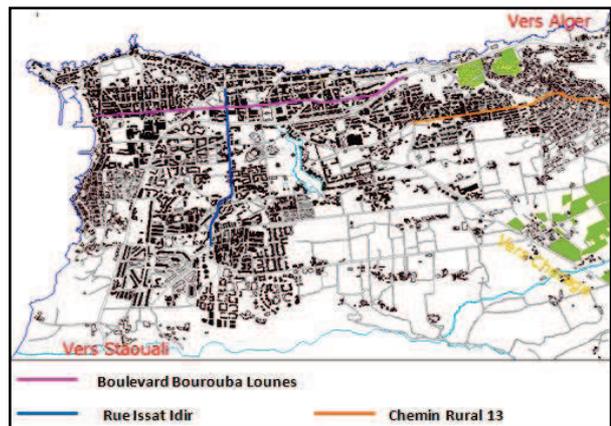


Figure III.5.4 les parcours à l'échelle de la ville, Plan de Aïn benian 2009

#### III.5.1.4 Places et jardins :

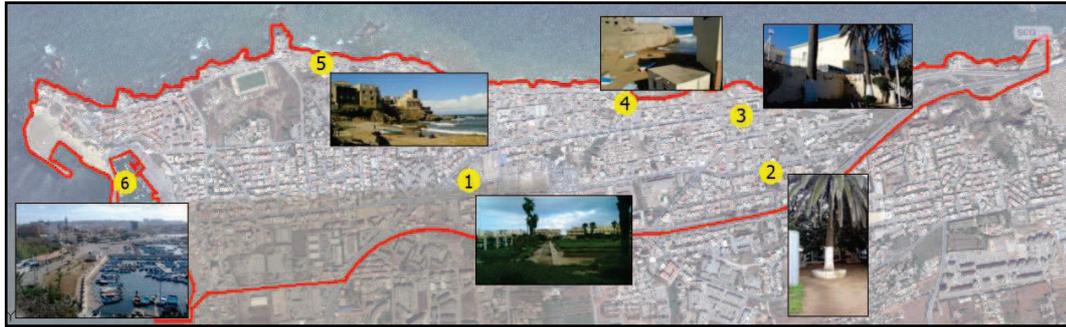


Figure III.5.5 schéma montrant la situation des espaces publics, Src: Google earth

- Le jardin public du centre-ville (1) : C'est un grand espace public Situé à l'intersection des parcours principaux (boulevard Colonel Si M'hamed et boulevard Bourouba Si Lounes), il est aménagé mais clôturé.
- Le petit jardin (2) : il se situe au niveau du noyau initial, il donne sur le boulevard Aspirant. C'est un petit espace public à forme triangulaire, fréquenté seulement par les habitants du quartier. Sa clôture minimise de sa valeur.
- Le jardin de la mairie (3) : c'est un jardin rectangulaire, réservé au siège de la mairie, il donne sur le boulevard Colonel Si M'HAMED, il est aménagé mais clôturé.

On marque l'absence des places publiques, surtout après l'élimination de la place principale en la remplaçant par la construction des bâtiments annexes pour la mairie.

On marque aussi la présence d'autres espaces publics, tels que :

- La plage du Casino (4) : où la petite plage, elle se trouve sur la côte nordiste, entourée par des constructions vétustes, fréquentée seulement par les habitants du quartier elle constitue le point de rupture du parcours littoral.
- Plage de l'ilot (5) : situé au Nord, c'est une petite plage en longueur, elle relie le parcours littoral à la mer, utilisée surtout par les pêcheurs pour mettre leurs barques de pêche.
- Le port de plaisance EL DJAMILA et sa plage artificielle (6) : Situé sur la bande côtière Ouest, il occupe une grande superficie, ce port joue un rôle important dans le développement touristique de la ville surtout après son réaménagement.

### III.5.1.5 Les équipements :

« Un équipement est un ensemble de biens appartenant à des organismes et institutions, publics ou/et privés fixes ou mobiles, destinés à permettre l'exercice d'une activité ou d'une fonction »<sup>28</sup>

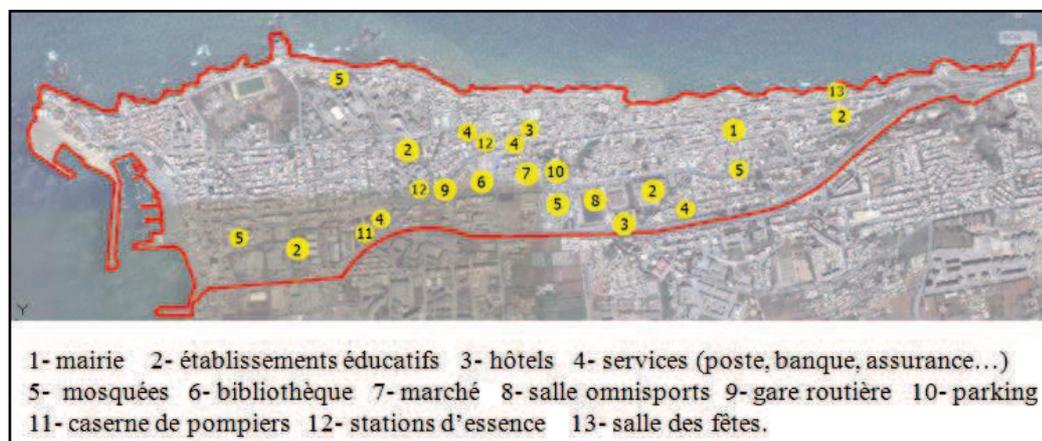


Figure III.5.6 schéma montrant des équipements existants

D'après nos visites sur site et le schéma présenté, on remarque :

- La présence des équipements de base : équipements qui répondent aux besoins quotidiens et fréquents tels que les équipements scolaires, sportifs (salle omnisports), équipements de service (banques, poste, mairie...)



Figure III.5.7 photos des équipements existants Src : Auteur

- L'absence des équipements de haut niveau : équipements qui répondent aux besoins rares, spécialisés et particuliers, tels que les équipements commerciaux (centre commercial), administratifs ou sanitaires (hôpital).

➤ Lieux polarisants : à travers la carte des équipements, on remarque :

Le regroupement des équipements importants à l'échelle de la ville tels que la salle omnisport, le marché la mosquée, la bibliothèque... de part et d'autre du boulevard « Bourouba Lounes » ce qui a augmenté sa fréquentation.



Figure III.5.8 photo de boulevard Bourouba Lounes, Src : Auteur

<sup>28</sup> Glossaire Ministère de l'habitat et de l'urbanisme en Algérie.

### III.5.1.6 Découpage des îlots :

« L'îlot, au sens étymologique : petite île, est une portion du territoire urbain « isolé » des voisins par des rues. L'îlot n'est donc pas d'abord une forme architecturale mais un ensemble de parcelles rendues solidaires et qui ne prend son sens que dans une relation dialectique avec le maillage des voies »<sup>29</sup>.

A l'aide des plans cadastraux et cartes de la ville, nous avons pu définir les différentes formes d'îlots présents sur notre aire d'étude et qui sont :

- Durant la période coloniale :
  - Ilot régulier : de forme rectangulaire. On le trouve au niveau du :
    - Noyau initial : constitué d'un ensemble d'îlots réguliers qui sont, en effet, la multiplication du module de base (première implantation) qui fait 100x80m.
    - Lotissement C : constituée d'un ensemble d'îlots rectangulaires, ou le module de base est le produit d'une subdivision d'un parcellaire agricole qui occupait 12 hectares (c'est la surface des fermes distribuées sur les colons lors du développement foncier qui été mis en place en 1852).
  - Ilot irrégulier : on l'on trouve au niveau du quartier El'Djamila à l'Ouest, ou les ilots ont suivi la morphologie du site.

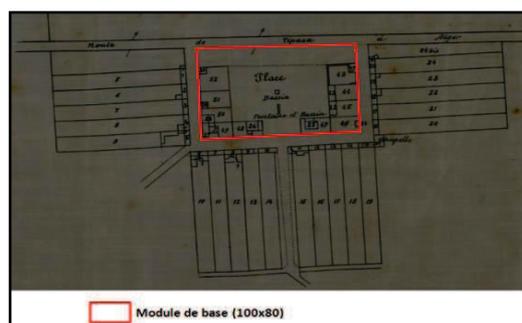


Figure III.5.9 module de Base, src : Plan de Ain Bnain 1847



Figure III.5.10 schéma montrant la forme d'îlot du lotissement C, Src: Google earth



Figure III.5.11 schéma montrant l'îlot irrégulier

<sup>29</sup> Philippe Panerai, « les formes urbaines, de l'îlot à la barre », p 182.

➤ Durant la période postcoloniale :

On note la disparition de l'ilot et l'apparition d'une nouvelle manière d'occupation avec l'arrivée des grands ensembles (cité de 500 logements). Cela a engendré l'émergence des espaces résiduels.



Figure III.5.12 schéma montrant le tracé irrégulier de la cité 500 logements

### III.5.1.7 L'état de bâti :

Le tissu bâti de notre aire d'étude varie entre bon, moyen et mauvais état comme suit :

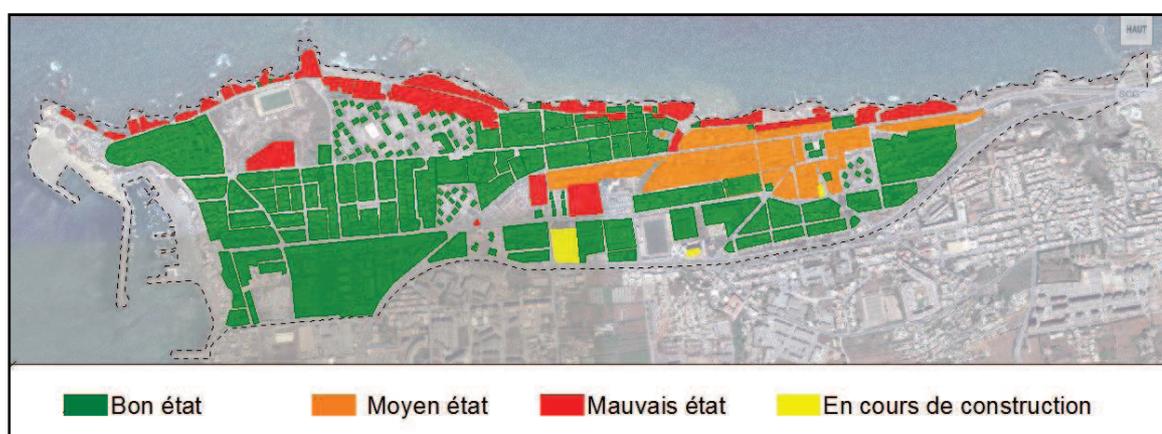


Figure III.5.13 schéma montrant l'état de bâti, src : google earth

- Bâti en bon état : il couvre une grande partie de l'aire d'étude, c'est l'ensemble des bâtisses qui datent de la période postcoloniale (équipement ou habitat) et qui se trouve au niveau du : quartier el-Djamila, les lotissements C, cité 500 logements et le nouveau centre-ville.



Figure III.5.14 exemples de bâti en bon état Src: Auteur

- Bâti en moyen état : c'est des immeubles coloniaux à usages d'habitat, nécessitent seulement quelques travaux de réhabilitation. On trouve ces bâtisses beaucoup plus sur le centre ancien et son extension Sud.



Figure III.5.15 exemples de bâti en moyen état, Src: Auteur

- Bâti en mauvais état : c'est des constructions illicites à usage d'habitat ou activité industrielle, elles ont besoin de travaux de rénovation, elles se trouvent principalement sur la bande côtière Nordiste formant ainsi une mauvaise façade maritime pour la ville.

