



REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET
POPULAIRE MINISTÈRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA
RECHERCHE SCIENTIFIQUE

UNIVERSITE –BLIDA 01-
INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME

MEMOIRE DE MASTER

Option : Architecture et Ville et Territoire

Le Thème :

**Marquer l'entrée de la ville par l'amélioration de la relation ville et mer à
travers un tourisme attractif**

Cas d'étude : L'entrée Est de la ville de Jijel

Projet : Conception d'un hôtel de luxe

Présenté par :

M^{elle} : LABED NADA

M^{elle} : GOUDJIL LYNDA

Devant le jury composé de :

M^{me}: BOUALI KARIMA

M^{elle} : BOUKROUH DOUNIA

Mr: MESKINE

M^{me} : TIAR

Encadreur

Assistante

Président

Examinatrice

ANNEE UNIVERSITAIRE : 2016/ 2017

REMERCIEMENT

Au terme de ce travail, nous remercions sincèrement et profondément Le bon Dieu qui nous a donné le courage, la patience et la force pour accomplir ce modeste travail.

Nous tenons à remercier tous ceux qui nous ont aidés de près et de loin pour réaliser ce travail :

Tout d'abord, nous adressons nos remerciements à tous les membres du département d'architecture (enseignants et personnels) pour le temps précieux qu'ils consacrent aux étudiants durant leur cycle.

Nous tenons aussi à remercier nos encadrateurs M^{me} Bouali, M^{elle} Boukrouh, pour leurs disponibilités, leurs conseils, leurs suggestions et leur encadrement qui nous ont été d'un grand apport, en plus, de nous avoir inculqué une vision nouvelle de l'architecture et un plus grand intérêt pour l'urbanisme.

Enfin il nous est très agréable d'exprimer nos meilleurs sentiments envers les membres de jury, qui ont bien voulu nous honorer de leur présence et assister à la soutenance de notre projet afin d'évaluer nos efforts.

Nous espérons être à la hauteur de la confiance qu'ils ont bien voulu placer en nous et nous les remercions d'avance.

A vous tous Merci.

- GOUDJIL LYNDA
- LABED NADA



DEDICACE

Je tiens à dédier ce modeste travail à ma famille :

A cette grande dame qu'est ma mère, cette douce maman qui me couvre d'affection et de tendresse et que je ne saurais trop remercier pour tout ce qu'elle a fait et continue de faire pour moi. Elle qui, par son encouragement, a fait de moi ce que je suis aujourd'hui.

Elle qui a veillé sur moi et continue de le faire. Elle qui a toujours été là pour moi. Elle qui m'a offert toute son attention A ma précieuse mère je dédie ce travail.

Cet homme qui m'épate, qui me fascine et qui reste mon exemple : cet homme qui a toujours été là pour moi ; qui m'a épaulé et m'a aidé du mieux qu'il pouvait ; qui m'a offert toute son attentions et n'a cessé de m'apprendre la vraie valeur de cette vie.

A mon père je dédie ce travail.

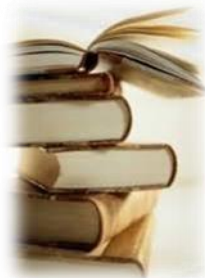
A mes chères sœurs Lydia et Maria.

A mes chers frères Zineddine et Salim

Mes grands-parents Boudjamra, Mouhand, Malha, et a toute la famille.

A ma chère amie avant d'être mon binôme Nada que j'aime trop.

Et enfin à toute personne pour qui j'ai une place dans son cœur, que je connais, que j'estime et que j'aime.



Lynda



DEDICACE

Je dédie ce travail de fin d'étude :

*A la lumière de mes jours, la source de mes efforts, la flamme de mon cœur, ma vie et mon bonheur ; maman « **Souad** » que j'adore.*

*A l'homme de ma vie, mon exemple éternel, mon soutien moral et source de joie et de bonheur, celui qui s'est toujours sacrifié pour me voir réussir, à toi mon père « **Brahim** ».*

*A mon fiancé « **Oussama** », Merci pour ton encouragement, ton aide, tes sacrifices, ton soutien moral et matériel, ta gentillesse sans égal.*

*A ma très chères sœurs **Chaïma, Ikram, Basema et Amira**, que je leurs souhaite une bonne chance dans le reste de leurs études et leur vie.*

*A mes très chers frères **Walid et Rahimou** je t'aime beaucoup.*

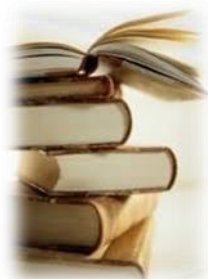
*A la mémoire de mes grands-parents « **Rabah** » et « **Messaoud** » que Dieu te garde dans son vaste paradis.*

A ma grand-mère et à tous les membres de ma famille, petits et grands, Je vous dédie ce travail

*A mes aimables amis, collègues d'étude, et sœurs de cœur, ma meilleure amis **Wissem et Amria**...*

*A ma chère amie avant d'être mon binôme **Lynda** que j'aime trop.*

A tous les membres de ma promotion. A tous mes enseignants depuis mes premières années d'études.



Nada

RESUME :

À travers l'histoire des villes anciennes, la mer a été considérée comme point d'attraction d'échange et de réunion de différentes civilisations, car c'est de l'eau que dépendait le développement économique de la ville.

Depuis quelques années, il y en a un grand d'intérêt à améliorer la relation ville -mer et requalifier les entrées des villes littorales qui se distinguent par leur rôle social et culturel en assurant une action de transition, de passage de franchissement, qui constituent un geste d'hospitalité d'accueil, une porte ouverte sur le monde, un élément symbolique et un repère qui permettent tous aux individus de s'orienter et de s'auto-localiser.

Notre objectif est avant tout de proposer une connexion entre la ville la mer et l'entrée Est de la ville de Jijel. Le projet doit tisser une relation forte entre ces différents espaces tout en proposant un espace d'un nouveau genre ouvert vers la mer ,vers le monde et vers les différentes cultures. Un espace de Vie et de plaisir en accord avec les potentialités du site et ses saveurs, un espace où se rencontre souvent une multitude d'activités liées à la mer dont la fonction urbaine est toujours présente.

Mots clé : l'entrée de la ville, relation ville-mer, tourisme attractif, la ville de Jijel, infrastructures touristiques.

SUMMARY:

Throughout the history of the ancient cities, the sea has been considered as an attraction point of exchange and meeting of various civilizations as the city's economic development depended.

Since few years, there has been an interest in improving the relation between the city and the sea, and re-qualifying the accesses to the seaside cities which distinguish with their social and cultural roles by ensuring an action of a crossing transition of clearing, constitute a gesture of a welcoming hospitality, an open door on the world., a symbolic element, a landmark which permit individuals to orient and locate themselves.

Our purpose is before all; is to analyze a connection between the city and the sea and the East entrance of the city of Jijel. The project has to weave a relationship between these various spaces and proposing at the same time a space of a new kind open towards the sea, the world and the different cultures; a space of life and pleasure in accordance with the potentialities of the site and its delights; a space where a multitude of activities related to the sea often meet of which the urban function is always existing.

Key words: the entrance of the city, the relationship between the city and the sea, attractive tourism, the city of Jijel; tourist infrastructures.

TABLE DES MATIERES

- REMERCIEMENTS.
- DEDICACES.
- RESUME.
- LISTE DES ILLUSTRATIONS, TABLEAUX.
- TABLE DES MATIERES.

CHAPITRE I: INTRODUCTIF.

PRESENTATION A LA THEMATIQUE GENERALE DU MASTER

I.1.INTRODUCTION GENERALE	01
I.2.PRESENTATION DU CAS D'ETUDE.....	03
I.2.1.PRESENTATION DU THEME	03
I.2.2.PRESENTATION DELA VILLE.....	03
I.3.LA PROBLIMATIQUE.....	04
I.4. OBJECTIF.....	05
I.5.PRESENTATION DE LA DEMARCHE METHODOLOGIQUE.....	06
I.6.STRUCTURE DU MEMOIRE.....	06

CHAPITRE II: ETAT DE L'ART.

INTRODUCTION DU CHAPITRE.....	07
II.1.DEFINITION DU LITTORALE.....	07
II.1.2.LE LITTORAL, UN ESPACE ATTRACTIF	07
II.1.3.PRESENTATION DE LA VILLE LITTORALE.....	08
II.1.4.LES VOCATION DE LA VILLE LITTORALE.....	08
II.1.5.L'URBANISME ET L'ARCHITECTURE DU LITTORALE.....	08
1.5. A.PRESETATION DE LA VILLE LITTORALE SUR LE PLAN	08
URBANISTIQUE	
A.1.DEVELOPPEMENT PARALLELE A LA MER	08
A.2.DEVELOPPEMENT PERPENDICULAIRE A LA MER.....	09

1.5. B. SUR LE PLAN ARCHITECTURAL.....	09
II.1.6.LES PROBLEMES QUE VIVENT LES VILLES LITTORALES	10
ACTUELLEMENT.....	
II.1.7.PARTICULARITES DES VILLES LITTORALES ALGERIENNE.....	10
II.1.8.LA RELATION VILLE –MER	11
II.1.9.AMENAGEMENT ET GESTION DES LITTORAUX.....	11
II.2.L’ENTREE DES VILLES LITTORALES.....	13
II.2.1.AMENAGEMENT DE L’ENTREE DE LA VILLE	13
II.3.LANOTION DU TOURISME ATTRACTIF DANS LES VILLES LITTORALES....	15
II.3.1.LE TOURISME ATTRACTIF INTERNATIONAL.....	15
II.3.2.LE TOURISME ATTRACTIF EN ALGERIE.....	16
II.3.3. LES FAIBLASSES DU TOURISME ALGERIEN	16
II.3.4.COMMENT CREE UN TOURISME ATTRACTIF	17
II.3.5.L’IMPACT DU TOURISME ATTRACTIF.....	18
II.4.ETUDES DES EXEMPLES.....	18
II.4.1.PROJET DE CASABLANCA MARINA	18
II.4.2. REVALORISATION DE L’ENTREE DE LA VILLE DE CALVI.....	21
CONCLUSION	23

CHAPITRE III: CAS D’ETUDE.

INTRODUCTION DU CHAPITRE.....	24
III.1. TERRITOIRE NORD –EST DE L’ALGERIE.....	24
III.1.1.SITUATION DU TERRITOIRE.....	24
III.1.2.ETUDE SYNCHRONIQUE DU TERRITOIRE	25
A) SYSTEME EAU ET SOL	26
B) SYSTEME ECOLOGIQUE.....	26

C) SYSTEME PRODUCTIF	27
D) SYSTEME URBAINE	28
E) SYSTEME RELATIONNEL.....	29
F) SYSTEM PATRIMONIALE.....	29
SYNTHESE.....	30
III.1.3. LE DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE.....	31
III.1.4.ETUDE DES DONNES ACTUELLE DU TERRITOIRE	32
1. LE SYSTEME URBAIN.....	32
2. LE SYSTEME ECONOMIQUE	32
3. LE SYSTEME DU TOURISME	33
4. LE SYSTEME DES PORTS.....	33
5. LE SYSTEME DE TRANSPORT	34
6. LE SYSTEME CULTURELLE.....	34
III.2.LA WILLAYA DE JIJEL.....	35
III.2.1.PRESENTATION GENERALE DE LA WILLAYA DE JIJEL.....	35
III.2.2. SITUATION ET LIMITES	35
III.2.3.LES RELIEFS ET TOPOGRAPHIQUE.....	35
III.2.4.CLIMAT.....	36
III.2.5.LES INFRASTRUCTUERES.....	37
III.2.6. RESEAU HYDROGRAPHIQUE	38
III.2.7. DONNEES SOCIO-ECOMIQUE.....	38
III.2.7.LES ACTIVITES ECONOMIQUES.....	39
III.2.8.LES POTENTIALITES TOURISTIQUE DE LA WILLAYA	40
SYNTHESE	42
III.3. LA COMMUNE DE JIJEL.....	43
III.3.1. SITUATION ET LIMITES.....	43
III.3.2. L'ACCESSIBILITE.....	43
III.3.3. APPROCHE HISTORIQUE DE LA VILLE DE JIJEL.....	44
SYNTHESE	50
III.3.4.HIERCHISATION DES PARCOURE.....	50

III.3.5. LES NŒUDS	51
III.3.6. LES POLARITES.....	51
III.3.7. LES POTENTIALITES TOURISTIQUES.....	52
III.3.8. LES EQUIPEMENTS.....	54
III.3.9.EVOLUTION HISTORIQUE DES ILOTS.....	54
III.3.10. TYPOLOGIE DU BATI.....	57
SYNTHESE DE L'ANALYSE URBAINE DE LA VILLE	57
III.3.11.LA PROBLIMATIQUE DE LA VILLE.....	58
III.4.PRESENTATION DE L'AIRE D'ETUDE	59
III.4.1.LA SITUATION ET LIMITES	59
III.4.2.LE CHOIX DE L'AIRE D'ETUDE	59
III.4.3.L'ACCESSIBILITE DE L'AIRE D'ETUDE.....	59
III.4.4.ENVIRONNEENT IMMEDIAT	60
III.4.5.LA TOPOGRAPHIE DE L'AIRE D'ETUDE	61
III.4.6.LA PROPOSITION DE P.O.S	61
SYNTHESE.....	62
III.5.LES OBJECTIFS ET LES INTENTIONS DE PROJET	62
III.5.1. LES OBJECTIFS.....	62
III.5.2.LES INTENTIONS D'AMENAGEMENT URBAIN	63
III.5.3.SCHEMA DE PRINCIPE	63
III.5.4.LES SECTEURS.....	63
III.5.5.LES DEMARCHES CONCEPTUELLES D'AMENAGEMENT URBAIN...	64
III.5.6.LES PRINCIPES DE BASE DE NOTRE PROJET D'INTERVENTION.....	65
III.5.7.LES D'MARCHES CONCEPTUELLES DE PROJET D'INTERVENTION	67
III.5.8. PLAN AMENAGEMENT	68

CHAPITRE IV: Projet architecturale

INTRODUCTION DU CHAPITRE.....	69
IV.1. DEFINITION DE L'HOTEL.....	69
IV.2. CLASSIFICATION DES HOTELS.....	69
IV.3.LES TYPE DES HOTELS.....	70
A).SOLON LES CATEGORIES DES CLIENTS.....	70
B).SOLON LE SITE	70
IV.4.ANALYSE D'EXEMPLE.....	71
IV4.1.L'HOTEL OMNI DALLAS.....	71
IV.4.2. HOTEL D'EL- AURASSI A ALGER.....	74
IV.5.LES DIFFERENTES ESPACES DE L'HOTEL.....	74
IV.6.LES FONCTIONS MERES	74
IV.7.LES FONCTIONS ET LES ACTIVITES RECHERCHES DANS UN HOTEL	75
IV.8.ORGANISATION SPATIALE GENERIQUE.....	75
IV.9.PROGRAMMATION DE L'HOTEL	76
IV.10. IDEE DE PROJET	81
IV.11. LOGIQUE D'ENVELOPPE DE PROJET	82
IV.12. GENSE DE LA FORME	82
IV.13.LA VOLUMETRIE.....	83
IV.14. DESCRIPTION FONCTIONNELLE DU PROJET	83
IV.15.LE ROLE D'HOTEL DANS LA STRUCTURE EXISTANTE.....	85
IV.16. LE TRAITEMENT DES FACADES.....	85
IV.17. LE CHOIX DU SYSTEME STRUCTURE.....	86
17.1. CHOIX DE LA TRAME STRUCTURELLE.....	86
17.2. LES GROS ŒUVRENT	86
17.3. LA SUPERSTRUCTURE	87
17.4. SECOND ŒUVRE.....	89
IV.18.LES CORPS D'ETAT SECONDAAIRES.....	90

-CONCLUSION GENERALE.

- DOSSIER GRAPHIQUE

- ANNEXES.

-BIBLIOGRAPHIE.

I.1.INTRODUCTION GENERALE :

Le littoral est un territoire exceptionnel, un contact entre la mer et la terre, un espace stratégique hautement valorisable qui joue un rôle important dans l'aspect architectural et urbanistique de n'importe quelle ville, c'est le facteur principal de l'existence de plus grandes villes au monde à travers les différentes civilisations. Cette attractivité littorale est confirmée par la population car actuellement plus de 50 % de la population mondiale vit dans les zones côtières à moins de 100 km du rivage, les projections démographiques prévoient que plus de 75 % y vivra d'ici 2035¹, ces chiffres montre l'importance de l'espace littoral à l'activité humaine comme lieu d'échange de production et d'animation urbaine. Ce fait d'urbanisation a rendu les villes littorales plus complexe et a créé des problèmes ressentis à tous les niveaux, c'est pour cette raison qu'il y a un grand intérêt pour rapprocher les fonctions et les espace de la ville vers la mer et revaloriser l'entrée des villes littorales.

L'image de la ville littorale se conçoit à partir de son identité maritime, l'amélioration de cette image s'inscrit dans une action de réintégration de la ville avec la mer en réduisant la rupture qui se manifeste dans l'interface ville mer, et en redonnant à ce lieu sa nouvelle image à travers un aménagement spécifique qui renforce son image et constitue une articulation entre ces différentes espaces. L'entrées des villes littorales doit reflète l'image de la ville et constitue une véritable vitrine ouverte sur son environnement, une sorte de percée sur le monde extérieur, une introduction à la ville avec les éléments architecturaux, les matériaux, les couleurs, les formes, les styles ou les ambiances de la ville qui composent le paysage et peuvent exprimer le passé de la ville et ainsi, être attachés à la mémoire du lieu.

Selon les étude, l'Algérie est en retard sur la redéfinition des espaces littorales qui restent des terrains très peu exploités.et qu'elle a encore du mal à se faire une place parmi les pays du bassin méditerranéen de grande attraction touristique à cause de la mauvaise image qu'elle présente à l'étranger, la négligence de ses potentialités touristiques, le manque de professionnalisme, le manque d'infrastructures touristiques et d'espaces de loisirs et d'animation urbaine.

Jijel par son ouverture sur la méditerranée, a été le carrefour de plusieurs civilisations, elle possède des atouts touristiques très remarquable, qui résident dans la beauté et la diversité

¹ Simon K. Haslett, Coastal Systems, Routledge, 2009 (ISBN 978-0-415-44060-8), p. 7 cité par ONU.

des paysages que présentent les sites côtiers et montagnes, et le bioclimat qui assure des conditions de confort avantageux au développement des activités touristiques.

A travers l'étude de la ville de Jijel nous allons essayer de prouver que cette entité dispose de nombreux atouts, permettant à la ville de Jijel de renouveler sa place dans la façade maritime maghrébine et donnée une identité à la ville de Jijel. Notre démarche consiste à marquer l'entrée de la ville et réaffirmer la relation entre la mer et la ville de Jijel, et de conforter un cadre de vie de qualité en réactivant les relations complémentaires entre la mer, la ville, l'entrée de la ville et le territoire afin de mettre en synergie la problématique de l'attractivité touristique.

PRESENTATION A LA THEMATIQUE GENERALE DU MASTER :

La production de l'environnement bâti connaît depuis les années 50 un boom sans précédent dans l'histoire de l'humanité.

Dans le courant du 20ème siècle, les typologies architecturales sont passées du stade évolutif dynamique « naturel » à une expression définitivement figée qui ne permet plus des mutations typologiques profondes mais seulement des variations stylistiques sur un même thème.

Quant aux typologies urbaines, elles découlent en partie des nouvelles typologies architecturales, mais aussi d'un certain nombre de facteurs tels que les communications et la technologie.

L'architecture se trouve ainsi confrontée à une situation où la prise de décision en matière de typologie est souvent aléatoire, relevant de choix esthétiques souvent éclectiques, et procédant d'une subjectivité individualiste qui développe des opinions personnelles rattachées à des sentiments et émotions propres à la personne plutôt qu'à des observations de faits réels possédant une dynamique qui leur est propre, indépendamment de l'observateur.

Pour Muratori la production de la ville c'est la production d'une œuvre d'art collective par toute la société.

Pour Bill Hillier c'est l'espace configurationnel rattaché à une dynamique sociale.

La production typologique se base ainsi sur une réalité culturelle, donc d'un produit de société, au niveau d'une aire géographique donnée.

L'architecture et l'urbanisme sont donc des faits culturels à base constante et à diversités multiples dues aux spécificités territoriales et urbaines.

Le territoire dans lequel se produit l'environnement bâti possède une réalité culturelle en plus de sa réalité naturelle ; c'est de là que va naître la tendance typologique.

La ville dans laquelle se produit le projet architectural possède des constantes structurelles en termes de hiérarchies du viaire, de modularité, de nodalités et de pertinences ; le projet architectural sera confronté à la gestion de ces constantes urbaines qui vont à leur tour orienter le développement et la création d'une typologie architecturale adéquate dans une localisation urbaine donnée.

C'est seulement en respectant ces constantes structurelles et ces spécificités territoriales qu'un habitat durable peut être envisagé, à travers la reconnaissance de l'apprentissage ancestral des sociétés qui nous ont précédés, de leurs productions spontanées qui ont répondu à des besoins précis sans causer de dommages aux ressources naturelles et sans mettre en danger l'évolution des générations futures.

Ces enseignements sont contenus dans le patrimoine qui devient une source de connaissance et d'inspiration pour les créations architecturales futures.

Le corollaire direct du concept de patrimoine est évidemment celui d'histoire.

L'histoire devient ainsi la source des références indispensables à une production durable de l'environnement anthropique.

La reconnaissance de la valeur existentielle de l'homme au sein de la nature et la connaissance profonde de cette dernière afin de ne pas l'exploiter au-delà de ses limites, est la condition qui permet à l'« habiter » de se réaliser, par opposition au « loger » d'aujourd'hui.

Retrouver la codification de la production du bâti à travers sa réalité territoriale, comme base structurelle, est un préalable à la reconnaissance des lois de la production de l'espace anthropique.

Les différents moments de l'anthropisation de l'espace : le territoire, l'agglomération et l'édifice, sont les trois niveaux d'échelle à travers lesquelles va s'exprimer toute l'action humaine sur son environnement.

La connaissance – reconnaissance de ces échelles et de leurs articulations permettra éventuellement de faire ressortir les modèles structurels pour la conception et le contrôle des extensions urbaines et des projetassions architecturales.

La spécialité proposée permet aux étudiants d'obtenir une compétence double ; d'une part, d'appréhender le phénomène urbain complexe dans un système de structures permettant une conception cohérente d'actions à projeter sur l'espace urbain, d'autre part de respecter l'environnement territorial à la ville en insérant de projets architecturaux dans la logique structurelle et culturelle du territoire, comme projets intégrés dans leur contexte et comme solutions aux problématiques locales rencontrées et identifiées.

Dans le cadre de notre master, la reconnaissance de la structure territoriale génératrice d'habitat comme première matrice des implantations anthropiques, et de la structure urbaine comme naturellement issue de cette structure territoriale et elle-même matrice du tissu urbain, est une condition sine qua none d'une production durable de l'habitat humain.

Au sein du master ARVITER nous proposons d'effectuer une reconnaissance de ces relations entre territoires culturels, structures urbaines et production de typologies architecturales.

Nous proposons cet approfondissement des connaissances en typologie à partir d'une stance actuelle. Nous nous insérons ainsi dans une problématique contemporaine de la production de l'environnement bâti.

L'enseignement des typologies et la pratique de relevés et d'analyse constitue l'aspect cumulatif des connaissances du réel, qui est finalisé par un projet architectural dont les références typologiques sont définies et rattachées à l'aire culturelle, au territoire et à l'époque, dans un esprit de durabilité, associant continuité et innovation.

La recherche cumulative in situ permet de produire des registres de répertoires typologiques.

Ainsi, et grâce à une accumulation de connaissances typologiques et stylistiques relatives à des aires culturelles données, et à une réalité territoriale et urbaine donnée, le projet final concrétisera une attitude créatrice de formes architecturales en relation avec la réalité culturelle du territoire.

I.2.PRESENTATION DU CAS D'ETUDE :

I.2.1. Présentation du thème :

Les villes grandissent si rapidement que l'équilibre entre urbanisation et le littoral est sous forte pression, face à ce phénomène les villes se dissocient de la mer et devient inaccessible.

Notre thème d'étude traite la mise en valeur de la relation ville-mer et la revalorisation de l'entrée Est de la ville de Jijel, dont l'objectif est de relier la ville à la mer et offrir une continuité avec la ville en concentrant sur le tourisme attractif, et le développement économique de la région et cela à travers la création d'un pôle touristique et de loisir qui a une influence internationale, favorisant l'ouverture de la ville sur la mer et sur le monde extérieur.

I.2.2. Présentation de la ville :

Jijel une Ville portuaire et touristique, centre tertiaire et administratif ou l'alliance de la mer et de la terre, mariage de la nature et de l'histoire. Un comptoir ouvert sur la méditerranée.

Le choix de la ville de Jijel et du site d'intervention «la partie Est de la ville de Jijel » est conscient basé sur les critères suivants :



Carte.I.1 : carte de situation de la ville de Jijel.
Source : Microsoft ® Encarta ® 2015.

- Par sa position géographique, et la présence de multiples potentialités et atouts, dont elle dispose pourront participer à la constitution d'une zone aux activités touristique à l'échelle nationale et internationale.
- Sa situation sur le plan urbanistique et architectural est totalement abandonnée. Dont le littoral est isolé et occupé anarchiquement sans logique et sans identité.

I.3.LA PROBLIMATIQUE :

Le littoral algérien fait partie du bassin méditerranée, il s'étale sur une longueur de 1200 Km, il représente 0,4% de la superficie totale du pays et contient 20% de la population totale, cette portion de territoire hautement valorisable attire les gens depuis des millénaires, sa position géographique particulière rend le littoral un lieu de compétition entre les usagers (industrie, commerce, tourisme...). Malheureusement les villes côtières algérienne confrontent des problèmes ressentis à tous les niveaux : pression démographique, niveau de pollution très élevée, urbanisation anarchique, rupture morphologique et fonctionnel entre la ville et la mer à cause de l'industrialisation du littoral, ainsi les villes côtière algérienne sont soumis à une pression touristique très élevée et les infrastructures touristiques pour l'ensemble de territoire offre une capacité d'hébergement très faible et les problèmes qui se manifeste dans le littoral ont empêcher le développement touristique de l'Algérie malgré les différents atouts naturels géographique et économique.

le développement du territoire N-E s'est faite à travers une série de succession et de rupture correspondant au multiples occupations du pays de l'antique à nos jours, les différentes civilisations qui y sont passé confirme l'intérêt économique et urbain de territoire N-E d'Algérie, les inondables richesse et potentialités naturelles et culturel qui peut renforcer le secteur du tourisme, malheureusement les infrastructures touristiques actuelles ne répond pas aux exigences touristiques et l'activité touristique n'est pas vraiment développer, le territoire Nord-Est trouve dans un état de dysfonctionnement générale, manque des activités économiques liées à la mer, perte d'attractivité entraînant et d'animation urbaine.

La ville de Jijel est une ville touristique par excellence et une destination attractive cependant la ville de Jijel ne reflète pas l'image d'une ville littorale, le littoral a perdu son attractivité et son rôle d'animation urbaine, la ville qui est née de la mer se trouve aujourd'hui à lui donner le dos elle est enfermée sur elle-même pourtant pendant longtemps a constitué un véritable lieu d'attachement pour les habitants de la ville de Jijel. Cette situation se manifeste dans l'entrée Est de la ville qui se trouve face à une contrainte, une rupture morphologique et fonctionnelle, une séparation physique et psychique entre la ville et la mer à cause de l'installation ferroviaire et la RN 43, qui rendent la gestion urbaine difficile, et qui résulte une urbanisation discontinue avec une implantation ponctuelle et une architecture qui ne reflète nullement l'identité de la ville.

Actuellement, l'entrée Est de la ville de Jijel souffre d'un véritable manque de connexions d'Est en Ouest et l'isolement de système côtier par rapport à l'arrière-pays, une installation anarchique de littoral et une architecture sans identité et sans référence. L'entrée Est confronté une nécessité des espaces d'animation urbaine et d'équipements touristique culturels et de loisir .Car, les espaces existant ne répondent à aucune règle pouvant favoriser un tourisme local, national ou international, La négligence de ces espaces par les instruments d'urbanisme a conduit à une baisse taux de fréquentation, les terrains sont délaissés aux abords de la mer et la zone est devenue mal vu par les habitants de la ville de Jijel, où il y a de l'insécurité, devant cet état de fait, la ville de Jijel ne peut exercer qu'une faible influence sur son territoire, Cette situation ne fait qu'aggraver la relation entre la ville et la mer et l'entrée de la ville de Jijel. C'est pourquoi, la ville de Jijel, confronte par la nécessité de reconsidérer la relation entre ville-mer et l'entrée de la ville et crée une articulation entre ces différentes espaces.

À travers cette recherche, nous allons essayer de répondre aux questions suivantes :

Comment réfléchir l'idée d'ouvrir la ville vers la mer tout en intégrant l'entrée de la ville pour assurer une continuité urbaine et renforcer l'image de la ville dans le territoire Nord-Est de l'Algérie ?

Ainsi :

Comment assurer un développement économique de la ville en se concentrant sur l'attractivité touristique par l'exploitation du littorale ?

Comment réfléchir l'idée d'ouvrir la ville vers la mer tout en intégrant l'entrée de la ville pour assurer une continuité urbaine et renforcer l'identité de la ville ?

I.4. OBJECTIF DE TRAVAIL :

Régénérer le tissu urbain et oublier les obstacles constitués dans l'aire d'intervention en assurant une meilleure intégration entre la ville et la mer par l'aménagement des nouveaux axes structurants et renforcer l'articulation entre ces différentes espaces, tout en préservant l'image maritime de la ville et revaloriser l'entrée Est de la ville par un projet attractive, un geste d'hospitalité et d'accueil qui attire les gens, afin de crée d'autres repère pour la ville qui permettant aux individus de s'orienter et de s'auto localiser.

I.5.PRESENTATION DE LA DEMARCHE METHODOLOGIQUE :

Notre objectif est d'apporter des réponses à toutes nos interrogations et de vérifier la validité de notre hypothèse en se basant sur la méthodologie d'étude suivante :

- Investigation des supports bibliographique et collecte des matériaux thématique concernant les notions d'attractivité touristique du littoral, de relation ville mer, et des entrées de la ville littorale.
- Une étude d'analyse et de comparaison sur les expériences relatives à notre thème d'étude.
- Une étude analytique de cas d'étude sur la différente approche en se basant sur les différents instruments d'urbanisme :
 1. Analyse de territoire nord-est d'Algérie.
 2. Analyse typo-morphologique de la ville de Jijel et forme d'utilisation littoral sur le plan synchronique et diachronique.
 3. Analyse paysagère et des données récentes concernant le tourisme et les potentialités touristiques.

I.6.STRUCTURE DU MEMOIRE

Notre mémoire est réparti sur quatre chapitres ainsi qu'une conclusion générale :

Le premier chapitre contient une introduction à la thématique générale du master, et présentation du cas d'étude (présentation du thème et la ville), la Présentation de la Problématique, les hypothèses, et à la fin une présentation de la démarche méthodologique.

Le deuxième chapitre contient l'état de l'art ou de la connaissance. On a rassemblé le maximum d'informations sur notre thème de recherche, puis on a passé à l'analyse des exemples, et on termine avec une conclusion récapitulative.

Dans le troisième chapitre nous avons analysé le cas d'étude (JIJEL). On a commencé par la grande échelle avec l'analyse territoriale et après on a présenté une analyse urbaine de la ville, d'où nous avons conclu par une problématique spécifique de la ville, après on a choisi un site d'intervention, Ses analyses nous fait ressortir les concepts de base et les principes d'aménagement.

Dans le quatrième chapitre on a présenté notre projet avec une analyse fonctionnelle (la genèse de la forme, Principe d'élaboration du plan de masse), programmatique (le programme de notre Projet), et architecturale (les plans, les coupes les façades. 3D).

Et nous avons terminé par une conclusion générale.

INTRODUCTION :

Dans ce chapitre, nous essayerons de voir les différentes conceptions et définitions des notions relatives à la relation ville-mer et les entrées des villes littorales, et en va parler sur le tourisme attractif et les facteurs qui donnent de l'importance de l'attractivité, Avant d'entamer la conception de notre projet, il est nécessaire de faire une recherche thématique de certains projets internationaux et nationaux qu'on juge intéressants pour notre projet, qui sont similaires à notre thématique de recherche.

II.1. DEFINITION DU LITTORALE :

La zone littorale est définie comme : une bande terrestre et marine dont la largeur varie en fonction du milieu et des besoins de l'aménagement. Elle correspond rarement à des entités administratives ou de planifications existantes. Les systèmes naturels côtiers et les zones dans lesquelles les activités humaines sont liées à l'exploitation des ressources littorales peuvent donc s'étendre bien au-delà des eaux territoriales et à des kilomètres à l'intérieur des terres.¹

II.1.2. LE LITTORAL, UN ESPACE ATTRACTIF :

Il convient de bien cerner les caractéristiques suivantes :

L'originalité : L'espace littoral est un milieu original, singulier. Original, donc il est naturellement attractif, car l'espace littoral est un espace de contact entre deux milieux terrestres et Maritime, entre :

- Un avant : la mer, à la nature influente par ses vagues, ses marées, ses courants, son autre rivage.
- Un arrière : pays tout aussi influant par sa profondeur, son développement, ses propres dynamiques naturelles.
- Enfin attractif, par sa définition déjà, mais aussi pour d'autres raisons qui tiennent à la double nature de ses composantes qui lui confèrent d'autres dynamiques; ressources alimentaires ; avantages climatiques (douceur, modération, humidité), site favorable².

¹Le programme européen pour l'aménagement intégré des zones côtières, office des publications officielles des communautés européennes, Luxembourg 92, p11.

² HADEF Rachid, « QUEL PROJET URBAIN POUR UN RETOUR DE LA VILLE A LA MER ? ». Mémoire de magister. Université Mentouri, Constantine. 2007-2008, pp. 82 87.

II.1.3. PRESENTATION DE LA VILLE LITTORALE :

Les villes littorales vue leurs positions de contact terre et mer, a fait d'elles un patrimoine architectural, super position de civilisation et centre d'échange, d'attraction et de pouvoir ce qui a fait d'elle un laboratoire en termes d'architecture et d'urbanisme ou une mosaïque architecturale.³

II.1.4.LES VOCATION DE LA VILLE LITTORALE : ⁴



les villes à vocation touristique

- L'aménagement des villes cotières touristiques est caractérisé par le développement d'une architecture et d'un urbanisme composé d'un port plaisance d'espaces de loisirs de distraction de consommation ,géré et planifié par l'intalation et la mise en place d'infrastructures beuacoup plus touristique (hotel ,restaurants.....)



les villes à vocation a vocation agricole

- les villes litorales se développent près de leur trail de cote ,et leur extension se fait sur les terres agricoles ,l'activité agricole dans ces villes est prédominante ,elle entraine l'utilisation d'engrais considérées comme des polluants chimiques ,cette activité présente un obstacle physique pour le développement de cette



les villes à vocation industriel et commercail

- L'impact est de donner forme à un paysage sur le plan architectural et urbanistique beaucoup plus commercail ou industriel ,batiments commercail ou industreil ,composé des ports industriel ,usines ,habitats industriels.....)

II.1.5. L'URBANISME ET L'ARCHITECTURE DU LITTORALE :

1.5. A. Présentation de la ville littorale sur le plan urbanistique ⁵ :

A.1. Développement parallèle à la mer :

Ces villes occupent généralement des terrains plats, dans le but est d'avoir les pieds dans l'eau et une vue dégagée vers la mer.



Image. II.1 : La ville d'Oran(Algérie)
La source : Google image

³ Azzouz S, Bentayb S, 2013/2014 -Une meilleur mise en valeur de la façade maritime pour de la ville de Ain Banian, Mémoire de Master , université Saad dahleb, Blida.

⁴ Ait Tyeb.F , (2013), Requalification et Réaménagement d'Ainbeniam et son port El Djamilia, Mémoire de Master, université Saad Dahlab Blida.

⁵ BELAIDI Lilia ,2016- L'impact du tourisme sur le développement des Villes touristiques en milieu littoral. Mémoire de Master, université Saad dahleb, Blida .

A.2.Développement perpendiculaire à la mer :

C'est la forme la moins réponde dans les décennies précédentes, dans ce cas de développement l'implantation des constructions suit la morphologie des lignes des crêtes créant ainsi des formes organiques et une dégradation de niveau dans le but d'avoir vue sur le paysage maritime.⁶



Image.II.2: La ville d'Amalfi (Italie)
La source : Google image

1.5. B. Sur le plan Architectural :⁷

- **Localisation et orientation du bâtiment :**

L'implantation d'une construction en bord de mer doit résoudre en premier lieu la contradiction entre les vents dominants et la vue sur la mer, ces constructions se protègent par des ouvertures pour laisser passer le vent.

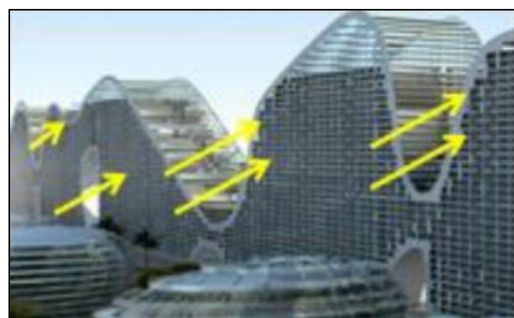


Image. II. 3. Fake Hill par MAD architectes en chine.
Source : Google image

- **La forme et la volumétrie :**

En milieu littoral, généralement les formes des constructions se caractérisent soit une configuration géométrique, (composition de figures de bases : cube, pyramide, sphère...), soit par une métaphore, mais surtout en tenant compte du rapport à l'environnement.



Image.II.4 : L'Opéra de Sydney (Australie).
Source : Google image

- **Technique de construction :**

Les ouvertures : Utilisation de grandes ouvertures et de baies vitrées pour mieux profiter de l'éclairage naturel, l'ensoleillement, l'aération et des vues panoramiques.



Image.II.5 : Les grandes ouvertures pour profiter de l'éclairage naturel.
Source : Google image

⁶ CHIBOUB ACHOUR ,2013-2014 -Pour une meilleure mise en tourisme de la ville de Tipasa, Mémoire de Master, université Saad dahleb, Blida.

⁷ KHELLOUF MOUNA, 2013 - restructuration et aménagement du front de mer de la ville d' Azeffoun pour une meilleure image urbaine et touristique- Mémoire de Master, université Saad dahleb, Blida.

- **Terrasse :**

Peuvent être couvertes ou non, permettent le regroupement, l'échange, comme elles offrent une vue sur l'extérieur et une vue sur la mer. On donne plus d'importance à l'espace extérieur qu'à l'espace intérieur.



Image. II.6 : Le jardin de fleur à Maroc (Terrasse aménagée).

Source : Google image

- **Les Matériaux de construction :**

Utilisation de la brique, béton, béton cellulaire, les panneaux isolés, bois naturel le verre. Éviter le choix de l'acier (problème de la corrosion). Le choix de ces matériaux en fait en considération des facteurs climatiques (le soleil, les vents, l'humidité et la pluie, les risques Naturels comme la corrosion posée par l'air salin.



