

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
Ministère de l'enseignement supérieure et de la recherche scientifique
Université Saad Dahleb de Blida
Institut d'architecture et d'urbanisme



Spécialité: Architecture et habitat

Option: projet intégré

MEMOIRE DE FIN D'ETUDES

**Requalification de la porte des jardins dans la ville de DELLYS :
conception d'une gare multimodale**

Etudiantes : AGUEDAL Manal

KHOUDJA Meriem

Endadré par: MR. BOUGDAL Kamel

MR. AIT CHERKIT Salah

ANNEE UNIVERSITAIRE 2016/2017

REMERCEMENTS

Nous tenons à remercier tout d'abord notre Promoteur et Directeur des études Monsieur BOUGDAL Kamel pour sa patience et surtout pour sa confiance, ses remarques et ses conseils, sa disponibilité et sa bienveillance. Puisse-t-il trouver ici le témoignage de notre profonde gratitude.

Nous remercions aussi Monsieur AIT CHERKIT pour le précieux savoir qu'il a partagé avec nous ainsi son expérience, sa loyauté sa bonne pédagogie d'enseignement, son sérieux et sa bonne humeur toujours réconfortante.

Nous voudrions également remercier les membres du jury pour l'évaluation de ce modeste ouvrage et pour toutes leurs remarques et critiques.

Nous tenons à remercier aussi le Chef du Département d'ARCHITECTURE de BLIDA Monsieur AIT SAADI ainsi que le personnel et les enseignants pour leurs soutien inestimable.

A tous nos enseignants qui ont initiés aux valeurs authentiques; en signe d'un profond respect et d'un profond amour. Merci à vous tous.

Dédicaces

Toute mon gratitude, grâce et remerciement pour Dieu, de m'avoir donné la force, le courage et la volonté d'élaborer ce travail.

Il est aussi lieu de profiter de cette aimable occasion pour exprimer mon profonde gratitude à l'ensemble des membres qui m'en ont toujours soutenu et encouragé durant mon cursus à leur tête la source de ma vie, lumière de mon jour, force éternelle, synonyme d'amour et de sacrifice à mes très chères parents : Abd el kader et Bourouh Samia que j'aime énormément et rien ne saurait exprimer l'estime, le dévouement et le respect que j'ai pour eux et que Dieu tout puissant les garde à moi.

A mes plus précieux trésors et mes meilleurs compagnons de toute ma vie, les plus proches à mon cœur : mon très chère frère : Amine et ma petite princesse, ma sœur : Imane

Un grand dédicace à toute ma magnifique famille personne par personne commençant par mes chères grands-parents, mes aimés oncles et tantes surtout ma tante Assia et sa petite famille pour leur accueil et soutien, mes adorables cousines : Sarah, Lilya, Sabine, Nassima, Sihem, Bouchra, Amina ... et cousins : Haroune, Salah Eddine, Tahar, Cherif, Youcef, Ayoub ... soit du côté paternel : Khoudja ou du côté maternel : Bourouh.

Je tiens aussi l'occasion pour exprimer toute mon amour à le plus beau cadeau dans le monde, mes chères fidèles compagnons dans toute mon parcours soit dans la joie ou dans la tristesse : mes chères amies d'enfances : Sabrina, Yasmine et Selma, mes copines de la cité universitaire Soumaa 05 : Sihem, Hamida, Radhia, Khadidja, Roukaya, Ahlem, Zoulikha ... , mes amis et mes collègues de toute les dernières 5 ans : Abir, Soumia, Mohammed, Rahim, Amine ... , et surtout

ma précieuse :Saida Tahraoui et tous mes enseignants durant mon cursus universitaire à l'institut d'architecture de Blida.

Sans oublier ma belle copine et mon binôme de travail :Aguedal Manal ,qui a été une sœur pour moi et un exemple de la vrai amitié et la bonne compagnement par son amour,encouragement et soutien dans les moments les plus difficiles qu'on a eu ensemble et aussi durant toute les dernières 5 ans d'études ,je te dédie ce travail ainsi pour ta respectueuse famille avec tous mes sincères vœux de bonheur et de réussite, je t'aime très fort .

Et à vous les futurs architectes...·

Khoudja Meriem

DEDICACES

*A mes défunts Grand-parents symbole de sagesse et de tendresse ("PAIX A LEURS AMES) Paternel : MOHUND ARAV et MALHA
Maternel : MOHAMED et ZAHIA*

A ma chère mere symbole de bonté et source de tendresse; tu as toujours été un exemple de dévouement; ta prière et ta bénédiction m'ont aidés à mener a bien mes études. Je te dédie ce travail en témoignage de mon profond amour. Puisse dieu le tout puissant te préserver et t'accorder santé; longue vie et bonheur.

A mon cher père : rien ne saurait exprimer l'amour l'estime et le dévouement et le respect que j'ai pour vous. Rien ne vaut les efforts fournis pour mon éducation et mon bien être. Ce travail est le fruit de tes sacrifices pour mon éducation et la formation

A mon chère frère : les mots sont insuffisant pour exprimer mon attachement mon amour et mon affection pour toi mon ange gardien et mon fidèle compagnon dans les moments les plus délicats je te dédie ce travail avec tous les vœux de bonheur de réussite et de santé

A mes chères tantes NACERA et NAIMA et mon oncle EL HADI pour leurs dévouement et surtout pour leurs soutien moral et psychologique durant toute la durée de mes études

A mon oncle BELKACEM symbole de justice, honnête et loyauté

A toutes mes cousines :

*AMIRA·MALAK·IBTISSAL·HANANE·AMEL·IKRAM·KARIMA·AMIRA·SABRIN
E·AMANY*

A toutes mes amies :

*BOUCHRA·SAMIRA·TOHA·NOUSSEIBA·ZAHRA·DOUNIA·ADELA·HIBA·MIHO
UB·SIHAM·KOUKI·FATI·CHAHINAZ· A Tiziry qui m'a énormément aidé· A mon
ex binôme SELMA*

*A toi ma très chère binôme symbole de patience de courage et de bonté j'ai
toujours vu mon reflet en toi jamais je n'oublierai ce qu'on a passé ensemble*

A toute la famille AGUEDAL et la famille KHEDDACHE

AGUEDAL Manal

AVANT PROPOS

Pour Saverio MURATORI, initiateur de l'approche dite « typo-morphologique », il existe une crise de l'enseignement de l'architecture qui est indissociable de la crise actuelle de la production du bâti. Cette crise de l'enseignement est perceptible à travers le rôle qui est assigné et/ou inculqué aux architectes tout au long de leur formation : l'architecte est présenté comme étant « (...) [l']auteur de produits exceptionnels, comme créateur de formes nouvelles, opposé aux façons de construire utilisées avant que chacun ne cherche à réaliser son acte créateur »¹. La composition architecturale est essentiellement considérée comme « une matière propre à développer la créativité individuelle, entendue dans un sens spécifiquement personnaliste, afin de favoriser l'hétérogénéité des produits, l'imagination velléitaire et esthétisante, adhérant à une formule extraordinairement efficace pour former un architecte capable de remplir une commande (...) en livrant un produit consommable, volontairement opposé à n'importe quel contexte, à n'importe quel bâti existant, à n'importe quelle continuité sociale »². Dans le même ordre d'idée, il est tout à fait significatif de constater que dans la plupart des cas, les matières enseignées et qui sont en rapport avec l'histoire de l'architecture sont « liées elles aussi à la lecture des exceptions, des émergences et à la mythification des architectes, des « maîtres » du passé, (...)»³.

C'est en réaction à cette situation de crise que Saverio MURATORI initiera une nouvelle démarche en développant une approche que l'on pourrait qualifier d'historiciste. Une approche dont ses élèves seront les continuateurs, et on pense là notamment Gianfranco CANIGGIA. En rupture avec les pratiques en vigueur, cette approche tend à considérer le bâti, non plus comme une œuvre individuelle détachée de son contexte et soumise à la subjectivité de son concepteur, mais comme un pur objet culturel, indissociable de la société et de l'histoire dont il est le produit, et où l'architecte est un continuateur d'une œuvre et d'une pensée qui le dépasse et à laquelle il doit impérativement adhérer. Dans cette démarche « novatrice », l'architecte n'est plus une individualité isolée et omnipotente, animée d'une ambition et d'un orgueil démesurés, porteur d'une imagerie hétéroclite venue d'ailleurs, mais un acteur conscient de son nécessaire enracinement dans la culture et dans l'histoire spécifiques de son lieu d'intervention.

¹ Gianfranco CANIGGIA et Gian Luigi MAFFEI, *Composition architecturale et typologie du bâti, Lecture du bâti de base*, trad. Pierre LAROCHELLE, Ville recherche diffusion, Paris, 2000, p.10.

² Ibidem.

³ Ibidem.

L'approche « typo-morphologique » est par excellence une approche processuelle, car elle considère que tout objet architectural n'est que le résultat de son propre processus historique de formation et de transformation. Et elle postule l'idée que chaque objet architectural nouveau à concevoir ne peut s'inscrire dans son milieu physique, social et culturel que dans la mesure où il s'inscrit dans la continuité de ce processus, d'où la nécessité à chaque fois de remonter à l'origine, de re-dérouler et de relire le processus typologique de l'objet sujet d'une intervention.

L'hypothèse globale de cette approche et que nous avons adopté pour notre travail consiste à considérer : « (...) *l'organisation interne de l'environnement construit comme l'effet de son processus de formation* (). Autrement dit, la structuration du territoire [de l'organisme urbain, du tissu et du type bâti] a lieu progressivement, par adjonctions successives d'éléments nouveaux et par occupation graduelle d'espaces supplémentaires, d'une manière telle que chaque étape prise en considération peut toujours être expliquée comme conséquence de l'état d'organisation précédent et comme matrice du prochain développement. Pour saisir l'ordre actuel qui sous-tend les formes de l'habitat, il convient donc d'en retracer la genèse. »⁴. Cette hypothèse fait appel à deux postulats : « (...) *il n'y a pas de réalité non structurée ; et (...) la genèse des structures de l'habitat est une genèse logique, ou du moins logiquement restructurable* »⁵.

C'est donc conscient de la crise qui caractérise la production du bâti dans notre pays que nous avons choisi la typologie processuelle comme approche. Toutefois, notre choix sera de l'ordre d'une adhésion mesurée et parfois même critique, car nous sommes parfaitement lucides quant au fait que toute démarche ou approche scientifique, aussi complète soit-elle, ne peut embrasser ni cerner l'entière réalité (ou complexité) de son objet d'étude. Et c'est en raison de cela que nous ne manquerons pas, à chaque fois que cela nous semblera pertinent de souligner une lacune ou un cas « d'incompatibilité culturelle » des outils et des concepts développés par l'approche typo-morphologique tout au long des lectures (analyses) que nos étudiants auront à faire.

Concernant le déroulement et l'organisation pédagogique de l'année universitaire, le travail des étudiants a été structuré en deux grandes parties, correspondant aux deux échelles

⁴ MALFROY, Sylvain et CANIGGIA, Gianfranco. *L'approche morphologique de la ville et du territoire*, Repro-Zentrale der ETH-Z, Zurich, 1986, p.188

⁵ Ibidem.

prises en compte dans le cadre de leur diplôme⁶ : l'échelle de l'organisme urbain et celle du type bâti, c'est-à-dire de l'édifice.

La première partie de ce travail a consisté en la capitalisation d'une connaissance sur l'organisme urbain à travers son processus de formation et de transformation. Cette phase de lecture a consisté en la restitution des phases de croissance qui sont à l'origine de l'organisme urbain actuel, avec l'identification de la structure et des parcours urbains qui ont généré ces développements successifs. Dans cette lecture, les étudiants se sont appuyés sur les concepts

et sur le modèle théorique puisé dans l'approche typo-morphologique, ainsi que sur les données spécifiques et contextuelles représentées par la structure du relief naturel (la topographie) et par l'hydrographie urbaine. C'est par le recoupement de ces trois sources d'information que sera élaboré un scénario de formation et de croissance de l'organisme urbain considéré. L'objectif de cette première lecture est d'identifier certaines des causes qui sont à l'origine des dysfonctionnements actuels de l'organisme urbain. Suite à cela, les étudiants auront à formuler un diagnostic sur l'état actuel de leur site d'étude, un diagnostic auquel ils apporteront et/ou proposeront une série d'actions (requalification, revitalisation, restructuration..) ayant pour but d'apporter des solutions et un « mieux être » à l'échelle urbaine.

La deuxième partie du travail a consisté en la constitution d'une connaissance sur le type bâti, et notamment les maisons à cour existant au niveau de chaque site, et ce à travers la reconstitution de leur processus typologique. De la même manière que pour l'organisme urbain, dans la lecture du processus typologique des unités bâties (les maisons à cour) les étudiants se sont appuyés sur les concepts et sur le modèle théorique puisé dans l'approche typo-morphologique, ainsi que sur les données spécifiques et contextuelles représentées par la structure du relief naturel (la topographie) et par l'hydrographie. Suite à cette dernière lecture les étudiants ont choisis des lieux ponctuels d'intervention où ils ont eu à proposer différents projets. La typologie adoptée pour la conception de ces projets a été celle de la « maison à cour spécialisée ». Une typologie puisant ses références dans le contexte spécifique de chaque site d'étude, et proposant une option de « mise à niveau » et de revalorisation du patrimoine typologique existant. Dans le cadre du projet architectural, chaque étudiant est amené à réfléchir aux évolutions architecturales (typologiques) possibles et requises des types bâtis anciens et leur adaptation aux servitudes et nécessités inhérentes aux modes d'habiter actuels.

Afin de mener à bien chacune de deux phases de travail prévues dans le programme proposé, les étudiants bénéficient d'un enseignement spécifique dispensé sous forme de cours et de communications en atelier. Ces cours et ces communications consistent en l'initiation aux notions, concepts et modèles théoriques puisés dans une large mesure dans la typologie processuelle développée par G. Caniggia. Toutefois, et afin d'éviter tout dogmatisme et/ou risque d'endoctrinement, cette initiation s'est faite de manière contradictoire et critique.

Résumé

Ce travail s'inscrit dans une démarche d'application de l'approche typo-morphologique dans une ville historique côtière dans le but de concevoir un projet urbain et architectural suivant un processus historique de formation et de transformation

Afin de réaliser ce concept notre travail de recherche s'est focalisé sur les éléments théoriques de l'approche typomorphologique et l'histoire de la ville de Dellys en élaborant une analyse typo-morphologique détaillée visant le territoire de la grande Kabylie et de Dellys, son histoire, la structure de son tissu, la typologie des unités d'habitation des établissements et les instruments d'urbanisme utilisés et dans le cadre de d'une intervention avec préservation ou par transformation

L'intérêt de notre travail va donc se porter sur la réponse des problématiques de la zone d'intervention et de la ville pour établir la relation la mer et le centre historique de Dellys tout en préservant le caractère urbain et les atouts naturels du site.

Mots clé:

Processus historique, approche typo-morphologique, typologie, instrument d'urbanisme, préservation, centre historique, caractère urbain.

ملخص

هذا العمل هو جزء من نهج التطبيق المطبقي المورفولوجي لمدينة ساحلية تاريخية بهدف تصميم مشروع ومعماري بعد الدراسة العملية التاريخية للتشكيل والتحول. حضري من أجل تطبيق هذا المفهوم في عملنا البحثي، ركزنا على العناصر النظرية للنهج التيبومورفولوجي وتاريخ مدينة دلس وذلك من خلال التحليل التيبومورفولوجي المفصل لإقليم منطقة القبائل الكبرى ومدينة دلس، وتاريخها، وهيكل نسيجها، تصنيف الوحدات السكنية لمؤسساتها وكذا أدوات التخطيط الحضري المستخدمة، وهذا في إطار المحافظة على المدينة وتحولها المدني لذلك فإن هدف عملنا البحثي والعلمي هو إيجاد الحلول للمشاكل التي تعاني منها المنطقة المدروسة والمدينة عامة وإستخلاص العلاقة بين البحر والمركز التاريخي، مع الحفاظ على الطابع الحضري والأصول الطبيعية للموقع

كلمات البحث:

العملية التاريخية، النهج المطبقي-المورفولوجي، تصنيف، أداة التخطيط، المحافظة، المركز التاريخي، الطابع الحضري

SOMMAIRE

| | |
|---------------------|--|
| Remerciements | |
| Dédicace | |
| Liste des figures | |
| Liste des tableaux. | |
| Avant propos. | |
| Résumé. | |

CHAPITRE I : INTRODUCTIF

| | |
|--|----|
| 1. Introduction générale..... | 01 |
| 2. Présentation succincte des chapitres..... | 02 |
| 3. Présentation succincte du cas d'étude..... | 03 |
| 4. Problématique générale..... | 04 |
| 4.1. La relation ville/mer..... | 04 |
| 4.2. Les centres historiques..... | 04 |
| 5. Problématiques spécifiques..... | 05 |
| 5.1. Problématiques des villes anciennes côtières | 05 |
| 5.2. Problématiques spécifiques à la ville de Dellys | 05 |
| 6. Objectifs de travail..... | 06 |
| 7. Méthodologie de travail..... | 07 |

CHAPITRE II : ETAT DE L'ART

| | |
|---|----|
| 1. Introduction..... | 08 |
| 2. Conceptions, définitions et mutations des villes historiques côtières..... | 08 |
| 2.1. La ville historique..... | 08 |
| 2.2. La ville par rapport à son noyau initial..... | 08 |
| 2.3. Les centres villes historiques..... | 08 |

| | |
|---|----|
| 2.4. Les villes historiques côtières..... | 09 |
| 2.5. Les villes littorales, un espace séduisant..... | 09 |
| 2.6. Relation entre le centre-ville historique et la mer..... | 10 |
| 2.7. Les villes portuaires..... | 11 |
| 3. Études d'exemples..... | 11 |
| 3.1. Exemple 1 : la ville de Cherchell-Algérie..... | 11 |
| 3.2. Exemple 2 : la ville de Rochelle-France..... | 12 |
| 4. Conclusion générale | 14 |

CHAPITRE III: LECTURE DU PROCESSUS DE FORMATION ET DE TRANSFORMATION DE LA VILLE DE DELLYS

| | |
|---|----|
| 1. Introduction | 15 |
| 2. Présentation de la ville de Dellys..... | 15 |
| 2.1.Situation de la ville de Dellys..... | 16 |
| 2.1.1.Situation géographique..... | 16 |
| 2.1.2.Situation territoriale..... | 16 |
| 2.1.3.Situation communale..... | 17 |
| 2.2.Accessibilité à la ville de Dellys..... | 18 |
| 2.3.Données géomorphologiques et climatiques de la ville de Dellys. | 18 |
| 3. Lecture du processus de formation et de transformation du tissu urbain..... | 18 |
| 3.1.Structure morphologique du relief du territoire de la Kabylie..... | 18 |
| 3.2.Lecture du processus de formation et de transformation à l'échelle du territoire de la Kabylie..... | 20 |
| 3.2.1.Le premier cycle: Implantation..... | 21 |
| 3.2.2..Le deuxième cycle: Consolidation..... | 21 |
| 3.2.3.Le troisième cycle: Récupération..... | 21 |
| 3.2.4.Le quatrième cycle: Restructuration..... | 21 |

| | |
|--|----|
| 3.3.Lecture du processus de formation de transformation à l'échelle de la ville de Dellys..... | 21 |
| 3.4.Lecture du processus de formation et de transformation à l'échelle du centre historique (la Casbah)..... | 22 |
| 4. Lecture diachronique..... | 22 |
| 4.1. Introduction..... | 23 |
| 4.2. La croissance de l'établissement Phénicien..... | 23 |
| 4.3. La croissance d'établissement antique..... | 24 |
| 4.4. La croissance de l'établissement médiévale..... | 25 |
| 4.5. La croissance de l'établissement coloniale | 26 |
| 4.6. La croissance de l'établissement post-colonial..... | 27 |
| 4.7. Synthèse de croissance urbaine..... | 28 |
| 5. Lecture synchronique | 29 |
| 5.1. Lecture critique des instruments d'urbanisme | 29 |
| 5.2. Schémas d'aménagement à l'échelle du centre historique..... | 30 |
| 5.3. Orientation d'aménagement et du développement de la commune..... | 31 |
| 6. Élaboration d'un schéma de proposition de plan d'aménagement..... | 32 |
| 6.1. Élaboration d'un schéma de proposition d'aménagement à l'échelle urbaine..... | 32 |
| 6.2. Les problématiques spécifiques à l'échelle du centre historique..... | 33 |
| 6.3. Proposition d'un plan d'aménagement à l'échelle du centre historique..... | 34 |
| 7. Processus d'élaboration du projet à l'échelle du plan de masse..... | 35 |
| 7.1. Approche thématique..... | 35 |
| 7.2. Approche programmatique..... | 43 |
| 7.3. Approche contextuelle..... | 47 |
| 7.4. Approche architecturale..... | 56 |
| 7.5. Conclusion générale..... | 62 |

Dossier graphique

Bibliographie

Annexes.

CHAPITRE I

INTRODUCTIF

CHAPITRE II

ETAT DE L'ART

CHAPITRE III

CAS D'ETUDE

DOSSIER GRAPHIQUE

LISTE DES FIGURES

| | |
|--|----|
| Figure I.1 : une vue sur la ville de Dellys..... | 03 |
| Figure II.1 : une vue aérienne du centre historique de la ville de Cherchell..... | 12 |
| Figure II.2 : une vue aérienne de la partie d’extensions nouvelles de la ville de Cherchell..... | 12 |
| Figure II.3 : une vue aérienne du centre ville ancien de la ville de Rochelle en France..... | 13 |
| Figure III.1 : Situation de la ville dans le contexte géographique..... | 16 |
| Figure III.2 : Situation de la ville dans le contexte régional..... | 16 |
| Figure III.3 : Situation de la ville dans le contexte communal..... | 17 |
| Figure III.4 : carte des voiries de la ville de Dellys..... | 18 |
| Figure III.5 : carte du territoire de la grande Kabylie..... | 20 |
| Figure III.6 : Vestiges préhistoriques..... | 23 |
| Figure III.7 :le découpage de PDAU..... | 29 |
| Figure III.8 : la proposition de découpage..... | 29 |
| Figure III.9 : schéma de structure actuel de la ville de Dellys..... | 30 |
| Figure III.10: schéma d’aménagement à l’échelle de L’ACL ,commune de Dellys..... | 31 |
| Figure III.11 : schéma de proposition d’aménagement à l’échelle urbaine..... | 32 |
| Figure III.12 : schéma de structure actuel de la ville de Dellys..... | 33 |
| Figure III.13 : schéma de structure proposé à l’échelle de la ville de Dellys..... | 34 |
| Figure III.14 : les différents moyens de transport..... | 35 |
| Figure III.15 : la gare routière Casar de Cáceres Estrémadure..... | 36 |
| Figure III.16 : la gare routière du Grand Chalon..... | 36 |
| Figure III.17 : la gare ferroviaire de Kanazawa (Japon)..... | 37 |
| Figure III.18 : La Gare nouvelle de Wuhan en Chine..... | 37 |

LISTE DES FIGURES

| | |
|---|----|
| Figure III.19 : Aérogare de Roissy I | 37 |
| Figure III.20 : Frankfurt Airé port | 37 |
| Figure III.21: Shanghai – G maritime | 38 |
| Figure III.22 : G. Maritime de Fromentine..... | 38 |
| Figure III.23 : Tramway aérien New York..... | 38 |
| Figure III.24: Téléphérique de Grenoble..... | 38 |
| Figure III.25 : Carte de la structure voiries et nœuds..... | 47 |
| Figure III.26 : vues aériennes du site et son environnement immédiat..... | 50 |
| Figure III.27 : traité par l’auteur 2017 | |

1. Introduction générale :

Le territoire Algérien a été occupé par plusieurs civilisations qui ont laissé des tracés très importants et des vestiges remarquables qui ont donné comme résultat un grand parc patrimonial d'une dimension universelle.