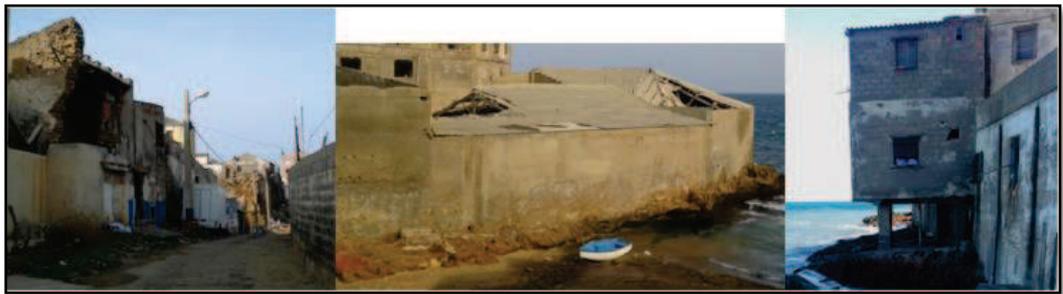


Figure III.5.16 exemples de bâti en mauvais état Src : Auteur

Synthèse de l'analyse morphologique :

D'après l'analyse qu'on a établie, nous arrivons à la fin de cette partie à constituer la carte de la structure urbaine d'Ain Benian. Cette carte comporte les éléments principaux qui

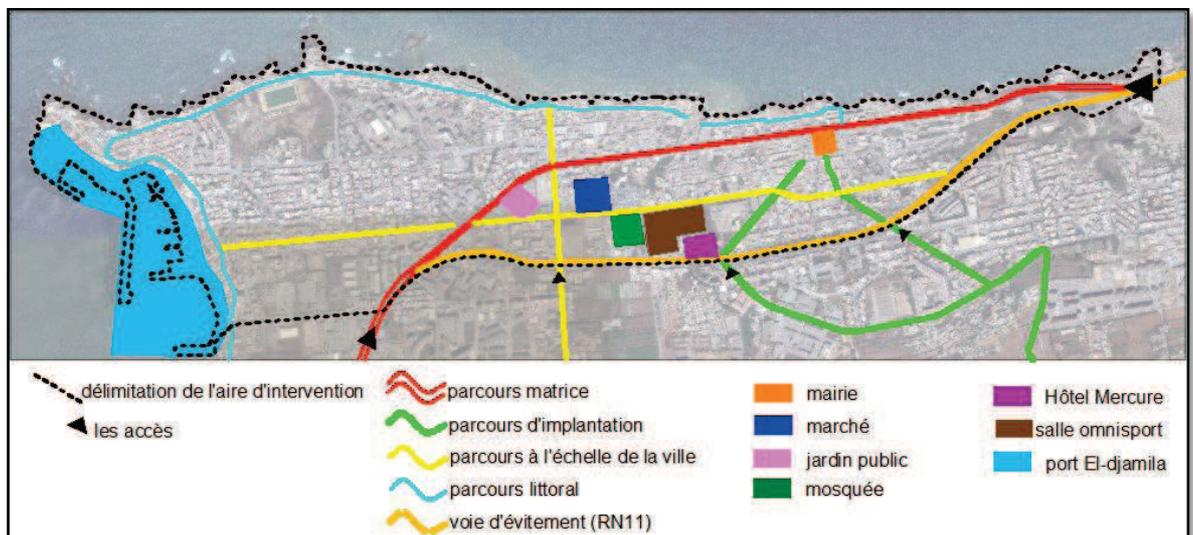


Figure III.5.17 carte de structure urbaine

structurent et organisent la ville (parcours structurants, équipements ou espaces publics importants).

L'analyse typologique :

« La typologie des édifices, ou mieux, du bâti, l'ensemble des types, qui, dans une ville ou un quartier permettent de caractériser le tissu construit ; *forma urbana*, la forme urbaine (le mot morphologie apparaît également, mais peu), ce qui permet de caractériser la ville comme ensemble, comme totalité : le contour, le tracé de l'enceinte, celui des voies principales, la position des places, des monuments, la localisation des gros équipements. »<sup>30</sup>

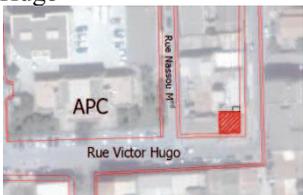
III.5.1.8 Typologie présente :

Pour cette partie du travail, nous avons choisis d'étudier la typologie présente au niveau des parcours principaux de notre aire d'étude et qui sont :

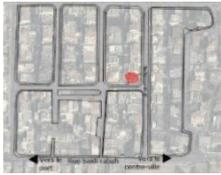
- le parcours matrice (boulevard Colonel Si M'hamed) qui traverse le « noyau initial ».
- le parcours de liaison « Boulevard Bourouba Lounes » qui traverse le « nouveau centre-ville ».
- Le parcours littoral qui traverse « quartier d'Ilot » et « quartier El-Djamila ».



Figure III.5.18 Situation de typologie à étudier

	Typologie présente (exemple d'étude)	Situation	Gabarit	Traitement de façade
Noyau initial	<p>I/ maison coloniale d'une parcelle d'angle, de type mono familiale</p> 	<p>Elle donne sur la rue Victor Hugo</p> 	R+1	- Façade coloniale simple et symétrique marquée par des ouvertures verticales et toiture en tuile.

<sup>30</sup> PANERAI Philippe : Analyse urbaine, Edition Parenthèses pp 114

	<p>2/ immeuble colonial d'une parcelle de rive, de type linéaire.</p> 	<p>Il donne sur le parcours matrice.</p> 	R+1	<p>Façade coloniale classique et symétrique marquée par des ouvertures verticales et des balcons avec une terrasse accessible, RDC réservé au commerce et l'étage à l'habitation.</p>
	<p>3/ immeuble colonial d'une parcelle d'angle.</p> 	<p>Il se trouve au niveau du nœud Louis Pasteur.</p> 	R+1	<p>Façade coloniale marquée par des ouvertures verticales et des balcons, toiture en tuile</p>
Quartier d'îlot	<p>1/ habitat individuel résidentiel (postcolonial)</p> 	<p>Il donne sur le parcours littoral</p> 	R+1	<p>Façade moderne simple avec un garage et un jardin au RDC, et toiture en tuile.</p>
	<p>2/ habitat résidentiel collectif (postcolonial)</p> 	<p>Cité de 500 logements</p> 	De r+2 à r+13	<p>Façade contemporaine simple rythmique marquée par des éléments verticaux. Pas d'alignement par rapport à la voirie, Orientation faite selon l'ensoleillement</p>
Quartier El Djamila	<p>Habitat individuel résidentiel (postcolonial)</p> 	<p>Partie Ouest du lotissement C</p> 	R+1	<p>Façade contemporaine simple. Les deux niveaux sont réservés à l'habitation. un recul du bâti par rapport à la voirie avec la présence d'une clôture</p>
Nouveau centre-ville	<p>Habitat individuel urbain (postcolonial)</p>	<p>Il donne sur le boulevard Bourouba Lounes.</p>	R+3	<p>Façade contemporaine simple rythmique avec une terrasse accessible et RDC réservé au commerce</p>

				
--	-----------------------------------------------------------------------------------	--	--	--

Figure III.37: tableau de l'étude typologique

### III.5.1.9 Synthèse de l'analyse typologique :

En comparant les différents exemples d'immeubles choisis pour cette étude, on constate que la typologie existante au niveau de l'aire d'étude varie entre :

(voir carte de problèmes page 57)

Typologie en période coloniale	Typologie en période postcoloniale
<p>1/ Habitat Individuel urbain :</p> <p>C'est le type dominant au niveau de parcours matrice « boulevard Colonel Si M'hamed »</p> <p>Ce boulevard bénéficie d'une animation urbaine forte grâce aux services et activités présentes.</p> <p>C'est un habitat en bande ou les bâtiments sont mitoyens et leur alignement délimite le boulevard.</p> <p>La répétition dans la composition des façades apporte une continuité et cohérence à l'ensemble.</p>	<p>1/ Habitat Individuel urbain :</p> <p>C'est le type dominant au niveau du Boulevard « Bourouba Lounes », il assure l'animation du Boulevard grâce aux activités offertes</p> <p>Le gabarit varie entre r+1 et r+6, avec des façades contemporaines symétriques ou rythmiques.</p>
<p>2/ Habitat individuel résidentiel :</p> <p>C'est le type dominant sur les parcours secondaires ou tertiaire.</p> <p>L'activité commerciale et les équipements sont absents.</p> <p>L'alignement des immeubles est bien marqué.</p> <p>La forme des immeubles est plus ou moins carrée</p>	<p>2/ Habitat résidentiel (individuel/ collectif) :</p> <p>Ce trouve tout au long du parcours littoral et quartier el Djamila.</p> <p>Il forme un ensemble non cohérent, la continuité des bâtis est parfois absente et leur alignement n'est pas bien défini.</p> <p>Les espaces extérieurs (jardins) sont des espaces privés, les services et activités sont peu ce qui a causé une rupture avec le contexte urbain.</p>

Figure III.5.19 Tableau récapitulatif de l'analyse typologique

### III.5.2 Bilan et diagnostic :

D'après l'analyse urbaine présentée en dessus, nous avons pu ressortir les potentialités et problèmes qui touchent à notre aire d'étude, en termes de : voirie, espaces publics, équipements et typologie. Cela nous aidera par la suite à intervenir correctement et en cohésion avec l'existant, sans engendrer d'autres conséquences plus graves.

	Potentialités	Problèmes
Voirie	La nouvelle voie d'évitement RN11 a facilité la circulation mécanique et a désengorgé le centre-ville.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'absence d'un accès mécanique direct depuis la RN11 vers le parcours littoral ce qui a causé l'abondance de ce dernier, et a augmenté l'embouteillage au niveau des boulevards principaux.</li> <li>• Le manque des boulevards structurants dans le sens Sud/Nord de la ville encourageant ainsi la rupture visuelle et spatiale avec la mer.</li> <li>• La rupture du parcours littoral marquée au niveau de la petite plage a favorisé son délaissement</li> </ul>
Espaces publics	Les belles vues paysagères (surtout celle qui donnent sur la mer) favorisent l'aménagement des espaces publics (places, jardins, terrasse...).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le manque des espaces publics de qualité tels que les places, les promenades piétonnes ou les jardins.</li> <li>• L'élimination de la place principale (place de république) par la construction de nouvelle annexe de la mairie, cela a diminué la valeur urbaine et historique du noyau initial.</li> <li>• L'ensemble des espaces publics existants n'est pas suffisant par rapport à la taille de la ville, d'autant plus ces espaces ne sont pas affirmés ni par leurs tailles ni par leurs aménagements.</li> </ul>
Equipements	Le port d'El Djamila malgré son orientation défavorable (vers l'Ouest), il joue un rôle d'un équipement important dans le développement économique et touristique de la ville surtout après son réaménagement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le regroupement des équipements dans une seule entité (sur le boulevard Bourouba Si Lounes) dirigeant ainsi le flux vers cette partie</li> <li>• Le manque des équipements de haut niveau tels que les équipements commerciaux, sanitaires ou culturels.</li> <li>• L'absence des équipements et activités d'accompagnements (restauration, loisir) qui assurent l'animation des espaces urbains.</li> </ul>

Typologie	La présence de l'habitat urbain sur les parcours structurants a renforcé l'animation urbaine de la ville.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La propagation de l'habitat individuel résidentiel sur la bande côtière nordiste a formé une barrière physique entre la ville et la mer et a causé une rupture avec le contexte urbain.</li> <li>• Dégradation de tissu colonial au niveau du centre ancien.</li> </ul>
-----------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

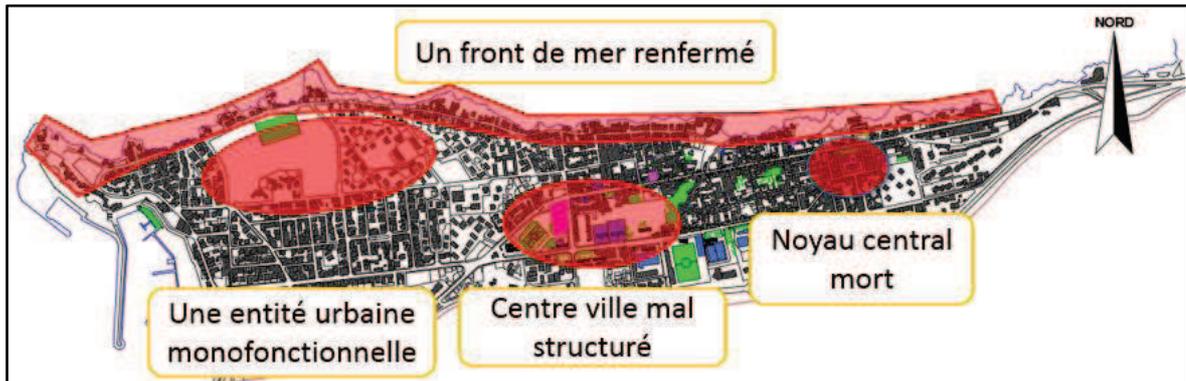


Figure III.5.1 : Schéma montrant les sites d'intervention, source : auteur

Note : Voir carte de Bilan et diagnostic page 57

### III.5.3 Synthèse de l'analyse urbaine :

En établissant l'analyse synchronique de notre aire d'étude, nous avons pu faire ressortir les potentialités et les carences que présente cette partie de la ville et sélectionner donc les différentes entités urbaines sur lesquelles nous allons intervenir, et qui constitueront désormais les sites d'intervention de notre projet.