Image.II.7 : Station balnéaire en Grèce.

Source : Google image

II.1.6.LES PROBLEMES QUE VIVENT LES VILLES LITTORALES ACTUELLEMENT :

Certaines villes littorales vivent des problèmes qui sont :

- ❖ Forte urbanisation.
- ❖ Saturation de certains services et commerce en période festival
- ❖ Certaines formes de pollution.
- ❖ Dégradation de certains sites touristiques et disparition de cette belle architecture.



Image.II.8 : la ville du Ain beniane.

Source : Google image

II.1.7. PARTICULARITES DES VILLES LITTORALES ALGERIENNES :

La particularité des villes littorales algériennes réside dans la différence par rapport aux villes littorales en général.

Après l'indépendance l'Algérie a connu deux politiques d'aménagement qui ont été appliquées sur le plan urbanistique et architectural

L'état c'est intéresser aux grandes villes qui sont : Alger, Oran, Annaba et quelques villes moyennes comme : Jijel Skikda, Bejaia, Mostaganem et au détriment les petites villes

qui sont restées relativement délaissées, à l'état de stagnation. Ceci a engendré un déséquilibre sur le plan urbanistique, les grandes villes ont connu un boom démographique causé par l'attractivité de main d'œuvre ce qui a poussé l'état à construire d'une façon « anarchique » pour répondre aux besoins de ces grandes villes.

II.1.8.LA RELATION VILLE –MER :

La ville et la mer ont longtemps vécu en harmonie. Ils ont formé un système basé sur l'imbrication et la complémentarité. Ils formaient un espace d'échange, de valorisation et de production tourné vers le commerce maritime. Durant les années qui ont suivi la seconde guerre mondiale, cette alliance a semblé moins solide et la relation Ville/mer a connu des moments difficiles.⁸

Depuis une trentaine d'années, les choses sont toutefois en train de changer. « La nouvelle vision, à travers le monde tend vers l'intégration de la façade maritime dans tout projet de Renouveau urbain des centres villes côtières. La Réconciliation de la ville avec

La mer passera obligatoirement par un projet qui prendra En charge cette relation étroite mais conflictuelle entre deux entités en contact. Alors, une opération de renouvellement urbain du

Centre pourrait préconiser La Conquête des friches urbaines, et instaurer un dialogue direct entre la ville et la mer⁹.

II.1.9. AMENAGEMENT ET GESTION DES LITTORAUX :

De nombreux littoraux sont aménagés pour un développement du commerce et des activités touristiques.

Ces activités sont de grosses sources de revenus pour le pays :

- **L'aménagement des percées :**

Les percées ont un rôle de ventilation de la ville lorsque le développement augmente (facteur climatique). Le développement parallèle à la mer a donné naissance aux percées pour Garder toujours un contact visuel entre la ville et la mer, mais aussi un contact physique

⁸ Vie de ville – N°17, novembre 2011

⁹ BRUTTOMESSO, Rinio (ed.), - Waterfronts. A new frontier for cities on water, Venise: International center cities on water, 1993.- 351 p

exploité par certain type d'aménagement (ruelle, boulevard). Elles aboutissent généralement vers des places aménagées (facteur socio-économique).¹⁰

- **Aménagement des espaces publics :**

« Un élément important de cacher la ville »

Tel qu'il est, le témoignage de l'art urbain, la résultante de l'action de toutes les forces créatives de chaque société, la scène de la rencontre du public ; c'est en lui et à travers son Décor que se fait lire la ville, son histoire et sa communauté, il représente l'orgueil de la ville, on s'orientera dans l'approche de notre conception.¹¹

- **Boulevard maritime :**

Le boulevard maritime est une route du bord de mer est une route touristique dans une cote maritime, sur une longueur n'est pas définit. Du fait du relief tourmenté dans une région, La route ne longe pas toujours le bord de mer, mais s'en éloigne parfois, positionnée en corniche à des altitudes assez variées.¹²

- **Esplanade :**

C'est une vaste place ouverte parfois attenante à grand édifice, souvent plantés de quinconces, d'où la vue est parfois dégagée sur le paysage qu'elle domine. Elle est alors à la limite de la ville ouverte sur la campagne ou un plan d'eau.¹³

- **L'aménagement des terrasses publiques :**

Les villes littorales se caractérisent par la présence de terrasses publiques de différents types, couverte ou non couverte, permettant le regroupement, les rencontres et l'échange culturel, comme elles offrent une vue sur la mer.¹⁴

- **L'aménagement De La Façade Maritime :**

Tout en favorisant le développement des activités portuaires, la ville doit procéder à l'aménagement de son front de mer et des espaces ville –mer afin de renforcer son attractivité.

¹⁰ GUERZIZ I. (2015) -Recomposition du front de mer Ouest de la ville d'Ain Benian, Mémoire de magister, Université Saad Dahleb Blida.

¹¹ M. Belbachir. (2013/2014) -Le boulevard maritime, Mémoire de magister, université Tlemcen.

¹² M.Belbachir. (2013/2014) -Le boulevard maritime, Mémoire de magister, université Tlemcen.

¹³ M.Belbachir. (2013/2014) -Le boulevard maritime, Mémoire de magister, université Tlemcen.

¹⁴ GUERZIZ.I. (2015) -Recomposition du front de mer Ouest de la ville d'Ain Benian, Mémoire de magister, Université Saad Dahleb Blida.

L'animation de ces nouveaux quartiers côtiers résultera de l'association d'activité de commerce, de loisirs, de tourisme, de bureaux, de logements et d'équipements publics.

Ces aménagements permettront d'implantation d'activités tertiaires de hautes valeurs ajoutées qui recherchent une qualité d'environnement, de travail et de vie au bord de l'eau.

L'aménagement englobera des opérations diverses, complexes parfois, complémentaires le plus souvent, et le tout doit renforcer l'objectif de restituer la rive aux habitants par l'aménagement de promenades et de parvis, d'esplanade sur mer, un ensemble d'équipement et d'animation : aquarium, théâtre, restaurants voire des commerces d'évasion et des fêtes du poisson.

Le long de la façade maritime, de nouvelles activités de loisirs, de commerces et de résidences peuvent être imaginées.¹⁵

II.2. L'ENTREE DES VILLES LITTORALES :

L'entrée de ville fait le pont entre deux lieux et interagit entre ces deux zones. L'entrée de ville donne une image valorisante - ou pas - de la ville en préfigurant de ce que l'utilisateur va découvrir.

Dans les villes traditionnelles, les entrées étaient relativement faciles à identifier, vu leur Positionnement clair et distinct. Elles étaient soit fortifiées, et ainsi munies de véritables Portes d'entrée, soit marquées par une transition évidente entre le milieu rural et le milieu Urbain. L'entrée établissait donc une limite entre la ville et la campagne.

Aujourd'hui, une entrée de ville peut se définir comme un accès et une introduction à la ville, constituée à la fois de la route d'accès à une agglomération, une ville, un centre-ville ou un village, de ses abords et du paysage visible à partir de ladite route.

Le traitement des lieux d'entrée en ville poursuit deux buts : Premièrement marquer une transition entre des espaces différents, et deuxièmement soigner les entrées afin de mettre en valeur l'image de marque de la ville.¹⁶

II.2.1. AMENAGEMENT DE L'ENTREE DE LA VILLE :

Aménagement des entrées des villes constitue ces dernières années un important sujet de réflexion pour de nombreuses collectivités, désireuses de concilier développement économique et revalorisation esthétique.

¹⁵ HADEF Rachid, (2007-2008) « Quel projet urbaine pour un retour de la ville à la mer ? ». Mémoire de magister. Université Mentouri, Constantine. p. 83-281.

¹⁶ KARRA .A, (2016) : « la porte de Tunis, un espace public de transmission », Université Carthage.

- **La qualité paysagère :**

L'impact de l'image de l'entrée de la ville dépasse largement le cadre de ses limites et influe obligatoirement sur la manière dont est perçue la ville dans son ensemble. La succession des séquences paysagères qui constituent le premier contact visuel de toute personne pénétrant sur la ville.

- **Identité de la ville :**

Une dimension supplémentaire à intégrer aux notions de sécurité et de qualité paysagère est la notion identitaire. Une entrée de ville a un fort potentiel du point de vue identitaire, puisqu'elle est la première et dernière image qu'un visiteur a d'un endroit. Elle sert également d'accueil et de milieu de vie aux habitants de la ville et aux usagers du milieu local. Plusieurs documents relatent l'importance d'aménager les entrées de ville de façon représentative, en tirant profit des opportunités multiples qu'offre le territoire.

- **Notion des portes urbaines :**

Une ville, comme une maison, pour devenir une demeure, semble réclamer la porte impérieusement).¹⁷

A travers la porte, c'est d'une urbanité spécifique dont il est question, une urbanité reposant sur la tradition, une urbanité dont les relations sociales sont l'élément crucial. (EX : Hôtel Meylan de Dubaï ce projet constitue la porte de Dubaï et un nouveau repère pour la ville).¹⁸

- **Espace vert :**

La ville, rejette à sa périphérie les activités considérées comme gênantes, salissantes ou encombrantes, c'est là où l'on quitte l'espace péri-urbain pour pénétrer dans la ville. L'implantation des végétations pour limiter les nuisances sonores engendrées par la voie, la végétalisation de cet espace permettra aussi de créer un écran végétal diminuant les nuisances visuelles engendrées par les bâtiments perceptibles.

¹⁷ p. Sanson, la poétique de la ville P.38

¹⁸ Varia _ Bad al-Yaman : persistance des représentations et force symbolique que de la porte sud de sonna .2006

II.3. LANOTION DU TOURISME ATTRACTIF DANS LES VILLES LITTORALES.

L'attractivité peut être définie comme la capacité à drainer et à attirer des hommes, des activités/fonctions et des compétences sur un territoire grâce à ses ressources, sans les dilapider et sans négliger la qualité de vie des populations.¹⁹

On entend par attractivité touristique le fait, pour une destination, d'attirer des touristes. La qualité de cette attractivité est révélée non seulement par le nombre d'entrées mais aussi par la durée des séjours et surtout des dépenses générées par ces touristes dans le Respect de l'environnement socioéconomique de l'espace mis en tourisme. En d'autres termes, une destination attractive voit son tourisme intérieur s'accroître.

II.3.1. LE TOURISME ATTRACTIF INTERNATIONAL :

Le tourisme attractif international a connu un développement spectaculaire depuis la seconde guerre mondiale qui fait de lui l'un des principaux secteurs exportateurs du monde aux côtés du pétrole, et de l'industrie aéronautique.

En janvier 2016, l'OMT a dévoilé les chiffres des arrivées Touristiques internationales dans le monde en 2015. La France conserve sa place de première destination Touristique mondiale après avoir reçu 86,3 millions de Touristes internationaux. Elle est suivie des États-Unis (77,9 millions), de l'Espagne (68,1 millions), de la Chine (56,9 millions), de l'Italie (50,8 millions), de La Turquie (39,3 millions), de l'Allemagne (35 millions), Du Royaume-Uni (33,9 millions), du Mexique (32,1 millions) et de la Russie (31,6 millions).²⁰

II.3.2. LE TOURISME ATTRACTIF EN ALGERIE :

L'attractivité touristique en Algérie a décroché la 118e place sur un total de 136, selon le dernier rapport émis par le « world économique Forum ».

Le rapport relayé par « Algérie Focus », a notamment dévoilé que l'Algérie a réalisé en matière de compétitivité touristique, l'année écoulée, 307.7 millions de dollars, alors que seulement 1.71 touristes l'ont choisie comme destination touristique, selon les chiffres de l'Organisation mondiale de tourisme, affiliée aux Nations Unies, et le conseil mondial pour le tourisme et le voyage.

¹⁹ ANGEON, V. et RIEUTORT, L., 2007, « L'attractivité territoriale en question », Nouvelle attractivité des territoires et engagement.

²⁰ Chiffres OMT 2015.

Selon le même classement, notre pays est classé 19ème dans le continent africain, devancé par l'Afrique du Sud qui a décroché la 53e place à l'échelle mondiale, ainsi l'île Maurice (55e).²¹

II.3.3. LES FAIBLESSES DU TOURISME ALGERIEN :

Huit faiblesses qui sont recensées et confortées par les visites d'imprégnation effectuées sur site. Elles concernent :

1. Une absence de lisibilité des produits du tourisme algérien.
2. Un hébergement et une hôtellerie très insuffisants et de mauvaise qualité.
3. Un manque de maîtrise de nouvelles techniques de prospection du marché par les voyagistes.
4. Un manque de Qualification et de performance des personnels.
5. Une faible qualité du produit et des prestations du tourisme algérien
6. Une faible pénétration des technologies de l'information et de la communication dans le tourisme.
7. Un mode de transport et d'accessibilité de faible qualité.
8. Des banques et des services financiers inadaptés au tourisme moderne.

II.3.4. COMMENT CREE UN TOURISME ATTRACTIF :

Le produit touristique est constitué d'un ensemble d'activités. C'est un panier composé de plusieurs produits et services de nature et composition différente, et possédant des caractéristiques spéciales.

➤ Les facteurs essentiels pour un tourisme attractif sont :

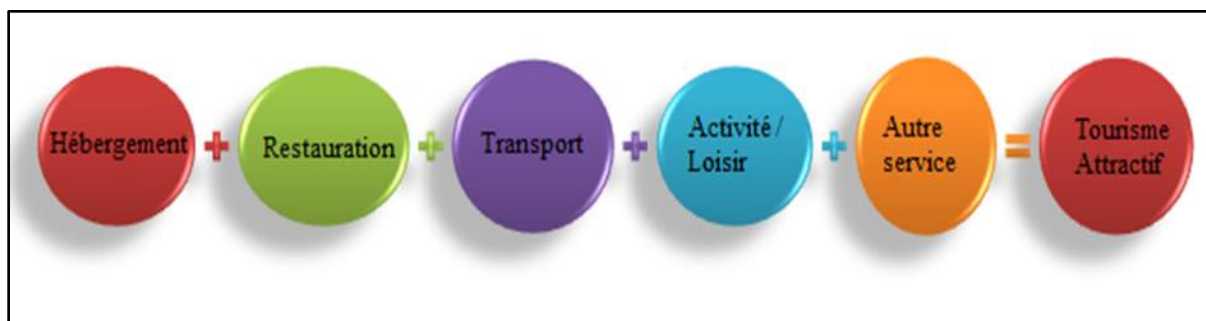


Fig.II.9 : les facteurs de tourisme attractif
Source : les auteurs.

²¹ Rapport relayé par, « Algérie Focus », « Tourisme : L'Algérie classée 118^e. », 19 AVRIL 2017.

II.3.5. L'IMPACT DU TOURISME ATTRACTIF :

sur le plan social et culturel

- Récupération de force productives
- communication entre les tourisme et citoyenne
- possibilité d'extension culturel de le conscience et de la personnalité individuelle ou collective

sur le plan économique

- Augmentation du volume de production
- Emploi et évaluation du pouvoir d'achat

sur le plan environnemental

- Exploitation des sites
- Influences sur l'esthétique du site et sur la qualité de l'environnement Natural et général

Fig.II.10. L'impact du tourisme attractif.

Source : Naoui, F, (2006) Le complexe touristique culturel, Mémoire de Master, Université de Batna

II.4. ETUDES DES EXEMPLES.

4.1. Projet de Casablanca marina :

4.1.1. Situation du projet :

Casablanca représente la capitale économique du pays du Maroc.

Le projet Casablanca Marina se situe au cœur de cette ville. Ce dernier a pour but de créer une façade maritime à l'échelle de l'extraordinaire position sur la mer avec une surface de 26 hectares (dont 12 ha gagnés sur la mer).²²



Carte.II.11. : situation du projet

Source : <http://www.casablancamarina>

²² Revue : Atlas Maroc, Actuel, Casablanca Marina.

4.1.2. Objectifs du projet :

- Créé une architecture intégrée au climat local.
- La réhabilitation des plages.
- Variations des espaces publics.
- Création des perspectives urbaines.



Image.II.12 : Perspective sur le projet
Source : <http://www.casablancamarina.ma>

Casablanca marina est structuré en 4 secteurs à vocations distinctes :

- Le secteur marina :(Showroom, Hôtel de luxe, Port de plaisance, Palais des congrès).
- Secteur Ramblas :(Tour hôtel, Centre commercial).
- Secteur portes océanes :(Centre d'affaires, Résidences).
- Secteur jardins de la Mosquée :(Aquarium, Parc).²³

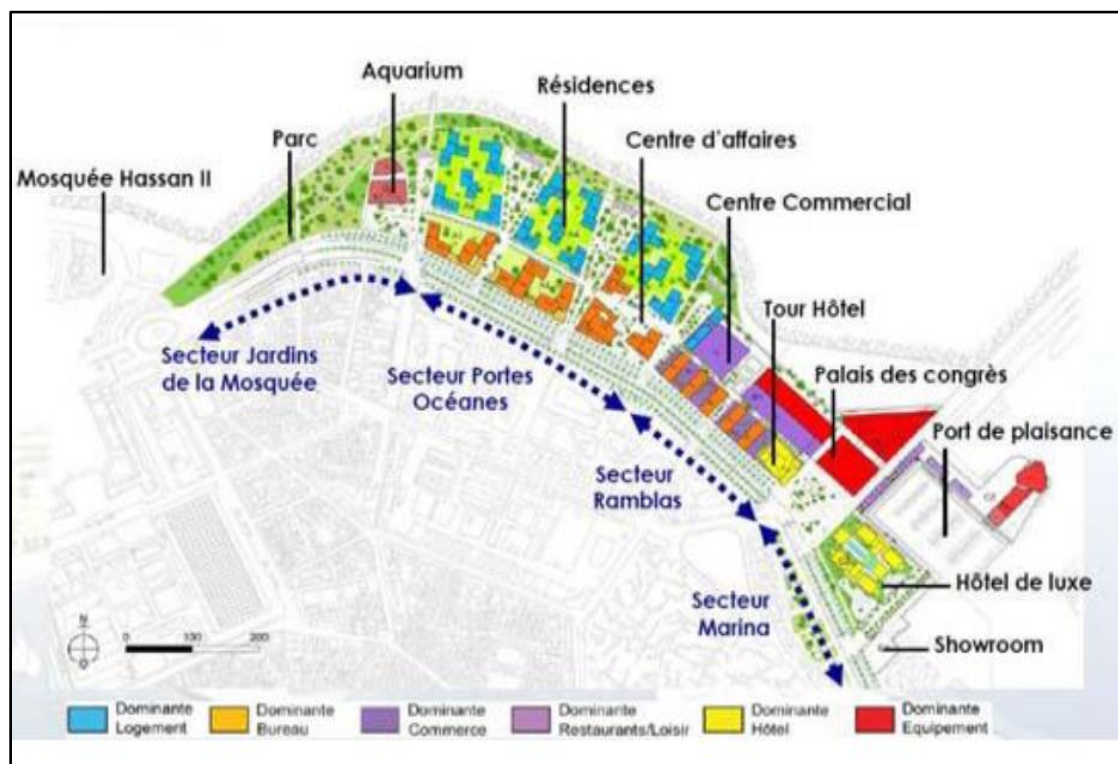


Fig.II.13 : plan de masse de casa marina.
Source : <http://www.casablancamarina.ma>

²³ Compagnie Générale Immobilière. El Manar. « Appel à manifestation d'intérêt pour le projet CASABLANCA MARINA ». (Consulter en ligne le 23-05-2017) disponible à l'adresse : <http://www.casablancamarina.ma/le-projet/le-concept>.

4.1.3. Principes du concept :

Le projet Casablanca Marina a un objectif global similaire à notre objectif, la création d'une relation forte entre la ville et son littorale.²⁴

- Le concept d'aménagement du projet est basé sur :
 - Une vocation verte affirmée puisque les deux tiers de l'assiette foncière du projet sont consacrés aux espaces verts et aux promenades piétonnes qui s'étalent sur plusieurs kilomètres.
 - Toute la circulation automobile est systématiquement orientée vers les sous-sols.
 - Une ouverture du projet sur l'Océan à travers de nombreuses places publiques animées.
 - Une continuité architecturale et visuelle, à travers le projet, entre la ville et l'océan.
 - Une dimension de revalorisation du cœur historique de Casablanca et de restructuration de la zone mitoyenne, en particulier la Médina.



Image.II.14 : Localisation des activités.
Source : <http://www.casablancamarina.ma>

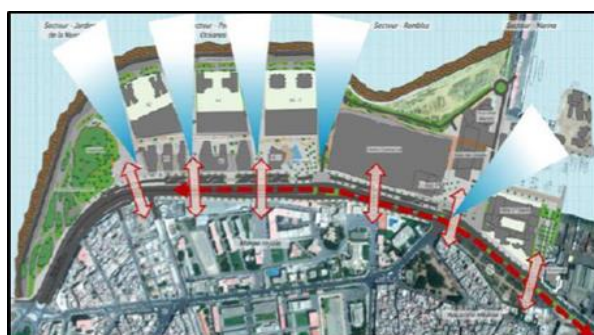


Image.II.15 : Locomotive du concept piéton.
Source : <http://www.casablancamarina.ma>



Image.II.16 : Concept piéton.
Source : <http://www.casablancamarina.ma>

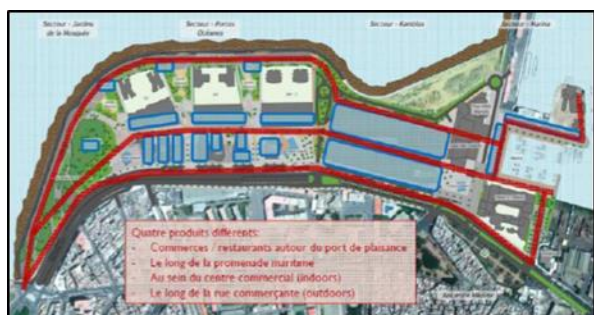


Image.II.17 : Intégration dans la ville
Source : <http://www.casablancamarina.ma>

²⁴ Compagnie Générale Immobilière. El Manar. « Appel à manifestation d'intérêt pour le projet CASABLANCA MARINA ». (Consulter en ligne le 23-05-2017) disponible à l'adresse : <http://www.casablancamarina.ma/le-projet/le-concept>.

Synthèse :

- Orienter la circulation automobile vers les sous-sols.
- Création d'un aménagement structuré en plusieurs secteurs à vocations distinctes.
- Ouvrir le projet sur la mer à travers de nombreuses places publiques animées.
- Création des perspectives urbaines.
- Création des espaces verts et des promenades piétonnes qui s'étalent sur le projet.

4.2. REVALORISATION DE L'ENTREE DE LA VILLE DE CALVI :²⁵

4.2.1. Situation de la ville de Calvi :

Calvi est une commune française située dans le département de la Haute-Corse et la collectivité territoriale de Corse. Bâtie dans le golfe du même nom, elle se trouve au nord-ouest de l'île et constitue avec l'Île-Rousse l'une des deux agglomérations majeures de Balagne.

Le projet se présente une requalification urbaine de l'entrée de la ville de Calvi avec un programme urbain qui se compose par des opérations suivantes :

- Création de logements et activités.
- Résidence multigénérationnelle.
- Gare multimodale.

4.2.2. Objectifs du projet :

Le projet s'attache à replacer la gare au cœur de la ville en créant deux places publiques de part et d'autre de la nouvelle station ferroviaire.



Carte.II.18 : la carte administrative de corse.
Source : Google image



Image.II.19: vue sur le projet
Source : Google image

²⁵ (Consulter en ligne le 25-05-2017) disponible à l'adresse : [http://www.detailsdarchitecture.com/Revalorisation de ville de Calvi](http://www.detailsdarchitecture.com/Revalorisation_de_ville_de_Calvi).

L'objectif était de séquencer la marche en ville, depuis le parvis de la nouvelle gare vers la ville historique et vers le nouveau quartier au Sud en alternant les vues sur la mer, la citadelle, le faubourg, le port, mais également des vues sur le nouveau quartier créé au Sud.



Fig.II.20 : Le programme l'entrée de la ville de Calvi,
Source : [http://www.detailsdarchitecture.com/Revalorisation de ville de Calvi](http://www.detailsdarchitecture.com/Revalorisation%20de%20ville%20de%20Calvi).

4.2.3. Principes du concept :

Étude urbaine et paysagère de la revalorisation de l'entrée de la ville intégrant des parkings-relais, la restructuration des espaces extérieurs de la nouvelle gare, l'étude des flux de piétons, voitures et bateaux, la création de logements intégrés à des schémas d'aménagement urbains (nouvelle place, belvédère, boulo-drome, place du marché et commerces).

Synthèse :

- localisation des équipements structurants attenants à la place du Marché, tandis que les logements se localisent autour de la place du Guadellu.
- Création un bâtiment qui va penser comme un espace mutable, qui permet de répondre aux besoins de la ville selon ses évolutions.
- Création des places qui trouvent dans leur traitement de surface et le choix de leur mobilier urbain une cohérence esthétique en continuité de l'existant afin de s'inscrire pleinement dans leur environnement immédiat.

Conclusion :

A partir de l'analyse thématique et l'analyse des exemples j'ai ressorti mes concepts de base :

- Les gares et les portes urbaines sont des projets symboliques des entrées des villes, elles doivent se présenter dans une enveloppe architecturale exceptionnelle.
- Le littoral doit rester un espace de liberté, qui continue d'incarner la fonction de plaisir et de ressourcement dont témoignent sa fréquentation estivale et l'attrait croissant du public pour les propriétés du conservatoire du littoral.
- L'inspiration : la proximité de la mer doit avoir un impact sur le projet réalisé.
- L'esplanade est l'élément important qui relie différents points en créant une articulation entre la ville et la mer.
- Le front de mer est un lieu de convivialité et de contact, par l'intégration d'activités attractives tel que les espaces d'échange.

III.1.3. LE DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE:

systeme	Les avantages	Les inconvénients
écologique	<ul style="list-style-type: none"> - La richesse de la source d'eau. - La biodiversité. - Climat idéal. - Les sources martine. - Les beaux paysages. 	<ul style="list-style-type: none"> - La pollution. - La négligence. - La mal gestion de la ressource. - Extinction des animaux. - Risque major.
Urbaine	<ul style="list-style-type: none"> - La division administrative. - La variété et singularité de check agglomération de l'autre. - Une bonne position des villes. 	<ul style="list-style-type: none"> - Inégalité de la gestion de développements. - La concentration de population. - Utilisation de la source de l'autre région. - Les problèmes du noyau historique. - La négligence de la zone rurale.
Productive	<ul style="list-style-type: none"> - System productive varie. - La richesse de la source. Historique économique riche. - La disponibilité de l'infrastructure. - Liaison entre l'international et le territoire. 	<ul style="list-style-type: none"> - Les outils archaïques. - Mauvaise exploitation de la source naturelle. - Désossement de la zone économique.
Patrimoine	<ul style="list-style-type: none"> - System routier varie. - arrière-plan historique très large - Une grande potentialité. 	<ul style="list-style-type: none"> - la négligence. - les problèmes d'accessibilité . - l'absence d'infrastructure. - le grand déséquilibre. - la sécurité.
Routier	<ul style="list-style-type: none"> - Un réseau de transport avec un arrière-plan historique très large. - System routier varie 	<ul style="list-style-type: none"> - ils sont l'héritage de la période coloniale au profit de laquelle ils ont été conçus - n'arrivent plus à contenir tous les mouvements nés de l'activité économique récente. - dégradation des réseaux routiers terrestres

Tableau III.1.1 : les avantages et les inconvénients de chaque système.

III.1.4.ETUDE DES DONNE ACTUELLE DE TERRITOIRE :

Dans cette phase en a essayé de donner une vision sure les points positif et négative qui guide le développement actuel dans la fraction socio-économique de notre territoire.

1. Système urbain :

<p><u>Les statistiques :</u></p> <ul style="list-style-type: none">*Répartition des habitats et des populations par wilaya 2008Répartition des logements inscrits et des livraisons par wilaya 2011*Répartition des équipements dans le nord-est algérien*Potentialités de développement et les grands Projets no réalisé dans le nord est algérien	<p><u>Etat de fait :</u></p> <ul style="list-style-type: none">*Le nord-est algérien connu un manque incontrôlable dans l'habitat, spécialement dans Constantine, Skikda, Jijel et Mila avec plus de 190000 d'habitats*L'armature urbaine en dégradation*La majorité de la population se trouve au centre du territoire	<p><u>Les stratégies :</u></p> <ul style="list-style-type: none">*La création des villes satellites pour absorbe la saturation des villes ancien et l'application du la théorie de construction de la vile sur La ville.*Fusionnée plusieurs villes de même vocation dans un grand organisme urbaine guidé par un cœur (une ville satellite) avec des extensions dans les villes qui a un grand manque dans habitats.
---	--	---

Fig.III.19: Etude de système urbaine du nord-est algérien
Source : Le schéma directeur du transport modifie par les auteurs

2. Système économique :

<p><u>Les statistiques :</u></p> <ul style="list-style-type: none">*Secteurs d'activités (industrie, construction, service, commerce)L'agriculture, l'industrie,*Population active et population occupé.	<p><u>Etat de fait :</u></p> <ul style="list-style-type: none">*Constantine est la wilaya la plus développée dans presque tous les secteurs économiques La population active faible.*Skikda connu un rendement industrielle importante.*Souk ahras connu un rendement important dans l'agriculture*Les problèmes touchent presque tous la structure économique pas seulement dans l'industrie.	<p><u>Les stratégies :</u></p> <p>Création d'une stratégie pour ressorte les potentialités du territoire (humaine et ressources naturelles)</p>
---	--	--

Fig.III.20 : Etude de système économique du nord-est algérien
Source : Annuaire Statistique de l'Algérie 2014 M.P.A

3. Système touristique :

<p><u>Les statistiques :</u></p> <ul style="list-style-type: none">*Infrastructure d'accueil*Les services touristiques*La qualité de service*Potentialité touristique*Nombre de visiteur	<p><u>Etat de fait :</u></p> <ul style="list-style-type: none">*Les willayas à grand potentialité à développer sont - Jijel - tare- Guelma-Skikda - souk akras).*Les willayas déjà développer a amélioré sont (- Constantine – Annaba)	<p><u>Les stratégies :</u></p> <ul style="list-style-type: none">*La détermination du circuit touristique dans le territoire nord - est d'une manier qu'assurée : une exploitation complète de toute la potentialité historique et naturel de notre territoire et qu'assure une production d'une offre variée*Assurer la protection et la conservation du patrimoine culturel et architectural*Améliorer les conditions d'accueil et de services en réalisant*Crée un foncier de haute valeur touristique
---	--	---

Fig.III.21 : Etude de système touristique du nord-est algérien
Source : Le schéma directeur d'aménagement touristique modifié par les auteurs

4. Système des ports :

<p><u>Les statistiques :</u></p> <ul style="list-style-type: none">*Selon des statistiques surs*Potentialité*Évolution du trafic conteneurisé dans les portsTrafic des ports algériens	<p><u>Etat de fait :</u></p> <ul style="list-style-type: none">*La pêche irrationnelle. L'absence des équipements pour l'aquaculture. Nombreuses entreprises à faible rentabilité ou non rentables. Secteur de la pêche n'ayant encore pas vraiment décollé. Une carence dans le circuit de commercialisation Des produits de la pêche	<p><u>Les stratégies :</u></p> <ul style="list-style-type: none">*Agrandissement et amélioration des ports.*La modernisation et l'optimisation des ports de pêche.*Rénovation du port de Djen Djen*Séparation des ports sa dépend de leur fonction.
--	---	---

Fig. III.22: Etude de système des ports du nord-est algérien
Source : Le schéma directeur du transport +les schémas directeurs de développement de la pêche modifié par les auteurs

5. Système de transport :

Les statistiques

- *La contribution dans le réseau routier
- *Réseaux ferroviaires
- *Le transport aérien
- *Répartition du trafic passager par aéroport.

Etat de fait :

- *Le Réseau routier du Nord-est algérien est insuffisant pour le territoire.
- *Plusieurs types de rails arment la voie, leurs poids linéaires varient entre 20 et 48kg. Mais ce sont les rails de 20 à 30 kg qui dominent et représentent 80% des rails utilisés.
- *Les rails de 46 kg et plus destinés à supporter un trafic lourd, ne représentent qu'environ 6% du réseau.

Les stratégies :

- *Renforcement du réseau terrestre résulte une bonne fluidité entre la déférente ville du territoire qui augmente les relations dans tous les secteurs entre ces villes.

Fig. : Etude de système transport du nord-est algérien
Source : le schéma directeur du transport modifié par les auteurs

6. Système culturelle :

Les statistiques :

- *Les équipements culturels dans le nord-est
- *Le cinéma du nord est algérien
- *Les principes de peuple local
La lecture et bibliothèque

Etat de fait :

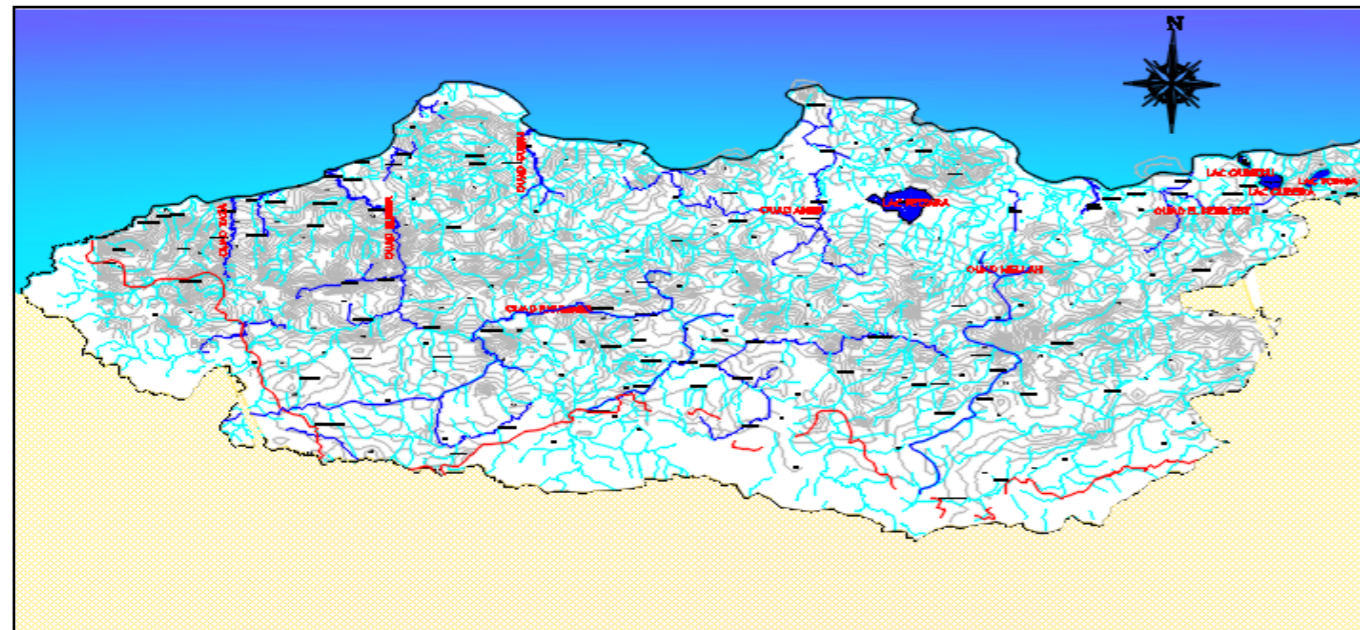
- *Tous les wilayas du nord-est disposent de moins de 10 espaces de lecture et aucun cinéma ou théâtre (les cinémas existants sont transformés en fonction).
- *Absence totale des symboles de la culture dans la vie quotidienne.
- *Problème dans Les normes par exemple selon UNESCO sont de 2-4 livres par habitant en Algérie selon les statistiques en trouve 1 livre pour 2 personnes.

Les stratégies :

- *Développer une stratégie territoriale de promotion de la culture, d'accès au livre, au cinéma.
- *Au théâtre, à travers le renforcement et la densification du réseau de l'infrastructure culturelle.
- *Toutes les wilayas, communes, ensembles de logements et autres agglomérations devront être pourvus sont droit dans la norme des espaces culturelle.

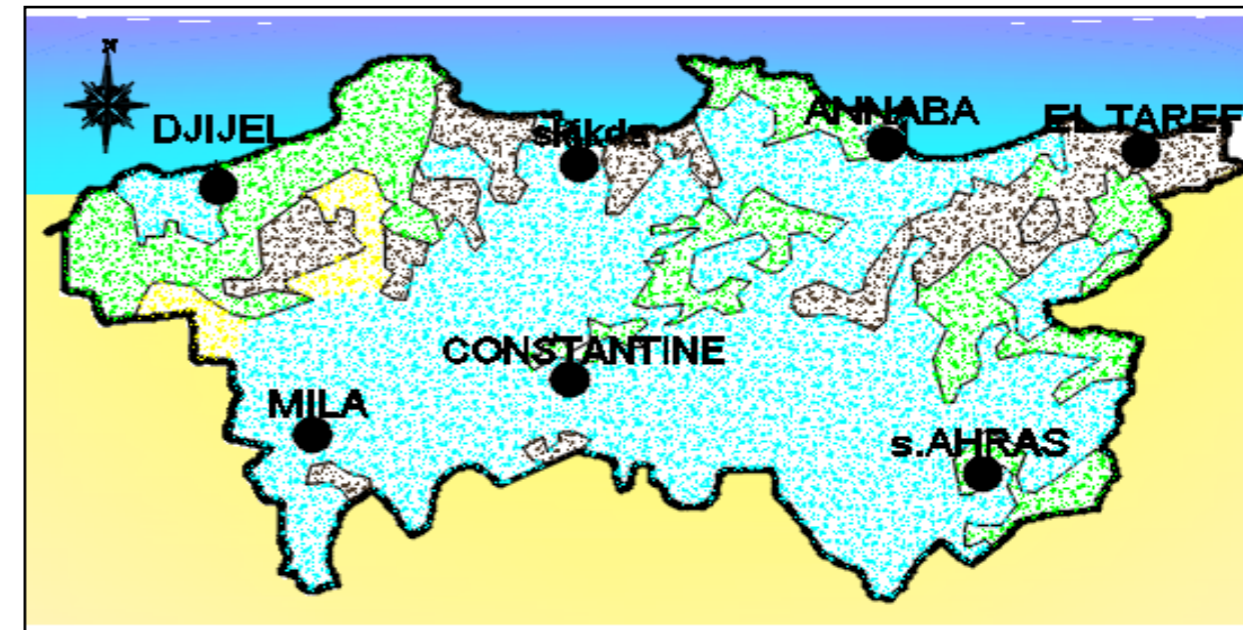
Fig. : étude de système culturelle du nord-est algérien
Source : schéma directeur des biens et services et grands équipements culturels modifié par les auteurs

a) Système l'eau et sol :



LEGENDE
— LIMITE NATUREL — LIMITE ADMINISTRATIVE — LES LACS — OUED SECONDAIRE
— OUED PRINCIPALE — COURBES
ECH : 1 / 200.000

carte.III.1.2 : Nord -EST d'Algérie présente la structure hydrique



LEGENDE
Forests Irrigables Agricole
ECH : 1 / 600.000

Catre. III.1.3: Nord -EST d'Algérie présente le système de sole

-Notre territoire se caractérise par trois grands ensembles naturels :

- Les plaines littorales qui s'adosent à la première chaîne montagneuse.
- Les plaines intérieures sont continentalisées par la première chaîne tellienne.
- Les montagnes : on distingue les chaînes telliennes littorales représentées par les massifs de Collo, Skikda et de l'Doug. Ces massifs bordent la basse plaine d'Annaba où se trouvent les deux plus grandes zones humides d'eau douce : le lac Tonga et le lac Oubeira.

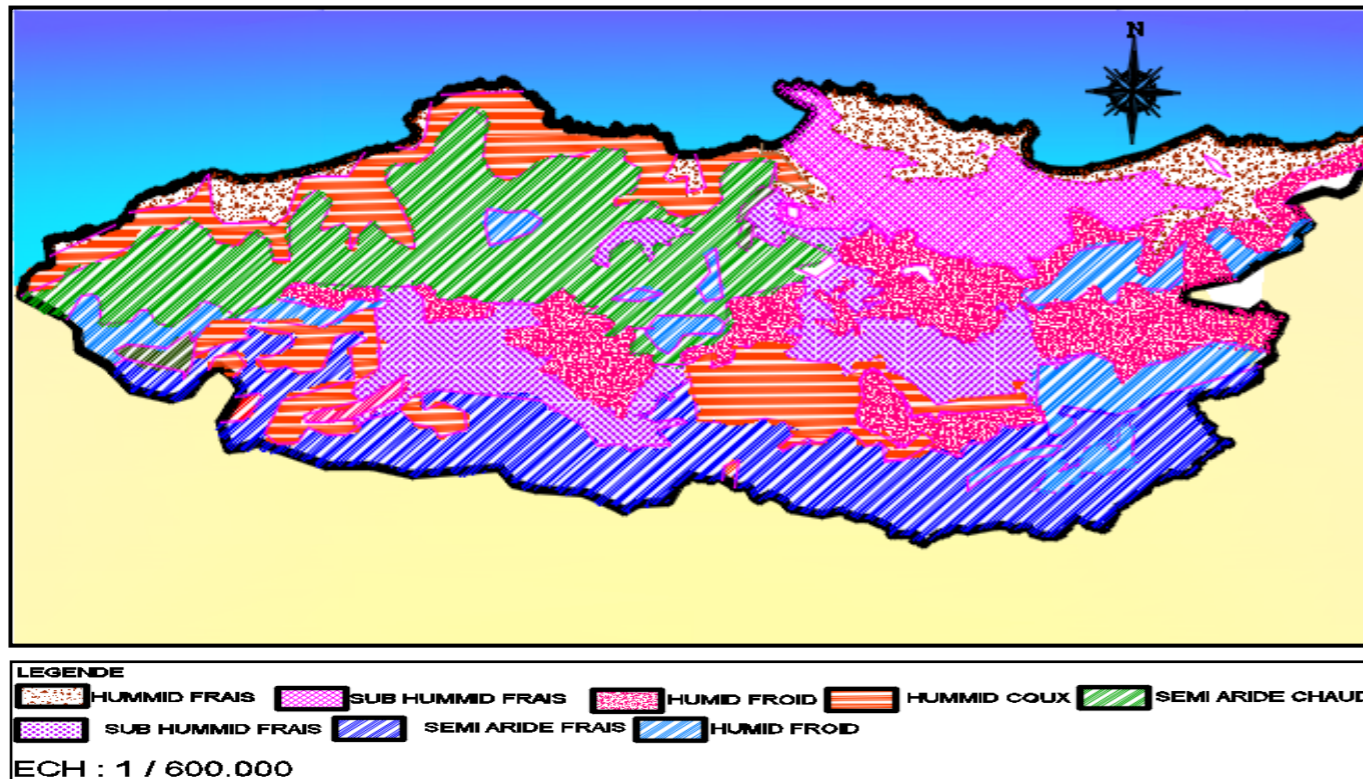
-Le secteur hydrique dans notre territoire compte deux grands types de bassin hydrographiques et des sebkhas naturelles.

-Selon la statistique officielle, fournies par L'ANBT la capacité des 19 barrages de l'est représente 36.59% de la capacité estimée totale, et d'une capacité initiale de 2238.20 hm³ et une capacité estimée de 2172.90 hm³.

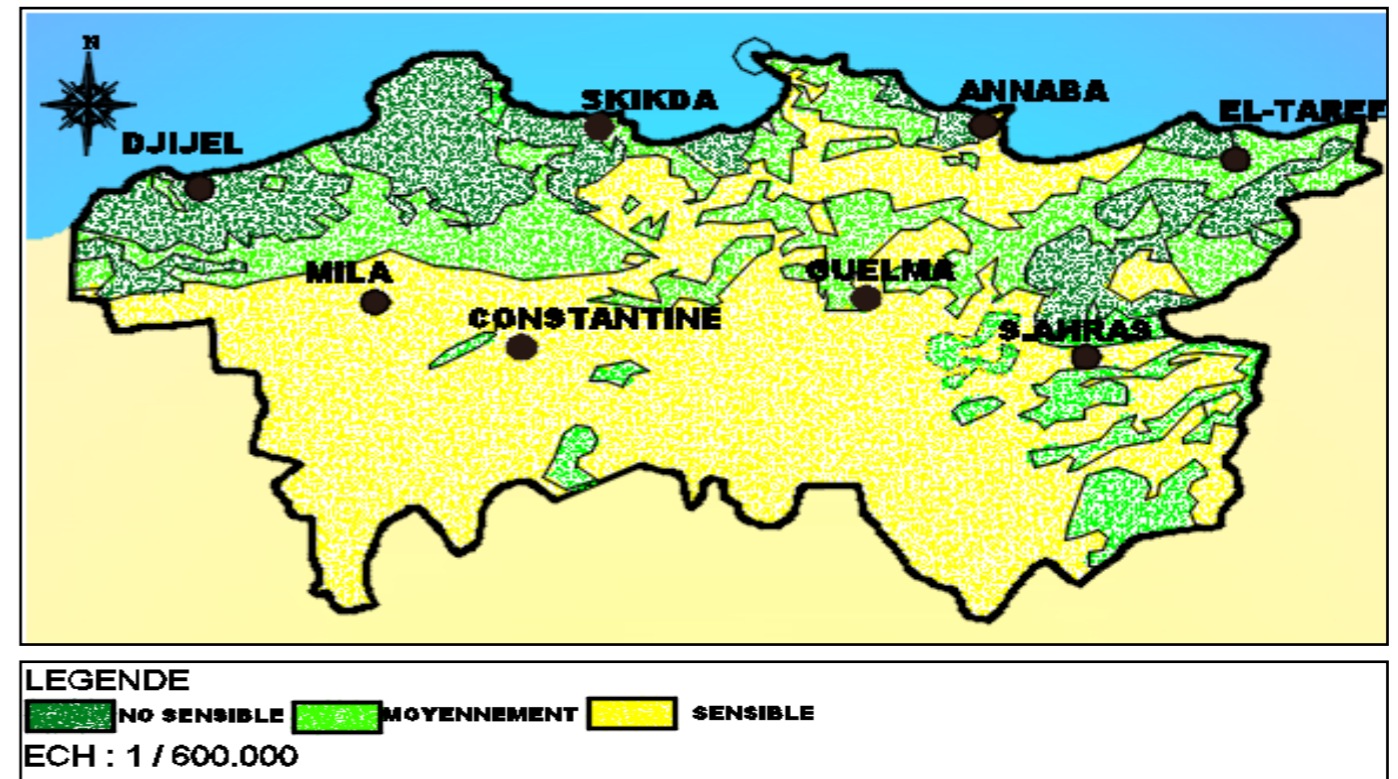
b) Système écologique :

Notre territoire L'un des territoires les plus riche dans système écologique par son variété naturelle dans, englobe en même temps des plaines, des montagnes, des région humide et sec, des lacs et la mer tout ça augmente ces potentialités dans les autres systèmes et ouvre des nouvelles possibilités à la colonisation et la variété animale¹

¹ Schéma National d'Aménagement du Territoire p9



Carte. III.1.4. Nord- EST d'Algérie présente le domaine bioclimatique



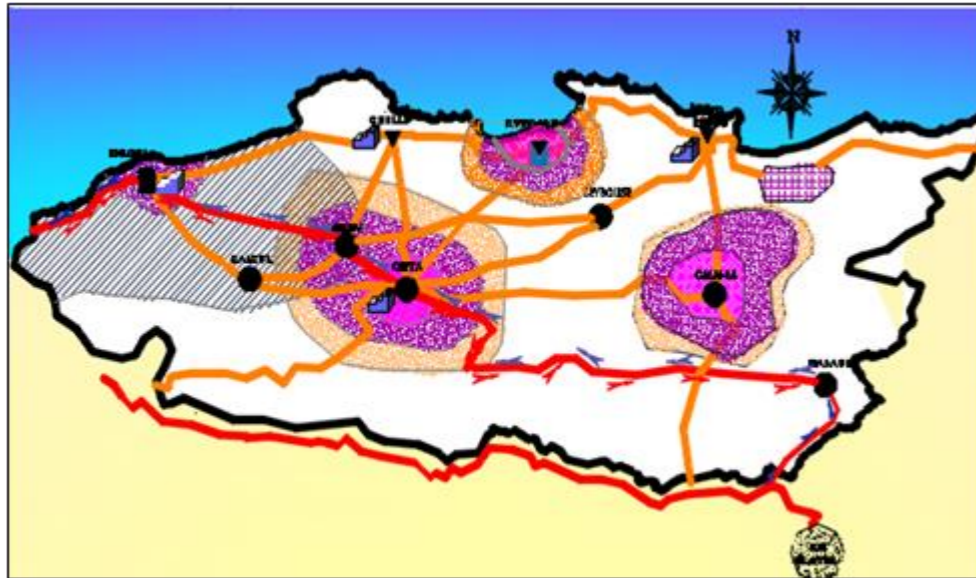
Carte. III.1.5: Nord -EST d'Algérie présente les milieux sensibles



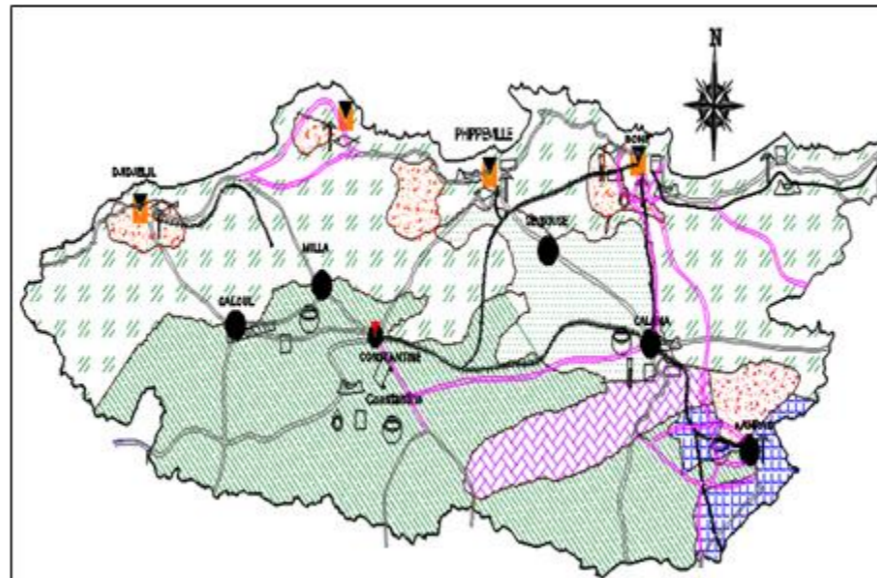
c)Le système productif :

Le système productif actuelle de notre territoire et basé sur le même système crée dans la période coloniale plus des petites améliorations fait dans la période post colonial connu les serials comme les produits numéro un avec l'élevage, malheureusement en trouve pas un développement remarquable dans l'industrie sauf cet dernier année à cause de la crise économique l'état ouvre des nouveaux flux dans l'industrie qui aide à leur développent dans le futur.²

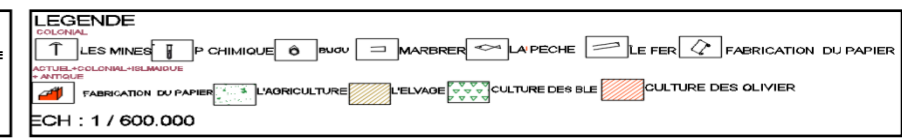
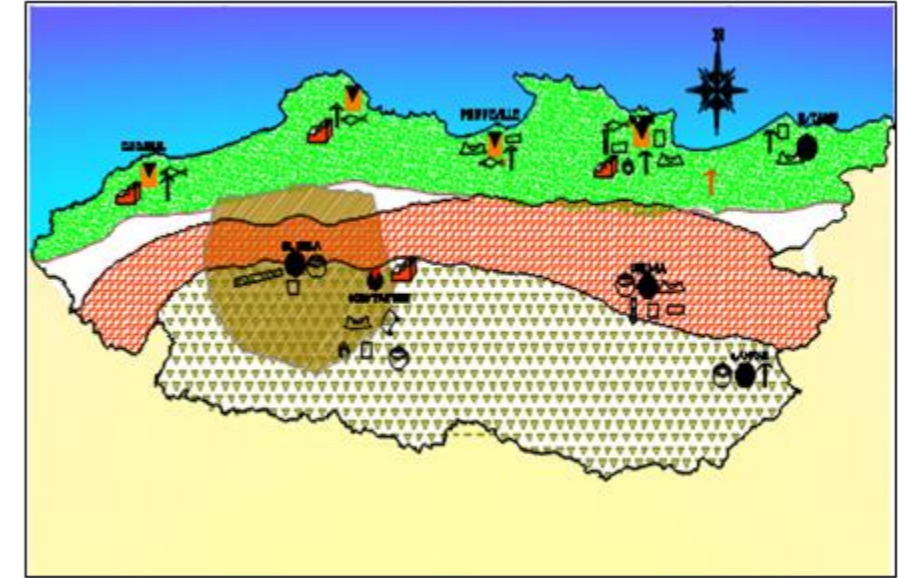
² Schéma National d'Aménagement du Territoire p 15



Carte. III.6: Nord- EST d'Algérie présente le système productif dans la période islamique

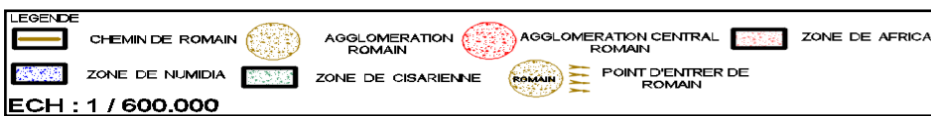
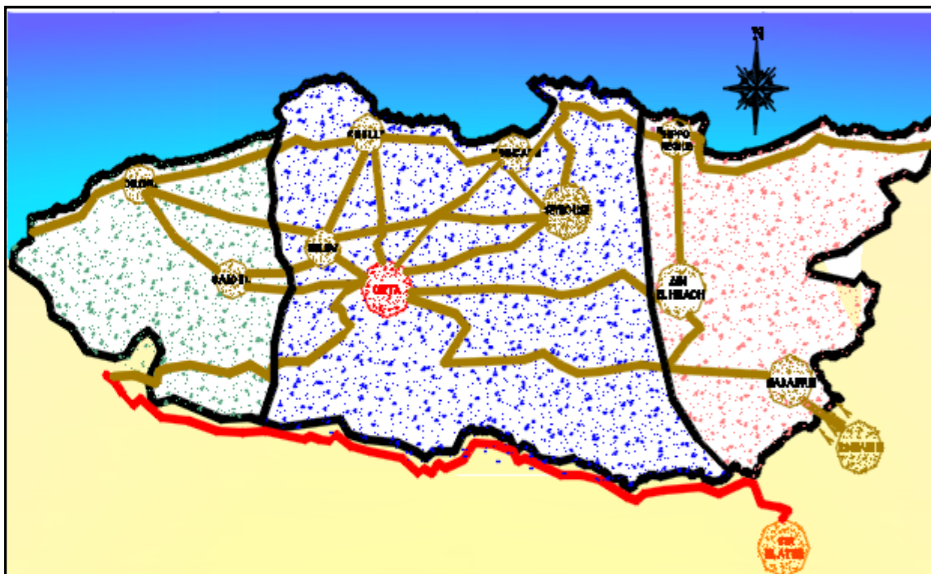


Carte. III.1.7: Nord-EST d'Algérie présente le système productif dans la période coloniale

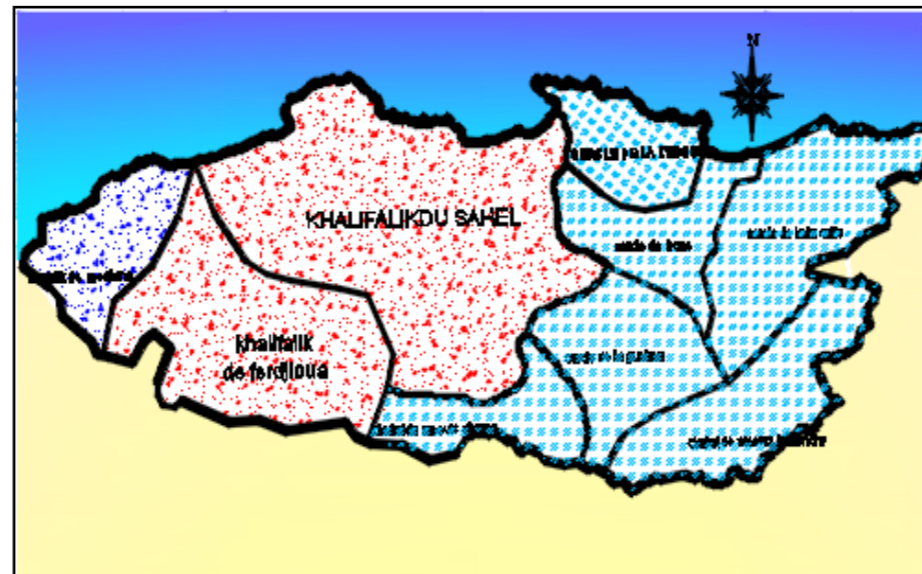


Carte. III.1.8: Nord- EST d'Algérie présente la synthèse de système productif

d) Le Système urbaine :



Carte. III.9: Nord- EST d'Algérie présente le système urbaine dans la période antique



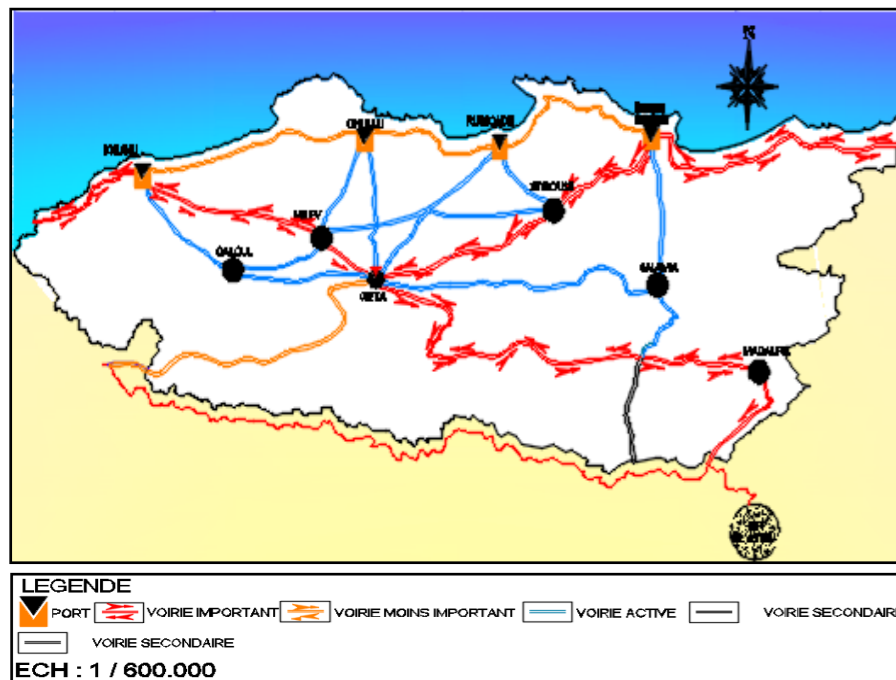
Carte. III.10: Nord- EST d'Algérie présente le système urbaine dans la période coloniale



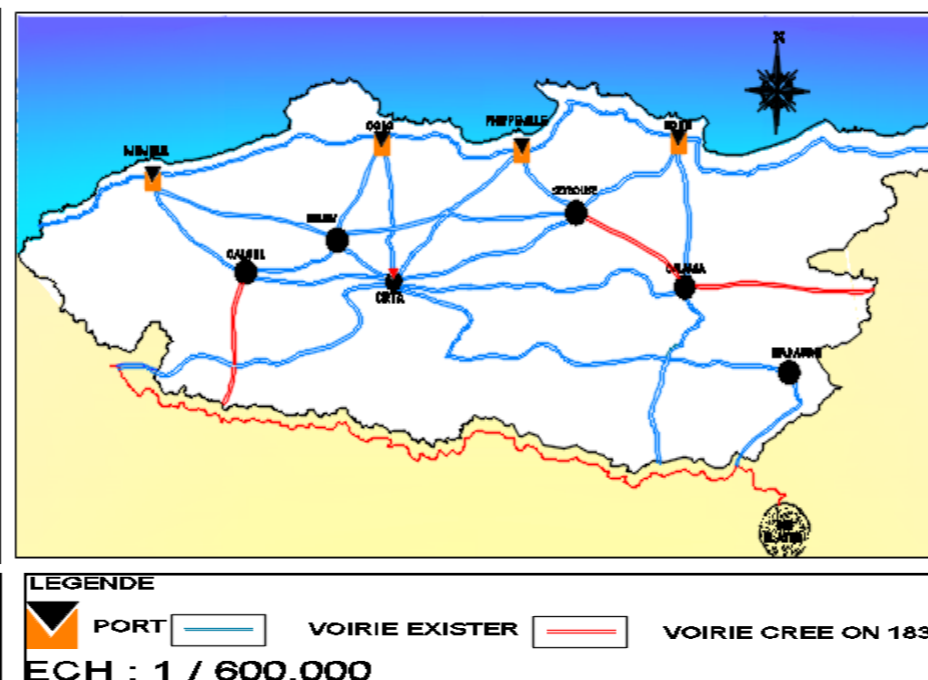
Carte. III.11: Nord- EST d'Algérie présente la synthèse de système urbaine

- L'image urbaine de la majorité des villes actuelles de notre territoire était créée dans la période islamique et coloniale avec la réduction de l'aire d'influence de chaque ville à travers le temps par la création des nouvelles petites villes, qui résulte des différents types de villes en distinguant trois types dominants : la ville créée dans la période ottomane, la ville créée dans la période coloniale et les villes contemporaines.³

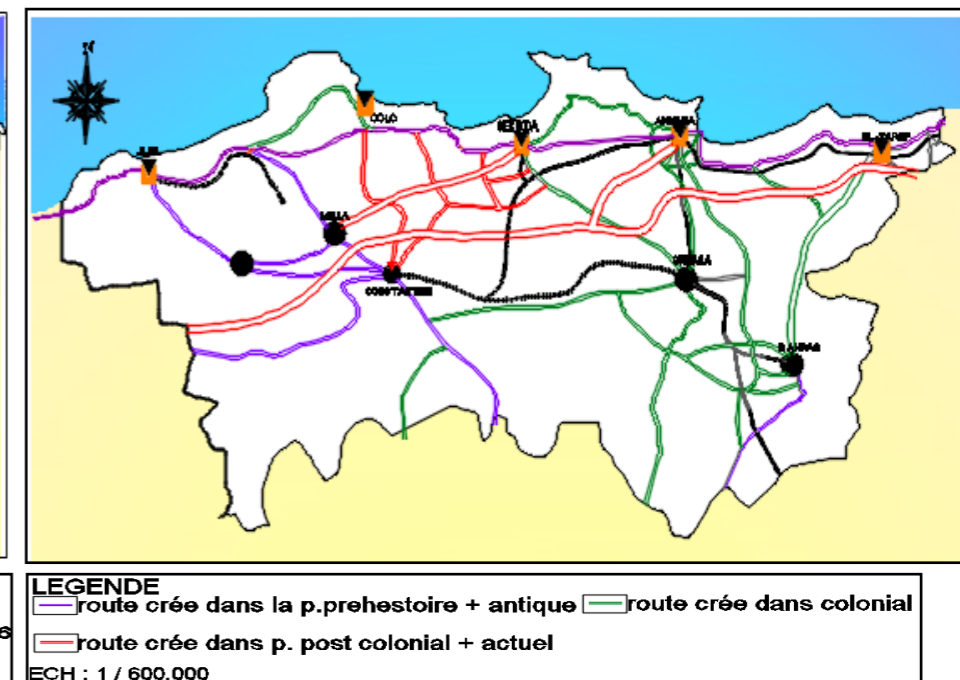
e) Le système relationnel :



Carte. III.1.12 : Nord -Est d'Algérie représente le système relationnel dans la période antique



carte.III.1.13: Nord -EST d'Algérie présente le système relationnel dans la période coloniale



Carte. III .1.14: Nord -EST d'Algérie présente la synthèse de système relationnel

e) Système relationnelle :

Le système relationnel du territoire connaît un faible développement, tout en gardant la structure ancienne créée par les civilisations prédominantes (coloniale) en ce sens que ce type de développement est insuffisant pour la demande actuelle, tout cela revient à la politique nationale qui fait son investissement seulement dans l'infrastructure routière et oublie la ferroviaire, spécialement dans le transport de marchandises.⁴

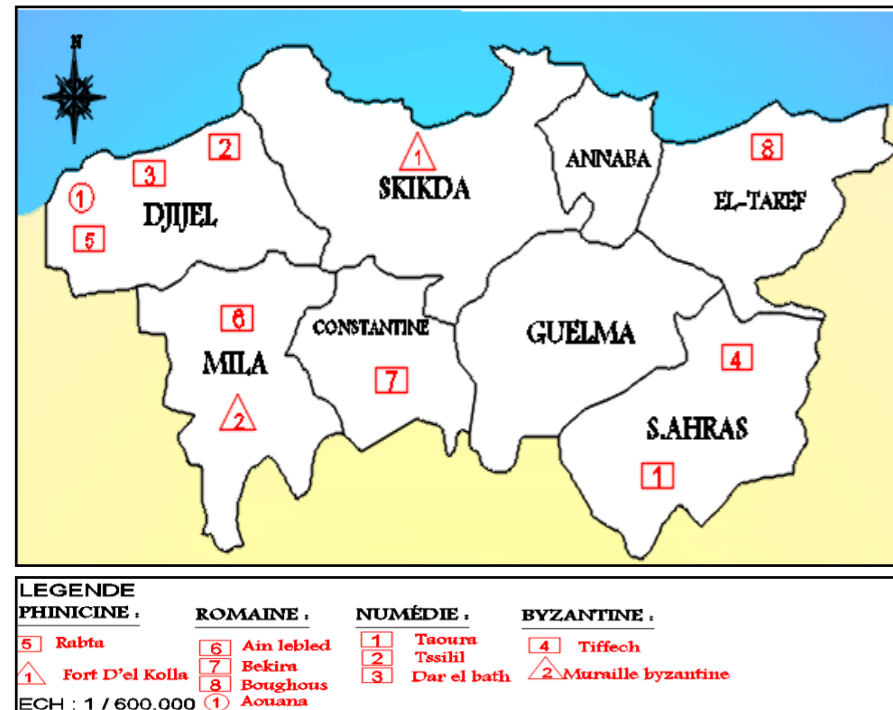
f) Le système patrimoine :

Selon les historiens, ce territoire a connu plusieurs civilisations au cours du temps, commençant par la préhistoire avec les Capsiens jusqu'à nos jours, ces derniers ont laissé une trace de leur création et de leur développement, en détectant ces civilisations par ces ruines dans les différentes wilayas du nord-est algérien.⁵

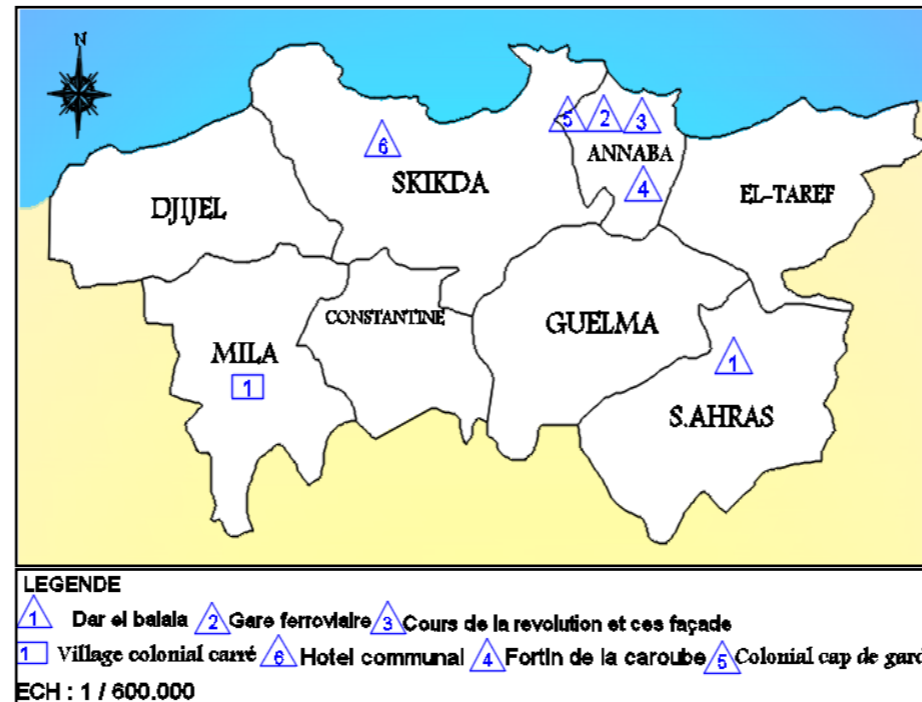
³ Thèse, Les structures spatiales de l'Est Algérie Les maillages territoriaux, urbains et routiers par D.RAHAM.

⁴ Thèse, Réseaux de transport et organisation spatiale dans le Nord-Est Algérien, par Ghenouchi Ahmed, année 2008

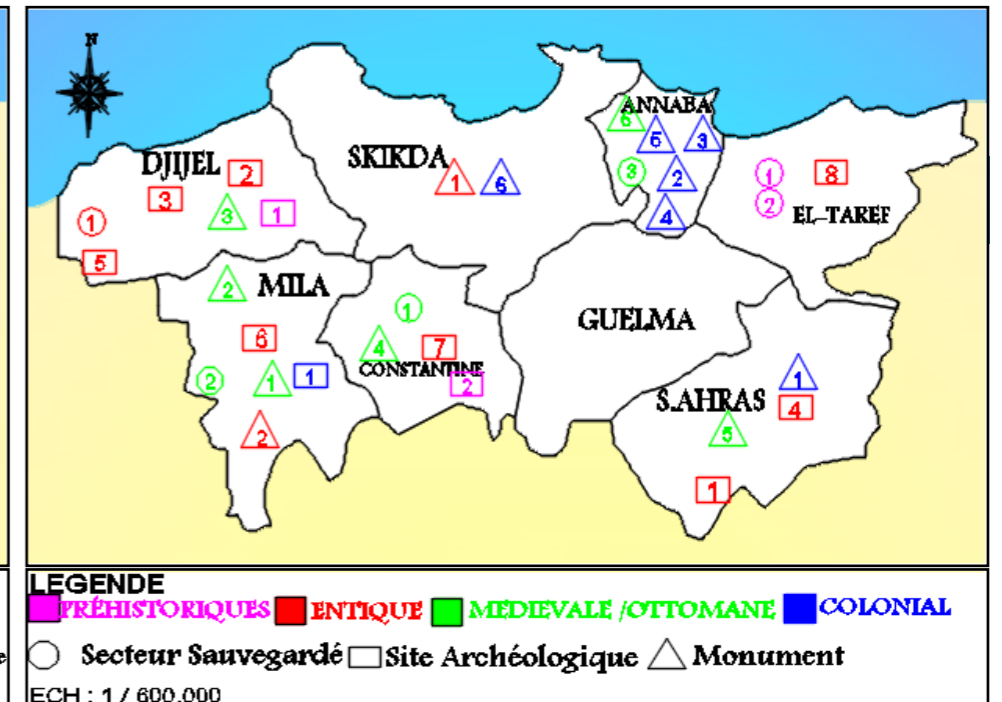
⁵ Schéma directeur des zones archéologiques et historiques.



Carte. III.1.15 : Nord- EST d'Algérie présente le système patrimoine dans la période antique



Carte. III 1.16. Nord -EST d'Algérie présente le système patrimoine dans la période coloniale

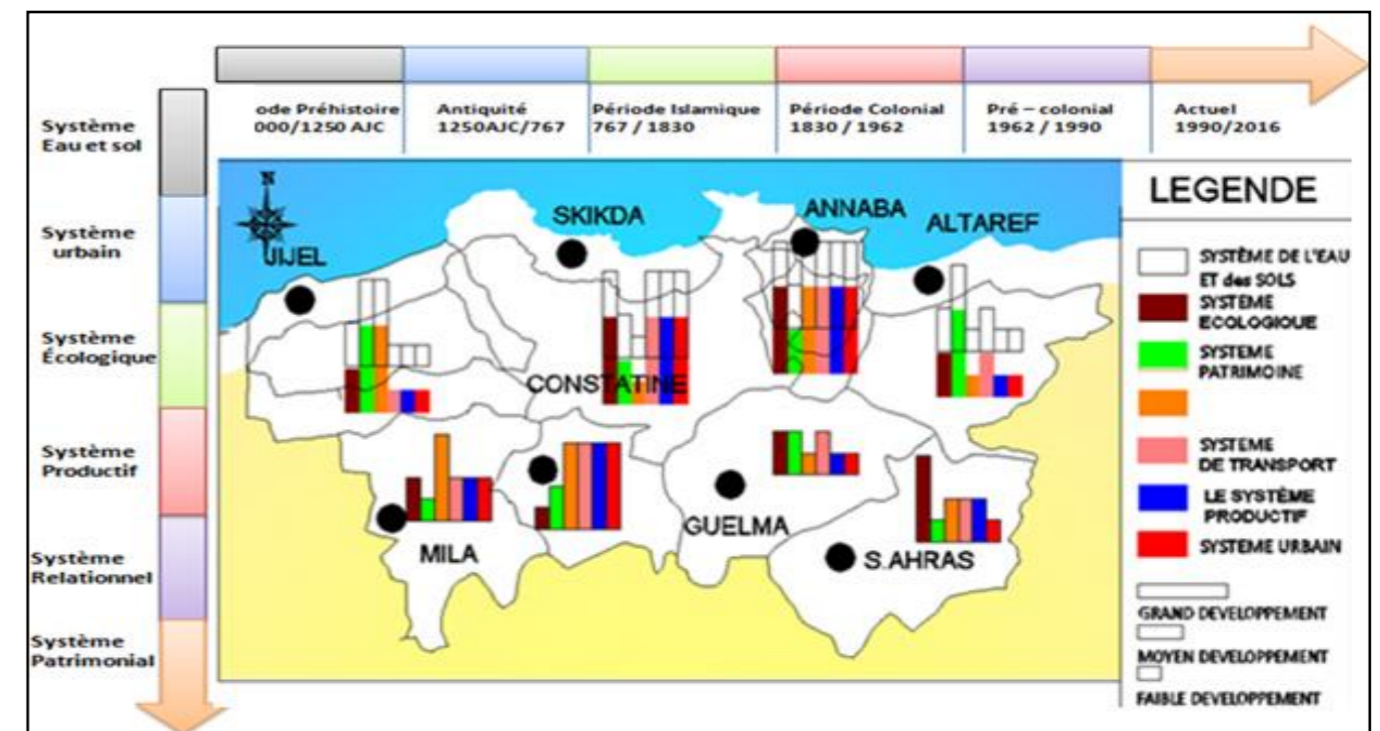


Carte. III 1.17. Nord -EST d'Algérie présente la synthèse de système patrimoine

Synthèse :

Après une étude synchronique des différents systèmes (Eau et sol - urbain - écologique - patrimonial - productif - relationnel).

- Notre territoire est riche par des ressources hydriques et terre fertiles (les différents oueds et les sebkhas et les nappes phréatique et la mer Méditerranée).
- la ville de Constantine est toujours le pôle économique du territoire dans tous les secteurs.
- Un développement presque dans tous les systèmes dans le triangle capitale (Constantine, Skikda, Annaba).
- Un développement faible dans les autres villes (Jijel ; taraf Guelma, Mila, souk Ahrase).



Carte III.1.18.de synthèse de l'état de développement du territoire
 Source : conception des auteurs

III.2.LA WILLAYA DE JIJEL.

III.2.1. PRESENTATION GENERALE.

La wilaya de Jijel s'étale sur une superficie de 2.396,63 km², avec une façade maritime de 120 kms, Elle regroupe 26 Communes, rattachées administrativement à 11 Daïras.

III.2.2. SITUATION ET LIMITES.

La wilaya de Jijel appartient à L'Espace de Programmation Territoriale NORD EST d'Algérie.

Les Limites:

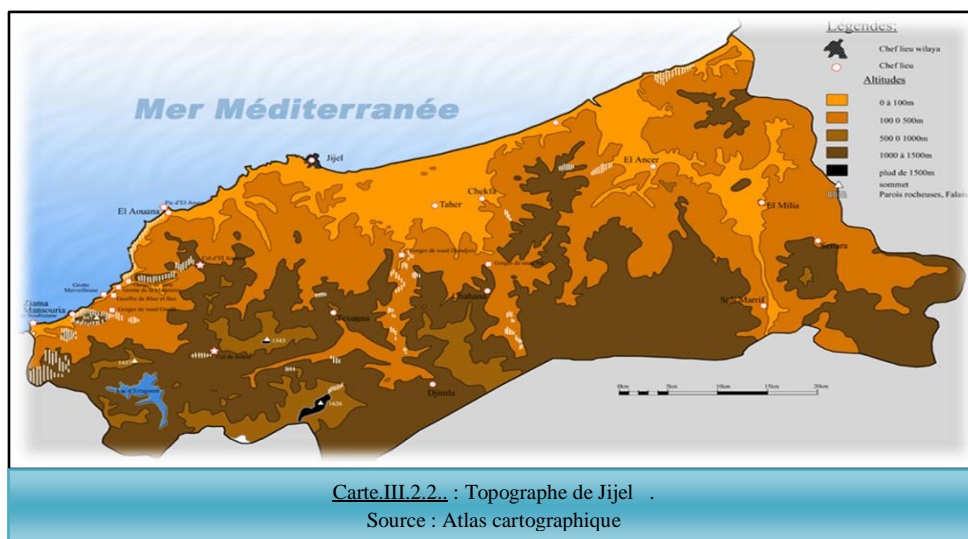
Nord: Mer méditerrané
Sud: Wilaya de Constantine
Est: Wilaya de Skikda
Ouest Wilaya de Bejaïa



Carte. III. 2.1. : Situation de Jijel,
Source: SEPT Nord Est.