Ce territoire est marqué aussi par les villages kabyles traditionnels.

Le village kabyle traditionnel est composé d'un ensemble de maisons de propriétés privées ayant un caractère architectural traditionnel reflètent l'incroyable alliance entre l'homme et son environnement vu son intégration au site, son mode d'implantation qui répond parfaitement aux contraintes et aux exigences des habitants.

«Cette architecture traditionnelle Kabyle représente un patrimoine d'une inestimable valeur à préserver, aujourd'hui pour les générations de demain.»¹

Parmi aussi les caractéristiques de cette architecture il y a son développement par rapport aux plans d'eau comme dans le cas de la ville de Dellys qui introduit la relation ville-mer. Dans le cadre de la préservation de ce patrimoine, il faut penser à renforcer cette dernière en favorisant le centre historique et en intégrant des projets attractifs afin d'affirmer l'identité de la ville.

¹ Savoir faire vernaculaires du village traditionnel Kabyle, Ait El Kaid, thèse de ALIANE OUAHIBA et SALEHI MOHAMED BRAHIM, université de Tizi-Ouzou

2. Présentation succincte des chapitres :

Notre travail sert à proposer un processus particulier qui nous permet d'intervenir sur des sites différents tout en respectant leurs environnements et leurs tissus urbains par l'introduction d'une démarche qui vise à concevoir le projet urbain et architectural et d'élaborer ce dernier en répondant aux besoins actuels du site et ses environs et aussi par la concentration sur l'aspect identitaire du paysage naturel et culturel.

De ce fait, différentes étapes et phases ont été nécessaires, afin de réaliser ces objectifs.

CHAPITRE I : L'approche utilisée pour analyser la ville et les problématiques sortantes de cette dernière, va être déterminé dans les 2 échelles : général et spécifique en présentant nos objectifs principaux.

CHAPITRE II : l'identification des différentes villes côtières et les centres historiques : leurs définitions, conceptions et mutations tout en analysant deux exemples de ces villes au niveau nationale : la ville de Cherchell et international : la ville de Rochelle en France dans le but de rechercher les éléments théorique de l'approche.

CHAPITRE III : qui contient une analyse urbaine détaillée de la ville de Dellys, cette analyse qui a recours à l'approche typomorphologique, se fait à travers la lecture des composantes aux différents niveaux du territoire de référence de la Kabylie du djurdjura occidental et de la ville, son histoire, son noyau historique (la Casbah), la structure du tissu, la typologie des unités d'habitation.

Un regard critique est porté sur les instruments d'urbanisme utilisés afin d'en ressortir les caractères et les problématiques, qui permettront d'intervenir soit avec préservation ou par transformation, par des actions de requalification aux échelles de la ville et du quartier.

La partie projet architectural est vue comme une réponse aux problématiques posées par la structure urbaine, en ce sens qu'elle prend en charge les insuffisances constatées dans l'articulation des entités et paliers urbains, rompus par des barrières morphologiques. Le projet prend en compte les spécificités du centre historique, par une intégration en continuité adéquate avec les préexistences historiques.

3. Présentation succincte du cas d'étude :

Introduction :

La ville de Dellys a été choisie comme cas d'étude car elle souffre comme toutes les villes Algériennes d'une perte d'identité et d'une crise de production architecturale et urbaine et d'une dégradation apparente au niveau du noyau historique et au niveau des nouvelles extensions.

Présentation de la ville de Dellys :

Le long de la côte algérienne, à 105 km à l'est d'Alger, sur un plateau incliné situé entre 70 et 80 m au-dessus du niveau de la mer, se trouve une charmante petite ville berbère, Dellys.

Un long promontoire montagneux (cap des Poissons), se jette dans la mer et forme deux ports naturels dont celui à l'Est est bien abrité des vents provenant de l'Ouest avec un ensemble urbain évolue dans un cadre naturel agréable ². Elle se situe à l'Est de la wilaya de Boumerdes, elle est limitée:

- Au Nord par la mer méditerranée
- Au Sud : la commune de Benchoud
- A l'Est : Oued Oubey (commune d'Afir)
- A l'Ouest : Oued Sebaou (commune de Sidi –Daoud)



FigureI.1: Une vue sur la ville de Dellys

Source: Dellys aux milles temps, Yasmine Chaidi Saoudi, ed Tall

² Mascarello 1972, "Note archéologique sur Dellys": Revue d'histoire et de civilisation du Maghreb. Vol. 9 (1972), p. 14.

4. Problématique générale:

4.1. La relation ville/mer :

« La ville est le lieu où s'inscrit l'architecture »³, elle se développe et s'agrandit tout au tour de son milieu et son environnement cela l'oblige d'avoir plusieurs relations avec son contexte et particulièrement avec la mer mais à partir du commencement des élargissements et des extensions contemporaines non planifiées et le changement de la morphologie et du caractère de l'urbain, cette relation devient négligeable ce qui a provoqué une rupture et une contradiction avec les tissus existants et le paysage naturel.

4.2. Les centres historiques :

Cette fragmentation n'a pas touché seulement le rapport ville mer mais aussi la relation ville centre historique qui se caractérise par une forte unité organique qui s'adapte au site ou l'espace urbain est une réponse aux usagers et aux besoins quotidiens contrairement à la ville contemporaine qui assiste à une nouvelle politique économique «La mondialisation» dans laquelle les villes doivent s'inscrire pour pouvoir survivre c'est la nouvelle politique urbaine de «L'internationalisation»⁴ et de l'ouverture des villes vers le monde extérieur ce qui a posé de nombreux problèmes liés à:

- L'absence de fonctionnement.
- Le manque d'une structure viaire bien définie.
- La répétition des formes (la ville est victime de l'habitat objet)
- L'implantation d'un même prototype dans des différentes villes de caractères différents
- Le non respect de l'identité des villes ce qui mène à une crise architecturale et urbaine.

Ces problèmes découlent les questionnements suivants :

- **Comment lier la ville à la mer d'une part et la ville au centre historique d'une autre part?**
- **Comment peut-on assurer une meilleure perméabilité du centre historique tout en exploitant les différentes potentialités du contexte urbain ?**

^{3 4} Mr Azouz , enseignant à l' EPAU , une thèse

5. Problématique spécifique:

5.1. Problématique des petites villes côtières historiques :

Les villes anciennes côtières reflètent le patrimoine architectural d'un pays, c'est une superposition de plusieurs civilisations depuis l'antiquité, mais aujourd'hui, ces villes subissent des transformations qui ont abouti à leur dysfonctionnement qui s'identifie dans les problèmes suivants:

- Une rupture totale entre les deux entités ville mer, chose qui doit être prise en considération.
- Occupation du littoral d'une manière très dense ce qui affecte les centres historiques (détérioration du patrimoine)

5.2. Problématiques spécifiques de la ville de Dellys:

La ville de Dellys comme toutes les villes historiques côtières, partage des problèmes similaires tel que:

- La rupture entre les entités morphologiques (centre historique, la ville et le port) .
- La dégradation du centre historique au niveau du bâti et risque de la perte de son identité.
- Étranglement de l'extension ouest qui constitue un point de rupture entre les deux parties Est et Ouest de la ville.
- Absence d'activités touristiques et manque d'aires de détente et d'espaces verts.
- La dégradation des remparts et la disparition des portes de la ville.

On pose la question suivante:

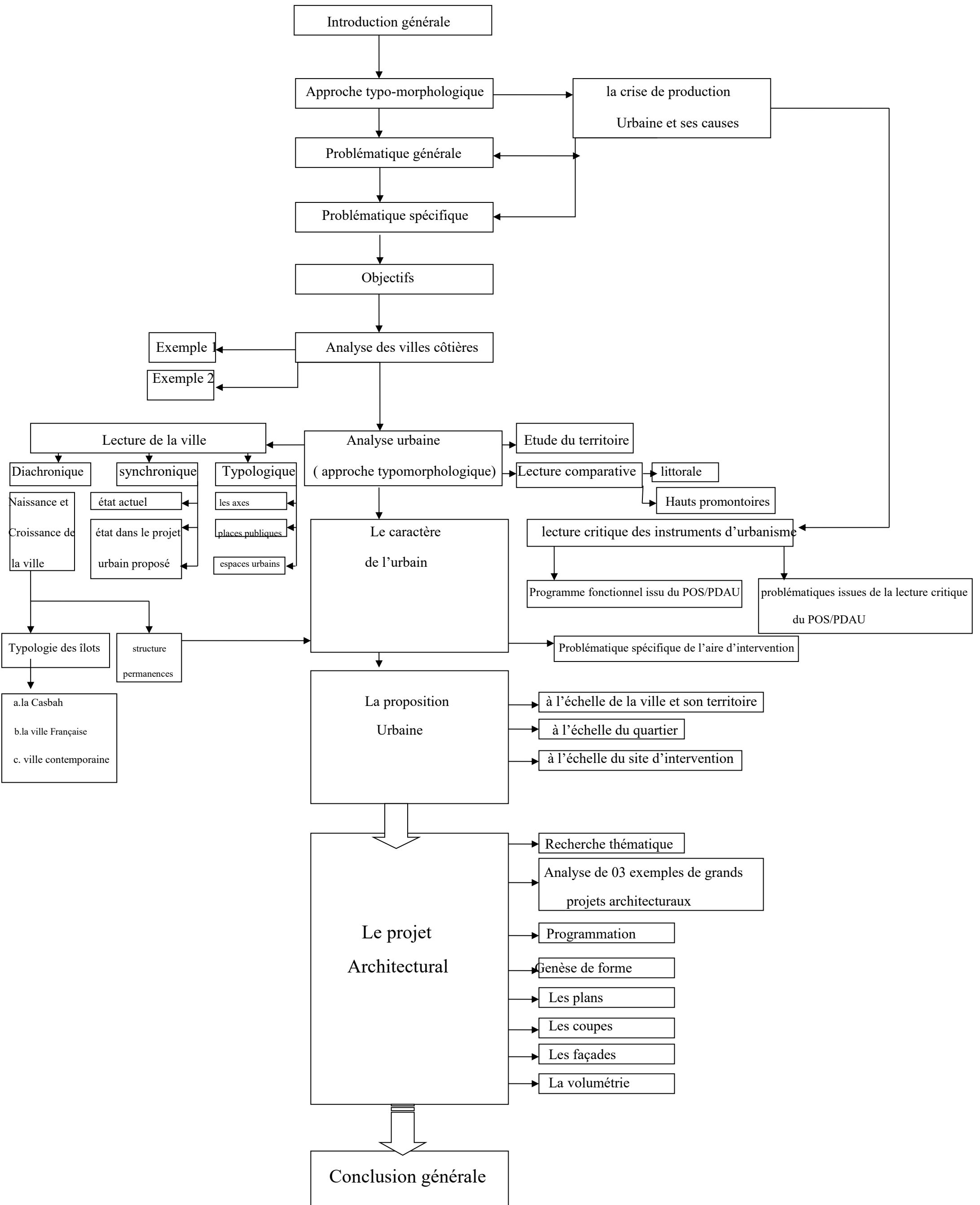
- Comment peut-on élaborer un plan de composition urbaine et d'aménagement de la ville de Dellys en assurant l'articulation, la cohérence, la diversité et l'intégration dans son tissu urbain?

6. Objectifs du travail:

L'objectif est d'arriver à élaborer un processus cohérent qui prend en charge les problématiques, pour tenter de formuler une solution alternative tout en se basant sur un ensemble d'études et analyses faites au niveau de la ville de Dellys. Ces objectifs sont contenus dans les points suivants :

- Ouvrir la ville sur la mer
- Préserver le caractère urbain et les atouts naturels de la ville
- Revenir au contrôle morphologique pour produire une bonne qualité urbaine qui peut assurer une bonne qualité de vie.
- Établir la liaison du centre historique avec ses extensions et son milieu marin
- Affirmer l'identité historique de la ville.

7. Méthodologie de travail:



1. Introduction:

Ce chapitre est consacré à l'état de l'art sur les villes littorales dans leur contexte général et particulier, sur les plans territorial, urbanistique et architectural. Le but est d'approfondir les connaissances sur les centres historiques et les petites villes littorales historiques, ayant des caractéristiques similaires avec notre objet d'étude. Il s'agit de ressortir les différentes solutions permettant de répondre à notre problématique d'articulation urbaine entre le centre historique de la ville et la mer dans le cadre du renouvellement urbain.

2. Conceptions, définitions et mutations des villes historiques côtières:

2.1. La ville historique :

D'après l'architecte Gustavo Giovannoni, dans l'extrait de son ouvrage : « La ville ancienne est caractérisée par ses limites, la lenteur de son rythme de vie, la petite échelle des pleins et des vides qui forment son tissu, la solidarité dans la proximité des éléments de son bâti dont aucun n'est doté d'autonomie par rapport aux autres dans une relation d'articulation ou dit autrement, de contextualité...»¹

2.2. La ville par rapport à son noyau initial:

La ville se développe autour de son noyau historique, par conséquent, elle correspond au noyau ancien et au lieu d'origine. Héritière d'une vieille organisation et riche en patrimoine historique, elle rassemble les activités essentielles. Sa délimitation demeure aisée étant donné que le développement des villes s'est effectué avec un aspect urbanistique et architectural différent: dans la majorité des villes actuelles, il se confond avec le centre-ville

2.3. Les centres villes historiques:

Le centre historique est l'espace urbain le plus ancien dans une commune. Il est le cœur typique et l'historique de la ville. C'est aussi le lieu des manifestations culturelles et sportives, des échanges et de la politique (au sens des polis grecs). On y retrouve les lieux de culte, les places, les monuments, les restaurants, les hôtels, la mairie, les écoles et les magasins de toutes sortes.

¹ Gustavo Giovannoni, dans l'extrait de son ouvrage, la ville historique

2.4 .Les villes historiques côtières:

« Au cours du temps, la plupart des villes se sont développées en rapport à l'eau, que ce soit le long d'une côte (quel meilleur exemple que le pourtour méditerranéen), le long d'une rivière (Paris, le Caire, Rome autrefois, New York et New Delhi) ou d'un lac (Tenochtitlan, un grand nombre de villes suisses). Une lecture de la carte du monde relève la présence de cités à proximité d'un plan d'eau. Cependant chacune de ces villes développe un rapport différent à son cours ou plan d'eau». ²

Les villes historiques littorales sont présentées comme étant la vitrine d'un pays et elles sont considérées souvent comme un patrimoine architectural, une superposition de civilisations et un centre d'échange, d'attraction et de pouvoir compte tenu de leurs positions de contact terre et mer qui a fait d'elles un laboratoire en termes d'architecture, d'urbanisme et de mosaïque architecturale.

2.5. Les villes littorales, un espace séduisant:

«Les villes côtières ont vraiment quelque chose de spécial. Pendant longtemps, celles ci ont été le lieu de prédilection d'artistes en quête d'inspiration et de gens aisés souhaitant profiter du bon air de la mer et se promener le long du front de mer. Mais aujourd'hui, les villes côtières attirent tous ceux qui recherchent des horizons lointains et une bonne tasse de thé dans le cadre imposant d'un grand hôtel. Vous pourrez lancer l'amarre, au sens figuré, dans des ports de plaisance animés et villages côtiers, ou au contraire y prendre le large. Les artistes profitent de cette proximité de la mer encore aujourd'hui.» ³

Les aménagements au bord de la mer sont des développements multifonctionnels bien caractérisés et spécifiques. La création des voiries hiérarchisées est formellement très atypique. La construction de la ville est progressive et harmonieuse. Le tissu urbain s'organise généralement selon un plan en damier: soit parallèlement à la mer comme le cas de Benidorm en Espagne (c'est le cas le plus courant), soit perpendiculairement à celle-ci comme le cas de la ville d'Alger. La forme linéaire de la ville côtière traduit le fait qu'elle est tournée vers la mer. L'urbanisation en hauteur a été choisie délibérément et le bâti s'aligne parallèlement aux plages. Dans le but de se protéger des vents violents du nord et dans l'objectif de bénéficier d'une ventilation naturelle, l'implantation du bâti se fait perpendiculairement à la mer.

² Initiative européenne de gestion durable de l'érosion côtière, www.euroSION.org

³ Développement urbain durable des villes côtières, risques et gestion intégrée des zones côtières (GIZC)

« Marie-Claude Tabar-Nouval » Architecte urbaniste

2.6. Relation entre le centre-ville historique et la mer:

La mer et la ville sont deux entités qui non seulement, ont pu élargir leur domaine territorial tout au long de l'histoire, mais ont ordonné et réordonné l'utilisation de leurs espaces en fonction de leurs besoins. En effet, des processus de développement compatibles ont été conçus pour l'un et l'autre, et pour les deux en même temps, dans le cadre de grandes opérations de renouvellement urbain dans une perspective du développement durable qui impose la mixité urbaine dans toutes ses dimensions : fonctionnelle, sociale, culturelle et économique, en valorisant les spécificités liées à l'identité des territoires et en imaginant des liens nouveaux entre la ville et la mer. La ville qui se greffe dessus avec sa morphologie, ses habitants, ses activités et où les rapports entre les trois sont d'ordre fonctionnels, spatiaux, humains et variables, et s'organisent dans l'espace d'une manière complémentaire et parfois conflictuelle. Le développement de l'industrie et des activités portuaires d'une part et la croissance des villes d'autre part ; ont entraîné des tensions et des incompréhensions en matière d'utilisation et de gestion des espaces de contact à savoir : le littoral et le centre-ville. Une situation qui a conduit un bon nombre de villes vers un déclin ressenti à tous les niveaux, d'où cette prise de conscience de la nécessité de rapprocher ces fonctions et espaces antagonistes pour la survie de ces villes et leurs arrière-pays. Le renouvellement urbain des centres villes, la valorisation des façades maritimes, la protection de l'environnement naturel et culturel, et la gouvernance urbaine constituent les ingrédients d'un nouvel urbanisme de ces sites portuaires.

« Cet urbanisme de valorisation se traduit à travers la notion de projet urbain en actions durables et ambitieuses pour la réconciliation de la ville et ses habitants avec la mer et son histoire ». ⁴

« Le retour de la ville vers la mer signifie qu'il y a eu rupture ou plutôt conflit ou relation conflictuelle ou encore des moments de tension, qui se sont traduits spatialement et socialement et se sont manifestés d'une manière très poussée dans des zones plus que d'autres. Ces mêmes espaces de conflit, de tension et de forte manipulation subissent un rapport de force qu'exercent les différents acteurs socio-économiques ». ⁵

⁴ Livre : Et si le littoral allait jusqu'à la mer par « Alain Merckelbagh » Edition Qaye.2009, page 197

⁵ COLLIN, Michèle. - « L'identité maritime des villes portuaires ». Les annales de la recherche Urbaine, n°55, 1995.- p.5-10.

2.7. Les villes portuaires:

« Le port n'est-il pas dans son essence un carrefour, un lieu de confrontation ? Il s'opère une extraordinaire rencontre, celle de la ville, construction la plus élaborée que la civilisation ait produite, et de la mer, univers naturel obéissant à ses propres lois» Le terme de port renvoie à celui de porte. En ce sens, l'infrastructure portuaire est un passage entre la terre et la mer, une entrée et une issue permettant la circulation des hommes, des marchandises et des matériels. Elle assure la succession entre différents modes de transport, maritime, fluvial et terrestre. Elle constitue un centre névralgique; mais c'est aussi un havre, c'est-à-dire un abri pour des navires. Selon C. Ducruet, «l'absence d'une définition consensuelle de la ville portuaire, est déjà posée par les historiens anglo-saxons des choses de la mer qui ont bien rappelé ; que lorsque l'on évoque la ville portuaire, on se heurte à sa diversité et l'on tombe soit dans l'ornière des villes soit dans celle des ports et du monde maritime, perdant de vue ce qui fait la spécificité de l'objet même par rapport à ceux dont il se distingue : les ports sans ville, les villes sans port. Et selon André Vigarié, au sein de la ville portuaire se trouve le triptyque qui associe l'avant-pays (éventail des connections maritimes), l'arrière-pays»⁶.

3. Etude d'exemples : Analyse des villes côtières:

Plusieurs facteurs rentrent dans la crise de production architecturale et urbaine, et pour définir cette perte et pour bien déterminer ce manque de langage urbanistique, nous avons fait une lecture comparative entre le centre historique et l'extension contemporaine de 02 villes: une en Algérie et l'autre en France à partir des vues aériennes.

3.1. Exemple 1 : la ville de Cherchell -Algérie:

Présentation de la ville de Cherchell :

Cherchell est une ville côtière qui se situe dans la partie nord du littoral algérien. Elle est reconnue par son architecture traditionnelle et son histoire. Son emplacement stratégique lui offre une richesse naturelle et paysagère (ressources forestières, montagnes et la mer).