Nous proposerons dans ce contexte, une série de recommandations qui vise principalement à :

- Faire émerger une identité renouvelée à Ain Benian, en inscrivant la ville et son front de mer dans une dynamique commune, tout en gardant ses spécificités.
- Revivifier le centre ancien et récupérer son statut tant que centre-ville.
- Valoriser le site, et ainsi transformer une faiblesse en opportunité d'amélioration du cadre de vie et de développement touristique.



**POTENTIALITES:**

- ouverture de RN11
- Belles vues paysagères
- Port équipement structurant
- Présence des activités commerciales et services

**PROBLEMES:**

- L'absence d'un accès mécanique vers le front de mer Nord
- Absence des boulevards structurants dans le sens Nord/Sud
- Rupture du parcours littoral
- Espaces publics non aménagés
- Regroupement des équipements dans une seule entité
- propagation de l'habitat individuel sur la cote Nordiste

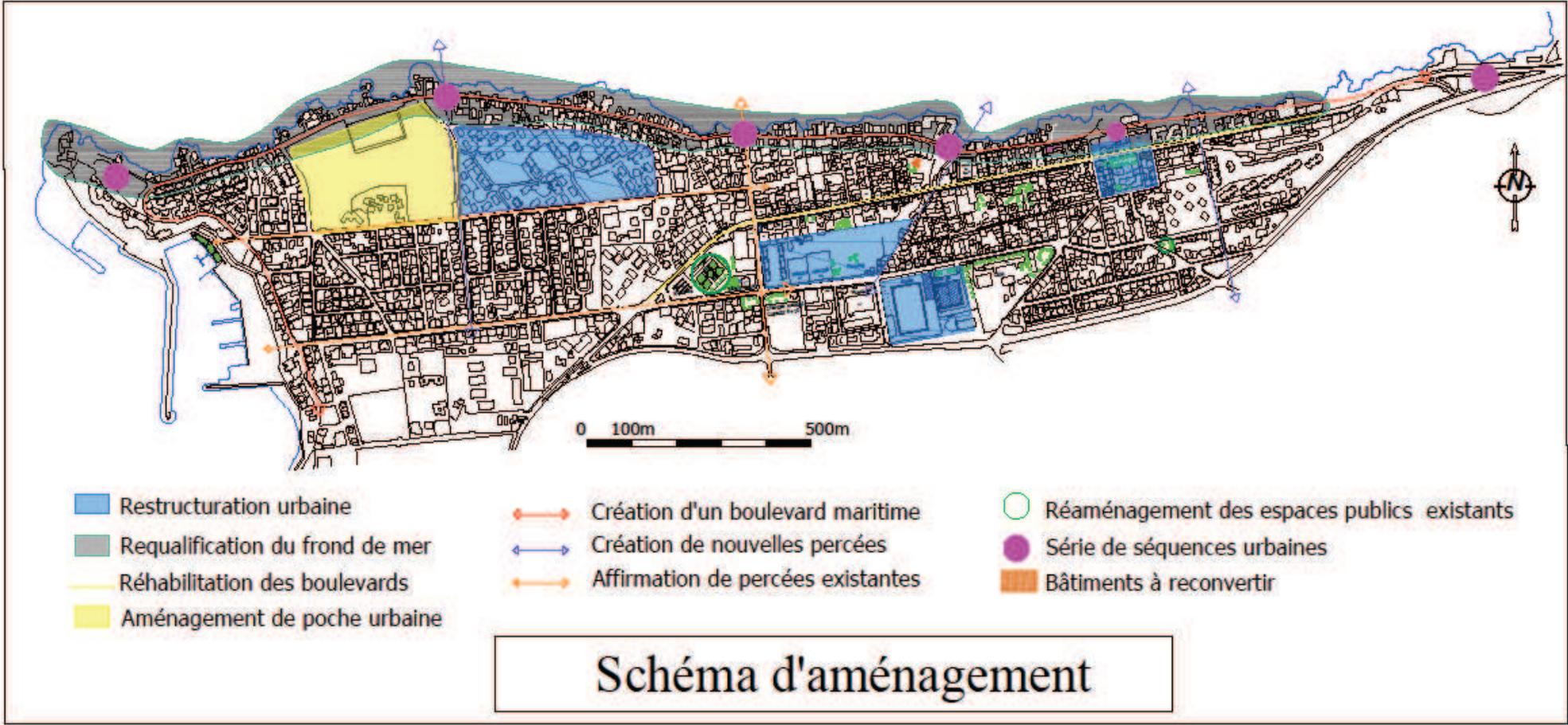
**Schéma de Bilan et Diagnostic**

## **III.6 INTERVENTION URBAINE :**

### **III.6.1 Schéma d'aménagement :**

Notre objectif principal de cette intervention est de reconquérir le front de mer d'Ain Benian, pour récupérer son statut entant qu'une ville côtière, afin qu'elle participe au fameux projet d'aménagement de la baie d'Alger. Pour faire, nous avons opté pour un projet d'une recomposition urbaine qui vise principalement à retisser le lien entre la ville et la mer. Notre projet consiste à un ensemble d'opérations et actions urbaines qui s'ordonnent comme suit :

- La requalification du front de mer côté Nord depuis l'accès Est de la ville jusqu'au port El-Djamila.
  - La restructuration du noyau initial, nouveau centre-ville et la cité 500 logements (1<sup>er</sup> novembre).
  - La réhabilitation du Boulevard colonial « Colonel Si M'hamed ».
  - L'aménagement de la poche urbaine qui se trouve à l'Ouest de l'aire d'étude.
  - La reconversion des bâtiments à valeur historique.
  - La création de nouvelles percées vers la mer.
  - Le réaménagement des espaces publics existants.
  - L'aménagement de nouveaux espaces publics.
- (Voir le schéma d'aménagement page 59)



### III.6.2 Plan d'aménagement :

Après avoir dessiné les grandes lignes de notre projet, qui constituent à un ensemble d'opérations et actions urbaines qu'on a jugées nécessaires pour notre intervention, nous passons ensuite à la concrétisation du plan d'aménagement. Notre plan d'aménagement comporte principalement :

#### ➤ Opération 1 : Restructuration du noyau initial :

Afin de réaffirmer le centre ancien de la ville et récupérer son statut en tant qu'un noyau initial, nous proposons :

- La récupération de la place ancienne de la ville par l'aménagement d'une nouvelle place publique.
- La reconversion de l'ancienne école des filles, plus l'implantation d'un nouveau bâtiment de service sur la nouvelle place, afin de regrouper les différents services de l'APC dans un même endroit.
- L'implantation d'un hôtel urbain qui va marquer l'accès au nouveau boulevard maritime et accueillir les visiteurs de la ville.
- L'utilisation de l'espace produit par la différence de niveau (-6m) entre le boulevard Colonel Si M'hamed et le nouveau boulevard maritime pour l'aménagement des parkings sous terrains et locaux commerciaux.

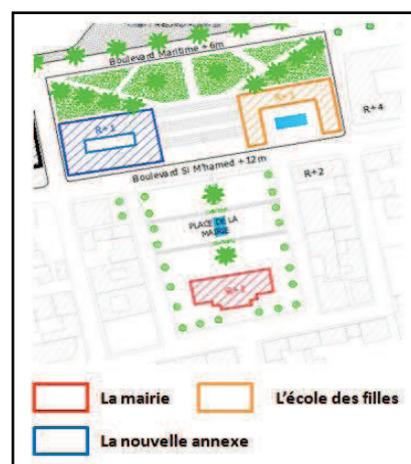


Figure III.6.1 : restructuration du noyau initial

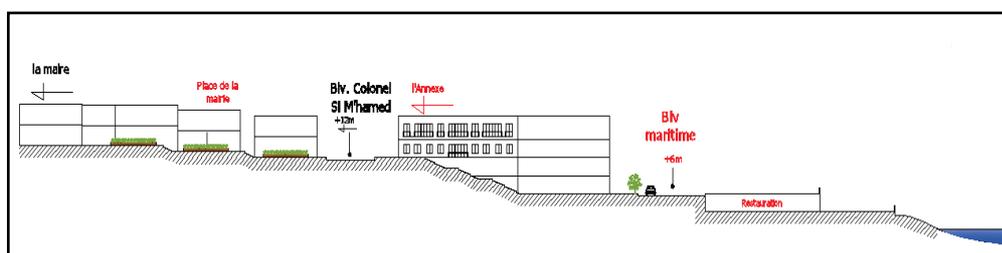


Figure III.6.2 Coupe urbaine sur le noyau initial

➤ Opération 2 : Restructuration du nouveau centre-ville :

Redéfinir le tracé de cette entité par la constitution d'une trame régulière qui sera en continuité avec la trame existante.

- Ouvrir une nouvelle percée reliant ainsi le nouveau centre avec l'ancien.
- Proposer comme programme d'occupation : un marché, un centre commercial, une école primaire, habitat urbain et jardin public.
- Création de l'hyper centre d'Ain Benian : ceci nécessite la démolition du hangar (construction en mauvais état), aussi le déplacement de la gare routière et la station de service sur la périphérie du centre (sur RN11), afin de libérer l'espace pour l'aménagement d'une nouvelle place publique à l'échelle de la ville accompagné d'un grand centre multifonctionnel.
- Affirmer la rue « Issat Idir » en un boulevard structurant orienté vers la mer.

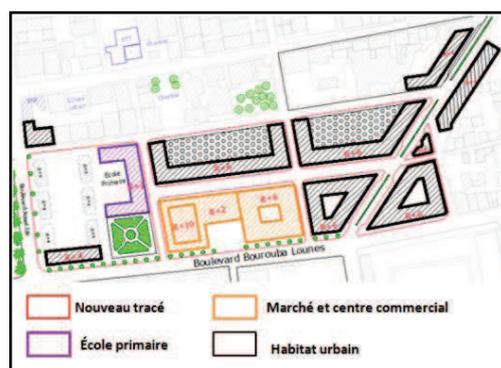


Figure III.6.3 Restructuration du nouveau centre-ville

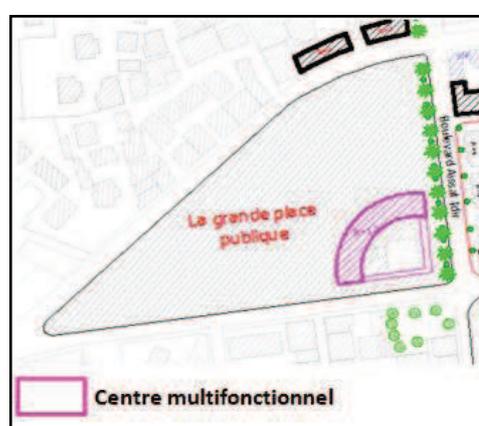


Figure III.6.4 L'hyper centre d'Ain benian

➤ Opération 3 : Restructuration de la cité 500 logements (1<sup>er</sup> novembre) :

- Restructurer l'ensemble de la cité tout en délimitant ses ilots, voies et espaces publics. La trame produite est une trame en diagonale orientée vers l'Ouest.
- Equipé la cité par une clinique médicale, crèche, annexe de poste, annexe de mairie, locaux commerciaux, terrain de jeux, aires de stationnement.