III.2.3. LES RELIEFS ET TOPOGRAPHIQUE :

- Territoire de la wilaya est marqué par une pente excessivement (supérieure à 25%)
- L'altitude moyenne est de 600 à 1000m.
- Une morphologie irrégulière allongée selon l'axe est-ouest.



Carte.III.2.2. : Topographe de Jijel .
Source : Atlas cartographique

III.2.4. CLIMAT.

Le climat de Jijel fait partie du domaine méditerranéen, à l'étage bioclimatique humide : pluvieux et froid en hiver, chaud et humide en été.

III.2.5. LES INFRASTRUCTURES.

▪ Réseau Routière et Ferroviaire :

La wilaya de Jijel possède un réseau routé estimé à 256 Km de chemin communal 387 Km, de chemin wilaya et 223.8 Km de route nationale, il est structuré autour des deux artères principale la RN43 et RN 77.

Jijel est reliée au réseau ferroviaire national au niveau de Ramdane Djamel. Cette ligne qui est d'une longueur de 137 km.



Carte. III.2.3: des réseaux routiers de la wilaya de Jijel
Source : Atlas cartographique

▪ Réseau aéroportuaire :

La relation aérienne avec la wilaya de Jijel se fait à partir de l'aéroport Ferhat Abbès de Tahar, Située à 15 Km de la ville de Jijel il possède une piste de 2400m le long et en plein extension pour offrir toute les commodités d'un transport aérien performant et rapide.

▪ Réseaux portuaires :

Il existe deux types des portes dans la wilaya de Jijel qui sont :

➤ Réseaux portuaires commerciale :

Le port de Djen - Djen est implanté à 10 Km à l'Est de Jijel, il possède des infrastructures importantes pouvant répondre aux exigences modernes de transport maritime. Ayant une capacité de 4,4 millions de tonnes/an qui le classe au premier rang.

➤ Réseaux portuaires de pêche :

Il existe 3 portes de pêche dans la wilaya qui sont: (le port de Jijel Boudise, le port de Ziama Mansouria, le port de El Aouana (en cour de réalisation)).

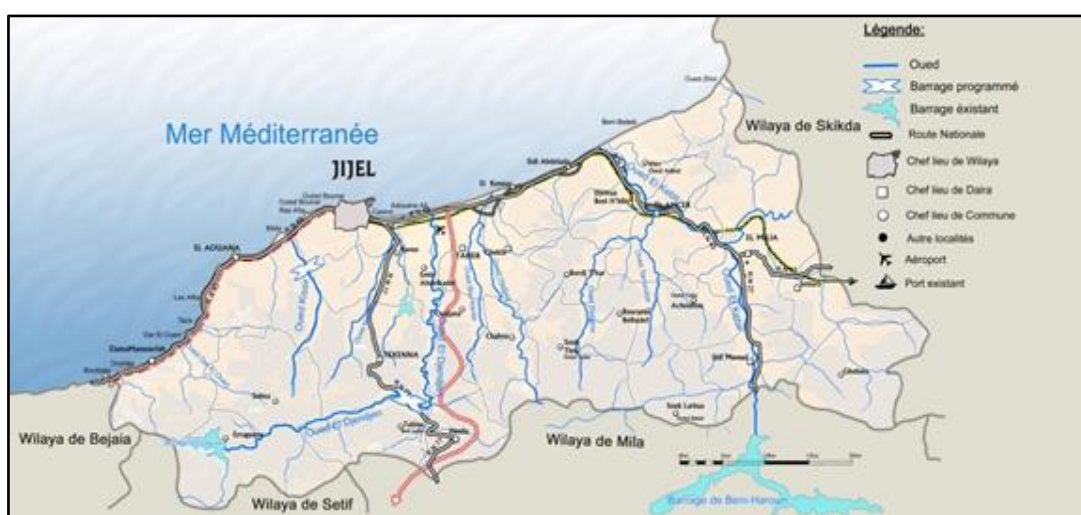
III.2.6. RESEAU HYDROGRAPHIQUE :

La wilaya de Jijel contient un nombre important des nappes phréatiques:

La nappe d'Oued Nil, La nappe d'Oued El-Kabîr , La nappe d'Oued Djen-Djen, La nappe d'Oued Kissir, La nappe d'Oued Mencha.

Les infrastructures de stockage en AEP : (21 réservoirs, 2 246 forages, 06 barrages, avec un apport qui permet d'atteindre 800 millions de m³/an.

(Le barrage d'Erraguene, le barrage El-Agrem, le barrage de Kissir).



Carte. III.2.4 : des nappes phréatiques de Jijel
Source : Atlas cartographique

III.2.7. LES ACTIVITES ECONOMIQUES:

▪ L'agriculture:

Les terrains agricoles couvrent une superficie totale de 99.022 Ha, soit 41.43% de la superficie totale de la wilaya.

▪ L'industrie :

L'activité industrielle se concentre dans sa quasi-totalité au niveau des grandes agglomérations (Jijel –Tahar –Milia) et la zone industrielle Oued Salah dans la commune Emir Abdelkader (unités liège, tannerie, chemiserie, verrerie, ...).

Le lancement de la zone industrielle de Bellara viendra à coup sûr renforcer cette activité, ce qui induit une importante demande en loisirs et équipements commerciaux.

▪ Le pêche :

La pêche est une source de revenus très importante pour la population locale. La présence des deux ports de pêche opérationnels (Port de Jijel et port de Ziama-Mansouriah), et le port d'El Aouana en cours de réalisation.

Malgré la longueur de la cote atteignant 120Kmet une superficie de 10166Km, ce secteur reste sous développe, il ne répond pas au besoin de la wilaya en matière de produit maritimes.

III.2.8.LES POTENTIALITES TOURISTIQUES DE LA WILLAYA :

Le tourisme jeu un rôle très importe dans l'économie de la wilaya de Jijel.

- **Les forêts.**

Occupe 48%du territoire de la willaya (115.000Ha) domine par la chaine liège avec une marquise de bruyère et une végétation dense de plantes médicinales.

- **Littoral.**

Il s'étale sur 120 KM (soit 1/10 de la cote algérienne) se distingue par l'existence d'une Corniche avec ces criques, îles, îlots et sites, se succédant dans un cadre verdoyant, parsemé, de 50 plages tout beau et féérique appelant à un tourisme balnéaire de très haute facture.



Image . III.2.5 : Plage du casino.
Source : Google image

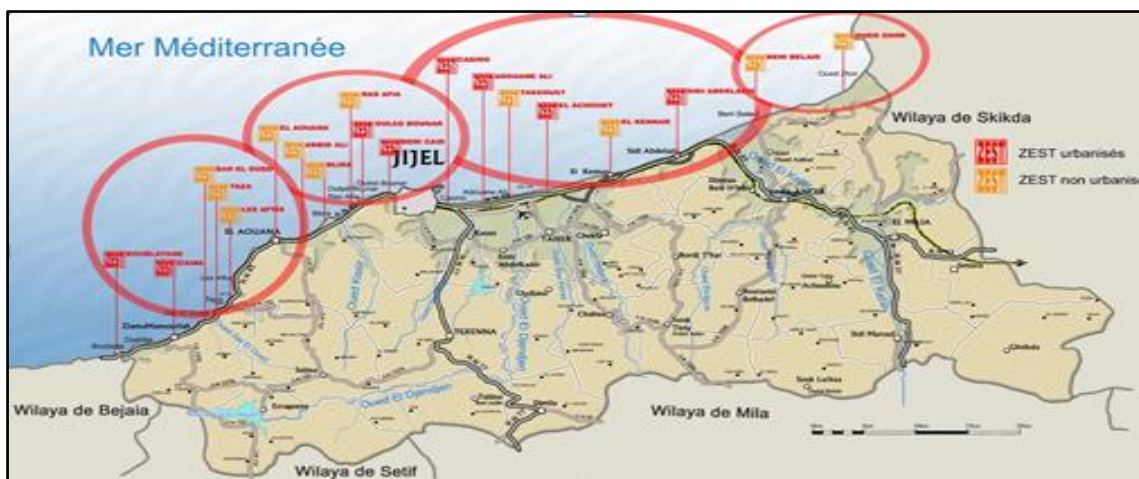
- **Les Lacs Naturels.**

Il existe au niveau de la wilaya de Jijel trois (03) lacs naturels :

- Marais Ghedir Beni Hamza (El-Kennar-Daira de Chakfa).
- Marais Ghedir El Mrdj (Taher) :
- Beni Belaid : Reconnu patrimoine international, le lac couvre une surface de 120 Ha.

- **Les zones d'expansion touristiques(ZET) :**

La wilaya dispose de 19 zones d'expansion touristiques, occupent une superficie globale de 4878 Ha.



Carte.III.2.6 : La situation des ZET
Source : Atlas cartographique

SYNTHESE :

Les avantages :

- *Une situation géostratégique importante.
- *Une façade maritime de 120Km.
- *Sites archéologique et historiques.
- *Pluviométrie appréciable, température Douce.
- *Potentiel agricole élevé.
- *Potentiel forestier importants.
- *Infrastructures portuaire de grande Envergure

Les Inconvénients :

- *Relief montagneux: (difficulté D'extension).
- *Dégradation importante des forets (Incendies, inondations).
- *patrimoine peut valoriser et menacé.
- *agression du littoral: urbanisation Effrénée, Pollution
- *Menaces sur les habitations situées en Zones inondables.
- *Dégradation du réseau routier
- *Pollution industrielle

III.3. LA COMMUNE DE JIJEL.

III.3.1. SITUATION ET LIMITES.

Jijel, petite commune côtière de l'Algérie, chef-lieu de Wilaya. Est limitée par :

- La mer méditerranée au Nord,
- La commune d'el émîr abd elkader à l'Est.
- La commune d'el Aouana à l'Ouest.
- Les communes de Kaous au Sud.



Carte. III.3.1: La situation de la commune de Jijel.
Source : Google image

III.3.2. L'ACCESSIBILITE :

La commune de Jijel bénéficie d'un réseau d'infrastructures de déplacement appréciable constitué de deux routes nationales (la RN 43 et la RN 77) qui assurent des liaisons régionales, un chemin de wilaya (le CW150) et trois chemins communaux (le CC 02, le CC03 et le CC 04) qui assurent des liaisons locales.



Carte.III.3.2.: Les réseaux routiers de la commune de Jijel
Source : Google image, modifiée par les auteurs.

III.3.3. APPROCHE HISTORIQUE DE LA VILLE DE JIJEL :

L'histoire de Jijel remonte à quelques 2000 ans.

Jijel fut le carrefour de plusieurs civilisations dont les traces se trouvent ici et là sur son territoire, Le nom même de La ville « igilgili » n'est pas explicite, Jijel tiendrait son nom du mot berbère « igil-igil » qui signifie de « colline en colline.

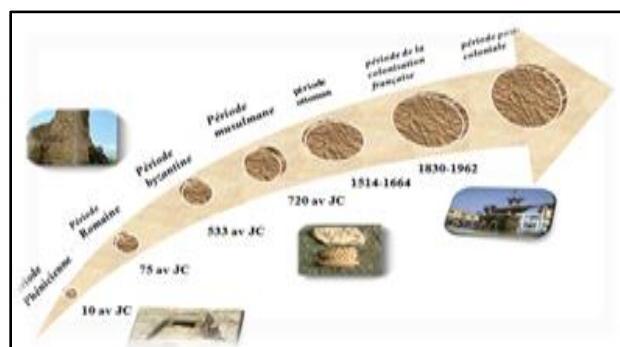


Fig.III.3.3. Approche Historique de la ville de Jijel.
Source : les hauteurs.

La période Phénicienne : 10 Av. JC.

Les phéniciens établirent d'un comptoir commerçant appelé IGIL GILI entourée par une citadelle.

De cette époque précoloniale, il ne reste essentiellement que la nécropole de la Pointe noire (Rabta) engloutie partiellement dans la mer. Les tombes de style phénicien se trouvent dans de petites chambres funéraires avec des escaliers taillés à même la roche.¹

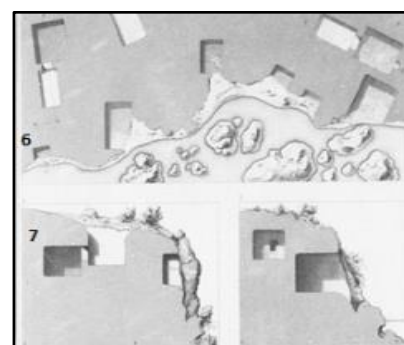
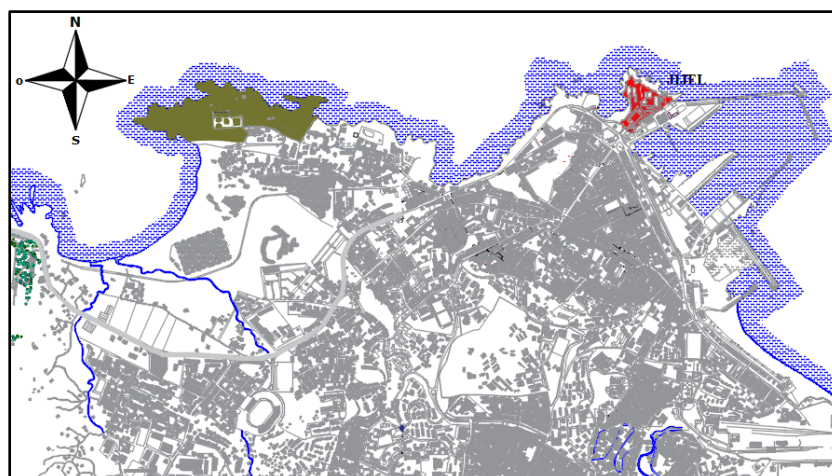


Fig. III.3.4 :6, 7 Plan et coupes des tombes phéniciennes à la nécropole de la pointe



Carte.III.3.5 : la période phénicienne

la période phénicienne

La légende:

- la citadelle
- le point noir
- ▨ les oueds

a) La période des numide :

Elle aurait été présente à Jijel 250 avant JC, l'actuelle ville aurait été à l'époque scindée en deux :

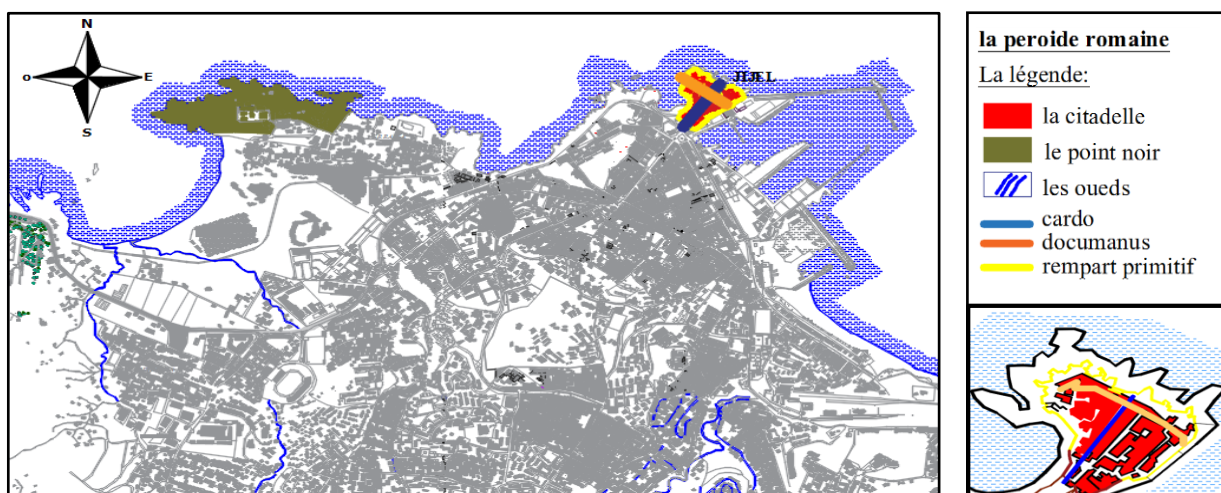
- L'est de l'oued El-kbir représentait le territoire des berbères Massy les.
- L'ouest celui des massessyles.

¹ Gzelle, texte relatif à l'histoire de 14 Afrique de Nord, T4

b) La période romaine : 75 Av. J.C.

Les romains envahirent IGILGILI et s'emparèrent de son port, ensuite ils dotent la ville de :

- Fortification du terrain par rempart.
- Installation de porte pour assurer les échanges commerciaux.
- Construction de certains édifices romains (Temple, place).



Carte.III.3.6 : la période romaine

c) Période byzantine (533 Ans av JC) :

Les byzantines ont été le prolongement de l'occupation romaine, cette époque est caractérisée par :

- Elargissement de l'enceinte de la ville.
- Fortification de la ville par une muraille jalonnée de Tourelles.
- Installation de nouvelles portes.

d) Période normande (1145-1283) :

En 1143 les normands s'emparèrent de la ville, qui fut complètement détruite.

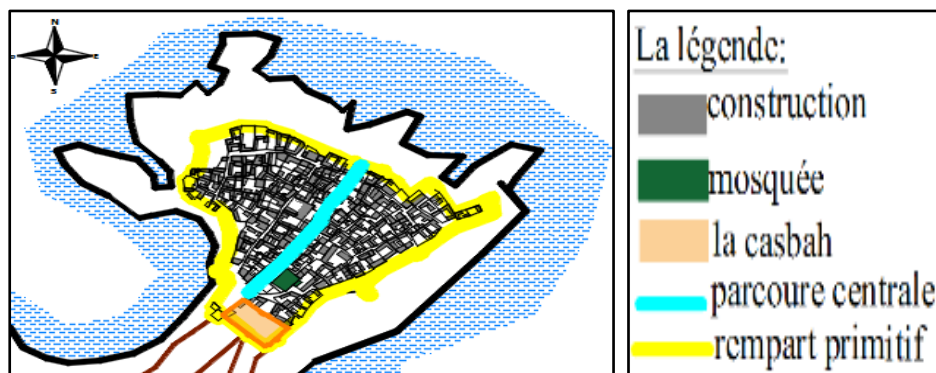
- Rétrécissement de l'ancienne ville.
- Destruction des édifices des cultes.

f) Période Génoise (1283-1512) :

Les Génois (originaires d'Italie) occupèrent la ville en 1283, ce qui renforce la présence chrétienne dans la région. Conséquence :

- la reconversion des mosquées en églises.

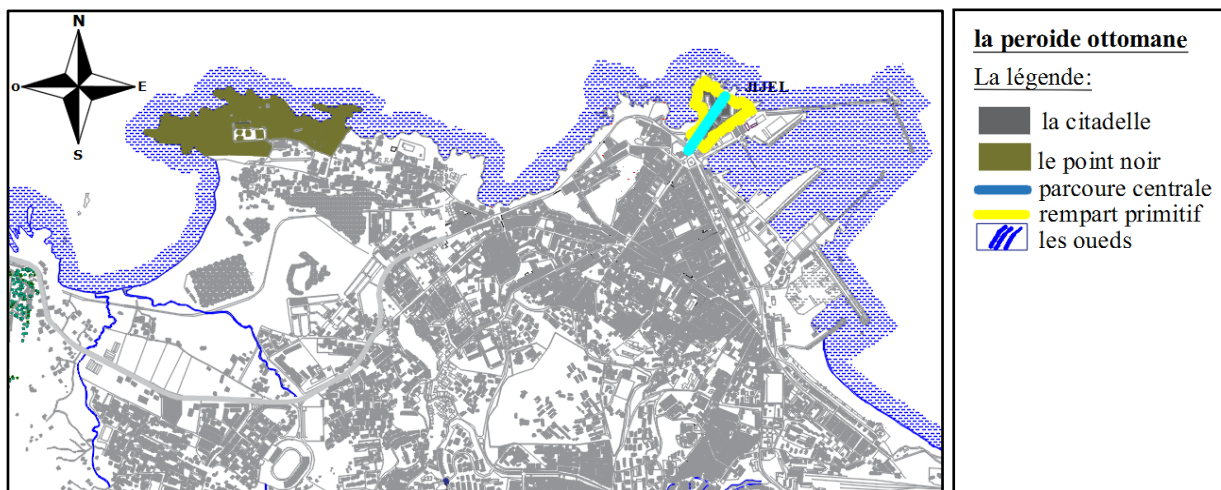
g) La période ottomane 1514-1664 :



Carte.III.3.7 : la citadelle dans la période ottomane

En 1514, les célèbres corsaires musulmans Aroudj et son frère Khiredine dirigèrent leurs flottes sur Jijel, y établirent leur quartier général, ils occupèrent l'ancienne enceinte. Cette période est marquée par :

- La mise en place des structures d'échange et de rencontre (places, marché, mosquée, port...etc.)
- Le port se situait dans la baie qui s'ouvre à l'Est, protégé ainsi des vents d'Ouest par la terre, du nord par une ligne de récifs (barrière insuffisante contre les grosses mers), et une jetée couvrant le côté Est de la rade.

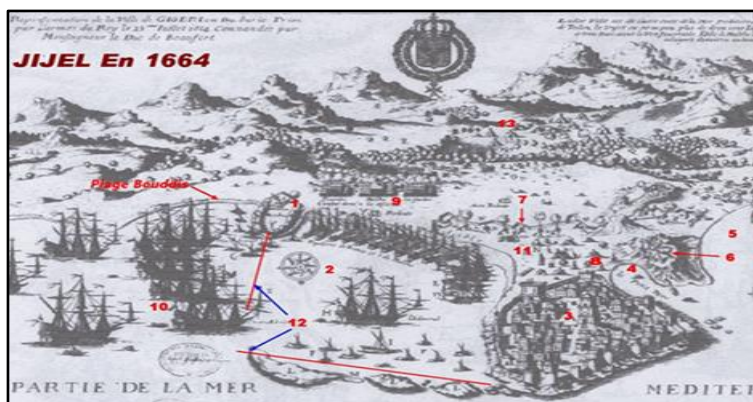


Carte.III.3.8 : la période ottomane

h) L'expédition du Duc de Beaufort 1664-1830 :

Le 23 juillet 1664 une expédition chrétienne française fut ordonnée pour attaquer la ville de Jijel.

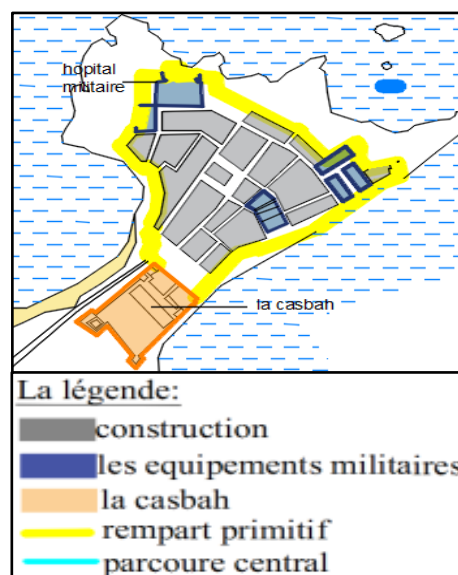
- Construction du fort de Duquesne.



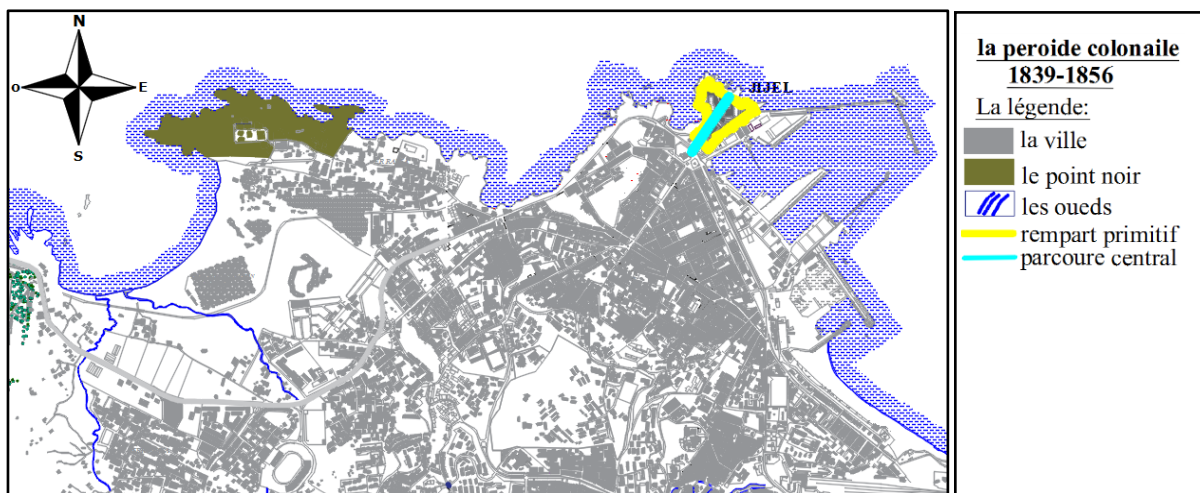
Carte.III.3.9 : Tableau de Jijel lors de l'expédition du Duc Beaufort en

i) La période coloniale (1839-1856) :

- A la suite de leur débordement le 12 mai 1839, les français s'installent dans la vieille ville.
- La 1^{ère} choses ils entreprirent des travaux de fortification de la ville et de ses alentours pour assurer leurs arrières, restauration la muraille et établissement des lignes de défense en d'hors de la ville assuré les forts.
- 21 Aout 1856 Un Tremblement de terre frappe Jijel, la vieille cité est complètement détruite.



Carte.III.3.10 : la citadelle dans la période coloniale (1839-1856)

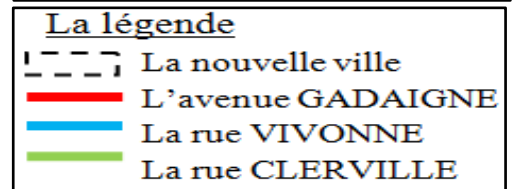
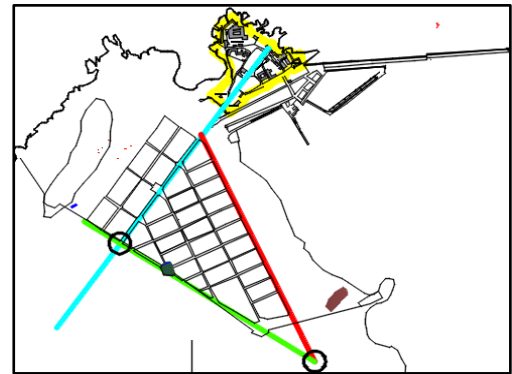


Carte.III.3.11: la période coloniale (1839-1856)

En 1861- 1885 :

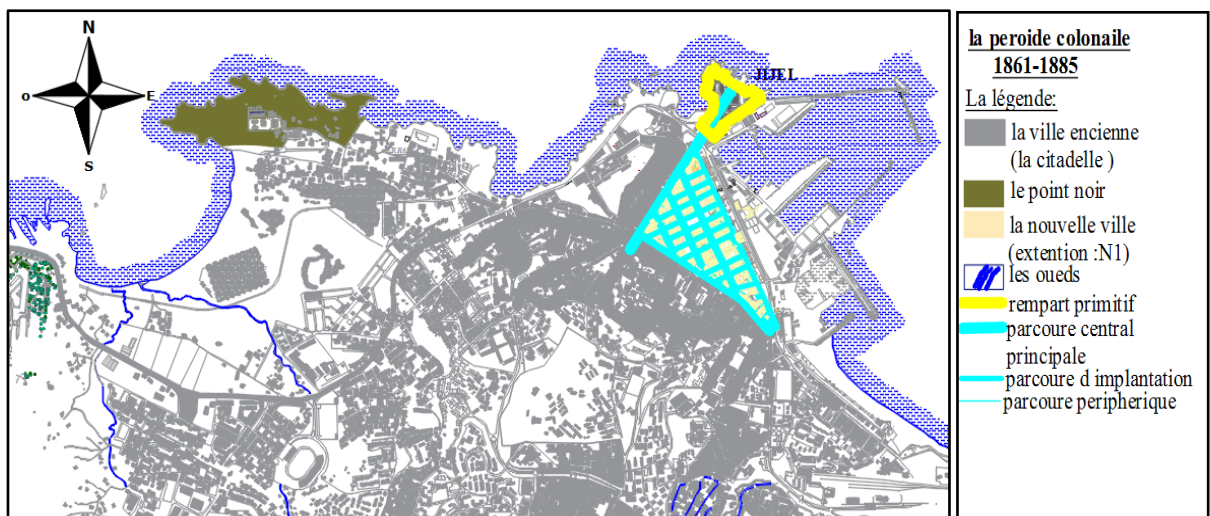
Un primaire plan directeur de la ville DJIDJELLI établir en 1861 par géomètre français nommé SCESLAT ce plan de base est semblable à celui de la ville européenne, qui va fournir une nouvelle trace urbaine triangulaire épousant la forme de la Paine avec des rues droite et des îlots disposés en échiquier et un îlot central réservé à l'Eglise.

Le noyau origine, formant l'actuel le centre-ville, présente une nouvelle trace urbaine triangulaire dont les limites sont :



Carte.III.3.12 : Premier plan du Triangle colonial.

- La rue VIVONNE reliant la citadelle a djebel Ayouf et formant limite avec la plaine du côté Nord – Ouest (l'actuelle avenue l'emire abdelkader).
- L'avenue GADAIGNE constituant la limite Nord –Est avec le port et l'arrière- port (dénommée actuellement avenue du 1er novembre)
- La rue CLERVILLE qui donne limite à la plaine de la côte Sud-Ouest (l'actuelle a venue Abdelhamid –benbadise.

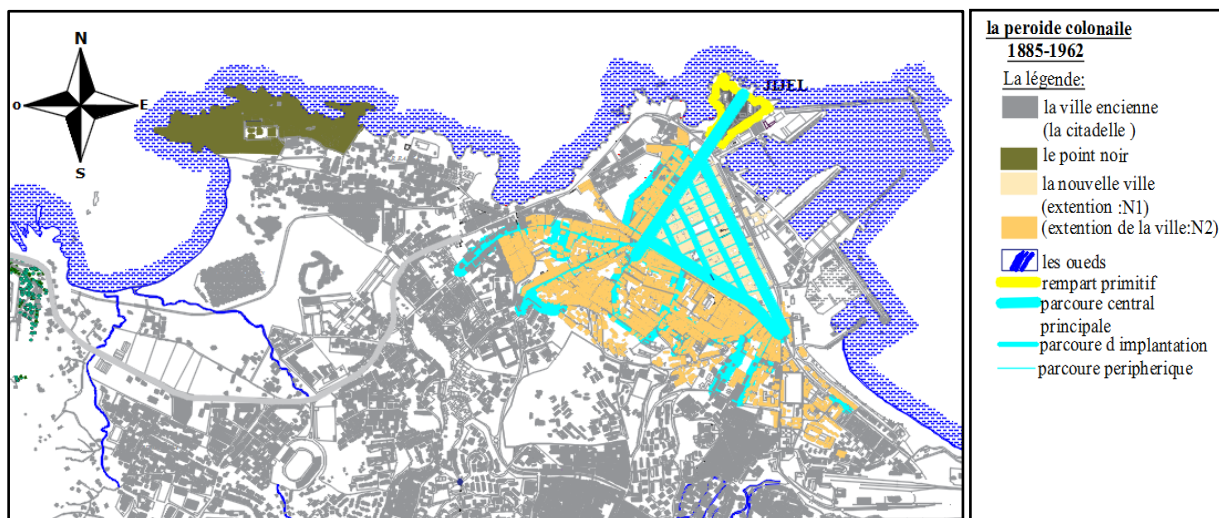


- la periode coloniale 1861-1885**
- La légende:**
- la ville ancienne (la citadelle)
 - le point noir
 - la nouvelle ville (extention :N1)
 - les oueds
 - rempart primitif
 - parcours central principale
 - parcours d'implantation
 - parcours peripherique

Carte.III.3.13: la période coloniale 1861-1885

En 1885-1962 :

- L'apparence des quartiers indigènes à la périphérie (Faubourge , village Mustapha)
- Densification accélérés des quartiers indigènes .
- Apparition des nouveaux quartiers.

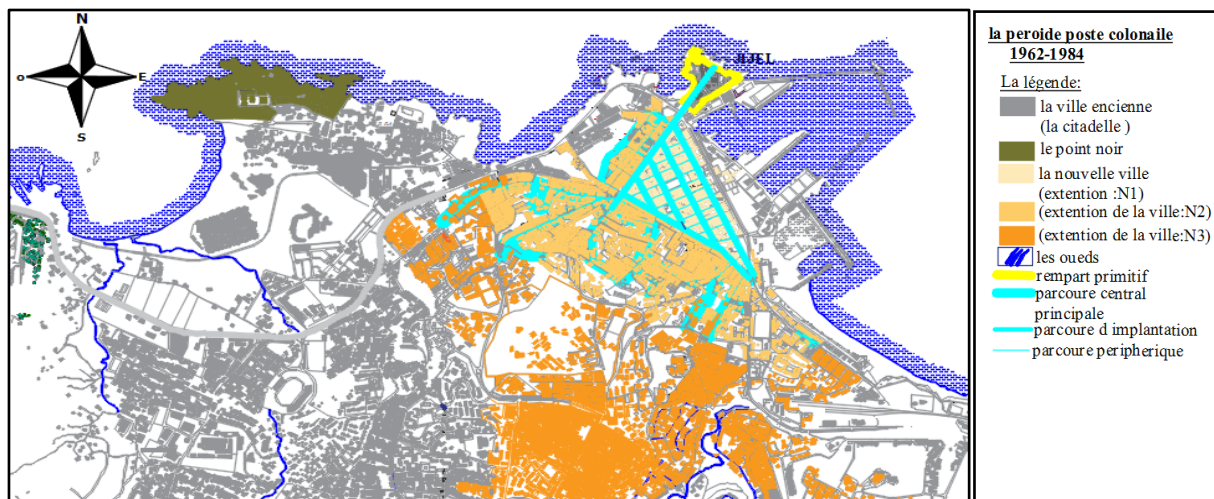


Carte.III.3.14: la période coloniale 1885-1962

J). La période post coloniale 1962-1984 :

La période des années 70 coïncide avec la promotion de la ville au rang du chef-lieu de wilaya en 1974.

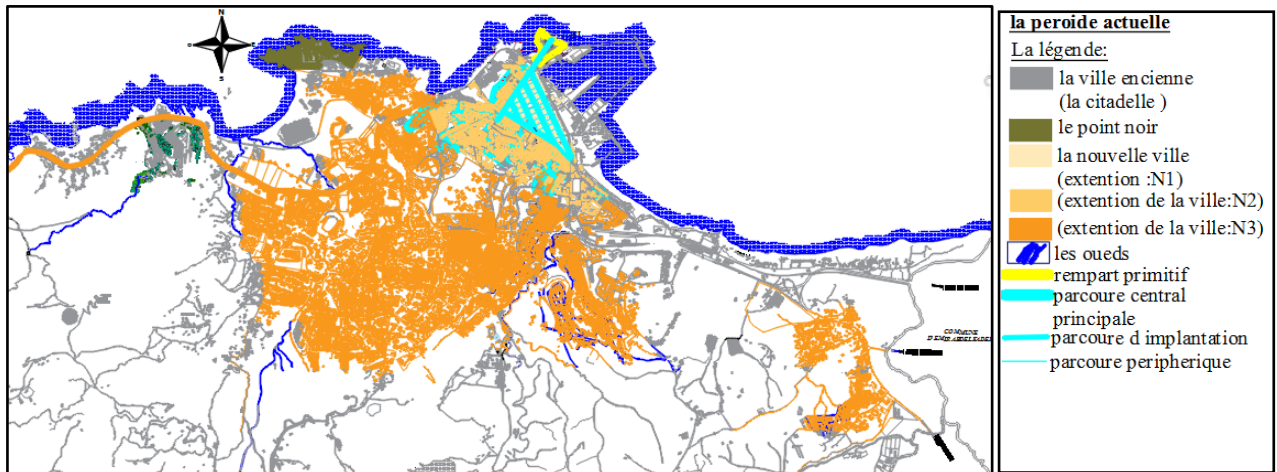
- Densifications des anciens quartiers.
- Apparition des nouveaux quartiers.
- Apparition des Z.H.U.N.



Carte.III.3.15: la période post coloniale 1962-1984

h).1984-jusqu'à nos jours :

La croissance urbaine de la ville s'est accentuée sur le plateau Ayoub, qui est devenu un pôle, la croissance de la ville de Jijel a suivi un mode polaire répandant au schéma de la tache d'huile et pour des raisons géographiques un nouveau mode est apparu du polaire ou linéaire le long de la RN 43.



Carte.III.3.16: la période actuelle

SYNTHESE :

La croissance de la ville de Jijel a suivi un mode polaire répandant au schéma de la tâche 'huile, et pour des raisons géographiques et morphologique liées au site, un nouveau mode est apparu : du polaire au linéaire le long de la R.N 43.

A ce stade on voit intervenir le deuxième type d'éléments régulateur de l'accroissance Urbaine : lignes, pole.

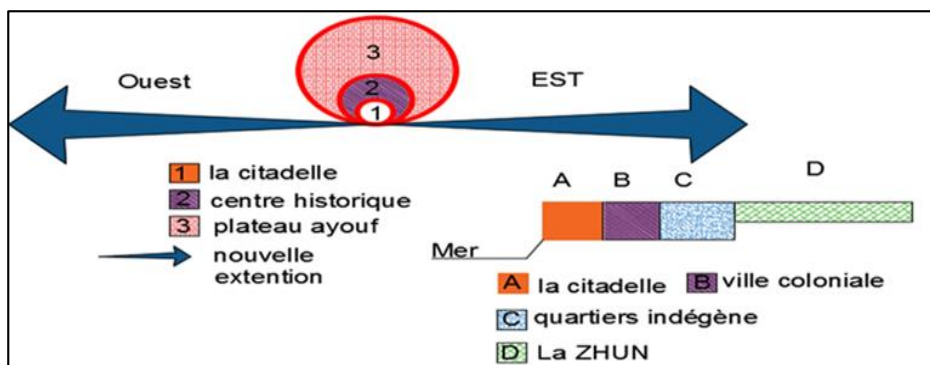


Fig.III.3.17 : Schéma de croissance de la ville de Jijel

Source : les Auteurs

III.3.4. HIERCHISATION DES PARCOURE :

Jijel à une hiérarchisation de la voirie au niveau du triangle du centre-ville, mais elle est anarchique dans le reste de la ville.

a) Parcours centrale principale :

❖ Avenu Emir Abdelkader :

C'est l'une des trois qui forment le triangle du Centre-ville. Elle se caractérise par une dimension importante, un cadre bâti et aspect architectural marqué, une belle perspective Citadelle et une animation par les activités et les équipements.

❖ Avenu du 1^{er} Novembre :

Elle se distingue par :

- Sa perspective donne sur la mairie
- Dispose d'équipements datant de l'époque coloniale.
- Contient moins de commerces.

❖ Avenus Abdelhamide Ben badis :

- Développement de commerces et services du coté extérieur du centre -ville.
- Accès au centre- ville.

b) Parcours d'implantation :

Ils sont perpendiculaires sur le parcours principal de la ville et oriente le développement de la ville.

c) Parcours de desserte :

C'est des voies qui délimitent les parcelles, ils ont d'importance que les eux autres type Assurent la distribution.



image.III.3.18 : Avenu Emir Abdelkader
Source : Google image



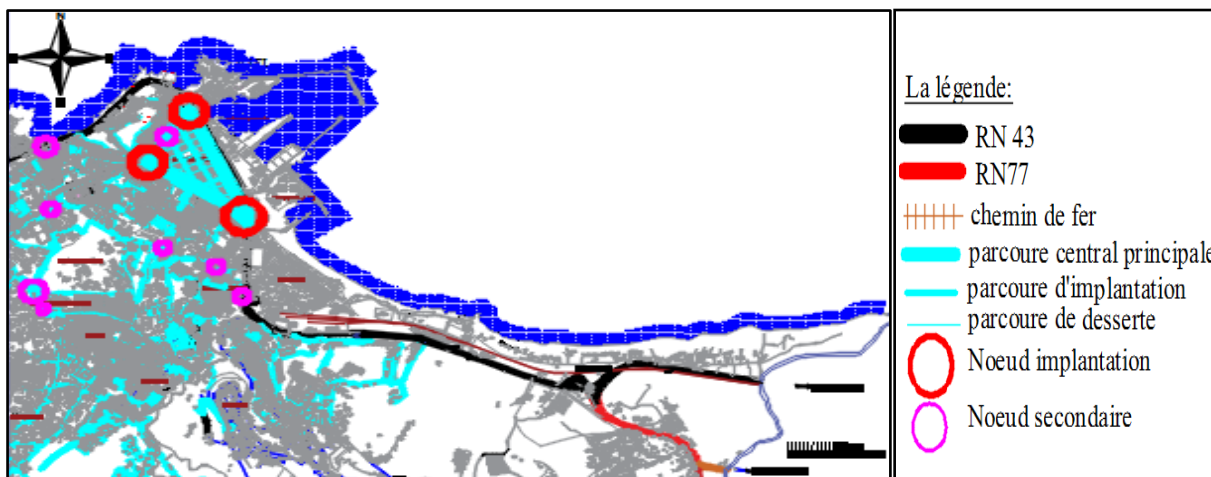
Image. III.3.19 : Avenu du 1er
Novembre



Image.III.3.20 : venus Abdelhamide
Benbadis , Source : Google image

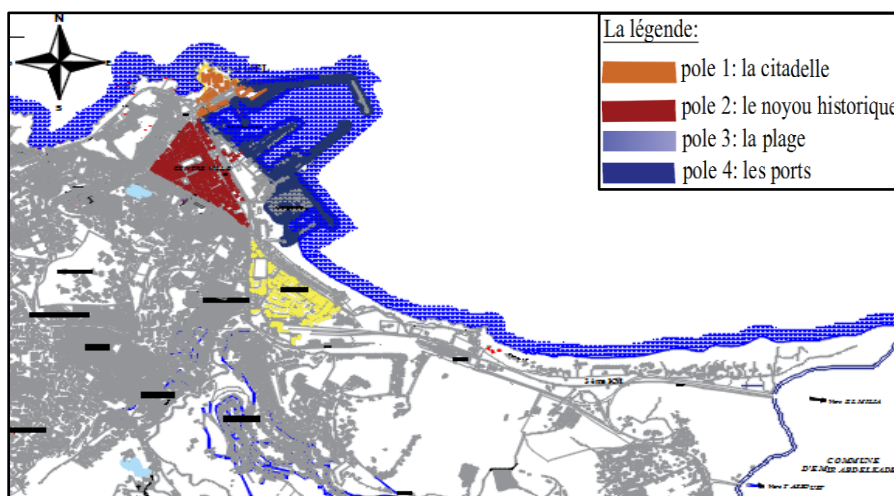
III.3.5. LES NŒUDS :

Suivant le flux de circulation et l'importance du Nœud et l'âge de ce dernier nous distinguons les nœuds principaux qui font la structure générale du centre-ville, et le nœud secondaire, se trouvant à l'intersection des rues secondaire ou des rues principales de moindre importance.



Carte.III.3.21 : Carte des parcours et des Nœuds
Source : PDAU modifié par les Auteurs

III.3.6. LES POLARITES :



Carte.III.3.22 : Carte des pôles touristiques
Source : PDAU modifié par les Auteurs

- **Pole1** : la citadelle comporte une valeur historique inestimable, il serait nécessaire de restaurer et le métré en valeur.
- **Pole2** : Le noyau historique présente un tissu vétuste, peut être rénové en réalisant des équipements touristiques qui font défaut actuellement et qui peuvent servir pour le tourisme.
- **Pole3** : La cité de la plage était préservée comme zone de loisir à l'époque coloniale puis transformée en un quartier d'habitat après l'indépendance, Elle a subi :
 - *Une dégradation de la qualité touristique.
 - *Une dévalorisation du statut de la cité de la plage (zone d'habitat et de tourisme).

- **Pole 4** : le port constitue une porte ouverte vers la méditerranée, est un équipement riche en histoire, mérite d'être réorienté comme un port de plaisance, il sera un élément attractif pour la ville.

III.3.7. LES POTENTIALITES TOURISTIQUES :

Les potentialités touristiques très importantes de la ville de Jijel ne demandent qu'à être exploitées car non encore anthropiques.

3.7.1. Potentialités touristique des espaces publics :

➤ Les places :

❖ La place de l'horloge solaire :

Elle est située à proximité de la place du bateau, face à l'hôtel Bassora. La densité de fréquentation y est faible bien qu'elle présente de nombreuses curiosités telles que la vue sur la mer, le confort climatique de son espace verdoyant et ses fleurs bien entretenues.



Image.III.3.23: La place de l'horloge solaire

❖ La place du bateau Babaarroudj :

Elle est située à proximité d'un carrefour important dans la ville. Dense et distinguée par le manque de végétation alentour. Aménagée à l'aide de banquettes en dur, un jet d'eau et une statue géante en bronze du bateau de Bab



Image.III.3.24 : La place du bateau Baba Aroudj, Source : Google image

Arroudj, elle représente un modèle pour l'attraction touristique qu'elle suscite.

❖ La place du pêcheur :

Elle est située à proximité de la « mairie », la citadelle et la caserne de la marine, elle est très dense et riche de son espace vert et sa statue en marbre. C'est l'espace de repos par excellence pour le visiteur, en raison de l'aménagement par le mobilier urbain.



Image.III.3.25 : La place du pêcheur
Source : Google image

❖ La place du glacier :

Placette relativement bien aménagée et riche en mobilier urbain. Elle est plus fleurie. Comparée aux autres places d'une perspective sur la mer ouverte par les Français afin de permettre la vision de l'ex-église à partir de la mer.



image.III.3.26 : La place du glacier
Source : Google image

❖ La place du Makam Echahid :

Elle est située en face de l'ancien commissariat. Inaccessible, elle est peu dense et manque d'espace vert et de repos. Située sur un axe animé et entouré par la route de tous les côtés, elle passerait inaperçue s'il n'y avait pas la statue des martyrs.

❖ La place du Casino :

Toujours dans le sens de la promenade du front de mer se trouve la plus vaste place de la ville. Non loin de la place du bateau, elle se caractérise par sa fréquentation moyenne voir faible bien qu'elle soit dotée de toutes les commodités de repos tels que le mobilier urbain, la vue sur la mer et la proximité de la plage. Elle connaît cependant une grande affluence en été lors de l'arrivée des touristes.



Image.III.3.27 : La promenade du Casino
Source : Google image

❖ La promenade de la cite Ayouf :

Reliant le boulevard Soummam à la rue des frères Bouketta au niveau de la cité Ayouf, le Boulevard Kaoula Younes est certainement l'axe fédérateur de toutes les activités, Commerciales, administratives ou autres, au niveau de la ville de Jijel. Sa taille considérable à double voie et sa grande terrasse aménagée en font l'axe urbain le plus prisé par les flâneurs et l'affiche pour devenir un promenoir très intéressant étant donné l'excellente orientation de nord-ouest –sud est défilant en pente douce vers le littoral à partir de la rue des frères Bouketta, pour atteindre, à quelques kilomètres plus bas, la plage et le promontoire d'Oued Bounar

3.7.2. Potentialités naturelles :



Image .III.3.28 : vue sur la mer
Source : Google image



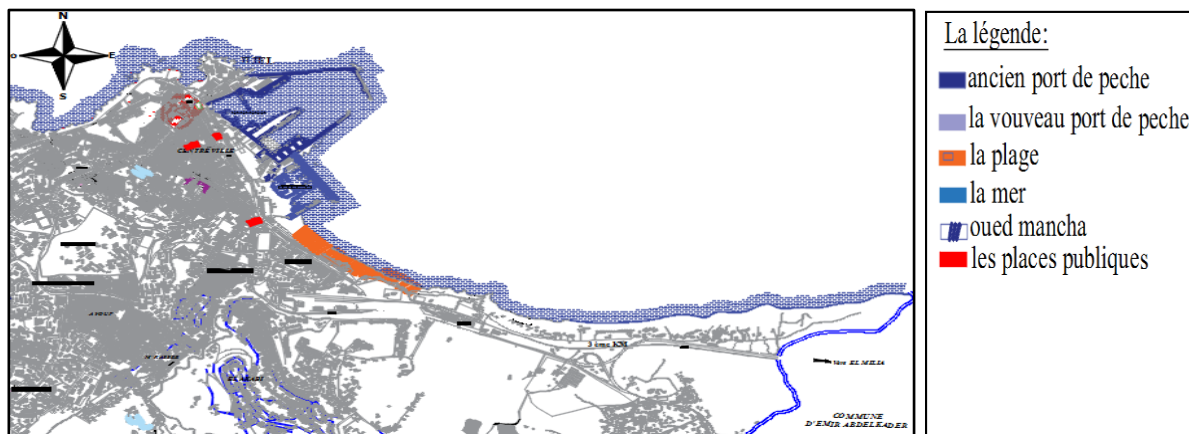
Image.III.3.29 : vue sur le port
Source : Google image



image.III.3.30 : vue sur Oued
Source : Google image



Image.III.3.31 : vue sur la plage
Source : Google image



Carte.III.3.32 : des potentialités touristiques
Source : PDAU modifié par les Auteurs

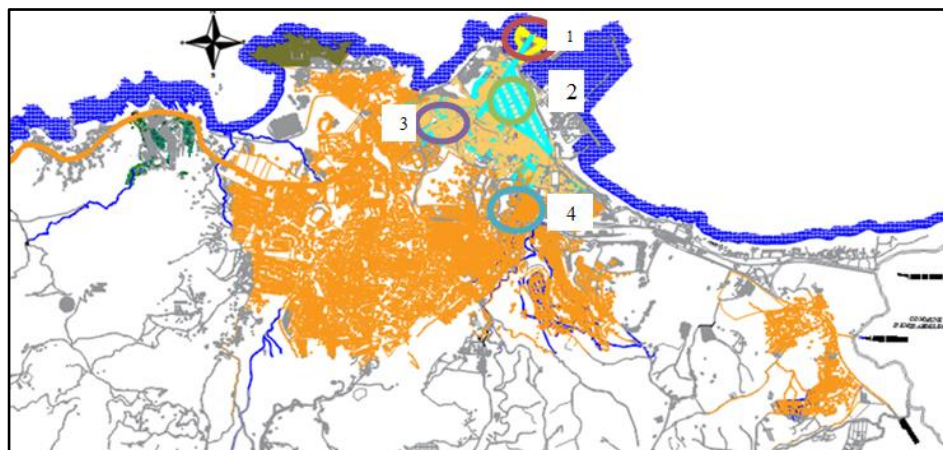
III.3.8. LES EQUIPEMENTS :

D'après la lecture de la carte des équipements on constate qu'il y a un déséquilibre dans la répartition de ces derniers, la grande majorité se trouvant dans l'ancienne ville. Pour cette raison, nous allons projeter des nouveaux équipements dans notre assiette d'intervention pour créer un équilibre entre les parties de la ville. (**Carte des équipements voir annexe : 01**).

III.3.9. EVOLUTION HISTORIQUE DES ILOTS :

Après notre analyse de la ville de Jijel on est arrivé à déterminer les types des ilots et parcelles dans les différents tissus urbains et on peut les résumer comme suit :

Une rupture urbaine et difficulté de mise en relation des quatre entités identifiées selon la forme, la taille et la position (ilots et parcelles) dans le tissu urbain



Carte.III.3.33 : Situation des ilots étudiés
Source : PDAU modifié par les Auteurs

Entités1 : la période précoloniale

Ilot :

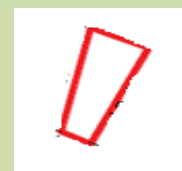
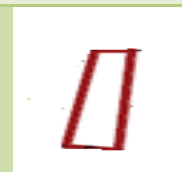
1er ilot se situe au cœur de la citadelle c'est un ilot organique (Ilot d'angle).



Fig.III.3.33 : Forme de l'ilot précoloniale

Parcelle :

les parcelles sont irrégulières e non hiérarchisé la direction des parcelles est orienté par rapport au limite naturel (la mer).



Entités2 : la période coloniale

Ilot :

1er ilot se situe au cœur de la centre-ville (ilot centrale)
- Forme : Rectangle
-Surface : 5665 m²
-Orientation : ouest
-Hiérarchisation : Ilot hiérarchisé

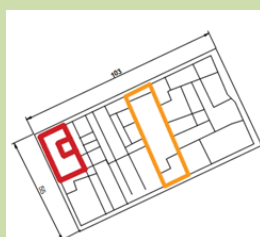
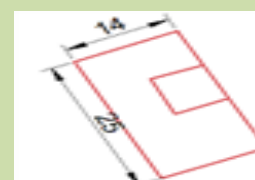
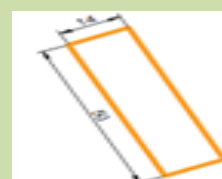


Fig.III.3.34: Forme de l'ilot coloniale

-Ces sont les ilots les plus dominants et sont généralement identique et de même dimension

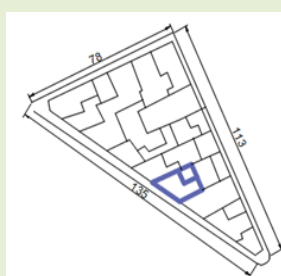
Parcelle :

Les parcelles dans cette phase sont des formes Réguliers et hiérarchisé (rectangulaire)



Ilot :

On relève 2 ilots de forme triangulaire situés au niveau de l'avenue Abdelhamid ben badis le premier est occupé par l'habitat est le second par une bibliothèque.

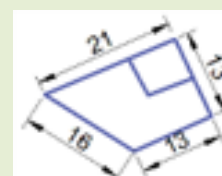


Forme de l'ilot coloniale

2 eme ilot se situe au cœur de la centre- ville (ilot d'angle)
- Forme : triangulaire
-Surface : 5178m²
-Orientation : Sud-ouest
-Hiérarchisation : Ilot hiérarchisé

Parcelle :

-La parcelle dans cette phase est de forme Régulier continuée et hiérarchisé (Trapézoïde)

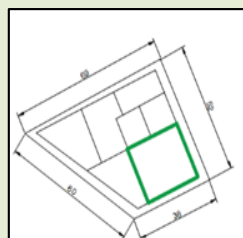


Ilot :

De par leur forme brisée, ces ilots créent de petits nœuds et des séquences intéressantes dans la rue.

3eme ilot se situe au cœur de la centre- ville (ilot d'angle)

- Forme : Trapézoïde
- Surface : 2340 m²
- Orientation : Sud-ouest
- Hiérarchisation : Ilot hiérarchisé

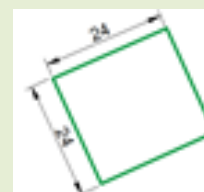


Forme de l'ilot coloniale

Parcelle :

La parcelle dans cette phase est de forme

Régulier continuée et hiérarchisé (carré)



Conclusion :

Les ilots du centre historique de la ville sont caractérisés en général par une trame en damier orthogonale régulière.

-Le périmètre d'étude présente 3 formes d'ilots: rectangulaire, triangulaire, trapézoïdal

Entités3 : La période post coloniale

Ilot :

1er ilot se situe au cœur de Village Mustapha (lot d'angle)

Forme : rectangulaire

-Surface : 7630m²

-Hiérarchisation : Ilot hiérarchisé

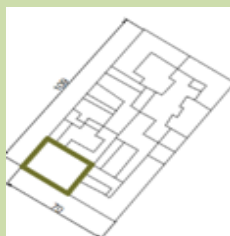
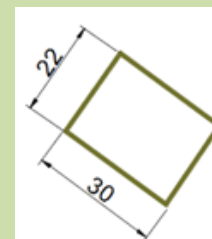


Fig.III.3.35: Forme de l'ilot poste coloniale

Parcelle :

La parcelle dans cette phase est de forme

Régulier continuée et hiérarchisé (rectangulaire)



Entités4 : La période actuelle

Ilot :

1er ilot se situe au cœur d'EL AKABI

L'ilot actuel est caractérisé le plus souvent, par la perte d'un découpage parcellaire, et l'absence d'un module de base fréquente.

- Absence d'alignement par rapport à la rue.
- Absence de logique d'implantation .

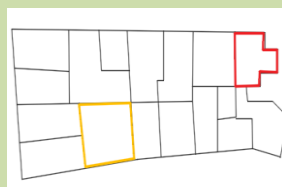
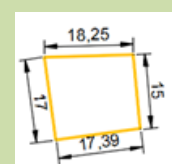
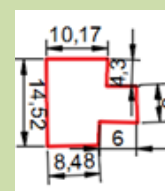


Fig.III.3.36: Forme de l'ilot actuelle

Parcelle :

Dans la période actuelle la notion du parcellaire commence à perdre ces aspects géométriques qui existaient dans les périodes précédentes



SYNTHESE

Les extensions de la ville de Jijel sont caractérisées en général, par une trame orthogonale régulière et structurée à l'exception de certains quartiers populaires spontanés ou la trame a évolué de façon désordonnée au coup par coup (quartiers d'el Akaba, de la crête et de rabat).

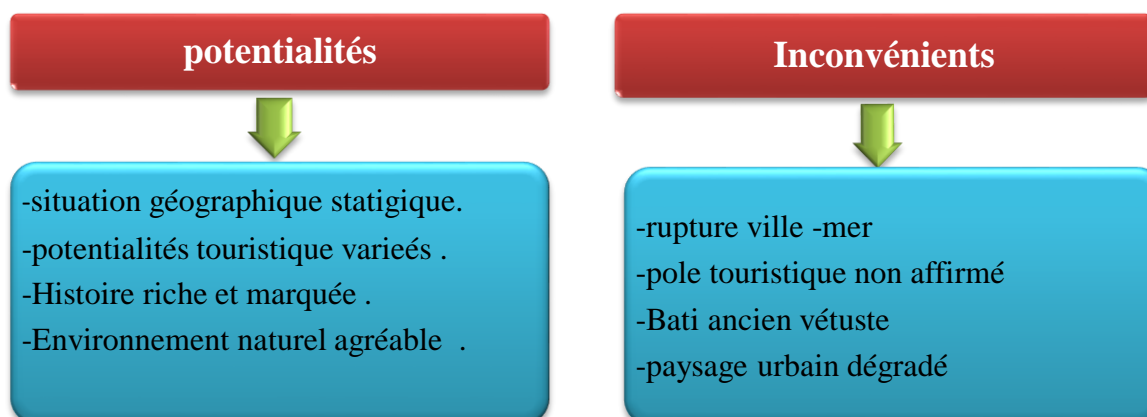
III.3.10. TYPOLOGIE DU BATI.

D'après cette étude distingue les points suivants:

- Un tissu non planifié dense et irrégulier avec des constructions semblables le plus souvent alignées.
- Un tissu planifié moins dense avec des constructions distinctes non mitoyennes.
- Un tissu colonial lâche avec existence d'espaces libres entre les constructions, ces derniers se présentent soit sous forme de Constructions alignées avec regroupement de 2 à 5 logements soit une construction sous forme d'immeuble de plus de six logements. (**voir annexe 02**).

SYNTHESE DE L'ANALYSE URBAINE DE LA VILLE :

Après notre analyse de la ville de Jijel on est arrivé à déterminer les potentialités et les inconvénients de cette ville et on peut les résumés comme suit :



INTRODUCTION :

La compréhension de la phase thématique, va influencer sur l'idée principale du projet, notamment la compréhension du thème et la définition du projet lui-même, avoir les connaissances qui nous permettraient de conduire le projet depuis la phase de conception jusqu'à sa livraison.

IV.1.DEFINITION DE L'HOTEL:

L'hôtel est un établissement commercial d'hébergement classé qui offre des chambres ou des appartements meublés pour une clientèle qui effectue un séjour caractérisé par une location à la journée, à la semaine ou au mois. Il est exploité toute l'année ou seulement pendant une ou plusieurs saisons. « Le moniteur hôtellerie ».

VI.2.CLASSIFICATION DES HOTELS:

Les hôtels sont classés en six catégories : 0*,1*,2*,3*,4*,5* et 5* luxe. On peut regrouper les structures hôtelières en quatre grands ensembles :

- ✓ Les hôtels de chaînes intégrées notamment ceux qui ont adhéré à une chaîne volontaire ceux qui ont conclu un contacte de franchise et ceux qui sont restés indépendants.
- ✓ Les hôtels qui offre uniquement le gîte (abri) et ceux qui proposent également le couvert, incluant les hôtels à thème : (golf, pêche etc....).
- ✓ Les hôtels de centre-ville, tournes vers des clientèles variées de tourisme d'agrément
- ✓ Les hôtels situés au centre de la ville, ceux qui sont implantés en zone rural et ceux qui sont localisés en station thermale ou à proximité d'une ressource touristique.

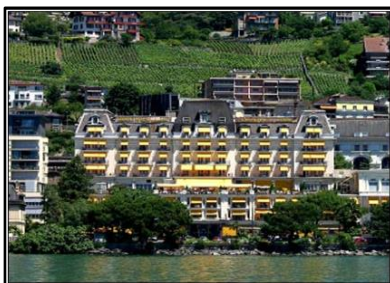


Image.IV.1 : Hôtel Saint Pierre « 2 étoiles », Source : Google image



Image .IV.2 : Hôtel Suisse-Majestic « 4 étoiles », Source : Google image

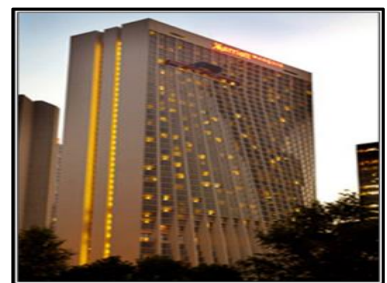


Image. IV.3. Hotel Atlanta « USA » Source : Google image

IV.3.LES TYPE DES HOTELS : ¹

a). Selon les catégories des clients :

hotel touristique

- l'hotel touristique ,quantitativement le plus répandu ,est fréquenté par des voyageurs et des touristes la plupart du temps pour des raison de découverte et de villégiature ,homologues par le ministère du tourisme et répondant aux normes techniques imporsées par la réglementation .



ImageIV.4 : hôtel à Prague

hotel d'affaire :

Ils sont situés dans les capitales économique et politique ,qui sont des hotel de congrés ,leurs clients sont des hommes d'affaires ,des instisseurs éconimmiques ...etc



ImageIV.5: Hôtel El Aurassi

hotel de santé

- Ils sont situés à cote des thermes naturelles et littorales ,et se définit comme un apparoquent entre une source minérale aux vertus médicinales et un hotel à meme de loger les curistes



ImageIV.6 Hotel Karlovy Vary,

b).Selon le site :



Image.IV.7: Hotel Waves Apartments Broadbeach, Australie

hôtel urbains:

situés au milieu urbain contient des espaces réservés pour des travaux et des services général.



Image.IV.8.Hotel Caprice Gold İstanbul

hôtel semi- urbains:

on la trouve dons la périphérique de la ville, contient plus que l'hébergement des activées de loisir.



Image.IV.9: Hôtel à Chamonix-Mont-Blanc (France)

hôtel dans des sites naturels:

situés au milieu naturels touristique Ayants des vues panoramiques. (Les thermes naturels).

¹ PIERRE MERLIN, (tourisme et aménagement touristique), 2001

IV.4. ANALYSE D'EXEMPLE :

IV4.1. L'HOTEL OMNI DALLAS

1. Situation d'hôtel (Omni Dallas):²

L'Hôtel se situe à Dallas, une ville américaine placée dans la partie nord de U.S.A.

2. L'environnement immédiat :

L'Hôtel Omni Dallas a commencé à partir d'une position forte de la durabilité. L'emplacement de l'Hôtel Omni Dallas est hautement durable. Il est situé à un demi-millier de deux stations de tramway et a été un réaménagement des terrains contaminés avant de pré-construction.



Image IV.10: le plan de masse

3. Analyse de la Volumétrie :

La volumétrie se forme à partir deux rectangles qui consistent l'enveloppe principale de l'hôtel (bloc d'hébergement, et une forme trapézoïdale qui forme le socle de l'hôtel.



Image IV.11 : le socle d'hôtel.

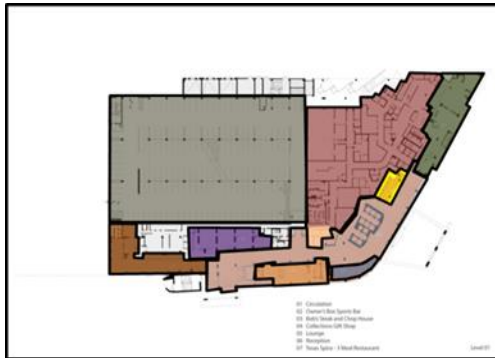


Image IV.12 : L'enveloppe principale d'hôtel

² Consulter en ligne le (28-05-2017) disponible à l'adresse, [https:// www. omni-dallas-hotel-receives-leed-gold-certification](https://www.omni-dallas-hotel-receives-leed-gold-certification).

4. Identification des différentes entités :

Plan premier étage :



légende :



Image.IV.13: Vue sur l'accès principal de l'hôtel



Image.IV.14 : Vue sur la réception

Plan deuxième étage :

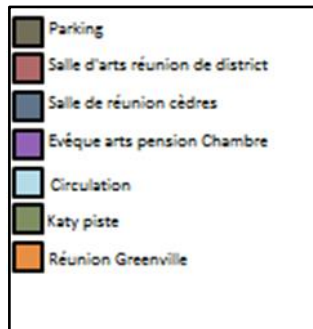


Image.IV.15 : Vue sur le salon d'accueil

Plan troisième étage :

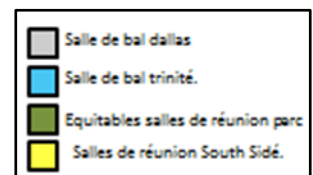
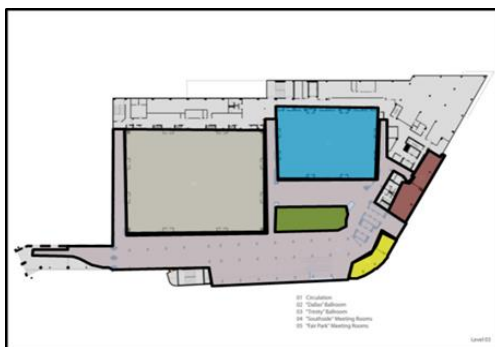


Image.IV.16: Vue sur le couloir menant vers les chambres

Plan quatrième étage :

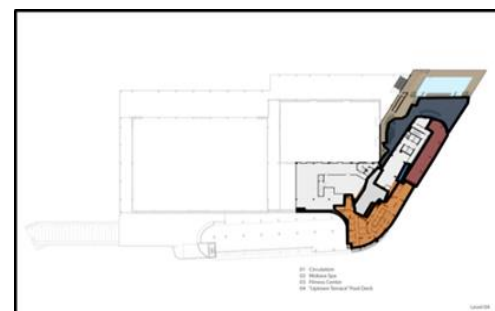


Image.VI.17: Vue sur le restaurant

Plan cinquième étage :

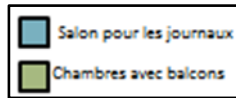
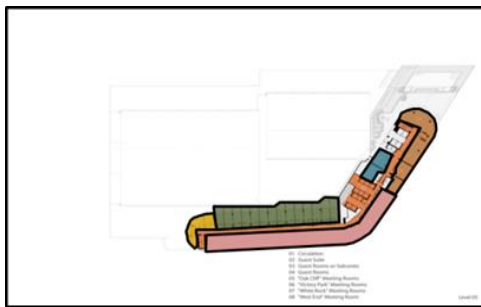
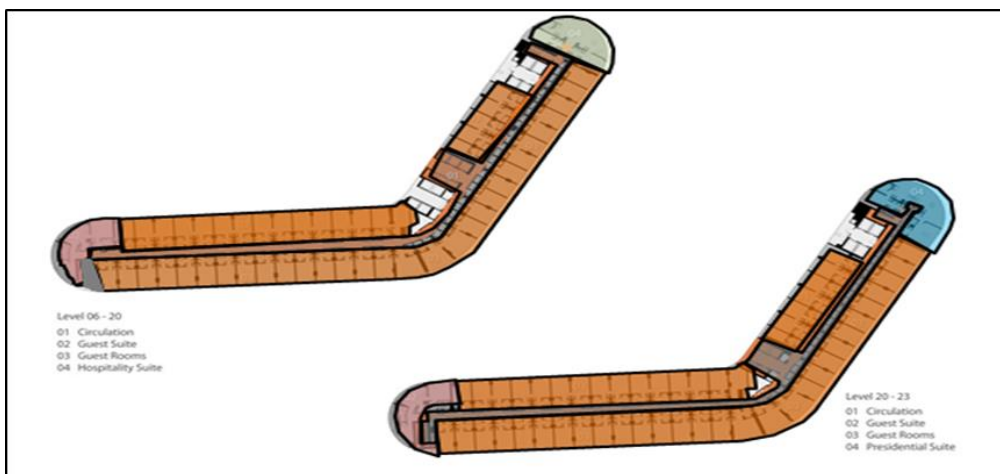


Image.IV.18: Vue sur la terrasse piscine

Plan troisième à vingtième étage :

Plan vingtième à vin troisième étage :



• **Les Façades :**

Le vitrage est Stratégiquement placé dans la façade, qui est composé de différents types de verre qui ont été spécifiés pour leur lumière élevé pour le gain solaire (LSG), permet aux occupants du bâtiment d'en profiter des niveaux élevés de l'éclairage naturel de qualité et des vues extérieures.

(Les coupes, Les matériaux utilisés voir annexe 05).

5. Recommandation :

L'étude de l'exemple nous a permis de dégager des éléments liés à la logique de :

- L'implantation, la composition et l'intégration des équipements dans leur milieu urbain.
- L'image de l'équipement qui peut avoir des conséquences sur l'image du quartier ou de la ville.
- Les principales activités de l'équipement, leur degré de compatibilité et leur relation.
- L'organisation interne des fonctions et le caractère des espaces ainsi leur traitement.
- Les critères de confort de sécurité et d'organisation de l'équipement.

IV.4.2. HOTEL D'EL- AURASSI A ALGER.³ :

Situé en plein cœur de la capitale, à 15 Km de l'aéroport Houari Boumediene. Erigé sur le grand massif du Telemly. Se trouve dans un tissu urbain composé de divers établissements publics. (Voir annexe 06)

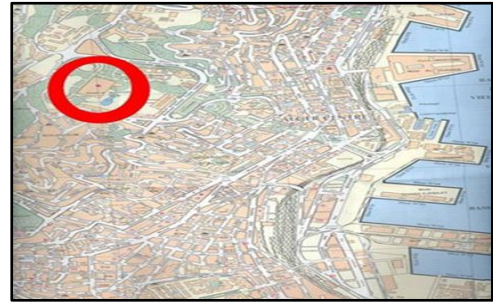


Fig.IV.19 : Les différentes espaces d'hôtel

IV.5.LES DIFFERENTES ESPACES DE L'HOTEL :

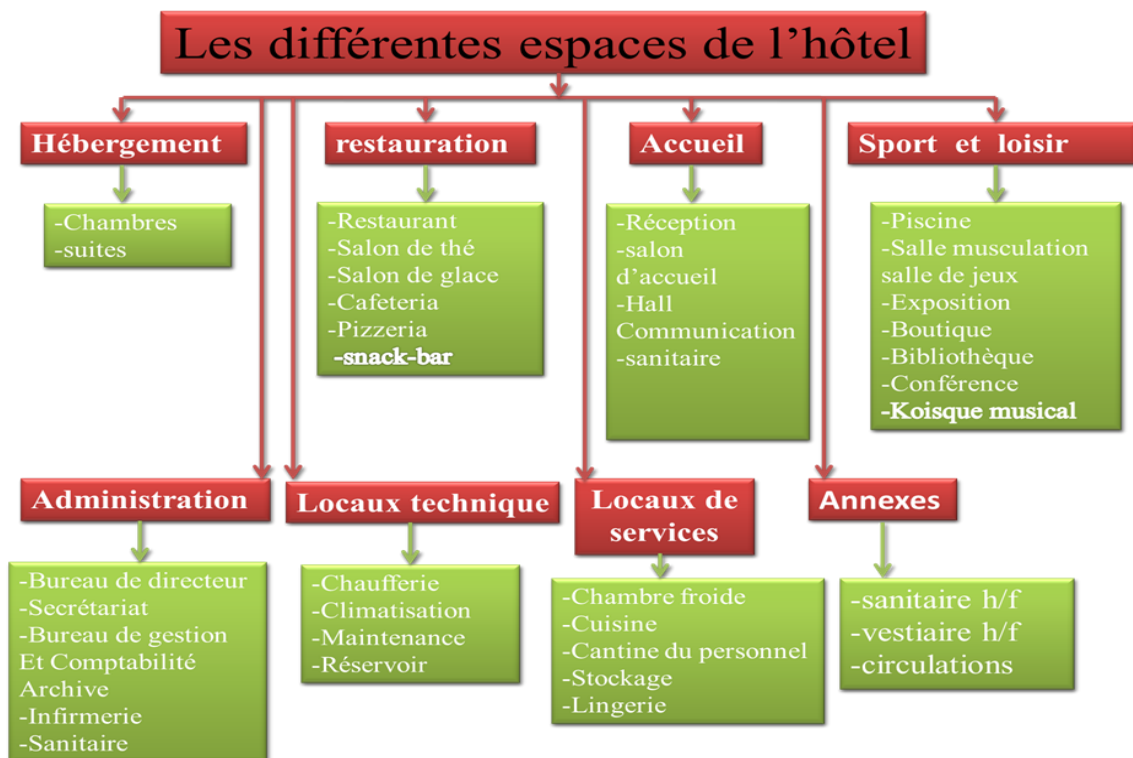


Fig.IV.20 : Les différentes espaces d'hôtel

IV.6.LES FONCTIONS MERES :



Fig.IV.21 : Les Fonctions Mères
Source : les auteures

³Consulter en ligne le (28-05-2017) disponible à l'adresse, [https:// www http://dz-archi.blogspot.com](https://www.http://dz-archi.blogspot.com)

IV.7.LES FONCTIONS ET LES ACTIVITES RECHERCHES DANS UN HOTEL :

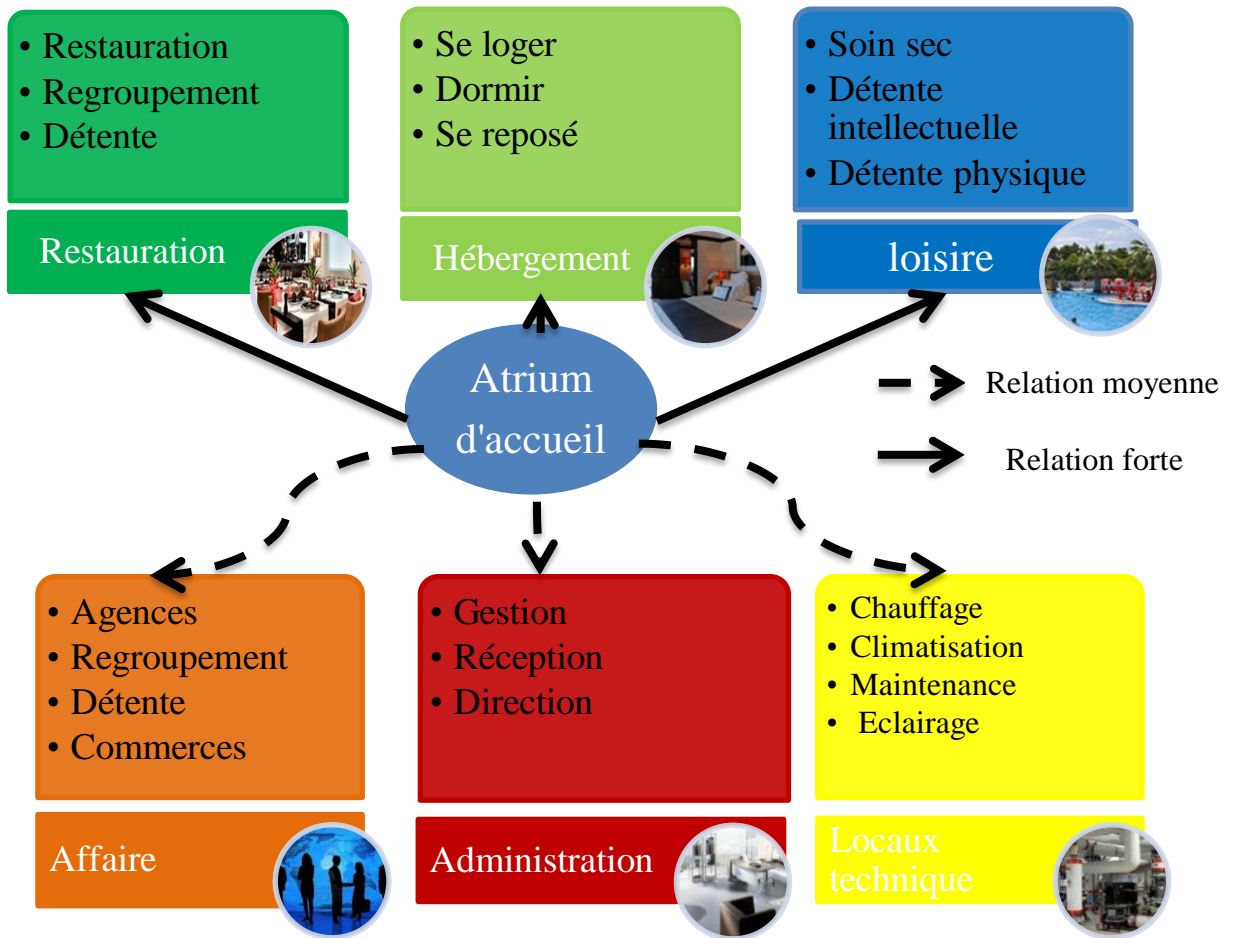


Fig.IV.22 LES FONCTIONS ET LES ACTIVITES RECHERCHES DANS UN HOTEL
Source : les auteures

IV.8. ORGANISATION SPATIALE GENERIQUE

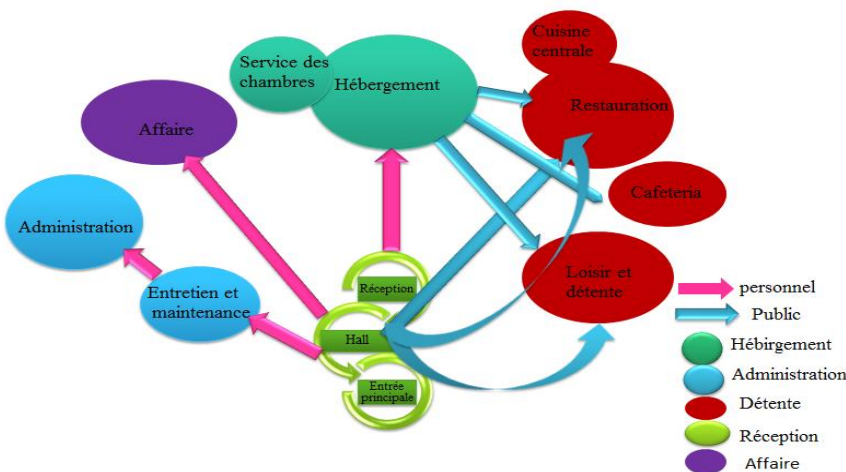























Fig.IV.23 : ORGANISATION SPATIALE GENERIQUE
Source : les auteures






IV.9. PROGRAMMATION DE L'HOTEL :

		Espaces	Surface	Qualités des espaces
Espace extérieur		Accueil extérieur		<p>Il occupe une surface considérable, Cet espace doit être bien aménagé (cadre et verdure) avec une harmonie entre eau et verdure pour répondre à l'exigence d'accueil.</p>  <p>Vus sur Accueil extérieur</p>
		Parking		<p>-À l'extérieur aménagé avec les différents types de végétations. -Au sous-sol: éclairé et aéré. -Les places seront effectuées par rapport à la capacité de l'hôtel.</p>  <p>Vus sur le parking</p>
	Espace de loisirs			
		Piscine extérieur		<p>-C'est un bassin ou tout est exposé au soleil entouré par des chaises-longues, verdure qui donne un aspect nature et qui est entouré par des kiosques, cafétéria et autres activités de changes.</p>  <p>Vus sur piscine en plein air</p>
		Jardins		<p>bien aménager et bien traiter avec un cadre de verdure, quelques arbres pour l'ombrage, une fontaine ou bassin qui donnera sa note de fraîcheur.</p>  <p>Vus sur Jardins</p>
		Court de tennis	(36*18) 648m ²	<p>elle doit être plane en tout point afin d'assurer un rebond régulier des balles, elle doit être non glissant</p>  <p>Vus sur Court de tennis</p>
		Volleyball	(18 x 19) =342 m	<p>le sol doit être plan, horizontal et de composition uniforme. une pente maximale de 5mm/m.</p>  <p>Vus sur terrain de volleyball</p>

	Fonctions	Espaces	Surface	Qualités des espaces
Service publique	Accueil	*Hall d'accueil	520m ²	-Lumière - Grandeur - Monumentalité - Convivialité - Aération
		*salon d'attente	250m ²	
		*La réception	60m ²	
		*Sanitaire	40m ²	
Surface : 870 m²				
	Restauration	*Restaurant Occidental	340m ²	-Tranquillité -Fluidité - Clam - Ambiance maritime
		*Restaurant exotique gibier	260m ²	
		*Restaurant Gastronomique	260m ²	
		*Cafétéria.	150m ² (5)	
		*Salon de thé.	100m ² (5)	
		*Snack- bar.	100m ²	Le restaurant gastronomique
		*Cuisine centrale.	300m ²	
		*Cuisine annexe.	150m ²	
		*Economat	80m ²	
		*Les chambres froides	65m ²	
		*Stockage générale	25m ²	
		*Vestiaire	20m ² (2)	
		*Dortoir	30m ² (2)	
Surface : 2980m²				
	Hébergement	*Chambre simple et doubles	34m ² (245)	-Luxe - Tranquillité - Orientation - Lumière
		*Chambre double de luxe	40m ² (150)	
		*Chambre pour handicapés	35m ² (05)	
				
				Vue sur la chambre simple

		<p>*Suite luxe 75 -80m² (10% nb de chambre)</p> <p>*Appartement personnel 100-200m²(2)</p> <p>*Service de chambres 20m² (50)</p>	 <p>Vue sur la chambre double de luxe</p>
	Surface : 18705 m²		
Remise en forme	*Piscine couverte	200m ²	<ul style="list-style-type: none"> - Liberté - Isolation phonique - Ambiance - Aération  <p>Vue sur Piscine couverte</p>
	*Piscine terrasse	100 m ²	
	*Hammam	100 m ²	
	*Sauna	150m ² (2)	 <p>Vue sur Sauna</p>
	*Relaxation+ massage	70m ² (4)	
	*Salon de beauté	40m ² (4)	
	*s.de gym et fitness	100m ² (2)	 <p>Vue sur Jacuzzi</p>
	*Salle de musculation	100 m ² (2)	
	*Salle des fêtes	300 m ²	 <p>Vue sur s.de gym et fitness</p>
	*Salle de polyvalente	100 m ²	
	*Salle de prière	80 m ²	
	* Jacuzzi	50m ² (4)	 <p>Vue sur Salon de beauté</p>
	*Médiathèque	150 m ²	
*Salle des jeux	100m ² (2)		
*Discothèque	150 m ²	 <p>Vue sur Discothèque</p>	

Surface : 2720m²				
Service publique	Commerce	*Boutique de lux	40m ² (4)	-Grande surface Transparence - Lumière  Vue sur Boutique de lux  Vue sur Agence de voyage  Vue sur galerie d'exposition
		*Salon de coiffure	30 m ² (2)	
		*galerie d'exposition	100m ²	
*Agence de voyage		30m ² (2)		
*Agence touristique		30m ² (2)		
*Agence publicitaire	30m ²			
Surface : 440m²				
Service médicale	Service médicale	*Infirmierie	20 m ²	 Vue sur Infirmierie  Vue sur Pharmacie
		*Consultation	20 m ²	
		*Salle d'attente	20 m ² (2)	
		*Pharmacie	30m ²	
Surface : 110m²				
Service interne	Affaire	*Salle de conférence	200m ² (2)	-Tranquillité -Confort  Vue sur Salle de conférence  Vue sur Salle de projection
		*Salle de projection	70m ² (2)	
		*Salle de commission	150m ²	
		*Salle d'honneur	50	
	Surface : 750m²			

Service interne	Administration	*b. directeur général	45m ²	-Confort -Tranquillité	 <p>Vue sur b. directeur général</p>  <p>Vue sur Salle de réunion</p>	
		*Secrétariat	20m ²			
		*Salle de réunion	60m ²			
		*Salle d'attente	25m ²			
		Direction du l'exploitation				
		*b. directeur	35m ²	-Confort -Tranquillité		
		*salle d'attente	25m ²			
		*Secrétariat	20m ²			
		Service de l'hébergement				
		*b. responsable	30m ²	-Confort -Tranquillité	 <p>Vue sur b. responsable</p>	
		*b. hygiène	20m ²			
		*Salle d'attente	20m ²			
		Service de la restauration				
b. responsable	30m ²	-Confort -Tranquillité	 <p>Vue sur de gestion</p>			
* b. de gestion et de stockage	25m ²					
* Salle d'attente	20m ²					
Service de la comptabilité.						
*b. comptabilité	30m ²	-Confort -Tranquillité	 <p>Vue sur b. comptabilité</p>			
*b. conseil financier	20m ²					
*b. conseil technique	20m ²					
* Archives	15m ²					
Surface : 480m²						



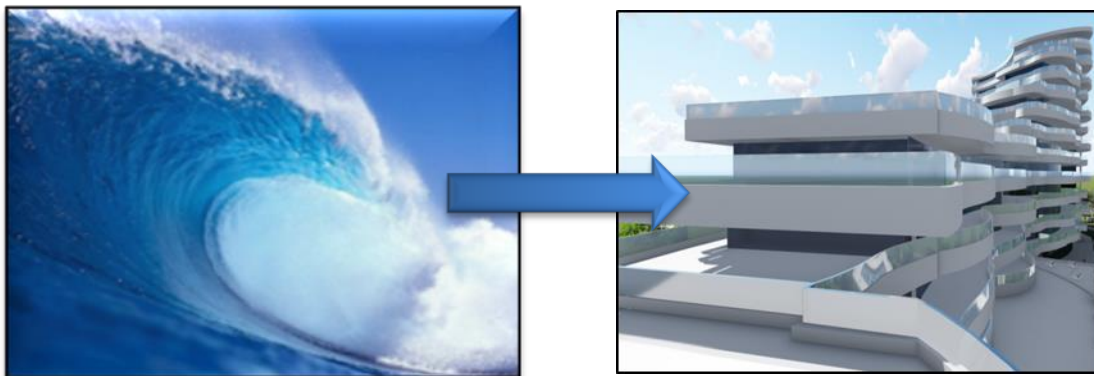
Service interne	Locaux technique	*Blanchisserie	100m ²	-Hygiène -Grandeur 
		*Local chaufferie	60m ²	
		*Local Climatisation	60m ²	 <p style="text-align: center;">Vue sur Blanchisserie</p>
		*Gestion électrogène	60m ²	
		*Buche d'eau	80m ²	
		Dépôts	200m ²	
		Surface : 560m²		
		Surface total : 27615m²		

Tableau.IV.1. : Programmation d'hôtel

IV.10.IDEE DE PROJET :

Nous avons utilisé des formes inspirées de la nature, car il n'y a pas de place pour l'ordinaire dans le monde de l'art et du tourisme. Et quand ces deux domaines sont combinés, le résultat doit être spectaculaire ou personne ne s'y intéresserait.

Donc nous avons impliqué les notions de continuités et de fluidité de l'espace, vu la forte présence du milieu naturel, On a opté pour une intégration d'un jeu de formes organiques et fluides inspirer de la mer



IV.11.LOGIQUE D'ENVELOPPE DE PROJET :

- La logique d'implantation obéit à une organisation centralisée orientée vers une perspective de la mer. Qu'il faut la valoriser.
- Les entités du projet sont implantées d'une manière qui assure un dialogue physique entre eux, et qui indique, un point de convergence.

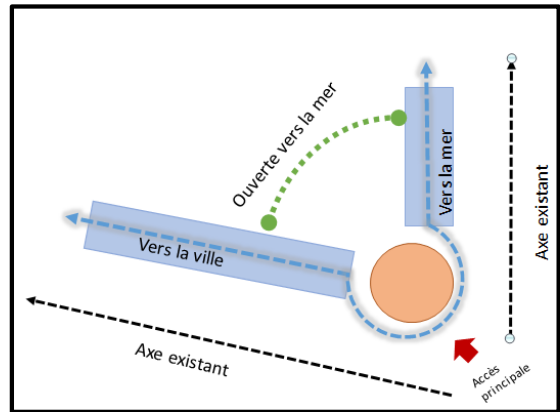
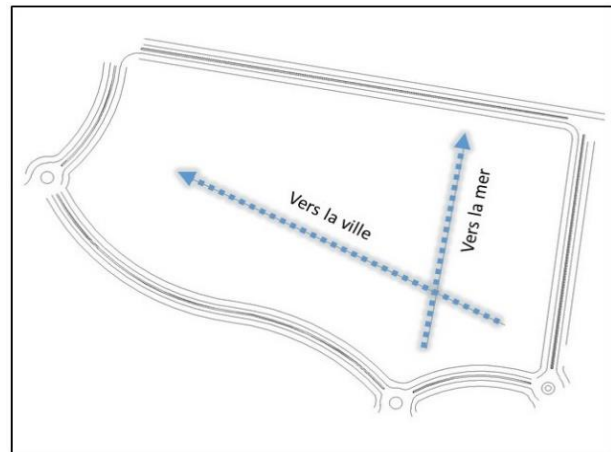


Fig. IV.24: la logique d'enveloppe de projet
Source : les auteurs

IV.12.GENSE DE LA FORME :

Etape1 : axialité et orientations :

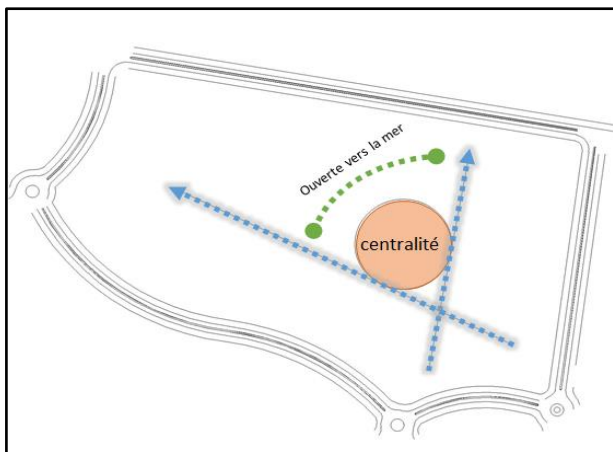
- Crée un axe qui dirige vers la mer
- Crée un axe qui dirige vers la ville. Les deux axes constituent une forme ouverte sur la mer.



Etape2 : centralité

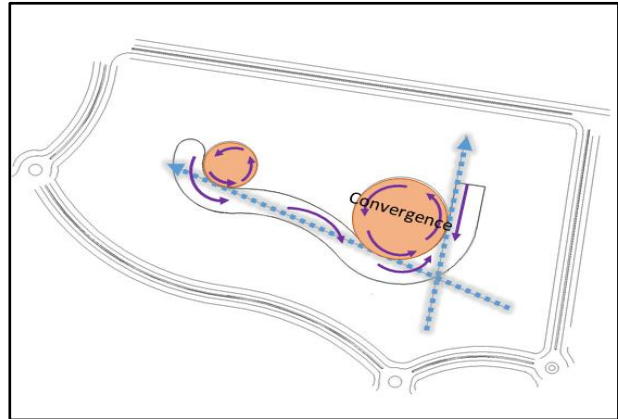
Crée un élément central à l'intersection des deux axes. Cette forme aide à :

- Marquer l'entrée
- Stabiliser la forme
- Point d'articulation entre les différents espaces.



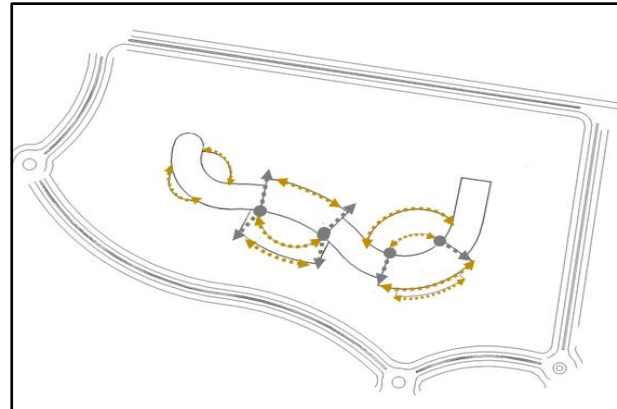
Etape3 : notion du mouvement

- Convergence : Assurer une visibilité dans l'élément centrale autour du quel s'articule les différentes espaces
- Fluidité : inspirer de la forme



Etape 4 : Fragmentation

- Créé des accrochements aide à s'arrêter la fluidité, diversifier la façade et casser l'alignement



IV.13.LA VOLUMETRIE

- Créé un volume dégradé dans les hauteurs et la création d'un volume dégradé dans les hauteurs et le décalage des modules l'un par rapport à l'autres afin d'enrichir les deux façades du projet
- Nous avons conçu notre projet par métaphore.
- Nous avons fait un rapport entre le projet et son environnement immédiat par l'appropriation des éléments marins qui rappellent à la mer.

IV.14. DESCRIPTION FONCTIONNELLE DU PROJET :

L'objectif de cette partie est de matérialiser l'idée du projet à travers l'organisation interne des espaces du projet :

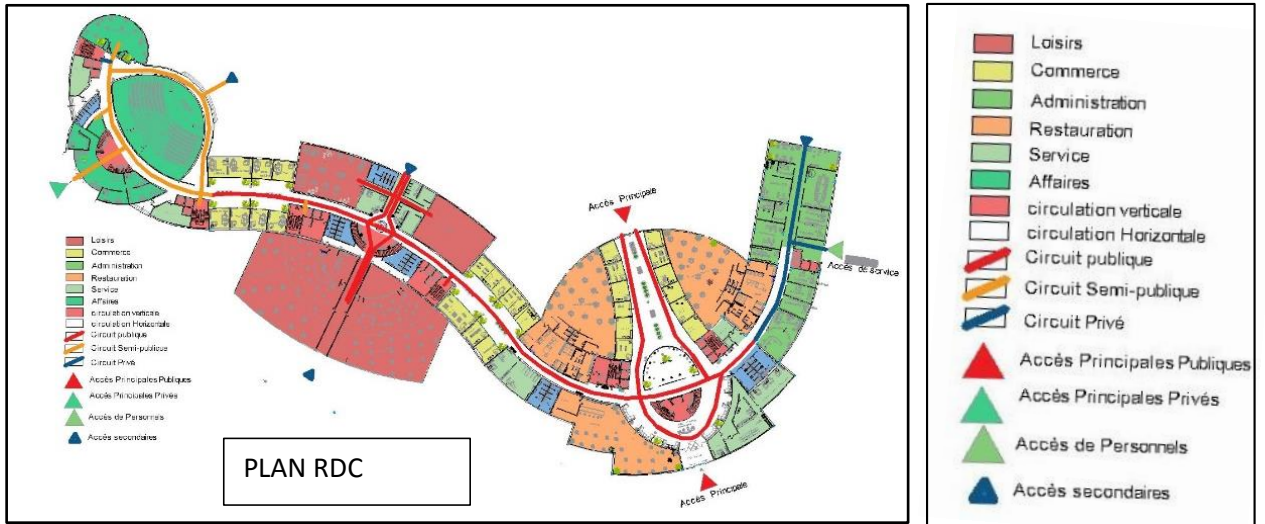


Fig. IV.25: Les fonctions de projet
Source : les auteurs

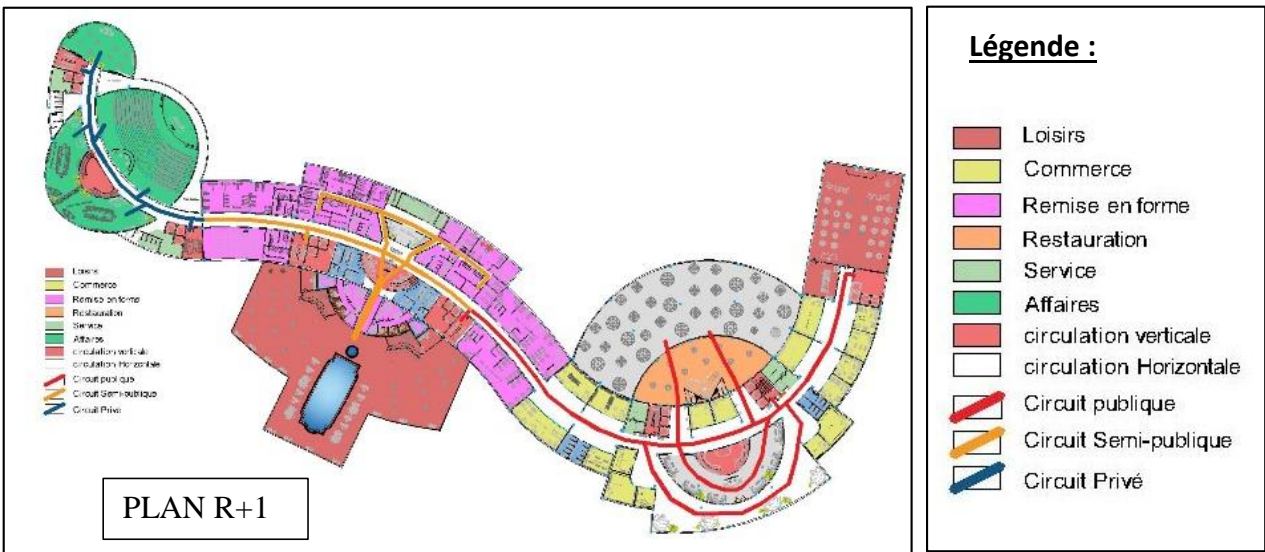


Fig. IV.26: Les fonctions de projet
Source : les auteurs

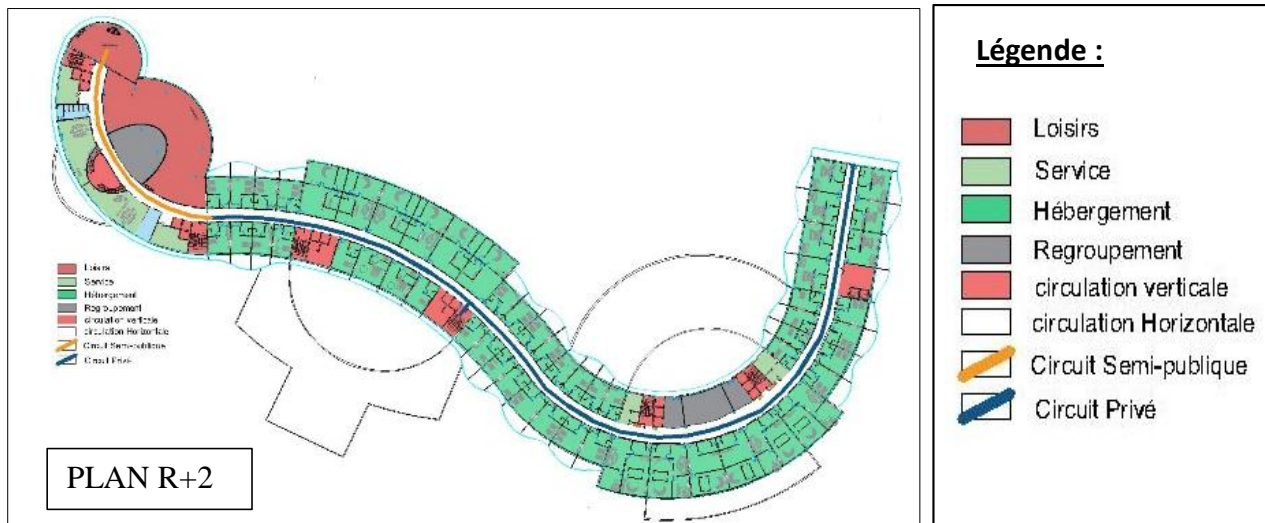


Fig. IV.27: Les fonctions de projet
Source : les auteurs

IV.14. 1. Les types des chambres :

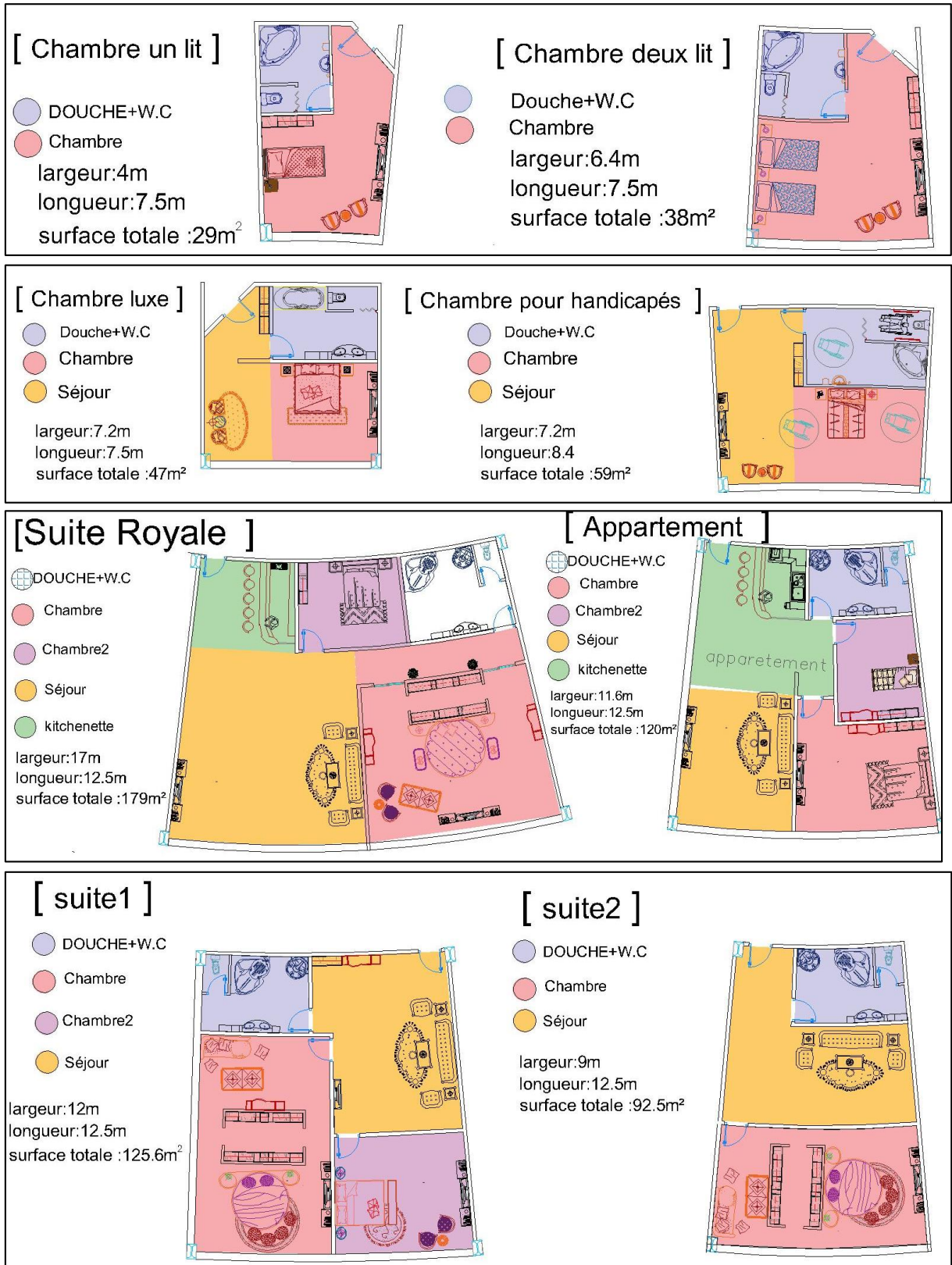


Fig. IV.28: Les fonctions de projet

Source : les auteurs

IV.16. LE TRAITEMENT DES FACADES :

Pour les façades on a repris le vocabulaire architecturale maritime. Nos traitements reprennent toute la forme fluide d'une goutte d'eau ou bien d'une vague

- Marquer l'entrée pour valoriser l'entrée principale de l'hôtel.
- Diviser la façade visuellement en trois parties : **Le couronnement**, **Le corps**, **Le soubassement**.
- Créer des éléments verticaux pour casser l'horizontalité de la façade.

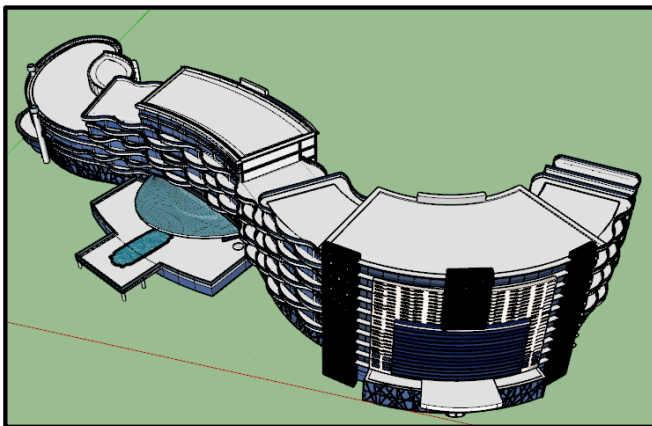


Fig. IV.29: volumétrie
Source : les auteurs

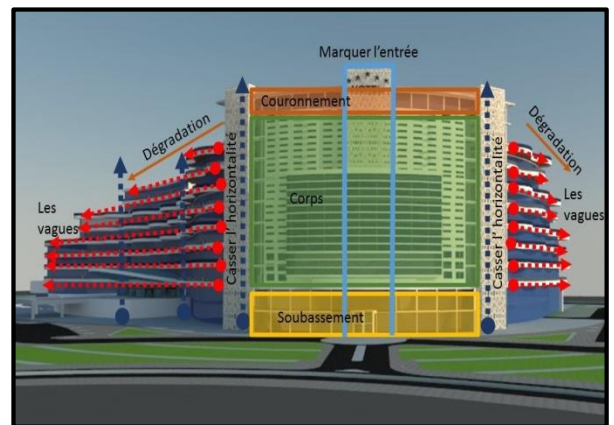


Fig. IV.30: La façade principale
Source : les auteurs

IV.16. Concepts architecturaux :

- **Le style architectural :**

Le choix du style architectural permet au projet de s'inscrire dans un cadre urbain. C'est pourquoi notre choix du style architectural est orienté vers une architecture contemporaine avec le souci de donner une forte image moderne à la ville de Jijel.

- **La transparence :**

Au niveau des espaces qui le nécessite afin de profiter des différentes vues et assurer une relation visuelle entre l'intérieur et l'extérieur et afin d'attirer le public.

- **L'inclinaison et la perception visuelle :**

C'est un geste représenté sur les différentes parties du projet afin d'alléger la volumétrie et Présenter une fragilité aux volumes en affichant une perception visuelle. Aussi, c'est un geste qui participe à l'encadrement du projet.

IV.17. LE CHOIX DU SYSTEME STRUCTURE :

Le choix de la structure s'est fait suivant les exigences de nos architectures notre projet exige une structure qui met en valeur l'espace, une structure qui lui permet de s'exprimer sans être limitée par des contraintes.

De ce fait, notre choix s'est porté sur la structure métallique, pour les avantages qu'elle présente :

- Flexibilité et rapidité du montage.
- Facilité et rapidité du montage.
- Grandes portées permettant une flexibilité de l'espace.
- Cependant nous avons tenu compte de la protection contre la corrosion et le feu.

17.1. CHOIX DE LA TRAME STRUCTURELLE :

La trame structurelle a été dictée par la forme du projet. Il s'agit d'une ossature en charpente métallique, composé de 11 parties indépendantes et séparées par des joints de rupture.

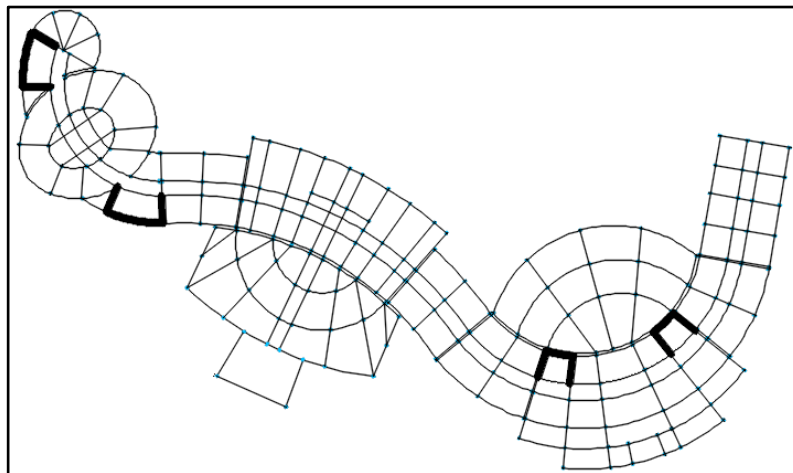


Fig.IV.31 : La trame de structure

17.2. LES GROS ŒUVRENT :

• Infrastructure :

Le système de fondation doit former un ensemble résistant et rigide, prenant si possible, appui à un minimum de profondeur sur des fondations en place compactes et homogènes.

• Les Fondations :

Le choix du système de fondation dépend de la résistance du sol et le type d'ouvrage.

La structure en béton armé : cette structure est adoptée pour le sous-sol.

Nous avons choisi le béton armé pour multiples raisons :

- Son adaptation à la forme circulaire du projet.
- Notre hôtel est situé dans un milieu marin, le béton enrobe l'acier et le protège ainsi contre la corrosion.
- Ce système présente, une bonne résistance à l'incendie en s'opposant à la propagation rapide du feu.
- Nous avons opté pour le béton armé grâce à sa résistance au milieu marin avec son caractère agressif, cela nécessite l'utilisation de matériaux non-corrosifs.

- **Les joints :**

La disposition des joints sismiques coïncide avec les joints de dilatation ou de rupture. Ils doivent assurer l'indépendance complète des blocs qu'ils délimitent et empêcher leur entrechoquement.

Ils sont disposés de façon :

- A limiter des longueurs de bâtiments trop importantes
- A séparer les blocs de l'ouvrage accolés de géométrie et /ou de rigidités et de masses inégales.

Dans le cas de notre projet, l'usage de joints de rupture est indispensable, pour cause le changement de direction et la différence de gabarit.

17.3. LA SUPERSTRUCTURE :

La superstructure de l'équipement regroupe l'ensemble des organes situés au-dessus de terre et composant l'ouvrage, c'est-à-dire les poteaux, les voiles, les poutres, et les planchers.

- **Les poteaux :**

Nous avons utilisé deux types de poteau :

Profil HE A :

C'est une gamme de profils économique. En forme de H, ils sont dotés d'ailes larges et offrent une bonne résistance au flambement dans les deux directions.

Poteau mixte (profilée PRS+ béton) :

Le poteau est inscrit dans un cercle de 80cmØ.

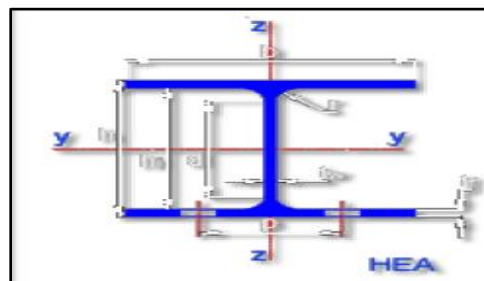


Fig.IV.32 : le Profil HE A

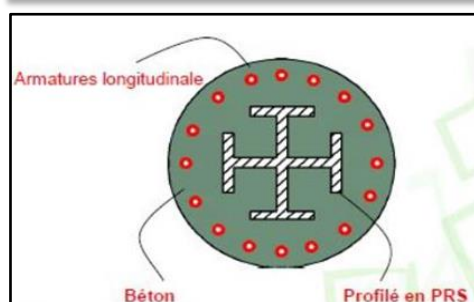


Fig.IV.33 : Poteau mixte (profilée PRS+ béton)

- **Les poutres :**

Nous avons utilisé:

Poutres alvéolaires (ajourée) :

Elles peuvent atteindre des portées importantes afin de dégager l'espace et avoir un plan libre sans poteaux intermédiaires.

-Ces poutres vont permettre le passage des gaines et des câbles.

-Elles seront protégées par un faux plafond traité par une composition résistance au feu.

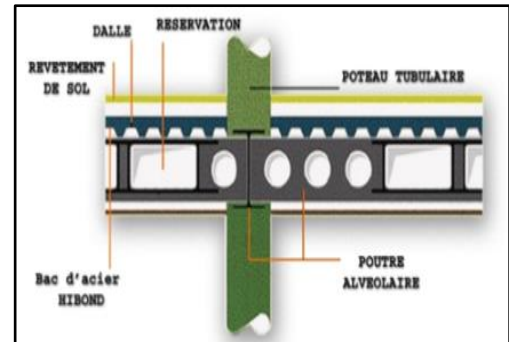


Fig.IV.34.: Le type des poutres utilisé.

- **Les planchers :**

Notre choix, s'est porté sur les planchers collaborant, des planchers mixtes acier-béton qui assurent :

- Rapidité d'exécution.
- Economie de béton et d'acier.
- Allègement de la structure.
- Contreventement horizontal de la structure

Assuré dès la pose des bacs.

- Mise en œuvre aisée des éléments incorporés dans le plancher.

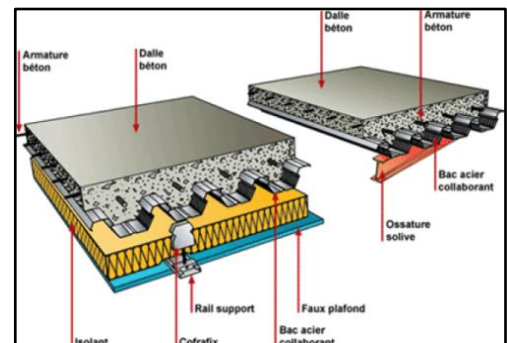


Fig.IV.35: Plancher collaborant.

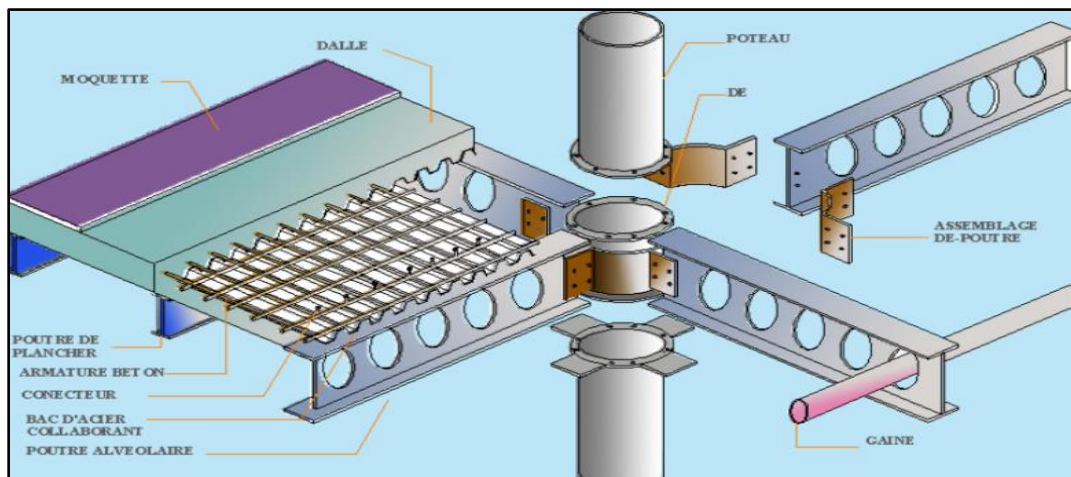


Fig.IV.36 : Le type de système structure utilisé

17.4. SECOND OEUVRE

- **Le mur rideau :**

C'est un mur de façade qui assure la fermeture de l'enveloppe du bâtiment sans participer à sa stabilité.

Les panneaux sont appuyés, étage par étage, sur un squelette fixe.

Les vitres sont fixées à l'ossature par une patte de fixation, les joints sont en élastomère recouvert

Par des couvre joints fait en acier inoxydable.



Fig.IV.37.: La fixation des vitres sur l'ossature de mur rideau

- **Le revêtement de sol :**

Le revêtement des sols est prévu par l'utilisation d'un dallage en marbre avec une différenciation de couleur pour la variété et la qualification des espaces de chaque activité.

Ces recouvrements sont aussi un élément primordial de confort et de décor. Il a été prévu donc :

- Carreaux de marbre pour les espaces intérieurs, et extérieurs, et les espaces de circulation
- Carreaux de céramique ave motifs pour les boutiques, cafétérias, restaurants etc. ...

Moquette pour les bureaux.

- Plaques de granits pour escaliers de secourt.
- Plaques de marbre pour les escaliers publics.
- Carreaux antidérapants pour les blocs sanitaires.

- **Les faux plafonds :**

Des faux plafonds insonorisant, démontables, conçus en plaques de plâtre de 10mm d'épaisseur accrochés au plancher, Avec un système de fixation sur rails métalliques réglables. Les faux plafonds sont prévus pour permettre :

- Le passage des gaines de climatisation et des différents câbles (électrique, téléphonique etc.).
- La protection de la structure contre le feu.

La fixation des lampes d'éclairages, des détecteurs d'incendie et de fumée, des détecteurs de mouvements, des émetteurs et des caméras de surveillance.

- **Les escaliers :**

Les escaliers:

Il a été prévu des escaliers en métallique au niveau des noyaux centraux afin d'assurer la circulation verticale. Avec un revêtement des marches en marbre de 3 cm.

Ascenseur panoramique :

Un ascenseur panoramique été prévu pour renforcer la dynamique de l'atrium.

Les monte-charges :

Nous avons choisi des monte-charges hydrauliques qui pouvant atteindre une charge de 2000 kg et une vitesse moyenne de 0.63 m / s afin de transporter des personnes, des fauteuils roulants, des meubles

IV.18.LES CORPS D'ETAT SECONDAIRES :

- **Assainissement :**

Il est prévu pour l'évacuation des eaux vannes et usées, des colonnes d'évacuation verticales (chute) qui aboutissent à un regard avant de se brancher au regard principal.

- **Réseaux d'AEP et incendie :**

L'alimentation en eau potable se fera par le branchement au réseau d'AEP principal de la ville. Il a été prévu une bache à eau en béton armé de très bonne qualité.

- **Le conditionnement de l'air (climatisation et ventilation) :**

On prévoit une centrale de climatisation pour tout hôtel. La batterie (la centrale) se trouve au sous-sol. Le système choisi est appelé système réversible (plasma) il permet de diffuser de l'air frais ainsi que son recyclage en même temps. L'air est soufflé pour être distribué vers les différents niveaux par des bouches de soufflage. Cet air est ensuite aspiré par des bouches d'extraction pour être recyclé.

- **Electricité :**

Poste de transformateur :

Il a été prévu un poste de transformateur au niveau du sous -sol, permettant l'accès facile à l'équipe de SONEGAS

Groupe électrogène :

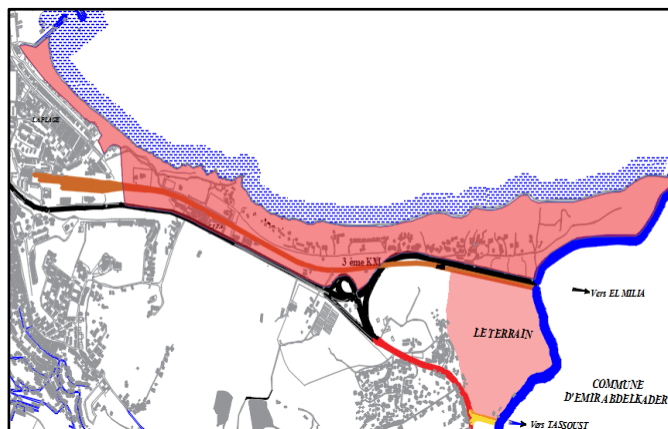
On prévoit un groupe électrogène, au niveau du sous- sol.

III.4. PRESENTATION DE L'AIRE D'ETUDE :

III.4.1.LA SITUATION ET LIMITES :

La zone d'étude se situe à l'entrée Est de la ville de Jijel le (5ème kilomètre), c'est le POS 27 de la ville de Jijel, Physiquement il est délimité comme suit :

- Au nord : par la route national 43 et la voie ferrée.
- Au sud : la route nationale 77.
- A l'ouest par l'agglomération secondaire de Harratène.
- l'est par Oued mencha



Carte III.4.1: la situation de la zone d'étude,
Source : P.D.A.U

III.4.2. LE CHOIX DE L'AIRE D'ETUDE :

Nous avons choisi de travailler sur l'entrée Est de la ville de Jijel, et pour la motivation suivante :

- ❖ Sa proximité par rapport au réseau routière principale.
- ❖ Il possède une façade maritime et des belle vue panoramique.
- ❖ Sa proximité des infrastructures de transport les plus importante de la ville (la gare intermodale, l'éventuel port de Jijel).
- ❖ La topographie de l'aire d'étude nous permettons de réaliser un projet structurant à l'entrée Est de la ville de Jijel.

III.4.3. L'ACCESSIBILITE DE L'AIRE D'ETUDE :

L'aire d'étude est accessible à partir de :

- La route nationale N43 : vers Constantine du côté Nord de la zone d'étude.
- La route nationale N77 : vers Kaons située du sud de la zone d'étude.
- Il existe une route de desserte menant vers Tassouste (devenue actuellement très fréquentée grâce à l'ouverture du nouveau pôle universitaire à Tassouste.).

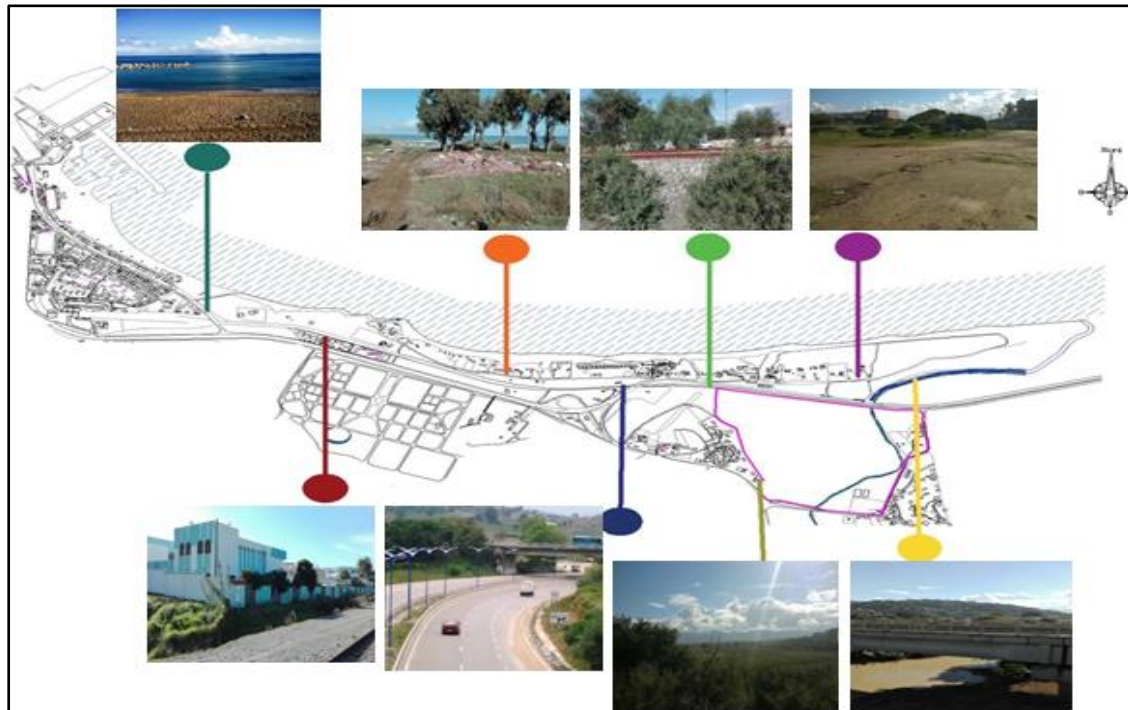


Carte.III.4.2 : L'accessibilité de l'aire d'étude

la légende:

- Route national N43
- ⊞ La voie ferrée
- Route national N77
- La route secondaire

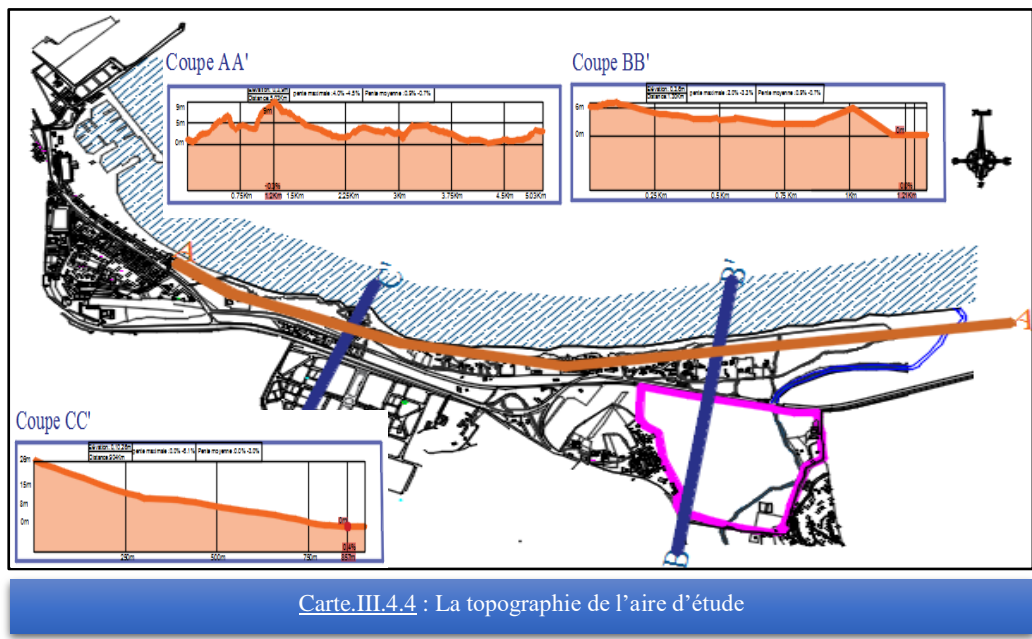
III.4.4. ENVIRONNEMENT IMMEDIAT :



Carte.III.4.3 : Environnement immédiat

III.4.5.LA TOPOGRAPHIE DE L'AIRE D'ETUDE :

L'air d'étude est plat (la pente est négligeable) facilitant ainsi l'implantation du projet, ce dénaire occupe une parcelle d'une forme irrégulière, avec une superficie de 41.21Ha et la longue de façade nmaritime 8km.



Carte.III.4.4 : La topographie de l'aire d'étude

III.4.6. PROPOSITION DE P.O.S :

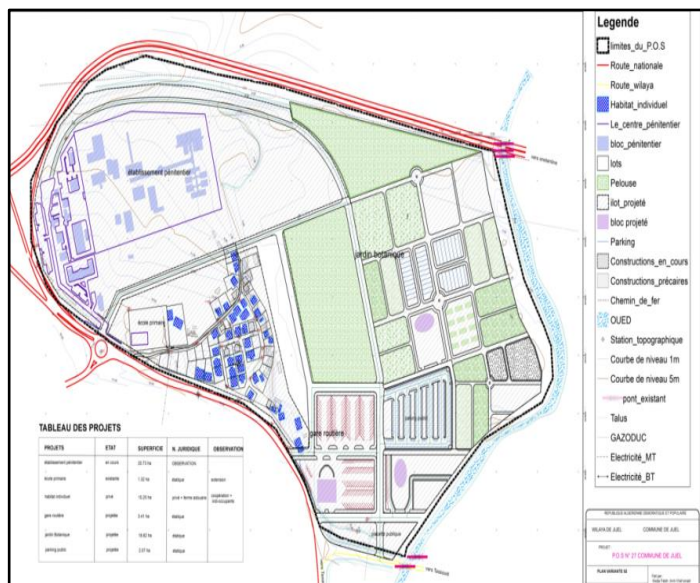


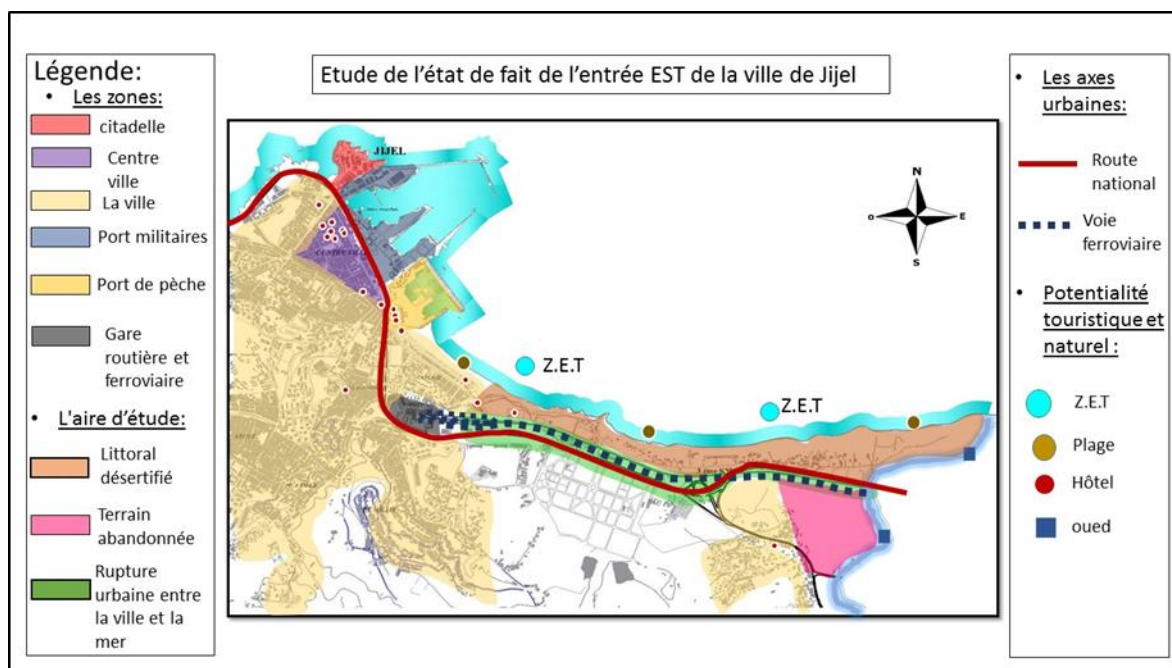
Fig.III.4.5. Proposition de P.O.S N°27
Source : Plan d'occupation des sols N° 27

N°	Désignation du projet	Etat	Superficie
01	Gare routière	projetée	3,41 ha
02	jardin botanique	projeté	18.82 ha
03	Parking public	projeté	2.07 ha
04	Habitat individuel	existante	10.20 ha
05	Centre de détention	En cours de réalisation	20.73 ha
06	Ecole primaire	existante	1.32 ha

Tableau.III.4.6 : Programme d'aménagement

SYNTHESE :

D'après notre étude approfondie sur l'entrée l'est de la ville de Jijel, nous avons ressortir les problèmes qui concerne notre air d'étude et qui sont les suivant :



Carte.III.4.7 : l'état de fait
Source : PDAU modifié par les auteurs

- Manque d'infrastructures touristiques
- Front de mer délaissé et abandonné, inexploité, et un manque d'entretien flagrant
- Manque des équipements publics, culturels, sportifs et de loisir
- L'isolement et le bruit à cause de sa proximité de chemin de fer et RN°34.
- Constructions par fois anarchique.
- Manque d'entretien du site.

III.5.LES OBJECTIFS ET LES INTENTIONS DE PROJET

III.5.1.LES OBJECTIFS :

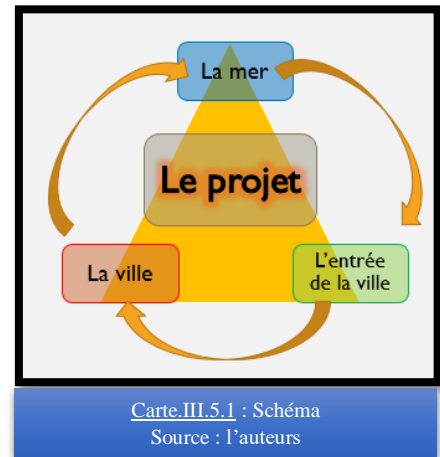
- Renforcer la relation ville mer et l'entrée de la ville.
- Développement économique à travers les trois pôles touristique, culturelles, affaire.
- La valorisation de l'espace littorale et de l'identité balnéaire.
- L'amélioration de la qualité de vie à travers le développement de la qualité architecturale et urbaine.

III.5.2.LES INTENTIONS D'AMENAGEMENT URBAIN :

Notre projet prévoit un aménagement urbain de qualité pour créer une articulation entre la ville et la mer et l'entrée de la ville et répondre ainsi à l'attente des Jijeliens et des touristes.

Le but principal d'aménagement urbain est de faire de ce site un pôle d'attraction, par la création des lieux de rencontre et de regroupement, d'échange de communication.

Nous proposons de construire et développer des places publiques, des lieux de promenade et d'expression, des établissements culturels et de loisirs liés à l'élément aquatique, dont le but est de créer un espace lié à la mer.



Carte.III.5.1 : Schéma
Source : l'auteurs

III.5.3. SCHEMA DE PRINCIPE :

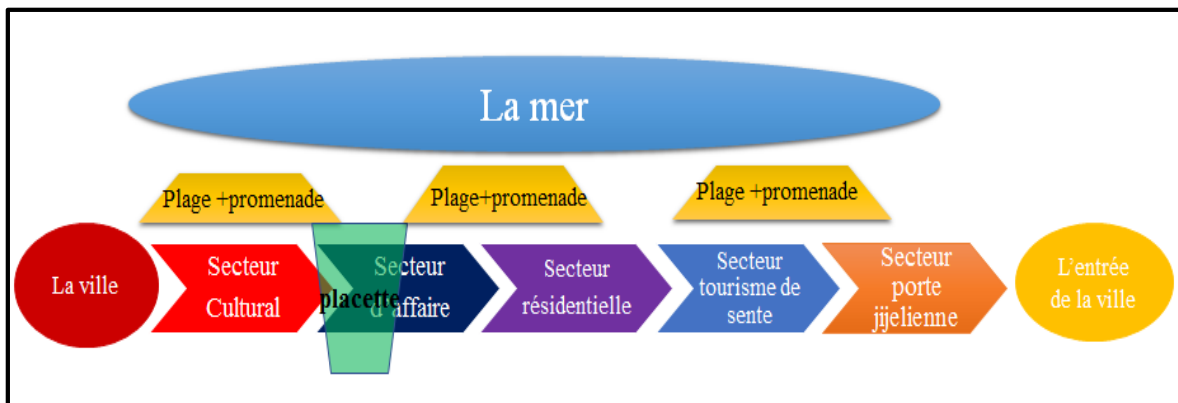


Fig.III.5.2 : Schéma de principe.
Source : Les auteurs

III.5.4.LES PRINCIPES DE BASE DE NOTRE PROJET D'INTERVENTION :

Avant l'élaboration de tout projet on doit fixer d'abord des concepts de base liée à l'urbanisme et a l'architecture, sur les quel sera fonder le futur projet.

Le but de notre intervention consiste à élaborer un projet qui s'intègre dans notre aménagement tout en offrant à cette partie de la ville une certaine image à travers notre projet, qui sera considéré comme un monument tant par sa taille que par son architecture particulière.

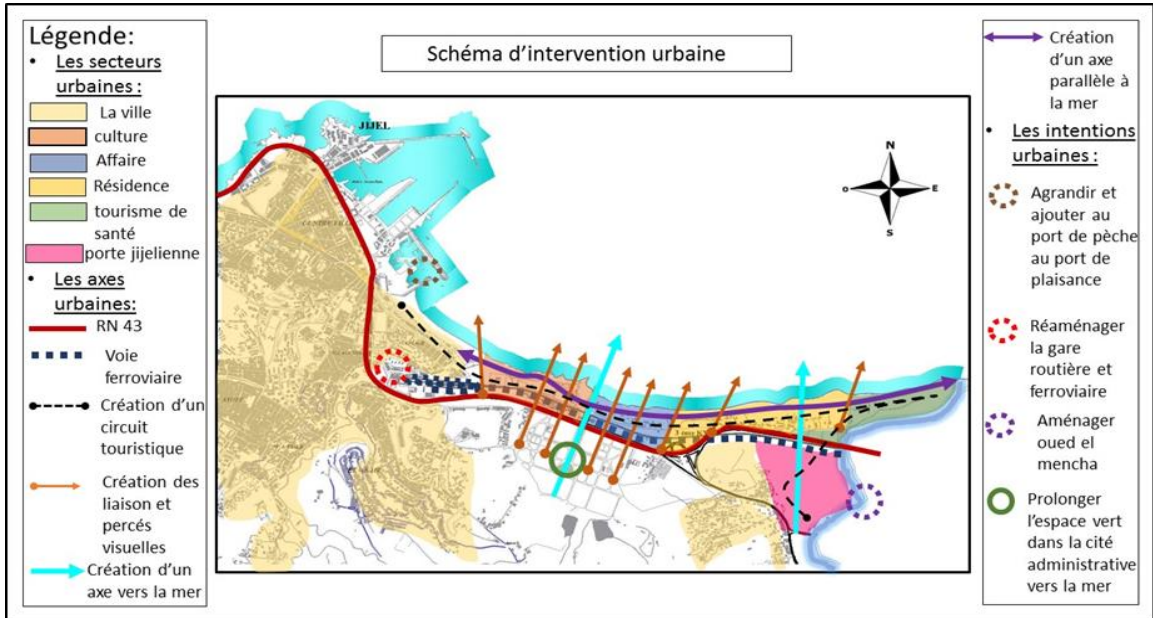


Fig.III.5.3. Les démarches conceptuelles

l'axe parallèle à la mer

- Création d'un axe parallèle à la mer qui relie la ville avec l'entrée Est, pour revaloriser l'identité de la ville avec son littoral

l'axe perpendiculaire à la mer

- Création d'un axe qui relie la cité administrative avec la mer, pour améliorer la relation ville-mer à l'abouté sur un esplanade.

Ouvertures maritime

- Création des espaces de transition visant à renforcer les relations visuelles, balcons, belvédères et percées attractives

Jardins

- Au côté de la cité administrative, nous optons pour la continuité de la coulée verte que nous prolongerons jusqu'à la mer, qui épouse et respecte la structure urbaine existante. En fin, nous avons créé un pont urbain dans la continuité de la coulée verte.

Prolongement des voies existantes et densification du tissu existant

- Nous avons restructuré et prolongé les voies existantes et connecté ces dernières avec les entités qui l'entourent, afin de proposer une densification du bâti dans la zone des habitations existantes.

III.5.5.LES SECTEURS :

(Programme quantitatif de l'aménagement urbain voir annexe : 03)

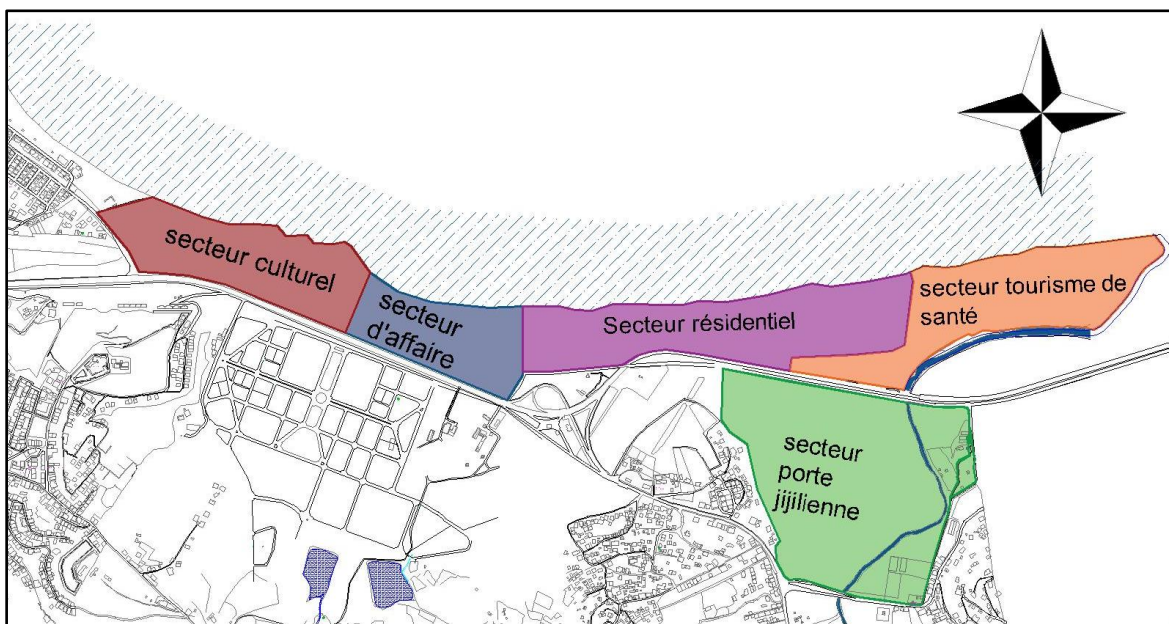
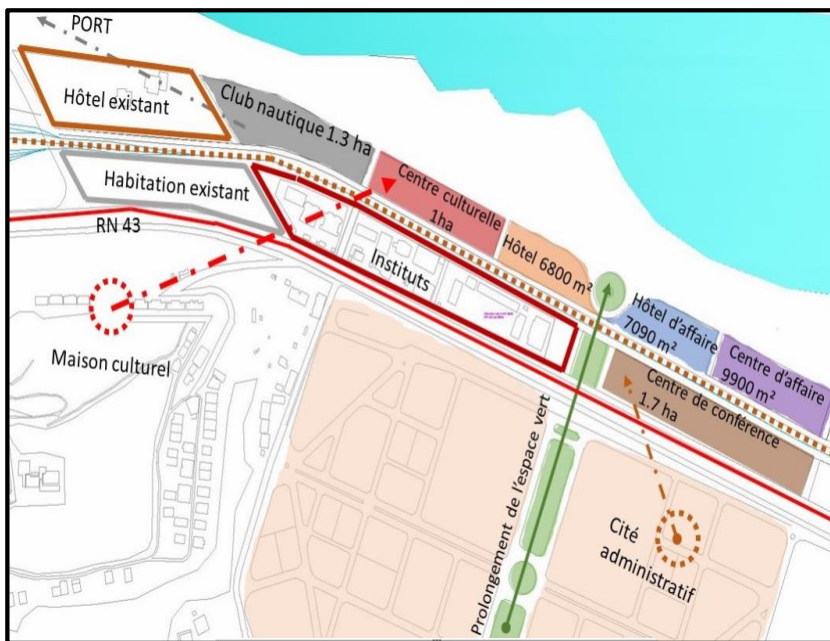


Fig.III.5.4.les secteurs
Source : les auteurs

Secteur culturelle et d'affaire :

- Secteur culturel**
- Club nautique
 - Centre culturelle
 - Hôtel

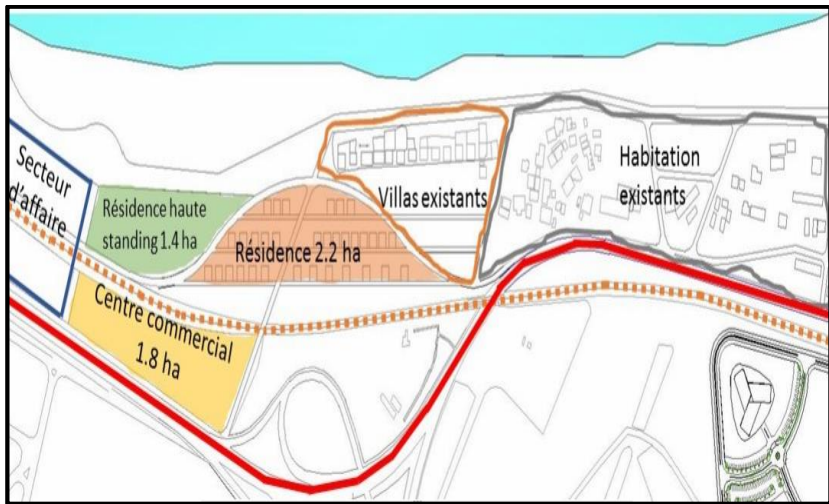
- Secteur d'affaire**
- Hôtel d'affaire
 - Centre d'affaire
 - Centre de conférence



Secteur résidentielle :

Secteur résidentielle

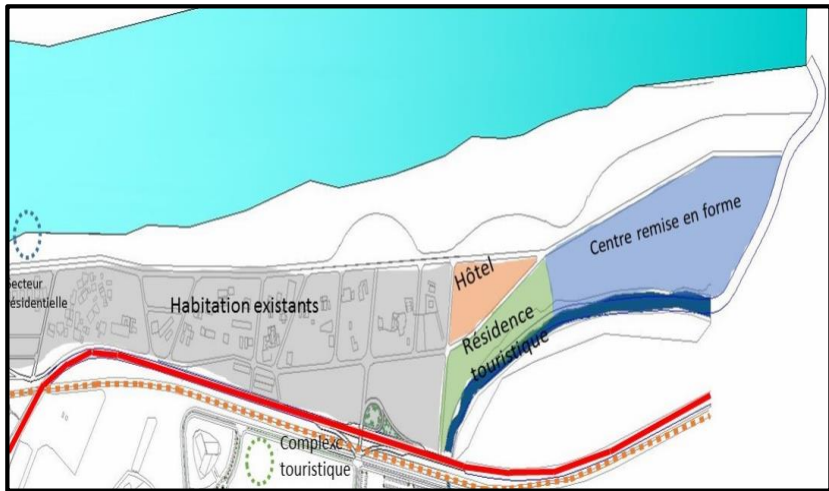
- Résidence haute standing
- Centre commerciale
- Résidence



Secteur de tourisme de la santé :

Secteur de tourisme de la santé

- Centre remise en forme
- Hôtel
- Résidence touristique



III.5.6.LES D’MARCHES CONCEPTUELLES DE PROJET D’INTERVENTION :

Logique 1
Axialité et orientation
 La détermination des axes urbains

- Créé un axe visuel qui donne vers la mer
- Créé un axe de liaison urbaine qui dirige vers la ville
- Créé des axes secondaires qui dirigent vers l’habitation existants



Logique 2 :

Centralité

- Le point central c'est le centre de gravité de notre aménagement à partir des quel notre projet va s'étale et vers lequel vont converger les trois parties

Traitement d'angle

- L'angle principal est matérialisé par la tour qui tend à acquérir une vocation urbaine



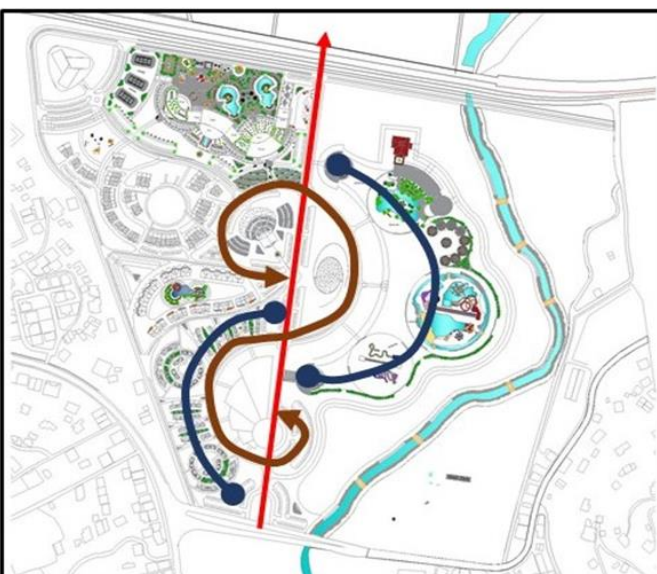
Logique 3 :

Equilibre asymétrique

Cela implique d'objets de tailles différentes de sorte qu'ils équilibrent mutuellement grâce à leur poids visuel respectif

Obéissance (rayonnement)

Le parc aquatique et la résidence obéisse la forme centrale de la composition



Logique 4 :

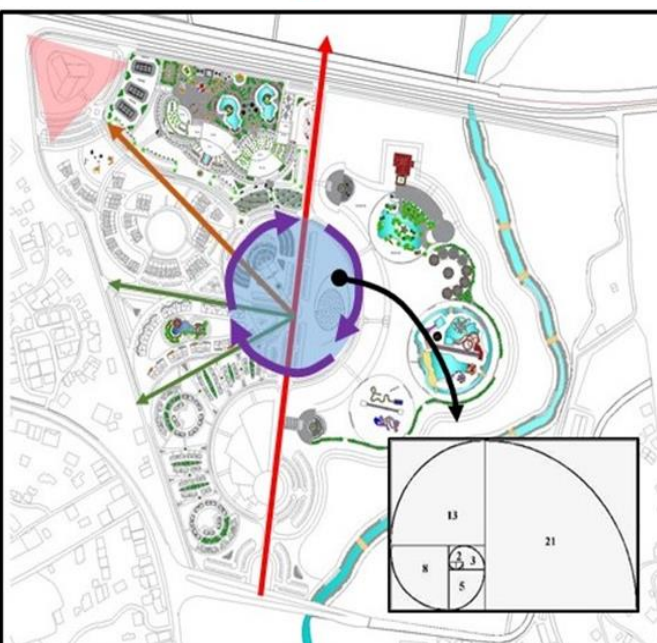
Notion de mouvement

(convergence)

Le point central c'est le centre de gravité de notre aménagement à partir des quel notre projet va s'étale et vers lequel vont converger les trois parties

Proportion (nombre d'or)

Pour notre projet on a utilisé le nombre d'or pour l'espace central qui répond à un concept esthétique qui doit présenter un intérêt pour l'œil.



III.5.7. Structure fonctionnel :

(Programme quantitatif de l'aménagement urbain voir annexe : 04)

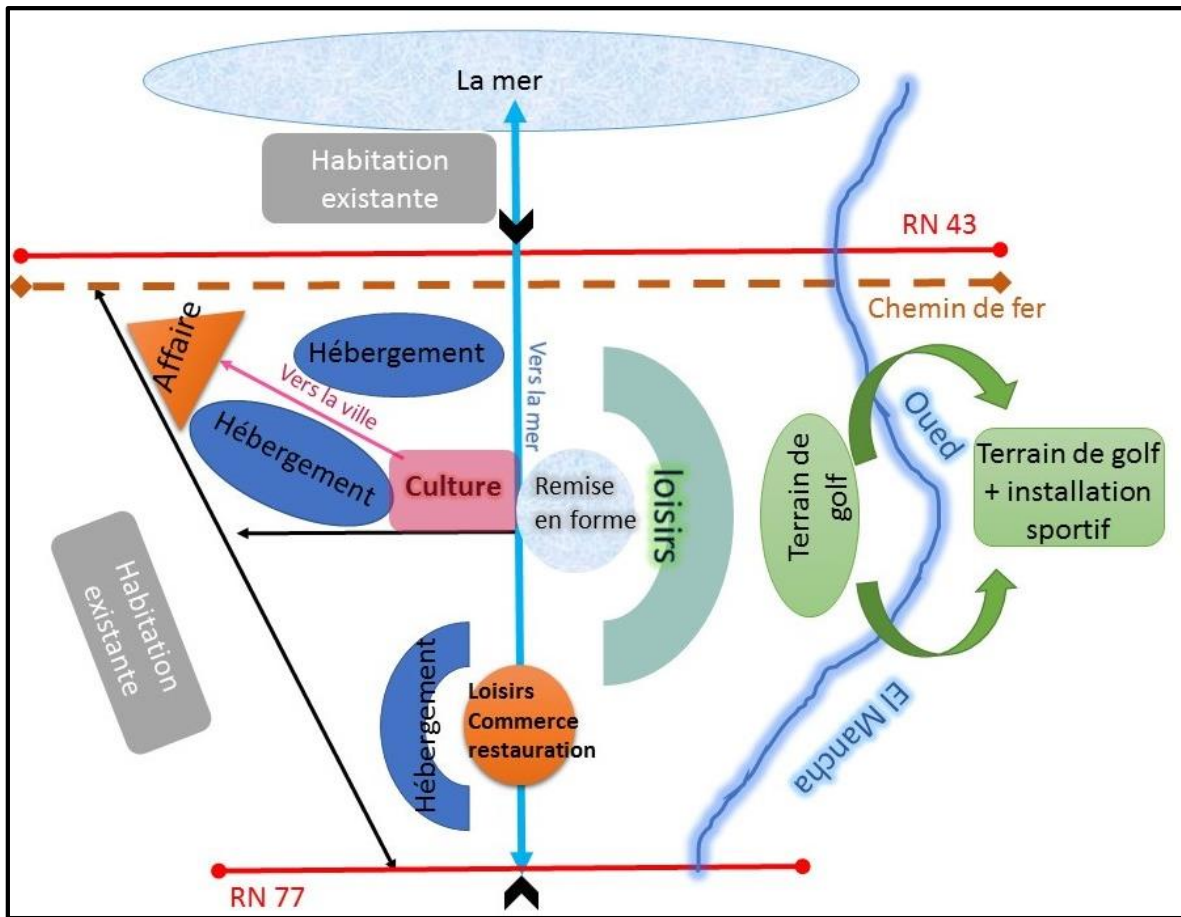


Fig.III.5.5 Schéma fonctionnel

Source : L'auteur

III.5.8. Structure spatiale :

- Le choix d'implantation des équipements est fait suivant plusieurs critères :

- **L'hôtel :**

L'hôtel est implanté sur l'axe qui dirige vers la mer, il est implanté proche de l'accès principale de projet donc il occupe une place stratégique contiens de plusieurs vues panoramiques vers la mer.

- **Tour d'affaire :** il est implanté à l'extrémité de l'axe qui dirige vers la ville et implanté proche de l'hôtel.



Fig.III.5.6 Schéma spatiale
Source : L'auteur

- **Villas touristiques :**

Les villas touristiques sont implantées proche de l'hôtel et les habitations existants, ils sont réservés aux touristes, visiteurs et les habitants.

- **Bungalows :**

Les bungalows sont réservés aux touristes, ils sont implantés proche de l'habitation existants et au villas touristique.

- **Amphi théâtre :**

Cette équipement est réservée à toutes les catégories d'âge, il est implanté sur l'intersection des deux axes vers la ville et vers la mer cette emplacement est très stratégique pour attirer les visiteurs.

- **Parc aquatique :**

Un espace de loisir et détente réservée aux toutes les catégories, notamment les enfants, elle contient des merveilleuses plages artificielles et des topogon des piscines et des jeux ludiques. Le parc est implanté au côté d'oued.

- **Remise en forme :**

Le bâtiment est implanté sur l'axe qui dirige vers la mer, il représente la continuité avec le parc aquatique.

- **Le centre commercial :**

Il est implanté plus proche à accès de projet pour des raisons de la rapidité des services.

Et encore implanté sur l'axe vers la mer par ce que le centre commercial est un symbole de la puissance économique.

- **Terrain de golf et installation sportifs :**

Il est intégré avec oued el mencha et proche du parc aquatique, il est accessible sur les deux accès principaux pour faciliter la circulation.

Annexe : 03

Programme quantitatif de l'aménagement urbain :

Secteur	Projet	Surface totale	Détails de projet
Secteur culturel	Centre culturel +cinéma et amphi théâtre en plein air + restaurant	1ha	Le centre culturel sera aménagé avec deux placette sur les deux côtés, à droite une placette aménager avec cinéma en plein air et à gauche l'autre placette avec un théâtre en plein air intégrer dans centre culturel, ainsi que le RDC et le terrasse de bâtiment sera aménager par des restaurants et des boutiques d'artisanat.
	Hôtel + restaurants	9900m ²	
	Club de sport nautique		
	Placette	2255m ²	Ces placettes permettent une vision directe sur la mer, d'où les touristes peuvent observer la mer.
Secteur d'affaire	Hôtel d'affaire	7090m ²	
	Centre d'affaire	9900m ²	
	Centre de conférence et de l'exposition	1.7ha	
	Centre commerciale	1.8ha	C'est un espace de consommation et de loisir pour les habitants et les visiteurs de la ville de Jijel, il est aménagé avec des boutiques de tous genres pour animer la RN43.
Secteur habitation	Résidence +commerce +restaurant	1.37ha	Nous avons proposé des habitats collectifs dont le commerce au RCD, ces habitats auront une belle vus panoramique sur la mer
	Les villas	3.6ha	
Secteur porte jijelienne	Hôtel		
	thalassothérapie		
	mise en forme		
	clinique		
	Centre d'échange	2.2ha	Le projet est un bâtiment à la fois lieu et lien, Avancé vers la mer, le projet doit servir également d'interface de connexion entre ces deux espaces séparer par la route nationale let le chemin de fer. projet est donc à la fois un lieu de passage et un lieu d'attente.

Tableau. Programme quantitatif de l'aménagement urbain.

Annexe : 04

Programme quantitatif de projet d'intervention :

	fonction	Projet	Surface
Complexe touristique	Hébergement	Hôtel 5*luxé	4.6ha
		Villas	3.6 ha
		Bungalows	2.4.ha
		Villas touristique	1.7ha
	Restauration	Restaurent	
		Salon de thé	
		Cafétéria	
Complexe touristique	Animation et loisirs	Amphi théâtres en plain aire .	
		Centre de fitness et de bien être.	
		Galeries d'exposition	
	Commerce	Boutiques	
		Superette	
		Agences	
Parc aquatique	Animation et loisirs	Bassin à vague	
		Rivière	
		Les toboggans	
		Piscine pour adulte	
		Piscine pour enfant	
		Terrain de golf	
		2 Court de tennis	
		Stade de volley	

	Restauration	Restaurant	
		Cafétéria buvette	
		Crèmerie	
		Des boutiques et kiosques	
	Services et gestion	Vestiaire+ douche	
		w.c	
		Parking	

Tableau. Programme quantitatif de projet d'intervention

CONCLUTION GENERALE

Quand on parle de la ville de Jijel, la mémoire nous prolongeons automatiquement dans les souvenirs de la ville maritime avec les merveilleux tableaux qu'elle offrait en arrivant de la mer, un grand amphithéâtre tourné vers la mer, les versants des montagnes se terminent par de vastes replats, un mélange de couleurs, le rouge des toitures forment des taches éclatantes au milieu du blanc des maisons, éparpillées entre eux, des couleurs plus sombres représentant les arbres, une façade qui se dresse face au port, avec l'animation des bateaux qui s'incluent dans les paysages urbains. Aujourd'hui la ville de Jijel ne reflète pas l'image d'une ville littorale, le littoral a perdu son attractivité et son rôle d'animation urbaine, elle est enfermée sur elle-même pourtant pendant longtemps a constitué un véritable lieu d'attachement pour les habitants de la ville de Jijel.

Notre recherche s'articule autour de la revalorisation de la ligne côtière de la ville de Jijel. De part un processus itératif et une approche décroissante qui passe de l'échelle du territoire à l'échelle du bâtiment, nous avons mis en place un nouveau plateau de restructuration de la vie côtière, touristique et quotidienne, et renouer la jonction entre la ville et la mer. La mer n'est plus une barrière de croissance mais un élément de composition de la ville.

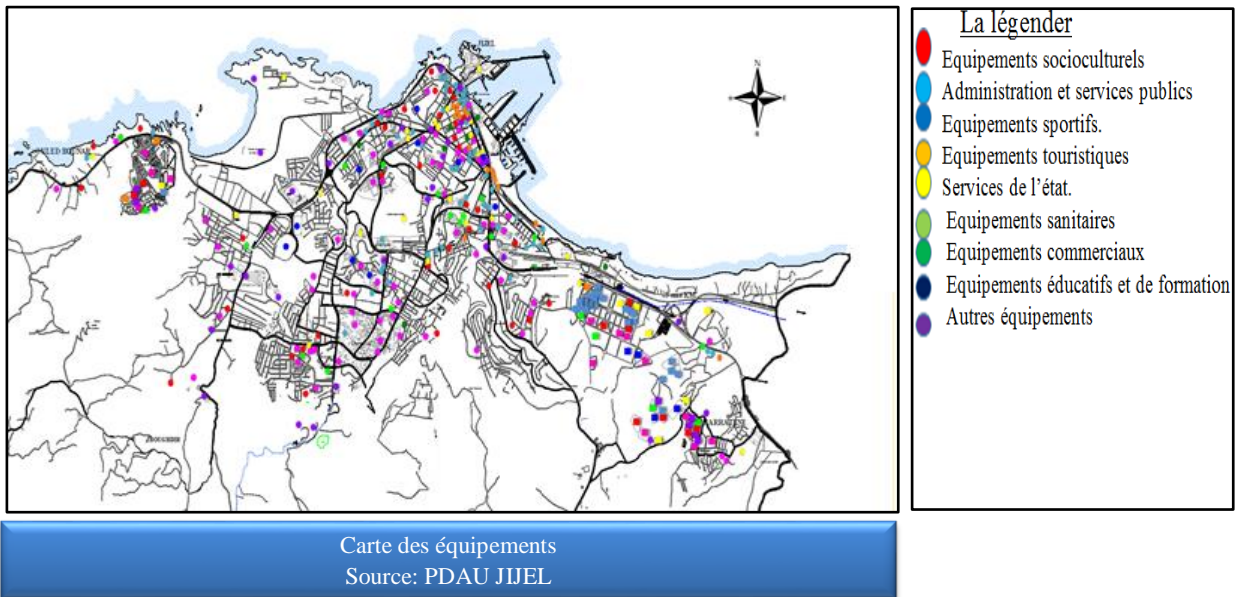
Notre projet est conçu dans la nécessité de réconcilier la ville avec la mer et revaloriser l'entrée Est de la ville de Jijel par un projet attractif, notre projet prévoit un aménagement urbain de qualité pour créer une articulation entre la ville et la mer et l'entrée de la ville et répondre ainsi à l'attente des Jijeliens et des touristes. Le but principal d'aménagement urbain est de faire de ce site un pôle d'attraction, par la création des lieux de rencontre et de regroupement, d'échange de communication. Nous proposons de construire et développer des places publiques, des lieux de promenade et d'expression, des établissements culturels et de loisirs liés à l'élément aquatique, dont le but est de créer un espace lié à la mer.

Cette recherche a été structurée en quatre chapitres, en essayant de confirmer ou d'infirmer les hypothèses proposées. Ces chapitres nous ont permis de mettre en évidence la réalité de relier la ville à la mer et offrir une continuité avec la ville en concentrant sur le tourisme attractif, et le développement économique de la région et cela à travers la création

d'un pôle touristique et de loisir qui a une influence internationale, favorisant l'ouverture de la ville sur la mer et sur le monde extérieur.

Pour achever ce travail, nous estimons avoir répondu à la problématique énoncée au début du travail, le projet est un élément attractif qui articule entre la ville et la mer et l'entrée est de la ville de Jijel, il augmente le niveau d'attractivité de la ville, fluidifie son fonctionnement, solidifie la relation entre ces différentes entités et affirme l'identité de la ville.


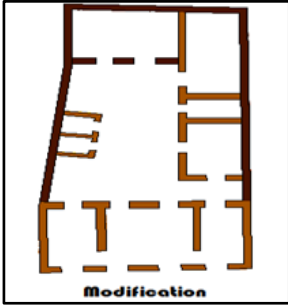
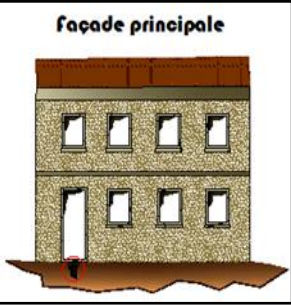
Annexe : 1



Annexe : 2

TYPOLOGIE DU BATI :

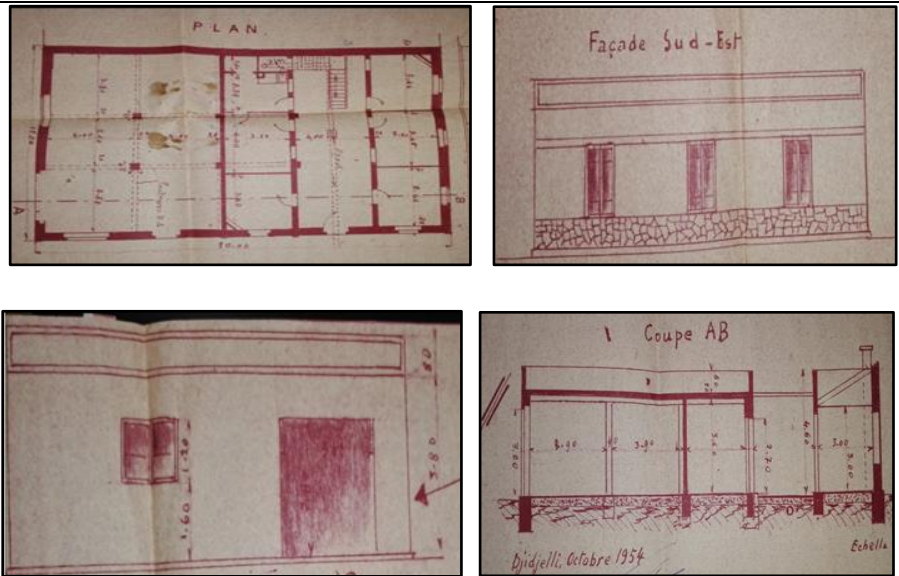
<p>Exemple à étudié et sa situation</p>	<p>Cette maison se trouve à la citadelle elle fait partie du tissu pré colonial</p>	<p>Plan de masse Etat de lieux</p> <p>Fig.: Plan de masse.</p>
<p>Dossier graphique</p>	<p>1er maison se compose de: coure-cuisine –gronde pièce – escalier-2piece</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="443 1458 900 1727"> <p>Plan RDC</p> <p>Fig. : Plan de RDC</p> </div> <div data-bbox="938 1458 1382 1727"> <p>Plan d'étage</p> <p>Fig.: Plan d'étage</p> </div> </div>	

<p>Dossier graphique</p>	<p>2eme maison se compose de le «w oust- addar », une grande pièce, et une cuisine, 2piece, WC.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  <p>Etat de fait</p> <p>Plan de RDC, état de fait</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Modification</p> <p>Modification en 1848</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>façade principale</p> <p>Façade principale</p> </div> </div> <p>le type de La maison est simple, elle comporte trois espace de base : le « woust addar », une grande pièce, et une cuisine, dans certaine construction on peut trouver un étage avec une grande pièce.</p>
<p>Caractéristiques typologiques</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Systèmes constructifs : La pierre et la brique en terre cuite sont l'unique constituant des murs.la pierre a fait aussi qui les couvertures (toitures) soit plates. -La solution structurelle était les murs porteurs ou reposent franchissement horizontaux de portées courtes formés par des poutres de bois ce qui a engendré des chambres rectangulaires plus longue que large. -Le tissus urbain : organique à générer des formes irrégulières et des ruelles étroites. Ce n'est que le « woust -addar », qui est régulier.

Exemple à étudié et sa situation : « Maison ROILA MOKHTRT »

Cette maison se trouve au centre- ville (triangle), elle fait partie du tissu colonial, Implantée sur le boulevard (Clerville).

Dossier graphique



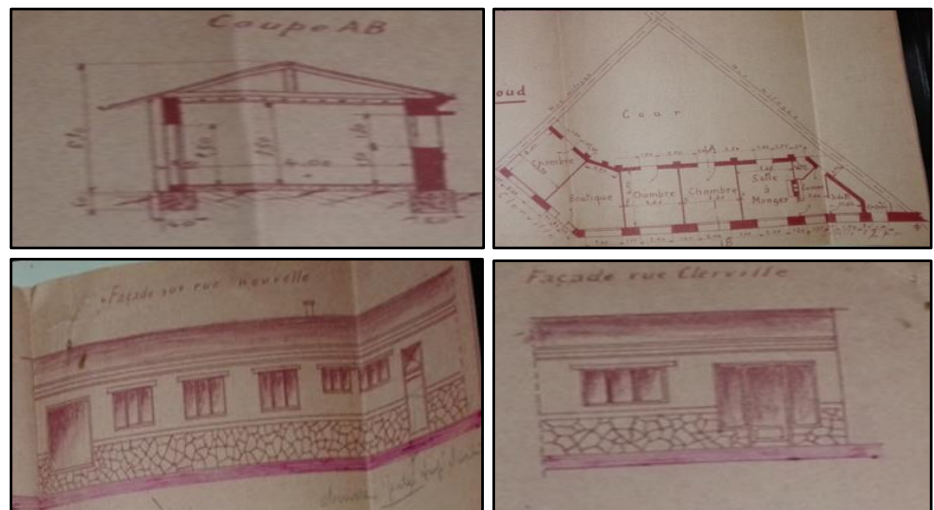
la maison se compose de : séjour, et une cuisine, 4chambres, WC, garage

La Maison des frères FARADJ MOULOUD

Cette maison se trouve au centre- ville (triangle), elle fait partie du tissu colonial.

Elle se situe entre le boulevard Clerville et le boulevard Nouvelle.

Dossier graphique



la maison se compose de : salle à manger, et une cuisine, 3chambres, WC, SDB, cour, boutique

<p>Caractéristiques typologiques coloniale</p>	<p>Système structurelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Une structure en poteau –poutre -Des planchers en béton armé et des poutrelles métallique - Les murs extérieures en pierre et argile de 40 à 60 cm d'épaisseur -Les mure intérieure sont des cloisons en brique creuse de 10cm d'épaisseur -Une toiture inclinée dans les 4sens en charpente en bois et la tuile rouge avec la présence de cheminée. <p>Détails architectoniques :</p> <ul style="list-style-type: none"> -L'encadrement: c'est l'encadrement en saillit qui entoure une ouverture (fenêtre, porte) -La corniche : c'est un élément d'architecture formant la partie supérieure d'une façade, et destinée à supporter le toit. -L'agrafe: est un ornement placé au sommet d'un arc, formé généralement d'une pierre sculptée, représentant généralement des motifs floraux, une tête. La console: moulure saillante en forme de volute, qui sert de support généralement à une corniche ou un balcon. <p>Façade colonial Caractérisé par :</p> <ul style="list-style-type: none"> -La symétrie axiale. -L'utilisation de la colonne pour marquer un angle ou une fenêtre, une porte -L'utilisation des motifs et des ornements, frontons, corniches, saillie -La distinction entre le RDC et les autres niveaux. -façade est linéaire -un rythme préservé dans les façades. -Des fenêtres en hauteur. -L'utilisation de la pierre taillée sur les côtés. -Des toitures en tuile en pente douce.
---	--

**Caractéristiques
typologiques
« Actuelle »**

On remarque dans la ville de Jijel 3 style d'habitation; il y'a la maison Arabe ancienne, la maison colonial; et aussi la nouvelle construction.

1-Maison arabe ancienne :

C'est des maisons typique arabe qui ont une entrée en chicane la construction est constitué d'une cours intérieur appelé « wast el dar » et les chambre autour; C'est des constructions en RDC généralement jusqu'à R+1.sont généralement construite en pierre



Image : Entrée en chicane



Image « wast el dar »

2. maison récente :

Ce type d'habitat regroupe les constructions récentes réalisées soit dans le cadre des différentes opérations de rénovation ponctuelles de constructions vétustes.

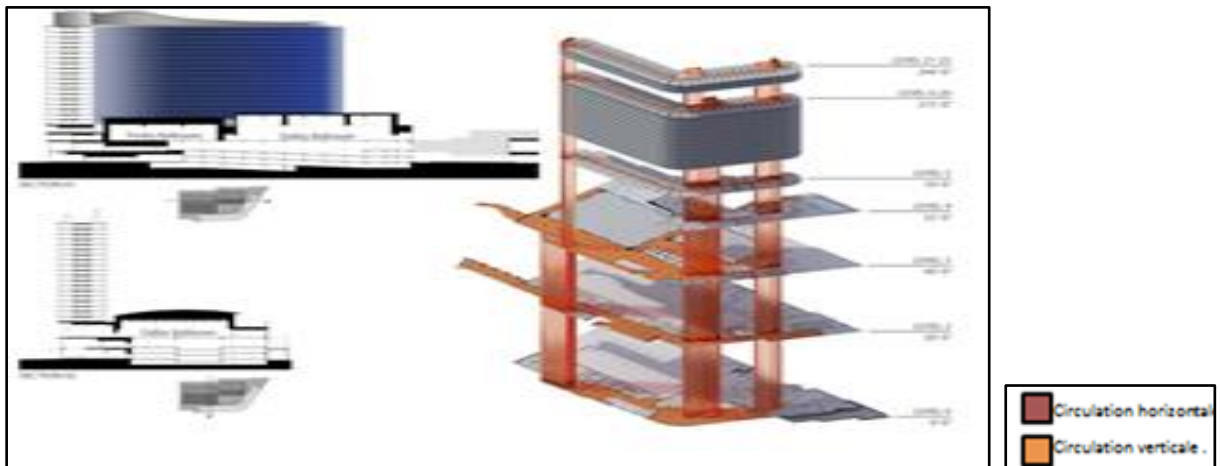
Ce type d'habitat regroupe les constructions récentes réalisées soit dans le cadre des différentes opérations de rénovation ponctuelles de constructions vétustes.

Elles se caractérisent par un aspect architectural monotone appréciable avec des façades riches et décoré et ornementé les couleurs sont multiples, et utilisations des éléments architectoniques pour crée une continuité par rapport aux maison déjà existante



Annexe : 05

Les coupes d'hôtel (Omni Dallas):



- **Les Façades :**

Le vitrage est Stratégiquement placé dans la façade, qui est composé de différents types de verre qui ont été spécifiés pour leur lumière élevé pour le gain solaire (LSG), permet aux occupants du bâtiment d'en profiter des niveaux élevés de l'éclairage naturel de qualité et des vues extérieures.

- **Les Matériaux utilisés :**

Les Matériaux sont à contenu recyclé et régionale de haut, ont été soigneusement spécifiée pour limiter l'utilisation de matériaux vierges et pour l'énergie grise réduite.

Afin de contribuer à une qualité de l'air intérieur plus sain, le plan précise également l'utilisation de matériaux à faible émission.

Un plan global de gestion de l'air intérieur de qualité limité l'exposition des travailleurs de la construction à des contaminants malsains pendant la construction, et il a réduit la présence de contaminants malsains post-occupation.

Annexe : 06

Accessibilité :

- L'accès à l'hôtel se fait à partir du boulevard Frantz Fanon.
- Une fois à l'intérieur le client a le choix entre deux parkings selon ses activités.

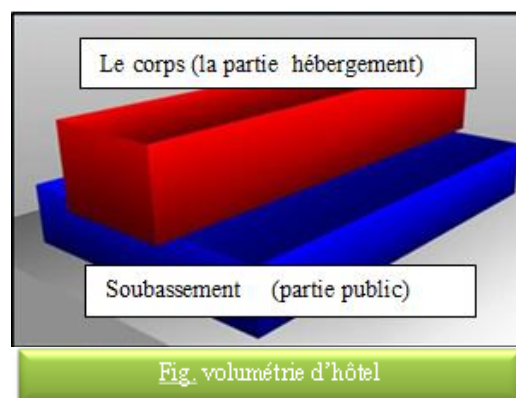
Il peut se faire déposer à l'entrée de la réception ou bien garer son véhicule dans le parking et accéder à ce moment-là à l'hôtel par une rampe d'escaliers.

Mais il peut aussi garer au second parking lui donnant alors accès directement aux salles de conférences (et cela en raison de la configuration spatiale de l'hôtel), ou à la piscine et aux courts de tennis.

Forme et volumétrie :

L'hôtel est composé de deux volumes :

- Un socle, en partie basse, qui abrite la partie service de l'hôtel.
- Un parallélépipède qui repose sur le premier volume et abrite la partie hébergement.



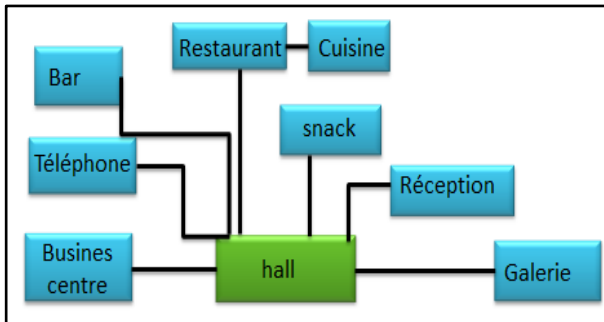
La Capacité d'hôtel « D'EL- AURASSI » :

La Capacité :

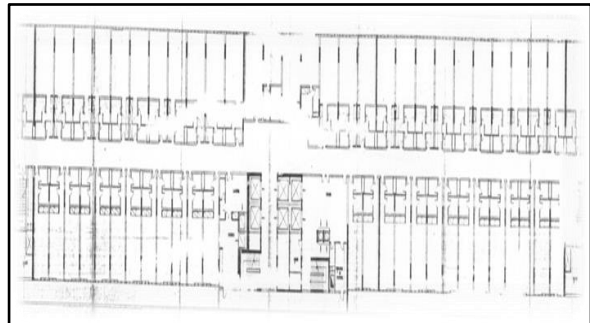
*455 chambres d'une capacité de 777 lits.	*460 points de détection fumée
*4 restaurants pouvant recevoir jusqu'à 760 couverts.	* un centre médical
*3bars pouvant accueillir 390 personnes.	*un bureau pour médecin
*L'hôtel dispose d'un effectif de 701 employés	*une infirmerie
*Dortoirs d'une capacité de 120 lits	*4 bâches à eau qui totalise 7168 m ³
* 4 groupes électrogènes à démarrage électronique	*6 poteaux pour pompiers
*Section prévention : 9 agents	*91 robinets incendie armé
*Sécurité : 47 agents	*67 extincteurs à eau
*5 maîtres-chiens	*121 à neige carbonique
	*76 à poudre
	*escaliers : (8 clients + 5 de service)
	*2 montes charge

Tableau : La Capacité d'hôtel

Niveau E



Niveau hébergement



Plan : Niveau hébergement

4. Recommandation :

Après avoir analysé cet hôtel, on en déduit ce qui suit :

- Il s'agit d'un hôtel de type urbain, à caractère conférencier en raison de la présence de plusieurs salles de conférences, 08 salles de réunions, de travail et bureaux.
- Mais aussi il peut jouer le rôle d'hôtel de tourisme (étranger également, vu sa classe internationale) au vue de sa proximité des sites historiques d'Alger.

III.10.Le choix du système structurel :

Le choix de la structure s'est fait suivant les exigences de nos architectures notre projet exige une structure qui met en valeur l'espace, une structure qui lui permet de s'exprimer sans être limiter par des contraintes.

De ce fait, notre choix s'est porté sur la structure métallique, pour les avantages qu'elle présent :

- Flexibilité et rapidité du montage.
- Facilité et rapidité du montage.
- Grandes portées permettant une flexibilité de l'espace.
- Cependant nous avons tenu compte de la protection contre la corrosion et le feu.

LISTE DES ILLUSTRATIONS ET TABLEAUX

Figure	Titre	Page
<u>CHAPITRE I : INTRODUCTIF</u>		
Carte .I.1	carte de situation de la ville de Jijel.	05
<u>CHAPITRE II : L'ETAT DE L'ART.</u>		
Image. II. 1	La ville d'Oran(Algérie)	10
Image. II. 2	La ville d'Amalfi (Italie)	11
Image. II. 3	Fake Hill par MAD architectes en chine.	11
Image. II. 4	L'Opéra de Sydney (Australie).	11
Image. II. 5	Les grandes ouvertures pour profiter de l'éclairage naturel	11
Image. II. 6	Le jardin de fleur à Maroc (Terrasse aménagée).	12
Image. II. 7	Station balnéaire en Grèce.	12
Image. II. 8	la ville de l'Ain beniane.	12
Fig. II. 9	les facteurs de tourisme attractif	18
Fig. II.10	L'impact du tourisme attractif.	19
Carte.II.11	situation du projet	19
Image.II.12	Perspective sur le projet	20
Fig. II.13	plan de masse de casa marina.	20
Image. II.14	Localisation des activités	21
Image .II.15	Locomotive du concept piéton	21
Image.II.16	Concept piéton.	21
Image. II.17	Intégration dans la ville.	21
Carte.II.18	la carte administrative de corse.	22
Image.II.19	vus sur le projet.	22
Fig.II.20	Le programme l'entrée de la ville de Calvi	23
<u>CHAPITRE III : CAS D'ETUDE</u>		
Carte.III.1.1	la situation du territoire	25
Carte.III.1.2	Nord -EST d'Algérie présente la structure hydrique	27
Carte.III.1.3	Nord -EST d'Algérie présente le système de sole	27
Carte.III.1.4	Nord- EST d'Algérie présente le domaine bioclimatique	28
Carte.III.1.5	Nord -EST d'Algérie présente les milieux sensibles	28
Carte.III.1.6	Nord- EST d'Algérie présente le système productif dans la période islamique	29
Carte.III.1.7	Nord -EST d'Algérie présente le système productif dans la période coloniale	29
Carte.III.1.8	Nord- EST d'Algérie présente la synthèse de système productif	29
Carte.III.1.9	Nord- EST d'Algérie présente le système urbaine dans la période antique	29
Carte.III.1.10	Nord- EST d'Algérie présente le système urbaine dans la période coloniale	29

Carte.III.1.11	Nord- EST d'Algérie présente la synthèse de système urbaine	29
Carte.III.1.12	Nord -Est d'Algérie représente le système relationnel dans la période antique	30
Carte.III.1.13	Nord -EST d'Algérie présente le système relationnel dans la période coloniale	30
Carte.III.1.14	Nord -EST d'Algérie présente la synthèse de système relationnel	30
Carte.III.1.15	Nord- EST d'Algérie présente le système patrimoine dans la période antique	31
Carte.III.1.16	Nord -EST d'Algérie présente le système patrimoine dans la période coloniale	31
Carte.III.1.17	Nord -EST d'Algérie présente la synthèse de système patrimoine	31
Carte.III.1.18	de synthèse de l'état de développement du territoire	31
Fig.III.1.19	Etude de système urbaine du nord-est algérien	33
Fig.III.1.20	Etude de système économique du nord-est algérien	33
Fig.III.1.21	Etude de système touristique du nord-est algérien	34
Fig.III.1.22	Etude de système des ports du nord-est algérien	34
Fig.III.1.23	Etude de système transport du nord-est algérien	35
Fig.III.1.24	étude de système culturelle du nord-est algérien	35
Carte.III.2.1	Situation de Jijel.	36
Carte.III.2.2	Topographe de Jijel	36
Carte.III.2.3	des réseaux routiers de la wilaya de Jijel	37
Carte.III.2.4	des nappes phréatiques de Jijel	38
Image.III.2.5	Plage du casino.	39
Carte.III.2.6	La situation des ZEST	39
Carte.III.3.1	La situation de la commune de Jijel.	40
Carte.III.3.2	Les réseaux routiers de la commune de Jijel	40
Fig.III.3.3	Approche Historique de la ville de Jijel.	41
Carte.III.3.4	Plan et coupes des tombes phéniciennes à la nécropole de la pointe	41
Carte.III.3.5	la période phénicienne	41
Carte.III.3.6	la période romaine	42
Carte.III.3.7	la citadelle dans la période ottomane	43
Carte.III.3.8	la période ottomane	43
Carte.III.3.9	Tableau de Jijel lors de l'expédition du Duc Beaufourt en 1664	44
Carte.III.3.10	la citadelle dans la période coloniale	44
Carte.III.3.11	la période coloniale (1839-1856)	44
Carte.III.3.12	Premier plan du Triangle colonial.	45
Carte.III.3.13	la période coloniale 1861-1885	45
Carte.III.3.14	la période coloniale 1885-1962	46
Carte.III.3.15	la période poste coloniale 1962-1984	46
Carte.III.3.16	la période actuelle	47
Image.III.3.17	Schéma de croissance de la ville de Jijel	47
Image.III.3.18	Avenu Emir Abdelkader	48
Image.III.3.19	Avenu du 1er Novembre	48

Image.III.3.20	venus Abdelhamide Benbadis	48
Image.III.3.21	Carte des parcours et des Nœuds	49
Image.III.3.22	Carte des pôles touristiques	49
Image.III.3.23	La place de l'horloge solaire	50
Image.III.3.24	La place du bateau Baba	50
Image.III.3.25	La place du pêcheur	50
Image.III.3.26	La place du glacier	50
Image.III.3.27	La promenade du Casino	51
Image.III.3.28	vus sur la mer	51
Image.III.3.29	vus sur le port de pêche	51
Image.III.3.30	vus sur Oued Mancha	51
Image.III.3.31	vus sur la plage de casino	51
Carte.III.3.32	des potentialités touristiques	52
Carte.III.3.33	Situation des ilots étudiant	52
Fig.III.3.34	Forme de l'îlot précoloniale	53
Fig.III.3.35	Forme de l'îlot coloniale	53
Fig.III.3.36	Forme de l'îlot poste coloniale	54
Fig.III.3.37	Forme de l'îlot actuelle	54
Carte III.4.1	la situation de la zone d'étude	59
Carte.III.4.2	L'accessibilité de l'aire d'étude	60
Carte.III.4.3	Environnement immédiat	60
Carte.III.4.4	La topographie de l'aire d'étude	61
Fig.III.4.5	proposition de P.O.S N°27	61
Carte.III.4.6	l'état de fait	62
Fig.III.5.2	Schéma de principe	63
Fig.III.5.3	Les démarches conceptuelles	64
Fig.III.5.4	Schéma fonctionnel.	66
Fig.III.5.5	Schéma de principe.	66
Fig.III.5.6	Plan d'aménagement	68
<u>CHAPITRE IV : PROJET ARCHITECTURALE</u>		
Image.IV.1	Hôtel Saint Pierre	69
Image.IV.2	Hôtel Suisse-Majestic	69
Image .IV.3	Hôtel Atlanta « USA »	69
Image.IV.4	hôtel à Prague	70
Image.IV.5	Hôtel El Aurassi	70
Image.IV.6	Hôtel Karlovy Vary,	70
Image.IV.7	Hotel Waves Apartments Broadbeach, Australie	70
Image.IV.8	Hotel Caprice Gold İstanbul	70
Image.IV.9	Hôtel à Chamonix-Mont-Blanc (France)	70
Image.IV.10	le plan de masse	71

Image.IV.12	le socle d'hôtel	71
Image.IV.13	L'enveloppe principe d'hôtel	71
Image.IV.14	Vue sur l'accès Vue sur l'accès principal d'hôtel	72
Image.IV.15	Vue sur la reception	72
Image.IV.16	Vue sur le salon d'accueil	72
Image.IV.17	Vue sur le couloir menant vers les chambres	72
Image.IV.18	Vue sur le restaurant	72
Image.IV.19	Vue sur la terrasse piscine	73
Carte .IV.20	Situation d'Hôtel El Aurassi	74
Fig.IV.21	Les différentes espaces d'hôtel	74
Fig.IV.22	Les Fonctions Mères	74
Fig.IV.23	Organigramme spatial	75
Fig.IV.24	la logique d'enveloppe de projet	82
Fig.IV.25	La trame de structure	86
Fig.IV.26	Le Profil HE A	87
Fig.IV.27	Poteau mixte (profilée PRS+ béton	87
Fig.IV.28	Le type des poutres utilisé.	88
Fig.IV.29	Plancher collaborant.	88
Fig.IV.30	Le type de système structure utilisé	88
Fig.IV.31		89

LISTE DES TABLEAUX

Tableau.III.1.1	les avantages et les inconvénients de chaque système	32
Tableau.III.4.5	Programme d'aménagement de P.O.S 27	
Tableau.IV.1	Programmation de l'hôtel	75

SIGLES ET ABREVIATION

Sigles	Abréviations
O.N.S	Office nationale des statistiques
O.N.A.T	Office national algérien du tourisme
A.N.D.I	Agence Nationale de Développement de l'Investissement
P.D.A.U	Le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme
P.O.S	Plan d'Occupation des Sols
P.A.C	Le plan d'aménagement côtier.

BIBLIOGRAPHIE

LIVRE :

- ERRNST NEUFERT, JEAN MICHEL HOYET: « Les éléments des projets de construction », Ed : Dunod, Le Moniteur, 2006.
- HAND –PAINTED LANDSCAPE: « Blueprint and Detail Design », Ed: GE XUE PENG.
- LYNCH KEVIN, 1999, « L'image de la cité », trad. Par Marie Françoise Vénard et – Jean –louis de the image of the City (1960) paris, Ed : Dunod.
- PIERRE MERLIN : « tourisme et aménagement touristique », 2001
- ROBERT MAX ANTONI : «Vocabulaire français de l'art urbain », CERTU Collection Juillet 2011.
- «Advances in Landscape Architecture », Ed: by Murat Özyavuz , 2013.
- «Jijel un rêve de méditerranée », Ed Tahais production ,2010.
- تاريخ جيجلي لشال فيرو
- تاريخ منطقة جيجل قديما وحديثا ل علي خنوف

MEMOIRES :

- AIT SAADI .H, (2006) : «Rapports ville - mer dans le processus de transformation du cadre bâti de la ville côtière d'Ain Benian », Mémoire de Magistère, Université Saad Dahleb, Blida.
- AIT TAYET. F, (2012-2013) : « Requalification & réaménagement d'Ain Benian et de son port El Djamila ». Cas d'étude la ville d'Ain Benian, Mémoire de Master, Université Saad Dale, Blida.
- AOUISSIK.B, (2016) : « reconversion portuaire ou profit d'une relation ville-mer », Cas d'étude la ville de Jijel, Mémoire de Master, Université Saad Dahleb, Blida.
- BALAIDI .L, :(2016) : « l'impact du tourisme sur le développement des villes touristique en milieu littorale », Mémoire de Master, Université Saad Dahleb, Blida.
- BOUDJENAH.M, (2013) : « Requalification de la zone village Moustapha à Jijel », Mémoire de Master, Université Saad Dahleb, Blida.
- BOUKROUH, (2015-2016) : « évolution de la ville et potentialité touristique », Cas d'étude la ville de Jijel, Mémoire de Master, Université Saad Dahleb, Blida.
- BOUHELOUF .Y (2014) : «L'attractivité urbaine au service de la revitalisation du centre ancien de Jijel », Mémoire Magistère, (EPAU).

- DEROUICHE .F (2013-2014) : Aménagement d'un complexe touristique et conception d'un hôtel balnéaire », cas la Z.E.T Ouest de Zeralda, Mémoire de Master, Université Saad Dahleb, Blida.
- GHERRAZ H. (2013) : « Les espaces publics entre forme et pratique dans les villes arides et semi arides ». Cas des places publiques de la ville d'Ouargla. Mémoire de magistère.
- GRIMES. S : « le tourisme environnementale et l'aménagement urbaine du littorale », Cas d'étude la ville de Jijel, Mémoire de magistère, Université Mentouri, Constantine.
- HADDAD. N, (2016) : « Aménagement d'un village touristique et conception d'un hôtel du luxe », Cas d'étude la ville de Cherchell, Mémoire de Master, Université Saad Dahleb, Blida.
- HADEF .R, (2008) : « Quel projet urbain pour un retour de la ville à la mer ? » Cas d'étude la ville de Skikda. Université Mentouri, Constantine.
- ICHEBOUBENE .Y :« Pour un développement urbain spécifique aux espaces à vocation touristique », cas de l'espace littoral de la Kabylie occidentale, La thèse de Magister.
- KARRA .A, (2016) : « la porte de Tunis, un espace public de transmission », Université Carthage.
- KHELLOUF .M, (2013) : «restructuration et aménagement du front de mer de la ville d'Azeffoun pour une meilleure image urbaine et touristique », Mémoire de Master, Université Saad Dahleb, Blida.
- SNOUSSI. M : «Aménagement d'un complexe touristique et conception d'un hôtel de luxe », Cas d'étude la ville de Tipaza, Mémoire de Master, Université Saad Dahleb, Blida.
- TABET.S, (2008) : « Le changement climatique en Algérie orientale et ses conséquences sur la végétation forestière », Mémoire Magistère, Université M'entourai Constantine.

REVUE :

- Vie de ville – N°17, novembre 2011.
- Bâb al-Yaman : persistance des représentations et force symbolique de la porte Sud de Sanaa N °13, .2006
- Atlas Maroc, Actuel, Casablanca Marina.

- Nathalie Fabry : « Clusters de tourisme, compétitivité des acteurs et attractivité des territoires », 2009, p. 55-66

DOCS ELECTRONIQUES :

- Le département Finistère : « Atlas de la mer et du littoral », édition 2016.
- Montpellier mille une vies « Présentation du projet D'AMÉNA GEMEN T DE LA VILLE À LA MER », Dossier de presse, Vendredi 16 janvier 2009.
- Bernard POCHON Architecte Urbaniste, « entrées de la Commune de Trévoux » Octobre 2007.

RAPPORT :

- Cécile DORMOY -Myriam Palud : « Définition et méthode d'analyse des entrées de ville dans un contexte post-grenelle » N °2, .2012.

AUTRE :

- La direction du tourisme de la wilaya de Jijel.
- La direction du transport de la wilaya de Jijel.
- La direction de la culture de la wilaya de Jijel.
- CADASTRE de la willaya de Jijel.
- Direction de l'urbanisme et de la construction de la willaya de Jijel.
- Musée de la wilaya de jijel.
- Centre D'archive Nationale De Bir-khadem.
- Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme.
- Extraits du Dictionnaire La Ville et l'Urbain, Denise Pumain ,2006.
- ANDI :(2013), Agence Nationale de Développement de l'Investissement .
- Les photos tirées de Google image.

INSTRUMENT D'URBANISME :

- PDAU de Jijel 2009 : (stratégies et schéma d'aménagement).
- POS.
- PAC.
- PAW.
- SDAT de la willaya de Jijel.

- SNAT

SITE INTERNET :

- <http://www.casablancamarina.ma/le-projet/le-concept>.
- <https://www.detailsdarchitecture.com/revalorisation-de-lentree-de-ville-de-calvi>
- [https:// www.latribune.fr](https://www.latribune.fr) › Opinions › Tribunes.
- [https:// rmbuzz.com/2017/04/tourisme-lalgerie-classee-118e](https://rmbuzz.com/2017/04/tourisme-lalgerie-classee-118e).
- [https:// www. Omni-Dallas-hotel-receives-leed-gold-certification](https://www.Omni-Dallas-hotel-receives-leed-gold-certification).
- [https:// www <http://dz-archi.blogspot.com>](https://www.http://dz-archi.blogspot.com).
- <http://www.jijel-dz.org>
- <http://www.djidjelli.info>
- www.jjelinfo.com
- Google earth.