⁶ R. Brunet. « Villes moyennes : point de vue de géographe ». Les villes moyennes, espace, société. 1997.



| La ville | Caractéristiques de centre ville ancien | Caractéristiques de la partie de l'extension |
|-----------|---|--|
| Cherchell |  <ul style="list-style-type: none"> - La forme du centre-ville présente des caractères spécifiques du à son site naturel. - Le noyau est composé de plusieurs entités homogènes qui reviennent à des civilisations différentes. - Le rapport du bâti et non bâti donne un tissu compact avec des espaces publics, des places et des jardins. - Le caractère multifonctionnel du tissu. - L'uniformité du gabarit. - L'utilisation de l'échelle humaine dans la conception urbaine. - La centralité des espaces urbains. - Rues hiérarchisées. - Habitat traditionnel représentatif de la culture de ses usagers |  <ul style="list-style-type: none"> -L'absence de signes d'individualité urbaine : les extensions se ressemblent (<i>des fragments standardisés et hétérogènes ou le résultat d'une accumulation de petites ou grandes maisons</i>). - Le rapport entre le bâti et le non-bâti n'est pas respecté : Les bâtiments forment des agrégats laissant des espaces vides de tailles différentes: des poches non bâties pénètrent dans les zones construites et séparent les bâtiments. -Un tissu dispersé et monofonctionnel, composé d'un grand nombre d'agrégats bâtis de tailles variées. |

Figure II.1 : une vue aérienne du centre historique et l'extension de la ville de Cherchell

Source: Goggle earth

3.2. Exemple 2 : la ville de Rochelle –France:

Présentation de la ville de Rochelle :La Rochelle est une ville du Sud-Ouest de la France, capitale historique de L'Aunis et préfecture du département de la Charente-Maritime, en

région ,elle est la commune la plus peuplée du département, devant Saintes, Rochefort et Royan. La ville située en bordure de l'océan Atlantique, au large du pertuis d'Antioche, est protégée des tempêtes par la «barrière»des îles de Ré.



| La ville | Caractéristiques de centre ville ancien | Caractéristiques de la partie de l'extension |
|----------|---|--|
| Rochelle |  <p>-La ville est avant tout un complexe portuaire de premier ordre, et ce depuis le XII^e siècle. Elle conserve plus que jamais son titre de « Porte océane » par la présence de ses trois ports (de pêche, de commerce et de plaisance).</p> <p>-La Rochelle est une cité millénaire, dotée d'un riche patrimoine historique et urbain, la Rochelle est aujourd'hui devenue la plus importante ville entre l'Estuaire de la Loire et l'Estuaire de la Gironde. Ses activités urbaines sont multiples et fort différenciées. Ville aux fonctions portuaires et industrielles encore importantes.</p> <p>-Le Vieux-Port de La Rochelle est le port historique de la ville. Les deux tours médiévales qui en gardent l'entrée l'ont rendu mondialement célèbre.</p> |  <ul style="list-style-type: none"> - L'absence de la diversification du tourisme et des équipements sur l'ensemble du territoire communal. - le manque de dialogue entre la ville « héritée » et la ville « renouvelée », entre le patrimoine bâti ancien et l'architecture contemporaine. - les liaisons et connections entre le centre-ville ancien, le quartier du "Gabut" et la ville en bois ont disparu. - la perte d'identité urbaine et de la qualité patrimoniale. |

Figure II.2 : une vue aérienne du centre historique et l'extension de la ville de Rochelle

Source: Google earth

3.3. Conclusion de la comparaison :

L'élaboration de cette comparaison, nous amènent à voir les différentes dimensions de l'état actuel des différentes villes du monde, ou il s'avère que dans le centre historique il y a une logique d'implantation par rapport au site, une logique d'organisation et une logique structurelle. Contrairement aux nouvelles extensions, notre vision se concentre sur les barres qui sont jetées sans aucun respect de la logique architecturale et urbaine, sur l'ignorance du contexte urbain, sur l'inexistence de la logique structurelle; ce qui provoque l'altération du caractère de l'urbain et du patrimoine qui ont produit la fragmentation des villes et l'étalement urbain anarchique.

1.Introduction:

«La Kabylie représente un contexte régional très important à l'intérieur du tissu environnemental algérien. Il s'agit d'une région très remarquable à plusieurs points de vue: un site particulier (au nord-est d'Algérie; dans la région côtière méditerranéenne et dans les montagnes boisées de l'Atlas Tellien); des caractéristiques culturelles spécifiques (les kabyles sont des berbères); des formes d'habitat traditionnel ayant une valeur monumentale certaines, etc... »¹

Il y existe un double type de structure en matière d'habitat: d'une part un réseau de villes et communes coloniales sur les cols et dans les vallées, et d'autre part des centaines de villages berbères traditionnels, groupés suivant les rapports familiaux dans des ensembles de 2 à 6 villages sur les crêtes. Depuis les 10-15 dernières années, l'architecture des villes est fortement influencée par la construction moderne en pleine expansion. Le secteur informel, tout aussi florissant, se manifeste dans les villages et dans les alentours. Par contre, certains villages semblent ne pas être affectés par ces courants: ils gardent leur structure traditionnelle et se dépeuplent lentement.

Parmi les établissements de cette région très vaste on trouve la ville de Dellys qui est encore méconnue malgré son histoire archéologique très riche qui fait partie intégrante de l'histoire ancienne, médiévale et moderne de l'Algérie, elle a toujours été présente dans les textes des auteurs anciens et du moyen âge et elle rassemble de nombreux vestiges découverts soit lors des travaux agricoles, soit lors des fouilles de constructions.

2. Présentation du cas d'étude de la ville de Dellys:

Dellys, ville côtière située sur un contrefort rocheux, elle se trouve à seulement 160 km à l'est d'Alger rattachée administrativement à la wilaya de Boumerdès, la ville fait partie intégrante du territoire culturel Kabyle, constituant même son unique port.

Les atouts de la ville de Dellys en ont fait une nodalité très importante au niveau local, régional, et même territorial (Kabylie).L'histoire témoigne de cette nodalité

¹ Thèse de Ait kaci sur les villages kabyles.

terrestre et maritime qui va s'exprimer en polarité importante grâce aux échanges commerciaux mais qui va disparaître avec le temps pour des raisons différentes: événements politiques (invasion), ou naturels (séisme).

2.1. Situation de la ville de Dellys:

2.1.1. Situation géographique:

Dellys est une ville de 26384 habitants rattaché administrativement à la wilaya de Boumerdes qui se situe dans la partie nord est de l'Algérie et dont les coordonnées géographiques sont : entre 1° 69' et 1° 89' longitude est, 40° 09' et 41° 03' latitude

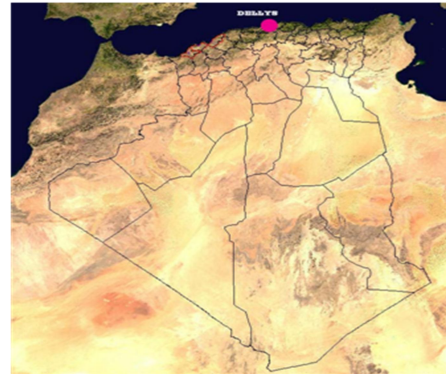


Figure III.1: Situation de la ville dans le contexte géographique

2.1.2.Situation territoriale:

«La région de Dellys est située aux confins de deux wilayas limitrophes, Boumerdes et Tizi Ouzou. Sa position en cul de sac sur le plan des relations territoriales ne favorise pas son développement et la condamne à la récession économique.»²

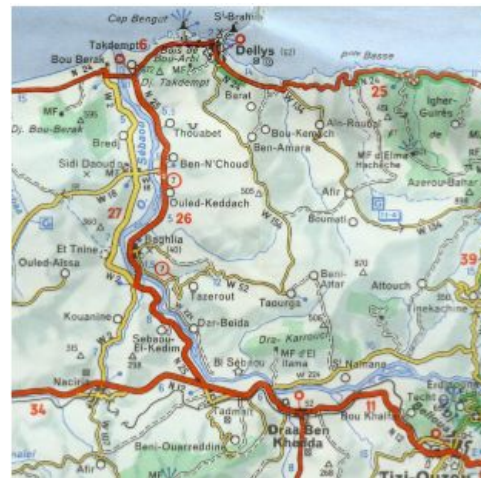
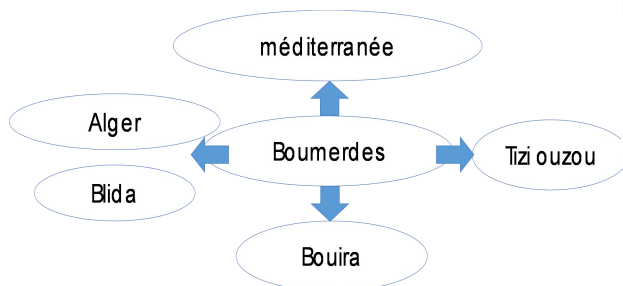


Figure III.2 : Situation de la ville dans le contexte régional



² MEMOIRE DE MAGISTER IDENTIFICATION DES CARACTERISTIQUES TYPOLOGIQUES ARCHITECTURALES ET TECHNIQUES CONSTRUCTIVES DU CADRE BATI HISTORIQUE MEDITERRANEEN, LA CASBAH DE DELLYS. Par BOUGDAL Kamel

2.1.3. Situation communale de la ville:

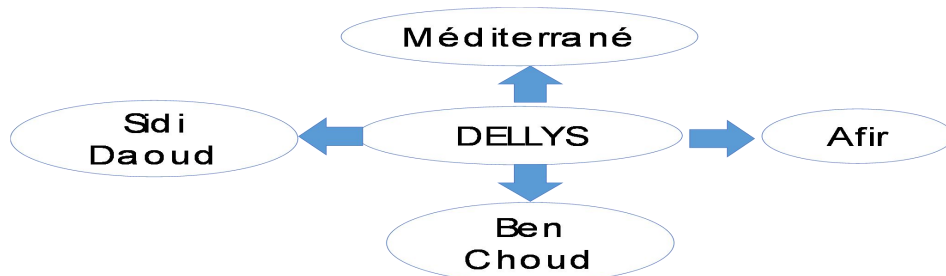


Figure III.3 : Situation de la ville dans le contexte communal

La commune de Dellys est située à 160m à l'Est de la capitale, c'est un massif montagneux pénétrant la mer et formant un cap contenu dans la partie nord est de la wilaya de Boumerdes.

Elle s'étend sur une superficie de 50,60 km². Elle, comprend les communes suivantes : Dellys, Benchoud et Afir. Elle est délimitée par :

- Au Nord : la mer méditerranéenne.
- Au Sud : la commune de Benchoud.
- A l'Est: Oued Ouybay (commune d'afir).
- A l'Ouest: Oued sebaou (commune de Sidi)



2.2. Accessibilité à la ville de Dellys:

L'accessibilité se fait par:

Voie mécanique, intégrée dans un système routier :RN24, RN25 et Chemin CW154

Voie maritime, avec un port de commerce et de pêche.

2.3. Données géomorphologiques et climatiques:

Sismicité:

Classée ZONE III, selon le (RPA 1996) règles parasismiques due à la forte activité sismique, liée à la collision des plaques africaines et euro asiatiques.

Hydrographie:

La région de Dellys est entourée par la mer au nord, et par deux oueds.

L'oued Sebaou du côté Ouest et à l'Est l'oued Oubey faisant parti d'un réseau hydrographique riche, d'une grande importance à toutes les échelles confondues.

Ensoleillement :

Comme toute ville côtière de la rive Sud du bassin méditerranéen, Dellys bénéficie d'un ensoleillement optimal.

Contexte sociodémographique :

Selon le RGPH (2008), le taux d'accroissement de la population a augmenté progressivement en passant de 1,15 à 1,6 dont plus de la moitié est concentrée au niveau du chef lieu soit (69,25%).

Contexte socio-économique :

Le caractère économique de la ville réside dans la pêche, l'agriculture et le commerce.

3. Lecture du processus de formation et de transformation du tissu urbain:

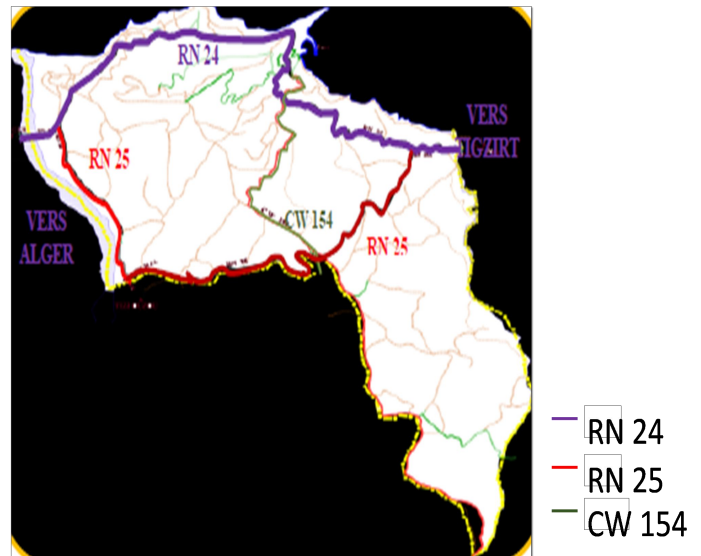


Figure III.4:carte des voiries de la ville de Dellys

3.1. La structure morphologique du relief du territoire de la Kabylie:

« Parcourir un territoire est la première structuration d'un milieu en voie d'humanisation et les autres structures la suivent et chaque territoire possède une structure morphologique de son relief qui l'individualise des autres lieux »³

« Durant des millions d'années, les espaces qu'occupera le territoire ou se trouve aujourd'hui la ville de Dellys, demeuraient immergés, De l'eau que de l'eau.

Cette mer était si grande qu'au Crétacé, il y a 140 millions d'années, elle arrivait jusqu'aux confins de l'actuelle ville Bordj- Bou- Arréridj formant ainsi une véritable ile interne,Puis progressivement, au fur et à mesure que se déroulait l'histoire géologique de la terre, cette mer ne fut plus qu'une grande lagune avant de s'assécher définitivement.

Les grès qui ont donné une roche à texture très fine, grisâtre ou tirant vers l'ocre avec laquelle toute la casbah a été bâtie »⁴

Le littoral et le continent se sont soulevés sur près d'un demi mètre.

Le 21 mars 2003, la ville a tremblé avant de s'affaisser comme un château de cartes, la nature a réduit en poussière la cité que l'homme avait mis plusieurs générations à construire « le géologique a eu raison de l'anthropique ».

L'eau, ressource précieuse, est très abondante à Dellys : le sol est très aquifère et des sources coulent en montagne comme en bord de mer.

Le territoire est traversé par de nombreux Oueds et cours d'eau. Le plus important est l'oued Sebaou, qui prend ses sources des montagnes de Djurdjura, Ainsi que l'oued Soumam né de la confluence de l'oued Sahel et de l'oued Bou-Sellam à Akbou et se jette à Béjaia.

Le territoire de Dellys fut choisi comme établissement humain pour les nombreux avantages qu'il présente :

- Position facile à défendre et large domination visuelle sur le territoire ;
- La nature du sol est rocheuse, excellente pour les fondations, épargnant ainsi les terrains fertiles des jardins

³ Gianfranco CANIGGIA et Gian Luigi MAFFEI , « Composition architecturale et typologie du bati ,Lecture du bâti de base",trad.Pierre LAROCHELLE ,ville recherche diffusion,Paris,2000,p.10.

⁴ Yasmina CHAID-SAOUDI ,Dellys aux milles temps, Editions du Tell

- Le terrain est en pente, il est facile à assainir et évite les problèmes d'inondations ;

«Il existe de nombreuses sources d'eau sur place ainsi qu'une abondance de matériaux pour la construction (essentiellement la pierre, la terre et le bois).» ⁵



Figure III.5 : carte du territoire de la grande Kabylie

3.2. Lecture du processus de formation et de transformation à l'échelle du territoire de la Kabylie :

L'occupation du territoire se fait de manière progressive à travers la succession de quatre cycles:

- Premier cycle: Implantation
- Deuxième cycle: Consolidation
- Troisième cycle: Récupération
- Quatrième cycle: Restructuration

« Nous pourrions parler d'une première phase de parcours, une seconde d'établissement, une troisième d'aire productive, une quatrième de noyaux proto-urbains et urbains »⁶

⁵ Yasmina CHAID-SAOUDI ,Dellys aux milles temps, Editions du Tell

⁶Gianfranco CANIGGIA et Gian Luigi MAFFEI ,Composition architecturale et typologie du bati ,Lecture du bâti de base,trad.Pierre LAROCHELLE ,ville recherche diffusion,Paris,2000.

3.2.1. Premier cycle: d'humanisation, la première structure réalisée par l'homme dans ce territoire, est le chemin de crête, implanté en hauteur du massif littoral et du massif djurdjura pour des raisons de sécurité et suivant la porte territoriale se trouvant au Sud- Ouest.

3.2.2. Deuxième cycle: Apparition des premiers établissements sur les hauts promontoires du fait de la maîtrise de « l'agriculture et de l'élevage », Cette localisation se fait à l'écart des grands parcours de crête et en amont des sources d'eaux (oued Sebaou, oued Obay) afin de consacrer l'écoulement des eaux exclusivement vers les terres cultivées.

3.2.3. Troisième cycle: La formation systématique des parcours de « contre-crête » locales a proximité des deux massifs littoral et celui de Djurdjura et les premiers emplacements typiques des noyaux proto-urbains comme celui de « Dellys », « Tigzirt », « Freha » et « Azazga », ce sont des centres de marché et d'échange entre les établissements voisins, formation de contre crêtes continues.

3.2.4. Quatrième cycle: qui détermine une occupation globale du territoire directement productif
Cohésion entre la consolidation des « contre-crêtes continues » et l'implantation des contre crêtes synthétiques

3.3. Lecture du processus de formation et de transformation de la ville de Dellys:

Premier cycle: La première structure anthropique correspond à la ligne de crête principale qui se situe entre les deux Oued Sebaou et Oubay

Deuxième cycle: Apparition des premiers établissements sur les hauts promontoires se rapprochant ainsi des deux Oued et du cap de Dellys et principalement du fait de la maîtrise de l'agriculture et de l'élevage.

Troisième cycle: Apparition des lieux de marché (noyaux proto urbain) localisé en aval à proximité des groupes de villages à vocation uniquement agricole et d'élevage, ainsi que la création des parcours de contre crête locale

Quatrième cycle: Apparition des grands noyaux comme lieux de marché principal.

Création de parcours de contre crête continue qui se positionnent parallèlement aux oued sebaou et à la cote méditerranée et du parcours synthétique.

3.4. Lecture du processus de formation et de transformation du centre historique (Casbah):

Cycle I: Implantation.

La première structure anthropique correspondant à la ligne de crête principale qui divise le relief en 2 bassins

Cycle II: Consolidation.

Apparition des premiers établissements sur les hauts promontoires dans le bassin versant sud et entre les deux lignes de contre crête qui comporte l'unité hydrographique urbaine la plus proche du port

Cycle III: Récupération.

Apparition des lieux de marché (noyaux proto-urbains) parallèlement à la ligne de contre crête

Cycle IV: Restructuration.

Apparition des grands noyaux urbains et la création de parcours de contres crêtes continues et des parcours synthétiques.

4. Lecture diachronique:

Introduction:

La ville de Dellys présente un tissu historique ayant subi des stratifications tout au long de son histoire, et afin d'intervenir dans cette ville on doit d'abord saisir le processus de formation et de transformation de la ville qui passe par le retour à la genèse de formation du tissu à travers la structuration des parcours et les dédoublements successifs qu'a connu le noyau élémentaire.

4.1. L'occupation originelle du site (la période préhistorique):

- Il est connu que la région fut occupée par les hommes depuis la nuit des temps. Il existe des vestiges préhistoriques qui le montrent, comme une station préhistorique néolithique, près de Takdemt , à l'Est de l'embouchure de l'Oued Sébaou.
- On présume que ce point de la cote fut occupé depuis les temps les plus reculés , une importante quantité d'objets préhistoriques ont été trouvés tel que (le javelot, des racloirs) en 1900.

Le tracé préhistorique est encore plus visible sur la pointe qui abrite la baie de Dellys de grandes roches portent des séries de petites cavités dont la disposition est particulière.

4.2. La croissance d'établissement phénicien (12A.V.J ,3A.V.J):

- Les phéniciens de Carthage sont venus de l'Est pour s'installer sur le littoral africain dès le 12ème siècle A.J.C.
- Les marins phéniciens découvrirent le cap Adima, Cissi ou Outika (appellation phénicienne de Dellys qui veut dire ville ancienne).
- Leur empreinte se révèle, dans un monument important sur le versant Ouest de la pointe que des travaux de chemin de fer en 1912 ont dû faire disparaître.
- une stèle fort bien conservée a été trouvée en 1912
- Deux tombeaux ont été trouvés ainsi qu'une stèle Carthaginoise à proximité de l'un des tombeaux.



Figure III.6 : Vestiges préhistoriques
source: livre de Dellys aux mille ans, Yasmine Chaid
Sadaoui, édition Tell

4.3. La croissance de l'établissement antique (période romaine 146 A.V.J, 415A.V.J):

Fondation de la ville Rusucuru (cap au poisson) 42 A.P. J.C passe par quatre phases, comme suit:

L'établissement originel:

Il s'agit de l'établissement qui fut à l'origine de l'installation des premières populations sur les lieux. Il est caractérisé par un parcellaire dont les lignes suivent les courbes de niveaux, se trouvent en amont des sources d'eaux, notamment celles de Ain Salem, bénéficiant d'une orientation favorable à l'ensoleillement et s'abritant des vents dominants (Ouest et Nord-Ouest).

L'établissement régulier antique:

En connaissance des modes d'établissement antique romain et de leur ville planifiée, caractérisée par la régularité orthogonale et la modularité du tissu par rapport aux unités de mesures (pied romain, arpent...) et l'orientation du cardo-documanus, chose vérifiée sur la partie de la casbah allant d'Ain Salem jusqu'à la Mosquée El Islah.

L'extension de la ville antique (dédoublément de la ville):

Une deuxième trame vient s'agréger à la première du côté Sud-Est dotée d'une autre orientation et logique de lotissement (parcellaire). Cette zone serait la première partie à accueillir le bâti spécial (équipement), ceci est attesté par le parcellaire de 1845 et les ruines d'une basilique sous l'ex-hôpital militaire, dans les jardins du génie.

La deuxième extension antique:

Toujours régit par l'ordre orthogonale cette extension révèle des tracés assez variés en dimensions et orientations .Il se pourrait d' après les dimensions importantes du parcellaire de cette extension et l'implantation sur un versant exposé aux vents dominants qu'elle soit le lieu d'implantation du bâti spécial (thermes, temples...).

4.4. La croissance d'établissement médiévale (642-1830):

Première phase :

Cette hypothèse dessine la forme d'un premier établissement sur le bassin versant Sud, entre les deux lignes de contre crête qui comportent l'unité hydrographique urbaine la plus proche du port.

Deuxième phase :

Dans cette phase, le premier établissement subira un dédoublement du côté Sud donnant lieu à un noyau urbain dont les limites sont parallèles à la ligne de contre crête avec un parcours centralisant la rue qui porte par le bâti spécialisés : deux fours et (SIDI EL-BOUKHARI).

Troisième phase:

De même manière, le noyau urbain se dédouble du côté Sud, vers un deuxième noyau qui correspond à une unité hydrographique urbaine dont les limites sont parallèles à la ligne de contre crête. Ces noyaux sont liés par un parcours centralisant (LA RUE DES FEMMES) ponctué par des types bâtis spécialisés (SIDI EL-HARFI, BEN-SABER, SIDI EL-BOUKHARI et des fours).

Quatrième phase :

Dans cette phase, on suppose que les noyaux urbains se dédoublent vers le haut du côté Ouest, via le parcours périphérique, donnant lieu à un troisième noyau urbain dont l'organisme urbain change sa structure et la vocation de ces parcours ou le dédoublement devient le parcours centralisant de l'organisme urbain.