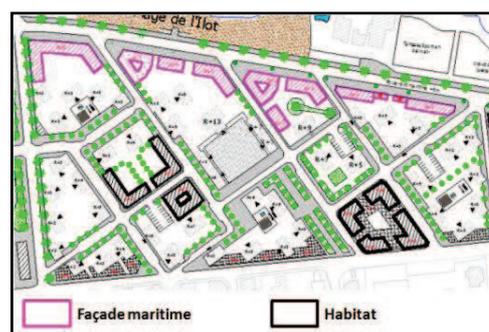


Figure III.6.5 Restructuration de la cité 500 logements

- La construction d'une série d'immeubles d'appartements hôteliers au Nord de la cité pour former une nouvelle façade maritime qui va constituer la nouvelle vitrine de la cité.

➤ Opération 4 : Aménagement de la poche urbaine à l'Ouest : La nouvelle composition s'inscrit dans une trame diagonale orientée vers l'Est, elle est symétrique à celle de la cité de 500 logements, afin d'assurer une harmonie de l'ensemble et intégrer la nouvelle composition dans son contexte urbain.

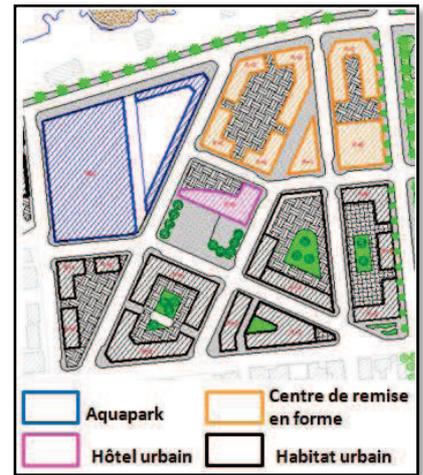


Figure III.6.6 Aménagement de la poche urbaine

- Le terrain sera occupé par : un aquaparc, un centre de remise en forme et un hôtel urbain sur la partie Nord du terrain pour servir le nouveau front de mer et ses usagers. Habitat urbain sur la partie Sud pour assurer une continuité avec l'existant.

➤ Opération 5 : Requalification du front de mer Nord :

- Transformation de parcours littoral en un boulevard maritime.
- L'aménagement d'une promenade piétonne le long du front de mer, animée par des terrasses, jardins et aires de jeux.
- Constitution d'une nouvelle façade maritime avec un gabarit de R+2. Le RDC réservé aux activités (commerce et consommation). Les étages réservés à l'habitation, bureaux et appartements hôteliers.
- La création d'une série de séquences urbaines qui s'étend le long de la côte, où chaque séquence est le point d'intersection d'un boulevard ou d'une voie venant de la ville avec le nouveau boulevard maritime, elles relient ainsi la ville avec la mer.

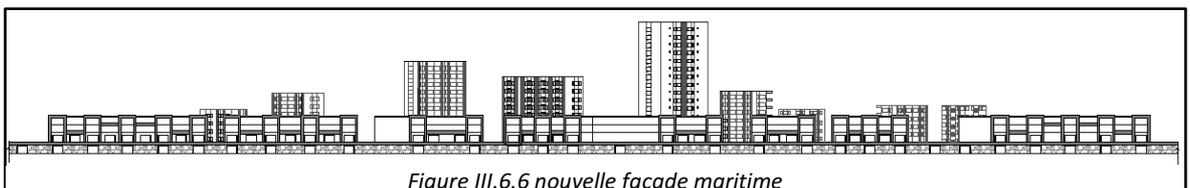
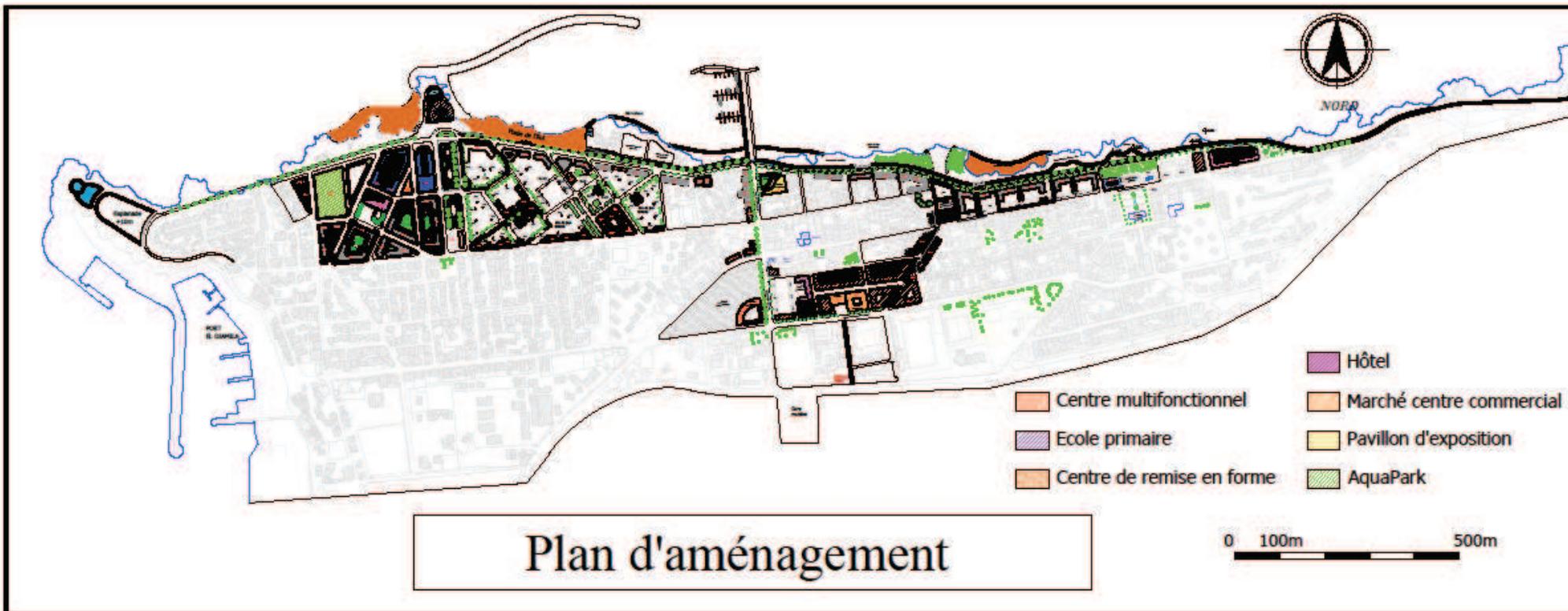


Figure III.6.6 nouvelle façade maritime

Les séquences sont :

- Séquence 1 : Place de la mairie.
- Séquence 2 : Place de la petite plage.
- Séquence 3 : Place de la jetée.
- Séquence 4 : Jardin de l'hôtel.
- Séquence 5 : le cap d'El-Djamila.

- La jetée maritime : elle a une forme fluide inspirée de morphologie du site, aménagé sous forme d'une digue artificielle ayant une fonction de brise lame destinée à la protection contre les vagues et courants de marée.
- La station maritime : aménagement d'une station maritime devant l'accès Est de la ville, pour recevoir les navettes maritimes qui viennent d'Alger vers el Djamila



### **III.7 Recherche thématique sur l'hôtel :**

L'architecte jaune nouvel dit « *Personne n'a envie d'hôtels classique ou d'hôtels dits internationaux : un hôtel c'est dormir et se sentir chez soi en une demi-heure* ». <sup>31</sup>

Par définition, l'hôtellerie est une activité appartenant au secteur tertiaire qui regroupe l'ensemble des établissements qui proposent un service d'accueil (de gîte et de couvert) à des clients, de passage ou locaux, pendant une durée déterminée, en échange d'une contribution. Parmi ces établissements on distingue « l'hôtel » alors qu'est-ce qu'un hôtel ?

#### **III.7.1 Définitions :**

On distingue plusieurs définitions d'un hôtel :

- D'après Larousse : un hôtel est un établissement commercial qui met à la disposition d'une clientèle itinérante des chambres meublées pour un prix journalier. Autrefois, demeure urbaine d'un seigneur ou d'un grand bourgeois<sup>32</sup>.
- Selon la publication de « Technique de construction » : tout établissement qui vend à la clientèle un espace privatif pour une utilisation personnelle, pendant un temps limité, est un hôtel. <sup>33</sup>
- Et selon la réglementation Algérienne : Un établissement hôtelier tout établissement qui exerce une activité hôtelière. Est considérée comme activité hôtelière, toute utilisation, à titre onéreux d'infrastructure destinée principalement à l'hébergement ainsi que la fourniture des prestations qui lui sont liées. Cette infrastructure se compose d'établissements d'hébergement, définis par les articles, qui sont loués à une clientèle effectuant un séjour d'une semaine à un mois mais qui n'y élit pas domicile.<sup>34</sup>

---

<sup>31</sup> ATMOSPHERES D'HÔTELS, à la recherche d'un design hôtelier pp.92

<sup>32</sup> Dictionnaire de Français LAROUSSE

<sup>33</sup> Publication, Hôtel, Technique de construction, C4 100, Robert LARRIVÉ, pp.2

<sup>34</sup> Article 2 du Décret exécutif N°2000-46 du 1<sup>er</sup> mars 2000.

### III.7.2 Type d'hôtels :

On distingue deux catégories de type d'hôtels, la première dépend du service proposé à la clientèle et la seconde dépend de la situation de l'hôtel.

Selon service proposé	Selon la situation
<ul style="list-style-type: none"><li>• Hôtels de tourisme : Définis comme des établissements homologués (confirmés) par le ministère du tourisme, répondant aux normes techniques imposées par la réglementation.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Hôtels en paysage semi urbain : Ils se situent à la périphérie des villes, ils offrent d'autres activités à côté de l'hébergement, tels que : la distraction, la restauration, la réception des fêtes.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Hôtel de santé : Situé à côté des thermes naturels, ce type d'hôtel offre à ses occupants des services de soin et repos.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Hôtels en site naturel : On les trouve en dehors de la ville, dans un site naturel qui présente des potentialités touristiques, par exemple au bord de la mer, dans les forêts.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Hôtel d'affaires « Hôtel des congrès » : C'est un établissement réservé à la tenue des congrès, des réunions, des forums ou des banquets. La prise en charge totale de l'hébergement, de la restauration et des divertissements a conduit à la création de ce type d'hôtel.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Hôtels urbains : ils sont situés au centre des villes, ou au bord de la mer dans le cas des villes littorales.</li></ul>

### III.7.3 Classement et normes d'hôtels :<sup>35</sup>

Les hôtels sont classés en six catégories.

- Sans étoile (6<sup>ème</sup> catégorie) : Etablissement caractérisé par un minimum d'ameublement et d'installation ainsi qu'un bon état d'entretien et un bon comportement de son personnel
- 1 étoile (5<sup>ème</sup> catégorie) : Etablissement caractérisé d'un ameublement et d'installation de qualité moyenne acceptable ainsi qu'un bon état d'entretien et un bon comportement de son personnel.
- 2 étoiles (4<sup>ème</sup> catégorie) : Etablissement caractérisé d'un ameublement et d'installation de qualité, ainsi qu'un bon état d'entretien et un bon comportement de son personnel

<sup>35</sup> Annexes du décret exécutif N°2000-130 du 11 juin 2000.

