

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



Master 2
ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN
REAMENAGEMENT DU FRONT DE MER D'EL HAMMA

Etudiantes:
Lilia HUASSINE
Imene Tchamakdji

Encadreur :
Mr.SEDOUD.A
Co-Encadreur:
Mr.HOCINE.D

2014-2015

TABLE DES MATIERES :

REMERCIEMENT

LISTE DES ILLUSTRATIONS

CHAPITRE1

1) Introduction à la thématique du master.....	2
1.1) Introduction à la thématique générale du master «architecture et projet urbain ».....	2
1.2) Présentation du thème spécifique.....	5
2) Présentation du cas d'étude.....	6
3) Problématique générale.....	6
4) Présentation de la démarche méthodologique	7
4.1) L'approche théorique.....	7
4.2) L'approche pratique	7
5) présentation des chapitre du mémoire	8
5.1) la partie théorique.....	8
5.2) la partie pratique.....	9

CHAPITRE2

1) Préambule	10
2) Renouvellement urbain durable.....	11
2.1) Aperçu historique «émergence du terme renouvellement urbain ».....	11
2.2) Renouvellement urbain et durabilité	12
2.3) Notion sur le renouvellement urbain durable.....	12
2.4) Notions proches du renouvellement urbain durable	13
2.5) Les enjeux du renouvellement urbain durable.....	14
2.6) Les axes d'intervention du projet de renouvellement urbain...14	
3) la reconversion de la ville portuaire	14
3.1) Le renouveau urbano-portuaire.....	14
3.2) Intervention urbano-portuaire «étapes d'interventions ».....	15
3.3) Concept du renouveau et de la reconversion de la ville.....	17

portuaire	
3.4) Les enjeux d'une régénération de la zone d'interface urbano-portuaire.....	17
4) La cité de la Méditerranée	19
4.1) Le boulevard du littorale.....	20
4.2) La gare maritime de la Madjor	20
4.3) Le parvis des escales-Cathédrale de la Madjor-.....	20
4.4) Le J4 esplanade St-Jean.....	21
4.5) Les terrasses du port	22
4.6) Le quartier arrière – portuaire d'Arnec.....	22
4.7) Le quartier de la Joliette	23
4.8) La rue de la république « une artère entre ville et port »	25
4.9) Synthèse.....	26
5) Schéma synoptique.....	27
6) Conclusion du chapitre.....	27

CHAPITRE3

1) Introduction :.....	29
2) Présentation du cas d'étude : « Baie d'Alger ».....	30
2.1) Délimitation de la baie d'Alger:.....	30
2.2) Evolution urbaine et architecturale de la baie d'Alger :.....	30
2.3) Evolution historique des typologies de la baie.....	32
2.4) Evolution urbaine et architecturale d' EL Hamma.....	32
2.5) Evolution historique des typologies d'El Hamma.....	33
2.6) Choix de la typologie a adopté.....	33
3) Rapport ville-mer :.....	34
4) Synthèse de l'étude diachronique:	35
5) Le constat de la baie d'Alger :.....	36
5.1) Sur le plan urbain :.....	Erreur ! Signet non défini.

5.2) Sur le plan fonctionnel:.....	36
5.3) Sur le plan architectural:.....	36
6) Constat de la zone d'étude:.....	37
6.1) Situation:.....	39
6.2) Accécibilité et mobilité.....	40
6.3) Etat du batis:.....	40
6.4) Végétation et espaces verts.....	40
6.5) Composition du port.....	41
6.6) Eléments de repères et points forts.....	41
7)Synthèse de l'étude synchronique.....	42
8) les propositions urbaine et études sur le quartier d''El Hamma :..	42
8.1) POG proposition du COMEDOR 1979 :.....	42
8.2) proposition du CNERU : « POS U31 ».....	43
8.3) Proposition du PDAU.....	43
9) Intervention :.....	44
9.1) Recommandations :.....	44
9.2) Schéma de principe générale :.....	45
9.3) Processus d'élaboration du plan d'aménagement :.....	45
9.4) Plan d'Aménagement :.....	45
9.5)Plan de masse:	46
10) Conclusion du chapitre :.....	48

BIBLIOGRAPHIE

REFERENCE

ANNEXE

Remerciement :

*Merci Dieu de m'avoir donné la force et la volonté d'accomplir ce modeste travail. Je tiens à exprimer mes remerciements et toute ma gratitude à Mr **SEDDOUD** et Mr **DAHME** ainsi qu'à toute l'équipe pédagogique pour leur patience, générosité, disponibilité et judicieux conseils.*

De même je tiens à remercier les membres du jury pour l'honneur qu'ils nous ont fait d'examiner notre travail.

Je remercie toutes les personnes qui m'ont aidé à mettre en œuvre ce travail et tous ceux qui ont contribué à ma formation.

Dédicace :

*Je dédie ce modeste travail ma tendre maman **Ouarda** et mon adorable mari **Yazid** qui n'ont jamais cessée de m'encourager et me soutenir dans les moments difficiles durant toutes ces années, sans eux ça aurait été impossible ;*

*Mon chère Papa **Mohammed** et mes sœurs **Kamila, Nawel** et leurs maris **Imed** et **Chems-edine** et à ma petite sœur **Farah** pour leurs encouragements et leurs soutiens.*

*Mon adorable nièce **Dhiaé Miral***

*Aussi à ma camarade, amie et sœur **Lilia** pour sa gentillesse et son soutien.*

*Mon très cher oncle **Boumellil Mustapha**.*

*Au familles **TCHAMAKDJI, SOUALMIA , BOUMELLIL** et **HOUASSINE** qui m'ont aidée et épaulée de près ou de loin.*

*Au copines et cousines, **Bahia, Nariméne, Bouchra, soumia, Lila**.*

*Enfin au plus beau cadeau que j'ai eu en début de cette année qui a illuminé ma vie et ma donné force et courage mon fils **Mustapha Iyed** je dédie se travail.*

pour toutes les personnes qui ont participées à ce travail .

Mes plus profonds remerciements et ma plus grande gratitude, Que Dieu vous bénisse.

Tchamakdji Imene

Remerciement :

*Merci Dieu de m'avoir donné la force et la volonté d'accomplir ce modeste travail. Je tiens à exprimer mes remerciements et toute ma gratitude à Mr **SEDDOUD** et Mr **DAHME** ainsi qu'à toute l'équipe pédagogique pour leur patience, générosité, disponibilité et judicieux conseils.*

De même je tiens à remercier les membres du jury pour l'honneur qu'ils nous ont fait d'examiner notre travail.

Je remercie toutes les personnes qui m'ont aidé à mettre en œuvre ce travail et tous ceux qui ont contribué à ma formation.

Dédicace :

Je dédie mon travail :

*À mes parents **Malika** et **Rachid** : Grâce à leurs tendres encouragements et leurs grands sacrifices, ils ont pu créer le climat affectueux et propice à la poursuite de mes études. Aucune dédicace ne pourrait exprimer mon respect, ma considération et mes profonds sentiments envers eux. Je prie le bon Dieu de les bénir, de veiller sur eux, en espérant qu'ils seront toujours fiers de moi.*

*À ma sœur **Lila** quoi que je peux dire je pourrai jamais exprimer ma reconnaissance envers elle et à ma source de bonheur mon petit frère **Ghiles-Iyes**.*

*Aussi à ma camarade, amie et sœur **Imene** pour sa gentillesse et son soutien. Au famille **Houassine**, **Guergueb**, **Ben Larbi** et **Tchamkdji** : Je leurs dédie tous mes sentiments de respect et de reconnaissance pour le soutien qu'ils n'ont cessé de me porter.*

*À tous mes amis et mes collègues, **Chaouch Rafik**, **Lalioui Mohamed** , **Lachachi Radia**, **Kherif Wissam** , **Bouchenafa Mohamed** , que je ne cesserai de remercier pour leur soutien ,fidélité et leur amitié infinie.*

Dans le souci d'oublier une personne je dédie se travail pour toutes les personnes qui ont participées à ce travail : Mes plus profonds remerciements et ma plus grande gratitude, Que Dieu vous bénisse.

Houassine Lila

Table des illustrations

Chapitre 1 : Chapitre introductif

Figure 1.1 : Schéma explicatif de la notion de durabilité.

Source : synthèse réalisé à partir des informations requises au cours de projet urbain et développement durable par Mme Djelata.

Figure 1.2 : Port 2000 le Havre France.

Source : mémoire de fin d'étude 2010-2011 pour une meilleur image de la baie d'Alger récupération et restructuration de la partie centrale de la baie d'Alger réaliser par Smati Naila et Zeroulai Sabeha.

Figure 1.3 : vue sur El Hamma.

Source : mémoire de master 2 de l'école nationale supérieure d'architecture Paris Val de Seine par Akrouh Anouar- La reconversion de la ville portuaire, une réconciliation de la ville avec le port. Page 7.

Figure 1.4 : quartier d'El Hamma.

Source : fond de carte Google Earth avec indications rajoutées.

Chapitre 2 : Etat DE l'art

Figure 2.1 : Exemple de réhabilitation urbaine.

Source : Master 2 sciences pour l'environnement, spécialité géographie appliquée à la gestion de l'environnement littoral. Par Noémie Thomas 2011-2012.

Figure 2.2 : Exemple de rénovation urbaine.

Source : Master 2 sciences pour l'environnement, spécialité géographie appliquée à la gestion de l'environnement littoral. Par Noémie Thomas 2011-2012.

Figure 2.3 : exemple de la restructuration urbaine.

Source : Master 2 sciences pour l'environnement, spécialité géographie appliquée à la gestion de l'environnement littoral. Par Noémie Thomas 2011-2012.

Figure 2.4 : exemple de la réorganisation urbaine .

Source : Master 2 sciences pour l'environnement, spécialité géographie appliquée à la gestion de l'environnement littoral. Par Noémie Thomas 2011-2012.

Figure 2.5 : La requalification des espaces collectifs et publics.

Source : Master 2 sciences pour l'environnement, spécialité géographie appliquée à la gestion de l'environnement littoral. Par Noémie Thomas 2011-2012.

Figure 2.6: La redistribution optimale des équipements publics et commerciaux.

Source : Master 2 sciences pour l'environnement, spécialité géographie appliquée à la gestion de l'environnement littoral. Par Noémie Thomas 2011-2012.

D'Alger réaliser par Smati Naila et Zeroulai Sabeha.

Figure 2.7 : Exemple de reconstitution d'un nouveau quartier suite à des actions de démolition.

Source : Master 2 sciences pour l'environnement, spécialité géographie appliquée à la gestion de l'environnement littoral. Par Noémie Thomas 2011-2012.

Figure 2.8 : Tableau des grandes séquences technologiques sous- tendant l'évolution des waters fronts et du couple ville-port.

Source : CHALINE, C., RODRIGUES-MALTA R. (1994) *Ces ports qui créèrent des villes*, Paris : L'Harmattan page 34.

Figure 2.9 : La ville-port préindustrielle.

Source : Mémoire de licence-villes portuaires en mutation »les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euro-méditerranéen ». Présenté par Magali Henry 2006. Page 17.

Figure 2.10 : Carted'expansion le long du littoral.

Source : Mémoire de licence-villes portuaires en mutation »les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euro-méditerranéen ». Présenté par Magali Henry 2006. Page 17.

Figure 2.11 : Carte de cloisonnement du port.

Source : Mémoire de licence-villes portuaires en mutation »les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euro-méditerranéen ». Présenté par Magali Henry 2006. Page 17.

Figure 2.12:Cartedu retrait des activités industrielles et portuaires.

Source : Mémoire de licence-villes portuaires en mutation »les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euro-méditerranéen ». Présenté par Magali Henry 2006. Page 17.

Figure2.13:Cartede la reconquête du port.

Source : Mémoire de licence-villes portuaires en mutation »les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euro-méditerranéen ». Présenté par Magali Henry 2006. Page 17.

Figure 2.14: vue sur Lloyd Pier Rotterdam.

Source : Mémoire de master 2 de l'école nationale supérieure d'architecture Paris Val de Seine par Akrouh Anouar- La reconversion de la ville portuaire, une réconciliation de la ville avec le port.

Figure 2.15:Cité des sciences et des arts de Valence après le renouveau portuaire.

Source : Mémoire de master 2 de l'école nationale supérieure d'architecture Paris Val de Seine par Akrouh Anouar- La reconversion de la ville portuaire, une réconciliation de la ville avec le port. Page22.

Figure 2.16:Les activités commerciales sur le port de Marseille.

Source : Mémoire de master 2 de l'école nationale supérieure d'architecture Paris Val de Seine par Akrouh Anouar- La reconversion de la ville portuaire, une réconciliation de la ville avec le port. Page28.

Figure 2.17 : Siège de CMA

Source :Villes portuaires, une planification en interface, 4^{ème} rencontres internationales de recherche en urbanisme, 7 et 8 février 2008, Grenoble.

Figure 2.18 : Aménagement urbain.

Source : Mémoire de licence-villes portuaires en mutation »les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euro-méditerranéen ». Présenté par Magali Henry 2006. Page

Figure 2.19 : Nouvelle interface urbano-portuaire de Marseille.

Source : mémoire de master 2 de l'école nationale supérieure d'architecture Paris Val de Seine par Akrouh Anouar- La reconversion de la ville portuaire, une réconciliation de la ville avec le port. Page31.

Figure 2.20 : Plan ZAC de la cité de la Méditerranée.

Source :Euro-méditerranéen : <http://www.euromediterranee.fr>

Figure 2.21: Schéma générale du projet : de la cité de la Méditerranée

Source : Fond de carte Euro-méditerranéen : <http://www.euromediterranee.fr> avec indications rajoutées.

Figure 2.22 : carte boulevard du littoral

Source :Fond de carte Euro-méditerranéen : <http://www.euromediterranee.fr> avec indications rajoutées.

Figure 2.23 : Cité de la Méditerranée, étude de définition, vue sur le Fort St-Jean et le Mucem.

Source : Mémoire de licence-villes portuaires en mutation »les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euro-méditerranéen ». Présenté par Magali Henry 2006. Page 71.

Figure 2.24 : La vue actuelle sur le J4 et le fort St-Jean

Source : Mémoire de licence-villes portuaires en mutation »les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euro-méditerranéen ». Présenté par Magali Henry 2006. Page 71.

Figure 2.26 : La Cathédrale de la Major pendant et après réaménagement.

Source : Mémoire de licence-villes portuaires en mutation »les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euro-méditerranéen ». Présenté par Magali Henry 2006. Page 74...

Figure 2.25: J4

Source : photo de gauche, www.skycrapercity.com

Figure 2.26: Le J4 en 2006, lieu de détente et de loisirs

Source : Mémoire de licence-villes portuaires en mutation »les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euro-méditerranéen ». Présenté par Magali Henry 2006. Page 75.

Figure 2.27: Le Mucem sur le J4 et le Fort St-Jean, image de synthèse

Source : Euro-méditerranéen : <http://www.euromediterranee.fr>

Figure 2.28 : le centre régional de la culture méditerranéenne « l'immeuble flottant »

Source : Mémoire de master 2 de l'école nationale supérieure d'architecture Paris Val de Seine par Akrouh Anouar- La reconversion de la ville portuaire, une réconciliation de la ville avec le port. Page 28

Figure 2.29: Le J4 et le Fort St-Jean, image de synthèse

Source : Euro-méditerranéen : <http://www.euromediterranee.fr>

Figure 2.30: Terrasses du Port vues depuis le futur Bd du Littoral, image de synthèse

Source : Agence F.Kern <http://projets.architecte.urbanisme.fr/les-terrasses-du-port-projet-euro-mediterraneen>.

Figure 2.31: les terrasses du port image de synthèse.

Source : Agence F.Kern <http://projets.architecte.urbanisme.fr/les-terrasses-du-port-projet-euro-mediterraneen>

Figure 2.32: Etude de densités des habitations du Parc Habité.

Source : actualité des projets 2005, Euro-méditerranéen.

Figure 2.33: intérieur d'un îlot du parc habité

Source : mémoire de licence-villes portuaires en mutation »les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euro-méditerranéen ». Présenté par Magali Henry 2006. page 81.

Figure 2.34: Vue des Archives et la Bibliothèque Départementale

Source : mémoire de licence-villes portuaires en mutation »les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euro-méditerranéen ». Présenté par Magali Henry 2006. page 82.

Figure 2.35: la tour de Zaha Hadid ; « le chantier vient de démarrer ».

Source : Villes portuaires, une planification en interface, 4^{ème} rencontres internationales de recherche en urbanisme, 7 et 8 février 2008, Grenoble.

Figure 2.36: «Euromed Center »

Source : Villes portuaires, une planification en interface, 4^{ème} rencontres internationales de recherche en urbanisme, 7 et 8 février 2008, Grenoble.

Figure 2.37: ZAC de la Joliette

Source :Euro-méditerranéen : <http://www.euromediterranee.fr>

Figure 2.38: Les docks et la gare de la Joliette en 1991.

Source : Bonillo, 1991

Figure 2.39 :la nouvelle rue des docs.

Source :Mémoire de licence-villes portuaires en mutation »les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euro-méditerranéen ». Présenté par Magali Henry 2006.page 91.

Figure 2.40:ligne de tramway en chantier sur le Boulevard de Dunkerque, boulevard séparant quartier d'affaires et quartier d'habitat

Source : mémoire de licence-villes portuaires en mutation »les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euro-méditerranéen ». Présenté par Magali Henry 2006.page 91.

Figure 2.41:La place de la Joliette

Source : Mémoire de licence-villes portuaires en mutation »les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euro-méditerranéen ». Présenté par Magali Henry 2006.page 90.

Figure 2.42: La Rue de la République, entre port actif et Vieux-Port

Source : photo satellite Google Map, logiciel utilisé : Adobe Illustrator.

Figure 2.43:La rue de la République dans quelques années, telle que vendue dans les brochures des promoteurs

Source : mémoire de licence-villes portuaires en mutation »les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euro-méditerranéen ». Présenté par Magali Henry 2006.page 108.

Chapitre 3 : Cas d'étude

Figure 3.1:Baie d'Alger

Source :http://alger-roi.fr/Alger/vue_aerienne/pages_liees/137_hamma_spinelli.htm

Figure 3.2:Baie d'Alger vue des hauteurs de Telemly.

Source :http://alger-roi.fr/Alger/vue_aerienne/pages_liees/137_hamma_spinelli.htm

Figure 3.3Image satellite de la Baie d'Alger avec indication rajoutés

Source : GoogleEarth

Figure 3.4 : Tableau récapitulatif l'évolution historique du quartier d'El Hamma.

Source : élaboré par l'auteur

Figure 3.5:Evolution historique de la baie de la période phénicienne à la période ottomane

Source : Mémoire de fin d'étude 2010-2011pour une meilleur image de la baie d'Alger récupération et restructuration de la partie centrale de la baie d'Alger réaliser par Smati Naila et Zeroulai Sabeha page 18.

Figure 3.6: la Medina d'Alger entre 1816 et 1830

Source : Renouveau urbain dans la ville d'Alger le cas d'El Hamma travail pratique de master session 2008/2009 enac eplf par Berbar Abd Essamed page 37

Figure 3.7 : carte d'Alger en 1830.

Source : Renouveau urbain dans la ville d'Alger le cas d'El Hamma travail pratique de master session 2008/2009 enac eplf par Berbar Abd Essamed page 41

Figure 3.8:Plan de la ville d'Alger 1900

Source : Jean Jacques. Deluz, L'urbanisme et l'architecture d'Alger, éd. Mardaga, 1988.

Figure 3.9:Plan de la ville d'Alger.

Source : Renouveau urbain dans la ville d'Alger le cas d'El Hamma travail pratique de master session 2008/2009 enac eplf par Berbar Abd Essamed page 39

Figure 3.10:Plan COMEDOR

Source : Renouveau urbain dans la ville d'Alger le cas d'El Hamma travail pratique de master session 2008/2009 enac eplf par Berbar Abd Essamed page 44

Figure 3.11: Evolution historique des typologies de la baie d'Alger

Source : Restructuration et réaménagement d'un quartier urbain Hamma encadrer par Mr bitam et Mle zerouali promotion 20113/2014 pages 26-28

Figure 3.12: Terrain vidé côté bibliothèque nationale

Source : Photo depuis Google Earth.

Figure 3.13: Tracé urbain structuré côté ouest

Source : Google Earth avec indication rajoutées.

Figure 3.14 : Tracé urbain spontané côté est.

Source : Google Earth avec indication rajoutées.

Figure 3.15: Prolongement et restructuration des voies

Source : Travail élaborés pour nous-mêmes

Figure 3.16: Plan de lotisation.

Source : travail élaborés pour nous-mêmes

Figure 3.17: Place de la grande poste vue dégagée vers la mer

Source : Mémoire de magistère en architecture spécialité habitat –verts une lecture typologique du tissu résidentiel colonial de la ville d'Alger- cas des immeubles d'habitation du 19eme siècle d'Alger par AbdennourOukaci

Figure 3.18 Escaliers en face de la mer

Source : Mémoire de magistère en architecture spécialité habitat –verts une lecture typologique du tissu résidentiel colonial de la ville d'Alger- cas des immeubles d'habitation du 19eme siècle d'Alger par AbdennourOukaci

Figure 3.19: Passerelle menant à la mer

Source: Mémoire de magistère en architecture spécialité habitat –verts une lecture typologique du tissu résidentiel colonial de la ville d'Alger- cas des immeubles d'habitation du 19eme siècle d'Alger par AbdennourOukaci.

Figure 3.20 :synthèse de l'étude diachronique

Source : Prise de Google Earth d'El Hamma avec indication rajoutés par nous-mêmes

Figure 3.21 : infrastructure de la baie d'Alger.

Source : Prisede Google Earth d'El Hamma avec indication rajoutés

Figure3.22 :rythme de places publiques a la baie d'Alger

Source : Restructuration et réaménagement d'un quartier urbain Hamma encadrer par Mr bitam et Mle zerouali promotion 20113/2014 pages 26-28

Figure3.23 :Monument des martyres

Source : Mémoire de fin d'étude 2010-2011pour une meilleur image de la baie d'Alger récupération et restructuration de la partie centrale de la baie d'Alger réaliser par Smati Naila et Zeroulai Sabeha page 39.

Figure 3.24: Port d'El Hamma utilisé comme entrepot.