Cinquième Phase :

En dernier lieu, les noyaux urbains se dédoublent du côté Sud, via le parcours périphérique (la rue passant par le mausolée SIDI BEN-SABER) faisant de lui le parcours de dédoublement et de l'actuel rue des MARABOUT le parcours centralisant de l'organisme urbain doté de type bâti spécialisé (le marché, SIDI AMAR et des fours). Le dernier noyau urbain correspond à une unité hydrographique urbaine. L'organisme urbain est limité par le rempart antique qui se superpose sur la ligne de crête principale du côté Ouest, le rempart Est se superpose et se confond parfaitement avec la barrière naturelle constituée par la falaise, du côté Sud on peut constater que son tracé est superposé à la ligne de crête secondaire.

4.5. La croissance de la ville coloniale

Dès 1845, tout juste une année après l'occupation de Dellys par les français, la volonté des colons d'intervenir sur le territoire, en construisant une « nouvelle ville » aux pieds de l'ancienne casbah. Cette période se caractérise par les grands travaux de transformation de l'existant et la construction d'une nouvelle centralité urbaine conçue selon le modèle européen

Phases de croissance coloniale:

Le développement de la ville européenne s'est fait en deux phases successives:

- La première est exclusivement militaire et voit sa consécration comme ville garnison.
- La deuxième phase voit le dédoublement de la ville par le lotissement colonial.

1ère phase: intra muros médiévale (1844-1856):

l'action des français sur la ville à partir de cette date est totalement militaire:

- 1844-1856:Renforcement du mur d'enceinte médiévale qui englobe le quartier historique et la ville européenne.
- 1847: Déplacement de la mosquée vers le parcours centralisant.
- 1851:Achevement des travaux de la construction d'une église , d'un abattoir .
- 1851:La construction de la caserne de gendarmerie.
- 1855:l'élargissement de la voie centrale qui a pour conséquence la division de la casbah en basse et haute casbah.

2eme phase: intra muros coloniale:

Le dédoublement de la ville et la création de lotissement coloniale (1856-1922):

Dans cette période la ville connut plusieurs modernisation:

- la route nationale 24 est devenue le nouveau lieu de passage et de représentation de caractère européen, menant à la nouvelle centralité au sud de la casbah.
- 1860:la construction d'un lycée technique.
- 1860: l'agrandissement du port (le seul port entre Alger et Bédjaj),ce projet prévoyait la réalisation d'une jeté de 100m.
- 1866:Remplacement de la grande mosquée par un hôpital militaire .
- 1881:la construction du phare de Bengut dans la partie ouest de la ville.
- 1885: l'ouverture d'une ligne de chemin de fer.

- 1902: installation de l'éclairage public.
- 1907: création d'un marché couvert.
- 1922: la réaménagement de la zone portuaire.

3eme phase:(1922-1962)

•L'extension de la ville se fait vers l'ouest le long de parcours de formation urbaine territoriale.

Synthèse des phases croissance coloniale :

L'action des français sur la ville à partir de cette époque bien visible avec une grande transformation et modernisation:

- D'une part, ils construisirent la route nationale 24, qui divisa en deux parties la Casbah et qui comporta la démolition de plusieurs bâtiments traditionnels.
- D'autre part, des nouveaux remparts furent construits pour protéger la ville. Ainsi, progressivement une nouvelle ville coloniale émergea du côté sud en dehors de la Casbah.

4.6. La croissance de la ville post-coloniale:

l'extension se fait a l'exterieur de la muraille du coté ouest vers les jardins suivant la RN24 en allant vers Alger,d'un autre coté vers le sud suivant cw n154 en allant vers Touarga.

- saturation de la casbah.
- 1957: construction des cité dortoir.
- 1970:la réalisation du certaine nombre de logements et des équipements public suivant le plan communale de développement(PCD).
- 1980:la creation de la nouvelle ville de Boumedess ,et la mise en oeuvre des premiers plans d'urbanisme (P.U.D).

4.7. Synthèse de croissance urbaine:

Dans le cas de la ville de Dellys, on distingue trois (03) modes de croissance urbaines :

1. Une croissance urbaine intra-muros: générée par la conformation actuelle du relief montagneux à l'ouest, de la falaise et de la mer à l'est, ordonnée par le parcours historique de formation territoriale (parcours romain et R.N.24) correspondant au centre historique intra muros comprenant la casbah et l'addition du lotissement d'origine coloniale.
 2. Une croissance urbaine extra-muros: dans la zone extra muros le long de l'axe linéaire R.N.24, par la juxtaposition d'opérations qui ont tendance à se rejoindre sous l'effet de l'urbanisation récente.
 3. Une croissance urbaine planifiée: rompant avec l'axe historique de formation territoriale, correspondant à une opération planifiée de type ZHUN, ou “nouvelle ville de Boumedes”.
- La lecture du processus de formation et transformation de la ville de Dellys à travers la stratification des différentes cartes de périodes différentes; ceci nous a permis d'identifier les éléments permanents naturels et artificiels.
 - D'où la carte des permanences montrant des éléments permanents naturels; des éléments à permanence urbanistique et des éléments à permanence du cadre bâti.

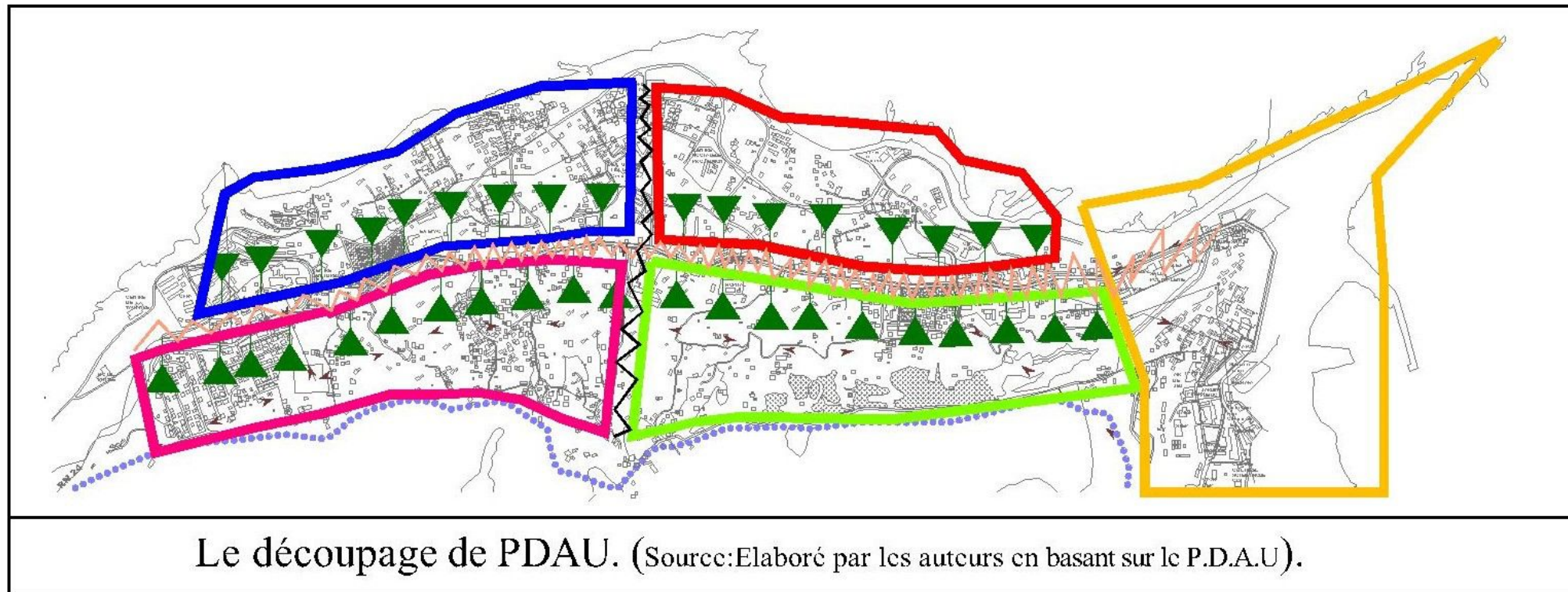


Figure III.7: le découpage de PDAU

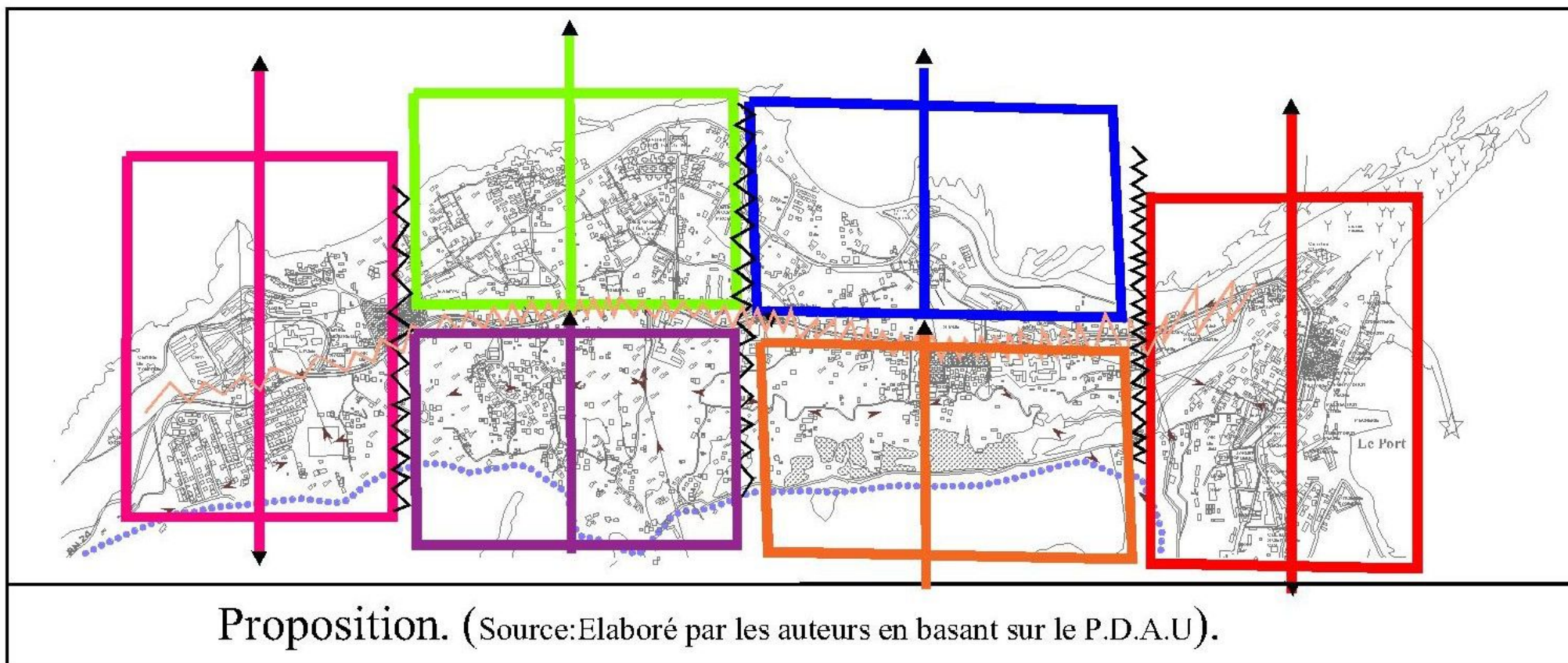


Figure III.8 : la proposition de découpage

5. Lecture synchronique:

5.1. (Lecture critique des instruments d'urbanisme):

Après une lecture des directives entreprises dans la révision du P.D.A.U de la ville de DELLYS on a constaté quelques incohérences dans cette révision qu'on a pu reformuler dans les points suivants:

- Le P.D.A.U ; mis à part la consécration du centre historique en P.O.S érigé en plan de sauvegarde; présente un découpage trop morcelé au vu de la superficie réduite et de mono fonctionnalité (habitat) du périmètre urbain.
- Le partage des P.O.S de part et d'autre du parcours territorial renforcent l'urbanisation linéaire, ne favorise pas la relation transversale ville /mer ; aussi n'avantage pas la relation paysagère riche entre la mer et le relief montagneux.
- Certains P.O.S sont délimités en fonction de leur activité créant ainsi un système de zoning monofonctionnel qui ne favorise pas la relation de proximité entre eux.
- Le partage des POS ne prend pas en considération la typologie du bâti mise à part centre historique.

5.2. Schéma d'aménagement à l'échelle du centre ville :

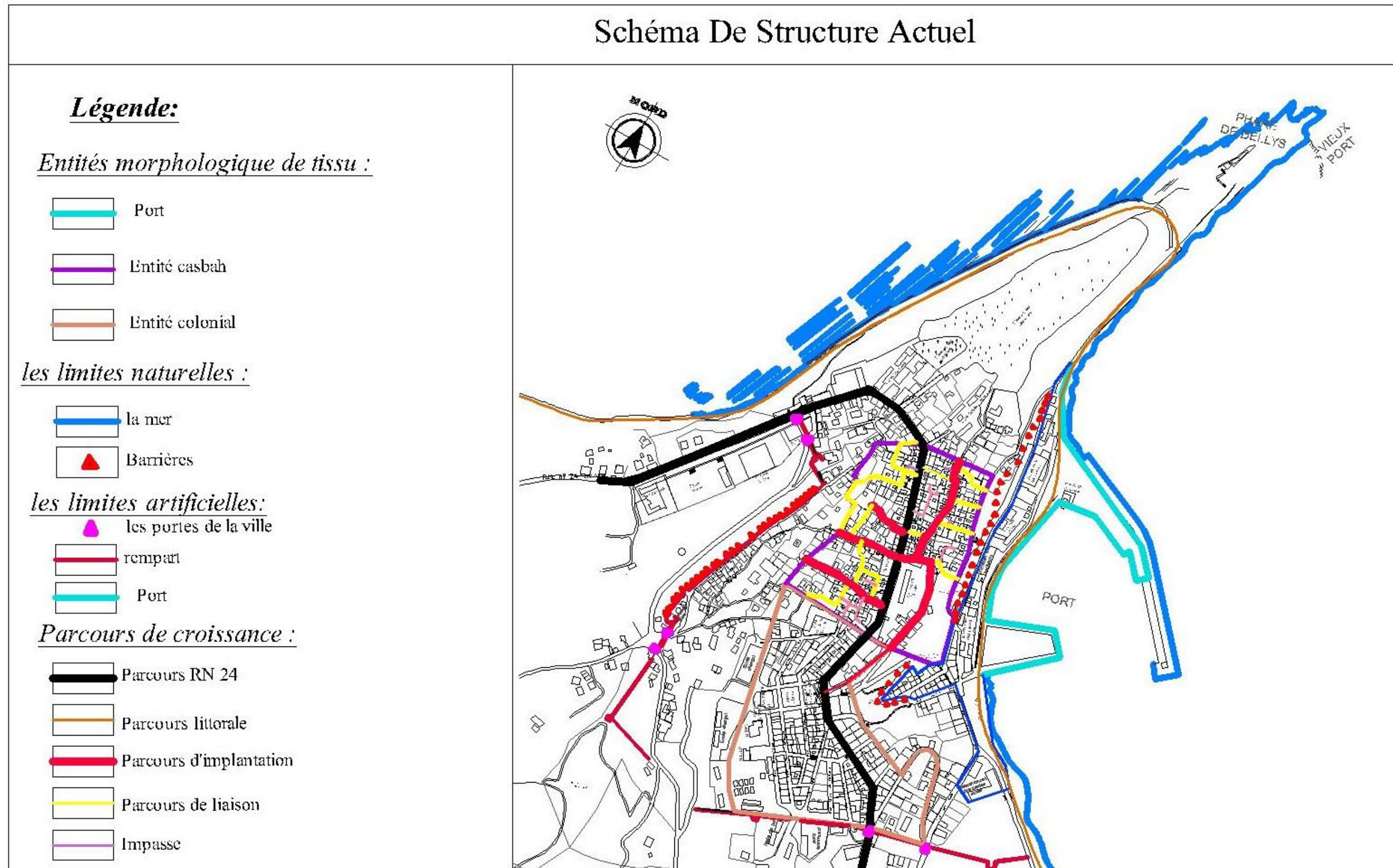


Figure III.9 : schéma de structure actuel de la ville de Dellys

5.3. Orientation d'aménagement et du développement de la commune :

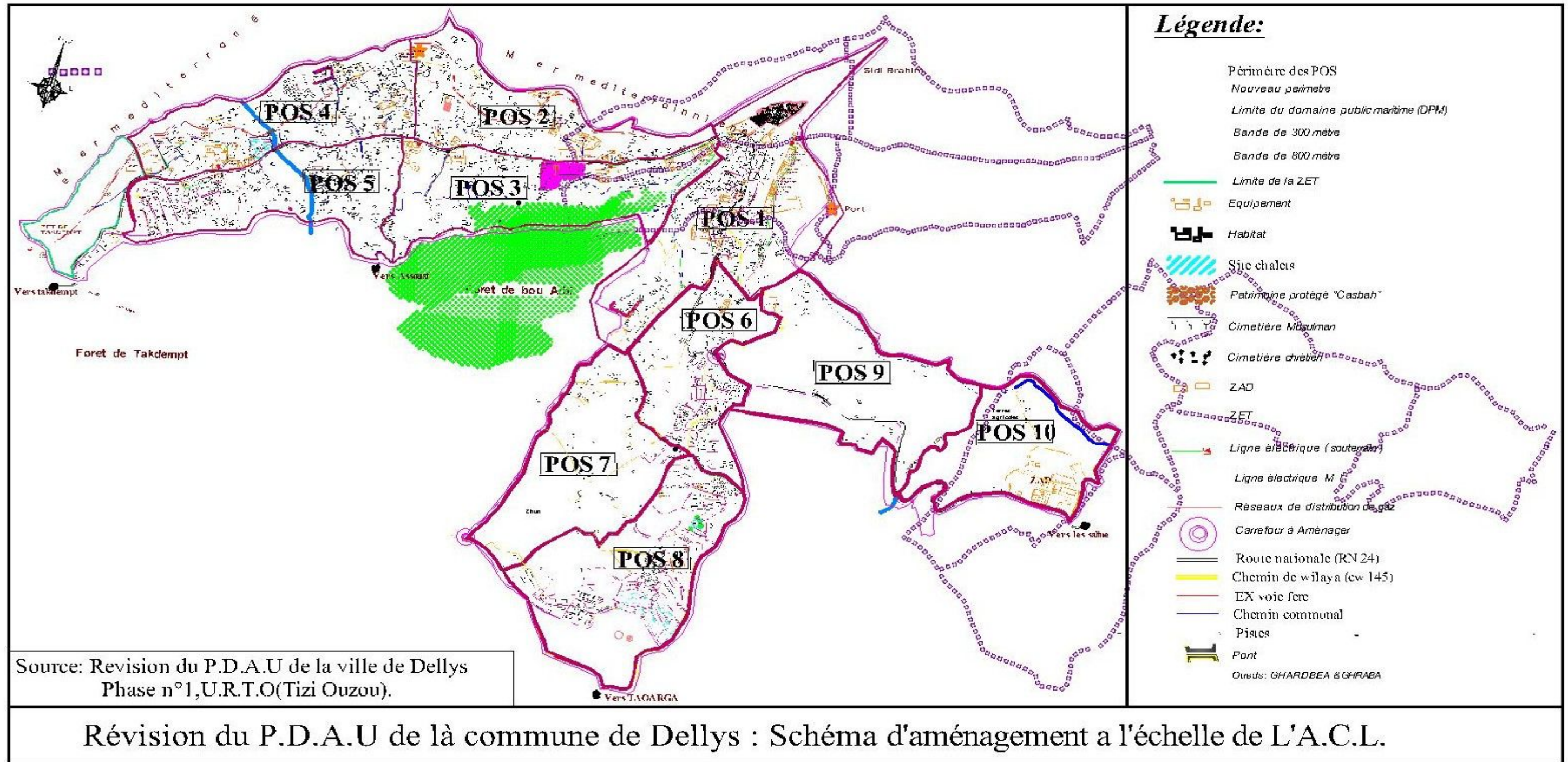


Figure III.10: schéma d'aménagement à l'échelle de L'ACL ,commune de Dellys

6.Élaboration d'un schéma de proposition de plan d'aménagement

6.1. Élaboration d'un schéma de proposition d'aménagement à l'échelle urbaine:

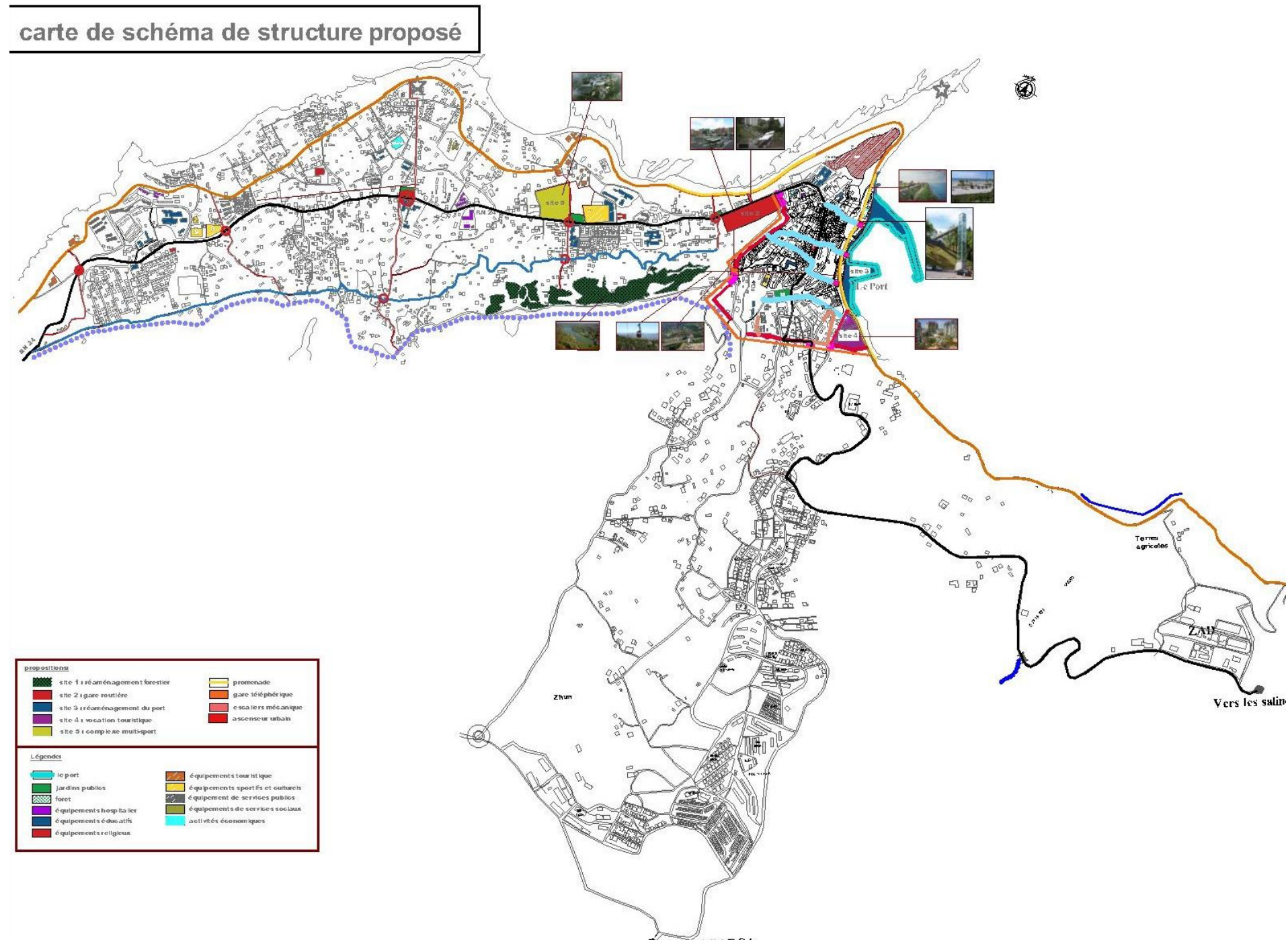
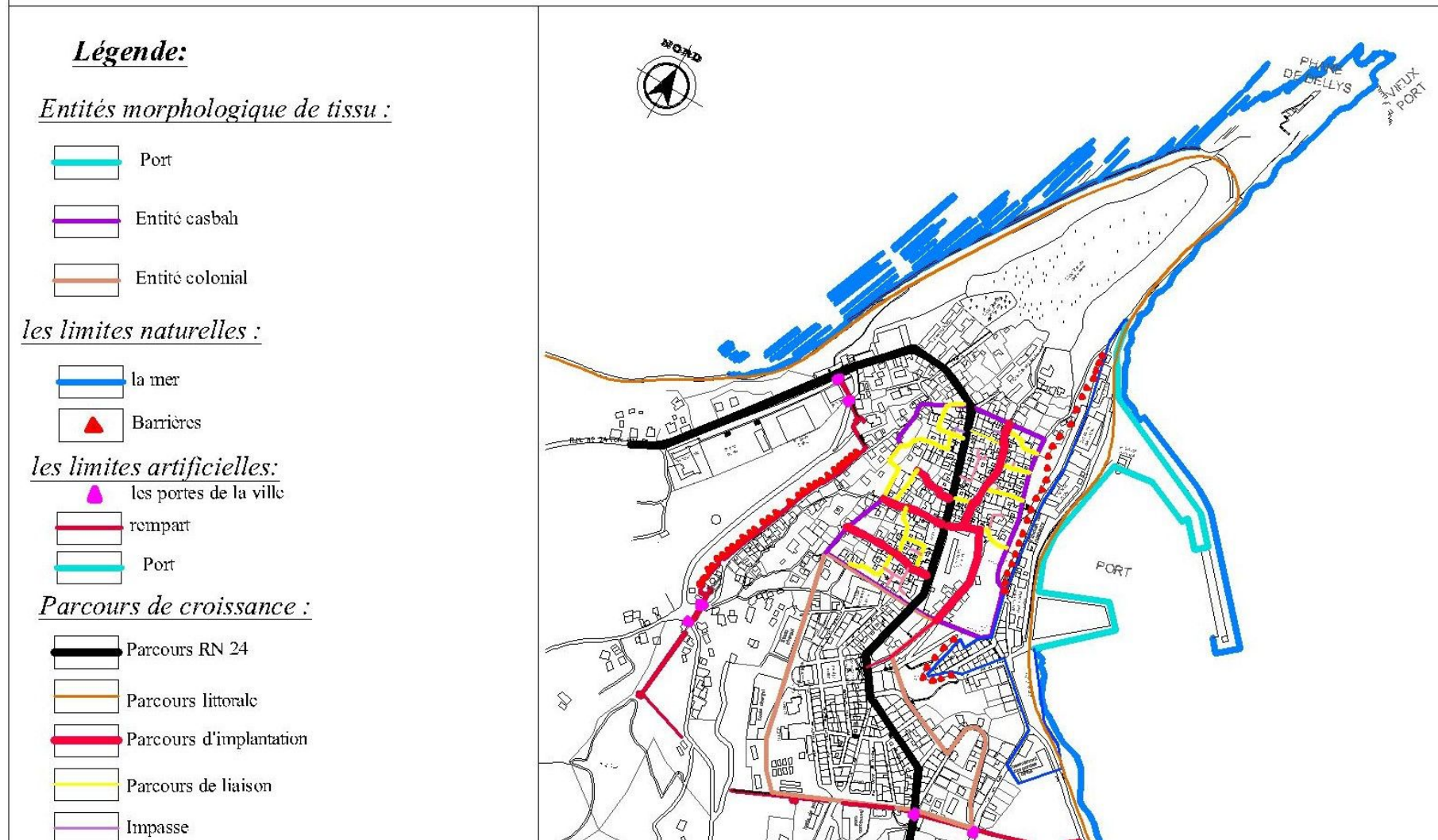


Figure III.11: schéma de proposition d'aménagement à l'échelle urbaine

6.2. Les problématiques spécifiques à l'échelle du centre historique:

Schéma De Structure Actuel



1. Perte d'identité de la casbah.
2. Délaissement de la casbah et de ses qualités typologiques et morphologiques.
3. La dégradation du centre historique (la casbah) au niveau du bâti.
4. La croissance linéaire le long du parcours territoriale historique RN24 provoque l'absence de la relation ville/mer.
5. Concentration du flux au niveau de la RN 24 due à l'absence d'autre parcours traversant le centre ancien.
6. Rupture entre les entités morphologiques.
7. Etranglement de l'extension ouest qui constitue un point de rupture entre les deux parties de la ville (est et ouest).
8. Absence d'activités (touristiques, nautiques, commerciale, loisir...) au niveau du port de Dellys qui entrave le développement de l'activité touristique.
9. Manque des aires de stationnement à l'échelle de centre historique.
10. La dégradation du rempart et la disparition des portes de la ville.

Figure III.12 : schéma de structure actuel de la ville de Dellys

6.3. Proposition d'un plan d'aménagement à l'échelle du centre historique:

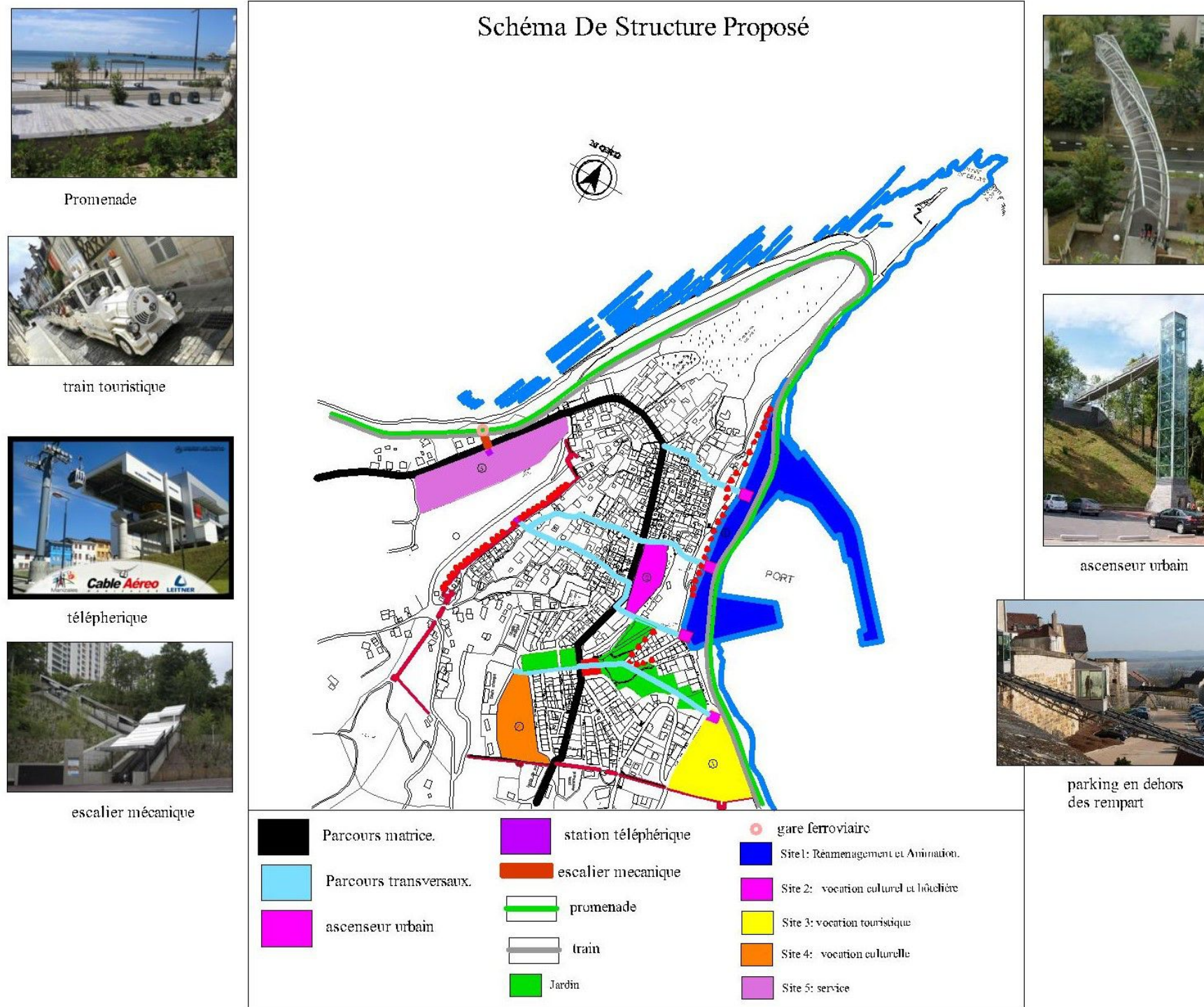


Figure III.13 : schéma de structure proposé à l'échelle de la ville de Dellys

7. Processus d'élaboration du projet à l'échelle du plan de masse

7.1. Approche thématique:

7.1.1. Définition du transport : «C'est l'ensemble des moyens utilisés pour l'acheminement des personnes ou des marchandises; transports privés, publics, transports métropolitains, urbains»⁷.

«On peut citer différents types de transports : transport aérien (par avion), ferroviaire (par chemin de fer), fluvial, maritime (par mer), routier, terrestre, transport de fond, de marchandises.»⁸



Figure III.14 : les différents moyens de transport

Source: Mémoire de fin d'études, conception d'une gare multimodale à Bir mourad Rayas à Alger, juin 2014

Pôle d'échange/ gare multimodale:

Définition étymologique: Le pôle d'échange multimodal ou bien la gare multimodale est composée de trois mots qui se définissent comme suit:

Multi modalité: La multi modalité se distingue de la notion d'intermodalité : on utilise ce dernier terme pour envisager la combinaison de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.

⁷ Perroux, écon XX s,1964,p 605

⁸ www.cnrtl.fr

Pôle d'échange multimodale (PEM) : le pôle d'échange multimodale est un lieu d'articulation des différents modes de transport : la marche, les deux roues, le transport en commun, le train, les taxis...

Le pôle d'échange multimodale est pensé comme une plate forme vers laquelle tous les moyens de transport convergent. Il permet ainsi aux utilisateurs de pouvoir avoir le choix de leur mode de déplacement.

Gare: Dans un réseau de transport en commun une gare est un lieu destiné à l'embarquement et au débarquement des voyageurs. Elle se distingue généralement d'un simple arrêt par son envergure et ses équipements.

7.1.2. Types d'équipements multimodaux:

Gare routière : ou pôle intermodal, est une structure de correspondance entre plusieurs lignes de transports en commun voyageant par la route (autocars, autobus ou trolleybus) avec des réseaux différents (urbains, suburbains ...) , et elle propose généralement des services aux passagers, tels que des lieux d'attente, des commerces, des guichets ...etc



figureIII.15 : la gare routière Casar de Cáceres Estrémadure



figure III .16: la gare routière du Grand Chalon

Gare ferroviaire : est le lieu d'arrêt des trains. Une gare comprend diverses installations qui ont une double fonction : permettre la montée et la descente des voyageurs, ou le chargement et le déchargement des marchandises. Elles assurent pour certaines d'entre elles, des fonctions de sécurité dans la circulation des trains.



Figure III.17 : la gare ferroviaire de Kanazawa (Japon)



Figure III.18 : La Gare nouvelle de Wuhan en Chine

Aérogare:

Dans un aéroport, l'aérogare est l'ensemble des bâtiments par lesquels transitent les passagers et leurs bagages et où et ou sont également situés les guichets des compagnies aériennes, les services administratifs de l'aéroport, les services de douane ainsi que les services de sécurité. Selon la taille de l'aérogare, on peut aussi y trouver une zone de vente détaxée ainsi que des bars et des restaurants.



Figure III.19 : Aérogare de Roissy I



Figure III.20 : Frankfurt Airé port

Gare maritime:

Dans un port, une gare maritime est un quai aménagé pour l'embarquement et le débarquement des passagers.



Figure III .21: Shanghai – G maritime



Figure III.22 : G. Maritime de Fromentine

Téléphérique:

C'est un moyen de transport par câble aérien. Il représente une remontée mécanique équipée de cabines de grandes capacités desservant un sommet généralement difficile d'accès.



Figure III.23 :Tramway aérien de New York




Figure III.24: Téléphérique de Grenoble



7.1.3. Analyse des exemples:

- Projet 01 : Gare TGV de Stolas à Lyon-France

| | | |
|------------------------------|---|--|
| <p>Présentation</p> | <p>-Architecte: l'architecte espagnol Santiago Calatrava Valls, s'est imposé comme l'un des architectes du génie civil les plus demandés dans le monde.</p> <p>-Situation: se situe sur le contournement Est de Lyon, une vingtaine de kilomètres du centre ville</p> <p>-Surface : Elle s'étale sur une superficie de 12000m²</p> |  |
| <p>Organisation spatiale</p> | <p>La gare se compose de trois éléments structurants :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Aéroport -Passerelle -Le hall <p>Le voyageur traverse la gare de part en part ensuite l'ensemble des bureaux et des locaux techniques avant d'emprunter la passerelle métallique qui le conduit directement dans le hall de l'aéroport.</p> |  |
| <p>Structure</p> | <ul style="list-style-type: none"> - L'utilisation de l'acier pour encadrer semble être un choix de matériaux approprié pour donner une sensation d'envol. - une charpente de 1200 Tonnes composée de rémiges reconstituées soudé la Gare de Satolas <p>la charpente</p>  |  <p>Le béton Le verre l'acier</p> |

| | | |
|-------------------------------|---|---|
| <p>Architecture de projet</p> | <p>C'est un ouvrage monumental en béton armé couvert d'un toit en acier et souvent perçu comme la métaphore d'un oiseau prenant son envol. La conception se compose d'un hall principal, deux ailes pour accepter le trafic de train, de voiture et d'autobus, et également une galerie menant dans le bâtiment voyageur principal de l'aéroport.</p> |  |
|-------------------------------|---|---|

- Projet 02 : La gare de Lisbonne- à Berlin- Allemagne

| | | |
|------------------------------|---|---|
| <p>Présentation</p> | <p>-Architecte : Santiago Calatrava -Situation : Lisbonne -Surface : Elle occupe toute la zone le long du Tage.</p> |  |
| <p>Organisation spatiale</p> | <p>Le bâtiment principal est une station qui est destinée à être le centre de tout Lisbonne, à quelques minutes de l'aéroport lui-même, avec sa station de bus et de métro correspondante. Cela vient complet avec des magasins galeries et services.</p> |  |

| | | |
|------------------------|--|--|
| Structure | <p>- Cette arborescence couvre les quais de gare , couronnant le tout au-dessus du béton armé construit en apparence moins de lumière.</p> <p>- l'utilisation du béton gris, cachant l'espace juste trop et qui contraste avec le métal blanc, tandis que sue semble être couverte en blanc.</p> |  |
| Architecture de projet | <p>La composition est une symétrie forte avec un axe qui traverse la ligne de la voie ferrée, "couture" de la gare routière à sa connexion à un grand centre commercial, et à l'extérieur du bâtiment, dans une rue.</p> <p>- liaison à partir de la mezzanine avec deux ponts pour piétons arc et plancher de verre en pente. Et là donne l'une des deux façades, avec un surplomb énorme de métal et de verre parabolique Et ce qui finit par être le plus spectaculaire verrière de grands arbres et la lumière blanche en acier, au-dessus des plates-formes, au dernier étage du bâtiment principale.</p> |  |


- Projet 03 : La gare de Qingdao- la Chine

| | | |
|-------------------------------|--|---|
| <p>Présentation</p> | <p>Architecte : Maitrise d'ouvrage: RPC ministère des chemins de fer-MOR</p> <p>-Situation : la coté Est de la ville de Qingdao</p> <p>-Surface: env.70.000 m² -</p> <p>-livraison : année 2011</p> |  |
| <p>Organisation spatiale</p> | <p>-Elle est couverte d'un éco-hall de départ, véritable pont au-dessus des voies, qui permet aux voyageurs en partance d'accéder aux quais.</p> <p>(voir la coupe) →</p> |  |
| <p>Structure</p> | <p>- Massif d'appui des salles d'attente</p> <p>- Structure des abris de quais par Biard</p> |  |
| <p>Architecture de projet</p> | <p>-La gare située face à la mer , reprend avec évidence la symbolique des ports de plaisance et des oiseaux de grande envergure.</p> <p>-Symbole d'un oiseau -un projet en apparence complexe dans sa forme(la transparence), mais modulaire donc économique et aisé à réaliser.</p> |  |

Conclusion de l'analyse d'exemples: Après l'analyse des exemples on a constaté que ces derniers ont l'objectif de faciliter le cadre de vie toute en respectant les besoins et les mutations des usagers et l'amélioration des services à la population, par la mis en exergue des différents concepts : l'accessibilité, le repère, la fluidité, la poly-fonctionnalité (exprimé la richesse et la diversité) et l'émergence.

7.2. Approche programmatique:

7.2.1. définition programmatic: La définition programmatic du projet est faite à partie d'une analyse du programme des projets architecturaux existants qui orienter vers les objectifs programmatifs et les fonctions mères du projet, afin d'assurer le bon fonctionnement de l'équipement.

| Projets architecturaux | Objectifs programmatifs | Fonctions mères | Espaces |
|---|---|---|--|
|  <p>Gare de TGV de Lyon</p> | <ul style="list-style-type: none"> -Regroupe les activités de transport :aérien, chemin fer et automobile -la performance technologique | <ul style="list-style-type: none"> -Accueil -Regroupe ment et échange -consommation, détente -Gérance | <ul style="list-style-type: none"> -Accueil -Bureaux -Infirmierie -Galerie d'exposition -Commerce -Restaurant -Quais de réservation -Quais de stationnement -Administration |

| | | | |
|---|---|---|---|
|  <p>Gare de de Qing Dao</p> | <ul style="list-style-type: none"> -Une construction symbolique - Condition de confort | <ul style="list-style-type: none"> -Accueil -Regroupement et échange -Gérance -Consommation | <ul style="list-style-type: none"> -Accueil -Quais de réservation -Restaurant -Commerce -Bureaux -Stationnement |
|  <p>Gare de Berlin</p> | <ul style="list-style-type: none"> -Station centrale de toute la ville -Nœud d'échange (plusieurs moyens de transport) -Une composition symétrique | <ul style="list-style-type: none"> -Accueil -Regroupement et échange -Commerce | <ul style="list-style-type: none"> -Accueil -Magasins -Galleries -Services -Stationnement -Parc |

7.2.2. Conclusion programmatique :

La programmation de l'équipement « gare multimodale » nous aide à découvrir les différents espaces existants, leurs répartition et distribution. Le but est de prendre en charge tout les exigences actuelles et répondre au maximum aux besoins par l'intégration d'activités de services, d'échange et de communication, afin de renforcer la fonction de la gare et qu'elle puisse participer à la vie urbaine et participe à facilité la vie quotidienne des usagers (le déplacement ,le transport).

7.2.3. Programme quantitatif

Programme retenu du cahier de charge

Sous sol :

Parking : 51 places

Locaux techniques:

- Chaufferie: 200 m²
- Local électricité: 120 m²
- Local de pompage: 60 m²
- Local de climatisation: 80 m²
- Atelier de maintenance: 264 m² avec vestiaires : 24 m²
- Dépôt: 450 m²
- Zone de manœuvre: 60 m²
- Sanitaires : 40 m²

Niveau R D C

- Hall d'accueil: 1752 m²
- Hall de distribution : 1134 m²
- 3 Guichets (métro , train , tramway) : 3x15 m² =45 m²
- 3 Bureaux d'abonnement : 3x10 m²=30 m²
- 2 cafétéria : 2 x 60 m²= 120 m²
- Infirmerie : 36 m²
- Consigne : 32 m²
- Salle de jeux : 240 m²
- Cyber espace : 210 m²
- 5 Kiosques : 5 x 9 m²= 45 m²
- Self service sur 2 niveaux avec mezzanine: 266 m²
- Cuisine : 40 m²
- Espace consommation :
- Espace exposition d'art contemporain : 72 m²
- 3 Boutiques : 3x 20 =60 m²
- Dépôt:120 m²
- 2 blocs Sanitaires : 2x20 = 40 m²
- Service contrôle : 34 m²

| ESPACE | NOMBRE | SURFACE M ² |
|----------------------------|--------|------------------------|
| AMÉNAGEMENT POUR LE PUBLIC | | |
| GARE ROUTIERE | | |
| Hall d'accueil | 3 | 200 |
| Espaces d'attente | 5 | 5x150 |
| Guichets | 6 | 6X20 |
| Bureau d'information | 2 | 3X12 |
| Sanitaire (hommes) | 3 | 3X30 |
| Sanitaire (femmes) | 3 | 3X30 |
| Service messagerie | 1 | 40 |
| Bureau d'enregistrement | 1 | 30 |
| Tabac et journaux | 3 | 3X40 |
| Protection civile | 1 | 30 |
| Salle de priere | 1 | 55 |
| Infirmierie | 1 | 50 |
| Pharmacie | 1 | 40 |
| Bureau de police | 1 | 25 |
| Bureau agents de sécurité | 1 | 29 |
| Stockage baguage | 3 | 3X15 |
| Consigne a baguage | 1 | 40 |
| Fast food | 2 | 2X50 |
| Cafeteria | 2 | 2X50 |
| Restaurant | 1 | 200 |

| | | |
|---------------------|---|------|
| Fleuriste | 1 | 35 |
| Chaussures habiment | 2 | 2X50 |
| Parfumerie | 2 | 2X40 |
| Bijouterie | 1 | 45 |
| Librairie | 2 | 40 |

7.3. Approche contextuelle:

7.3.1. Présentation de la zone d'intervention et son environnement immédiat:

L'aire d'intervention se localise dans la partie Nord-est de la ville de Dellys, plus exactement dans le versant nord du cap de cette ville qui représente une zone de transition importante entre la mer et le centre historique «la Casbah». Elle est aussi la porte de cette dernière, malgré sa forte déclivité vers la mer, sous forme de talus et son occupation actuelle par le bâtiment de la gendarmerie, une brigade BMPG, un stade "qalota", une antenne des PTT et une petite gare routière anarchique.