- 3 étoiles (3<sup>ème</sup> catégorie) : Etablissement caractérisé d'un ameublement et des installations de bonne qualité, ainsi qu'un parfait état d'entretien et un bon comportement de son personnel.
- 4 étoiles (2<sup>ème</sup> catégorie) : Etablissement caractérisé d'un ameublement et d'installation de très bonne qualité, ainsi qu'un bon état d'entretien et un bon comportement irréprochable de son personnel.
- 5 étoiles (1<sup>re</sup> catégorie) : Etablissement caractérisé d'un ameublement et des installations d'excellente qualité, ainsi qu'un bon état d'entretien et un bon comportement de son personnel.

Note : les normes de l'hôtel selon la réglementation algérienne sont en annexe.

### III.7.4 Analyse d'exemple L'hôtel Vela « W » de Barcelone :

#### III.7.4.1 Présentation de l'hôtel :

L'hôtel W Barcelona, connu aussi sous le nom "Hôtel Vela" (Hôtel Voile) en raison de sa forme, est un hôtel de 5 étoiles, destiné au tourisme et affaire. Conçu par l'architecte Recardo Boffil il occupe 7 hectares de terres récupérées de la surface de la mer dans la construction de la nouvelle entrée du port.



Figure III.7.1 Hôtel W, Barcelone, Src: w-barcelona.com

L'hôtel bénéficie de grandes vues sur la mer et de la lumière naturelle. Ses façades en verre mélangent l'objet et le contexte. Le projet comprenait un lieu public ouvert à la mer, un port de plaisance et un paysage d'hôtel

#### III.7.4.2 Situation de l'hôtel :

L'hôtel se situe dans le quartier Barcelonnet à Barcelone en Espagne, dans l'agrandissement du port de Barcelone.



Figure III.7.2 Situation de l'hôtel W, Src: Google earth

#### III.7.4.3 Programme :

L'hôtel comporte tous les espaces qui assurent le bon fonctionnement de l'équipement et qui répondent aux besoins des usagers et utilisateurs, on y trouve :

- 473 chambres et 67 suites.
- 67 suites.
- 38 salles de réunion avec une capacité totale de 1000 personnes.
- Un Centre de conférence.
- Sept (7) différents restaurants.
- Un bar panoramique.

- Un centre de SPA et de remise en forme.
- Centre de fitness, deux piscines, des terrasses, une salle des fêtes.
- Un parking.

#### III.7.4.4 Volumétrie :

Le bâtiment est composé de trois volumes :

- Un socle qui a une forme régulière, il abrite un parking et plusieurs d'autres espaces ouverts au public.
- Le deuxième volume est la tour de trente étages, elle a une forme d'un voile pour faire rappel à la mer.
- Le troisième volume c'est un cube de huit étages qui s'imbrique avec la tour.



Figure III.7.3 Plan de masse de l'hôtel W, Src: Google image



Figure III.7.4 photo de l'hôtel w montrant la volumétrie, Sr cdivisare.com

#### III.7.4.5 Répartition des espaces :

- L'accès principal se trouve sur la façade Ouest du côté de la promenade.

Le RDC comporte la réception de l'hôtel, ainsi d'autres espaces ouverts au public tels que le restaurant, la cafétéria et la piscine. D'autant plus, il y en a des espaces semi-publics comme la salle de dance, le centre de SPA et remise en forme.

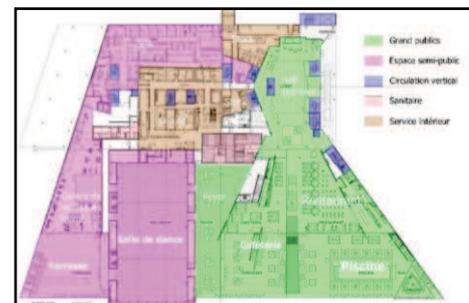


Figure III.7.5 Plan schématique de l'organisation spatiale du RDC de l'hôtel W

- La tour est réservée principalement aux chambres et suites, celles-ci sont organisées sur deux rangées offrant ainsi des vues sur la mer de côté Nord et Sud.

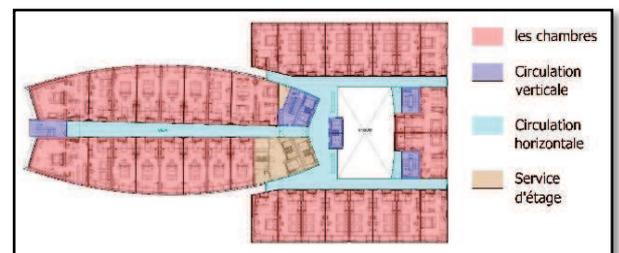


Figure III.7.6 : plan schématique montrant l'organisation des chambres. src :divisare.com

#### III.7.5 Synthèse

L'hôtel « W » ou « vela » de Barcelone situé sur la promenade maritime, s'intègre parfaitement dans son contexte urbain, grâce à sa forme et ses façades. Il offre une série d'activités variées tels que les activités urbaines, d'affaire et de tourisme.

L'implantation d'un équipement pareil dans notre composition urbaine est très conseillée. Nous allons de cette façon offrir une animation urbaine plus forte et assurer une attractivité permanente du nouveau front de mer.

Cet hôtel constituera le point d'articulation entre la ville et la mer.

### **III.8 Projet d'architecture : Hôtel de tourisme et d'affaire**

#### III.8.1 Présentation du projet :

Le nouvel hôtel d'Ain Benian « Hôtel d'Îlot » constitue le projet phare de la ville, c'est un hôtel urbain de tourisme et affaire, il offre ses services aux touristes, visiteurs ainsi que les habitants de la ville.



*Figure III.8.1 image de synthèse de l'hôtel*

Le projet se situe sur le nouveau boulevard maritime au niveau du quartier d'ilots. L'édifice s'implante sur un rocher massif bénéficiant ainsi de vues dégagées sur la mer côté Nord, Est et Ouest, et même des vues sur la ville de côté Sud. Il symbolise donc la relation ville/mer. (Voir plan d'aménagement page 63)



*Figure III.8.2 image de synthèse de l'hôtel*

L'édifice illustre une architecture moderne marquée par une forme fluide et légère. Cette forme qui est inspirée de contexte naturel a permis au projet de se distinguer du reste du tissu existant constitué principalement de formes régulières.

L'hôtel est en R+15, il domine la ville avec sa hauteur qui atteint 60 mètre, il sera à l'échelle de future baie d'Alger.

### III.8.2 Programme :

Le programme établi répond aux besoins des utilisateurs et des usagers (qu'ils soient les clients ou les visiteurs de l'hôtel), il comporte l'ensemble des espaces nécessaires pour le bon fonctionnement et sécurité de l'hôtel. Nous présentons le programme détaillé dans la partie annexe de ce mémoire)

## **CONCLUSION GENERALE**

Ce mémoire avait pour ambition de comprendre le phénomène de « rupture ville/mer » au niveau des villes côtières du XIX<sup>e</sup> siècle. Et cela par le biais d'une problématique générale ou nous avons abordé cet enjeu dans le cas des villes algéroises littorales qui tournent leurs dos à la mer et qui sont écartées par le projet d'aménagement de future baie d'Alger. Et pour bien mener ce travail nous nous sommes focalisé sur la ville d'Ain Benian comme cas d'étude illustratif dans la problématique spécifique, ou nous avons soulevé les causes et les conséquences derrière cette rupture, afin de pouvoir formuler notre hypothèse de travail, dont laquelle nous avons proposé d'ouvrir la ville Sur son front de mer à travers une opération de recomposition urbaine inscrite dans le cadre de fameuse démarche du projet urbain.

Notre objectif principal était de pouvoir assurer une meilleure articulation entre la ville et son front et inscrire cette commune dans le projet d'aménagement de future baie d'Alger, tout en préservant son paysage urbain et naturel. Pour faire, il a fallu dans un premier temps discerner quelques notions et concepts théoriques qui se rapportent à notre travail de recherche et qui concrétiseront par la suite les outils clés de notre intervention urbaine sur site, dès lors, nous avons établi un aperçu sur les villes de création coloniale, telle qu'elle est Ain Benian, ou nous avons conclu que les villes algériennes de fondation coloniale étaient planifiées par le génie militaire, conçues selon le plan d'alignement et des réserves et ayant une composition urbaine cohérente et renouvelable. Et pour mieux maîtriser notre sujet, nous avons établi des recherches concernant la problématique de rupture ville/mer et aussi la notion de ville côtière, cette dernière a subit depuis toujours le problème de rupture ville/mer, heureusement ceci ne subsistait plus avec l'apparition du port comme moyen d'articulation entre la ville et la mer, et même avec l'avènement des « boulevards maritimes » et « promenades » le long du littoral comme moyen d'aménagement et de jonction.

D'autant plus, nous avons étudié des exemples de projets internationaux similaires à notre cas d'étude, ces derniers nous ont apporté des orientations et idées d'aménagements adéquates pour notre projet.

La finalité de l'étude théorique était de pouvoir assimiler les connaissances et concepts de base, pour les appliquer lors de notre intervention afin de bien gérer notre projet. Cependant et avant de passer à l'intervention, nous devions d'abord connaître de plus près la ville d'Ain Benian, découvrir son histoire, comprendre son processus de formation et transformation et déchiffrer par la suite sa structure urbaine. Afin d'arriver à distinguer les potentialités et carences de notre aire d'étude et sélectionner ainsi les entités endommagées sur lesquelles nous devons intervenir.

Il faut dire qu'Ain Benian constitue un cas d'étude très intéressant, certes c'est une petite ville côtière avec une histoire récente, néanmoins cette ville est riche en enseignements, sa structure urbaine primaire respecte les lois fondamentales d'une composition urbaine ; on voit clairement que la ville grandissait en continuité. Malheureusement ceci ne subsistait plus durant la période postcoloniale où la ville se développait en fragments vers le Sud. Parallèlement le centre initial se dégrade de plus en plus en matière d'urbanisme et d'architecture face aux différentes mutations, et le fait qu'Ain benian soit ignorée par le Master plan (mis à part l'aménagement du port d'El-Djamila) et le schéma d'aménagement de la baie d'Alger qui s'arrête au niveau de la commune de Hammamet, n'a fait qu'aggraver la situation. Résultat Ain Benian se détache du son front de mer et tourne son dos à la mer.

Face à cette situation, nous avons décidé de mener à bien notre intervention urbaine avec un objectif principal qui est « relier la ville avec son front de mer et lui attribuer un statut d'une ville côtière qui participe au projet d'aménagement de la baie d'Alger », nous avons donc opté pour une opération d'une recomposition urbaine qui prendra en charge et la ville et le front de mer, qui vient pour restructurer et relier les parties endommagées de la ville, et surtout requalifier son front de mer Nord, en lui attribuant des nouvelles fonctions et des nouveaux espaces publics dédiés au loisir et détente, et même un ensemble d'équipements mis au service des habitants et visiteurs de la ville, afin d'assurer une attractivité permanente.

A ce stade, nous espérons atteindre nos objectifs à travers notre projet, ce dernier viendra s'articuler aux aménagements existants et même futurs (prévus dans le cadre du plan

d'aménagement de la future baie d'Alger) et qui à terme changera totalement le cadre de vie des habitants, en améliorant la qualité des espaces publics, des équipements et du cadre bâti, tout en gardant les spécificités de la ville, en particulier son aspect naturel. Ainsi, Ain Benian deviendra une ville destination, un exemple à suivre pour les autres villes côtières qui souffrent de même problématique de rupture ville/mer.

Comme toute ville, Ain Benian est en continuel changement et développement, par conséquent d'autres problèmes s'émergent, notamment une rupture entre la ville et sa périphérie, causée par l'urbanisation fragmentée qu'a connue la ville, surtout au niveau du plateau où les nouvelles extensions se sont détachées du centre-ville et la mer. Sur ce, nous proposons une nouvelle piste de recherche pour les futurs travaux sur Ain Benian, consistant à trouver des solutions concrètes au problème de rupture Ville/mer/ périphérie.