Source : Mémoire de fin d'étude 2010-2011pour une meilleur image de la baie d'Alger récupération et restructuration de la partie centrale de la baie d'Alger réaliser par Smati Naila et ZeroulaiSabeha page 38.

Figure 3.25: Hamma derrière les clôtures de la SNTF.

Source : Mémoire de fin d'étude « Restructuration et aménagement urbain du quartier d'El Hamma » 2013-2014 encadré par Mr Bitam

Figure 3.26 : El Hamma vue du ciel.

Source : Photo depuis Google Earth

Figure 3.27: situation hamma

Source : Google Earth avec indication rajoutées

Figure 3.28: schéma d'accessibilité a El Hamma

Source :Google Earth avec indication rajoutées

Figure 3.29: Port d'Alger El Hamma

Source : mémoire pour une meilleur image de la baie d'Alger « restructuration du quartier d'el hamma » 2012-2013présenté par Belhouchet kahina mouna Djillali madina Hasni naima page 22-23.

Figure 3.30: Voie ferré d'El Hamma

Source :mémoire pour une meilleur image de la baie d'Alger « restructuration du quartier d'el hamma » 2012-2013présenté par Belhouchet kahina mouna Djillali madina ;Hasni naima page 22-23.

Figure 3.31: infrastructure industrielle d'El Hamma

Source : mémoire pour une meilleur image de la baie d'Alger « restructuration du quartier d'el hamma » 2012-2013présenté par Belhouchet kahina mouna Djillali madina ; Hasni naima page 22-23.

Figure 3.32 : rupture de la façade maritime à partir d'El Hamma

Source : Google Earth avec indication rajoutées

Figure 3.33: Etat du bâti

Source : Carte état de fait

Figure 3.34 : Espaces vert et végétation

Source : Google Earth avec indication rajoutées .

Figure 3.35: Coupe schématique montrant les espaces verts à El Hamma

Source : Coupe schématique réalisé par nous-mêmes.

Figure 3.36: Ensembles d'illustration montrant les éléments de repères Hamma

Source :Mémoire pour une meilleur image de la baie d'Alger « restructuration du quartier d'el hamma » 2012-2013présenté par BelhouchetkahinamounaDjillalimadina ;Hasninaima page 25-26.

Figure 3.37 :synthèse de l'étude diachronique

Source :Photo GoogleEarth avec indication rajouté Elaborés par nous même

Figure 3.38:carte du pos U31 Hamma Hussein Dey

Source : Centre Nationale de la recherche appliquée en urbanisme (CNERU)

Figure 3.39:Carte des projets prioritaires du PDAU D'Alger

Source : Rapport du PDAU d'Alger 2012.

Figure 3.40:La promenade de l'indépendance

Source : Rapport du PDAU d'Alger 2012.

Figure 3.41:La débouche de la promenade de l'indépendance sur la mer

Source : Rapport du PDAU d'Alger 2012

Figure 3.42:La promenade de l'indépendance la nuit

Source : Rapport du PDAU d'Alger 2012.

Figure 3.43: synthèse de l'état de fait de l'aire d'intervent

Source : Photo google earth avec indication rajoutés par nous-même.

Figure 3.44: schéma de principe générale

Source :Photo google earth avec indication rajoutés par nous-même .

Figure3.45: schéma de structure

Source : élaboré par l'auteur

Figure3.46: Fiche technique

Source : élaboré par l'auteur

Figure3.47: Plan de masse

Source : élaboré par l'auteur

Figure3.48: Vue Sur le boulevard Hassiba

Source : élaboré par l'auteur

Figure3.49: Vue Sur la balade du front de mer

Source : élaboré par l'auteur

Figure3.50: Vue Sur la gare maritime

Source : élaboré par l'auteur

Figure3. 51: Vue Sur le centre d'affaire

Source : élaboré par l'auteur

Figure3. 52: Vue Sur l' hôtel et le centre d'affaires

Source : élaboré par l'auteur

Table des matières

1) Introduction la thématique du master	2
1.1) Introduction à la thématique générale du master : « Architecture et Projet urbain ».....	2
1.2) Présentation de thème spécifique	4
2) Présentation du cas d'étude	5
3) Problématique générale	6
4) Présentation de la démarche méthodologique	6
4.1) L'approche théorique :	7
4.2) L'approche pratique :	7
5) Présentation des chapitres du mémoire:	8
5.1) La partie théorique	8
5.2) La partie pratique :	8
Conclusion	8

1) INTRODUCTION A LA THEMATIQUE DU MASTER :

1.1) Introduction à la thématique générale du master : « Architecture et Projet urbain »

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

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

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

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

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

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

Le projet urbain devient alors un élément de réponse possible pour la reconquête de la fabrication de la ville face à la crise de l'objet architectural et à la crise de l'urbanisme, devenu trop réglementaire. Plus qu'un concept ou qu'une grille de lecture historique des phénomènes urbains, la notion de projet urbain sera dans les années 70 l'expression qui « cristallisera les divers aspects de la critique de l'urbanisme fonctionnaliste, et simultanément, celle qui exprimera la revendication par les architectes d'un retour dans le champ de l'urbanisme opérationnel » [1]

Au cours de la décennie qui suivra, parmi les différents auteurs et théoriciens du projet urbain, Christian Devillers se distinguera sur la scène architecturale comme auteur – et acteur- dont la contribution épistémologique sur le thème du projet urbain sera la plus conséquente [2]

Après avoir rappelé les principales qualités qui font la ville : sédimentation, complexité, perdurance des formes pour de nouveaux usages, etc.,

Devillers développera trois aspects [3] :

- Le premier concerne une **théorie de la forme urbaine** : la ville considérée comme un espace stratifié, c'est-à-dire constitué de différents niveaux de projet correspondant à autant d'échelles spatiales (réseau viaire, îlot, unité parcellaire...) et de réalisations relevant chacune d'acteurs et de logiques spatiales différents.

(1). Bonillo J. L., Contribution à une histoire critique du projet architectural et urbain, Thèse d'H.D.R., Laboratoire INAMA, E.N.S.A.Marseille, (Mars 2011) / (2) Devillers, Ch., « Le projet urbain », in Architecture : recherche et action, Actes du colloques des 12 et 13 mars 1979 à Marseille/Palais des Congrès, Paris, Ministère de l'Environnement et du cadre de vie, CERA/ENSBA. Concernant cet auteur, voir également: Devillers, Ch., Pour un urbanisme de projet, mai 1983 ; et Conférences paris d'architectes, pavillon de l'arsenal 1994 – Christian Devillers, Le projet urbain, et Pierre Riboulet, La ville comme oeuvre, Paris, éd. du Pavillon de l'arsenal, 1994. (3) Intervention de Ch. Devillers en Mars 1979 au colloque intitulé Architecture : Recherche et Action au Palais des Congrès de Marseille

- Le deuxième aborde les **méthodes du projet urbain**, et reprend en écho aux qualités de la forme urbaine traditionnelle, l'idée de décomposition des temps et des acteurs de projets en fonction de deux échelles : celle de la définition du fragment urbain et celle de la conception de l'édifice.

- Le troisième s'attaque à la difficile question des **logiques institutionnelles et procédurales**. L'auteur se livre à une critique en règle de l'urbanisme opérationnel et pointe l'absence de vision spatiale, l'abstraction du règlement par rapport à la notion traditionnelle de règle ; une nuance qu'il illustre par l'évolution des notions d'alignement et de gabarit.

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

Dans les faits, le projet urbain est aujourd'hui un ensemble de projets et de pratiques qui gèrent notamment de l'espace public et privé, du paysage urbain. « Sans refléter une doctrine au sens étroit du terme, l'idée de projet urbain renvoie cependant à un point de vue doctrinal qu'on s'efforce de substituer à un autre : l'urbanisme opérationnel, et qui peut s'exprimer plus ou moins en fonction de seuils » [4]. Il s'agira alors, d'une part, de développer les outils de définition, de gestion et de contrôle de la forme urbaine et de réintroduire la dimension architecturale et paysagère dans les démarches d'urbanisme, et, d'autre-part, situer la démarche du projet urbain entre **continuité avec les données de la ville historique et référence à l'expérience de la modernité**.

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

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

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

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

L'objectif principal du master 'Architecture et Projet Urbain' s'inscrit dans une construction théorique qui fait de l'abandon de l'utopie de la ville fonctionnelle du mouvement moderne et de l'acceptation de la ville concrète héritée de l'histoire, la référence essentielle de la démarche du master. La ville héritée de l'histoire est le contexte obligé d'inscription de l'architecture. En retour l'architecture... construit la ville.

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

Source : texte rédigé par le porteur du master monsieur MOHAMED ZERAREKA 2014-2015.

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

Au courant de l'année universitaire 2014/2015 et parmi les différentes optiques à partir desquelles le projet urbain a été abordé et développé, on citera :

- Le Projet Urbain en centre historique.
- Le Projet Urbain en périphérie.
- Le Projet Urbain et les Instruments d'urbanisme.
- Le Projet Urbain et les nouvelles centralités.
- Le Projet Urbain et le développement durable.

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

1.2) Présentation de thème spécifique : « renouvellement urbain durable » **« La reconversion de la ville portuaire »**

A) Renouvellement urbain durable :

Selon A.ZUCCHELI , le renouvellement urbain« *C'est l'ensemble des dispositions et des actions administratives, juridiques, financières, techniques arrêtées en vue de réaliser la remise en état, la requalification et le réaménagement du cadre bâti spatial d'une zone ancienne ou d'une zone dégradée sans modifications majeurs du caractères de l'espace social et du tissu urbain et de la qualité architecturale de l'environnement* » [5].

Mais, SAIDOUNI aborde la question de la recomposition urbaine : « *Elle adapte une entité donnée à de nouvelles conditions d'hygiène, de confort, de fonctionnement, de qualité architecturale et urbanistique. Cette intervention s'applique à des secteurs ou à des îlots dont les caractères facilitent et\ ou justifient une intervention forte et ou les contraintes entravant l'intervention sont peu importantes.* » [6]

HENRI COINRG met en relief : « **La rénovation urbaine provoque l'éviction d'une population populaire et la transformation sociologique du quartier** » [7]

L'idée principale est fondée sur la ville existante, " construire la ville sur la ville", pour en récupérer les parties en friche, obsolètes, afin d'ériger des constructions susceptible de leur redonner un sens. Il s'agit de rompre avec les pratiques anciennes qui favorisent l'étalement urbain.

Cette situation se traduit par la reconquête et la construction dans des espaces peu denses ou laissés en friche, par la reconstruction de certains quartiers, mais aussi par le redéploiement des populations et la délocalisation des activités générant plus de mixité sociale et fonctionnelle.

Le renouvellement urbain : comme nouveau phénomène vise à un développement durable de l'urbain ; par l'intégration des notions de durabilité qui vise à un développement qui répond aux besoins *du présent sans compromettre la capacité des générations futures*, la notion de temps c'est-à-dire pour une amélioration sur le long terme du bien-être de tous. Un développement qui concilie trois éléments majeurs : économie, environnement et sociale (voir figure 1.1 en annexe).

B) reconversion de la ville portuaire : « Une réconciliation de la ville avec le port »

Définitions:

Renouveau, régénération, requalification, rénovation, réhabilitation... autant de termes en « re- » qui indiquent des mutations profondes, une « re- » composition des espaces et des territoires. Ces recompositions ont toujours existé ; les territoires, comme les organismes vivants, naissent, croissent, déclinent et meurent et c'est particulièrement le cas des territoires urbains et portuaires. La Reconversion, est un changement d'activité d'un site regroupant requalification et réaménagement.

Ce sont des territoires en crise forte, en déprise Économique et démographique sensible, comme les régions post-industrielles ou les anciennes installations portuaires.

2) Présentation du cas d'étude : « EL HAMMA »

El Hamma occupe une place de choix dans la demi-couronne de la baie d'Alger, elle constitue l'essentiel de la plaine côtière entre la place du 1er Mai et le jardin d'essai. Situé au nord-Est d'Alger le quartier s'étend sur environ 3 kilomètres carré et couvre une superficie de 300 hectares. Cette ex-périphérie de la ville d'Alger est délimité par :

- Au Nord la mer méditerranée
- A l'Est par le jardin d'essai
- Au Sud par la rue Mohamed Belouizdad
- A l'ouest place du 1^{er} mai



Figure 1.2 : Port 2000 le Havre –France



Figure 1.3 : Vue sur El Hamma



Figure 1.4: Le quartier d'El Hamma

3) PROBLEMATIQUE GENERALE :

Situé dans la partie centrale de la baie d'Alger, El hamma est un quartier riche de potentialités, il est bien desservi par un réseau de transport à savoir, un réseau mécanique, le métro et le transport ferroviaire. En outre le quartier comprend des typologies architecturales de grandes envergures tel que la bibliothèque nationale, l'hôtel Sofitel. Il comprend des potentialités foncières constitués par le jardin d'essai, une source d'oxygène mais qui reste mal exploité, on trouve aussi le monument des martyres et un élément important qui est la mer. Ce dernier compte des friches urbaines et des friches portuaires.

En dépit de cela le quartier souffre d'un dysfonctionnement, sa population est passée de 67 115 en 1987 à 44 050 en 2008 [8] cette situation est expliquée par La saturation et l'exiguïté de l'espace du quartier et aussi l'état du cadre bâti anciens avec des densités souvent très fortes, une accessibilité très difficile marquée par une congestion du trafic et l'absence d'aires de stationnement. En outre son taux d'urbanisation a atteint les 100% [9] cela explique le manque d'espace public et un déséquilibre entre l'espace bâti et non bâti ainsi on cite que les routes, les voies ferrées, ont été réalisés sur la frange littoral ce qui a engendré la rupture ville et mer. Enfin le niveau de concentration du trafic portuaire est passé de 0.62 en 1989 à 0.67 en 2014 [10] un pourcentage qui reste faible comparé à la surface portuaire exploitée et qui est souvent utilisée comme entrepôts.

En outre aucun instrument d'urbanisme n'a guidé le développement d'EL hamma jusqu'à 1980 suite à la décision politique de rendre le Hamma/Hussein Dey un centre politico administratif de la capitale, un projet urbain a été établi par le CNERU, Ce dernier se manifeste par les projets prioritaires pour assurer la fonction d'hyper-centralité. Mais cette implantation de structure de grande envergure n'a pas apporté une solution au dysfonctionnement du quartier ainsi les solutions proposées par le CNERU ont complètement ignoré le site (la typologie du bâti existant), aussi cette proposition n'a pas pris en considération la relation de la ville avec le port et la mer.

On constate aujourd'hui que le quartier est présentes des caractéristiques particulières mais ce dernier reste dans un état lamentable et loin de l'image d'une ville portuaire, ce qui nous mène à poser les questions suivantes, qu'elle projet urbain pour rénover la ville en utilisant ces potentialités ? Comment réintégrer le port à la ville et arriver à une image digne d'une ville portuaire ?

4) PRESENTATION DE LA DEMARCHE METHODOLOGIQUE:

La méthodologie est un voyage qui explore différentes échelles dans l'intention est d'obtenir une cohérence du projet. Une volonté de partir du territoire pour aboutir à l'individu dans le but est de produire le dessin d'un édifice. Ensuite, il s'agit de croiser des disciplines dépendantes les unes des autres à savoir: le développement durable, l'urbanisme et l'architecture.

4.1) L'approche théorique :

- Une analyse thématique permettant la concrétisation de l'hypothèse et des objectifs. Elle portera sur les aspects théoriques clés du thème de recherche qui sont : la ville, le projet urbain, le renouvellement urbain l'architecture l'urbanisme et le développement durable.
- Il s'agit d'analyse d'exemple et des synthèses ainsi que l'étude d'ouvrage (état de l'art) relié au thème qui auront pour but de définir un cadre susceptible d'aider à trouver des solutions à la problématique traitée.
- La présentation théorique qui prend à son contenu l'histoire et la définition du renouvellement urbain durable « reconversion des villes portuaires » et ces différents principes qui vont être appliqué sur notre étude qui consiste à la récupération de la friche portuaire.

4.2) L'approche pratique :

- Analyse de la ville à travers son histoire, car nous considérons que nul n'a la légitimité d'intervention dans un lieu s'il ne passe pas par un moment de prise de connaissance du lieu proprement dit, cela permettra de détecter le moment de rupture de la ville.
- Analyse de la ville telle qu'elle se présente actuellement à travers l'étude de son tissu. Cela nous aidera à identifier les anomalies et dysfonctionnements au niveau de l'aire d'étude. Les deux premières étapes se traduit par l'élaboration d'un plan d'état de fait (similaire à un plan de conservation), base de toute future transformation.
- Suite à cela nous combinerons, le plan de *conservation avec les thématiques d'interventions pour aboutir à un premier plan de structuration*, qui englobera les voies projetées, les positions des lieux publics ainsi que les alignements urbains.
- La prochaine étape sera de superposer le plan de structure au programme fonctionnel : la définition des formes urbaines primaires, montrant les différentes implantations des futurs projets et cela se traduit par le plan d'aménagement.

5) Présentation des chapitres du mémoire:

5.1) La partie théorique :

Chapitre 1 : Chapitre Introductif.

Le chapitre portera sur des généralités et les définitions du thème abordé et les différentes notions attaché à ce dernier (projet urbain, développement durable, renouvellement urbain durable) ainsi il évoquera la problématique du cas d'études et la méthodologie d'interventions.

Chapitre 2 : Etat de l'Art ou de la Connaissance en relation avec la thématique développée.

Ce chapitre va mettre l'accent sur des ouvrages des thèses qui traitent le thème développé. Une conclusion pour mettre le point sur les principes et les informations requises sera établie pour les mettre en évidence dans le projet à réaliser.

5.2) La partie pratique :

Chapitre 3 : Le cas d'étude

Le chapitre est composé de deux parties

- La partie écrite est consacrée à l'étude du cas d'étude (analyse urbaine architecturale,..) et les principes d'aménagements (logique d'implantation, programme qualitative et quantitative,...).
- La partie graphique : les différents plans aux différentes échelles d'interventions.

Conclusion

La conclusion comprend une synthèse de notre travail.

1) Préambule :

Notre travail a pour ambition de traiter un thème dédié au projet urbain, en raison nous avons essayé de développer tout au long de notre travail les thématiques ayant un lien avec le projet urbain.

Le projet urbain également est la composition ou la requalification des espaces, ce projet n'est pas seulement technique mais s'entend sur des aspects politiques, culturels et économiques aussi, destinée à améliorer les conditions de cadre de vie.

Selon CHRISTIAN DEVILLERS [11] « *Le projet urbain est donc la reconnaissance de ce qu'il est là, des traces du substrat, une reconnaissance du mouvement et du flux dans lesquels on se situe des fondements pour d'autres qui viendront après. Faire du projet urbain, c'est parler de la relation plutôt que des objets, dans le temps autant que dans l'espace* ». [12]

PATRIZIA INGALLINA [13] dans son ouvrage le projet urbain montre que l'aspect temporel est central. Un projet urbain doit savoir évoluer à travers le temps et ne pas être figé.

La décentralisation, permet aux maires soucieux de *lancer des projets urbains et de mettre en œuvre une politique de l'action*, mais l'idée de projet urbain est dévoyée, surtout dans le contexte de la crise économique et de la montée du chômage. Le terme projet urbain sert souvent de chapeau à des actions ponctuelles ou manquant de cohérence.

La pluridisciplinarité est nécessaire pour que le projet urbain soit mené à terme Le partenariat entre les institutions publiques est central. Architecture, sciences sociales ou anthropologie ont un rôle actif à jouer dans la réflexion et la mise en place des projets urbains. Désormais, la ville est pensée autrement. L'urbanisme doit rendre la ville attractive et permettre d'attirer de l'activité économique, Le projet urbain est aussi un objet participatif. La consultation des acteurs publics et privés, des habitants et pas seulement des résidents est centrale.

Le projet urbain a désormais la forme d'une démarche de réflexion globale sur la ville. Cette orientation a été possible grâce aux lois de décentralisation. L'Italie, (la ville de Bologne en particulier) a servi de modèle aux Français avec la notion de *recupero*, Il faut entendre par là que la ville est pensée comme un tout et non quartier par quartier. La ville est un système relationnel qui a un sens et qu'il faut respecter lorsque l'on met en œuvre des aménagements. Cette approche vise à maintenir la mixité sociale.

La première mise en application de cette approche en France s'est faite dans les années 1970 avec l'aménagement du quartier des Halles. Avec la participation des habitants au projet, par le biais de la consultation urbaine.

Patrizia Ingallina conclut que le projet urbain n'est pas une recette que l'on peut appliquer partout. Il n'est valable que dans un contexte particulier.

Selon l'auteur: « *..., on ne rêve plus à la ville idéale, mais on s'intéresse à la ville réelle, telle qu'elle est devenue aujourd'hui capable de se transformer et d'admettre le désordre.* » [14]

Ce passage est intéressant parce qu'il donne à la ville son vrai rôle, et c'est de s'adapter au mode de vie des citoyens, et non pas de penser à une ville idéal et se changer pour s'est y adapté.

11- Christian Devillers-architecte urbaniste

12-DEVILLERS, Christian, 1994 : *Le projet urbain*, Éditions du Pavillon de l'Arsenal, Collection les mini Pa, Paris

13 Patrizia Ingallina Architecte-urbaniste et géographe

14Patrizia Ingallina, *Le projet urbain*, Collection : *Que sais-je ? Édition*, 2010.

1) Renouvellement urbain durable :

Catherine Charlot-Valdieu [15] et Philippe Outrequin [15] dans leur ouvrage « Développement durable et renouvellement urbain ». indiquent qu'il faut changer nos modes de pensée et d'action. Aujourd'hui, la création ou la rénovation d'un quartier nécessite de nouvelles méthodes permettant d'affronter les enjeux urbains : pollution, détérioration de la qualité de vie, insécurité, gaspillage des ressources et du temps. Les auteurs proposent d'intégrer des démarches de développement durable dans les projets de renouvellement de nos quartiers et présentent différents outils opérationnels, la démarche présentée est constituée de différents outils concernant l'analyse des problèmes, l'évaluation des solutions ou du projet envisagé pour le quartier, les méthodes de participation habitante, l'élaboration du programme d'actions et des cahiers des charges.

Cet ouvrage s'adresse aux décideurs en charge des problèmes urbains (élus et services des collectivités locales et territoriales, bailleurs sociaux) et à leurs partenaires : aménageurs, services déconcentrés de l'Etat, établissements publics fonciers, associations... afin de les aider dans leurs projets de renouvellement urbain, leurs projet de territoires ou de quartiers, pour améliorer la qualité de vie des habitants et usagers.

Selon les auteurs « *Si le développement durable fut tout d'abord un concept (abstrait), il est urgent de le transformer en démarches concrètes et opérationnelles aux différentes échelles territoriales (planète, nation, région, département, pays, communauté de commune ou agglomération, commune, quartier) d'une part et dans les entreprises et organisations d'autre part* » [17].

2.1) Aperçu historique « Emergence du terme renouvellement urbain »

Nos villes ont connu un renouvellement urbain au cours de leurs histoires mais étymologiquement parlant, le thème renouvellement urbain apparait depuis seulement une quinzaine d'années.

Au Moyen-Âge, le développement urbain était envisagé l'intérieur de fortifications seulement, ce n'est qu'à compter du XVIII^e siècle que les grandes percées urbaines et les plans d'alignement virent le jour en France, En XIX^e siècle, avec la planification urbaine d'opérations de démolition-reconstruction, notamment à Paris sous l'ère du baron Haussmann.

Le XX^e siècle procura, par le biais de ses deux grands conflits, un consistant potentiel de reconstruction de la ville sur elle-même, l'avènement de la Charte d'Athènes, rédigée en 1933, s'inscrivit-elle en rupture avec les reconstructions à l'identique d'après la guerre 14-18, en impulsant, après 1945, un urbanisme résolument moderne dans ses formes et dans ses échelles.

Sur le plan législation, ce terme n'apparait qu'à partir de 1967, à la faveur de la première loi dite d'« Orientation Foncière », qui a consolidées les aspects liés (acquisition/démolition/ reconstruction des centres urbains).

Aujourd'hui, les grandes agglomérations urbaines, jusqu'aux plus petites villes, doivent adopter du renouvellement urbain pour forger une nouvelle identité urbaine locale où mixité de l'habitat, réinvestissement des espaces publics et accès aux fonctions élémentaires d'une vie citadine sont optimisés ou rétablis.

15- Catherine Charlot-Valdieu - Économiste, a été en charge du développement urbain durable au CSTB

16 -Expert des questions d'énergie et du développement urbain durable /17 -Catherine Charlot-Valdieu et Philippe Outrequin « Développement durable et renouvellement urbain » : édité par l'Harmattan ,1mai 2006 ; Collection ; Villes et entreprises. /Source : master 2 sciences pour l'environnement, spécialité géographie appliquée à la gestion de l'environnement littoral. Par Noémie Thomas 2011-2012.

2.2) Renouvellement urbain et durabilité

A) Le renouvellement urbain:

« Le renouvellement urbain est une notion très large qui désigne une action de reconstruction de la ville sur la ville avec différent échelle d'intervention. Cette notion est fréquemment utilisée dans des contextes très différents. Dans les domaines de l'aménagement et de l'urbanisme, elle correspond à une action sur la morphologie urbaine d'un quartier, d'un îlot. Ce terme est aussi employé dans le cadre des politiques de la ville comme un moyen de revaloriser certains espaces dégradés, plus particulièrement les quartiers d'habitat social des agglomérations. Le renouvellement urbain donne lieu à des interprétations différentes ». [18]

B) Le développement durable :

« *Le développement durable est défini comme une approche stratégique et politique fondée sur la notion de la solidarité dans un espace, temps donné ayant pour objectif un triple dividende (Efficacité économique, équité sociale et qualité environnementale)* ». [19]

« *Le développement durable est un développement qui répond aux besoins des générations du présent sans compromettre les besoins du futur, en intégrant aussi bien les aspects environnementaux sociaux, que politiques* » [20] Rapport Brundtland.

Le développement durable est un processus de transformation dans lequel l'exploitation des ressources, le choix des investissements, l'orientation des changements technologiques et institutionnels sont rendus cohérents avec l'avenir comme avec les besoins du présent C'est pour cela qu'il a fallu intégrer le développement durable à l'urbanisme et à l'architecture.

La mise en relation de ces deux champs le renouvellement urbain et le développement durable donne naissance au thème renouvellement urbain durable

2.3 Notion sur le renouvellement urbain durable :

Le renouvellement urbain durable: « une notion polysémique »

Les propos de SYLVAIN LE GARREC [21] « *Telle qu'elle est forgée à compter de la fin des années quatre-vingt-dix, et même s'il s'agit là d'une notion plus ancienne dans le champ de l'urbanisme, l'expression « renouvellement urbain » a d'abord pour vertu de rassembler sous une même bannière différentes pratiques d'aménagement* ». [22]

A travers l'idée de « *reconstruire la ville sur elle-même* », l'objectif est de limiter l'étalement urbain dans les périphéries mais aussi de remodeler le tissu urbain existant pour tenter de solutionner certains problèmes sociaux. Cela peut se traduire par la reconquête et la construction dans des espaces peu denses ou laissés en friche, par la reconstruction de certains quartiers, mais aussi par le rééquilibrage de l'implantation des populations et des activités conduisant à plus de mixité sociale et fonctionnelle ». [23]

Selon DOMINIQUE BADARIOTTI [24] « *le renouvellement urbain, contrairement à la rénovation urbaine ou la reconstruction urbaine, désigne « un simple remplacement d'éléments urbains par d'autres semblables* » [25]

« Dans une approche plus extensive, et qui suscite une action ciblée dans les grandes métropoles » il se présente comme un vaste ensemble de démarches et de projets qui se propose de redessiner la ville de demain. A l'échelle de la métropole, les enjeux reposent sur la diversification des fonctions, la promotion de projets immobiliers, le renforcement de l'attractivité économique, culturelle et touristique... » [25] « Le renouvellement urbain a donc vocation à contribuer au développement urbain durable puisqu'il s'agit de travailler sur le tissu urbain existant pour répondre à différents enjeux d'ordre économiques, sociaux et environnementaux, on parle alors de « renouvellement urbain durable » [26].

Pour CLAUDE CHALINE [27] en 1999 dans son ouvrage sur les politiques de régénération urbaine, le renouvellement urbain traduit le passage « d'un urbanisme de créations et d'extensions » à un « urbanisme de la transformation » [28] Le renouvellement urbain peut alors s'envisager comme un moyen de repenser les extensions urbaines.

2.4) Notions proches du renouvellement urbain durable :

A. La réhabilitation urbaine : « voire figure 2.1 en annexe »

Selon Saidouni « Cette action, assez récente dans le discours et la pratique urbanistique, a pour objectif l'intégration de secteurs urbains marginaux au reste de la ville, et la régularisation des ensembles précaires ou illicites qu'on ne peut éradiquer du fait de leur consolidation ». [29]

en outre le PUD le définit comme « une revalorisation des bâtiments ou des tissus qui conservent leurs caractéristiques originelles cette opération implique des densifications, régularisation des statuts juridiques, amélioration des conditions d'habitat et mise en place des Équipements collectifs et infrastructures nécessaires ». [30]

B. La rénovation urbaine : « voire figure 2.2 en annexe »

La rénovation urbaine définit par Zucchelli est « C'est la remise en état du cadre bâti spatial d'une zone ancienne ou d'une zone dégradée sans modifications majeurs du caractère du tissu et de la qualité architecturale de l'environnement ». [31]

C. restructuration urbaine : « voire figure 2.3 en annexe »

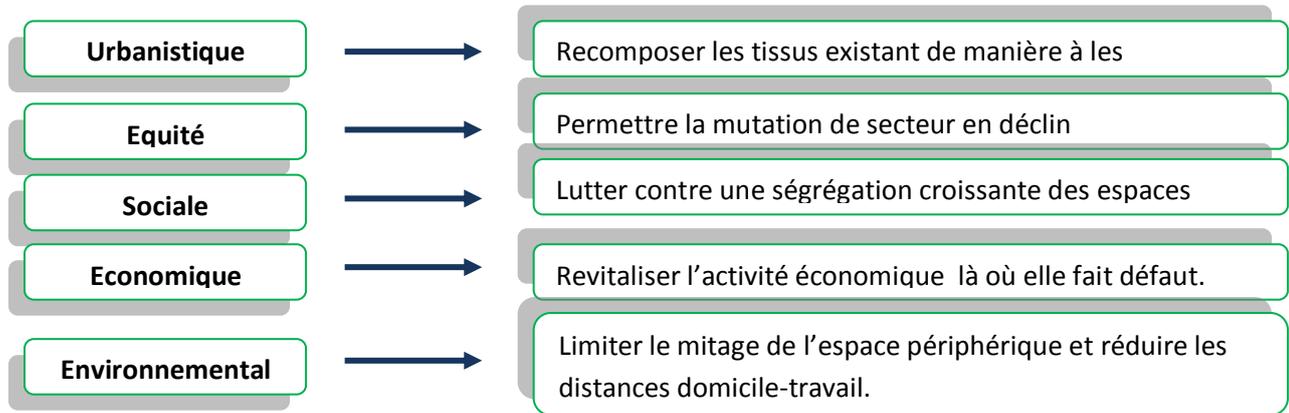
« l'ensembles des dispositions et des actions arrêtées pour transformer un espace urbain dans ses composantes spatiales et a-spatiales c'est à dire donner une structure nouvelle de distribution et d'aménagement des divers composantes prévu pour l'aire urbaine d'intervention, pour une meilleur utilisation de l'espace » [32]

D. La réorganisation urbaine : « voire figure 2.4 en annexe »

« C'est l'ensemble d'opérations et de dispositions envisagées à court terme pour un territoire urbain et visant à améliorer les conditions d'organisations, d'utilisations et de fonctionnement de l'espace socio physique urbain existant et ce au niveau de l'habitat , des infrastructures, des activités et des équipements... » [33]

25. DOUART P., *La ville méditerranéenne : le renouvellement durable des éléments patrimoniaux dans un contexte de géogouvernance*, Thèse de Doctorat de géographie, Université de Provence, juin 2008./26. BONETTI M., TUAL M., LLORENTE M., BAILLY E., « Les enjeux du renouvellement urbain durable », Rapport intermédiaire, CSTB, laboratoire de sociologie urbaine générative, juin 2011./27. Claude Chaline Urbaniste, spécialiste de la géographie et de l'aménagement des grandes métropoles. /28 CHALINE Claude, *La régénération urbaine*, PUF, Que sais-je?, septembre 1999. 29 élément d'introduction à l'urbanisme, M. Saidouni; p130/30 restructuration de Hamma – Hussein dey , Analyse et proposition d'aménagement, Octobre 1985, P 56.) Introduction à l'urbanisme opérationnel et à la composition urbaine , A. Zucchelli ; volume 02, P59. / 32 Introduction à l'urbanisme opérationnel et à la composition urbaine ; A. Zucchelli ; V 02, P61. 33. élément d'introduction à l'urbanisme, M. Saidouni (enseignant à l'EPAU); P129.

2.5) Les enjeux du renouvellement urbain durable :



2.6) Les axes d'interventions du projet de renouvellement urbain :

- La requalification des espaces collectifs et publics. (voir figure 2.5 en annexe).
- La redistribution optimale des équipements publics et commerciaux. (voir figure 2.6 en annexe)
- La reconstitution d'un nouveau quartier suite à des actions de démolition.(voir figure 2.7 en annexe)

3) La reconversion de la ville portuaire : « la réintégration du port à la ville »

« L'ambition aujourd'hui est de proposer une nouvelle génération de transformations par lesquelles la ville et le port resteraient en partie combinés voire même intégrés d'une manière plus étroite et novatrice. Il s'agit [...] de transformer à nouveau la ville en une vraie ville portuaire. » [34]

A cet égard l'ouvrage « **Ces Ports qui créèrent des villes** » réalisé sous la direction de Claude Chaline et coordonné par Rachel Rodrigues Malta [35] développe une approche synthétique de l'interface entre la ville et le port, dans le temps et dans l'espace, l'ouvrage expose le phénomène de déprise et désindustrialisation portuaires. En outre les auteurs décrivent la variété des formes et des stratégies de reconquête des friches industrialo-portuaires et les problèmes engendrés par ces mutations. Les auteurs indiquent que dans un contexte fréquent de crise sociale naissent des zones résidentielles ou récréatives et culturelles, des aires d'attractivités faisant appel aux « hautes technologies » voire de nouveaux espaces réservés au tertiaire supérieur et aux affaires. Hors au découplage des ports et de leurs villes que l'ère industrielle et ses contraintes douanières, techniques et sécuritaires avaient imposé, succède une intégration plus satisfaisante des « water fronts ».

3.1) Le renouveau urbano-portuaire :

« La reconquête des fronts d'eau urbains, comme celle des friches portuaires qui les accompagnent sont le cadre depuis quelques décennies des plus importantes opérations d'urbanisme de la période contemporaine. Ce type de régénération urbaine inventé aux Etats-Unis dans les années 1960 (San Francisco et Boston) a gagné, depuis, la quasi-totalité des villes-ports dans le monde, en remodelant leurs morphologies interne et en renouvelant vers le tertiaire leurs bases fonctionnelles et économiques [36].

34.Association Internationale Ville-Port, décembre 2005, Rotterdam /35) Rachel Rodrigues Malta Docteur en urbanisme (Paris 12, 1996). Chercheur en géographie culturelle et aménagement/35.Association Internationale Ville-Port, décembre 2005, Rotterdam Claude Chaline « Ces Ports qui créèrent des villes » Editeur : Rachel Rodriguez Malta : L'Harmattan Date_d'édition : 1994. Collection : maritimes./36) (Chaline, 1999, p. 71) « Ces Ports qui créèrent des villes » Editeur : Rachel Rodriguez Malta : L'Harmattan Date_d'édition : 1994. Collection : maritimes. /Source : master 2 sciences pour l'environnement, spécialité géographie appliquée à la gestion de l'environnement littoral. Par Noémie Thomas 2011-2012.page 8/ les enjeux du renouvellement urbain "durable" selon l'approche du CSTB.

3.2) intervention urbano-portuaire « étapes d'intervention » :

Etape1 : étude de la ville portuaire

Identifier l'architecture portuaire et son système urbain à travers sa morphologie, son impact, sa valeur et ses mutations.

a) Définitions et genèse du thème " PORT " :

Les ports se définissent comme des points de contact ou espaces d'interface et de liaison entre deux sphères, soit les sphères Terrestre et Maritime.

Le port étant un équipement structurant, constitue un outil incomparable en matière d'aménagement du territoire et contribue souvent, d'une manière décisive au décollage économique des régions qu'il dessert. Un grand port devient une ville, un pôle de croissance industrielle, un facteur avec une influence déterminante sur le développement national et régional

b) Spécificité des villes portuaires :

Une façade Urbaine

La ville orientée vers la mer possède une façade urbaine. Ceci influence beaucoup la manière dont la ville portuaire est construite, la captation du sol, la manière de circuler...

Une source d'évasion

La ville portuaire est aussi une source de voyage et d'évasion. L'homme est envahi par une sensation de liberté au contact de l'air marin, une attirance pour le voyage, la navigation et un désir de confronter cet élément naturel. Sa présence semble se prolonger aux espaces de la ville laissant sentir sa trace. « *Hors de tout contexte qui le situe dans le temps et dans l'espace, Le port évoque un foisonnement d'images. Puissantes et multiples, attractives ou repoussantes, froidement réalistes ou follement romantiques, ces images sont vibrantes de résonances* » [38].

c) Fonctions portuaires :

La fonction de transbordement : assurant une fluidité du transfert.

Fonctions économiques : Cette fonction regroupe divers activités :

La fonction de transit : Le port se trouve à la jonction de deux trajets maritime et le terrestre. Pour cela, le port développe des relations maritimes aussi bien avec l'outre-mer qu'avec l'arrière-pays.

La fonction industrielle : Cette fonction concerne les trafics des marchandises qui passent par le port en raison des établissements industriels qui y sont installés ou dans ses environs immédiats.

Les fonctions de plaisance et de pêche : Il s'agit de la pêche industrielle et la pêche locale représentée par les petits métiers, ainsi que des activités de loisirs et celles liées à la mer (Restaurants, pêche, etc.).

Identifier le rapport entre le port et la ville, ses enjeux et l'interaction entre l'architecture portuaire et son environnement immédiat

D) Evolutions des relations ville port à travers le temps

« L'évolution des rapports ville et port peut être comprise comme celle d'un mouvement de longue durée qui va de l'intégration originelle, constitutive de la Cité marchande, à la séparation contemporaine, où la fonction portuaire en vient plus ou moins à s'affranchir de la fonction urbaine ». [39].

a) L'évolution de la relation ville-port selon Claude Chaline :

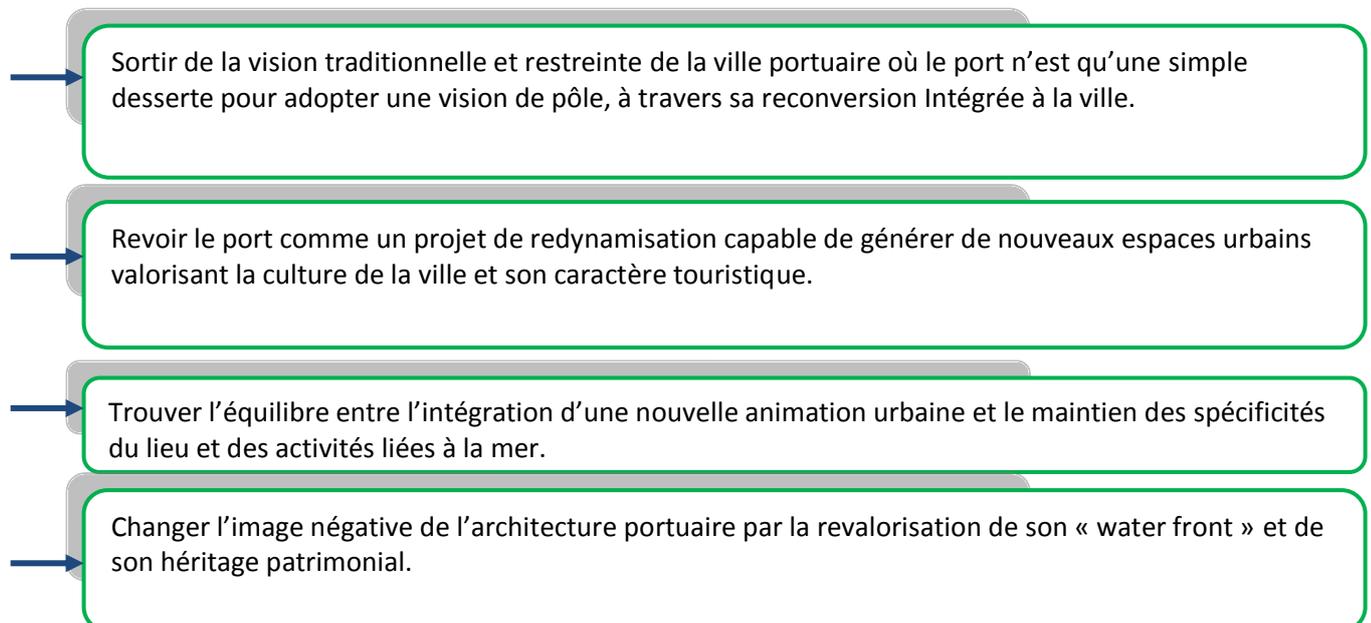
(Voir figure 2.8 « tableau des grandes séquences technologiques sous tendant des water Fronts et du couple ville port en annexes »)

b) Evolution de l'interface ville-port

(Voir Figures illustratives 2.9, 2.10, 2.11, 2.12, 2.13 En Annexes)

- La ville-port préindustrielle
- L'expansion le long du littoral
- le cloisonnement du port
- le retrait des activités industrielles et portuaires
- La reconquête du port.

Etape 2 : principe d'intervention



3.3) Concepts du renouveau et de la reconversion de la ville portuaire

- Les milieux en reconversion doivent nécessairement créer des conditions aptes à améliorer leur compétitivité.
- Un milieu en reconversion est à l'affût d'opportunités d'affaires et de projets, à long terme, qui alimenteront son renouvellement.
- Les milieux en reconversion ont un besoin de soutien de la part des organismes publics. Ainsi le changement de la législation encadrant la réhabilitation.
- Il est primordial, pour un territoire en reconversion, de changer **son image négative** à travers la conservation du patrimoine identitaire d'une ville portuaire et l'insertion de nouvelles activités respectant l'environnement marin.
- La reconversion est un enjeu qui se pose dans des milieux dégradés où, souvent, la résolution de problèmes environnementaux est une condition nécessaire à la relance économique.

Il faut noter que la reconversion devrait aussi prendre en considération les diverses stratégies de la réforme portuaire afin d'éviter l'étalement du port sur l'espace urbain, ou vice-versa. De ce fait plusieurs pays entament déjà des mesures et des méthodes d'approches à cette interface sensible de la ville portuaire, dont nous citons « *Le livre Bleu* » [40]. et la « *Charte de développement durable des villes portuaires* » [41]. encadrés par l'Association Internationale Villes Ports.

3.4) Les enjeux d'une régénération de la zone d'interface urbano-portuaire

- La centralité

La centralité, définie par Chaline est « d'intensité des flux matériels (populations actives, visiteurs, touristes, ...) et immatériels (capitaux, informations) » [42]. et cela constitue en effet un point majeur pour les villes-ports.

« Il semble bien plutôt que la découverte d'une centralité nouvelle soit au programme de la majorité des grandes cités portuaires pour lesquelles le front d'eau ne constitue pas une simple promenade du dimanche, mais bien plutôt un espace aux potentiels multiples, politiques, économiques, fonciers. La régénération urbaine intervient comme une réponse à la crise des centres » [43].

L'enjeu de cette nouvelle centralité est la création d'un *tertiaire maritime* à l'endroit même où l'on avait l'habitude de côtoyer des activités de production.

- Le tertiaire au secours de l'industriel

La réalisation d'une base *tertiaire maritime* sur le front d'eau permet à la ville de construire une image tournée vers l'avenir. Les activités du tertiaire de front d'eau selon Claude Chaline:

40. Stratégie mondiale pour le développement des aires portuaires et le respect Du milieu marin, Décembre 2009.

41. Conférence internationale des villes portuaires encadrée par l'Association Internationale des Villes et Ports, Le Havre, France.

42. (Chaline, 1994, p. 49)

43. Chaline, 1999) Source : mémoire de licence-villes portuaires en mutation » les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euro-méditerranéen ». Présenté par Magali Henry 2006. page 23

Activités scientifiques et de recherche d'orientation maritime :

Comme le Shipping and Transport Collège sur le Lloyd Pier de Rotterdam



Figure 2.14:Lloyd Pier Rotterdam

Activités culturelles et récréatives: le thème maritime se prête évidemment à ces activités qui constituent dans certains cas la majeure partie du waterfront. On y retrouve des ingrédients tels qu'aquariums, marinas, musées de la Mer et de la Navigation.



Figure 2.15 : Cité des sciences et des arts de Valence

Activités commerciales: du World Trade Centre aux festivals market places, les Etats- Unis sont les premiers à installer ces activités sur le front d'eau.



Figure 2.16 : Les activités commerciales sur le port de Marseille.

Implantation de sièges sociaux et d'édifices d'accueil:

Exemple de Marseille, le siège de la CMA/CGM s'est implanté en bord de mer et va prochainement ériger une tour pour y installer ses bureaux. La construction d'hôtels de luxe en bord d'eau prend place dans la stratégie de rentabilité foncière des villes-ports.



Figure 2.17 : Siège de CMA-

• **La promotion de l'image de la ville portuaire 1-L'eau comme nouvel élément/produit urbain**

Beaucoup d'urbaniste utilise l'eau comme objet décoratif qui confère une valeur ajoutée à la recomposition urbaine de la ville .Chaline fait partie des auteurs qui aiment la nature et considère que « *L'eau sous toutes ses formes fait partie intégrante du décor urbain et la mise en valeur du front d'eau donne à la ville-port l'image d'un cadre de vie agréable, détendu et moderne. L'eau de la ville-port moderne est alors considérée comme décor, comme miroir des activités urbaines, et la pratique qui*



Figure2.18 : Vue sur un aménagement

en découle ressemble bien souvent une contemplation d'un spectacle » [44].

La tertiarisation du front d'eau et la mise en valeur de l'eau comme décor urbain constituent une sorte de « vitrine sur les quais » dont l'enjeu principal – à l'heure de la mondialisation – est la promotion de la ville-port auprès des investisseurs internationaux potentiels et du secteur touristique. Les villes-ports ayant tout connu une période de crise, un retournement de leur image leur semble nécessaire pour revaloriser leur économie et permettre leur entrée dans le « club des métropoles mondiales ».

2-Le passage du local au global

Cette mutation qui est en train de se produire sous nos yeux explique le recours des villes portuaires à l'expertise des architectes renommés pour valoriser l'image de leurs cités. (Voir figure 22 en dessous)

Il est devenu normale pour les villes-ports de faire appel à des architectes mondialement reconnus pour la construction de certains édifices, nouveaux symboles de la modernité, nous pouvons citer comme Bilbao avec son célèbre « musée Guggenheim » de Frank O. Gehry ou comme nous le verrons, à Marseille avec une tour de 110 m de haut qui doit être érigée par l'architecte Zaha Hadid à l'interface entre ville et port.

4) La cité de la méditerranée «restaurer le lien entre la ville et le port »

Présentation du projet :

« Se développant entre l'entrée du Vieux-Port et Arenc, la Cité de la Méditerranée est l'un des programmes les plus ambitieux d'Euro méditerranée, qui s'inscrit dans le cadre de nouvelles relations entre ville et port. Le réaménagement de la façade maritime est un enjeu urbain majeur car il permet de redynamiser le centre-ville et le port en recréant des connections entre ces deux sites [45].

« La Cité de la Méditerranée prévoit la transformation du front de mer sur près de 3 km de long (du Fort Saint Jean à Arenc). La transformation de la façade maritime de l'opération marque la réouverture de la Métropole sur la mer, le réaménagement de l'interface avec le port et le regain de son dynamisme économique. Le projet, attribué à l'équipe de l'architecte Yves Lion » [46]. (Voir Carte2.21 : schéma générale de l'euro-méditerranéen en Annexe)



Figure2.19 : La nouvelle interface portuaire de Marseille

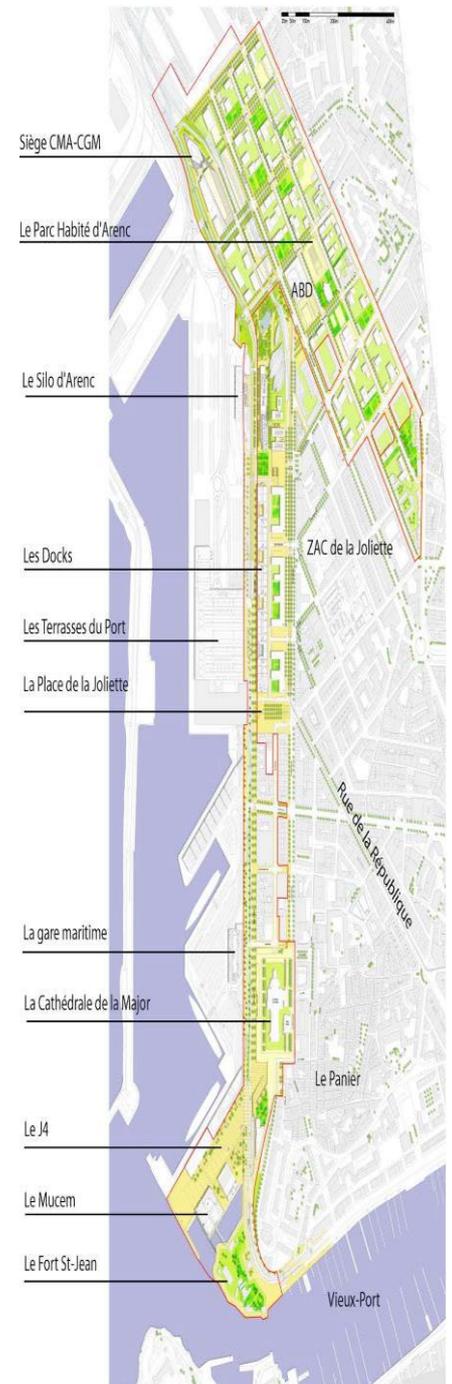


Figure2.20 : plan ZAC de la cité de la méditerranée

45.46. <http://www.euromediterranee.fr>

Source: mémoire de master 2 de l'école nationale supérieure d'architecture Paris Val de Seine par Akrouh Anouar- La reconversion de la ville portuaire, une réconciliation de la ville avec le port. Page31. /Mémoire de licence-villes portuaires en mutation «les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euro-méditerranéen ». Présenté par Magali Henry 2006.page :24

4.1) Le boulevard du littoral (voir carte 2.22 en annexe)

Le boulevard du littoral prendra place avec le réaménagement des quais du Lazaret et ceux de la Joliette

Il offre une nouvelle articulation entre la ville et le port.

Plusieurs modes de déplacements, privilégiant une mobilité douce : 2 voies routières, une piste cyclable et de grandes promenades piétonnières.

Le Tunnel de la Joliette

Il permet de libérer la surface de la circulation de transit afin d'aménager le Boulevard du Littoral, axe destiné à desservir les équipements culturels du J4 mais surtout à faciliter l'accès au Vieux-Port et au centre-ville de Marseille c'est un élément phare de la reconquête de la façade maritime, il sera rythmé par la présence de grands équipements comme Le silo, les terrasses du port, Euromed center ou le MUSEM (Voir carte 2.24 Annexe)

4.2) La gare maritime de la Major :

La gare de la Major se trouve en face de la Cathédrale éponyme. Une passerelle devrait rejoindre les deux éléments, de l'esplanade de la Major au toit de la gare de plus de 3'900 m².

Le toit de la gare sera accessible i par une passerelle passant par-dessus le futur Boulevard du Littoral depuis la Major.

4.3) Le Parvis des Escales – Cathédrale de la Major

Le percement d'un nouveau tunnel afin de débarrassé la Cathédrale de la Major de la circulation automobile
L'esplanade de la Major « Parvis des Escales » sera entièrement accessible aux piétons et à y installer diverses activités récréatives. « Les Marseillais pourront alors se réapproprié l'endroit, contempler la mer dans les meilleures conditions (ce qui n'est pas le cas actuellement)..... [47].



Figure 2.23 : La Cité de la Méditerranée, étude de définition, vue sur le Fort St-Jean et le MUSEM



Figure 2.25 : La nouvelle gare maritime



Figures 2.26L La cathédrale de la major pendant et après réaménagement



Figure 2.25 : le J4

4.4) Le J4/Esplanade St-Jean

Le môle J4 à l'origine une friche portuaire sera transformée en une esplanade sur la mer. La libération du J4 des emprises du port en fait un espace public majeur au centre-ville. L'esplanade est un lieu très prisé accueillant divers événements.

J4 pôle culturel

Le J4 est inséré dans le projet de la Cité de la Méditerranée, comme pôle culturel il comprendra une installation de divers équipements culturels, publics et privés.

Le Mucem : symbole culturelle

Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée est la première délégation depuis Paris d'un musée d'état. Cette délocalisation est une décision de l'état Français visant à soutenir les efforts de la ville de Marseille dans la programmation d'équipements structurants. Pour accélérer le processus de métropolisation.

Une partie du musée s'installera sur le Fort St-Jean et pour l'autre partie sur le môle J4, dans un nouveau bâtiment. Une passerelle devra faire le lien entre le Fort St-Jean et le nouveau bâtiment, passerelle sous laquelle sera creusée une darse qui « remettra en eau » le Fort St-Jean et pourra recevoir divers

Événements aquatiques en lien avec le musée. Il a donc pour mission d'être un des éléments phares de la ville-port.

Les autres équipements culturels du J4 :

le Centre de la Mer, « grand équipement scientifique et technologique » censé accueillir des expositions sur le thème de la mer sur les métiers et les activités maritimes.

Le Centre régional de la Culture méditerranéenne « La Villa de la Méditerranée », est un projet émanant du Conseil Régional. Le centre est perçu comme un lieu de vie populaire, de vie économique et d'expression artistique.



Figure 2.26 : Le J4 en 2006, lieu de détente et de loisirs

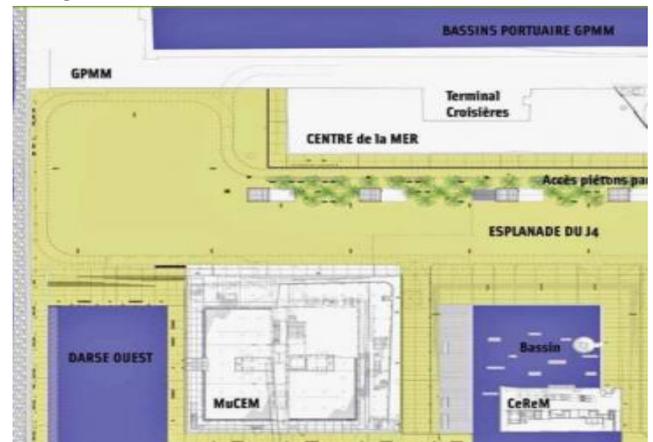


Figure 2.27 : Carte montrant l'emplacement des équipements culturels sur le J4

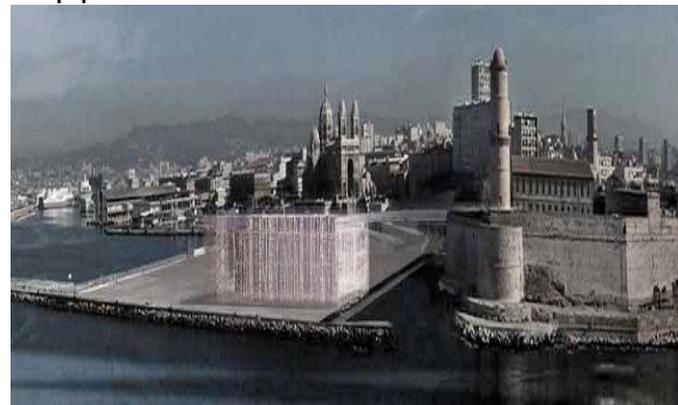


Figure 2.28 : Le Mucem sur le J4 et le Fort St-Jean, image de synthèse



Figure 2.28 : le centre régional de la culture méditerranéenne « l'immeuble flottant »

4.5) Terrasses du Port

Situé entre le sud et nord de la Cité de la Méditerranée, sur le domaine portuaire, «Les Terrasses du Port »est une nouvelle Conception de l'espace du domaine maritime. Ces dernières vont recevoir les activités commerciales et récréatives. Un vaste programme de : commerces, restaurants avec vue sur mer, terrain de Beach-soccer, fitness, événements tels que concerts ou compétitions sportives. De même un parking de 3'000 places en sous-sol sera destiné à compléter l'offre en stationnement du quartier de la Joliette. Le projet doit prendre en compte :

- L'intégration du projet à la gestion des flux de voyageurs embarquant et débarquant sur le port.
- L'implantation d'activités tertiaires – commerciales, mais aussi culturelles et récréatives
- La conservation du principe de domanialité sur le port, à savoir l'inaliénabilité
- Une structure en pilotis sera adaptée, puisqu'il n'est pas possible de construire directement à même le sol du domaine portuaire inaliénable ; la surface au sol doit rester utilisable pour les activités actuelles ainsi pour libéré l'espace piéton.
- Créé le lien avec la gare maritime de la Joliette en réaménagement cette dernière, de manière à ce qu'elle rejoigne directement les Terrasses du Port

4.6) Le quartier arrière-portuaire d'Arenc

Le quartier d'Arenc est le troisième pôle de la Cité de la Méditerranée. L'opération consiste à récupérer des terrains vierges en ville qui est étaient utilisé comme entrepôts du portet maintenant laissé en friche .Ces friches urbaines recevront une mixité de fonctions : logements, bureaux, hôtellerie. « Voir figure 2.32 en annexe)

Le Parc Habité

-un mélange entre espaces verts et résidentiels-il vise à re-densifier le quartier par la construction de nouveaux bâtiments de différentes hauteurs et d'adapter le quartier aux nouveaux styles de vie des Marseillais. Des logements sociaux y sont prévus.



Figure 2.302.2 : Les Terrasses du Port vues depuis le futur Bd du Littoral,



Figure 2.31 : Les Terrasses du Port, image de synthèse



Figure 2.33 : intérieur d'un îlot du parc habité

a) -Arenc : des équipements structurants Les Archives et la Bibliothèque Départementales

- Les archives et la bibliothèque départementales sont nées suite à une décision du conseil régionale du département des Bouches-du-Rhône afin de soutenir la ville de son processus de métropolisation de la ville.

- Avec le Silo et le quartier des Docks, ce bâtiment forme en quelque sorte un triangle d'équipements structurants.

- L'équipement permet de faire le lien avec le quartier d'affaire de la Joliette, son architecture illustre l'identité et la modernité de Marseille.

Elément phare à Arenc :

La tour de la CMA-CGM« Le projet phare »

Le plus haut gratte-ciel marseillais a été conçu par ZahaHadid, Il accueillera les 2 700 salariés du troisième groupe maritime mondial. On y trouvera notamment un restaurant panoramique, une salle de fitness et un auditorium de 190 places.

Pour l'architecte Zaha Hadid, « *L'emplacement de la tour, à proximité du port et de l'une des grandes autoroutes qui desservent la ville a été pour nous l'occasion unique de créer un véritable point de repère qui constitue un trait d'union entre la ville et la mer* »[48].

«EuromedCenter »

Une plate-forme de services L'Euromed Center est signé par l'architecte MassimilianonFuksas. En tout 70 000 m² de bureaux, un hôtel de 4 étoiles , un centre de congrès et le cinéma multisalles, 14 tout de même, financé par Luc Besson. La façade d'entrée en forme de dauphin culminera à 30 mètres de haut

4.7) Le quartier de la Joliette :

Historiquement le quartier de la Joliette est relié au port moderne, ce dernier est symbolisé par la Place de la Joliette au bout de la Rue de la République et par le bâtiment des Docks le long du quai du Lazaret. Avec l'emplacement des bassins du port le quartier est devenu un lieu de transit et d'échange à partir du XIXe.



Figure 2.34 : Vue des Archives et la Bibliothèque Départementale



Figure 2.35 : Ci-dessus, la tour de Zaha Hadid



Figure2.36 : «Euromed

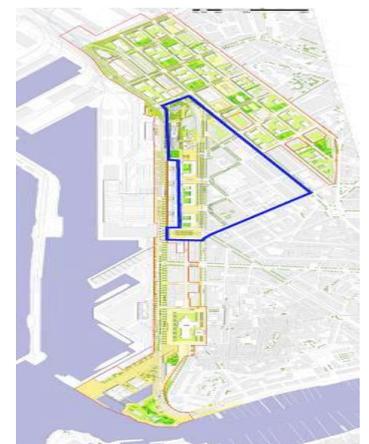


Figure 2.37 : en bleu la ZAC de la Joliette, à côté de la ZAC Cité de la Méditerranée

Le quartier de la Joliette est stratégiquement situé au carrefour d'un réseau de transports : aéroport de Marignane, gare SNCF-St-Charles, autoroutes, métro – bientôt tramway.

Relié à l'hyper centre par la rue de la République, il permet

D'élargir le centre-ville et de le rééquilibrer en direction du Nord afin de l'intégrer dans la cité de la méditerranée plusieurs objectifs sont tracés :

- Renforcer la vocation d'échanges et d'affaires. Voir

- rendre le quartier un centre d'affaires, et doter la ville de Marseille des atouts d'une ville-port moderne telle que l'on se la représente

- Relier le port et la ville.

- Améliorer l'environnement urbain et architectural.

- La réhabilitation des docks qui a déjà débuté en

1992 pour reconvertir les entrepôts en bureaux afin

de développer une réelle dynamique dans le quartier, entre ville et port.

a) La Place de la Joliette

- Lieu d'aboutissement de la Rue de la République, espace public par excellence à l'interface de la ville et du port, rejoignant bientôt le Boulevard du littoral, cette place est plus accueillante suite à sa rénovation.

Un quartier d'affaires où il fait bon vivre

- Le principe de *mixité fonctionnelle et sociale* comme Frank Geiling le souligne, « **il ne s'agit pas seulement d'en faire un quartier d'affaires ; ce sera également un lieu de vie. Le quartier de bureaux prenant rapidement de l'ampleur, il est effectivement nécessaire de fournir aux employés des services appropriés qui vont du logement à l'école, du parc public au cinéma** ». [49].



Figure 2.38 : Les docks et la gare de la Joliette



Figure 2.39 : Les docks et la gare de la Joliette



Figure 2.40 : ligne de tramway en chantier sur le Boulevard de Dunkerque, boulevard séparant quartier d'affaires et quartier d'habitat



Figure 2.41 : La place de la Joliette.

Une nouvelle organisation du Plan de Déplacement Urbain de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole. Afin d'avoir une meilleure mobilité soit :

- De nombreux parkings sont créés en souterrain, entre les différents programmes de bureaux, afin de libérer l'espace au sol.
- Deux lignes de tramway vont s'ajouter au réseau de transports publics marseillais (métro et bus). Soit tout le centre-ville devra être desservi par le tramway.
- De plus, la prolongation de deux lignes du métro en direction de l'Est.

4.8) La Rue de la République : « Une artère entre ville et port »

En 1853 la percée de la Rue de la République – nommée à l'époque Rue Impériale – sa fonction constituait à relier le port moderne au Vieux-Port, et au reste de la ville. Un siècle plus tard la rue de la République a connu une dégradation totale (insalubrité et dégradation du cadre bâti).

a) Première opération de réhabilitation

Une procédure de réhabilitation :

a été confié l'OPAH

- La réhabilitation de la rue se fonde sur un partenariat public-privé.

- Les Propriétaires privés des immeubles doivent réhabiliter les logements.
- Collectivités publiques se chargent de rénover l'espace public, (un élargissement des trottoirs (4m de large), la plantation de nombreux arbres de chaque côté de la rue, un nouvel éclairage). Afin d'atteindre une nouvelle esthétique, agréable, moderne et prestigieuse.

- De nombreux moyens de transports sont à disposition sur la rue : voiture, métro, bus.

La rue va bénéficier du passage du nouveau tramway. Ainsi un parc sous terrain et un parking.

b) Recréer le lien avec le port : dans le cadre de la cité méditerranéenne

-Au niveau de la relation entre le port et la ville, la Rue de la République joue un rôle d'une artère « De prestige » commerciale avec un cheminement de commerces jusqu'au port, soit la relation devint une relation de consommation..

- Crée une relation entre la rue de la République et le nouveau quartier des affaires de la Joliette, ainsi que le futur centre commercial des Terrasses du Port.

- La reconquête du centre-ville est la transformation de l'image de la ville pour en faire une métropole à vocation internationale et maritime.

- La réhabilitation des quartiers dégradés avec plus grande mixité sociale soit une qualité de vie meilleure. D'où, a eu un apport urbanistique, économique et social.



figure 2.42 : La Rue de la République, entre port actif et Vieux-Port.



Figure 2.43 : La rue de la République dans quelques années, telle que vendue dans les brochures des promoteurs.

4.9) Synthèse :

Le projet de la Cité de la Méditerranée est le résultat d'une réflexion fondée sur une alliance urbano-portuaire dans une ville-port active. En effet, le processus de concession s'est traduit par une entente entre les acteurs urbains et portuaires.

• Un principe de mixité fonctionnelle :

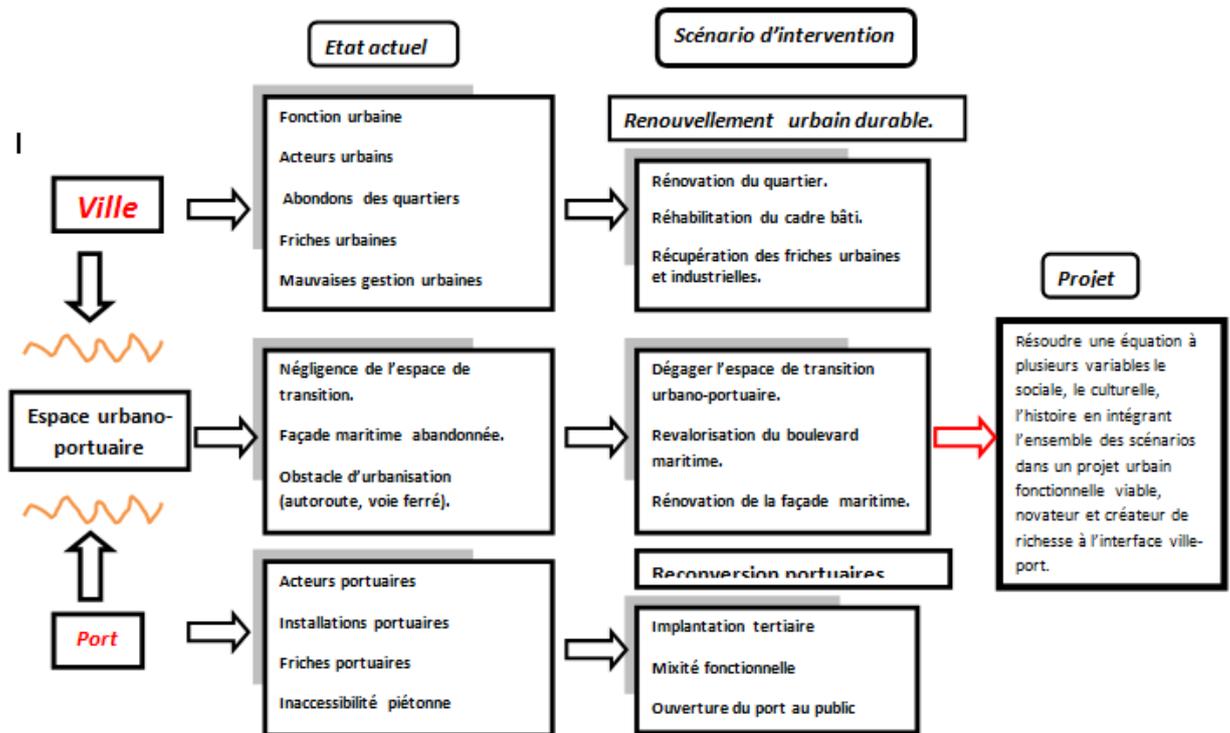
« Il est ainsi possible de faire la proximité directe d'un port en se basant sur le principe de mixité organisé en dents de peigne »

Avec ces différents projets, Marseille s'invente un nouveau Scénario de ville portuaire. L'abandon de la mono fonctionnalité sur le port avec l'injection de l'urbanité et la possibilité de dépasser la grille instituée et de pénétrer sur les emprises portuaires sans pour autant déranger le port fait partie de l'originalité du projet.

Cette urbanité nouvelle est basée sur le principe de la mixité ville/port, ainsi qu'une mixité fonctionnelle soit le projet de la Cité de la Méditerranée se base sur une offre récréative, culturelle et commerciale le long du Boulevard du Littoral, tandis que des logements, des hôtels et des bureaux sont en phase de projet au quartier d'Arenc ; enfin la mixité intervient aussi au niveau des moyens de transports.

- Une des choses à retenir de ce projet est l'importance pour la ville de formuler un projet global de transformation en s'appuyant sur le repérage de lieux-phares susceptibles de lui donner une dimension symbolique , ainsi friches , quais , places, îles , ponts , forts et même carrières ont été mobilisés au bénéfice d'un signal fort lancé par Marseille à toutes les villes portuaires du bassin méditerranéen .
- De plus les piétons ont été les plus avantagés dans l'aménagement du port ce qui devrait se matérialiser au niveau des voies carrossables, les grandes artères devraient être enfouies, laissant uniquement une voie dans chaque sens pour les automobiles, ce qui réduira et le trafic et les nuisances sonores, donnant plus de places aux moyens de transports dits "doux" (voies cyclables, voies du bus..)
- Malgré leur modernité, les nouveaux bâtiments qui vont voir le jour sur le front de mer de Marseille, manque d'homogénéité entre eux. On a l'impression d'avoir affaire à un patchwork de plusieurs projets modernes conçus par des architectes de renommée internationale ce qui peut nuire à l'identité de la ville. On cite aussi que la verticalité des nouveaux équipements coupe au quartier la percée du littoral.
- Côté **pistes cyclables**, elles sont comme surajoutées à un projet elles ne sont pas intégrées initialement Exemple : les multiples traversées qui vont être imposées au cycliste souhaitant parcourir l'ensemble du boulevard du littoral sont une illustration du choix de favoriser la circulation automobile, qui elle, bénéficie d'un parcours direct, simple et rectiligne, au détriment de la circulation cycliste.

5. Schéma synoptique :



6. Conclusion du chapitre :

Le chapitre a exposé différentes thématiques dans le but d'en retirer les principes à appliquer dans notre cas d'intervention, à cette égard on peut dire que notre cas d'étude El Hamma doit bénéficier d'un renouvellement urbain durable, ce renouvellement urbain doit s'appuyer sur la reconversion de la ville portuaire, car le retour au cachet d'origine de la ville va avoir un apport économique, environnementale avec une amélioration du cadre de vie dans la ville.

En outre on cite qu'afin d'arriver à l'interprétation de la thématique sur le terrain plusieurs principes sont à prendre en considération ; soit une démarche pour le lien sociale, voire concevoir un projet qui renforce la cohésion sociale, aussi une démarche pour la viabilité économiques soit créé des logements et des emplois, et favoriser la mixité sociale, ainsi que promouvoir les emplois locaux, réorganiser la relation ville port pour une liaison directe soit faire sortir le port de sa pensé originale un espace fermé monofonctionnelle on introduisant le principe de la mixité fonctionnelle d'où l'implantation tertiaires sur les emprises portuaire et l'implantation des fonctions portuaires en villes afin d'avoir un équilibre ville-port, aussi repenser l'interface urbano-portuaire et donner à la ville e une meilleur image tout en restant proche de la culture et l'origine de la ville. Enfin une démarche pour l'environnement soit réduire le transport individuels motoriser, développer les transports public, favoriser la mobilité douce et penser la ville comme une base multimodale et arriver à une hiérarchisation entré les centralités et les axes de transports.

1. Introduction :

Les particularités significatives qui distinguent la baie d'Alger ont motivé d'une part notre choix d'intervenir sur cette zone (sachant quelle est l'une des plus belles baies du monde devant la baie de Naples - Italie, la baie de Rio de Janeiro- Brésil et celle d'Istanbul-Turquie) . Ces particularités résident d'abord dans les qualités dont jouit la baie d'Alger, sur le plan naturel (climat doux et ensoleillé, beaux paysages – la mer, etc.), sur le plan social (l'hospitalité de la population, etc.), sur le plan économique (présence du port) et, sur le plan de la beauté du paysage bâti, où les modèles d'architecture et d'urbanisme présentent des caractères originaux par rapport aux modèles urbains courants.

D'autre part, cela coïncide avec l'objectif de l'État qui est de faire d'Alger une grande métropole méditerranéenne d'ici une dizaine d'années. De nombreux projets architecturaux ont été lancés pour moderniser l'image de la ville : nouvelle faculté de médecine, nouvelle gare centrale, grande marina... Beaucoup de ces sites s'intègrent dans l'aménagement de la baie, sur 25 km.

Notre motivation réside aussi dans l'inexistence d'un tissu urbain dans la partie centrale de la baie, qui représente normalement le portail algérois s'étendant sur 30kms dont 20 kms non urbanisés. L'inexistence aussi de lien entre les différentes séquences qui la constituent et avec la mer. Et l'absence d'une façade maritime digne d'une capitale et d'une future métropole, En effet l'extension de la ville d'Alger en direction de l'intérieur en négligeant sa baie, rend notre site et plus précisément sa partie centrale, une zone importante à aménager afin de rendre à Alger son image d'autrefois.

1. Présentation du cas d'étude : « Baie d'Alger »

1.1. Délimitation de la baie d'Alger :

Elle s'étend sur 30 km, de Bab El Oued à Tamenfoust. Elle est divisée en trois parties, la partie ouest, le noyau historique, une partie



Figure3.1: Baie d'Alger



Figure3.2: Baie d'Alger vue des hauteurs de Telemly

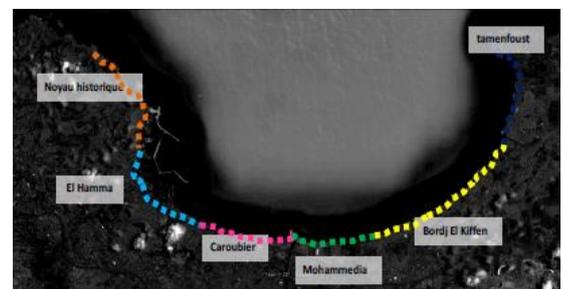


Figure3.3 : image satellite de la Baie d'Alger avec indication rajoutés

Source documents :

*Vers une lecture typologique du tissu résidentiel colonial de la ville d'Alger- cas des immeubles d'habitation du 19eme siècle d'Alger par Abdennour Oukaci *Restructuration et réaménagement d'un quartier urbain Hamma encadrer par Mr bitam et Mlezerouali promotion 2011/2014 pages 08

centrale (soit notre aire d'intervention) et la partie est tamenfoust.

1.2. Evolution urbaine et architecturale de la baie d'Alger :

Cette partie sera dédiée à la genèse de la baie d'Alger en parallèle avec l'évolution du quartier d'El Hamma elle comprendra les différentes étapes du processus de formation (voir les cartes de chaque étapes dans le tableau figure 3.4 en Annexe)

L'analyse historique est une phase importante du projet, elle nous permet de comprendre la non urbanisation de la partie centrale à travers l'évolution urbaine et architecturale de la baie d'Alger et de résoudre cette carence.

Alger est une importante ville qui a subi beaucoup de transformations tout au long de son développement (voir fig 3.5 en annexe). Son histoire se caractérise par trois périodes principales :

La période ottomane : (avant 1830)

À cette époque, Alger était structurée selon un axe littoral (RN11 actuelle) qui liait La Médina à Constantine du côté Est et à Cherchell du côté Ouest. Du côté sud, on retrouvait un parcours de plaine qui la liait à Blida et un second parcours « synthétique à altitude variée » vers Sour-El-Ghozlane.

Elle était également conçue par des axes secondaires qui montaient vers les diverses exploitations du « FAHS » (maison de campagne des Alghas, dey et pachas).

La Médina était contenue par des remparts fortifiés avec cinq portes d'accès dont deux maritimes (Bab Bhar et Bab Dzira) et trois terrestres (Bab Azzoune, Bab El-Oued, et, Bab Ejdid).

À l'intérieur de l'enceinte, la trame urbaine était bien pleine, avec ses portes d'accès, son ancien lieu du pouvoir (La Djnina) et le nouveau (La Citadelle). La médina était organisée en deux parties (la basse ville « l'Outa » et la haut ville « El Djebel »).

La période coloniale : (1830-1962)

La structure de la baie durant cette époque a pris en partie de celle de l'ère ottomane avec des percements de nouvelles voies pour chaque réalisation coloniale.

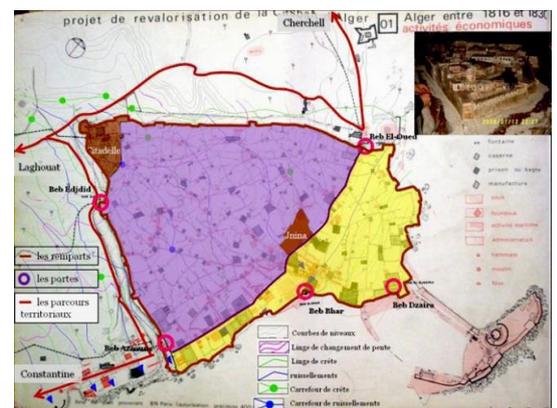


Figure 3.6: la Medina d'Alger entre 1816 et 1830

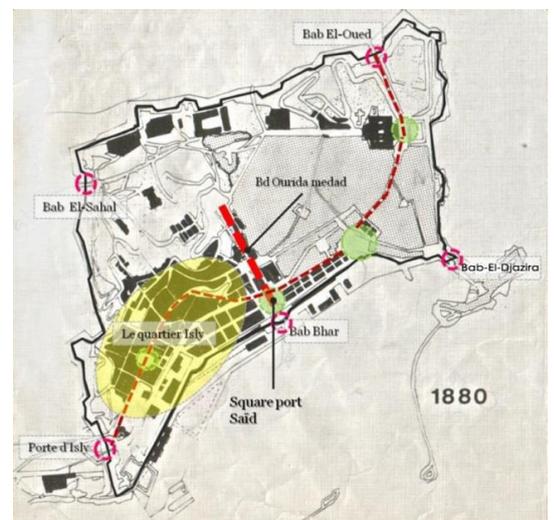


Figure 3.7 : Carte d'Alger en 1880

Source documents :

*Travail Pratique de Master, session 2008-2009 section d'architecture - enac – epfl, Professeur enac Jean-Claude Bolay Maître epfl Jean-Paul Chabey Expert extérieur Bassel Al-Farra Candidat au Master Abdessamed Berbar Pages 42-46

Dans une première phase ,de nombreuses démolitions « intra-muros » ont été effectuées dans la partie basse de la casbah, avec percements des rues à arcades « les rues sont taillées dans le tissu traditionnel » (rue BabAzoun, rue Bab El-Oued, rue de la marine, de chartres et des consuls) et de places(place de gouvernement; actuelle place des martyres, et chârtes).

En 1845, s'achève la construction des nouveaux remparts. Le plan Mezkafki constitue le premier grand tracé monumental d'Alger.

Il s'agit d'un boulevard ceinturant la Casbah sur les anciens fossés, dont le boulevard sud Boulevard Guambetta, actuel Ourida Meddad

L'intervention en dehors des remparts se fera sur la même référence urbanistique.

En 1846, le plan d'extension Guiauchain trace la première ville européenne extra-muros: maillage Isly (Ben M'Hidi)-Mogador (Harriche)-Constantine(Abane Ramdane), Rovigo et Vallée (Debbih Chrif et Arezki Louni).

Vers la fin du 19eme les remparts construits par les français seront détruits et remplacé par deux grands boulevards jardins perpendiculaires à la baie: il s'agit de Laferrière actuellement Boulevard Khmisti et Gullemin actuellement Boulevard Taleb Abderrahmane

L'extension de la ville, à partir du noyau central colonial édifié à la fin du XIXème siècle sur la partie basse jouxtant le port, se réalisa progressivement, par l'intégration des communes de Mustapha (1904), Hussein Dey (1930) et El Harrach (1950) situées sur la bande côtière orientale. Il y a donc eu un phénomène de remplissage très dense de la partie centrale de l'agglomération et des zones de moindre pente.

La période post-coloniale : (1968 -1996) :

Suite à l'indépendance, l'Algérie se trouve avec un territoire en construction. L'indépendance implique de nouvelles idéologies dans la conception de son nouveau cadre bâti.

Les influences de cette nouvelle conception de l'urbanisme sont à la fois algériennes, françaises et internationales. Selon Jean-Jacques Deluz, il s'agit une

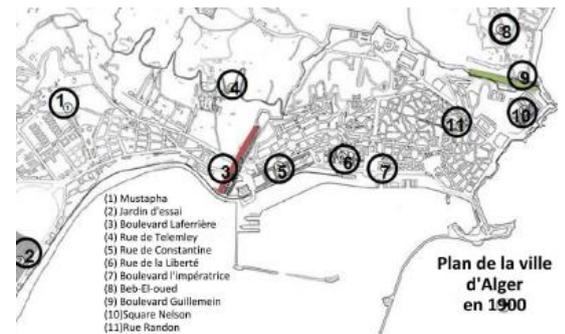


Figure3.8:Plan de la ville d'Alger 1900



Figure3.9:Plan de la ville d'Alger 1930

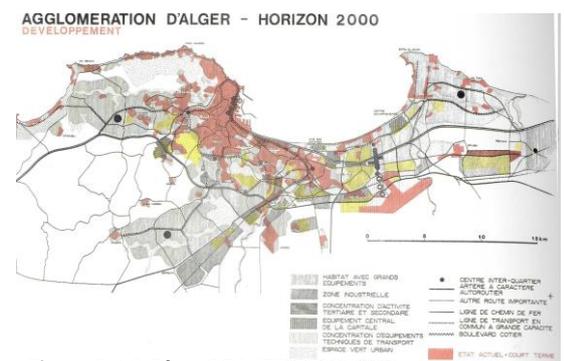


Figure3.10:Plan COMEDOR

Source documents :

* Vidéo, Alger une leçon d'architecture, Jean -Jacques Deluz

*Restructuration et réaménagement d'un quartier urbain Hamma encadrer par Mr bitam et Mlezerouali promotion

20113/2014 pages 26-28

spectaculaire mutation qui bouleverse la ville. Plus de 300'000 personnes ont quitté la ville d'Alger pour la France. Ceux-ci sont, remplacés rapidement par la population locale environnante.

Cette nouvelle période démarre par la création de l'ECOTEC en 1968 et du COMEDOR l'année suivante.

Les deux groupes arrivent à la même conclusion, celle de l'extension de la ville vers l'est. Cette orientation s'explique par l'extension du port, le renforcement du pôle attractif d'El-Harrach et la présence d'infrastructure importante tels que l'autoroute et le réseau ferroviaire.

En 1970, le second groupe d'étude élabore un schéma d'étude des structures d'Alger pour l'horizon 1985 en 1971. Puis en 1975, un plan d'orientation générale de développement et d'aménagement pour l'horizon 2000 (POG) est approuvé. Il propose d'intervenir sur les facteurs générateurs d'une dynamique urbaine. Elle se base sur le confort de proximité et sur le développement général de ville.

En 1988, le colloque international de Coville annonce une transformation de la politique urbaine. Les nouvelles orientations sont une nécessité de la diversification des formes urbaines et de l'arrêt de l'extension de la ville. Un plan directeur d'urbanisme d'aménagement et d'urbanisation (PDAU) est élaboré par la CNERU entre 1991 et 1993 et est suivi d'une nouvelle réglementation juridique.

1.3. Evolution historique des typologies de la baie d'Alger :

L'architecture d'Alger se distingue par sa richesse des tissus urbains, on y trouve :

- le traditionnel qui est dense et compact présent à la Casbah.
- le néo-classique du 19eme siècle du type haussmannien à Alger centre (le quartier d'Isly, de la Marine, Bab El-Oued...)
- le tissu moderne du type des grands ensembles (les HLM de BabEzzour, les HBM) dont l'une des premières grandes opérations est celle de champ de manoeuvre en 1928 par Zehrfuss et les ensembles d'habitation de Pouillon « la cité de Diar El Mahçoul, de Dair Saada du Climat de France » (Voir Figure 3.11 :évolution des typologies de la baie en Annexe)

1.4. Evolution urbaine et architecturale d'El Hamma :

À l'origine El-Hamma était un village agricole de la banlieue algéroise avec une présence de maisons de campagne (El-Hafs).

Pendant l'époque coloniale (1846) une structure militaire s'installe (Arsenal) sur l'emplacement d'une ancienne batterie turque .

Dès 1867 la ville est reliée par le chemin de fer, puis en 1885 la ville a connu l'aménagement du port puis son extension ce qui a privilégié

Source documents :

*Restructuration et réaménagement d'un quartier urbain Hamma encadrer par Mr bitam et Mlezerouali promotion 20113/2014 pages 11*J.J.Deluz, L'urbanisme et l'architecture d'Alger, Aperçu critique, édition: office des publications universitaires, Alger P.12

l'installation d'entrepôts, à cette époque le quartier d'El-Hamma affirme son caractère industriel.

En 1904 Le quartier est annexé à la ville d'alger ce qui a permis la Création d'un groupement de logements sociaux (HBM) 1928 au champs de manoeuvre, parallèlement le quartier connait une forte densification entre l'Arsenal et le jardin d'essai.

Pour pallier a la croissance de la population musulmane, les autorités Françaises ont mis en oeuvre plusieurs interventions, parmi l'une d'elles le programme des HLM (Habitation à loyer Modéré) destiné aux musulmans et aux souches les plus défavorisées de la population européen.

C'est à partir des années 50 que les bâtisses de 15 à 16 étages HLM (plan de Constantine) furent réalisées telles que: Habitat collectif (HLM) Zehrfuss 1948 au CDM -Cité Diar El Mahçoul (pouillon 1954) –plan de Constantine

Début 1985 le quartier a connu ça première rénovation à travers des opérations de démolition d'anciens entrepôt, ce qui a suit l'établissement d'un plan d'urbanisme par le CNERU dans le but de transformer El-Hamma et Hussein-Dey en un centre politico-administratif de la capitale, 2ème pôle du grand Projet Urbain. Actuellement le quartier accueille de nouveaux tissus à caractère administrative et résidentiels: -Hôtel Sofitel -Bibliothèque Nationale - cité El Djaouhara.

(Voir tableau 3.4 « approche historique » en annexes)

1.5. Evolution historique des typologies d'El Hamma:

Terrain vide ou mal aménagé

Tel que le terrain à proximité de l'hôtel Sofitel et la bibliothèque ou les terrains du port, ces terrains utilisés comme des aires de stockage. Des terrains vides aussi au niveau de la rue Med Belouizded. Ces terrains étaient à l'origine d'anciens tissus industriels rasés et non réaménages, qui restent à présent vides.



Figure 3.12 terrain vide côté bibliothèque nationale

Un tracé urbain spontané

Un tracé urbain structuré et réfléchi pendant l'occupation Française et spontané depuis l'indépendance., qui a évolué a partir d'un tissu a vocation industrielle , en a résulté un tracé non structuré contenant des parcelles délaissées et des bâtisses en mauvais état.



Figure 3.13: tracé urbain structuré côté ouest

1.6. Choix de la typologie a adoptée :

Selon notre analyse typologique on a remarqué qu'il y a eu une dévalorisation de l'espace public, donc on adopte une typologie de référence alternative qui rassemble les points positifs de chaque tissu:

- * Les trames de médinas et les trames coloniales ont en commun ce principe que **la ville se construit autour de ces rues**, ce qui assure la continuité du tissu urbain.

- * De la médina on retient l'esprit cohérence, modestie, intimité des espaces, harmonie avec le site et le climat, espace piéton.

- * De la ville européenne du XIX siècle on retient la rationalité des tracés de rues, certaines « mis en scène » des édifices exprimant la hiérarchie de bâtiments publics, la notion de façade urbaine

- * Du mouvement moderne, on retient le sens de l'espace, du soleil, des vues, de la socialisation de groupes humains.

Notre choix de typologie de référence s'est porté sur « îlot ouvert » ou « îlot libre », théorisé par l'architecte-urbaniste Christian de Portzamparc au années 80,

On procède au prolongement et a la restructuration des voies existantes etal'adoptiond'un module de

5*5 (une trame qui existe au tracé ancien de la ville) pour lotir les ilots a vocation résidentiel et unDOUBLE module de 10*10 pour les ilots a vocation d'équipements.

2. Rapport ville-mer :

a) période coloniale :

a.1)La relation visuelle:

Les places:

A Alger les places sont une composante fondamentale du tissu colonial elles sont inscrites dans une trame parcellaire et jouent un rôle de repère.

Limité de ses trois cotés par le bâti et ouvert sur son quatrième coté à une vue panoramique : le front de mer.



Figure 3.14: tracé urbain spontané coté est

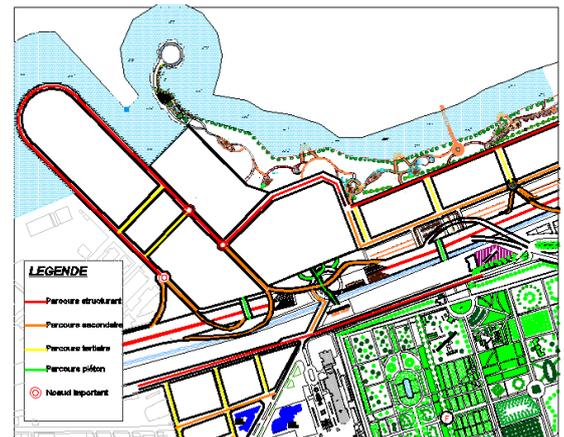


Figure 3.15: prolongement et restructuration des voies

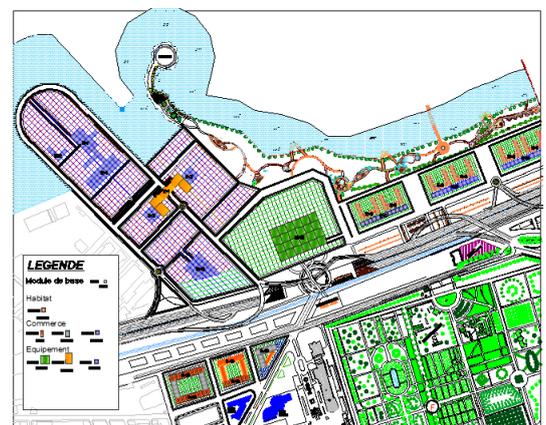


Figure 3.16: Plan de lotisation

Voies mécaniques et parcours piétons :

Hierarchie des façades :

Elle se fait suivant le contexte extérieur dans lequel elles se trouvent, les façades donnant sur une voie principale longeant la mer présentant des caractéristiques spécifiques, elles ont une disposition rythmique des fenêtres avec un décor accentué et une lecture

symétrique avec une hiérarchie horizontale (socle corps et couronnement) cela constitue une façade maritime monumentale.

a.2) La relation physique :

La relation physique est omniprésente dans le noyau colonial d'Alger, et cela malgré l'existence port qui a créé une barrière physique entre la ville et la mer.

b) La période postcoloniale : « 1962 au 2014 »

Après l'indépendance les infrastructures de la ville sont débordées. Face à l'urgence de la situation, les anciennes structures d'urbanisme sont réactivées pour terminer les nombreux chantiers laissés à l'abandon et répondre aux nouveaux besoins des populations qui affluaient massivement de l'intérieur du pays mais en ce moment la ville a perdu toute relation avec la mer et sa baie est devenue sans réflexion.

c) La relation ville-mer d'El Hamma période post coloniale

Absence de vue vers la mer malgré la percée dans sa direction à cause de la clôture du chemin de fer.

1985 : Début de la rénovation du quartier d'EL HAMMA en gardant seulement un contact visuel avec la mer.



Figure 3.17 : Place de la grande poste vue dégagée vers la mer



Figure 3.18 : Escaliers en face de la mer



Figure 3.19 : passerelle menant à la mer

Source documents :

Thèse de fin d'étude Aménagement de la partie centrale de la baie d'Alger –promotion 2009/2010 option AZUL//mémoire pour une meilleur image de la baie d'Alger « restructuration du quartier d'el hamma » 2012-2013 présenté par Belhouchetkahinamouna Djillalimadina ;Hasninaima

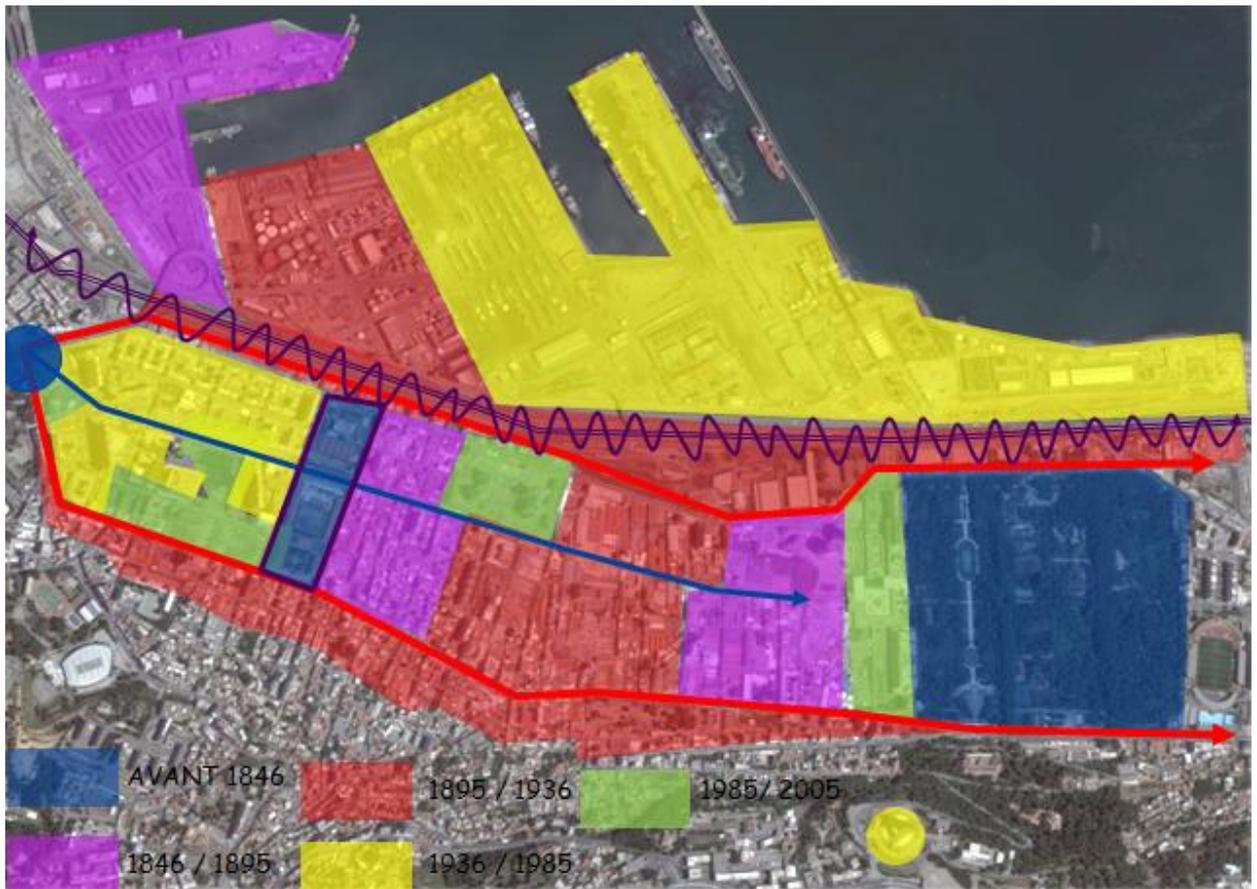


Figure 3. 20: Synthèse de la diachronie

4. Synthèse de l'étude diachronique :

D'après notre étude historique du Hamma , on peut dire que ces mutations et croissances urbanistique étaient le résultat de beaucoup de facteurs et éléments a savoir :

-Des éléments naturelles : la mer ; la topographie du site

-Les éléments artificiels : les deux axes structurants Hassiba et Belouizded.

On a remarqué également les éléments qui peuvent être considérées comme des barrières de croissance

- 1- Chemin de fer et l'autoroute
- 2- Les ateliers de la SNTF
- 3- les friches Portuaires

On peut dire que le Hamma dans un long processus de formation et de transformation est passé d'un caractère rurale à un autre urbain industriel et puis résidentielle se qui explique les différentes formes des tissus urbains le résultat des vocations du quartier : trame régulier (orthogonale) et une trame irrégulière.

5. Le constat de la baie d'Alger :

5.1. Sur le plan urbain :

a) Absence d'articulations entre la ville et la mer:

Dissociation de la cote avec l'intérieur de la ville : (Voir fig3.21 infrastructures de la baie en annexe)

- à cause du port et de l'infrastructure.
- La RN 11 dans le côté Ouest notamment coté Hamma crée une paroi Épaisse qui isole tout contact entre la ville et la mer.
- La ligne de chemin de fer constitue un obstacle pour l'articulation.
- L'absence de parcours côtier tous au long de la baie.
- Absence de voies perpendiculaires à la mer, relie la mer à la ville

B. Rupture du rythmer des places et du dédoublement parallèle à la mer :

Alger s'est développée en se dédoublant sur toute la partie côtière de sa baie en suivant le versant du mont de Bouzareah, avec une certaine logique géométrique (de dimension D=900m) Cette distance sépare les localité de BabAzzoun et Bab El Oued de la vieille Casbah, les dédoublements ont été marqués par des articulations ,qui délimite les différentes entités, ces éléments articulent l'ensemble de la ville , et les différentes entités entre elles, tandis que d'autres éléments moins importants articulent et appartiennent aux entités. Ce rythme s'arrête la ou la ville a abandonné sont front de mer, (Hussein dey) (Voir figure 3.22rythme de places publiques a la baie d'Alger)

5.2. Sur le plan fonctionnel:

a) L'implantation d'infrastructures industrielles du côté d'El Hamma et tout le long de la RN11 et la présence d'espaces sans fonction

b) Manque d'activité touristique:

La baie d'Alger constitue, en principe, l'une des attractions touristiques majeures de la capitale. Or il n'y a aucun édifice la qualifiant comme tel. À l'exception de quelques édifices comme; le monument des Martyrs (Voir figure 3.23 en annexe)

c) Espaces sans fonction:



Figure 3.24: Port d'El Hamma utilisé comme entrepot

5.3) Sur le plan architectural:

a) Architecture sommaire fragmentée éclatée :



Figure3.25: Hamma derrière les clôtures de la snif

Qui ne répond pas à son positionnement en zone littorale et disparition progressive de l'îlot.

b) L'inexistence d'une façade maritime à partir d'El Hamma :

La façade est caractérisée par un mur de clôture, les façades derrière le mur ne bénéficient pas d'une relation visuelle directe avec la mer à cause de la bande ferroviaire et de l'autoroute.



Figure 3.26 : El Hamma vue du ciel

6. Constat de la zone d'étude:

6.1. Situation :

La situation stratégique dans l'agglomération Algéroise destine les quartiers d'El-Hamma et de Hussein Dey à un traitement urbanistique particulier. Le quartier d'El-Hamma, dans sa configuration actuelle, occupe une place de choix dans la demi-couronne de la baie d'Alger et constitue, avec le quartier d'Hussein Dey, l'essentiel de la plaine côtière entre la place du 1er Mai et Oued El-Harrach. El Hamma avec le jardin d'essai présente le point final du rythme de développement de la ville d'Alger et par conséquent elle présente le point de l'abondance du front de mer. Elle se caractérise par un potentiel foncier important (les friches industrielles), et une topographie plane ce site offre une opportunité pour le réaménagement du tissu existant et l'affirmation de l'hypercentralité dans cette partie de la ville. En plus des avantages cités au-dessus ce site est entouré par des équipements prestigieux : le mémorial des martyrs, les tours WTC, la bibliothèque nationale, l'hôtel Sofitel, le siège du Métro...

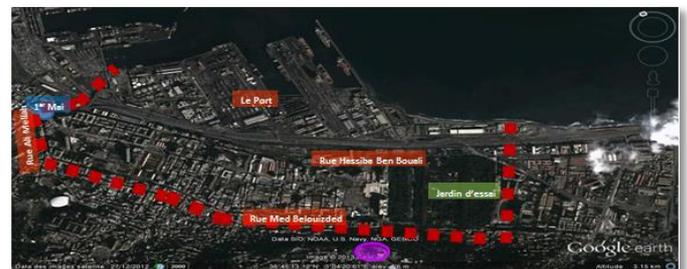


Figure 3.27: situation hamma

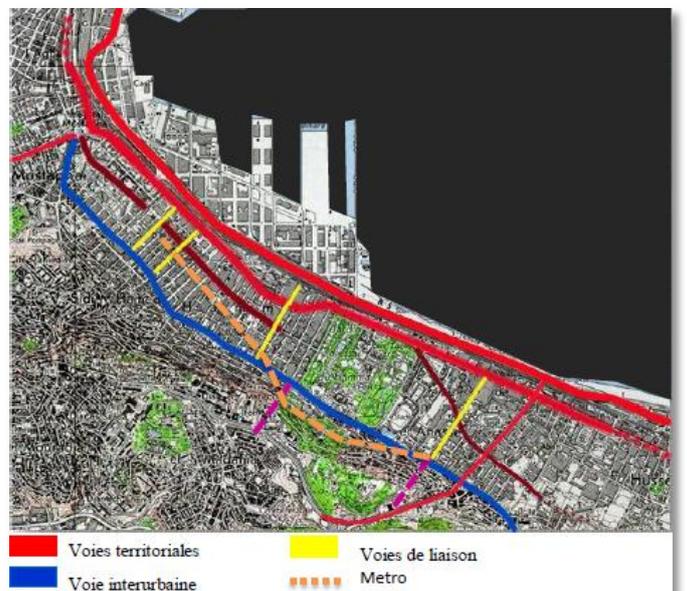


Figure 3.28: schéma d'accessibilité à El Hamma

6.2. Accéssibilité et mobilité

L'analyse des différents modes de déplacement à notre site nous permet de

connaître la relation qu'il entretient avec les sites lointains et immédiats.

Le site est accessible:

A l'ouest : avenue Ali Mellah échangeur du 1er mai trémie de HASSIBA

Au sud : pénétrons des BOULEVARD BELOUIZDAD le téléphérique reliant le HAMMA aux différents quartiers des hauteurs.

Au nord : le chemin de fer longeant le HAMMA Avenue de l'ALN

A l'est : rue HASSIBA et BELOUIZDAD
Le projet du métro en cours de réalisation

Longeant la zone de l'est à l'ouest par son milieu. (Voir fig 3.28)

Suite à la présentation du site Hamma, nous sommes arrivés à identifier 3 sous situations : EL HAMMA intramuros, l'infrastructure de communication et le front de mer. Ces trois situations sont en rupture totale à cause de l'infrastructure routière (l'ALN et le chemin de fer) qui représente un obstacle sur le plan visuel et physique

Absence d'articulations entre les 3 parties et la partie centrale de la baie d'Alger

- une structure industrielle présente un obstacle pour l'urbanisation
- rupture entre EL HAMMA et Alger centre
- Absence de parcours côtiers les reliant.



Figure 3.29: Port d'Alger El Hamma



Figure 3.30: Voie ferrée d'El Hamma



Figure 3.31: infrastructure industrielle d'El Hamma

Absence de liaisons entre la ville et son front de mer:

Dissociation de la cote avec l'intérieur de la ville suite à la position de L'infrastructure de communication le port, on note aussi une absence de voies perpendiculaires à la mer, reliant la mer à la ville.

L'inexistence d'une façade maritime et l'absence de percées vers la mer :

La façade est caractérisée par un mur de clôture, les façades derrière le mur ne bénéficient pas d'une relation visuelle directe avec la mer à cause de la bande ferroviaire et de l'autoroute.

6.3. Etat du bâti:

Notre zone est constituée d'un tissu hétérogène, renfermant un parc de logement qui est passé de 10 208 en 1998 à 9 179 en 2008 (46). cela reflète l'état du bâti soit 15% se trouve en bon état ,25% en moyen état et un têt de 60% pour les bâtisses en mauvais états [47]

6.4. Végétation et espace vert :

Le site d'El Hamma est privilégié en végétation et espaces verts, s'étendant du plateau des ANNASSER, sous forme de terrain boisés, le quartier comprend le jardin d'essai qui recouvre une surface de 30.12ha mais qui resté clôturé et monofonctionnel par rapport à la ville

Le bois des arcades qui compte 30ha de superficie [48] (Figure 3.34)

6.5. Composition du port:

Première partie : « port de commerce »

Le niveau du trafic portuaire du port d'Alger en



Figure 3.32 : rupture de la façade maritime à partir d'El Hamma

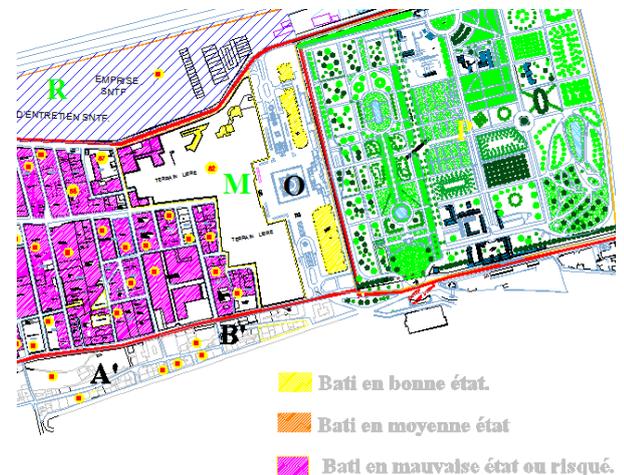


Figure 3.33: Etat du bâti



Figure 3.34: espaces vert et végétation

[47] [48] office nationale des statistiques

Source documents :Mémoire de fin d'étude Pour une meilleure image de marque de la baie d'Alger SMATI Naila et ZEROUALI Sabeha Année universitaire 2010:2011/ mémoire pour une meilleur image de la baie d'Alger « restructuration du quartier d'el hamma » 2012-2013présenté par BelhouchetkahinamounaDjillalimadina ;Hasninaima.

termes d'échange est passé de 62% en 1989 à 67% en 2014 (49) un pourcentage qui reste faible par rapport à l'emprise portuaires surtout du côté d'El Hamma la partie du port est utilisé comme entrepôt

Deuxième partie : « station de dessalement »

6.6) Eléments de repères et points forts du site : (Voir figure 3.36 en annexe)

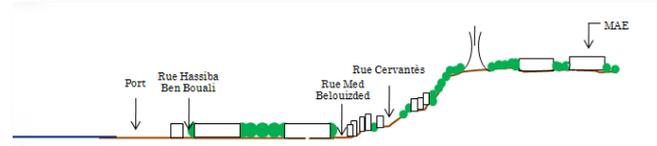


Figure 3.35: Coupe schématique montrant les espaces verts à El Hamma



Figure 3.37: Synthèse de l'étude synchronique

7. Synthèse de l'étude synchronique : figure 3.37

D'après les différentes lectures précédentes ; on est arrivé à élaborer une conclusion qui résume les carences et les potentialités de ce site, les quelles nous ont guidé de déterminer les recommandations à fin d'intervenir :

Les problèmes :

- L'inexistence d'une façade maritime dans la baie d'Alger à partir du quartier d'El Hamma
- Un port utilisé comme entrepôts
- Rupture de la ville avec la mer suite à l'infrastructure de communication (ALN, voie ferroviaire)
- Insuffisance d'espace public ou espace public mal défini.
- Etats des bâtis dégradés avec une architecture sommaire et ne répond pas à son contexte.
- La vocation actuelle du port ne répond pas à ça situation et son environnement ce qui a créé des catastrophes écologiques pour la baie d'Alger
- L'incohérence des activités
- Les façades aveugles le long des axes majeurs

Les potentialités :

- Position stratégique en plein centre de la baie d'Alger.
- Grandes infrastructures de communication (route express, chemin de fer, projet du métro).
- Une importante surface des espaces verts voire forêt des arcades, jardin d'essai.
- Disponibilité foncière (friches urbaine et portuaires), et possibilité d'extension sur la mer.
- L'existence d'équipement de grandes envergures.
- Relief plat
- Proximité du port

8. les propositions urbaine et études sur le quartier d'El Hamma :

8.1. POG (plan d'orientation générale) proposition du COMEDOR 1979 :

LE P.O.G a proposé un nouveau schéma de centralité. Impliquant la réorganisation de certains quartiers, notamment le Hamma.

Ce plan marque la première étape de changement du tissu du Hamma, en effet après avoir été longtemps comme banlieue de la ville d'Alger, où se concentrait l'activité agricole, puis industrielle, le Hamma se retrouve rattrapé par la croissance grandissante du centre. Il se voit affecter un nouveau rôle dans la dynamique urbaine celui d'hyper centre.

8.2. proposition du CNERU : « POS U31 » voir figure 3.38 en annexe

Le P.O.S, U 31 prend en charge la zone de Hamma à Hussein Dey il est divisé en quatre zones :

Zone A : zones d'équipement, centre d'affaires et immeubles de tours

Zone B : zones d'habitat collectif mixte avec la rénovation et la création d'une zone de services liés à la zone portuaire intégrée à l'habitat collectif mixte

Zone C : zone de parc urbain; élargissement de BD Rochai Boualem ; Aménagement des espaces public ; implantation d'équipement constituant un vrai élément de repère (théâtre)

Zone D : zone d'équipement à l'échelle de la ville; tissu à préserver.

La proposition ne prend pas en considération l'aspect mer de la ville car cette intervention n'a pas pris en considération l'ensemble de la baie mais travail uniquement à l'échelle de l'entité.

Aussi cette dernière ne prend pas en compte les relations de la ville avec son port soit aucune solutions pour cette rupture n'est proposé

Le POS est fondé sur une politique qui consiste à injecter des équipements structurant, en négligeant la fonction résidentielle et les enjeux locaux engendrant ainsi la dégradation du cadre de vie, En effet El Hamma compté 10208 Logements en 1998 et 9197 Logements en 2008 dont



Figure 3.40: Promenade de l'indépendance



Figure 3.41: débouche de la Promenade de l'indépendance



Figure 3.42: la Promenade de l'indépendance

728 [50] inhabité cause du cadre de vie dégradé ; des constructions vétuste et du manque d'équipements et d'activité. Cette situation est désolante dans un quartier qui recèle des potentialités inexploité ; cette marginalisation de ce quartier motive notre choix afin de redonner au son image afin qu'elle puisse jouer son rôle d'un quartierphare de la capitale.

8.3. Proposition du PDAU (voir figure 3.39)

Le PDAU proposé un ensemble de promenade a fin de revaloriser l'accès vers la mer les images ici dessous illustre la promenade de l'indépendance depuis le monument des martyres.

9. Intervention :

Port d'Alger :

L'occupation actuelle du port ne peut que donner une mauvaise image à la baie d'Alger dans son ensemble, Cela constitue un vrai obstacle pour l'articulation d'El Hamma et la mer.

Aux lieux d'être un espace de transition le port est mal exploité (entrepôt).

Jardin d'essai :

le jardin a perdu sa valeur à cause du manque d'espaces publics et touristique au long du Br. Belouizdad et Hassiba; se qu'il fait de ce dernier un espace qui fonctionne d'une manière autonome et occasionnel.

Friches industriels et portuaires :

Les ateliers de la SNTF utilisé comme entrepôt (programmé pour la délocalisation) et le port qui est utilisé comme dépôt pour les conteneurs représentent une rupture de la liaison entre le quartier et la mer.

La rupture entre les éléments paysagers et architecturaux existants, des projets d'architecture de grande importance située dans un site en dégradation (bidon ville et habitat vétuste).

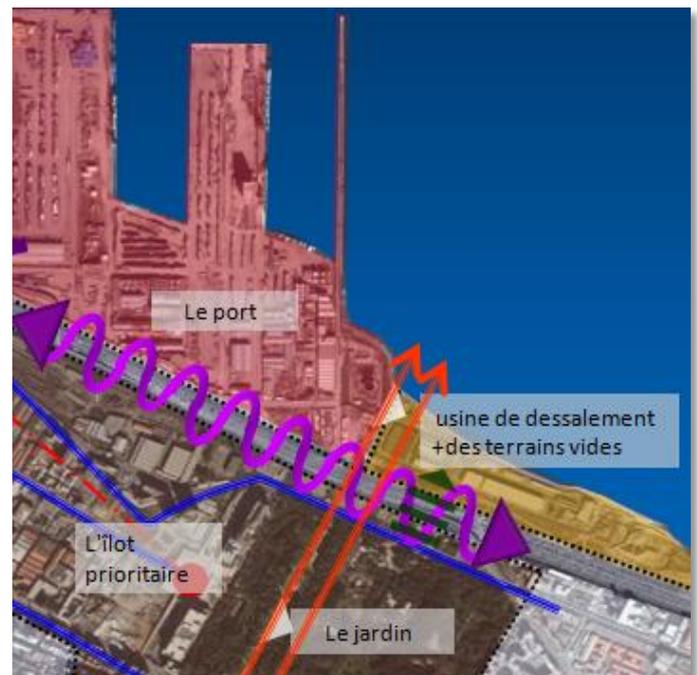


Figure 3.43: synthèse de l'état de fait de l'aire

Ilot prioritaire :

L'îlot comprend des projets d'importance majeure sauf que la mauvaise exploitation du potentiel foncier et un manque de structure viaire nuit à ce dernier.

Infrastructure routière et ferroviaire :

La structure ferroviaire et la voie à grande vitesse (autoroute de l'ALN) bloquent la transition ville / mer, ainsi que le cachet vétuste du quartier a fait que la rue Hassiba perd son caractère de boulevard.

9.1) Recommandations :

- **Requalification** de certains axes : Hassiba B, ALN, Rochai Boualem
- **Création** d'une homogénéité dans le tissu d'après une continuité visuelle
- **Requalification** de certains îlots : formes et exploitation
- **La Liaison** entre la haute et la basse ville
- **Organisation** des espaces extérieurs : place ; espace vert
- **L'amélioration** de la vie urbaine de ce quartier et création d'une image qui va l'identifier au future.
- **Réconcilier** la ville avec son front de mer

9.2. Schéma de principe générale :

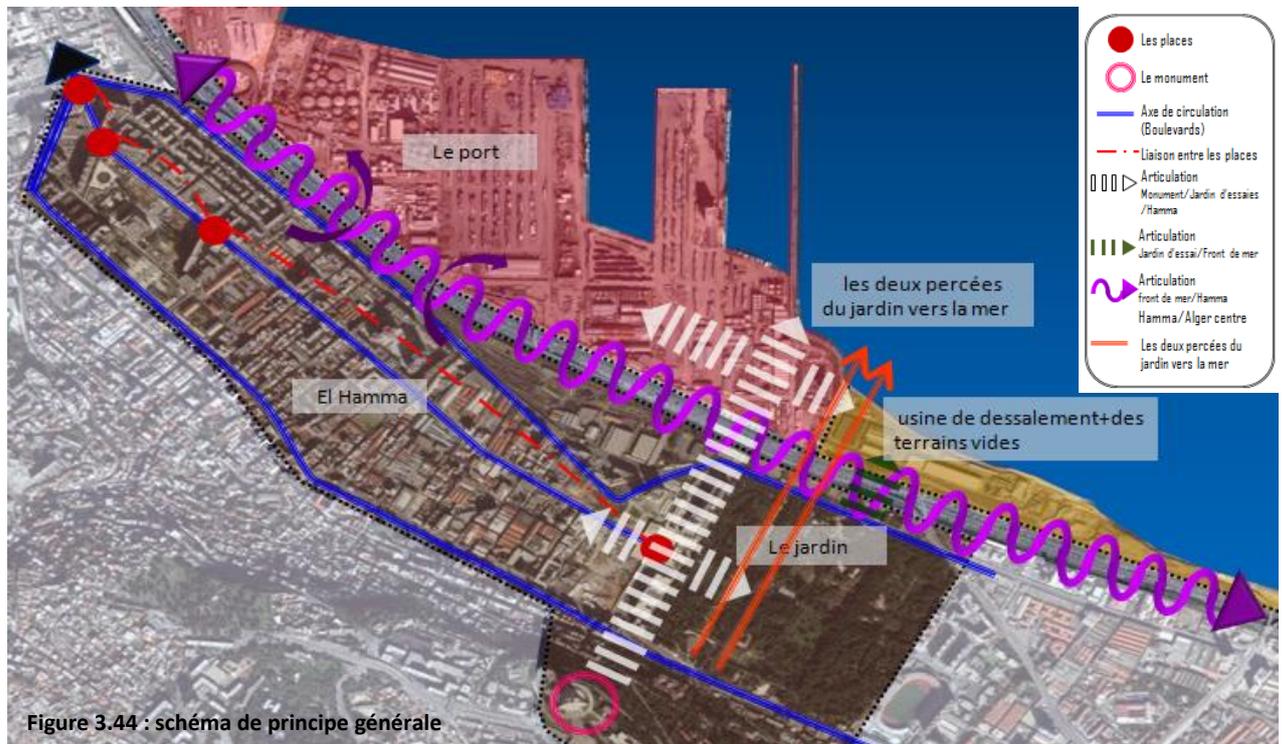


Figure 3.44 : schéma de principe générale

- ✓ Réaménagement de la partie centrale d'EL HAMMA en créant une articulation entre Hamma et Alger centre, et Hamma et son front de mer et requalification des grands boulevards, rochai Boualem, Hassiba Ben Bou Ali et Belouizdad et création d'une articulation entre les places de EL HAMMA.
- ✓ Donner a la rue Rochai. Boulam l'image d'un boulevard urbain, et redonner au quartier HAMMA une image de marque en réaménagent les rives des trois axes (Rochai, Hassiba, Belouizded)

- ✓ Aménagement des terrains abandonnés. Et réaménagement du port
- ✓ Aménagement d'une esplanade en bord de mer sans obstruer les deux percées existantes du jardin d'essais vers la mer, et aménagement d'un groupe d'activité a vocation balnéaire.
- ✓ Prévoir une délocalisation d'une partie des activités du port et une reconversion en activité touristique pour relancer l'animation.

- ✓ Créer une articulation entre le monument et le jardin d'essais jusqu'au front de mer et
- ✓ Renforcer la liaison entre le monument et le jardin d'essai en allant jusqu'au front de mer en créant un axe d'aménagement en ouvrant l'espace fermé du jardin vers l'extérieur (Hamma) et vers le front de mer.

bibliothèque dans le but de créer une articulation en profondeur entre ces éléments importants. (Voir fiche technique)

Désignation	Surface (m ²)	Nombre	Parkings
Habitat et commerce	9050.80	/	/
Habitat haut standing	Semi collectif 3600.20	84	244
	collectif 3640.50	144	
Gare maritime	6000.20	1	272
Hôtel	3000.00	1	164
Tour d'affaire 1	3080.90	1	116
Tour d'affaire 2	3264.40	1	204
Parcs urbain	40160	3	852
Total	71800	/	1852

Figure3.46: Fiche technique

9.5. Plan de masse :



Figure3.47: plan de masse



Figure3.48: Vue Sur le boulevard Hassiba

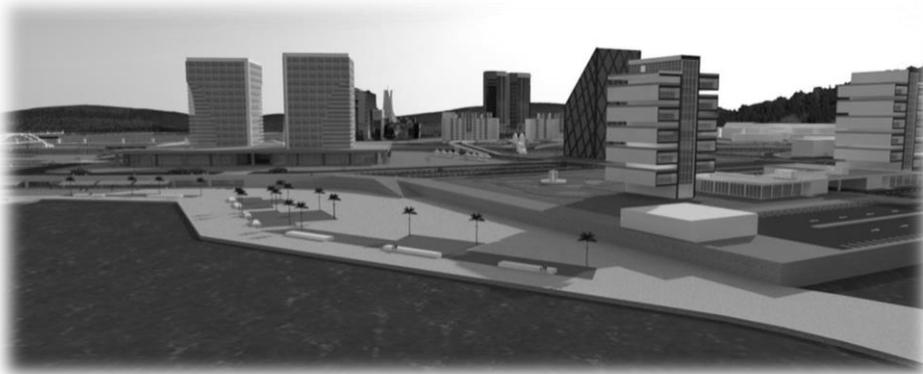


Figure3.49: Vue Sur la balade du front de mer



Figure3.50: Vue Sur la gare maritime

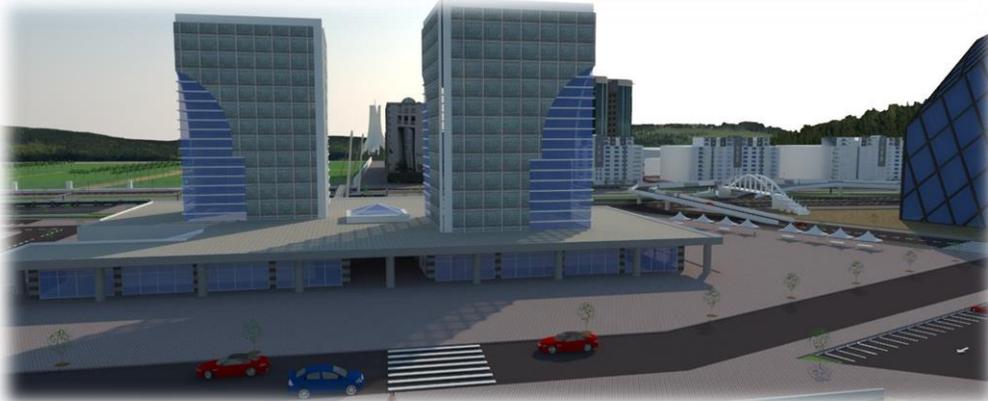


Figure3. 51: Vue Sur le centre d'affaires



Figure3. 52: Vue Sur l' hôtel et le centre d'affaires



11. Conclusion du chapitre :

Nous avons pu, au terme de cette année, aborder plusieurs aspects de la thématique de reconversion de la ville portuaire, certains aspects ont été développés avec intensité, d'autres un peu moins.

L'atelier « Architecture et projet urbain » nous a permis d'approcher des problématiques à des échelles différentes.

A commencer par la problématique d'insertion du projet urbain comme outil d'intervention en général, jusqu'à l'interprétation de la thématique à travers le projet urbain ensuite la matérialisation du projet par un plan d'aménagement.

Les enseignements acquis et les informations collectées nous ont permis de comprendre l'ampleur et la complexité du projet urbain, ces acquis nous ont aidés à affirmer que chaque projet urbain s'adapte à une situation précise et se fait à long terme.

A travers notre projet « Aménagement du front littoral - reconversion de la ville portuaire - cas d'El Hamma - nous avons essayé de palier les contraintes rencontrées au niveau des différentes échelles.

De plus le port et les relations ville port se trouvent négligés dans les programmes d'aménagement, en effet nous vivons aujourd'hui une rupture entre les deux entités ce qui est dommage vu l'apport sociale et économique et environnementale lors de la liaison de ces deux derniers.

Dans notre cas d'études nous avons pris en considération plusieurs principes de la mixité fonctionnelle avec une hiérarchisation entre les centralités et les axes de transports, l'importance de l'espace public et la revalorisation de l'interface urbano-portuaire. Afin d'améliorer le cadre de vie et arriver à une entente entre l'espace portuaire et l'espace urbain afin de réagir comme un tout unique.

Bibliographie :

Ouvrages

- CHALINE, C., RODRIGUES-MALTA R. (1994) *Ces ports qui créèrent des villes*, Paris : L'Harmattan
- BONILLO J.L., DONZEL A, FABRE M. (1992) Métropoles portuaires en Europe, *Cahiers de la recherche architecturale*, n° 30-31, Marseille : Parenthèses, 212 p.
- *Ignalina*, (quatrième édition, 2010) Le projet urbain, Collection : *Que sais-je ?* 128 p.
- *Catherine Charlot-Valdieu et Philippe Outrequin* (1 mai 2006) « Développement durable et renouvellement urbain », Paris *l'Harmattan*; Collection : *Villes et entreprises* 296p.

Revue :

- PRELORENZO C. « La ville portuaire, un nouveau regard, évolutions et mutations » *Rives méditerranéennes* Numéro 39, 2011.
- RODRIGUES---MALTA R., « Villes portuaires horizons 2020 », *Méditerranée*, 111 2008, <http://mediterranee.revues.org>
- « Les villes portuaires en Europe, Analyse comparative, Rapport Final » Septembre 2004, Etude réalisée pour l'institut de recherche en stratégie industrielle et territoriale.
- La relation ville-fleuve-port dans les projets urbains : acteurs et instruments d'une reconexion (Strasbourg, Lyon). <http://cybergeo.revues.org/26118>.
- Histoire de l'architecture - les essentiels de national géographie.

Mémoires :

- Master 2 Sciences Pour l'Environnement, Spécialité Géographie appliquée à la gestion de l'environnement littoral Étude menée et présentée par Noémie THOMAS « Éléments de diagnostic sur le renouvellement urbain en Poitou-Charentes ».
- Mémoire de master 2 de l'école nationale supérieure d'architecture Paris Val de Seine par Akrouh Anouar- « La reconversion de la ville portuaire, une réconciliation de la ville avec le port ».
- Travail pratique de master2 session 2008-2009- Berbar Abdessamed.
- Mémoire de fin d'étude –école d'architecture de Casablanca présenté par Glaoui Khaoula « Reconversion du Port de Tanger Ville. La Réconciliation des Territoires Ville-Port ».
- Mémoire de fin d'étude option AZUL 2010-2011 réalisé par Smati Naila et Zeroulai Sabeha « pour une meilleure image de la baie d'Alger récupération et restructuration de la partie centrale de la baie d'Alger »
- Mémoire de magistère de l'université de Mohamed Khider Biskra 2011-2012 sous le thème « L'étalement urbain et les contraintes physiques et naturelles-cas de Bou Saada -> présenté par DECHAICHA Assoule.
- Thèse de fin d'étude Aménagement de la partie centrale de la baie d'Alger –promotion 2009/2010 option AZUL.
- Mémoire de magistère en architecture spécialité habitat –vers une lecture typologique du tissu résidentiel colonial de la ville d'Alger- cas des immeubles d'habitation du 19ème siècle d'Alger par Abdennour Oukaci.

WEBOGRAPHIE

Sites officiels :

- Mairie de Marseille : <http://www.mairie-marseille.fr>
- Port Autonome de Marseille : <http://www.marseille-port.fr>
- Euroméditerranée : <http://www.euromediterranee.fr>
- Association Un Centre-Ville Pour Tous : <http://www.centrevillepourtous.asso.fr/>
- www.alger-roi.net Histoire de l'architecture - les essentiels de nationale géographie.
- <http://www.europe-urbain.org>
- <http://www.developpement-durable.gouv.fr>

Journaux en ligne

- Journal d'architecture Aroots : <http://www.roots.org/notebook/article23.html>
- Les Echos : http://www.lesechos.fr/regions/atlas/villes/atl_002_039_01.htm
- Le Moniteur : <http://www.lemoniteur-expert.com/index.asp>

REFERENCE :

1. Bonillo J. L., Contribution à une histoire critique du projet architectural et urbain, Thèse d'H.D.R., Laboratoire INAMA, E.N.S.A.Marseille, (Mars 2011).
2. Devillers, Ch., « Le projet urbain », in Architecture : recherche et action, Actes du colloques des 12 et 13 mars 1979 à Marseille/Palais des Congrès, Paris, Ministère de l'Environnement et du cadre de vie, CERA/ENSBA. Concernant cet auteur, voir également: Devillers, Ch., Pour un urbanisme de projet, mai 1983 ; et Conférences paris d'architectes, pavillon de l'arsenal 1994 – Christian Devillers, Le projet urbain, et Pierre Riboulet, La ville comme œuvre, Paris, éd. du Pavillon de l'arsenal, 1994.
3. Intervention de Ch. Devillers en Mars 1979 au colloque intitulé Architecture : Recherche et Action au Palais des Congrès de Marseille.
4. Bonillo J. L., L'analyse morphologique et le projet urbain dans Intergéo-Bulletin, 1995, n° 118.
5. Introduction à l'urbanisme opérationnel A.Zucchelli
6. Elément d'introduction à l'urbanisme M. Saidouni, éditeur Casbah 1999 Relié: 259 pages (p130).
7. Coing Henri ; Rénovation urbaine et changement social. L'îlot n° 4 (Paris 13e)
8. office national des statistiques.
9. Rapport du CNERU (centre nationale de l'étude et de la recherche appliqué en urbanisme)
10. Annuaire statistique des ports de commerce d'Algérie, Ministère des transports.
- 12-DEVILLERS, Christian, 1994 : *Le projet urbain*, Éditions du Pavillon de l'Arsenal, Collection les mini Pa, Paris
- 14Patrizia Ingallina, *Le projet urbain*, Collection : *Que sais-je ? Édition*, 2010.
17. Catherine Charlot-Valdieu et Philippe Outrequin « Développement durable et renouvellement urbain » : édité par l'Harmattan , 1mai 2006 ; Collection ; *Villes et entreprises*.
- 18 .19.20 .Rapport de la commission mondiale sur l'Environnement et le développement (Commission Bruntland), les éditions du Fleuve, 1989, traduction française de Our common, 1987.
21. Sylvanie le Garrec Sylvaine LE GARREC, sociologue, chargée de recherche et Energie »
- 22 .Citation de LE GARREC Sylvaine, “ *Le renouvellement urbain, la genèse d'une notion fourre-tout* ”, collection recherche, n°160, PUCA, février 2006, 91 p. extraites de l'ouvrage

de BENTAYOU Gilles, *Le renouvellement urbain (2000-2006)*, Enjeu et enseignement d'un programme de recherche, PUCA, octobre 2008.

23. ANTONI J-P., *Lexique de la ville*, Edition ellipses, octobre 2009.

25. BADARIOTTI D., « Le renouvellement urbain en France du traitement morphologique à l'intervention sociale », *HAL-SHS*, 22 décembre 2006.

25. DOUART P., *La ville méditerranéenne : le renouvellement durable des éléments patrimoniaux dans un contexte de géogouvernance*, Thèse de Doctorat de géographie, Université de Provence, juin 2008.

26. BONETTI M., TUAL M., LLORENTE M., BAILLY E., « *Les enjeux du renouvellement urbain durable* », Rapport intermédiaire, CSTB, laboratoire de sociologie urbaine générative, juin 2011.

28. CHALINE Claude, *La régénération urbaine*, PUF, Que sais-je?, septembre 1999.

29. élément d'introduction à l'urbanisme, M. Saidouni; p130.

30. restructuration de Hamma – Hussein dey, Analyse et proposition d'aménagement, Octobre 1985, P 56.)

31. Introduction à l'urbanisme opérationnel et à la composition urbaine , A. Zucchelli ; volume 02, P59.

32. Introduction à l'urbanisme opérationnel et à la composition urbaine ; A. Zucchelli ; V 02, P61.

33.élément d'introduction à l'urbanisme, M. Saidouni (enseignant à l'EPAU); P129.

34. Association Internationale Ville-Port, décembre 2005, Rotterdam /**(35)** Rachel Rodrigues Malta Docteur en urbanisme (Paris 12, 1996). Chercheur en géographie culturelle et aménagement

36. (Chaline, 1999, p. 71) « Ces Ports qui créèrent des villes »_Editeur : Rachel Rodrigues Malta : L'Harmattan Date_d'édition : 1994. Collection : *maritimes*.

38. Coordonnée par T.BAUDOUIN, M.COLLIN et C.PRELORENZO « **Urbanité des cités portuaires** » Edition l'Harmattan, Paris, 1997

39. BONILLO J.L., DONZEL A, FABRE M. (1992) Métropoles portuaires en Europe, Cahiers de la recherche architecturale, n° 30-31, Marseille : Parenthèses, 212 p

40. Stratégie mondiale pour le développement des aires portuaires et le respect Du milieu marin, Décembre 2009.

41. Conférence internationales des villes portuaires en cadrée par l'Association Internationale des Villes et Ports, le Havre, France.

42. la ville et ses dangers :Chaline C.et Dubois-MauryJ.(1994),la ville et ses dangers-articles ;n°577 ;vol 103,page 323-324.(p49)

43. Claude Chaline, La régénération urbaine, éditeur PUF, collection Que Sais-Je numéro 3469.127p

44 .CANTAL DUPART, M., CHALINE C. (dir.) (1993) *Le port cadre de ville*, AIVP, Paris :L'Harmattan

45.46. <http://www.euromediterranee.fr>

47. Témoignage dans le journal d'euroméditerrané « vivre de le nouveau Marseille »

48. PAROLES Zaha Hadid dans le journal d'euroméditerrané « vivre de le nouveau Marseille »

49. PAROLES DE Frank Geiling dans le journal d'euroméditerrané « vivre de le nouveau Marseille »

47.48.52 Office nationale des statistiques.

Annexe :

Chapitre1 :

Figure 1.1: schéma explicatif de la notion de la durabilité.

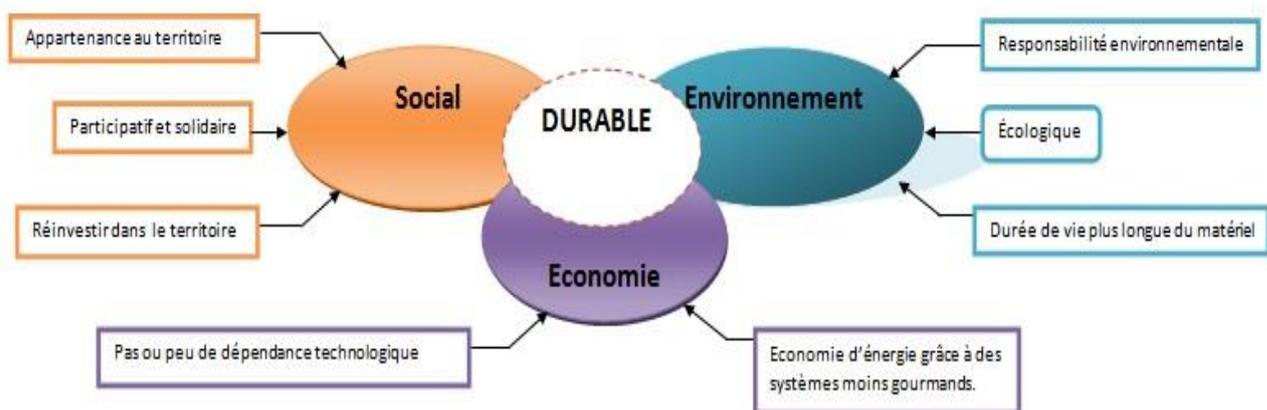


Schéma explicatif de la notion de la durabilité

Chapitre2 :

Figure 2.1 : Exemple de réhabilitation urbaine.



Figure 2.2 : Exemple de rénovation urbaine



Figure2.3 : restructuration urbaine



Figure2.4 : la réorganisation urbaine



Figure 2.5 : La requalification des espaces collectifs et publics.



Figure 2.6: La redistribution optimale des équipements publics et commerciaux



Figure 2.7: La reconstitution d'un nouveau quartier suite à des actions de démolition.



Figure 2.8 : Tableau des grandes séquences technologiques sous-tendant l'évolutions des water fronts et du couple ville-port.

Phasage	Relation ville/port	Déterminants technologiques
Phase I Pré industrielle Avant le XIXème	Ville et port sont imbriqués, avec faible spécialisation fonctionnelle du territoire	navigation à voile navires en bois
Phase II Industrielle XIXème et début XXème siècle	Ville et port sont juxtaposés Très forte spécialisation de l'espace portuaire Coupure totale entre ville et eau	navire en métal combustible : charbon machine à vapeur chemin de fer
Phase III Post industrielle A (années 1970-1980)	Suburbanisation de la population et de certaines activités portuaires Désurbanisation, formation de friches, expériences de reconversion séparation du port et de la ville	gigantisme des navires combustible pétrolier transport routier
Phase IV Post industrielle B (années 1990-2000)	Esquisses de réurbanisation mutation fonctionnelle généralisée des waterfronts	Economie de l'information et de la communication Temps libre Culturel

Figure 2.9 : La ville se développe autour du port, articulation étroite.

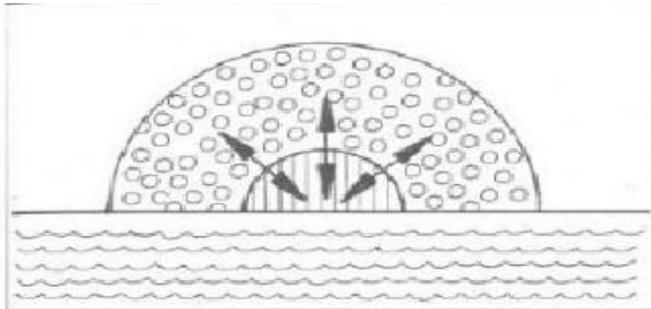


Figure 2.10 : Développement des installations portuaires et industrielles le long du front de mer. Passage des lignes de chemins de fer et de routes entre la ville et le port.

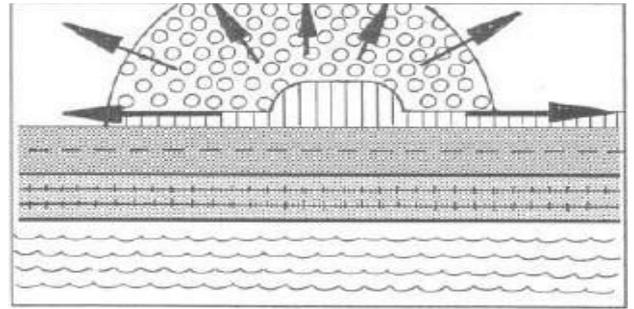


Figure 2.11 Développement centrifuge ville-port. Des autoroutes à grande vitesse et des nouvelles barrières cloisonnent l'espace portuaire.

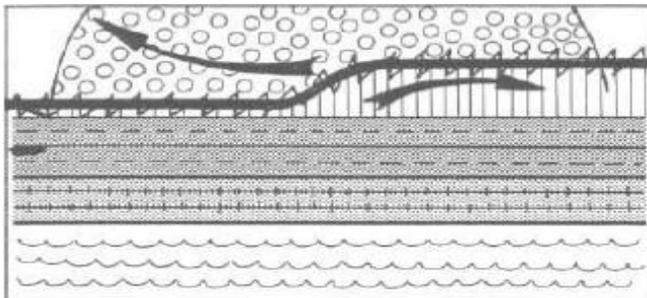


Figure 2.12 : Le port glisse vers l'aval suivi par les industries, les autoroutes et autres barrières persistent sur le front d'eau. Création de friches et de no man's lands.

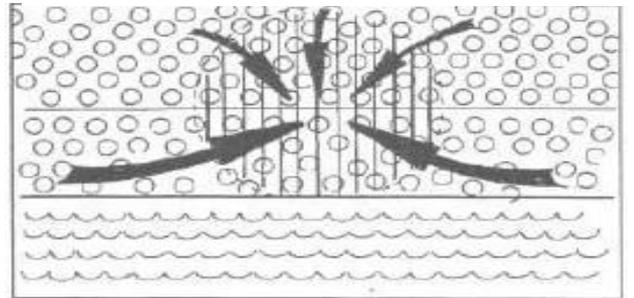
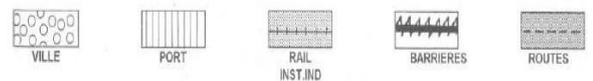
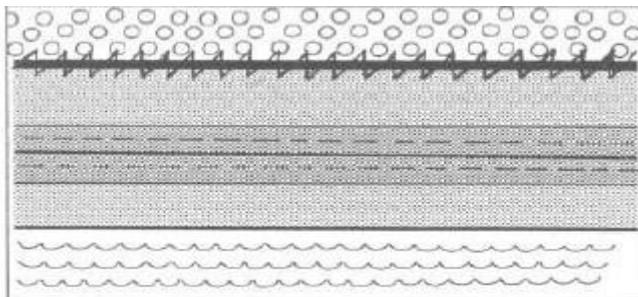
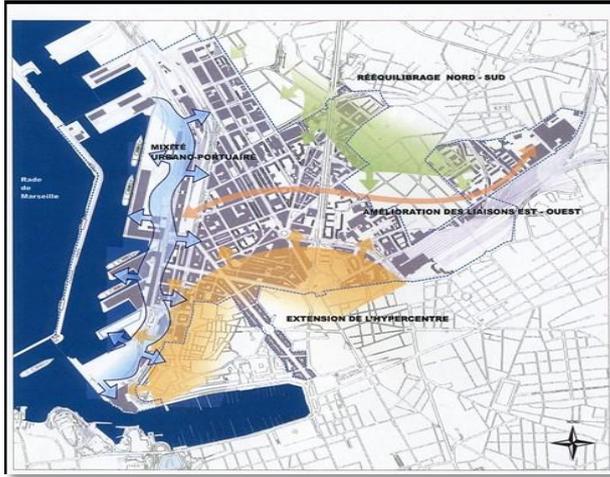


Figure 2.13 : Les fonctions tertiaires s'installent sur les quais affectés, la ville se recentre sur le front d'eau.



Chapitre3 :

Carte 2.21 : schéma générale de l'euro-méditerranéen.



Carte 2.22 : ZAC-En bleu, le Bd du littoral



Figure 2.24 : La vue actuelle sur le J4 et le fort St-Jean



Figure 2.32: étude de densités des habitations du Parc habité



Figure3.5 : Evolution historique de la Baie, Période Phénicienne et période Romaine



Figure3.11: Evolution historique des typologies de la baie d'Alger

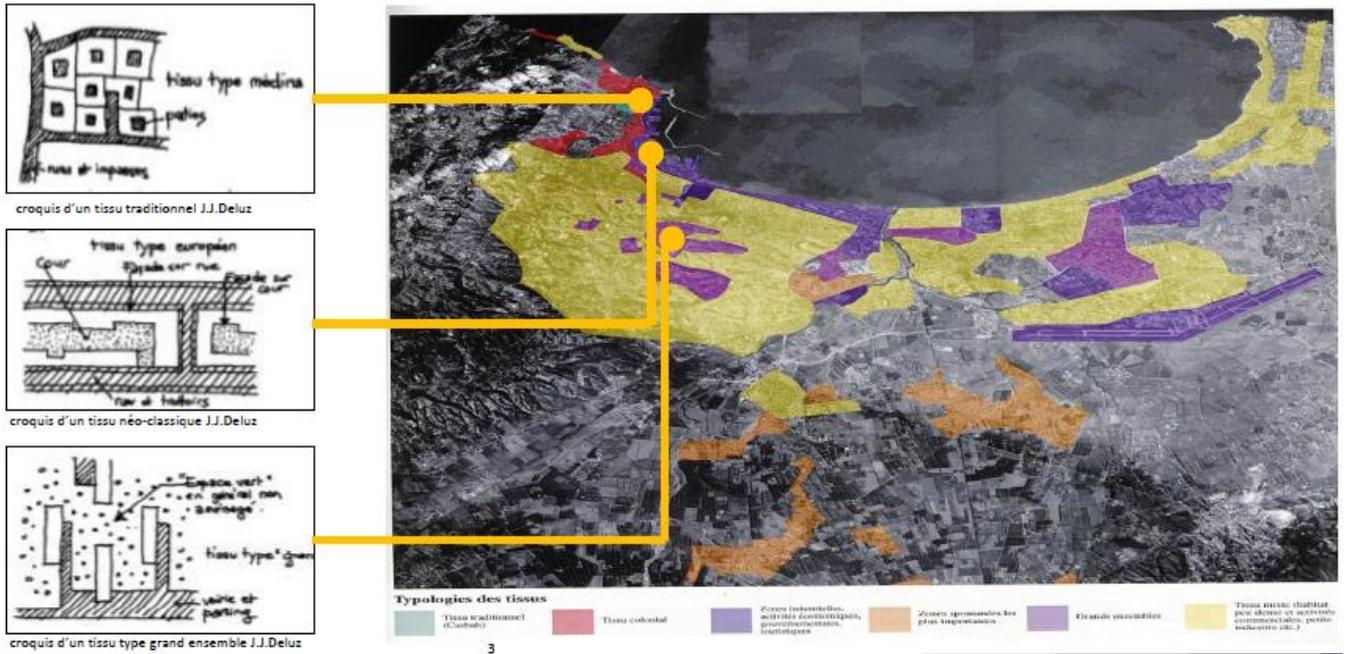


Figure3.21 : infrastructures de la baie

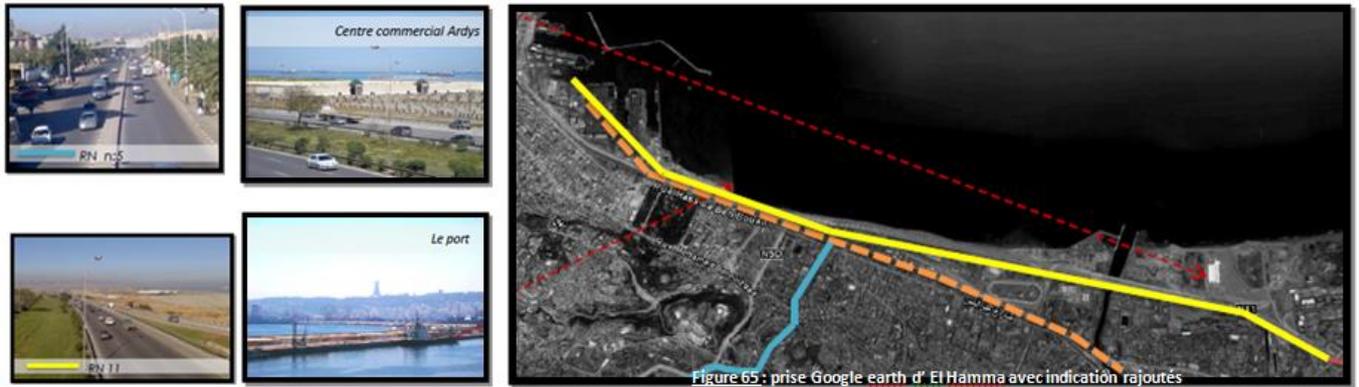


Figure3.22 : rythme de places publiques a la baie d'Alger



Figure 3.23 : Monument des martyres



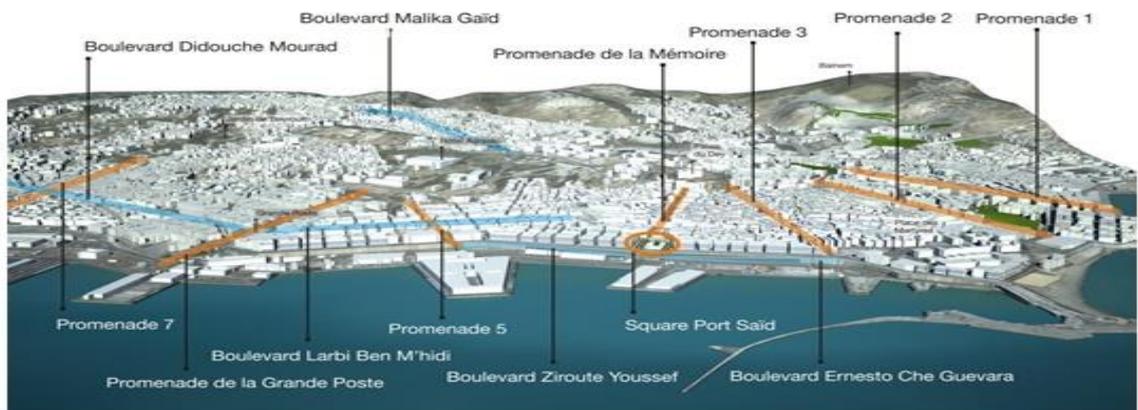
Figure 3.36 : Eléments de repères et points forts du site



Figure 3.38 : carte du pos U31 Hamma Hussein Dey



Figure 3.39 : Proposition du PDAU d'Alger



APPROCHE HISTORIQUE

Cartes & Plans



Développement Urbain

EL-HAMMA OTTOMANE OÙ LES JARDINS DU DEY

- Sous le règne des Ottomans, **El-Hamma** (les jardins du dey) était une zone à caractère agricole, faisant partie de la campagne d'Alger.
- Le réseau viaire (route de Constantine et de Laghouat) commençait à prendre forme avec les phéniciens et leur système de cabotage et ensuite les romains et leurs troupes militaires pour finir avec les ottomans et leur réseau d'échanges commerciaux et de caravansérails (café de ben aknoun et de Hydra).

Commentaires Complémentaires

- La ville ne se limitait pas au périmètre intra-muros « Kasbah », car un territoire plus vaste l'entourait: une campagne verdoyante aux végétations tantôt sauvages tantôt luxuriantes appelés les jardins du DEY.

Le Port	Chemin de fer	Terres agricoles
La Mer	Jardin d'essai	Maison de campagne
Limites du terrain	L'arsenal	Ilots détruits
Habitat	Industrie	Grandes Réalisation Gouvernementales

Illustrations



EL-HAMMA 1832-1846 LE JARDIN D'ESSAI OÙ LA NAISSANCE D'UN REPERE

- À cet époque **EL-HAMMA** est une banlieue agricole de l'agglomération algéroise irriguée par l'aqueduc d'**El-Hamma*** venant de Oued Kniss et longeant l'actuel rue Belouizdad.
- Début d'aménagement du jardin d'essai qui valorisera le site.
- On constate une occupation graduelle d'activités industrielles le long de Oued Kniss.

- Dès leur arrivée en 1830, les colons tendaient à affirmer la supériorité de la civilisation occidentale. Alors, un urbanisme moderne à l'europpéenne, fondé sur la régularité et les larges perspectives fut adapté.

- Toutes les opérations revêtaient un caractère militaire dont le souci était la réalisation de liaisons rapides permettant le déplacement des troupes.



1846-1895 EL-HAMMA ET L'INDUSTRIALISATION

- Affirmation d'**El-Hamma** en tant que zone industrielle.
- L'installation du chemin de fer, et la création d'industries périphériques.
- Début d'aménagement du port;
- Extension du jardin d'essai.
- On compte alors 3 types de tissus urbain
 - Tissu industriel
 - Terrains agricoles
 - Habitat

- L'installation du chemin de fer, et la création d'industries ont entraîné une exode rural massive.

- Le chemin de fer constitue le début de la rupture entre le site et la mer.

- Début d'aménagement du port qui est un élément de centralité pour le site.

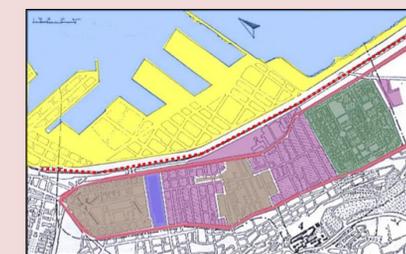


1895-1936 EL-HAMMA ET L'URBANISATION

- Urbanisation totale du quartier
- Le tissu de l'habitat prolifère par la construction d'un groupement de logements sociaux du type HBM en 1928.

- Époque caractérisée par l'accroissement des activités du port et des industries qui a assuré un peuplement de masse.

- A ce niveau la rupture entre le quartier et la mer est déjà prononcé par le chemin de fer est accentué par les hangars et locaux industriels



1936-1958 RENFORCEMENT DE L'ASPECT INDUSTRIEL A EL-HAMMA

- Extension finale du port.
- Construction de logements sociaux avec le mouvement moderne apparait une nouvelle typologie: LA BARRE
 - Les HBM (habitat bon marché)
 - Les HLM (habitat à loyer modéré)

- La disponibilité des assiettes foncière diminue alors que la demande de logements augmente.

- L'aspect industriel forme un écran qui isole le site.

- Cette extension du port permet au quartier qui était initialement à la périphérie du centre d'Alger de participer à sa centralité. D' autre part le port accentue la rupture avec la mer.



EL-HAMMA RENOUVELLEMENT ET RESTRUCTURATION PHASE I 1958-1985

- Devant l'état de vétusté du bâti il y'a une réelle volonté politique de créer un nouveau centre..
- Des assiettes foncières sont dégagées par la démolition des ilots dont le bâti est en mauvais état dans l'optique d'un renouvellement urbain selon un plan d'urbanisme planifié.

- On constate que la façade urbaine du front de mer laisse place à une façade de hangars et de locaux industriels au niveau d'**el hamma** ce qui constitue une 2ème rupture cette fois entre le quartier et le centre d'Alger.

- Le ravin de la femme sauvage est à cette époque bâti de manière qui selon DELUZE est désastreuse. Ce qui en fait une 3ème rupture entre le quartier et Riadh el Fath et la partie haute .



EL-HAMMA RENOUVELLEMENT ET RESTRUCTURATION PHASE II 1985-2005

- De nouveaux équipements émergent dans le décor du Hamma, le CNERU (Centre National d'Etude et de la Recherche Urbaine) a élaboré des plans de restructuration d'El-Hamma, parmi ces projets on peut citer :
 - ✓ L'îlot prioritaire (Hôtel Sofitel, la bibliothèque nationale)
 - ✓ L'îlot des Halles (logement standing, service) en attente
 - ✓ L'îlot Bel Haffaf (projet d'habitation avec commerce)
 - ✓ La ligne du métro

- De nouveaux équipements émergent dans le décor d'El Hamma en vue de créer un nouveau pôle de centralité.

- Le métro comme élément participant à la centralité du quartier en facilitant l'accès à el hamma et au jardin d'essai qui jusque là étaient plus au moins imperméables malgré les nombreux accès.

- « **L'histoire est le témoin des temps, la lumière de la vérité, la vie de la mémoire, l'institutrice de la vie, la messagère de l'antiquité** » **Cicéron**



➤ CONSTATS:

✓ Le site d'el-hamma jouit de fortes potentialités (relation directe avec la mer, proximité du centre d'Alger, le versant.....etc.) mais l'évolution du tissu urbain a isolé le quartier à tel point **qu'on peut pas s'empêcher de croire qu'il y'a une véritable volonté d'isoler le quartier de ses propres potentialités initialement existantes.**

✓ Rupture avec la mer « le port, l'autoroute de l'ALN, le chemin de fer, les locaux et hangars industriels....» .

✓ Rupture avec la partie haute « RIADH EL FATH » et ce par l'occupation anarchique du versant.

✓ Rupture avec le centre d'Alger par l'interruption de la continuité de la façade urbaine du front de mer qui à partir du 1^{er} mai se transforme en bidonville constitué de vieux hangars.

➤ CONCLUSION:

Le tracé actuel du quartier n'est autre que le résultat du tracé agricole préexistant.