7.3.2. Caractéristique de la zone d'intervention:

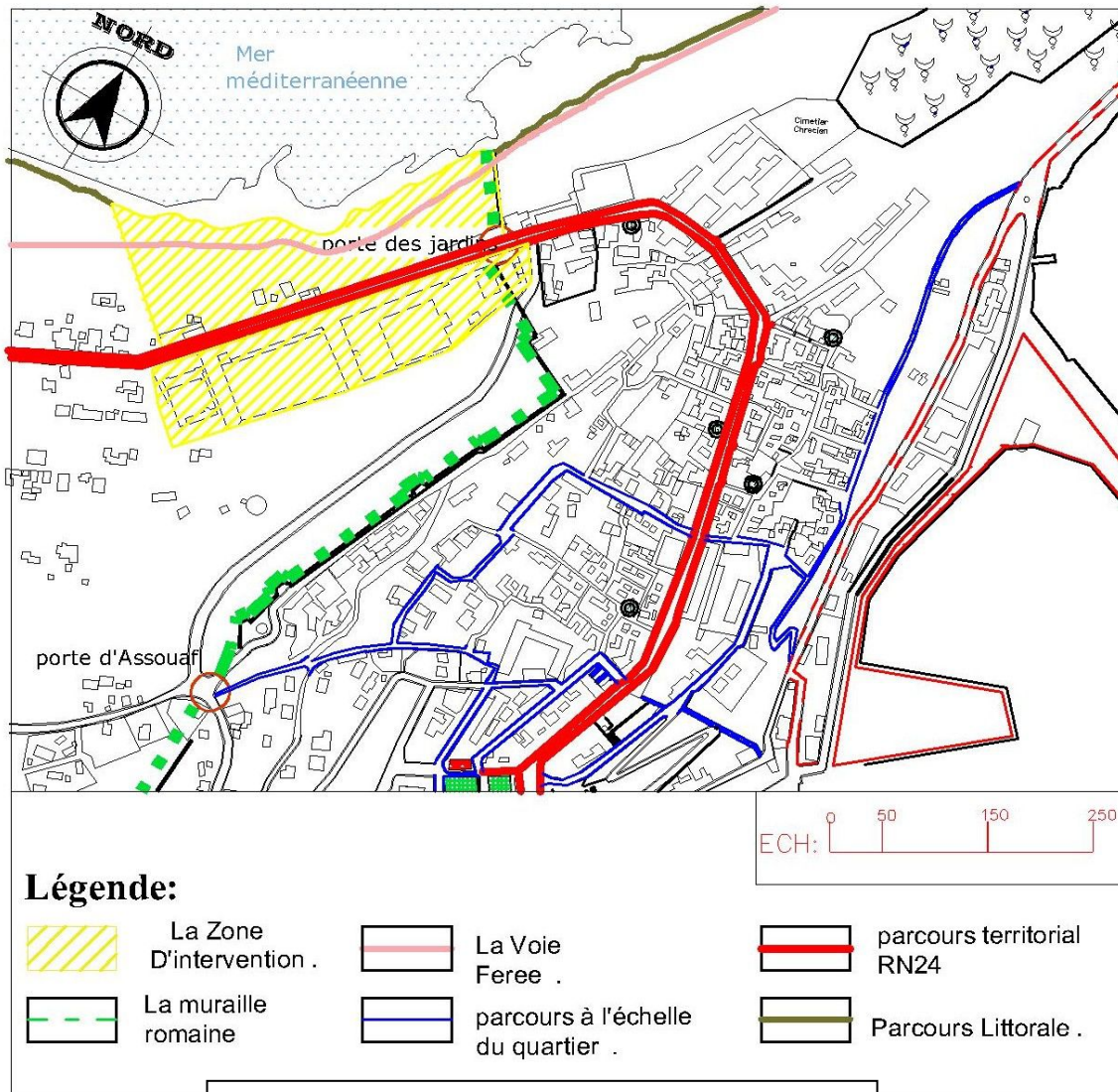


Figure III.25: Carte de la structure voiries et nœuds

Voirie: Il existe 2 niveaux dans la hiérarchie des voies, qui sont la route nationale N24, la rue à l'échelle du quartier ainsi que l'ancienne voie ferrée et le parcours littoral.

Le rapport fonctionnel:

Les parcours territoriaux et la topographie de la zone d'intervention l'ont divisé en quatre entités principales:

- L'entité résidentielle (La Casbah)
- L'entité de détente
- L'entité socioculturelle qui donne sur la mer
- L'entité de plaisance

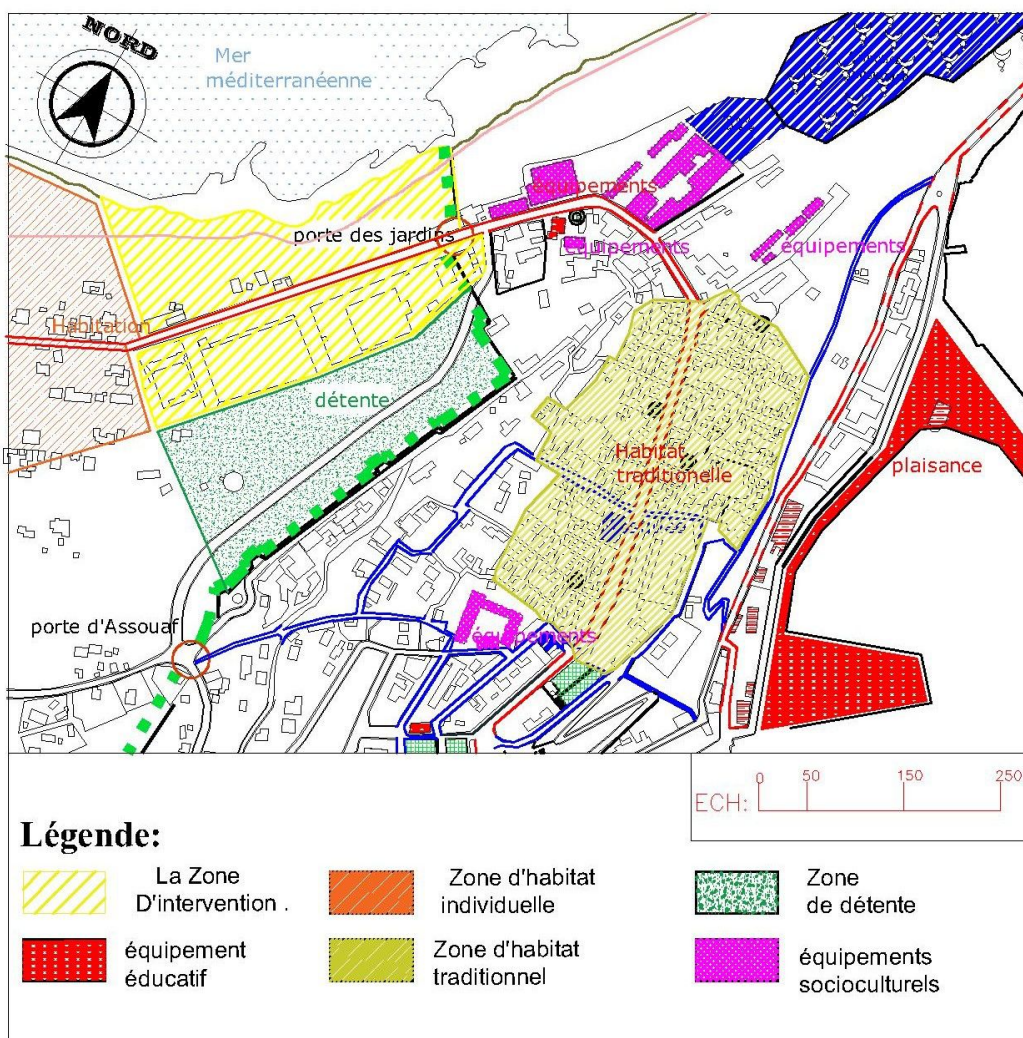


figure III. traité par l'auteur

Le cadre bâti: L'aire d'intervention se compose de plusieurs zones de bâti:

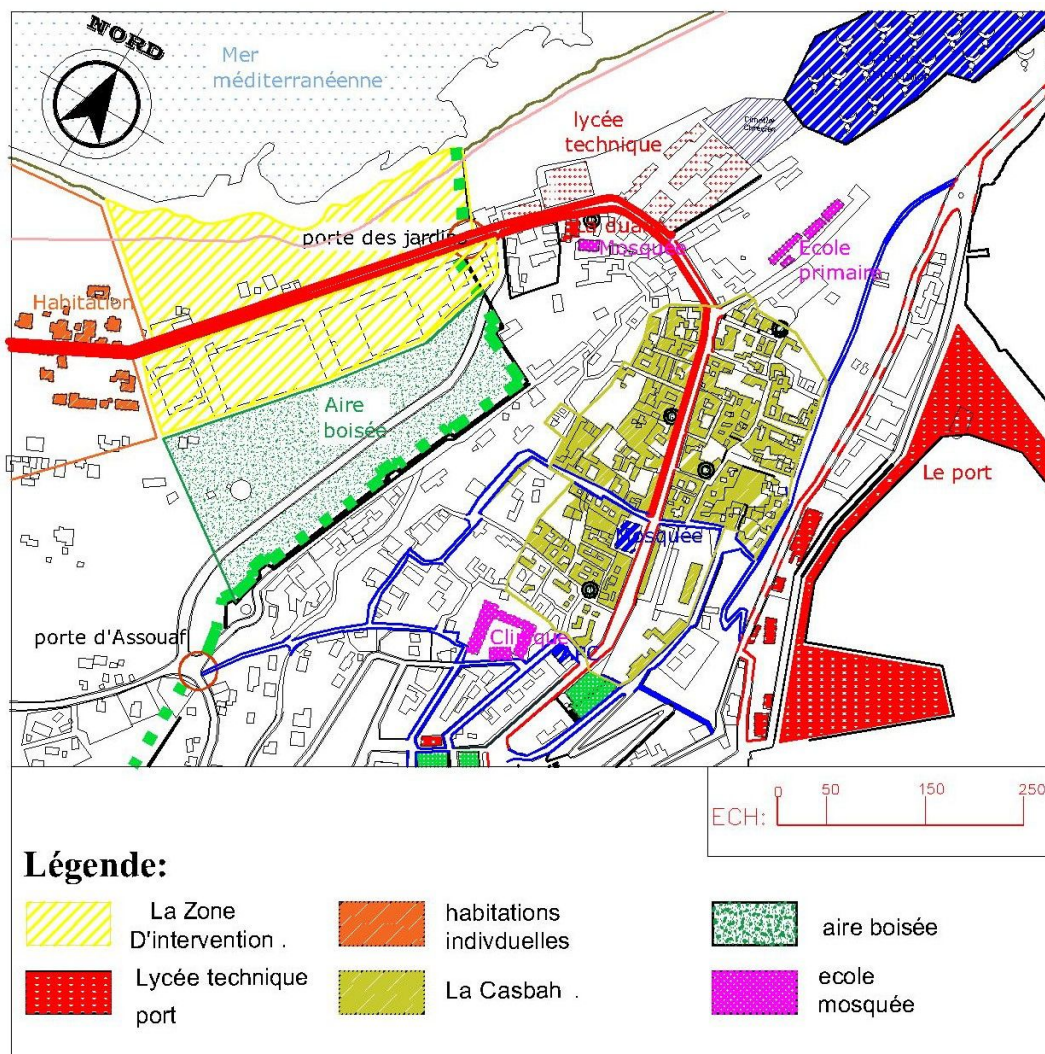
Zone d'habitation: qui se situe à l'ouest et qui se compose essentiellement d'habitat individuel,

Zone socioculturelle et de service: qui se situe au nord est et qui se compose d'un lycée technique, d'école primaire, d'une mosquée et de la douane.

Zone d'habitation traditionnelle: qui se situe à l'est et qui comprend la Casbah de Dellys

Zone d'habitation coloniale: qui se situe au sud et qui comprend le bâti colonial.

Zone de plaisance: qui se situe à l'est et qui comprend le port



(Figure III. traité par l'auteur)



Figure III.26 :vue aérienne du site et son environnement immédiat,google earth (traité par auteur 2017)

L'aire d'intervention est limitée par:

- La mer méditerranéenne au Nord.
- Une aire boisée au Sud.
- Des habitations individuelles à l'Ouest.
- Un lycée technique à l'Est.

7.3.3. Données topographiques de la zone d'intervention:

Le site d'intervention s'étend sur une superficie d'environ 10 hectares et se compose de trois paliers de différentes pentes, allant vers le Nord avec une dénivelée de 75 m dont le premier palier qui est l'aire boisée très accidentée, le deuxième où se trouve actuellement la gendarmerie et la petite gare routière et le troisième qui descend vers la mer sous forme de talus avec une très forte pente.

Le tracé des profils transversaux et longitudinaux:

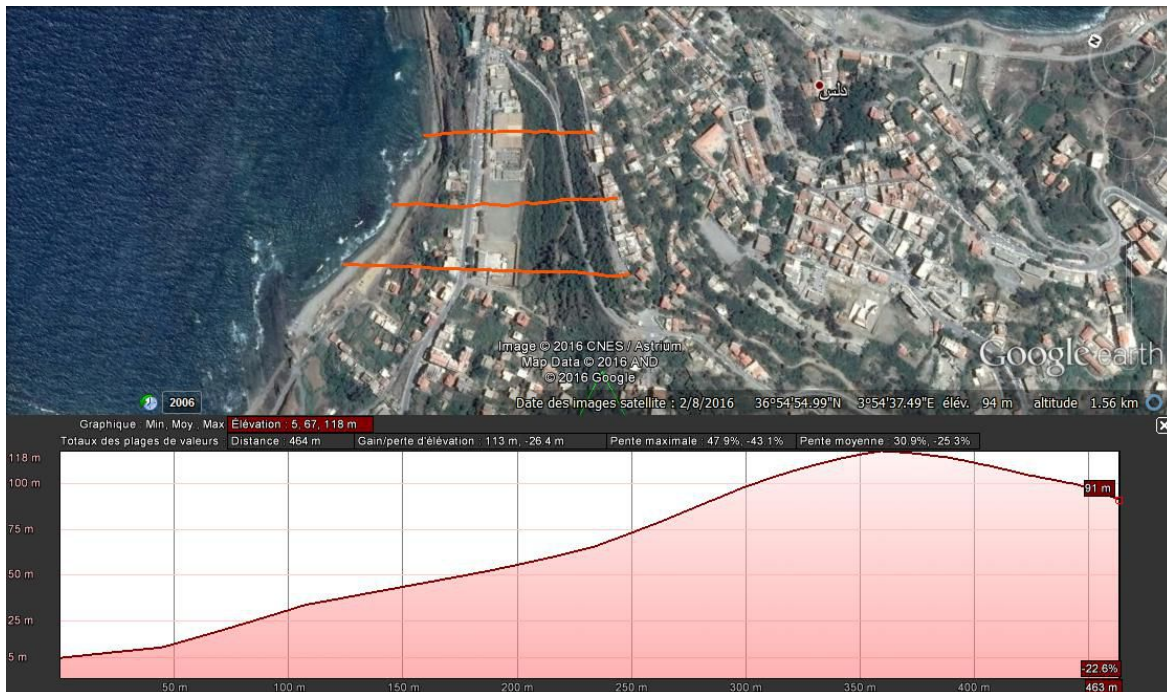
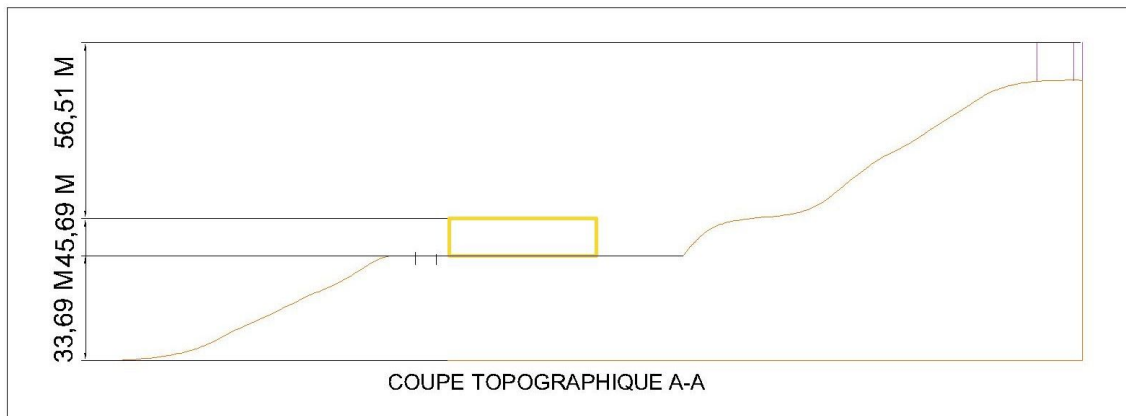


Figure III. Coupe A-A transversale du site
Source: Google Earth; traité par l'auteur; 2017



Figure III. Vue d'élévation du site en 3D, Google Earth(traité par l'auteur 2017).



figureIII (traité par l'auteur) 2017

Problématique spécifique de la zone d'intervention:

- La croissance linéaire le long du parcours territorial historique RN24 (provoque l'absence de la relation ville-mer).
- L'absence des activités (mobilité, touristique, nautique, commerciale...).
- La présence d'un cadre paysager important et le manque d'exploitation de cette potentialité.
- L'altération des vestiges romains (la muraille et le bastion)
- L'inexploitation des éléments naturels du site (l'aire boisée)
- L'absence d'une relation entre les trois entités.
- La présence de barrière naturelle (talus, topographie du site) qui rendent la construction difficile dans celui ci.

Cette problématiques nous amène à poser un certain nombre de questions:

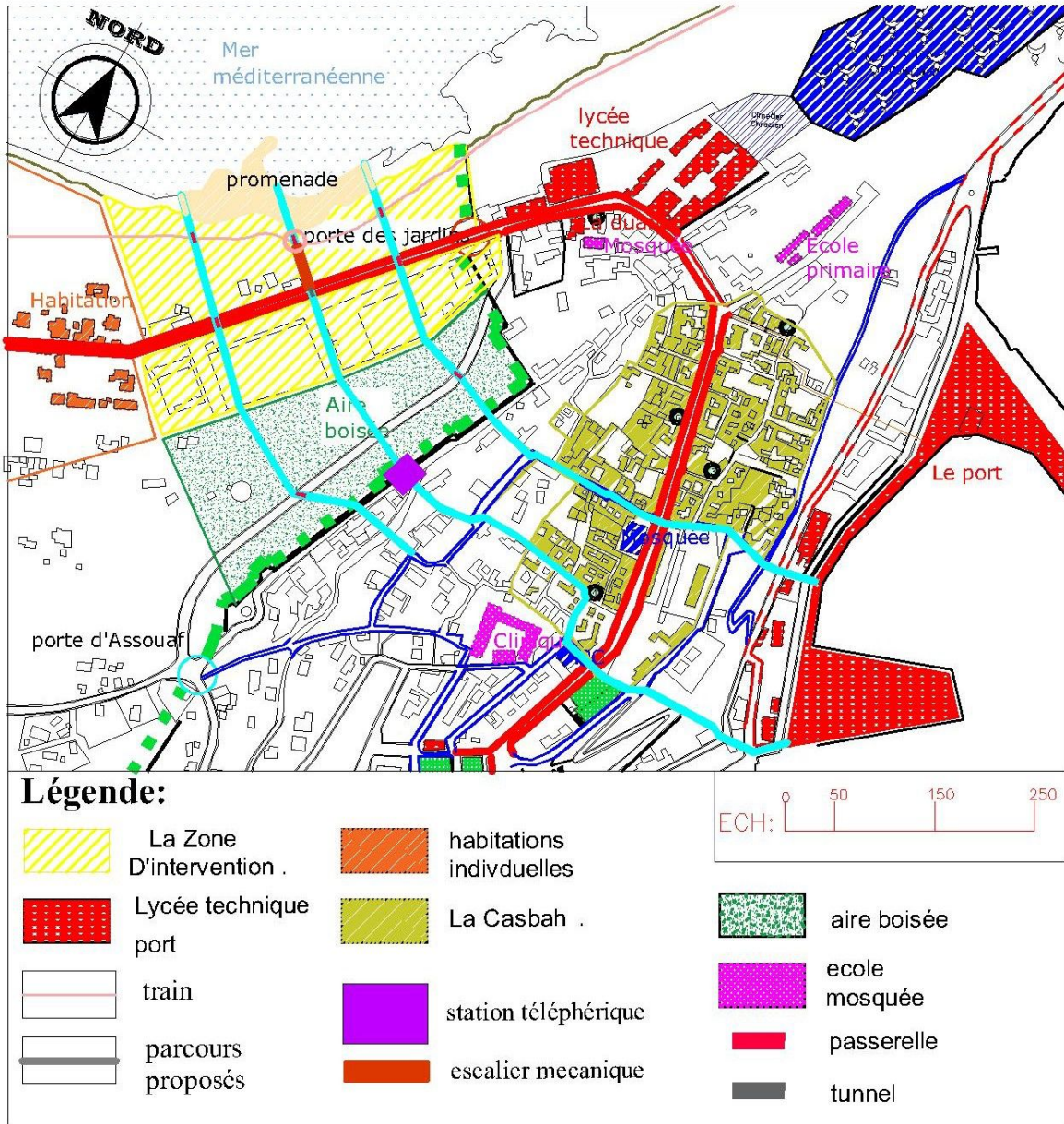
1. Comment rétablir la relation ville-mer ?
2. Comment rétablir la relation entre les trois entités fonctionnelles ?
3. Comment exploiter les potentialités du périmètre d'intervention en matière d'échange, de commerce et de tourisme?
4. Quel est le bon programme d'équipements et les différents aménagements qui peuvent assurer le bon fonctionnement de ce périmètre?

Proposition d'un plan d'aménagement à l'échelle du quartier d'intervention:

- Réaménagement de l'aire d'intervention afin d'exploiter ses potentialités par l'aménagement de l'aire boisée et l'intégration de la muraille d'époque française.