## Table des figures :

Figure I.4.1 schéma explicatif de la démarche méthodologique .....	14
Figure II.5.1 Exemple d'un contraste, Piazza del campo, Src Google Image .....	25
Figure II.5.2 Exemple de la symétrie urbaine, Piazza del popolo Src : google.....	25
Figure II.5.3 Exemple de proportion, la place de la concorde Src : Google .....	25
Figure II.5.4 Exemple d'échelle, image satellite sur l'arc de triomphe .....	26
Figure II.5.5 L'arc de triomphe Src : Google.....	26
Figure II.6.1 maquette de projet front de mer de Rodendo, thewaterfrontredondo.com.....	28
Figure II.6.2 Image satellite montrant l'état de fait Src:Google earth .....	29
Figure II.6.3 Le plan d'aménagement du front de mer de Redondo. Src : thewaterfrontredondo.com.....	29
Figure II.6.4 Image de synthèse sur le pont piéton src: thewaterfrontredondo.com .....	29
Figure II.6.5 Vue en 3D sur le projet de front de mer de Bari Jérôme .....	30
Figure II.6.6 Plan local d'urbanisme de Bari.....	31
Figure II.6.7: vue en 3D sur le projet de Saint Valery en Caux.....	32
Figure III.2.1 : Situation de la ville de Ain benian Src:Google .....	36
Figure III.2.2 : carte des limites géographiques d'Ain benian. src: Google.....	37
Figure III.3.1 Carte de territoire d'Alger Src: Google.....	37
Figure III.3.2 carte montrant le territoire d'Alger, cycle 1 Src : Atlas archéologique de l'Algérie et travail personnel .....	38
Figure III.3.3 Carte montrant le territoire d'Alger, cycle 2 Src: Atlas d'archéologie d'Algérie.....	39
Figure III.4.1: Parcours littoral, carte de territoire d'Alger 1834.....	41
Figure III.4.2 Carte des éléments morphologiques du site .....	42
Figure III.4.3 schéma d'implantation du premier noyau, Plan de territoire de la commune de Guyotville, .....	43
Figure III.4.4 schéma des premières extensions du village Src: chez nous à Guyotville.....	43
Figure III.4.5 plan cadastral du développement de la ville, 1910 Src: Chez nous à Guyotville.....	44
Figure III.4.6 Photo aérienne de Guyotville à la période coloniale, Src: Alger-roi.fr .....	44
Figure III.4.7 Photo montrant la ligne du tramway sur parcours matrice Src : Alger-roi.fr .....	44
Figure III.4.8 carte major d'Alger montrant Ain benian en 1985 Src:INCT.....	45
Figure III.4.9 Photo quartier el Djamilia, Src: google, Auteur inconnu .....	46
Figure III.4.10 Etat de fait Ain benian 1995, Src:PDAU d'Alger 1995 .....	46
Figure III.4.11 Image satellite 2016, Src: Google earth .....	46
Figure III.5.1 délimitation de l'aire d'étude, Src:Google Earth.....	48
Figure III.5.2 les accès de la ville, Plan Ain benian 2009,Src :INCT.....	48
Figure III.5.3 les parcours à l'échelle territoriale .....	49
Figure III.5.4 les parcours à l'échelle de la ville, Plan de Ain benian 2009.....	49
Figure III.5.5 schéma montrant la situation des espaces publics, Src: Google earth.....	50
Figure III.5.6 schéma montrant des équipements existants.....	51
Figure III.5.7 photos des équipements existants Src : Auteur .....	51
Figure III.5.8 photo de boulevard Bourouba Lounes, Src: Auteur .....	51
Figure III.5.9 module de Base, src : Plan de Ain Benian 1847 .....	52
Figure III.5.10 schéma montrant la forme d'îlot du lotissement C, Src:Google earth .....	52
Figure III.5.11 schéma montrant l'îlot irrégulier .....	52

Figure III.5.12 schéma montrant le tracé irrégulier de la cité 500 logements.....	53
Figure III.5.13 schéma montrant l'état de bâti, src : google earth.....	53
Figure III.5.14 exemples de bâti en bon état Src: Auteur .....	53
Figure III.5.15 exemples de bâti en moyen état, Src: Auteur.....	54
Figure III.5.16 exemples de bâti en mauvais état Src : Auteur .....	54
Figure III.5.17 carte de structure urbaine .....	54
Figure III.5.18 Situation de typologie à étudier.....	55
Figure III.5.19 Tableau récapitulatif de l'analyse typologique .....	57
Figure III.6.1 : restructuration du noyau initial .....	63
Figure III.6.2 Coupe urbaine sur le noyau initial .....	63
Figure III.6.3 Restructuration du nouveau centre-ville .....	64
Figure III.6.4 L'hyper centre d'Ain benian .....	64
Figure III.6.5 Restructuration de la cité 500 logements.....	64
Figure III.6.6 Aménagement de la poche urbaine.....	65
Figure III.7.1 Hôtel W, Barcelone, Src: w-barcelona.com .....	70
Figure III.7.2 Situation de l'hôtel W, Src: Google earth.....	70
Figure III.7.3 Plan de masse de l'hotel W, Src: Google image .....	71
Figure III.7.4 photo de l'hotel w montrant la volumétrie, Sr cdivisare.com .....	71
Figure III.7.5 Plan schématique de l'organisation spatial du RDC de l'hôtel W Src: divisare.com ...	71
Figure III.7.6 : plan schématique montrant l'organisation des chambres, src :divisare.com .....	71
Figure III.8.1 : image de synthèse de l'hôtel .....	72
Figure III.8.2 : image de synthèse de l'hôtel .....	72

## IV BIBLIOGRAPHIE

### A. Ouvrages généraux :

1. BEREZOWSKA-AZZAG, E. *le Projet urbain Guide méthodologique, comprendre la démarche*, Tome 2, 2012, éd. Synergie, Alger.
2. DEVILLERS Christian, BORDEAU Anais, *Le projet urbain*, 1994, Éditions du Pavillon de l'Arsenal, Paris, pp10.
3. PANERAI, Philippe et MANGIN, David, *Projet urbain*, 1999, Éditions Parenthèses, Marseille.
4. PANERAI, Philippe, DEPAULE Jean-Carles, DERMORGON Marcelle, *Analyse urbaine*, Éditions Parenthèses.1999
5. PANERAI, Philippe, DEPAULE Jean-Carles, CASTEX Jean, *Formes urbaines de l'ilot à la barre*, Éditions de Casbah.1977
6. SAIDOUNI, Maouia, *Éléments d'introduction à l'urbanisme*, Editions la Casbah, 1999.
7. LUNCH, Kevin, *l'image de la cité*, Editions, Dunod, 1999.
8. RIBOULET, Pierre, *Onze leçons sur la composition urbaine*, Éditions Presses de l'école nationale des ponts et chaussées, Paris, 1998.
9. DUPLAY Claire et Michel, *Méthode illustrée de création architecturale*, Editions de moniteur, 1983.

### B. Ouvrages spécifiques :

1. PELISSIER George, *Chez nous à Guyotville*, Editions, Amicale Des Anciens De Guyotville 1997.
2. BECET, Jeun-Marie, *Que sais-je ? L'Aménagement du littoral*, Editions, Presse universitaire de France, 1987
3. MEGHFOUR KACEMI Malika, *Des recommandations pour l'élaboration des PDAU et POS dans les zones littorales*, Editions de Dar el Gharb, 2002.
4. PRELORENZO Claude, DEHAN Philippes, VIRGINIE Picon-Lefbvre, *La ville au bord de l'eau*, Editions parenthèses, 1993
5. MASSIAH Gustave, TRIBILLON Jean-François, *Villes en développement : Le modèle urbain colonial*, Editions La Découverte, 1988.
6. *Les éléments des projets de construction*, Neufert, Editions Dunod Paris, 1996.

### C. Reuves et articles :

1. DEVILLERS Christian, *Architecture recherche et Action*, in colloque, Palais des Congrès de Marseille, Mars 1979.
2. CHENAOUI Youcef, *les processus de structuration du territoire Algérois*, EPAU, 2000.
3. BONILLO J. L, *L'analyse morphologique et le projet urbain dans Interrogé*, 1995, n° 118.
4. *Architecture et urbanisme en Algérie*, in Revue Du monde musulman et de la méditerrané d'une rive à l'autre (1830-1962), 1994.
5. *Problématiques environnementales*, in Revue études caribéennes, n°20.
6. *Grands projets urbains en Europe*, Cahiers de l'IAURIF, n°146, 2006

7. *Consolidation et requalification urbaine*, in Revue vivre en ville.
8. Revue africaine, volume V, 1861.
9. LARRIVÉ Robert, *Technique de construction*, in publication Hôtel.
10. DEBIE Franck, *Mappemonde*, Revue scientifique n°=1, 1993.
11. *A la recherche d'un design hôtelier*, in article Atmosphères d'hôtels, Ecole Camondo, les arts décoratifs.
12. *Petites Villes Côtières Historiques Développement urbain équilibré entre terre mer et société*, Séminaire international de Saida 2001, publié par l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, 2002.
13. *Quelle métropolisation pour Alger*, in Revue méditerranée n°7267.
14. Protection et valorisation du littoral en Algérie : législation et instruments, in Revue études caribéennes, n°5959, 2011.
15. *Spécial tourisme l'Algérie joue-t-elle ses dernières cartes*, in Revue Vies de Villes, n°23, 2016.
16. CALABRESE Rossella, in article *Bari : STS pour le front de mer de San Girolamo -Fesca*, 2009.
17. *Aménagement du front de mer de Saint-Valery-en-Caux*, atelier de Saint Georges.

#### **D. Documents :**

1. PDAU D'Alger, 2011, approuvé en 2016.
2. Journal officiel de la république algérienne, n° 07, 2016.

#### **E. Thèses :**

1. BONILLO J. L, *Contribution à une histoire critique du projet architectural et urbain*, Thèse d'H.D. R, Laboratoire INAMA, E.N.S.A. Marseille, Mars 2011.
2. BOUDJABI Naouel Hanane, *Les stratégies de la reconstruction de la ville sur la ville analyse d'un cas d'étude Constantine*, Diplôme de Magister.

#### **F. Sites internet :**

1. Google Earth.
2. Google Maps.
3. <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais>.
4. <http://www.kronobase.org>.
5. <http://www.arte-charpentier.com>
6. <http://guyotvillois.com/galerie-photos-Ain-Benian-cote-et-mer>.
7. [www.thewaterfrontredendo.com](http://www.thewaterfrontredendo.com)

# ANNEXE

## A.1 ANALYSE D'EXEMPLES

➤ Photos associées à l'exemple 2 : « Saint Jérôme et Fesca » à Bari :



Figure A.2:5 Image de synthèse sur le quais



Figure A.2:4 Image de synthèse sur le carré de la mer



Figure A.2:1 Image de synthèse sur le théâtre



Figure A.2:2 image de synthèse sur e niveau inferieure



Figure A.2:3 Image de synthèse sur l'aquarium

➤ Photos associées à l'exemple 3 « Saint Valery-en-Caux » :



Figure A.2:6 Promenade de Perrev



Figure A.2:7 la partie basse



Figure A.2:8 l'espace de la circulation

## **A.2 AIN BENIAN dans les instruments d'urbanisme**

### **A.2.1 Ain Benian dans le PDAU de 1991 :**

Auparavant, Ain Benian faisait partie de la Wilaya de Tipasa (depuis 1984 jusqu'à 1997), elle a eu donc une étude dans le cadre du PDAU de Tipaza élaboré par le CNERU en 1991. C'est à partir de 1997 que la ville rejoint de nouveau les communes de la wilaya d'Alger avec l'arrivée de Gouvernorat du grande Alger (division administrative algérienne créée en 1997). Désormais, la commune d'Ain benian est inscrite dans le PDAU d'Alger.

### **A.2.2 Ain Benian dans le nouveau PDAU d'Alger 2016 :**

#### **A.2.2.1 Présentation du PDAU d'Alger :<sup>1</sup>**

Le nouveau plan d'Alger à l'horizon 2030 (devenu 2035 aujourd'hui) se veut un instrument légal et obligatoire de planification spatiale et de gestion urbaine. Ce plan directeur détermine des prévisions d'urbanisme et des règles de gestion.

C'est le bureau d'études Portugais *Parque Expo 98 SA* (spécialisé dans les projets de planification et de renouvellement urbain) qui a été chargé, depuis 2007, de coordonner un groupe pluridisciplinaire pour travailler sur ce nouveau PDAU intercommunal d'Alger, qui inclut une vision stratégique et de nombreux projets structurants.

#### **A.2.2.2 Les POS d'Ain Benian :<sup>2</sup>**

D'après les fiches de POS présentées par le PDAU d'Alger, AIN BENAIN est divisée en trois POS. Cependant, aucun des POS n'est encore approuvé. Les POS sont :



*Figure A.2:3 POS 129 Src: carte des POS du PDAU d'Alger*



*Figure A.2:2 POS 130 Src: Carte des POS du PDAU d'Alger*



*Figure A.2:1 POS 131 Src: Carte des POS du PDAU d'Alger*

<sup>1</sup> Revue : Réalités urbaines en Algérie et au Maghreb, Keira Bachar

<sup>2</sup> Révision PDAU d'Alger 2015, Carte des POS

### A.2.2.3 Projets structurants pour Ain Benian:<sup>3</sup>

Le PDAU d'Alger prévoit un projet structurant pour la commune d'Ain benain, qui est « le PS 61 : Port de Mandragora (Djamila) », dont la description du projet est : « Requalification du port de plaisance et de pêche à travers l'installation ou la modernisation des infrastructures portuaires et des équipements de loisir et de tourisme ».

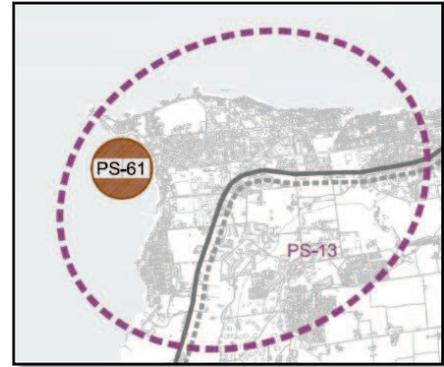


Figure A.2:4 Projet structurant 61 Port de la madrague Src: L07 Pdau d'Alger

D'autres projets structurants sont prévus pour Ain Benian, ils rentrent dans le cadre du « POS 131 », ce dernier correspond à notre aire d'intervention. (Aucun d'autre détail n'était délivré) Les projets sont :

- PS – 21 : Port El Djamila.
- PS – 30 : Zones touristiques d'Alger (Programme de valorisation).
- PS – 48 : Centralités historico-patrimoniales périphériques (Programme de valorisation).
- PS – 76 : Front littoral de la Wilaya d'Alger (valorisation et sauvegarde).
- PS – 80 : Système d'assainissement environnemental.

### A.2.2.4 Orientations du PDAU :<sup>4</sup>

Le schéma au-dessous montre les orientations du PDAU concernant notre aire d'étude.

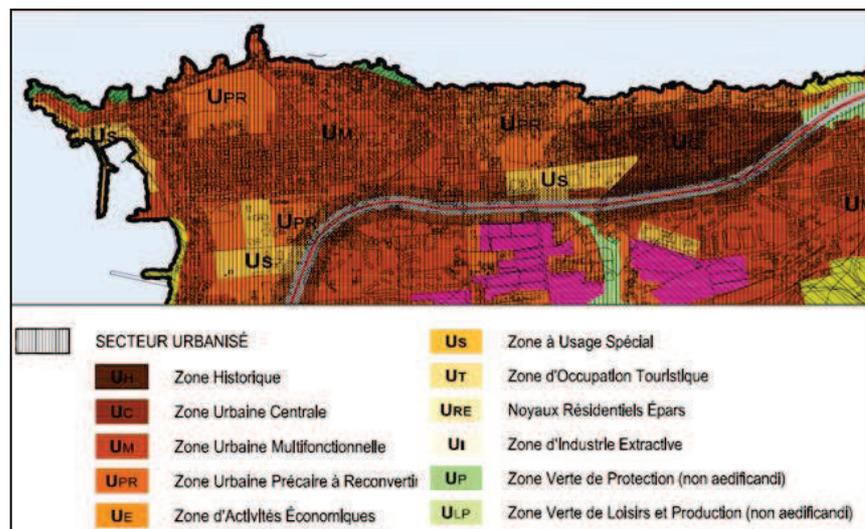


Figure A.2:5 les Orientations du PDAU

<sup>3</sup> Révision PDAU d'Alger 2015, Carte des POS

<sup>4</sup> Révision PDAU d'Alger 2015, qualification de l'usage de sol- Ain Benian.

#### A.2.2.5 Ain Benian dans le schéma d'aménagement de la baie d'Alger :<sup>5</sup>

Le projet d'aménagement de la Baie d'Alger s'inscrit dans le Plan Stratégique de la Wilaya d'Alger à l'horizon 2030, il vient dans la deuxième étape qui est :

*L'étape de l'aménagement de la baie (2015-2019) « Le grand événement international »*

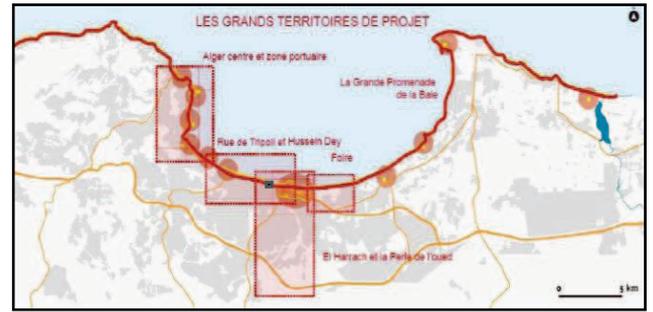


Figure A.2:6 délimitation de schéma d'aménagement de la baie d'Alger

Sachant que le plan stratégique comporte quatre étapes séquentielles réparties sur 20 ans et qui vont donner corps aux 'ambitions' prédéfinies pour positionner la wilaya d'Alger sur le plan national et sur la scène méditerranéenne du Maghreb :

- 2009 | 2014 : Le cinquantenaire de l'Indépendance « l'étape de l'embellissement »
- 2015 | 2019 : Le grand événement international « l'étape de l'aménagement de la baie »
- 2020 | 2024 : L'éco-métropole de la Méditerranée « l'étape de la requalification de la périphérie »
- 2025 | 2029 : Alger, ville monde « l'étape de la consolidation »

Le projet de la Baie d'Alger décline les ambitions du plan Stratégique de la capitale algéroise sur le territoire particulier de la zone côtière sur plus de 70km de long, du Cap Matifou à l'Est jusqu'à Cap Caxine à l'Est.

D'après ce schéma élaboré par le PDAU (figure 4), Ain benian ne rentre pas dans le périmètre du projet d'aménagement de la baie d'Alger, ce dernier s'arrête au niveau de commune de Hammamet.

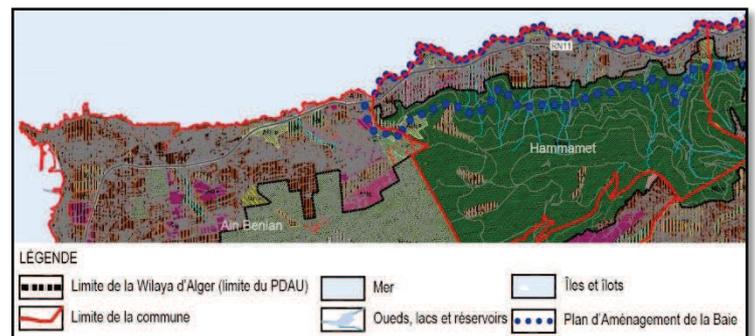


Figure A.2:7 schéma montrant la délimitation du schéma d'aménagement de la baie Src: L15 Pdau d'Alger

<sup>5</sup> Révision PDAU d'Alger 2015, rapport d'orientation

#### A.2.2.6 Synthèse :

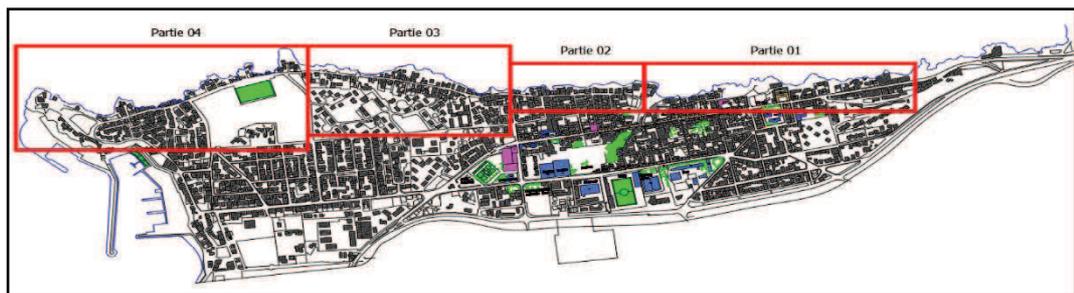
Malgré sa situation stratégique entre deux grands projets structurants : le port d'El-Djamila et la Future Baie d'Alger, notre aire d'étude qui s'étend depuis l'accès Est de la ville jusqu'à le port d'El-Djamila n'est pas pris en charge par le nouveau PDAU d'Alger, ce dernier ne prévoit aucun projet structurant pour cette entité, en plus les orientations dictées par ce plan d'aménagement ne conviennent pas vraiment avec l'état des lieux, cela a renforcé la problématique de rupture ville/mer qui touche Ain Benian dans sa côte Nordiste.

### **A.3 Etat de fait du littoral d'Ain Benian.**

#### A.3.1 L'enquête sur site :

Dans cette partie, nous avons à étudier en détail l'état de fait du front de mer Nord de la ville, et cela par le biais d'une enquête sur site ou nous avons effectué une étude de l'état de bâti, afin de distinguer le bâti en bon état (bâti à maintenir) du bâti en mauvais état (bâti à démolir), situé sur les deux parois du parcours littoral.

Pour une présentation plus claire, nous avons choisi de diviser le littoral en quatre parties, ensuite nous classifions dans un tableau l'ensemble de bâti à étudier selon son état (bon ou mauvais) accompagné de photos prises sur site.

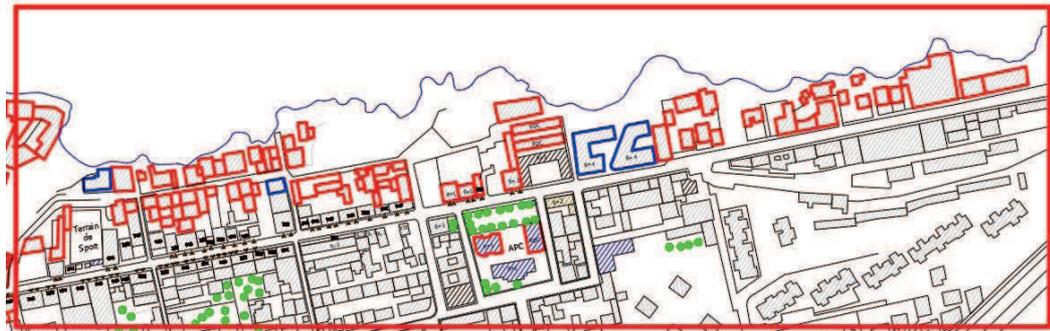


*Figure A.3:1 Schéma montrant les quatre parties de l'étude*

- Partie 1 : s'étend de l'entrée Est jusqu'à Oued Chabet.
- Partie 2 : s'étend de Oued Chabet jusqu'à la rue Issat Idir.
- Partie 3 : s'étend de la rue Issat Idir jusqu'à cap de l'ilot.
- Partie 4 : s'étend du cap de l'ilot jusqu'à le cap de Ras Acrata

Bâti à démolir (rouge)

Bâti à maintenir (bleu)



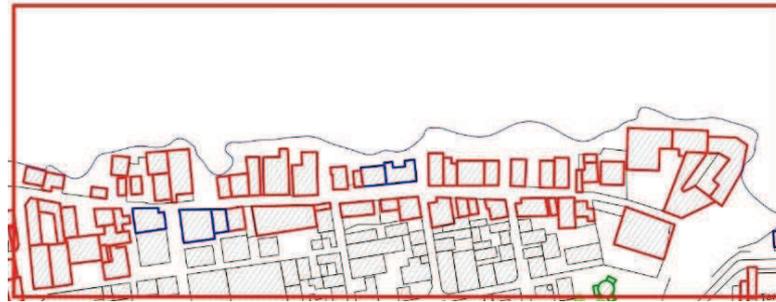
Partie 01



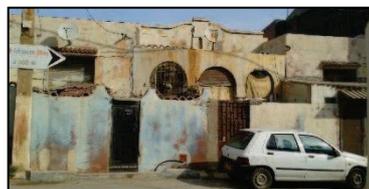
Cette partie qui se trouve à proximité du noyau initial contient de l'habitat, un atelier de mécanique-auto, parking de bateaux. La majorité des constructions sur cette partie sont en mauvais état (façades dégradées, structure en parpaing, murs fissurés), le gabarit en RDC ou R+1. On signale trois immeubles qui sont en bon état, c'est des constructions récentes modernes qu'on va intégrer dans notre projet.

Bâti à maintenir (bleu)

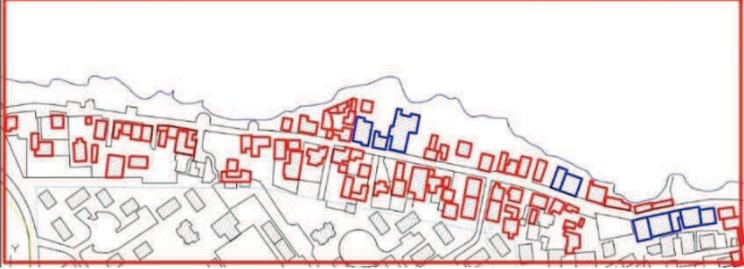
Bâti à démolir (rouge)



Partie 02

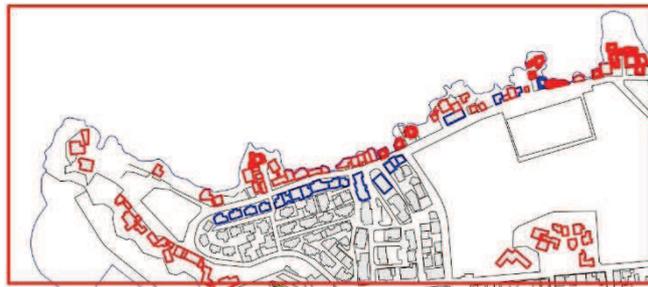


Cette partie contient de l'habitat individuel de type colonial qui a subi de travaux de restauration de la part des habitants. Le gabarit varie entre RDC et R+1. La majorité des bâtisses sont en mauvais à moyen état (à démolir), sauf cinq constructions (R+2 à R+3) qui sont en bon état (à maintenir).

Bâti à démolir (rouge)	Bâti à maintenir (bleu)
 <p data-bbox="826 589 954 618"><b>Partie 03</b></p>	
     	   
<p data-bbox="277 1809 1430 1955">Cette partie contient de l'habitat (colonial et contemporain) avec un gabarit qui arrive jusqu'à R+3. État de bâti varie entre mauvais et moyen. Nous maintenons dix immeubles qui sont en bon état, le reste à démolir.</p>	

Bâti à démolir (rouge)

Bâti à maintenir (bleu)



**Partie 04**



Cette partie contient de l'habitat résidentiel, atelier de réparation des bateaux, un terrain vide de SONATRACH. On y trouve des constructions en mauvais état et d'autres en bon état, surtout celles du quartier Djamilia ou la cité de 500 logements établissements publics.

### A.3.2 Synthèse de l'enquête :

Nous concluons donc, que la majorité des constructions qui longent la côte nordiste sont des bâtisses qu'on peut démolir pour les raisons suivantes :

- Constructions en état de dégradation avancé : murs fissurés, traces d'humidité, toiture en tôle, maisons semi démolies ou abandonnées.
- Présence d'activités industrielles polluantes.
- Des constructions qui n'ont pas une valeur architecturale ni historique.
- Absence d'une façade urbaine homogène et continuée causé par la variété dans les gabarits et le traitement des façades.
- C'est des habitats résidentiels qui n'ont pas un contact avec l'urbain, en plus ils constituent une barrière physique entre la ville et la mer.

Les constructions qu'on va garder vont être intégrer dans la nouvelle composition urbaine, elles auront besoin seulement de travaux de réhabilitation ou restauration.

Note : les photos précédentes sont prises par l'auteur.

## **A.4 Les règlements du littoral :**

### A.4.1 Présentation des lois :

Plusieurs règlements traitent le thème du littoral, de sa protection à la manière d'y intervenir, nous présentons dans cette partie les principaux textes législatifs :

D'abord, nous commençons par la loi n°02-02 du 22 Dhou El Kaada 1422 correspondant au 5 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral, son objectif est de protéger l'état naturel du littoral et le maitre en valeur selon sa vocation et la qualité des eaux de baignade.

La loi contient 64 articles répartis sur trois titres, le second titre « Instruments de mise en œuvre (outils de contrôle du littoral) » détermine les instruments de gestion du littoral et les Instruments d'intervention sur le littoral.

Ensuite, il y a la loi n° 90-29 du 1<sup>er</sup> Décembre 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme, cette loi fixe les règles générales visant à organiser la production du sol

urbanisable, la formation et la transformation du bâti dans le cadre d'une gestion économe des sols, de l'équilibre entre la fonction d'habitat, d'agriculture et d'industrie ainsi que de préservation de l'environnement, des milieux naturels, des paysages et du patrimoine culturel et historique. Cette loi aborde la protection du littoral dans certains de ces articles, le plus important est :

*Art 45 : « dans le littoral, l'extension de l'urbanisation doit préserver les espaces et mettre en valeur les sites et paysages caractéristiques du patrimoine national, naturel, culturel et historique du littoral et les milieux nécessaires aux équilibres biologique et doit s'opérer en conformité avec les dispositions du plan d'occupation du sol.*

*Toute construction sur une bande de territoire de cent mètre de large à partir du rivage est frappée de servitude de non oedificandi. Cette distance est calculée horizontalement à partir du point des plus hautes eaux.*

*Peuvent être tout fois autorisée, les constructions ou activités exigeant la proximité immédiate de l'eau ».<sup>6</sup>*

#### A.4.2 Synthèse :

Pour conclure, nous disons que notre projet respecte la réglementation du littoral :

D'abord, le nouvel aménagement du front de mer qu'on a proposé convient pleinement avec la loi du littoral 02-02, parce qu'il s'agit d'une protection et d'une préservation de l'état naturel du littoral, et c'est ce qu'on a fait lors de notre intervention.

Concernant la loi n° 90-29 qui exige de libérer cent mètres loin de rivage lors d'une opération d'urbanisation, nous n'avons pas pris cette condition en considération, parce que cette loi s'applique seulement sur les terrains vierges au cas des nouvelles extensions (article 45), et non pas sur les tissus urbanisés déjà existants à l'instar de notre aire d'intervention ou nous avons mené une opération de requalification urbaine du front de mer.

---

<sup>6</sup> Article 45 de la loi 90-29, journal officiel

## A.5 Normes d'hôtels : <sup>7</sup>

	Sans *	1*	2*	3*	4*	5*
Nombre de chambre	>10	>10	>10	>10	>10	>10
Entrée d'hôtel	Entrée de la clientèle indépendante. Signalée, d'accès facile et éclairée la nuit					
Garage / parking				Emplacements en rapport avec la capacité de l'hôtel		
Espaces en commun						
Hall de réception	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Restaurant		Salle de petit déjeuner	Salle de petit déjeuner	Un restaurant de bon confort	Un restaurant de très bon confort	Un ou plusieurs restaurants d'excellent confort
Bar					Très bon confort	Excellent confort
Salle de banquets/ conférence					Oui	Oui
Toilette en commun	H/F séparés	H/F séparés	H/F séparés	H/F séparés	H/F séparés	H/F séparés
Ascenseurs	>3 <sup>ème</sup> étage	>3 <sup>ème</sup> étage	>3 <sup>ème</sup> étage	>3 <sup>ème</sup> étage	>2 <sup>ème</sup> étage+ MC	>2 <sup>ème</sup> étage+ MC
Couloirs	>1.40 m	>1.40m	>1.40m	>1.40m	>1.40m	>1.40m
Sport et diversément					Discothèque + piscine.	Dancing +Discothèque +piscine +autres installations sportives
Climatisation et locaux en commun	Chauffage +ventilation	Chauffage +ventilation	Chauffage +ventilation	Climatisation Chaude et froide	Climatisation Chaude et froide	Climatisation Chaude et froide
Surface de chambre (2P)	>8m <sup>2</sup>	>10m <sup>2</sup>	>11m <sup>2</sup>	>13m <sup>2</sup>	>14m <sup>2</sup>	>15m <sup>2</sup>
Suites/ Appartements					>5% de la totalité des chambres	>10% de la totalité des chambres

<sup>7</sup> Annexes du décret exécutif N°2000-130 du 11 juin 2000.

## **A.6 Programme surfacique du projet :**

<b>Hébergement</b>			
Espace	Surface (m <sup>2</sup> )	Nombre	Surface totale (m <sup>2</sup> )
Chambre simple	24	64	1536
Chambre double	30	96	2880
Suite	60	20	1200
Réception	42	1	42
Hall d'accueil	198	1	198
Salon d'attente	242	1	242
Bagagerie	50	1	50
Infirmierie	25	1	25
Boutique d'hôtel	16	3	48
Sanitaire	13	2	26
<b>Restauration et service consommation</b>			
Cafétéria publique	290	1	290
Mac Do public	100	1	100
Pizzeria publique	346	1	346
Chocolaterie	80	1	80
Crêperie	16	1	16
Crémerie	/	3	120
Restaurant gastronomique	1660	1	1660
Salon (petit déjeuner)	270	1	270
Restaurant panoramique	1300	1	1300
<b>Loisir et soin</b>			
Piscine publique	640	1	640
Terrasse jardin publique	1255	1	1255
Salle de sauna	15	1	15
Salle de repos (sauna)	34	1	34
Vestiaire (sauna)	8	1	8
Sanitaire (sauna)	10	1	10
Salle de massage (1prs)	8	2	16
Salle de massage (2prs)	14	2	28
Salle de jacuzzi	40	1	40
<b>Affaire</b>			
Auditorium	500	1	500
Salle de conférence	312	1	312
Salle de réunion	87	2	174
Salle d'exposition	260	1	260
Salle de travail	40	4	160
Salle d'annexe	45	2	90
<b>Gestion et service</b>			
Administration	218	1	218

Bureau de surveillance	21	1	21
Dortoir (personnel)	118	2	236
Cantine(personnel)	154	1	154
Vestiaire (personnel)	23	2	46
Sanitaire (personnel)	5	2	10
Local chauffage	46	1	46
Local climatisation	20	1	20
Groupe électrogène	63	1	63
Local technique (piscine)	232	1	232
Atelier de maintenance	30	1	30
Buanderie	30	1	30
Local concierge	12	1	12
Local poubelle	10	1	10
Service d'étage	7	10	70
Stockage	133	1	133
<b>Commerce</b>			
Boutique	20 à 62	16	468
			TOTAL : 15770 m <sup>2</sup>