- L'animation de la zone par des projets qui vont assurer les fonctions principales suivantes: «le transport et l'échange, la détente ainsi que l'hébergement»
- Assurer la continuité spatiale et visuelle de la muraille vers la mer par un téléphérique,
- un tunnel et des escaliers mécaniques .
- Établir la relation entre les quatre entités par le prolongement des parcours jusqu'à la mer.
- Revitaliser la gare routière anarchique qui se trouve dans le site pour améliorer la mobilité et la fluidité et promouvoir le concept d'échange par l'élaboration d'une nouvelle gare multimodale
- Moderniser l'axe ferroviaire par la création d'une station train urbain et aménagement de cette partie du site

- La valorisation de la porte des jardins qui est la porte de la ville en point d'articulation entre l'aire boisée et la partie de la gare ferroviaire en contrebas.
- création d'une petite Gare maritime



(Figure III. traité par l'auteur)

7.4. Approche architecturale:

7.4.1. Concept du plan de masse:

Toute conception architecturale nécessite une réflexion basée sur des concepts et des principes architecturaux afin d'assurer une formalisation d'un ensemble architectural cohérent répondant à toutes les contraintes. Cet effet d'entraînement nécessite que les fonctions correspondent aux besoins et motivations des populations environnantes. Dans ce but, le plan d'aménagement élaboré pour le contexte de l'aire d'intervention répond aux exigences naturelles et artificielles existantes et respecte les 03 systèmes de la conception du plan de masse par la proposition de différentes actions, représentées dans les étapes suivantes:

La première étape :

système de découpage de la zone d'intervention :

Suivant les parcours proposés précédemment, l'aire d'intervention va être divisée en 04 parties de différentes fonctions

La première partie sera un jardin public, suivant une réflexion par rapport à la porte de la ville et la muraille d'une part, et comme une articulation entre les 2 espaces de détente d'autre part (continuité fonctionnelle).

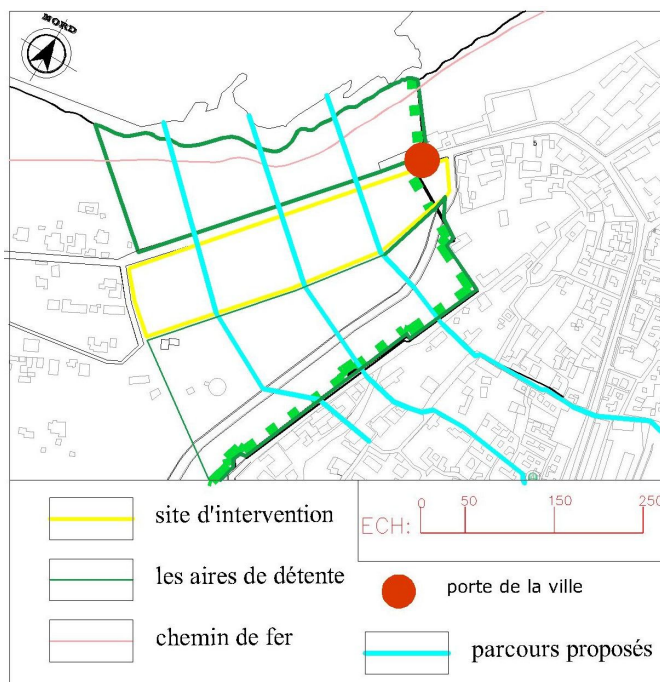
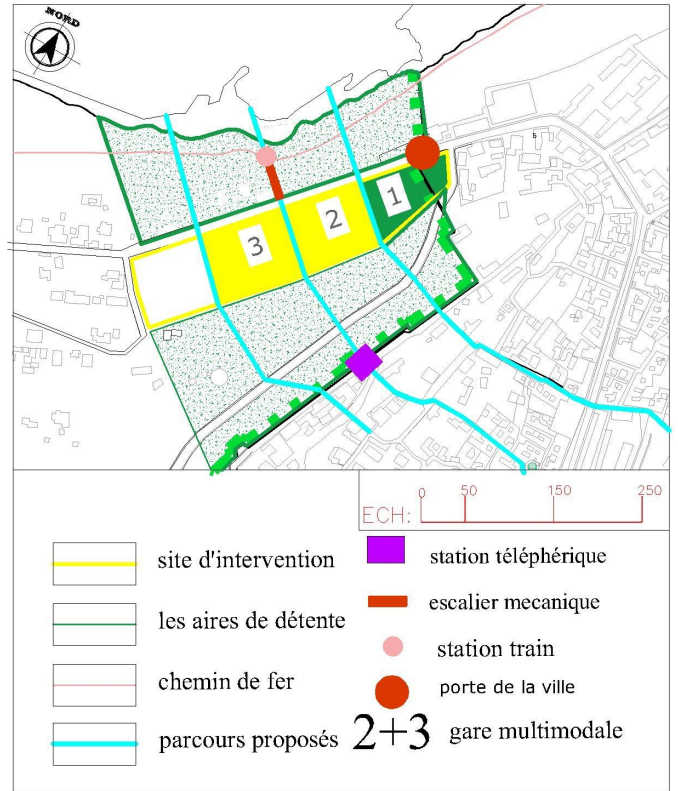
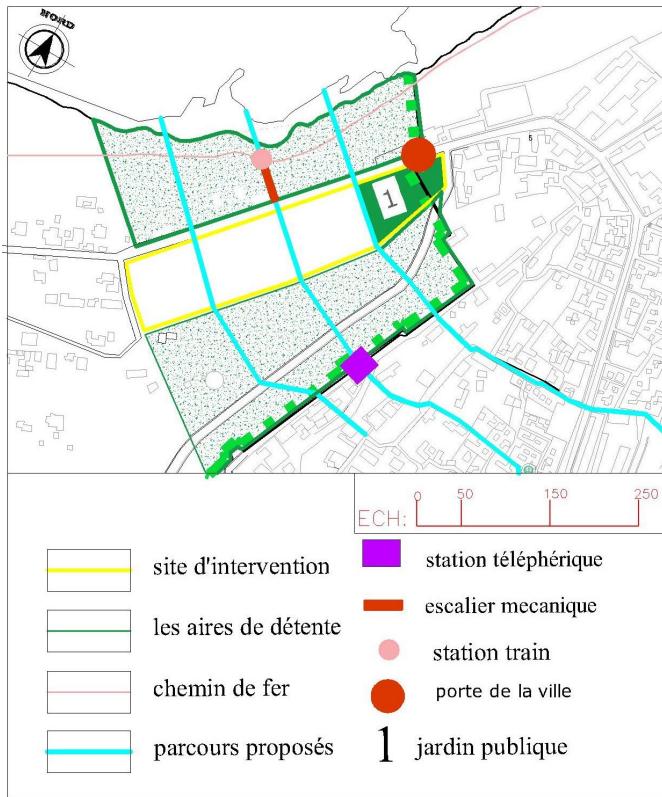
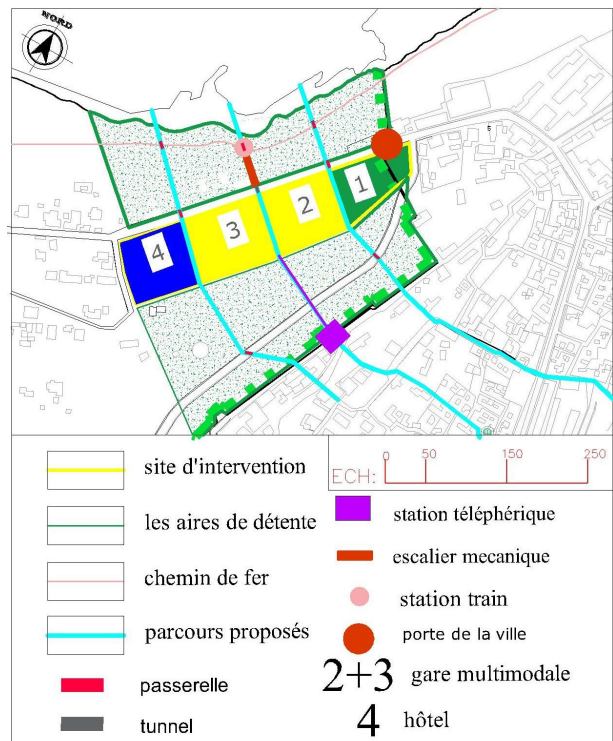


Figure III traité par l'auteur 2017



La deuxième et la troisième partie constitueront la gare multimodale car elle est le point de convergence qui contient et qui mène vers les différents moyens de transport par un parcours qui part de la station téléphérique jusqu'à la gare maritime.

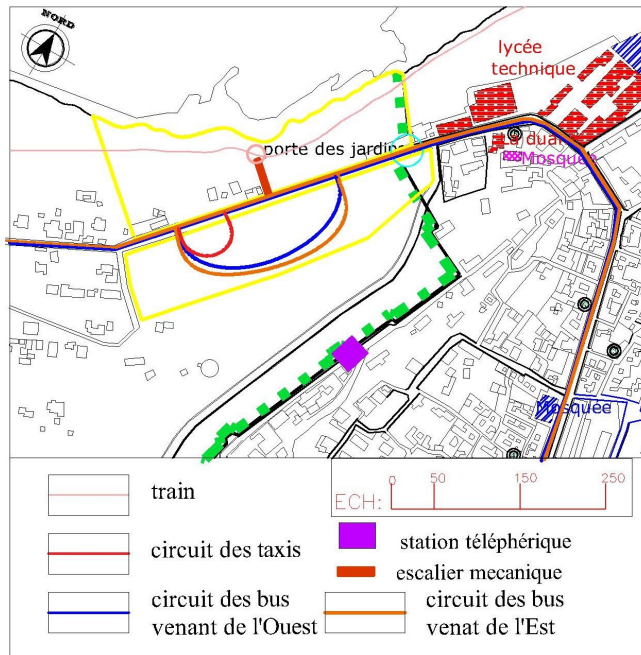
La quatrième partie sera consacrée à l'hébergement (hôtel) suivant une réflexion par rapport à la zone d'habitation juste à coté et comme une continuité de la gare multimodale et un service complémentaire du voyage.



La deuxième étape :

Système de circulation :

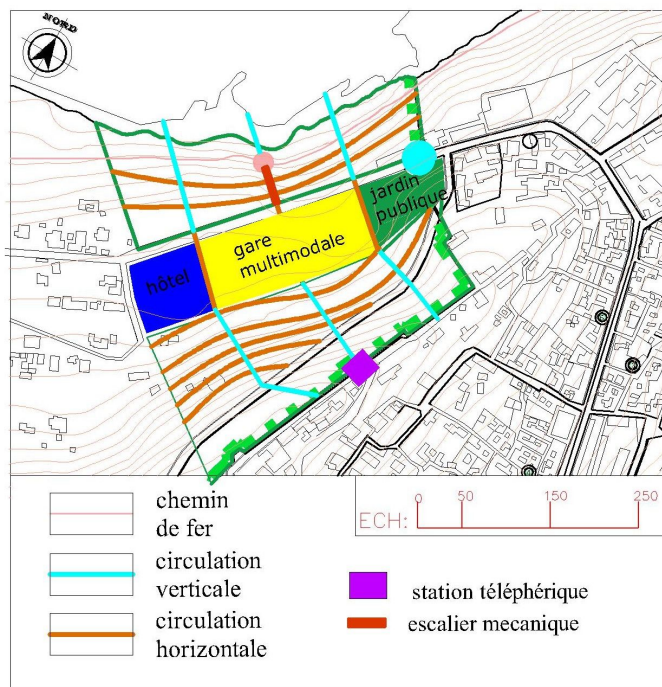
Pour accéder au site d'intervention, il est proposé 02 entrées et des sorties différentes suivant le découpage de la zone: une pour les bus venant de l'ouest et les véhicules et une autre pour les bus venant de l'Est pour faciliter la sécurité et le contrôle et éviter l'embouteillage et l'encombrement.



La troisième étape :

Systèmes d'aménagement des espaces extérieurs :

Les espaces extérieurs (l'aire boisée et la partie de la gare ferroviaire) vont être aménagés en parcours piétons (circulation horizontale) et des escaliers pour passer d'un niveau à un autre (circulation verticale) suivant les courbes de niveaux dont l'équidistance est de 5m, et aussi par la création de



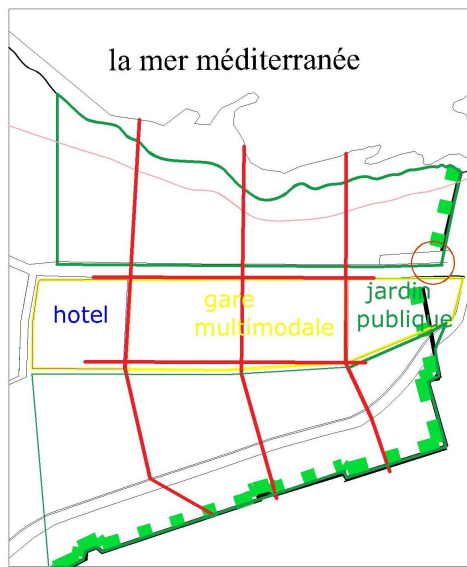
bassins d'eaux le long de la route nationale, qui seront une source de détente et de plaisance vu l'influence paysagère et esthétique de l'eau sur la nature .

7.4.2. Genèse de forme :

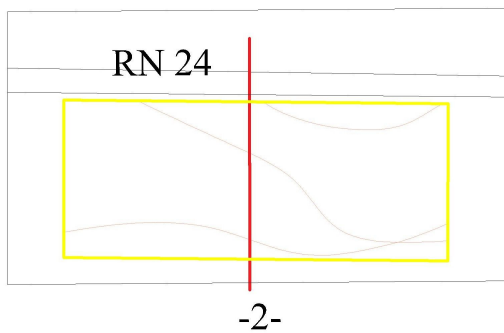
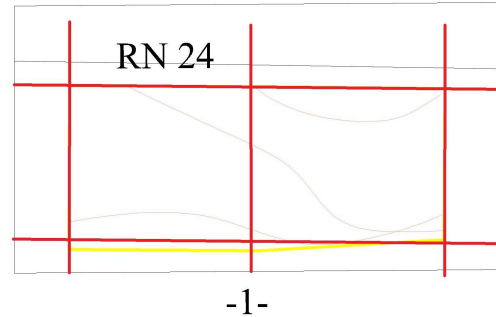
A partir de la proposition des 02 systèmes de découpage et de circulation, nous avons obtenu 03 enveloppes, la première, est un espace non-bâti qui est le jardin public et les 02 autres sont des masses bâties : la gare multimodale et l'hôtel.

Les masses bâties sont réfléchies par rapport à la pente du site, sa forme et ses composantes topographiques comme suit:

La gare multimodale:

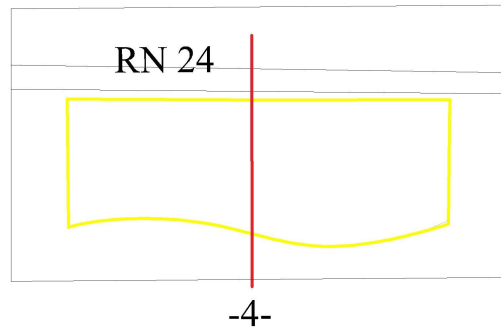
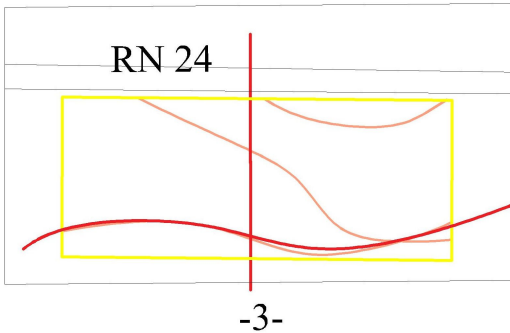


La projection des principaux axes qui découpent le site et ses limites ont fait sortir la forme primaire de la gare en rectangle

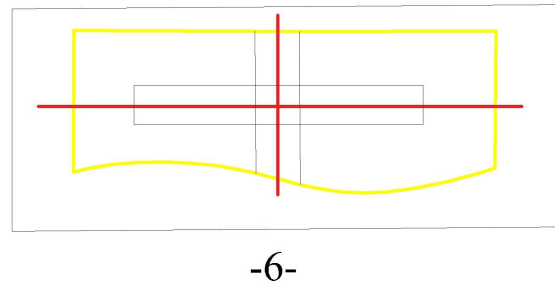
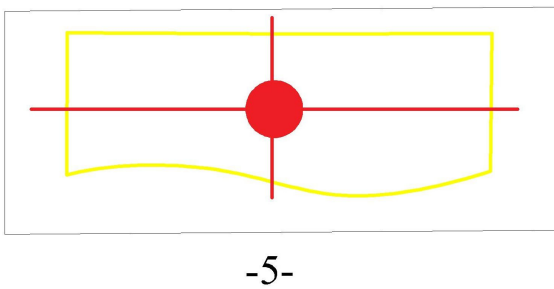


Dans cette masse on a adapté l'alignement avec un recul de 5 m, suivant une réflexion par rapport à la route nationale dans le respect de la logique de la conception de l'aménagement urbain.

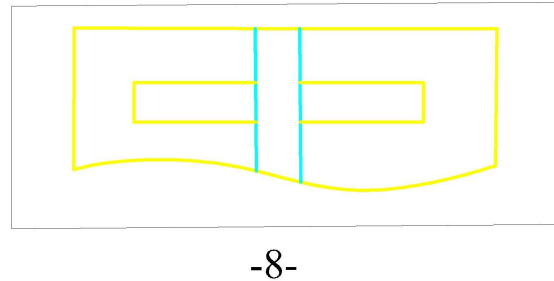
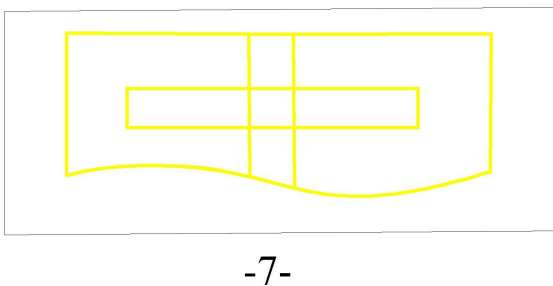
Un autre axe va être projeté suivant la courbe de niveau dans le coté Sud, qui fera l'objet de soustraction pour le rectangle le rendant plus fluide ce qui permettra une meilleure circulation pour les véhicules et les bus.



Un autre axe longitudinal va être projeté pour relier les deux parties de la gare, et le point d'intersection entre les deux axes constituera un espace central important pour cette gare.

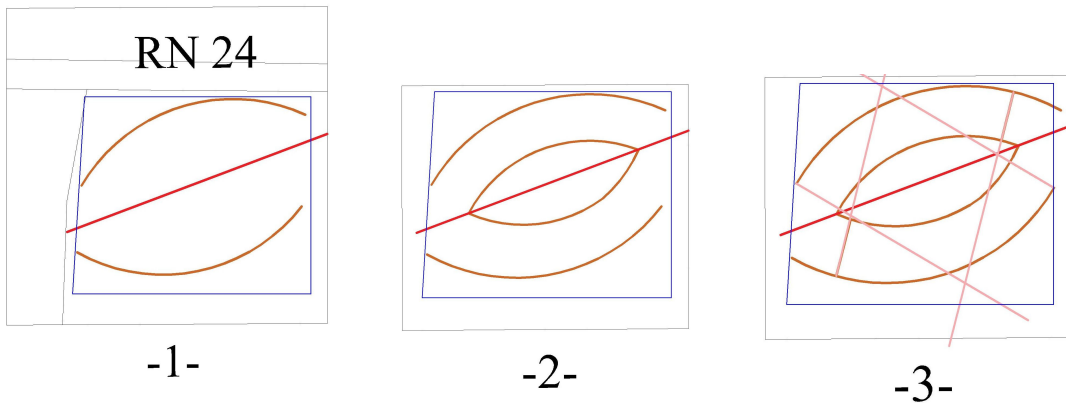


La projection d'un puits de lumière sous forme de patio faisant référence à la maison type de la Casbah de Dellys. Ce patio sera découpé en deux par un passage couvert qui favorise l'axe principal qui relie le centre historique à la mer à travers cette gare.



L'hôtel:

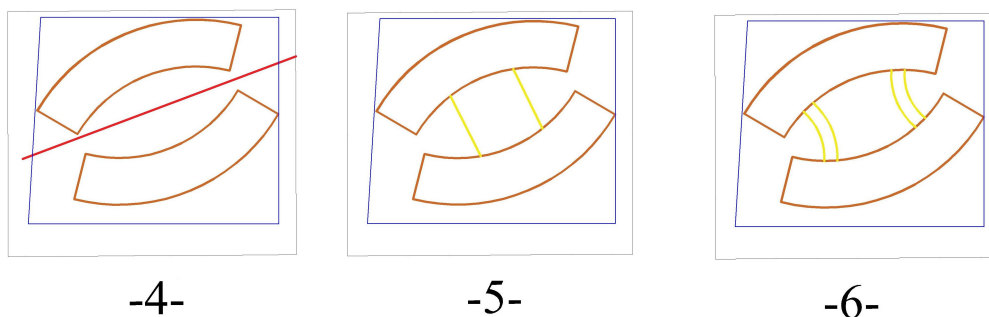
Dans cette masse on a aussi prévu un alignement avec la RN24 mais avec une orientation nord-ouest afin d'obtenir de meilleures vues panoramiques sur la mer d'un coté et sur l'aire boisée de l'autre et pour que l'hôtel soit perceptible comme un élément d'appel depuis la voie du coté Ouest.



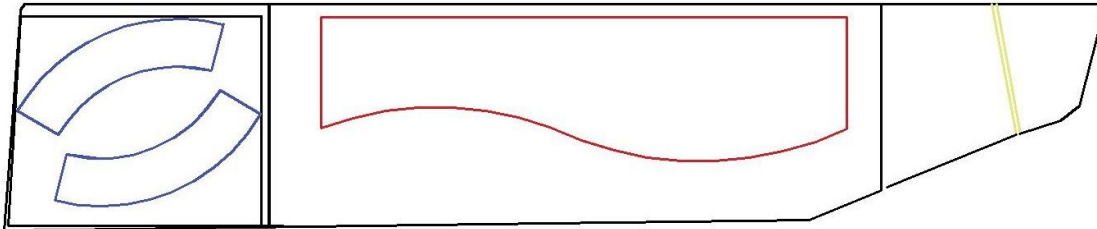
Une continuité formelle est réalisée avec la gare dans la partie sud, afin d'obtenir une entité homogène et cohérente et d'arriver à un projet unifié.

Il a été procédé à une soustraction de volumes pour avoir une forme plus géométrique par le prolongement des deux axes qui partent des deux centres des arcs.

L'introduction d'un puits de lumière qui rappelle toujours l'ambiance traditionnelle de la maison Dellysienne et dans la continuité de la logique géométrique de la gare .



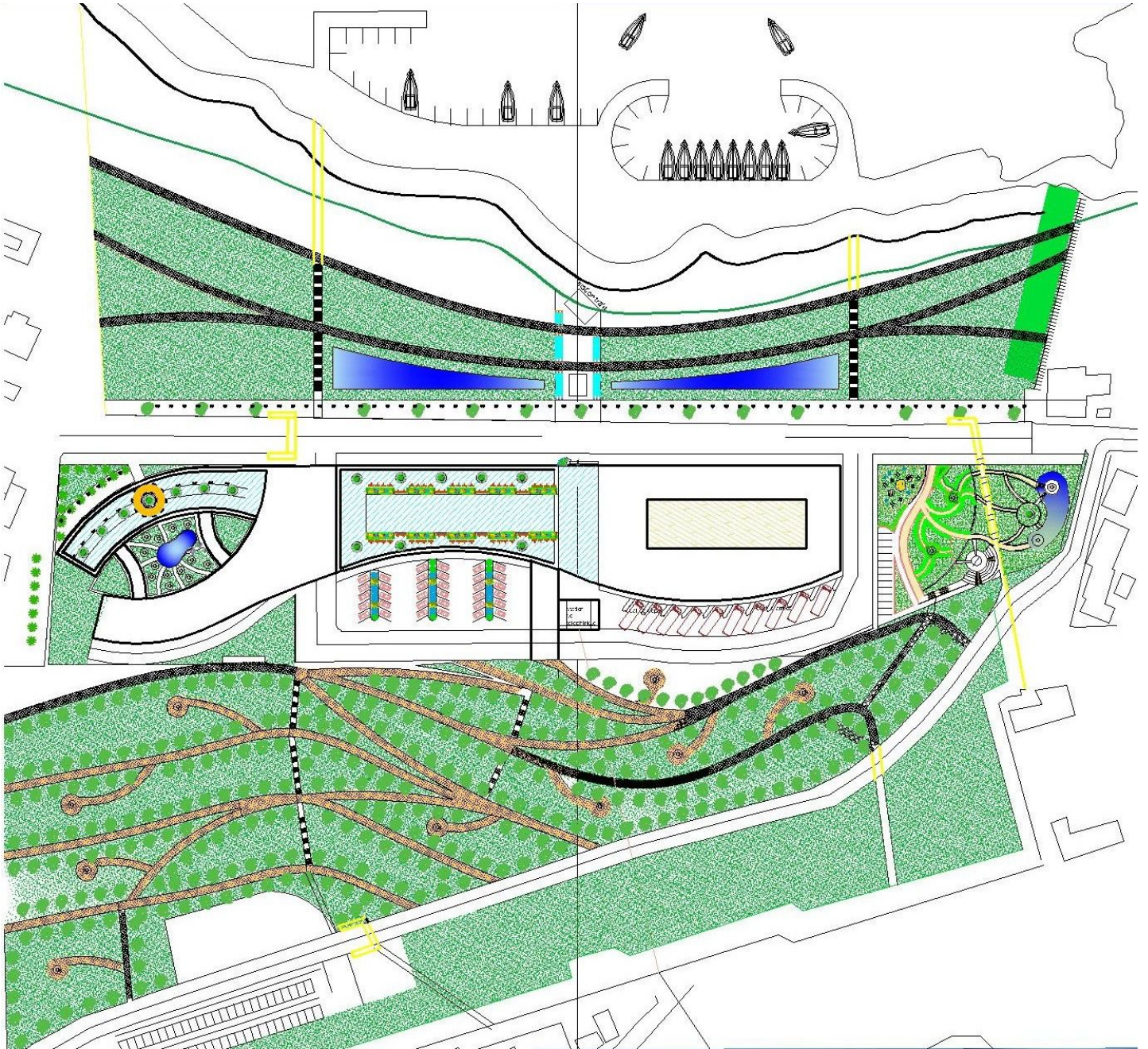
Enfin, les deux parties de l'hôtel sont reliées par deux passages qui traversent et ouvrent sur la cour intérieure

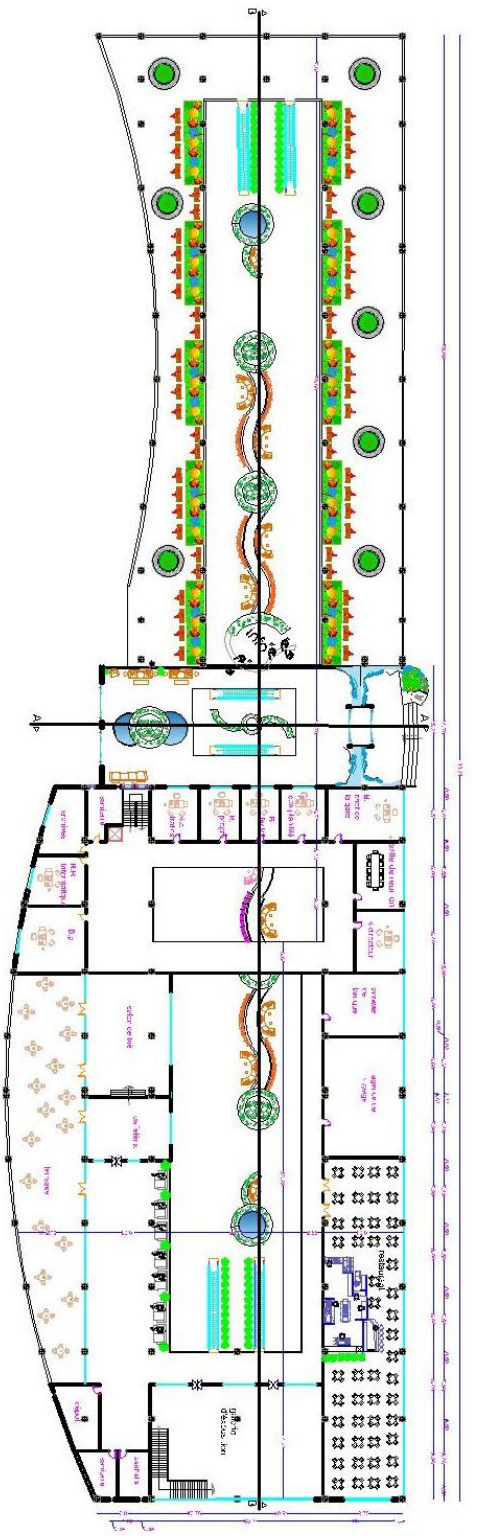


Conclusion générale:

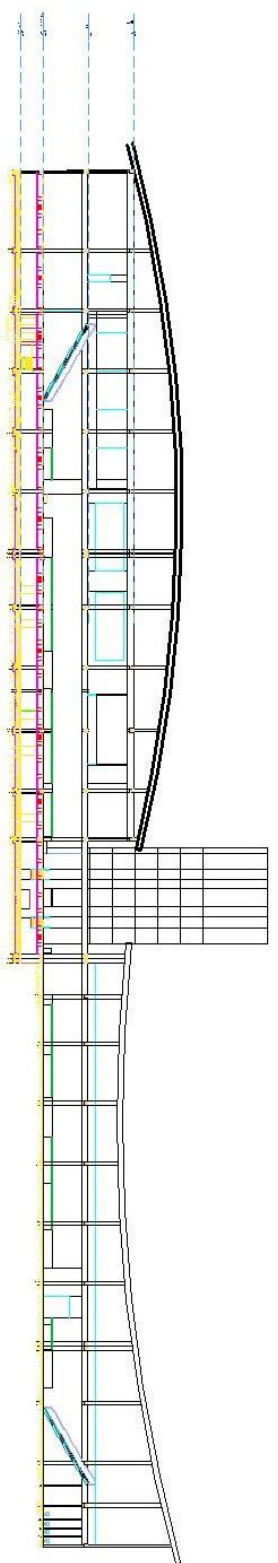
Dans ce travail nous avons essayé d'appliquer les principes de l'analyse typomorphologique, en commençant par le territoire de la Kabylie du Djurdjura occidental, territoire de référence de la ville de Dellys, jusqu'au projet urbain et au projet d'Architecture dans la ville de Dellys. L'on a tenté d'établir la relation entre la mer et le centre historique, tout en préservant le caractère urbain et les atouts naturels du site en s'intégrant dans celui-ci. Nous avons aussi essayé d'intégrer l'idée de la gare multimodale qui répond à la préservation du centre historique d'une part, en le reliant aux différents moyens de transports et en l'ouvrant vers la mer et à la transformation de cette zone d'intervention, et d'autre part à travers une intervention urbaine. Nous pensons ainsi avoir donné une nouvelle vision de la ville de Dellys en élaborant ce projet, jouxtant l'une des portes de la ville.

Plan de masse de la gare multimodale:





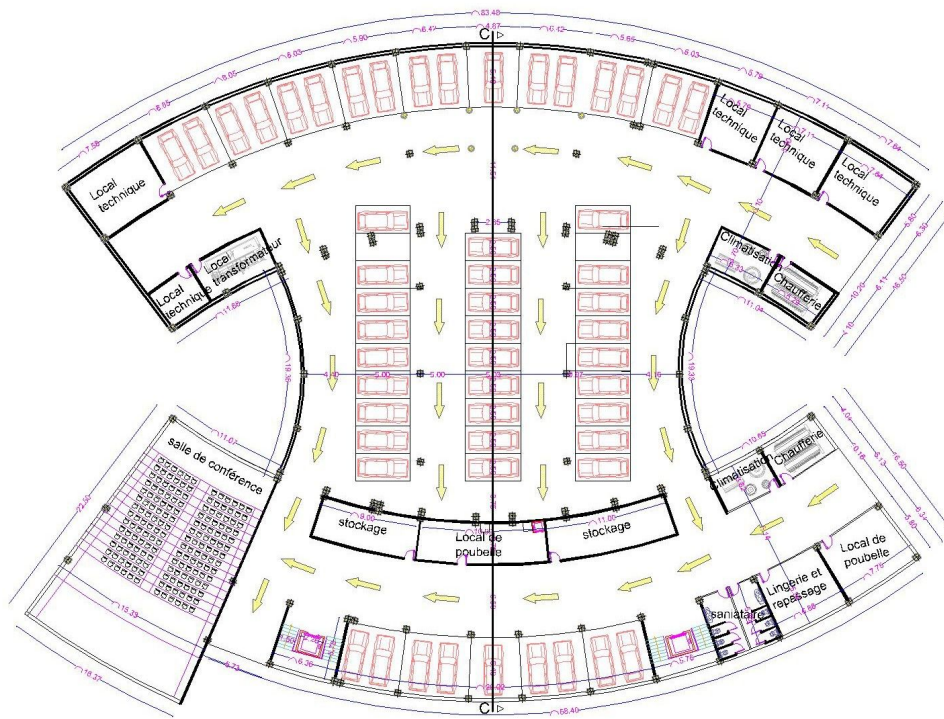
1ER ETAGE



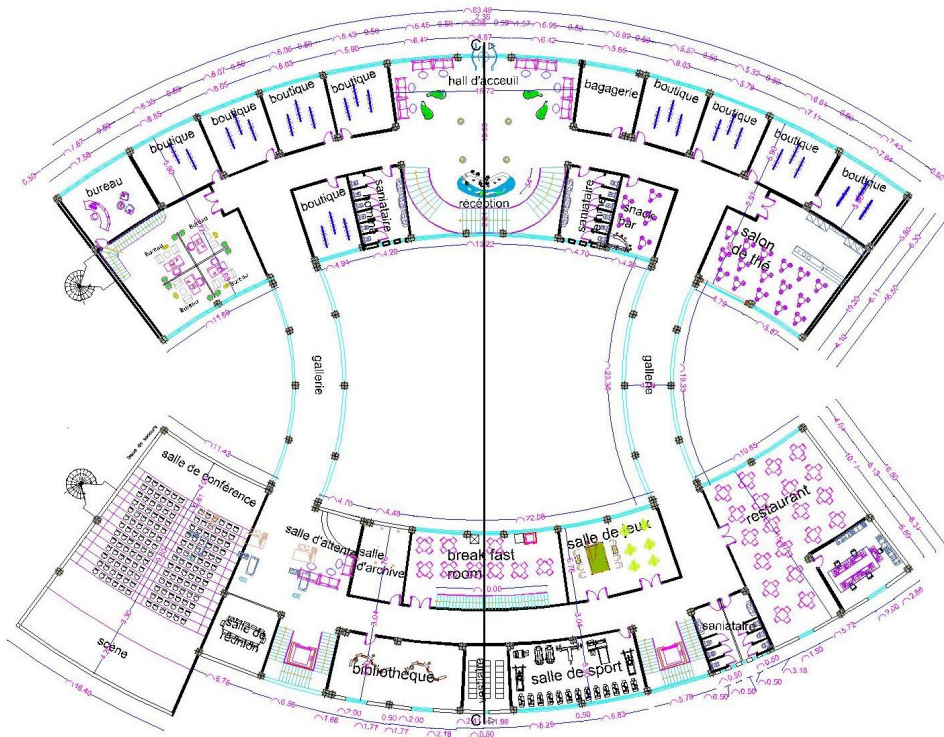
COUPE B-B

Scale 1:500

Plans de l'hôtel:

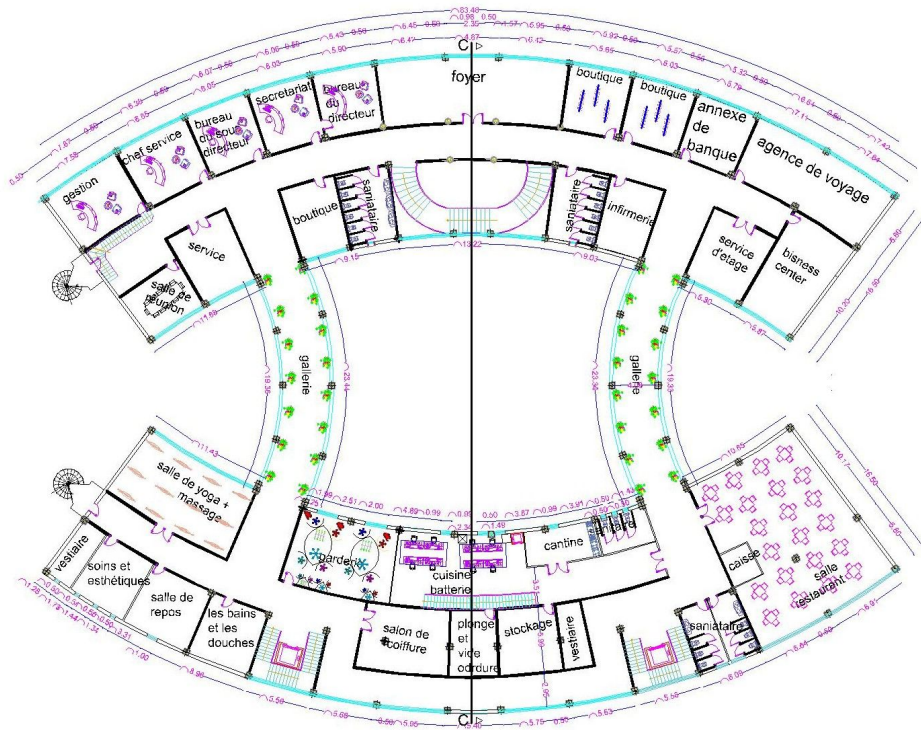


PLAN SOUS SOL

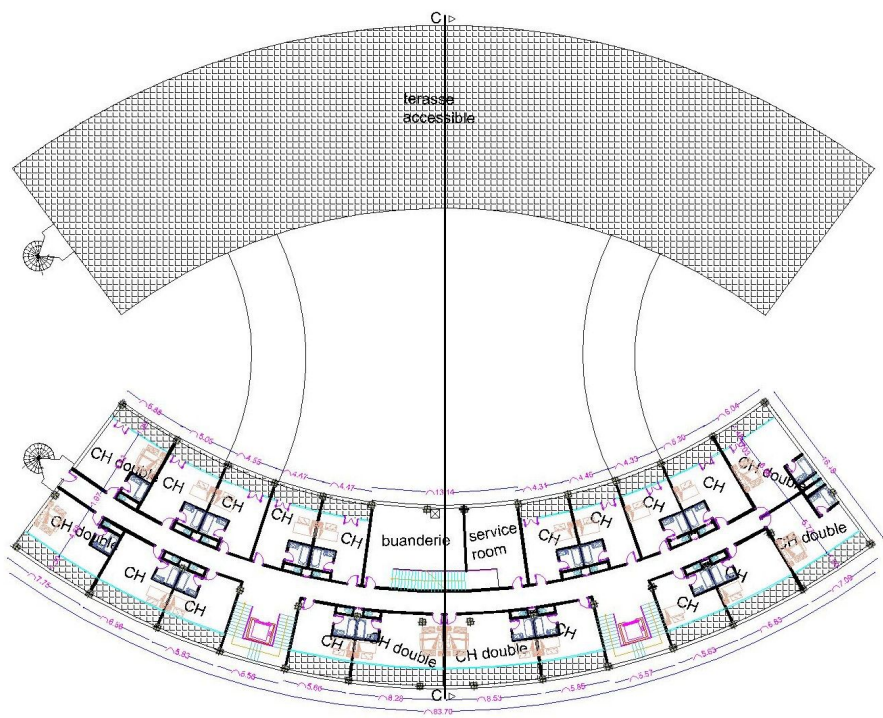


PLAN RDC



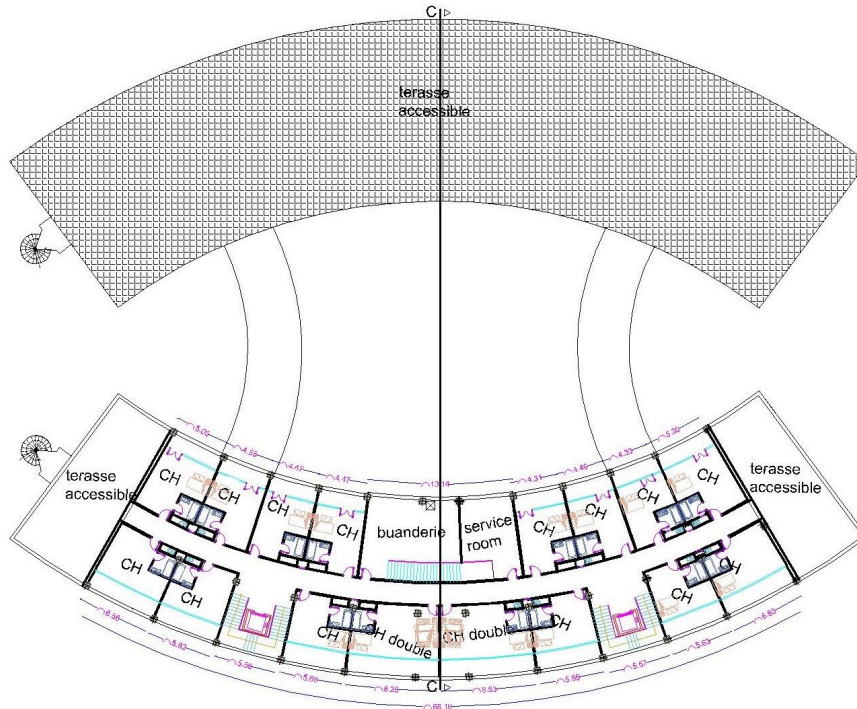


1ER ETAGE



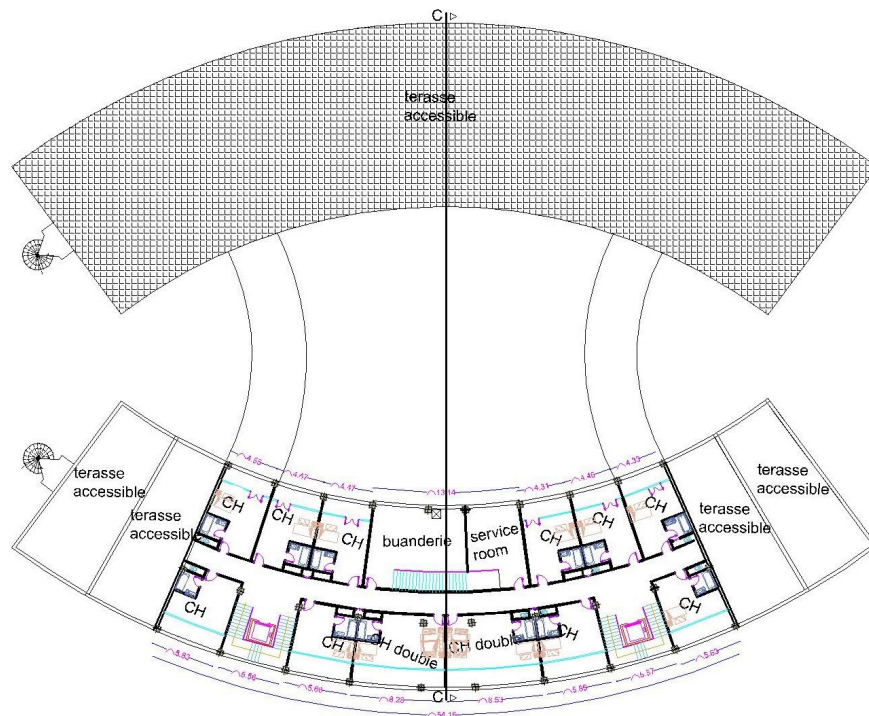
2EME ETAGE





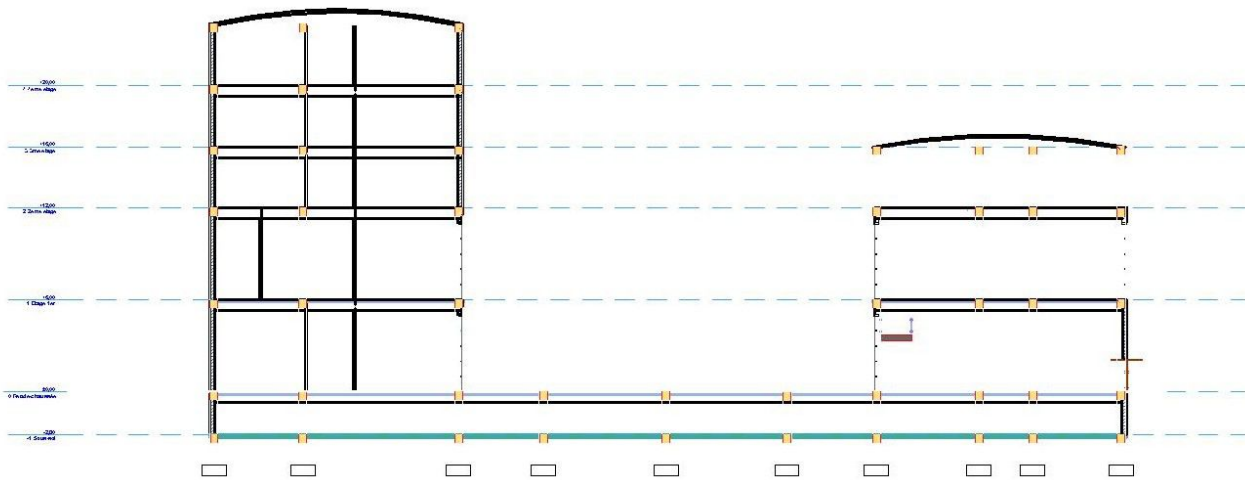
3EME ETAGE

0 5 m



4EME ETAGE

0 5 m



COUPE C-C

Vue en 3D:



