



Université Saad Dahleb Blida 01
Institut d'Architecture et d'Urbanisme
2018/2019

MEMOIRE DE MASTER

Option : Projet Urbain

**Thème : Recomposition Urbaine des Petites Villes
Côtières du XIX^e Siècle**
**Intitulé : Aménagement de l'Interface Ville-Mer de
Aïn Tagouraït**
Projet : Hôtel Balnéaire

Par : Tlemçani KARIMA

Amariche FAHIMA

Encadré Par : **Mr. KACI.M**

Mr. BENACER.H

Responsable du master :
Dr. Arch. Mohamed ZERARKA

JUILLET 2019

RESUME :

Les villes côtières, de par leurs situations stratégiques comme point de rencontre entre la terre et la mer et leurs richesses paysagères, constituent un lieu d'attractivité et une source de développement.

L'Algérie quant à elle compte parmi les grands pays littoraux avec une bande côtière de plus de 1200 Km de longueur et une armature urbaine côtière important atteignant les 100 villes, néanmoins la majorité de ces villes posent la question du lien entre la mer et la ville.

Le travail principal de cette recherche porte sur les villes côtières et discute comme thématique la Relation Ville-Mer en se basant sur la problématique de la Rupture Ville-Mer notamment dans le cas de petites villes du XIX^e siècle, tout en adoptant le cas de la ville de An Tagourait pour développer la problématique spécifique.

L'objectif de cette étude est de savoir la manière d'intervenir correctement dans la ville dans le but de l'ouvrir vers la mer avec un projet de Recomposition Urbaine prenant en charge la nouvelle vocation (Tourisme balnéaire) de la ville, l'intégration au site et le respect du contexte urbain et naturel de la ville, par le biais d'un aménagement de l'interface ville-mer qui vise à tisser la ville à son front de mer.

Mots Clés : Ville Côtière, Rupture Ville-Mer, An Tagourait, Balnéaire, Recomposition Urbaine, Ville du XIX^e siècle.

ملخص :

تشكل المدن الساحلية ، نظرا لموقعها الاستراتيجي (نقطة الالتقاء بين البر والبحر) و ثراء طبيعتها، بيئة جذابة ومصدرا للتنمية.

تعتبر الجزائر واحدة من الدول الساحلية الكبرى بشريط ساحلي يفوق طوله 1200 كيلومتر، وهيكل عمراني ساحلي مهم يضم ما يصل إلى 100 مدينة ، ومع ذلك فإن غالبية هذه المدن تثير مسألة العلاقة بين البحر و المدينة.

يتمحور الموضوع الرئيسي لهذا البحث حول المدن الساحلية ويتناول كقضية "علاقة المدينة بالبحر" حيث يركز على مشكلة الانقطاع بين المدينة و البحر و ذلك في حالة المدن الصغيرة الناشئة في القرن التاسع عشر، و يدرس مدينة عين تاغورايت كمثال لتطوير الإشكالية المحددة.

الهدف من هذه الدراسة هو معرفة كيفية التدخل بشكل صحيح في المدينة من أجل إعادة ربط المدينة بالبحر من خلال مشروع إعادة تركيب عمراني يأخذ على عاتقه الهوية الوظيفية الجديدة لهاته المدينة (السياحة الساحلية) مع الاندماج في الموقع واحترام السياق الحضري والطبيعي للمدينة عن طريق تصميم واجهة بحرية تهدف إلى نسج المدينة مع ساحلها.

الكلمات المفتاحية: المدينة الساحلية، الانقطاع بين المدينة و البحر، عين تاغورايت، ساحلية، إعادة التركيب العمراني، مدن القرن التاسع عشر.

REMERCIEMENTS :

Avant tous, louange à Allah, dieu le tout puissant qui nous a accordé le courage, la patience et la volonté afin de parvenir à l'achèvement de ce modeste travail.

Nous tenons à remercier tout particulièrement et à témoigner toute notre reconnaissance et notre profonde gratitude à notre encadreur Mr. KACI Mebarek de nous avoir encadré, dirigé et assisté dans ce travail.

L'enseignement de qualité dispensé par le Master « PROJET URBAIN » a également su nourrir nos réflexions et a représenté une profonde satisfaction intellectuelle, un grand merci donc à toute l'équipe pédagogique ayant nous accompagné durant les deux années de Master à leur tête Mr. ZERARKA Mohammed « Porteur du Master », et merci également à tous les enseignants qui ont assuré notre formation en cursus universitaire.

Un immense Merci aux services techniques de l'APC de Aïn Tagourait, et le cadastre de Tipaza qui ; malgré le manque de documentation ; nous ont accueilli et doté de toute information disponible.

Nous n'oublions pas nos parents pour leur contribution, leur soutien, leur patience et leur prière ainsi que nos proches et amis, qui nous ont toujours soutenue et encouragée durant la rédaction de ce mémoire.

Nous témoignons notre reconnaissance envers nos collègues d'atelier, avec lesquels nous avons eu le privilège de partager des enseignements variés et enrichissants.

Au final nous adressons nos vifs remerciements aux membres de jury pour avoir bien voulu examiner et jugé ce travail.

Sans oublier tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à l'élaboration de ce travail.

DEDICACES :

Avec l'expression de ma reconnaissance, je dédie ce modeste travail à ceux qui, quels que soient les termes embrassés, je n'arriverais jamais à leur exprimer mon amour sincère.

*A l'homme, mon précieux offre du dieu, qui doit ma vie, ma réussite et tout mon respect : mon cher père **KAMEL**.*

*A la femme qui a souffert sans me laisser souffrir, qui n'a jamais dit non à mes exigences et qui n'a épargné aucun effort pour me rendre heureuse: mon adorable mère **YAMINA**.*

*A mes très chers frères **AMINE**, **YOUCEF** et **SIDALI** qui n'ont pas cessée de me conseiller, encourager et soutenir tout au long de mes études. Que Dieu les protège et leurs offre la chance et le bonheur.*

*A toi ma grand-mère **HANIFA**, ceci est ma profonde gratitude pour ton éternel amour et tes sincères prières, que ce mémoire soit le meilleur cadeau que je puisse t'offrir.*

*A mes adorables belles-sœurs : **KARIMA**, **MERIEM** et **SIHEM**, qui m'ont supporté tout le long de mon parcours, et tous mes chers neveux et nièces.*

A l'âme de mon grand-père décédé il y a peu, Puisse Dieu, le tout puissant, l'avoir en sa sainte miséricorde.

A mes chères amies, Pour leurs aides et supports dans les moments difficiles.

*Sans oublier mon cher binôme **FAHIMA** pour son soutien moral, sa patience et sa sympathie tout au long de ce projet.*

*A toute la famille **TLEMÇANI**, et tous ceux que j'aime et ceux qui m'aiment.*

"Que ce travail soit l'accomplissement de vos vœux tant allégués, et le fruit de votre soutien infaillible, Merci d'être toujours là pour moi"

KARIMA

DEDICACES :

Je dédie ce travail à :

*À ma chère grand-mère **FATMA**, qui attend depuis longtemps ce jour avec impatience, mais le destin veut qu'elle nous quitte et nous laisse le cœur brisé. Toute la miséricorde et le pardon pour son âme « Allah Yarhamha ».*

*Mes Chères parents : **Mohamed** et **Aïcha** : Aucune dédicace, aucun mot ne pourrait exprimer à leur juste valeur la gratitude et l'amour que je vous porte.*

Je mets entre vos mains, le fruit de longues années d'études, de longs mois de distance de votre amour de votre tendresse, de longs jours d'apprentissage. Le respect, l'estime et le merci d'être mes parents.

*À ma chère **MAMA AÏCHA**, aucun mot si sacré soit-il, ne suffira à apprécier pour votre compréhension, votre patience et votre prière sont toujours pour moi sans limites, vous m'avez soutenu le long de mes études et vous avez tout sacrifié pour ma réussite, que Dieu vous garde en bonne santé.*

*À mon très cher père **MOHAMED**, pour le soutien matériel et spirituel, les sacrifices que vous m'avez cessés et l'encouragement durant ces années des études qu'il trouve ici le témoignage de ma profonde reconnaissance et formation. Je vous offre ce modeste travail en vous souhaitant santé, bonheur et longue vie.*

*À mes chers frères et chères sœurs : Je vous dédie ce travail en témoignage des liens solides et intimes qui nous unissent et pour votre soutien, encouragement en vous souhaitant un avenir plein de succès et de bonheur. Surtout ma petite sœur **MADJDA***

*À mes chères neveux et nièces : Notre première joie **GHYETH**, les deux charmants **RAKIB** et **MOHAMED MOUNIB**, et bien sûr nos belles filles, la jolie princesse **MERIEME DJANA** et notre ange nièce **AÏCHA ARYEM**.*

*À ma très chère binôme **KARIMA** pour toute sa patience, gentillesse et compréhension durant 5 ans jusqu'au notre moment de soutenir.*

*Pour toutes la famille **AMARICHE** « chères cousines », mes amies, mes collègues d'étude.*

À tous ceux qui m'ont soutenu et qui me soutient encore.

FAHIMA

Table des matières

I. CHAPITRE INTRODUCTIF	1
I.1 INTRODUCTION :	2
I.1.1 Introduction à la Thématique Générale du Master : Architecture et Projet Urbain :	2
I.1.2 Thématique spécifique de l'Atelier « Projet Urbain et Centres Historiques »:	6
I.1.3 Introduction à la thématique spécifique de Recherche : «Le Projet Urbain en Villes Côtières»:	8
I.2 PROBLEMATIQUE :	10
I.2.1 Problématique Générale : La Rupture Ville-Mer :	10
I.2.2 Présentation du Cas d'Etude et Choix du Site :	11
I.2.3 Problématique Spécifique :	12
I.3 Hypothèses :	13
I.4 Objectifs :	13
I.5 Méthodologie :	14
I.6 Plan du Mémoire :	15
I.7 Conclusion :	16
II. CHAPITRE : ETAT DE CONNAISSANCES	17
II.1 INTRODUCTION :	18
II.2 Le Projet Urbain et L'intérêt Porté sur les Tissus Existants :	19
II.2.1 Contexte d'Emergence du Concept du Projet Urbain :	19
II.2.2 Définition et Principes du Projet Urbain :	20
II.2.3 L'Intérêt Porté sur les Tissus Anciens :	22
II.3 La Ville du XIX ^e Siècle et la Problématique du classement :	23
II.3.1 Généralités sur le XIX ^e siècle :	23
II.3.2 La Ville du XIX ^e En Algérie :	24
II.3.3 La Question du Patrimoine Architectural et Urbain du XIX ^e et XX ^e Siècle en Algérie :	25
II.4 La Ville Côtière :	26
II.4.1 Définition du Littoral :	27
II.4.2 Problématiques de la Ville Côtière :	27

II.4.3	Régénération des Fronts d'eau:	29
II.4.4	Le Tourisme Littoral (Bleu, Balnéaire) :.....	29
II.4.5	La Promenade Littorale :.....	30
II.5	La Recomposition Urbaine :	31
II.6	Analyse d'Exemples :	33
II.6.1	Exemple 1 : Le projet d'aménagement de la baie de Paleo Faliro, Athènes, Grèce :34	
II.6.2	Le projet de réaménagement de la promenade de la plage Poniente, Benidorm, Espagne :36	
II.6.3	Analyse Comparative :.....	38
II.6.4	Synthèse :	40
II.7	Conclusion :	41
III.	CHAPITRE : CAS D'ETUDE.....	42
III.1	INTRODUCTION :	43
III.2	PRESENTATION DU CAS D'ETUDE :	43
III.2.1	Situation Géographique :.....	43
III.2.2	Contexte Naturel de Aïn Tagourait :.....	44
III.3	LECTURE TERRITORIALE :.....	45
III.3.1	Présentation du Territoire et ses Limites :.....	45
III.3.2	Processus d'Humanisation du Territoire :.....	45
III.3.3	Synthèse de la Lecture Territoriale :	50
III.4	LECTURE DIACHRONIQUE (GENESE HISTTORIQUE) :.....	52
III.4.1	L'Origine de l'Appellation :.....	52
III.4.2	La Genèse Historique :.....	52
III.4.3	Synthèse de la Lecture Historique :	59
III.5	ANALYSE URBAINE :	60
III.5.1	Analyse Morphologique :.....	60
III.5.2	Analyse Typologique :	68
III.5.3	Bilan et Diagnostic :.....	74
III.5.4	Synthèse de l'Analyse Urbaine :	76
III.6	INTERVENTION URBAINE :	77
III.6.1	Orientations des Instruments d'Urbanisme:.....	78
III.6.2	Schéma d'Aménagement :	79
III.6.3	Plan d'Aménagement :.....	81

III.6.4	Plan de Composition Urbaine :	85
III.7	PROJET ARCHITECTURAL :	87
III.7.1	Présentation de l'Assiette du Projet :	87
III.7.2	Description du Projet :	87
III.7.3	Volumétrie:	88
III.8	Conclusion du Chapitre	88
	Conclusion Générale :	89
	Bibliographie :	93

I. CHAPITRE INTRODUCTIF

I.1 INTRODUCTION :

I.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 « *crystallisera 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 conséquente². Après avoir rappelé les principales qualités qui font la ville : sédimentation, complexité, perdurance des formes pour de nouveaux usages, etc., Devillers développera trois aspects³: le premier concerne une théorie de la forme urbaine, le deuxième aborde les méthodes du projet urbain, alors que le troisième s'attaque à la difficile question des logiques institutionnelles et procédurales.

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

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

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

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/ENSB. 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

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. 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

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

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 2018/2019 et parmi les différentes optiques à partir desquelles le projet urbain a été abordé et développé, trois thèmes ont été privilégiés :

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

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

Dr. Arch. M. Zerarka

Porteur du master 'Architecture et Projet Urbain'

Novembre 2018

I.1.2 Thématique spécifique de l'Atelier « Projet Urbain et Centres Historiques »:

La période de l'après deuxième guerre mondiale était une période qui s'est caractérisée par la dégradation de l'état de la ville, notamment au niveau des centres et tissus anciens, (bâtiments en ruine, insalubrité des quartiers...), et le plus grand danger encore à cette époque était les tentatives avides pour la démolition et la reconstruction de ces centres selon une vision dite hygiéniste, ce qui a engendré des déformations au niveau de ses villes anciennes « *elle (détérioration) s'est manifestée aussi dans les quartiers anciens, qui à la suite des réfections et surélévations ont souvent perdu non seulement leur caractère mais aussi leurs fonctions et leurs conditions de vie* »⁵

Alors que ces centres anciens présentaient par leurs structures l'identité du lieu donc leur disparition veut dire la disparition d'une toute société avec sa culture, ses coutumes, ses traditions..., et de là vont apparaître plusieurs courants nourris d'une méfiance envers cette théorie hygiène. Ces courants insistent non seulement sur la qualité morale que peuvent présenter ses centres, mais aussi déclarent que leurs structures sont les plus adaptées aux besoins de la société : « *Cette détérioration s'est manifestée dans les monotones et interminables quartiers nouveaux qui ont encerclé et étoffé la ville ancienne formant un barrage contre toute expansion ultérieure et toute adaptation à des besoins plus modernes* »⁶.

En France par exemple on voit naître la notion de « **Secteurs Sauvegardés** » qui a été régie par la loi en 1962 (loi Malraux). Deux facteurs principaux étaient à l'origine de la création de cette notion de Secteurs Sauvegardés :

La première était le souci ou la peur de perdre ces villes où ces quartiers anciens qui représentent un caractère patrimonial.

La deuxième était en rapport avec la réflexion urbanistique envers ses centres pour les requalifier.

⁵ Gustavo, G., *Vecchie Citta ed Edilizia Nuova*, traduit *l'Urbanisme Face aux Villes Anciennes* de l'Italien par : Mandosio, J., et al, édition du Seuil, 1998, p. 91.

⁶ *Ibid.*, p. 91

Donc deux préoccupations essentielles s'inscrivent au sein de cette notion: *la sauvegarde et la protection* des centres historiques et leur *mise en valeur* pour les adapter aux nouveaux besoins de la société, en les dotant d'outils urbanistiques spécifiques qui permettent ces deux préoccupations.

Pour le cas d'Algérie, l'intérêt envers ces centres historiques était tardivement présent notamment par la loi **98-04** du **15 juin 1998** relative à **la protection du patrimoine**, cette loi a été influencée par la loi Malraux en ce qui concerne la création des Secteurs Sauvegardés en les définissant et les énumérant, tels que les Casbahs, les Ksours, les Medinas..., et en définissant aussi l'instrument urbanistique spécifique pour ces secteurs qui est le **PPSMVSS** (Plan Permanent de Sauvegarde et de Mise en Valeur des Secteurs Sauvegardés), cependant en réalité on se confronte avec le fait que plusieurs centres historiques présentant d'énormes valeurs ne sont pas encore classés tant que secteurs sauvegardés, ou encore, même ces sites classés ne sont pas dotés d'un instrument spécifique et pertinent à leurs contextes.

Parmi les enjeux relatifs à cette question de centres historiques et leur classement s'intègre la ville du XIX^e et XX^e siècle surtout que cette période se coïncide avec la présence coloniale en Algérie donc on a affaire avec une question à double aspects: une ville créée au XIX^e et XX^e siècle après la révolution industrielle et qui a été planifiée pour répondre aux besoins d'une société européenne étrangère, ce qui a créé un conflit par rapport à cet héritage colonial. Peut-on le considérer comme un patrimoine national?

L'objectif essentiel de cet **atelier de projet urbain: centre historique** est de connaître au sein de tous ces enjeux, quelle est la position du projet urbain dans cette question de villes et centres historiques voire comment il intervient dans de tels cas?, comme le disent Nicolas.A et Zanetti.T « *faire la ville sur la ville s'appuyer sur l'existant sont par de nombreux urbanistes des maîtres mots. La reconsidération de la ville historique est une des implications essentielles des démarches du projet urbain* »⁷

⁷ Nicolas.A , Zanetti.T, *Patrimoine et Projet Urbain : Produire Et Valoriser La Localité À Saint-étienne, Nantes Et Clermont-ferrand*, In : *Espaces et Sociétés : Aléas de la Patrimonialisation Urbaine*, n°152-153, 2013, p.181, <https://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2013-1-page-181.htm>, consulté le : 02/12/2018.

I.1.3 Introduction à la thématique spécifique de Recherche : «Le Projet Urbain en Villes Côtières»:

La ville par définition est « *une entité socio physique supérieure qui vint répondre aux exigences de la collectivité humaine* »⁸ et la mer a été toujours l'un des éléments par lesquels la ville a pu répondre à ces besoins. L'homme et la ville ont développé une relation étroite avec la mer, En effet elle présentait pour lui:

Une source de nourriture: pêche, production agricole..., **Une source de production:** industrie, commerce, production navire, construction de bateaux... et **Un élément de défense.**

Elle offrait de nombreux avantages pour les villes : les sites qui existaient au bord de la mer sont devenus les lieux favorables pour la création des villes Antiques. De grandes civilisations ont fondé leurs gloires et leurs légendes sur des colonies implantées sur le front de mer : La civilisation Phénicienne par exemple avait tout un secteur économique basé sur le commerce et l'échange via ses comptoirs créés au niveau des fronts de mer.

La mer avait aussi un rôle important dans le façonnage de la forme urbaine « *... le littoral marque l'un des bords de la ville et le développement se poursuit plus à l'intérieur des terres* »⁹ [Notre Traduction].

En outre, la mer peut contribuer comme un élément urbain dans le développement durable en matière de confort climatique (refroidissement d'air par humidité), contrôle de bruit et objectifs récréatifs.

Aujourd'hui cette relation ville-mer est développée avec les besoins actuels de l'homme, « *ses activités liées à la mer sont multiples, du commerce à la pêche, des industries aux cultures, de la guerre au tourisme* »¹⁰, et donc on ne peut pas nier le rôle moteur de la mer dans la contribution dans le développement des Territoires sur les plans social et économique.

⁸ Benyoucef.B, *Analyse Urbaine: Eléments de Méthodologie*, OPU, (2007), p.2.

⁹ Bas Butuner, *Waterfront Revitalization As A Challenging Urban Issue In Istanbul*, 42nd ISoCaRP Congress, (2006), p. 01, http://www.isocarp.net/Data/case_studies/792.pdf, consulté le : 02/12/2018

¹⁰ Bruyelle, P., Carré, F., et al., *Les Littoraux Espaces De Vies*, Ed : SEDES, (1998), p. 03

L'objet de cette étude porte sur le secteur littoral qui est « *l'un des plus importants terrains urbains complexes et difficiles dans les villes* »¹¹ [Notre Traduction], et discute la possibilité et la manière de son intégration avec la structure et les formes existantes pour contribuer au développement des villes.

A ce titre, les petites villes côtières du XIX^e siècle soulèvent la question de leur mutation en destinations touristiques (estivales) et les transformations plus ou moins profondes que cela engendre sur la forme urbaine ainsi que la pression sur le foncier par les programmes projetés de plus en plus importants.

¹¹ Bas Butuner, *op.cit.*, p. 01.

I.2 PROBLEMATIQUE :

I.2.1 Problématique Générale : La Rupture Ville-Mer :

Au fil d'histoire cette relation ville-mer a connu des interruptions notamment au Moyen-âge et lors de la période du XIX^e siècle où la réflexion s'est totalement opposée et la politique d'aménagement des villes a tourné le dos vers la mer en le considérant comme étant une source de menaces pour leur existence et une source de risques (vents marins).

Vers les années 1960 s'est apparu un mouvement qui appelait au réaménagement des fronts de mer connu sous le nom de **Waterfronts Revitalization**. Ce mouvement est venu revaloriser la relation Ville-mer en accentuant sur son importance et sa valeur économique et sociale.

L'Algérie quant à elle dispose d'une bande littorale de plus de 1200 km sur laquelle sont plantées de dizaines de villes, dont on trouve des villes de grande valeur historique: Alger, Tipaza, Cherchell..., et d'autres villes qui sont nées au sein de la colonisation française qui révèlent d'un autre mode d'urbanisation qui appartient au XIX^e siècle et XX^e siècle, à l'image de Aïn Tagourait, Bouharoun, Bouismail, Aïn Benian... .

Si on remonte vers l'histoire on trouve que l'homme Berbère en général est un homme qui refuse d'être gouverné par un étranger donc il a tendance de s'enfuir et c'est ce qui s'est effectivement passé avec l'arrivée française qui a poussé les autochtones à quitter la plaine et le littoral en remontant vers les montagnes, ce qui a cédé la place et le champ ouverts au génie militaire pour exploiter ces lieux et créer des villes. Ces villes à l'opposé des villes historiques sont récentes et le facteur principal de leur création était d'abord **Economique** « *Le régime colonial vise à trouver là un complément à son économie. Un fournisseur de produits bruts, miniers ou agricoles* »¹², donc, la concentration par le gouvernement colonial sur le secteur économique et notamment les terres agricoles a causé l'ignorance de la mer et la rupture ville-mer.

¹² Côte, M., *L'Algérie Ou l'Espace Retourné*, Media Plus, Algérie, (1988), p. 103.

Cependant chacune de ces villes peut cacher des valeurs qui constituent une identité particulière. Cette identité est en rapport avec son territoire, sa morphologie, son paysage, son implantation... et surtout sa relation avec la mer.

Tous ces facteurs font de la ville côtière du XIX^e siècle un bon objet d'étude pour sa revalorisation.

D'une part cette problématique de relation Ville-mer ne cesse d'émerger à chaque fois qu'on aborde des thématiques majeures telles que: le développement durable de la ville, la crise de l'identité de la ville,...

D'autre part vient l'Algérie avec sa grande bande de littoral et son énorme patrimoine maritime, tout cela nous mène vers une série de questions d'où se surgit notre problématique générale:

Quel projet urbain à adopter pour la prise en charge du changement du statut de ces petites villes côtières du XIX^e en vue de tisser une relation adoptée avec la mer et assumer pleinement leur nouvelle vocation?

I.2.2 Présentation du Cas d'Etude et Choix du Site :

Aïn Tagouraït, une ville littorale située à 52 Km à l'ouest d'Alger et à 14 Km à l'est de Tipaza. Elle est limitée par la commune de Bouharoun à l'est, la commune de Tipaza à l'ouest, et au sud par les communes de Httatba et Sidi Rached.

Aïn Tagouraït est à l'origine un village agricole de création coloniale (1858), elle portait le nom de Bérard.

Elle renferme d'énormes potentialités, et représente l'un des rares sites où on trouve la mer, la nature et l'urbain qui se mêlent en harmonie avec la morphologie du site.

Le noyau initial de Aïn Tagouraït représente une figure urbaine particulière, commençant par le paysage forestier en descendant par une petite cascade qui représente le symbole de la ville et se déverse dans un bassin colonial qui correspond à un grand espace public

constitué de quatre places alignées les unes après les autres sous forme d'un large escalier, cet espace sera ouvert à la mer et constituant le square de la ville, arrivant à la mer, sans oublier l'architecture d XIX^e siècle représentée par quelques bâtiments coloniaux tels que : la mairie, l'ancienne église, l'école.

La ville occupe un territoire qui englobe les richesses agricoles et maritimes, s'ajoutent à celles-ci les richesses culturelles, architecturales et paysagères.

Notre choix donc s'est porté sur la ville de Aïn Tagouraït pour les raisons suivantes :

- La ville de Aïn Tagouraït est une ville côtière de création coloniale, et peut constituer une bonne illustration de la problématique générale qu'on veut traiter « l'interface ville-mer des petites villes côtière du XIX^e siècle ».
- Elle possède un substrat ainsi qu'une architecture coloniale riche, et peut faire un bon objet d'étude pour la contribution au débat de la question de l'héritage colonial en Algérie.
- La ville prend une situation stratégique au littoral près de grandes villes (Alger, Tipaza et Blida).
- Représente une richesse en matière de paysages naturels (Mer, Forêt, Cascade, Réseau Hydrographique...) et urbains (Architecture Coloniale, Place Particulière...).
- Les Potentialités que possèdent la ville lui permet de devenir un pôle économique par excellence (agriculture, pêche, tourisme, ...).

I.2.3 Problématique Spécifique :

Aïn Tagouraït constitue l'une des nombreuses villes Algériennes de création coloniale qui ont été conçues en tant que villes à vocation agricole. Elle recèle un ensemble de paysages naturels et urbains, une situation géographique stratégique qui peut servir comme un couloir d'échange entre trois grandes agglomérations (Alger, Tipaza, et Blida), sans oublier un très beau front de mer qui peut présenter un moteur économique au niveau national.

Toutes ces richesses font de Aïn Tagouraït une ville côtière exceptionnelle avec un grand potentiel.

Cependant au niveau urbain, la ville a connu plusieurs interventions qui ont affecté l'homogénéité de son tissu provoquant beaucoup de dysfonctionnements. Ces interventions n'ont fait qu'aggraver la situation de cette rupture entre la ville et la mer, ce qui a induit plusieurs problématiques :

- Un littoral mal exploité et une faible articulation ville-mer.
- L'abandon du front de mer.
- L'absence d'infrastructure touristique.
- Activité économique faible, malgré toutes les richesses dont dispose la ville.

Tous ces allers et retours et ce langage opposé entre potentialités et développement de la ville de Aïn Tagourait nous permettent de spécifier notre problématique spécifique qui est :

Par quel projet d'aménagement pourrait-on assumer le respect de l'équilibre des formes urbaines existantes tout en dotant la ville de Aïn Tagourait d'une interface ville-mer adaptée au contexte urbain et intégrant le paysage naturel ?

I.3 Hypothèses :

Devant l'incapacité des instruments d'urbanisme à la prise en charge de la nouvelle vocation (tourisme balnéaire), nous préconisons l'hypothèse d'un projet urbain de concrétisation d'une interface ville-mer assumant la nouvelle vocation de la ville sous-tend un projet urbain s'étendant sur l'ensemble de l'aire urbaine afin de concrétiser l'équilibre entre la ville et les potentialités naturelles du site.

I.4 Objectifs :

- ❖ **Mettre en lumière la question du devenir de « L'Héritage Colonial et les Villes du XIX^e siècle ».**
- ❖ **Adapter la ville à sa nouvelle vocation.**

❖ **Faire une proposition d'Aménagement qui présente des solutions adéquates à notre problématique spécifique. Cet Aménagement veillera à :**

- *Mise en valeur des spécificités architecturales et urbaines du XIX^e siècle existantes.*
- *Articuler et assurer la continuité harmonieuse entre le paysage naturel et le paysage urbain de la ville.*
- *proposer un aménagement à l'échelle de la ville respectueux de la consistance urbaine ainsi que son paysage naturel.*

I.5 Méthodologie :

Dans le but d'atteindre les objectifs principaux de cette recherche et afin de répondre aux questionnements relatifs à la thématique Ville-Mer, nous préconisons une démarche méthodologique constituée de trois (3) phases principales :

Phase de Recherche : cette phase consiste en premier lieu à la préparation à notre recherche par la collecte de différents documents écrits et graphiques qui concernent notre cas d'étude soit les documents bibliographiques, articles et revues qui traitent notre thématique spécifique (projet urbain en ville côtière), et par les visites sur site et les visites de différents instituts de recherche pour collecter le maximum d'informations, ensuite en second lieu sera l'évaluation et la filtration de tous les documents et informations pour constituer le corpus de base qui nous accompagnera durant les phases suivantes.

Phase Théorique et Analytique : dans la partie théorique de cette phase nous développons les différents concepts et questions liés à notre thématique spécifique et nous établissons une analyse comparative des exemples qui l'ont traité pour en tirer les concepts qui vont référencier notre intervention urbaine. En ce qui concerne la partie analytique, nous élaborons une analyse de notre cas d'étude à différents ordres (Territorial, Historique, Urbain) selon l'approche Historico-Morphologique qui nous permet de comprendre le processus de formation et de transformation ainsi que l'état actuel de notre cas d'étude et constituer son schéma de structure urbaine.

Phase Conceptuelle : cette phase constitue la finalité de tout le travail de recherche et d'analyse, c'est la phase de l'Intervention Urbaine où sera produit :

- ✓ Le Schéma d'Aménagement.
- ✓ Le Plan d'Aménagement.
- ✓ Le Plan de Composition Urbaine.
- ✓ Le Projet Architectural.

I.6 Plan du Mémoire :

Le travail de ce mémoire est réparti en trois chapitres :

1- Chapitre Introductif : dans ce premier chapitre nous présentons tout d'abord une introduction générale à notre Master de recherche intitulée "Architecture et Projet Urbain" développée par le porteur de Master : Mr ZERARKA, puis une introduction à la thématique générale de l'atelier de recherche et qui porte sur "Les Centres Historiques", ensuite nous introduisons notre problématique par une introduction à la Thématique spécifique de l'étude qui traite du "Projet Urbain en Villes Côtières", puis nous développons notre problématique générale de "Rupture Ville-Mer" et nous finissons par la problématique spécifique qui sera accompagnée par les motivations du choix du site, les objectifs à atteindre et les hypothèses avancées par les auteurs.

2- Chapitre Etat de Connaissances : dans ce chapitre nous développons les concepts et les notions liés à notre thématique de recherche tels que : le projet urbain, la ville côtière, la recomposition urbaine, en se basant sur le corpus bibliographique qu'on a constitué dans la phase de recherche, ensuite nous établissons une analyse comparative des exemples qui ont traité la même problématique de rupture entre la ville et la mer, pour en tirer les concepts et les orientations pour notre projet d'intervention.

3- Chapitre Cas d'Etude : comme première étape, nous élaborons dans ce chapitre une analyse à différentes échelles du macro au micro (analyse territoriale, analyse diachronique, analyse urbaine), avec une synthèse qui énumère les résultats de cette analyse (problèmes et potentialités), et en seconde étape nous présentons notre intervention urbaine par ses différents documents graphiques (Schéma d'aménagement, plan d'aménagement, plan de composition urbaine) et le projet architectural.

I.7 Conclusion :

A travers ce premier chapitre, on a voulu mettre en évidence une problématique dont souffrent la plupart des villes côtières Algériennes qui est celle de la Rupture Ville-Mer. Malgré qu'elles disposent d'énormes potentialités de développement, ces potentialités sont écartées par les instruments de planification urbaine, qui traitent ces villes par des dispositions générales non pertinentes à leurs contextes, ce qui renforce cette rupture.

Dans les deux chapitres suivants nous allons s'approfondir encore dans cette thématique, essayant de cerner les causes derrière cette rupture et les problématiques que subissent ces villes, et d'analyser des tentatives de réparation de la relation ville-mer à travers des exemples similaires, par la suite nous allons illustrer cette recherche par le biais de l'exemple de la ville de Aïn Tagouraït avec ses problèmes et ses potentialités, pour arriver à la fin à proposer notre intervention urbaine qui vise à revivre le lien entre Aïn Tagouraït et son front de mer.

II. CHAPITRE : ETAT DE CONNAISSANCES

II.1 INTRODUCTION :

L'objectif de ce chapitre est de décortiquer la question fondamentale de la recherche qui est celle de la relation Ville-Mer et sa mise en valeur par la recomposition urbaine dans un cadre théorique englobant tous les concepts et notions en rapport avec la question.

Nous allons former ce cadre dans un enchaînement, commençant tout d'abord par la présentation du concept dans lequel rentre cette étude celui du Projet Urbain (ses généralités, sa démarche...)

Puis nous passerons à aborder la question des villes du XIX^e siècle en Algérie et leurs caractéristiques : une période dont se sont développées de dizaines de villes côtières Algériennes.

Ensuite, nous mettons la lumière sur la ville côtière avec ses spécificités, ses potentialités et ses problèmes.

Puis nous allons présenter le concept de la Recomposition Urbaine comme une solution proposée au dysfonctionnement de la ville côtière.

On conclura le chapitre par une analyse comparative des exemples similaires afin de dégager des axes d'intervention bénéfiques pour notre cas d'étude.

II.2 Le Projet Urbain et L'intérêt Porté sur les Tissus

Existants :

Afin de faire face à la production Urbaine qui a caractérisé le milieu urbain au XX^e siècle et a dominé pendant plus d'un demi-siècle issue de l'urbanisme dit "Moderne" qui a prouvé son échec au niveau de l'organisation de l'espace urbain et qui a engendré une crise de ville, plusieurs écoles ont rejeté cet urbanisme et ont appelé à la nécessité de retrouver une nouvelle politique de gestion et d'aménagement urbains.

*« ...Face à ce contexte le **Projet Urbain** est un message d'espoir. Il est l'expression de la volonté politique des élus de défendre les valeurs urbaines sans nostalgie ni passéisme »¹³*

Vers les années 90 c'est apparu le concept du "**Projet Urbain**" prôné comme une alternative à l'urbanisme opérationnel visant la régénération de la ville au profit de ses habitants et l'amélioration de son cadre de vie.

II.2.1 Contexte d'Emergence du Concept du Projet Urbain :

Le début du XX^e siècle marque la naissance d'une nouvelle pensée architecturale et urbaine qui a dominé pendant un demi-siècle (1900-1950), il s'agit du **Mouvement Moderne** dont le fondateur était « *le Corbusier* » et les principales raisons derrière son apparition étaient la révolution industrielle : avec ses nouvelles inventions, nouvelles techniques et nouveaux matériaux, et aussi le courant utopiste.

Au fur et à mesure de son évolution, les adeptes de ce mouvement ont réussi à rédiger un document qui énumère les principes et les clés d'urbanisme, et qui dirige la planification urbaine de la ville : c'est la **Charte d'Athènes**.

¹³ Masbouniji .A, *Projets Urbains en France*, Ed : Le Moniteur, Paris 2002, p. 08

« *La charte d'Athènes a été la Bible de toute une génération d'architectes, elle proposait sans équivoques des remèdes: exaltation du soleil, des espaces verts, de l'hygiène...* »¹⁴.

Mais de l'autre côté cet urbanisme "Fonctionnaliste" engendra une grande dégradation dans l'état de la ville notamment, par ses principes tels que: "la Tabula rasa", "le zoning", "le style international", "la suppression de la rue".

L'urbanisme Moderne a influencé la production post-guerre (Deuxième Guerre Mondiale) dans le but de faire loger des milliers d'hommes en un bref laps de temps connue sous le nom de **Grands Ensembles**.

Cette production (Grands Ensembles) qui n'a fait qu'éclater la situation d'insatisfaction envers cet urbanisme (Moderne), a mené vers la mise en cause ainsi que le déclin et le rejet de ce mouvement, et elle a aussi ouvert les portes de recherche à plusieurs écoles pour retrouver l'alternatif qui permet de remettre la ville dans son cadre de fonctionnement.

Il y'avaient des recherches d'origines: Anglaises, Allemandes..., mais l'école Italienne notamment l'Ecole Typo-Morphologique était la première à développer des efforts concrets en faveur de cet intérêt en s'appuyant sur une analyse Historique approfondie de la ville, les recherches élaborées par cette école vont être transmises et développées, surtout par l'école Française qui va établir l'identification spécifique du Projet Urbain dans les années 90.

Sur le plan pratique, le Projet de "Bologne" en Italie présente par ses concepts, ses principes, ses modes d'action, les prémices de la pratique du Projet Urbain.

II.2.2 Définition et Principes du Projet Urbain :

II.2.2.1 Essai de Définition :

La notion du Projet Urbain était introduite pour la première fois en 1976, employée par Max Alfred qui parlait de l'importance de la recherche de "l'urbain" dans le domaine d'architecture suite au rejet de l'urbanisme moderne, depuis ce temps les recherches et les écrits en urbain ne cessent d'aborder ce concept (Projet Urbain) en essayant de le définir chacun selon sa formation, son approche, ses perspectives.... Pour Albert Levy par

¹⁴ Moudjari, M., Dahmani, K., *Projet Urbain: Efficience d'un Paradigme Conceptuel de l'Habitat Durable*, d'après le Rapport au Premier Ministre du Zonage au Contrat Paris (2002), 2e Eition OPU, (2016), p. 28.

exemple le Projet Urbain « *est une nouvelle approche de conception urbaine* »¹⁵, quant à Ariella Masbounji : il s'agit « *d'une stratégie pensée et dessinée de la ville* »¹⁶, pour Christian Devillers qui se compte l'un des premiers à introduire la notion du Projet Urbain en France : « *Le Projet Urbain ne relève pas d'une profession, mais d'une compétence, il n'est pas une procédure mais une démarche qui suppose une culture, une ambition et une vision à long terme* »¹⁷.

Au milieu de cette diversité de définition du terme (Projet Urbain), cela peut rendre la notion encore plus ambiguë, mais en faisant une analyse approfondie on peut dire que tous les écrits se convergent sur le point de l'adoption du Projet Urbain comme une nouvelle politique d'organisation de l'espace urbain pour le futur.

À notre tour et à travers nos lectures on peut définir le projet urbain : comme **un outil méthodologique qui est venu offrir une réponse opérationnelle et concrète au dysfonctionnement de la ville post-moderne, visant l'amélioration de son cadre de vie et en même temps anticiper les prévisions pour le futur développement de la ville tout en employant de nouveaux modes d'action.**

II.2.2.2 Caractéristiques de la démarche du Projet Urbain :

Démarche à multi-échelles : la démarche du projet urbain est une démarche qui intervient sur plusieurs échelles en considérant le **bâtiment** comme une partie indissociable du **quartier**, où le quartier en relation avec d'autres forment le tissu de la **ville** qui les englobe, tous ces éléments s'insèrent dans un **ensemble territorial** qui dispose ses propres caractéristiques.

Démarche Contextuelle : cela est en rapport avec sa méthode qui traite l'espace urbain comme un organisme qui se caractérise par un contexte : géographique, social, économique, politique,... qui se diffère d'autres espaces, et en référence de ce contexte on définit la démarche d'intervention contrairement à la charte d'Athènes qui considère l'urbanisme moderne un "style international" valable pour tous les temps et tous les lieux.

¹⁵ *Ibid.*, d'après Marcus ZEFT (2004), p.46.

¹⁶ Masbounji, A., *op.cit.*, p.13

¹⁷ Devillers, C., *Le Projet Urbain*, Ed. Un Pavillon De L'Arsenal, Paris, (1994), p.13.

Démarche Récursive : contrairement aux instruments d'urbanisme qui fournissent une démarche linéaire qui se base sur un phasage, un enchaînement à suivre, des délais... le projet urbain fournit une démarche qui nécessite toujours des allers-retours entre les différentes échelles d'intervention ainsi qu'une conformité par rapport au contexte du projet et non pas à une procédure.

Démarche Multidisciplinaire : la démarche du projet urbain est une démarche qui nécessite la collaboration entre les acteurs de différentes disciplines (Ingénieurs, Techniciens, Architectes, Elus,..) et implique la participation de tous et se diffère des anciens outils de planification urbaine par l'intégration de la participation citoyenne comme une fondation dans l'intervention urbaine.

Démarche Visionnaire : c'est une démarche qui vise la durabilité du projet pour le futur.

II.2.3 L'Intérêt Porté sur les Tissus Anciens :

Vers les années 1960 l'un des premiers soucis des chercheurs et des développeurs dans le domaine d'urbanisme était la prise en charge de la dégradation de l'état des tissus anciens causée par l'urbanisme moderne. « ... *elle (détérioration) s'est manifestée aussi dans les quartiers anciens qui, à la suite de réfections et surélévations, ont souvent perdu non seulement leur caractère, mais aussi leurs fonctions et leurs conditions de vie* »¹⁸, et cela constitue l'un des principaux intérêts du projet urbain qui est venu proposer un remède à la dégradation des centres anciens par leur requalification : « *faire la ville sur la ville, s'appuyer sur l'existant, sont pour de nombreux urbanistes des maîtres mots, la reconsidération de la ville historique est une des implications essentielles des démarches du Projet Urbain* »¹⁹.

Un autre facteur derrière l'intérêt envers les tissus existants est le fait que la démarche du projet urbain est une démarche qui vise la durabilité, donc si on revient à la première définition du développement durable avancée en 1987 qui dit : « *le Développement Durable est le développement qui réponds aux besoins du présent, sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs* »²⁰, donc les projets de reconquête

¹⁸ Gustavo, G., *Vecchie Citta ed Edilizia Nuova*, traduit *l'Urbanisme Face aux Villes Anciennes* de l'Italien par : Mandosio, J., et al, édition du Seuil, 1998, p. 91.

¹⁹ Nicolas.A , Zanetti.T, *Patrimoine et Projet Urbain : Produire Et Valoriser La Localité À Saint-étienne, Nantes Et Clermont-ferrand*, In : *Espaces et Sociétés : Aléas de la Patrimonialisation Urbaine*, n°152-153, 2013, p.181, <https://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2013-1-page-181.htm>, consulté le : 02/12/2018

²⁰ Définition fournie par le *rapport Brundtland*, publié par la Commission mondiale sur l'environnement et le développement.

et de renouvellement des tissus existants semble être les meilleurs en terme de préservation de richesses et de terres pour les futures générations.

II.3 La Ville du XIX^e Siècle et la Problématique du classement :

II.3.1 Généralités sur le XIX^e siècle :

Dans l'histoire de la ville le XIX^e siècle marque une période riche et importante par rapport à l'urbanisme, certes c'était une période de petite durée (un siècle) mais elle a beaucoup impacté le développement de la ville.

Le XIX^e siècle se caractérise d'abord par le développement de l'industrie et du commerce (résultat de la révolution industrielle). Le développement des moyens de transport (omnibus, tramway puis métro) a fait que l'ancienne ville et son tracé ne sont plus conformes aux besoins de passage de ces moyens ce qui a conduit à la réalisation des tracés rectilignes traversant ces villes «*Ces rues droites éventreront toutes les cités au XIX^e siècle*»²¹. Cette période marque aussi la naissance d'un nouveau monument urbain qui est la gare du chemin de fer ce qui a impliqué la nécessité de créer un chemin reliant la gare au centre de la ville (boulevard de la gare) qui va devenir la rue promenade plus tard.

Avec ce même développement industriel sera la naissance de "l'usine" aux alentours des villes à côté de laquelle seront implantées les maisons des ouvriers ce qui donne la ville industrielle ou encore appelée la "cité Carbonifère" ces maisons ouvrières à l'image du modèle back to back housing (maisons dos-à-dos) utilisé en Angleterre sont des zones d'habitation surpeuplées sans aucune normes d'hygiène ni de sécurité caractérisées par le manque d'aération, d'éclairage et d'eau, tous ces facteurs sont à l'origine de beaucoup de maladies et des épidémies mortelles qui ont causé des dégâts humains pour l'Europe.

Cette dégradation sociale de la vie humaine était derrière l'apparition du **courant utopiste** animé d'une profonde méfiance envers la ville industrielles visant l'introduction de l'hygiène; l'éducation et la culture pour assurer l'épanouissement de l'humanité, comme le modèle de la cité-jardin d'EBENZER HOWARD.

Le projet de transformation de Paris réalisé entre 1852 et 1870 reste le projet le plus important qui a marqué cette période, lancé par Napoléon III et conçu par Haussmann,

²¹ Ragon, M., *L'Homme et les Villes*, Ed Albin Michel, Paris 1975, p. 210.

le projet a pour objectif de faire de Paris une ville « moderne », associant les besoins du commerce et de l'industrie à la nécessité de l'hygiène et de la paix sociale.

Avec tous ces événements en Europe, on se demandera comment ceux-ci vont affecter l'action Urbaine en Algérie ?.

II.3.2 La Ville du XIX^e En Algérie :

II.3.2.1 Contexte de Création des Villes en Algérie :

La période du XIX^e siècle se confronte en Algérie avec la conquête coloniale Française, c'est la période qui est appelée par Marc Côte "**la greffe coloniale ou le temps de l'espace retourné**"²², Marc Côte la qualifie ainsi car selon lui la conquête est venue implanter un modèle culturel (Société Européenne) bien différent de celui en place (Société Autochtone) ce changement au niveau de la société va impliquer automatiquement un changement dans l'espace urbain et son organisation.

Trois facteurs principaux sont derrière la gestion urbaine de l'espace en Algérie au début de la colonisation :

1- Facteur Militaire: durant les quarante premières années (1830 1870) la conquête était purement militaire visant la mise en place de la colonisation. L'espace du pays était doté d'un projet d'ensemble basé sur un système de mobilité facilitant la circulation aux soldats donc l'organisation a commencé par la mise en place d'un réseau routier sur l'ensemble du territoire permettant de le contrôler et de le ceinturer puis la création d'un réseau de villes et de villages reliant les grandes villes.

2- Facteur Economique: nourrie par l'économie capitaliste issue de la révolution industrielle à l'Europe, la politique de colonisation Française est venue principalement exploiter les richesses économiques du pays après surtout ayant perdu ses possessions des Indes, et ceci était possible à travers la création des villages agricoles surtout sur la plaine et le littoral qui étaient occupés que par les tribus nomades qui se sont enfuis vers les montagnes.

3- Facteur Social : l'aménagement de l'ensemble du pays et des villes pour accueillir les premiers colons devient indispensable et donc il fallait organiser un réseau de villes qui s'adapte aux besoins de la société Française et Européenne en général.

²² Côte M., *L'Algérie Ou l'Espace Retourné*, Media Plus, Algérie, (1988), P103

II.3.2.2 Les Villes Algériennes Fondées au XIX^e siècle et leurs Caractéristiques :

Pour l'organisation de l'espace urbain le génie militaire a commis son intervention selon deux opérations :

1- la transformation des villes existantes, cela concerne beaucoup plus les grandes villes anciennes telles que Alger, Blida, Oran où il fallait introduire des changements surtout au niveau de la voirie qui n'était pas capable de prendre en charge le passage des véhicules militaires donc on avait une restructuration des axes principaux et un alignement de voies.

2- la création du réseau de villes, villages et centres de colonisation permettant à la fois de ceinturer le territoire et d'accueillir les colons, on trouve que la majorité de ceux-ci sont conçues selon le plan en damier caractérisé par la régularité du tracé et la centralité à l'image de: Sétif, Orléansville...

le village agricole était une manière de conquérir la plaine et le littoral en Algérie à l'exemple du village de Aïn Tagouraït et beaucoup d'autres (Boufarik, Delmatie, El Affroun...), la majorité des Villages étaient conçus selon un modèle type qui est répété sur l'ensemble du pays qui consistait d'abord de choisir un lieu d'implantation (justifié par le génie militaire en fonction de potentialités) sur un parcours déjà existant puis dégager un axe perpendiculaire pour l'implantation, à l'intersection des deux axes sera mise la place centrale autour de laquelle sont implantés les équipements majeurs (école, église, mairie...), dans ce type de village le découpage parcellaire se fait selon un plan en damier par lot où le colon bénéficie de trois lots (lot urbain, lot de jardin et un lot de culture), les maisons se disposaient généralement sur la rue, l'espace intérieur est constitué en jardin et les lots consacrés à la culture étaient disposés dans le périmètre, « *c'est à l'aide de ce type binôme village-périmètre que la colonisation officielle a pénétré en l'espace agraire traditionnel* »²³.

II.3.3 La Question du Patrimoine Architectural et Urbain du XIX^e et XX^e Siècle en Algérie :

L'Héritage architectural et urbain du XIX^e et XX^e siècle en Algérie constitue un témoin d'une période délicate de l'histoire du pays, c'est une production issue de la présence française en Algérie associée à une charge émotionnelle, donc « *la question de sa*

²³ Côte, M., *op. cit.*, p. 116.

conservation n'est plus appréhendée de manière objective »²⁴: pour certains cette production a été dédiée pour répondre aux besoins d'une société étrangère donc elle ne représente ni l'identité ni la culture de la société Algérienne et ils la perçoivent comme un héritage imposé, pour d'autres par contre elle reste toujours une mémoire de l'histoire du pays issue de la rencontre de cultures méditerranéennes et qui englobe beaucoup d'ouvrages qui méritent d'être conservés .

Parmi les 431²⁵ monuments et sites historiques inscrit sur la liste du patrimoine culturel national seulement 22 représentants l'héritage du XIX^e et XX^e siècle sont répertoriés dans cette liste « *L'examen détaillé des critères de classement révèle que dans de nombreux cas, ces édifices ont été consacrés plutôt pour leur valeur symbolique qu'architectural ou artistique, (...) soit ils commémorent des événements historiques et obéissent avant tout à une volonté de reconnaissance des actes de résistances du peuple algérien durant l'occupation coloniale* »²⁶. Ce nombre reste très loin de couvrir l'ensemble des édifices, ensembles urbain, villages, fermes, mairies, jardins publics...-et qui rassemblent des valeurs architecturales et artistiques- qui méritent d'être reconnus comme Patrimoine national.

La marginalisation de l'héritage du XIXe et XXe siècle en Algérie n'a fait qu'aggraver son état de dégradation sur le plan architectural et urbanistique qui risque de l'oubli et de la perte d'un tel héritage cela fait appel à la nécessité de sa prise en charge par une démarche de reconnaissance pour la sauvegarde de notre mémoire partagée.

II.4 La Ville Côtière :

Les potentialités de l'Algérie sur le plan de la diversité paysagère sont incontestables, y compris sa bande littorale d'environ 1622²⁷ km de longueur qui dispose d'un patrimoine littoral constitué de dizaines de villes côtières (administrativement : 142 communes côtières) possédant de grandes potentialités Historiques, Naturelles, Economiques,

²⁴ Boussad Aiche, Farida Cherbi, Leila Oubouzar, *Patrimoine XIX è. et XX è. siècles en Algérie ; un héritage à l'avenir incertain*, in Romeo Carabelli, sous la direction de Alexandre Abry, Reconnaître et protéger l'architecture récente en Méditerranée, Maisonneuve et Larose, Paris, 2005, p. 02, https://www.academia.edu/31900022/Patrimoine_architectural_et_urbain_des_XIX_eme_et_XX_eme_siecles_en_Algerie, consulté le : 15/12/2018

²⁵ Boussad Aiche, Farida Cherbi, Leila Oubouzar, *op.cit.*, de l'UNESCO, p.10.

²⁶ Boussad Aiche, Farida Cherbi, Leila Oubouzar, *op.cit.*, p.11.

²⁷ Kacemi, M., *Protection et valorisation du littoral en Algérie : législation et instruments : Le cas des communes littorales d'Oran*, In : Études caribéennes, (Tourisme, culture(s) et attractivité des territoires Problématiques environnementales africaines), -20-, Décembre 2011, p.02, <https://journals.openedition.org/etudescaribeennes/5959>, consulté le: 27/05/2019.

Agricoles, Touristiques..., qui méritent d'être un objet de recherche pour leur préservation et mise en valeur.

II.4.1 Définition du Littoral :

C'est le lieu de rencontre entre la terre et la mer, dont l'origine du terme vient du mot latin « Litus » qui signifie la Rive²⁸, c'est la bande de terre qui sépare le domaine maritime du domaine terrestre, cette bande peut s'étendre de quelques mètres à plusieurs kilomètres de part et d'autre de la limite terre-eau. Il est considéré comme « *un espace géographique aux contours indéfinis* »²⁹ car son étendue se modifie selon les caprices de la nature (érosion, changement climatique) ou du fait des activités humaines.

En termes de paysages les territoires littoraux sont les plus riches abritant plusieurs formes : dunes, falaises, plages, estuaires, côtes sableuses, côtes rocheuses, marais, lagunes, vasières, baies, crique, pointes, presqu'île, rade, rias, abers... sont autant de termes désignant les multiples paysages et milieux naturels qui constituent le littoral. Cette diversité paysagère fait du littoral un lieu à la fois riche et fragile.

II.4.2 Problématiques de la Ville Côtière :

Le Littoral, étant un lieu rassembleur de potentialités du développement économique (commerce, industrie, tourisme...), sociale (récréation, loisirs,...) et durable, et vu la position qu'il prend comme une interface, un carrefour reliant les deux domaines (maritime et terrestre), cela nous mène vers la nécessité et l'obligation d'encadrer la démarche du projet de l'intervention urbaine dans le littoral, cet encadrement doit prendre en considération les différents problèmes liés à l'aménagement urbain du littoral et doit être soucieux de ses différents enjeux :

La Concentration Démographique: avant la deuxième moitié du siècle précédent « *l'espace littoral était considéré comme une zone vide voire répulsive (...), ce n'est qu'avec la généralisation des congés payés que se produisit le « boom balnéaire ». A partir de là, il y a une prise de conscience progressive des richesses de la frange littorale* »³⁰. Depuis, les littoraux vivent des flux migratoires importants et une croissance

²⁸ Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'énergie, *Le Littoral*, Les Agences de l'Eau, ONEMA, p. 13.

²⁹ Tabar-Nouval, M.-C., *Développement urbain durable des villes côtières, risques et gestion intégrée des zones côtières (GIZC)*, In : VertigO, la revue électronique en sciences de l'environnement, Hors-Série 8, Octobre 2010, p.03, <https://journals.openedition.org/vertigo/10244>, consulté le 27/05/2019.

³⁰ Kacemi, M., *op.cit.*, p.02

urbaine explosive qui ont accru leurs charges démographiques, en Algérie (2/3 de la population se concentre sur seulement 4% du territoire) cela est dû à plusieurs facteurs (l'industrialisation, le développement touristique, l'exode rural), sans oublier la population estivale qui s'ajoute à la population permanente et augmente sa concentration.

L'Urbanisation Intensive: l'éclatement démographique dans les villes côtières et surtout celles de petite taille voire le développement touristique ont conduit à une urbanisation intensive non contrôlée du milieu littoral qui a par conséquent causé la dégradation de leurs tissus urbains.

L'Identité Littorale : cela concerne beaucoup plus les petites villes côtières créées en Algérie pendant la colonisation, avec l'arrivée Française la côte Algérienne n'était pas totalement occupée à l'exception de grandes villes anciennes (Alger, Cherchell...), ce qui a cédé le champ ouvert au génie militaire pour exploiter ce territoire et créer des villes et puisque le facteur principal derrière leur création était le facteur économique donc le régime colonial a concentré dans la planification de ces ville sur l'exploitation des terres agricoles ce qui a résulté une ville détachée de son littoral en lui tournant le dos. Donc le travail de l'aménageur ici consiste surtout à la recherche d'une démarche de projet qui permet de réorienter la ville vers la mer et faire revivre la relation ville-mer et l'identité littorale.

Enjeux Environnementaux et Ecologiques : le littoral représente aussi un abri d'un grand nombre d'écosystèmes et un lieu de vie pour des espèces: animales, végétales et même celles des roches et à cause des effets d'industrialisation et d'économie, l'urbanisation sur le littoral souffre toujours des pollutions de nuisances et d'autres dégradations de l'environnement. Donc l'objectif est de prévoir une gestion visant le développement économique, urbain social, ... mais qui est toujours soucieux de son environnement dans le cadre d'un développement durable

Enjeu Législatif : En Algérie particulièrement la prise de conscience envers la protection et la valorisation du littoral n'est apparue qu'au début du siècle actuel à travers la loi 02-02, une prise de conscience qui est considérée un peu tardive par rapport aux autres parties du monde. Le problème dans ce propos est que cette loi reste encore non effective sur le plan pratique car elle ne définit pas des principes d'intervention urbaine dans les tissus déjà existants, voire elle est rédigée dans un cadre général ne prenant pas en charges les

spécificités des tissus des différentes villes (présence de falaises, roches,...), et selon Kacemi.M il faut souligner que pas moins de onze articles de cette loi nécessitent, pour leur application effective, l'élaboration de nouveaux textes juridiques.

II.4.3 Régénération des Fronts d'eau:

Mouvement qui fait appel à la régénération et la mise en valeur des fronts d'eau, il trouve ses origines en Amérique du Nord entre les années (1960 et 1970), et ceci après les expériences établies à ; San Francisco, Boston et Baltimore qui ont prouvé leur réussite et ont servi comme exemples de ce qui pouvait être réalisé dans les fronts d'eau des centre-ville abandonnés ou fatigués de l'effet de l'industrialisation. Au cours des décennies suivantes ce mouvement a été largement propagé dans le monde où les villes ont développé leurs propres modèles et approches pour régénérer les secteurs riverains.

Le mouvement s'interprète sous trois formes :

- **La Recomposition** : donner un sens unitaire commun aux différentes parties notamment physique et fonctionnelle du front d'eau.
- **La Régénération** : revitalisation des zones urbaines du centre.
- **Restructuration et restauration** de la structure et des bâtiments existants.

II.4.4 Le Tourisme Littoral (Bleu, Balnéaire) :

Parmi les plus importants principes que prône ce mouvement de Régénération des Fronts de Mer c'est le développement Economique des villes côtières, et ceci peut se réaliser à travers le développement touristique. De par ses natures et ses richesses le littoral constitue toujours un espace convoité et attractif aux humains, et demeure un lieu particulièrement opportun pour accueillir des aménagements liés aux activités touristiques, de loisir, du commerce, d'hébergement...

Le tourisme Littoral (Bleu ou Balnéaire) est le tourisme ayant pour destination les séjours au bord de la mer dont les principaux éléments sont : la plage, la côte et le soleil, il constitue la forme de tourisme la plus répandue dans le monde principalement en saison estivale, il offre aux touristes les activités de loisir, de confort, d'hébergement ainsi que d'autres liées au milieu marin (sports nautiques, aqua lands...).

Située dans le bassin méditerranéen qui demeure la première destination touristique mondiale (285 millions d'arrivées internationales en 2010)³¹, l'Algérie dispose des aménagements touristiques qui restent toujours très ponctuels, timides, et en décalage en comparaison avec d'autres pays méditerranéens tels que : l'Espagne, La France, Le Maroc, La Tunisie..., dont une bonne partie de ces aménagements est l'héritage de la colonisation. La volonté de l'Etat Algérien de promouvoir le tourisme balnéaire avec comme objectif de mettre fin à la dépendance de l'économie au secteur pétrolier rencontre plusieurs obstacles *« telles la question des enjeux fonciers et les dysfonctionnements entre les outils d'aménagement et ceux de protection de la nature »*³², et les politiques du développement touristique ont été toujours impactées par les mutations politiques et économiques.

Aujourd'hui le Tourisme Balnéaire constitue une fondation de développement économique des pays, et l'Algérie avec son énorme potentiel naturel et patrimonial et son immense bande littorale doit impérativement se soumettre à une politique de gouvernance et d'aménagement littoral prenant en charge l'activité touristique mais qui est toujours soucieux des enjeux environnementaux dans le cadre d'un développement économique durable.

II.4.5 La Promenade Littorale :

« La promenade maritime est une forme urbaine originale caractéristique du premier âge touristique (1850-1930) »³³, Cette expression désigne le tracé ouvert au public le long de la mer, permettant l'accès à la mer et la découverte de l'espace littoral, c'est un type de l'espace public lié à la mer, généralement aménagé pour favoriser la circulation douce : Pistes Cyclables, Esplanades Piétonnes, jardins publics,... pour renforcer l'attractivité du littoral et la notion sociale.

Selon Franck Débié : Le développement des promenades maritimes est contemporain de l'apparition dans les métropoles européennes qui ont provoqué un développement de nouvelles formes d'urbanisme : les grandes avenues et le parc public, qui, retravaillant les

³¹ *Le Tourisme, vecteur de développement économique en Méditerranée : Destinations Méditerranée*, OCEMO, Noembre 2014, p.05

³² Ghoubani, T., Kensab, O., Kouti, A., *Développement du tourisme balnéaire en Algérie face à la problématique de protection des espaces littoraux. Le cas des côtes mostaganemoises*, In : Etudes Caribéennes, (Tourisme et Ressources Naturelles), n° 33-34, Août 2016, p.01, <https://journals.openedition.org/etudescaribeennes/9305>, consulté le : 27/05/2019.

³³ Débié, F., *Une Forme Urbaine Du Premier Âge Touristique : Les Promenades Littorales*, In : Mappemonde1/93, p.32.

modèles du cours, du boulevard, du square ou de la place royale, proposant une nouvelle articulation des espaces d'habitation et de loisirs. C'est dans cette logique d'un nouvel urbanisme métropolitain qu'il faut situer l'apparition des promenades maritimes.

La notion est d'abord apparue au XVIII^e siècle avec la naissance du concept "Loisirs Balnéaires" en Angleterre et le développement des infrastructures de loisirs au bord de la frange littorale tels que les Bains, qui par la suite s'est propagé vers les autres pays Européens comme la France et l'Allemagne.

Puis elle s'est renforcée avec l'apparition du courant Hygiéniste Naturaliste opposant à l'espace urbain industrialisé. Ce courant est venu rechercher une qualité pour l'espace urbain et un environnement confortable et ceci par la naturalisation des espaces publics y compris les Promenades Littorales.

II.5 La Recomposition Urbaine :

Multiplés sont les modes qui s'intéressent à l'intervention urbaine dans un tissu urbain ; Restructuration Urbaine, Requalification Urbaine, Renouvellement Urbain...sont tous des termes qui renvoient aux modes d'intervention urbaine, pour notre cas d'étude on a préféré d'utiliser le terme Recomposition Urbaine pour désigner l'intervention urbaine visée dans notre projet.

Par rapport à sa définition, certains déclarent que la recomposition urbaine n'est que de la composition urbaine qui vise à reconstruire la ville sur elle-même : « *...une série de termes portant le préfixe « re » sont venus enrichir en quelques années le vocabulaire de l'aménagement urbain... visant à reconstruire la ville sur elle-même* »³⁴ , donc sa définition se superpose à celle de la composition urbaine, dans ce propos, G.Gromort définit l'expression composer en disant : « *composer c'est grouper des éléments choisis pour en faire un tout homogène et complet de telle sorte qu'aucune partie de ce tout ne puisse prétendre se suffire à elle-même, mais que toutes au contraire se subordonnent plus ou moins à un élément commun d'intérêt, centre et raison d'être de la composition* »³⁵ , une autre définition est donnée par P.Riboulet : « *L'acte créateur du*

³⁴ Chassériau, A., *Au cœur du renouvellement urbain nantais*, cité par : Benchouche, M, Djaziri, A , *Requalification du front de mer nord de la ville de AIN BENAIN*, Mémoire de Master, Institut d'Architecture et d'Urbanisme, Blida, Algérie, Octobre 2017, p.23.

³⁵ Gromort, G., cité par : Ahmed Khoudja, M., *Le mode de composition urbaine dans les documents d'urbanisme (P.O.S) (Le cas d'ORAN)*, mémoire pour l'obtention du Magister, Université des Science et de la Technologie d'Oran Mohamed Boudiaf, 2015, p.51.

compositeur est d'unifier dans un tout cohérent des parties différentes en sauvegardant et en exprimant ces différences dans l'œuvre unique et en cela donne du sens »³⁶. Donc à travers ces lectures on peut faire le rapport entre ces définitions et définir la Recomposition Urbaine comme étant : **une série d'actions qui servent à restructurer et redynamiser un ensemble urbain dégradé ou obsolète à partir d'unification de différentes unités pour en former un tout homogène.**

Elle a pour objectif :

- **La Réadaptation au contexte actuel.**
- **La Composition à nouveau avec les éléments existants.**

Selon J.P.Lacaze elle « *a pour rôle de définir physiquement l'organisation de l'espace de la ville ou du quartier à aménager. Elle répond à deux objectifs principaux: d'une part, fournir une image globale de la ville ou du quartier qui serve l'identité de celle-ci, et d'autre part, fixer les règles relatives à la localisation, à l'implantation et à l'élaboration des projets successifs de construction* »³⁷.

Et d'après Del Biondo.L³⁸ pour qu'une recomposition Urbaine soit soutenable elle doit reposer sur quatre piliers :

➤ **Soigner le rapport affectif à la ville** : nous recrutons cette expression pour référer à l'ensemble des relations entre les citoyens et leur ville, en d'autres termes la recomposition urbaine doit veiller à soigner cette relation à travers notamment *l'introduction de la qualité de paysages urbains* qui englobe plusieurs actions telles que : la renaturation, la création des espaces verts, le traitement paysager, piétonisation des centres..., *l'intégration de la dimension récréative* à travers les différents équipements sportifs, culturels et de loisir, et aussi *la revalorisation du patrimoine et de l'identité de la ville à aménager* en préservant ses permanences, ses points de repères (Ports de pêche, Places Publiques, anciens Hôtels de ville...) pour revivre l'identité du lieu. Tous ces éléments servent à améliorer le cadre de vie des citoyens et à promouvoir la relation entre

³⁶ Riboulet.P, cité dans : *la Composition Urbaine, Note et Essai Bibliographique*, Centre de Documentation de l'Urbanisme, Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme, Octobre 1996, p.09.

³⁷ Lacaze, J.P., cité dans : *la Composition Urbaine, Note et Essai Bibliographique*, Centre de Documentation de l'Urbanisme, Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme, Octobre 1996, p.09.

³⁸ Del Biondo, L., *Les Stratégies De Recomposition Urbaine Soutenable Des Anciens Territoires Industriolo-Urbains : Etude Du Territoire Franco-Luxembourgeois De La Haute Vallée De L'Alzette Et Apports D'exemples Européens*, Université de Lorraine, 2014, <https://hal.univ-lorraine.fr/tel-01751765>, consulté le :

ceux-ci et leur ville, ceci permet de soigner La dimension sociétale qui n'est pas à nier dans le développement durable des territoires urbains.

➤ **Encourager la mixité fonctionnelle et sociale :** à l'inverse de l'urbanisme fonctionnaliste qui supporte le zoning fonctionnel, la recomposition urbaine doit assurer dans son intervention une mixité fonctionnelle ente (habitat, travail, consommation, loisir, culture...), dont cette mixité fonctionnelle doit être accomplie par une mixité sociale prévoyant l'accessibilité aux différentes couches sociales, catégories d'âge, orientations ethniques et culturelles..., cela rentre dans le cadre d'un urbanisme durable pour réduire les inégalités et effacer les ségrégations sociales et spatiales.

➤ **Dynamiser le Tissu Economique :** appart la dimension sociale et fonctionnelle, la recomposition urbaine doit viser dans ses objectifs la revitalisation et la redynamisation économique du territoire concerné, ceci peut être assuré à travers notamment le développement d'une fonction urbaine fondamentale à ce territoire (agricole, touristique, industrielle, culturelle...), ce développement doit impérativement être accompagné d'une diversification d'activités économiques qui seront secondaires à la fonction fondamentale, pour permettre la création d'un environnement économique attractif.

➤ **Réduire et maîtriser la consommation d'espace et d'énergie :** toujours dans le cadre du développement durable, la recomposition urbaine doit corriger les conséquences héritées de la période de la forte croissance urbaine vécue au XX^e siècle : la pollution d'air, la consommation des ressources en espace et en énergie..., à travers plusieurs actions telles que : la lutte contre l'étalement urbain, le développement des modes de déplacements et de mobilité, la gestion de déchets, d'eau...pour la protection de l'environnement.

II.6 Analyse d'Exemples :

Après avoir identifié et détailler les concepts de base de cette recherche, nous nous intéressons dans cette partie du travail aux expériences d'interventions urbaines sur les fronts de mer à travers deux projets méditerranéens, afin de mieux comprendre notre problématique et tirer des axes de solutions pertinents à cette problématique.

Les deux projets sont :

- ♣ Le projet d'aménagement de la baie de Paleo Faliro, Athènes, Grèce.
- ♣ Le projet de réaménagement de la promenade de la plage Poniente, Benidorm, Espagne.

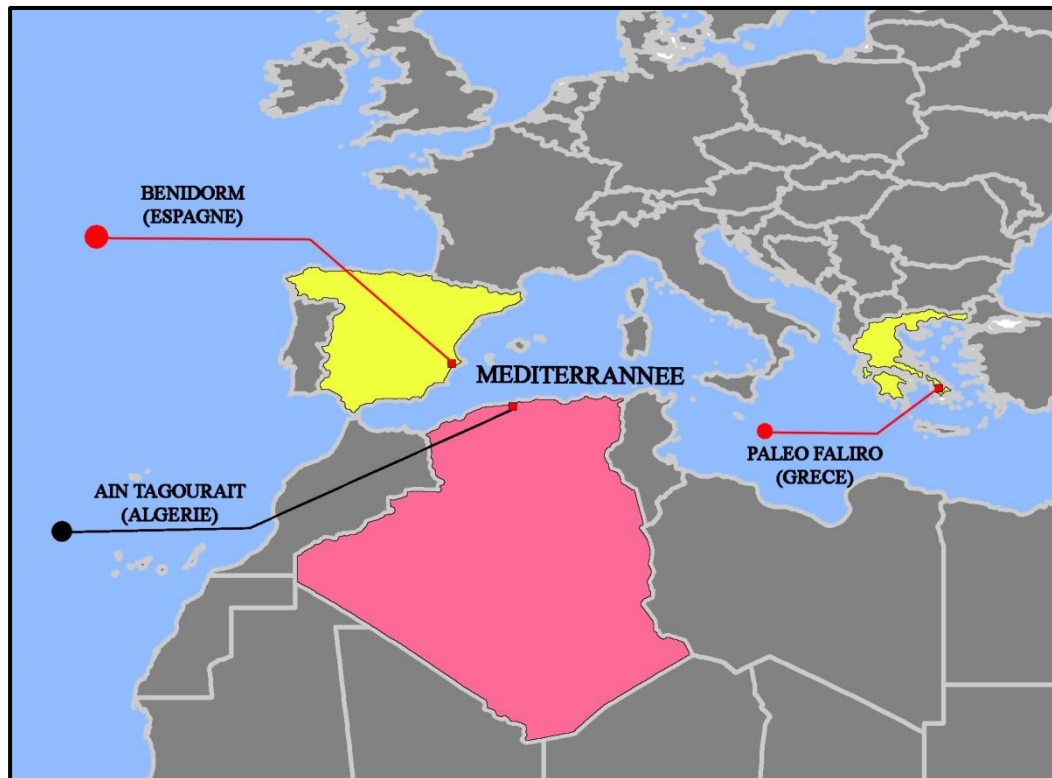


Figure II.6.1: Carte Montrant la situation des exemples par rapport au cas d'étude (Aïn Tagourait), src: Auteur.

Ces deux exemples ont été choisis par rapport à des critères, qui sont :

- La taille des villes : petites villes côtières.
- Les objectifs d'aménagement : les deux projets visent l'aménagement du front de mer pour l'attrait touristique et la revalorisation des espaces publics.
- La présence de caractéristiques paysagères : forêt, rivière, parc urbain...

II.6.1 Exemple 1 : Le projet d'aménagement de la baie de Paleo Faliro, Athènes, Grèce :

II.6.1.1 Présentation de l'Exemple :

Le projet se situe dans la baie de Paleo Faliro qui représente une municipalité qui se trouve à 6 Km au sud-ouest d'Athènes. Le projet dont l'étude était conduite par Renzo Piano (2011-2012) vise l'aménagement de la zone côtière, il a pour but de réhabiliter la promenade et l'environnement après une longue période de dégradation et prévenir les risques d'inondation. Un projet consiste comme un parc vert consacré à la flore méditerranéenne.

II.6.1.2 Problématique :

La baie est desservie par une voie rapide qui permet de relier Athènes à toute la zone côtière, la construction de cette voie rapide a provoqué l'enclavement de la baie de Faliro de la ville d'Athènes, entraînant de nombreux problèmes d'urbanisation et environnementaux dans une zone Privilégiée.

II.6.1.3 Objectifs et Principes d'Intervention :

Le Projet a comme objectifs de :

- Relier le tissu urbain au front de mer.
- Préserver le caractère naturel du paysage de Paleo Faliro.
- Créer un pôle de loisirs attractif.
- Effectuer un aménagement cherchant à limiter les nuisances causées par la voie rapide le long de la côte.

II.6.1.4 Programme d'Aménagement :

Le programme du projet sert à diviser la baie en six (6) zones, dont chaque zone est destinée à accueillir une activité :

- A : Zone centrale de l'esplanade du water Plaza.
- B : Zone « Delta », salle polyvalente accueillante les épreuves d'handball et de taekwondo.
- C : Zone des sports nautiques.
- D : Zone des épreuves de Beach volley et un amphithéâtre.
- E : Parc écologique.
- F : promenade piétonne.



Figure II.6.2: Carte Montrant les zones du projet, Src : Google Earth, Traitée par l'auteur.

À court terme, il est prévu d'entamer la reconversion de la salle de loisirs en palais des congrès internationaux ainsi que la réalisation d'un parc écologique entre les deux estuaires. Au cours de la phase finale, l'avenue sera déplacée, des passerelles piétonnes seront bâties et un canal sera construit afin de pallier les problèmes d'inondation et environnementaux.

II.6.2 Le projet de réaménagement de la promenade de la plage Poniente, Benidorm, Espagne :

II.6.2.1 Présentation de l'Exemple :

Le projet réalisé par le studio OAB (2005-2009) se situe à Benidorm, une station balnéaire espagnole, située près d'Alicante, elle est à l'origine un village de pêcheurs de création islamique sous le nom « Beni Derham ». Le début de la planification de ce petit village date des années 1950 pour devenir le premier centre Touristique en Europe, elle offre 12 KM de plages. Le projet vise le remodelage de la promenade West-Beach (1.5Km) de la plage de Poniente.

II.6.2.2 Problématique :

Le développement de la ville pour intégrer le tourisme de masse a provoqué une urbanisation incontrôlée et une rupture entre la bande littorale et la ville, sans oublier, la détérioration de vastes étendues de terres, et le fait que la ville demeure vide pendant neuf (9) mois (ville qui ne fonctionne que dans la période estivale).

II.6.2.3 Objectifs et Principes d'Intervention :

La réflexion principale du projet était de réaliser une promenade servant comme :

- Frontière de protection.
- Charnière entre ville et mer.
- Lieu public propice à de nombreuses activités.

II.6.2.4 Programme d'Aménagement :

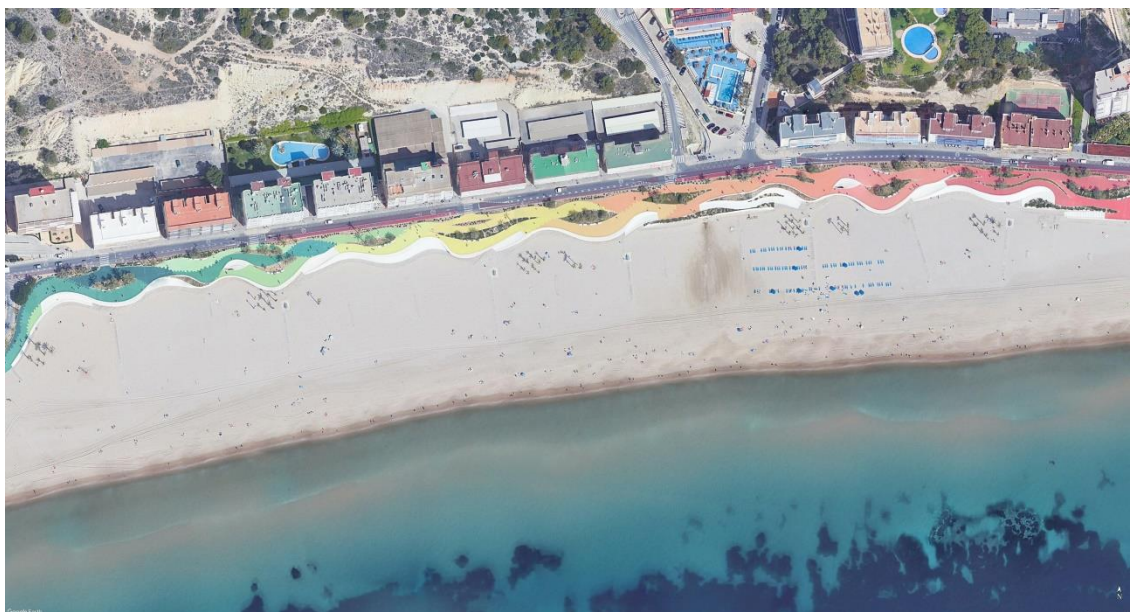


Figure II.6.3 : Carte Montrant la situation du projet, Src : Google Earth.

Le projet de réaménagement de la promenade de poniente a pour but **d'encourager le tourisme**, il s'agit d'une promenade composée de formes tressées curvilignes semblant à des vagues colorées suivant une logique géométrique, les surfaces de promenade se croisent et s'éloignent et changent de niveau générant des plateformes en saillie et des formes concaves et convexes cassant la linéarité de la plage et fonctionnant comme une digue aux intempéries, avec des points d'accès au sable (emmarchements et rampes).



Figure II.6.4 : vue sur les rampes et les emmarchements, src: OAB Lab

Cette promenade sert à créer deux niveaux :

→ **Niveau supérieur** : pour le visiteur urbain qui longe le chemin : promenade colorée entretenant une relation passive avec la méditerranée, ses courbes fournissent un périmètre ombragé pour le chemin inférieur.



Figure II.6.5: vue sur la promenade supérieure, src: OAB Lab

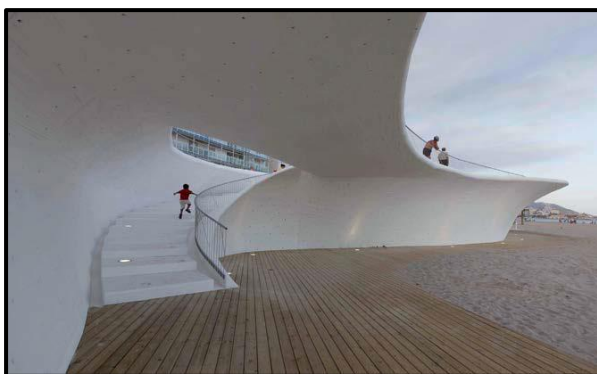


Figure II.6.6: vue sur la promenade inférieure, src: OAB Lab

→ **Niveau inférieur** : promenade en bois pour les coureurs et amateurs de plage : sert comme un espace intermédiaire rendant cette transition perméable entre un niveau supérieur et un niveau inférieur (régler la topographie), incluant des espaces de détente.

Ce principe de doubles niveaux de promenade avait non seulement un rôle au niveau de l'esthétique et la fonction mais aussi c'était une réflexion intelligente de par le concepteur pour traiter les falaises et créer une protection contre les vents marins.

En terme de fonctions, les activités touristiques se situent le long de la plage (les hôtels, les appartements, les quartiers touristiques...).

La ville offre une facilité de déplacement aisément dans tous les endroits grâce à ses espaces publics ouverts, des **belvédères**, des **streetshows** comme des lieux dans l'ensemble offrant des spectacles spontanés et surprenants aux passants pour créer une ambiance conviviale.



Figure II.6.7: vue sur le belvédère, src: Marine Farouault

Le Projet propose aussi un aménagement du parc d'attraction « Aqualandia » et d'autres parcs naturels « Serra Helada, Terra Mitica... », ainsi que de larges terrains de golf.

II.6.3 Analyse Comparative :

Le tableau suivant récapitule l'analyse comparative qui, dans ce cas, repose sur quatre critères de comparaison : l'aspect de Mobilité par ses deux types (mécanique et douce), les espaces publics, l'aspect environnemental et paysager et la trame Fonctionnelle, d'où nous allons essayer de tirer des recommandations d'intervention pour notre projet :

	Exemple 1 : aménagement de la baie de Paleo Faliro	Exemple 2 : réaménagement de la promenade de la plage Poniente	Recommandations Tirées
Mobilité	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagement de l'axe routier le long du littoral. • Construction de deux grandes passerelles piétonnes surplombant la nouvelle voie rapide. • Création d'un canal piéton pour la proximité entre les quartiers résidentiels et le front de mer. 	<ul style="list-style-type: none"> • Un réseau viaire quadrillant la ville et desservant le littoral comme un bon repère pour la ville. • Développement des voies rapides pour encourager le transport en commun. • Les parkings sont très chers et rares pour encourager la mobilité douce. • -L'injection des voies piétonnes. • L'utilisation des escaliers pour la desserte pour les villas touristiques construites dans les collines de la Cala vers la ville. • L'accès à la plage est garanti par des emmarchements et des rampes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Encourager la circulation douce par l'aménagement des voies piétonnes et l'injection des pistes cyclables. • Aménager la voie maritime le long du littoral pour ouvrir la ville à la mer. • L'utilisation des passerelles comme point de passage pour les talwegs.

Espaces Publics	<ul style="list-style-type: none"> • Création de plusieurs séquences urbaines (place, esplanade, aire de jeux). • Animation des espaces publics par des équipements d'accompagnement de service et consommation. • Réfléchir les espaces publics dans un système cohérent. 	<ul style="list-style-type: none"> • Création d'une promenade Littorale de forme géométrique particulière. • La promenade se repose sur deux niveaux générant deux esplanades • Création de belvédères (des balcons en méditerranée). 	<ul style="list-style-type: none"> • Relier la ville à la mer par L'aménagement du front de mer par les esplanades, les promenades en balcon qui permettent le traitement des falaises. • L'animation de la promenade par des activités et des équipements publics.
Aspect environnemental et Paysager	<ul style="list-style-type: none"> • Créer un parc vert et favoriser la végétation tous le long des voies piétonnes et dans l'esplanade. 	<ul style="list-style-type: none"> • L'aménagement du parc Aqualandia par des aires de jeux maritime, des espaces de loisir... afin d'accueillir un nombre important des touristes. • L'aménagement des villas touristiques dans les hauteurs des collines pour arrêter l'étalement urbain et préserver l'aspect naturel des parcs 	<ul style="list-style-type: none"> • L'aménagement du jardin public. • Renforcer des espaces verts sur le front de mer et autour de la place afin de créer une continuité entre le parc, la place et la mer. • Prolonger et Aménager le parc urbain.
Fonctions	<ul style="list-style-type: none"> • Créer un corridor culturel • Créer des aménagements sportifs, culturels et récréatifs le long du littoral afin d'en faire un pôle de loisirs attractif. 	<ul style="list-style-type: none"> • Création d'un quartier touristique. • Représenter un équilibre économique des calasse moyenne d'hôtellerie et en terme de loisir quotidienne « cheap-city ». • L'arrière front de mer représente un parc de lotissements privés. • Animer les plages par des infrastructures touristiques (les hôtels et les appartements...) • Intégrer les espaces de consommation tout le long de la promenade (mini bars, kiosques...) 	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser la mixité fonctionnelle. • Affecter au front de mer une vocation spécifique et attractive (loisir, sport, détente, tourisme... etc.). • Renforcer la vocation balnéaire par les infrastructures touristiques et varier l'offre.

Figure II.6.8: Tbleau d'Analyse Comparative des Exemples, Réalisé par: l'auteur

II.6.4 Synthèse :

Les aménagements proposés pour les fronts de mer étudiés tels que les esplanades et les promenades s'adaptent à la morphologie du site, ils interviennent l'échelle humaine et visent l'ouverture de la ville à la mer, vu qu'ils sont des espaces ouverts et bien accessibles ils mettent en valeur les vues paysagères.

Les solutions effectuées dans les exemples peuvent être applicables sur notre cas d'étude.

La mixité fonctionnelle que les exemples proposent assure l'animation et la dynamique du front de mer et contribue à la promotion du statut économique de la ville.

Références de l'analyse des exemples :

Farouault, M., *L'évolution du paysage de Benidorm : du village de pêcheurs à Benidorm*, Architecture, Aménagement de l'Espace, 2016, disponible sur : <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01765022/document>, consulté le : 15/12/2018.

Guelque, M., *Quels Aménagements Pour Les Nouveaux Fronts De Mer?*, In : URBIS le mag, disponible sur : <https://www.urbislemag.fr/quels-amenagements-pour-les-nouveaux-fronts-de-mer-4-4-billet-178-urbis-le-mag.html>, consulté le : 19/12/2018

Marko, M., *Travaux de rénovation sur le front de la baie de Faliro*, In : Athens Social Atlas, disponible sur : <https://www.athenssocialatlas.gr/fr/article/la-baie-de-faliro/>, consulté le : 15/01/2019.

Seafront of Benidorm, description sur web, disponible sur : <https://www.architecturelab.net/seafront-of-benidorm-carlos-ferrater-xavier-marti-gali-oab/>
Consulté le : 15/01/2019.

Photos disponibles sur : <https://ferrater.com/project/benidorm-west-beach-promenade/>
<https://tpa.gr/activities/view/9/32?lang=en>
<https://www.enm.gr/faliro-bay-piano>

II.7 Conclusion :

Dans ce deuxième chapitre nous avons essayé de d'évoquer les différents concepts en rapport avec la problématique de l'étude (La Rupture Ville-Mer), commençant par le Projet Urbain et arrivant jusqu'à la Recomposition Urbaine, avec l'Analyse d'Exemples permettant la connaissance de différents axes d'intervention urbaine qui peuvent répondre à cette problématique.

Le Projet Urbain révèle d'une démarche méthodologique qui vise à répondre au dysfonctionnement des ensembles urbains avec comme objectifs : l'amélioration de leurs cadres de vie et le contrôle de leurs futurs développements.

Les centres historiques et les **tissus existants** représentent un souci majeur dans la démarche du Projet Urbain étant donné qu'ils demeurent les meilleurs champs d'application permettant la préservation de richesses et de terres et luttant contre l'étalement urbain.

En Algérie, **les centres du XIX^e siècle** constituent une grande partie de son Héritage Urbain malheureusement non reconnu en tant que patrimoine qui vit une dégradation de son état et risque d'être perdu.

Cet héritage colonial comprends une dizaine de **Villes Côtières**, à l'image de Aïn Tagourait, qui souffrent pratiquement toute de la problématique de la rupture entre la ville et la mer, avec d'autres problèmes d'ordre : social, urbanistique, identitaire, écologique et environnemental et législatif.

La Recomposition Urbaine dans le cas de Aïn Tagourait peut représenter un axe de solutions aux problématique de la ville côtière en considérant les éléments existants tels que : la structure viaire, la place publique, le port de pêche, les bâtiments anciens, le front de mer délaissé..., pour recréer une ville unifiée et fonctionnelle attachée à son front de mer, avec l'introduction de notions telles que : la promenade littorale, les aménagements touristiques et la mixité fonctionnelle.

Tous ces fondements constitueront un support théorique sur lequel nous allons établir notre intervention urbaine de la ville de Aïn Tagourait dans le troisième chapitre concernant le cas d'étude.

III. CHAPITRE : CAS D'ETUDE

III.1 INTRODUCTION :

Dans ce qu'a précédé de ce mémoire nous avons pu présenter et définir notre thématique de recherche : *la Recomposition Urbaine des Petites Villes Côtières du XIX^e siècle*, nous avons évoqué tous les concepts et les notions théoriques en rapport avec cette thématique, et nous avons effectué une analyse d'exemples pour pouvoir constituer une référence dans notre Intervention Urbaine.

Ce troisième chapitre correspond à la phase opérationnelle et conceptuelle de l'étude, où nous allons établir une analyse de Aïn Tagourait à différentes échelles, pour arriver à comprendre sa structure urbaine ainsi que relever les différents problèmes dont souffre cette ville, ensuite et en collaboration avec les acquis théoriques, cela nous permettra de concevoir notre projet d'intervention urbaine qui vise le retissage de la ville avec son front de mer et son développement économique et social avec le respect de l'aspect environnemental de la ville.

III.2 PRESENTATION DU CAS D'ETUDE :

III.2.1 Situation Géographique :

Aïn Tagourait est une ville côtière du nord Algérien, Située à 52 km à l'ouest d'Alger et à 14 km à l'est de Tipaza prenant une situation médiane entre les trois grandes agglomérations de (Alger, Tipaza et Blida), elle repose sur une superficie d'environ 210 Ha et s'étend sur 3.6 Km de côte, avec une population d'environ 6800 habitants.



Figure III.2.1: carte montrant la situation géographique, src:Auteur

Administrativement : Aïn Tagourait fait partie des communes de la wilaya de Tipaza, rattachée à la daïra de Bouismail, elle est limitée :

- Au nord : la Mer Méditerranée
- Au sud : les communes de Httatba et Sid Rached.
- A l'est : la commune de Bouharoun.

- A l'ouest : la commune de Tipaza.

III.2.2 Contexte Naturel de Aïn Tagourait :

III.2.2.1 Topographie :

La ville de Aïn Tagourait repose sur un territoire constitué de deux plaines : une haute plaine dont la hauteur varie entre 100m et 160m, et une basse plaine légèrement inclinée dont la hauteur varie entre 0 et 50m jusqu'à la mer, son paysage se caractérise par la présence de falaises, et la richesse en terme de Talwegs.

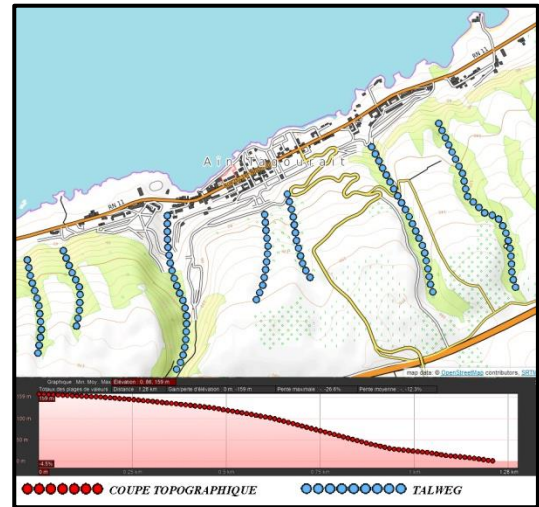


Figure III.2.2: carte morphologique de Aïn Tagourait, src: opentopomap.org, traitée par l'auteur.

III.2.2.2 Morphologie de la côte :

Aïn Tagourait s'étend sur un linéaire côtier de 3.6 Km ; sa zone côtière est composée particulièrement d'une côte rocheuse (des falaises) avec seulement 20m de côte sableuse (Plage Mahieddine : la seule plage dans la ville qui est en état de dégradation à cause de la fort érosion). Elle est caractérisée par l'existence de ravins profondément taillés dans des grès quaternaires se prolongeant jusqu'à la mer.



Figure III.2.3: vues sur la plage et les falaises, src: Auteur.

III.3 LECTURE TERRITORIALE :

La première étape de notre analyse consiste à faire une étude à l'échelle la plus vaste qui est celle du Territoire, qui va nous permettre de comprendre comment s'est faite la naissance de structures bâties (Parcours, Villes, Villages, Maisons...), à partir d'un milieu caractérisé seulement par des éléments Naturels, cette Lecture va non seulement faire la liaison entre le territoire et les établissements humains, mais aussi elle nous aide à déduire le processus de formation et de transformation du territoire et les parcours territoriaux constituant la structure fondatrice de notre cas d'étude.

III.3.1 Présentation du Territoire et ses Limites :

La Lecture Territoriale se fera sur le Territoire Situé dans les collines du Sahel, entre les Oueds de (Mazafran à l'Est, et Nador à l'Ouest), délimité au Sud par la plaine de la Metidja et au Nord par la Mer Méditerranée.



Figure III.3.1: carte de délimitation du territoire, traité par l'Auteur, source du support: carte d'état-major 1942.

III.3.2 Processus d'Humanisation du Territoire :

III.3.2.1 Cycle I : Cycle d'Implantation de l'Humanisation

A. Phase 1 :

C'est la première étape dans le processus d'humanisation du Territoire, elle se caractérise par l'apparition de la première structure qui est le **Chemin de Crête Principale**, implanté là où la ligne de partage des eaux entre deux bassins est la plus continue et prolongée, c'est le moyen par lequel l'homme a pu accéder et parcourir le territoire pour la première fois, cette ligne est placée dans les hauteurs pour raisons de sécurité.

À cause de sa dure morphologie, « *une crête principale se prête rarement à la localisation*

d'un établissement (...) »³⁹, sauf quelques exceptions générées par un cheminement particulier de la crête.

« La coïncidence de la crête principale avec la ligne de partage des eaux, fait qu'elle est privée d'eau »⁴⁰, et l'homme à ce stade-là n'est pas encore sédentarisé, il est toujours en recherche de la nourriture et de l'eau qui se trouve à un niveau inférieur, cette théorie nous mène vers une deuxième phase d'humanisation du Territoire.

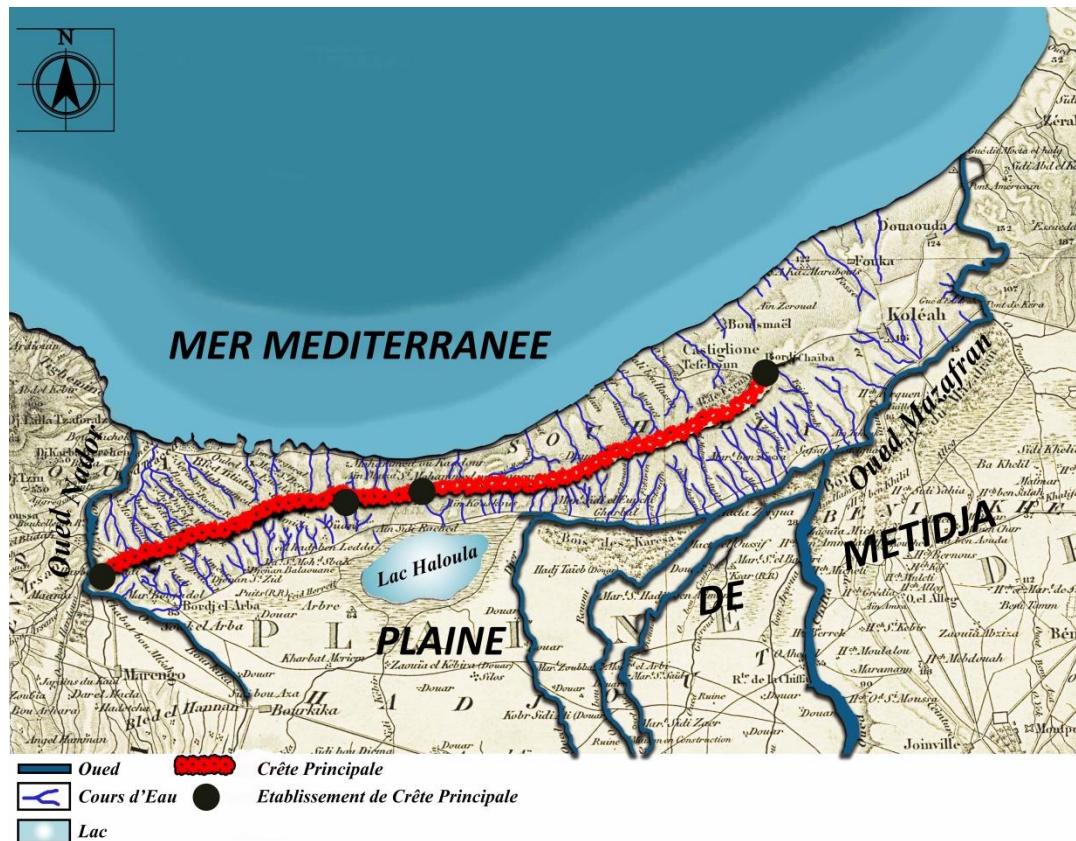


Figure III.3.2 : Carte représentative du Cycle I, Phase 1, Réalisé par l'Auteur.

B. Phase 2 :

Formation des lignes de **Crêtes Secondaires**, par le biais desquelles l'homme atteint le "niveau de sources", dans ce cas-là on remarque la présence d'unités territoriales dont la morphologie permet de créer un établissement, ces unités sont connues sous le nom de "Promontoire", et représentent des parties du territoire relativement plates qui émergent du plan incliné de la montagne.

³⁹ Caniggia, G. et Maffei, G.L., *Composition Architecturale et Typologie du Bâti : Lecture du Bâti de Base*, Traduit de l'Italien par : Larochelle, P., (2000), p.139.

⁴⁰ *Ibid.*, p.139.

Dans cette portion de terre on voit apparaître les premiers attributs de la sédentarisation d'homme, c'est l'aire de productivité ou l'homme installe une activité pertinente à son territoire (pêche, cueillette, élevage, agriculture...), et donc de là va naître la nécessité d'échange entre ces aires ce qui résulte la formation du chemin de **Contre Crête Locale**.

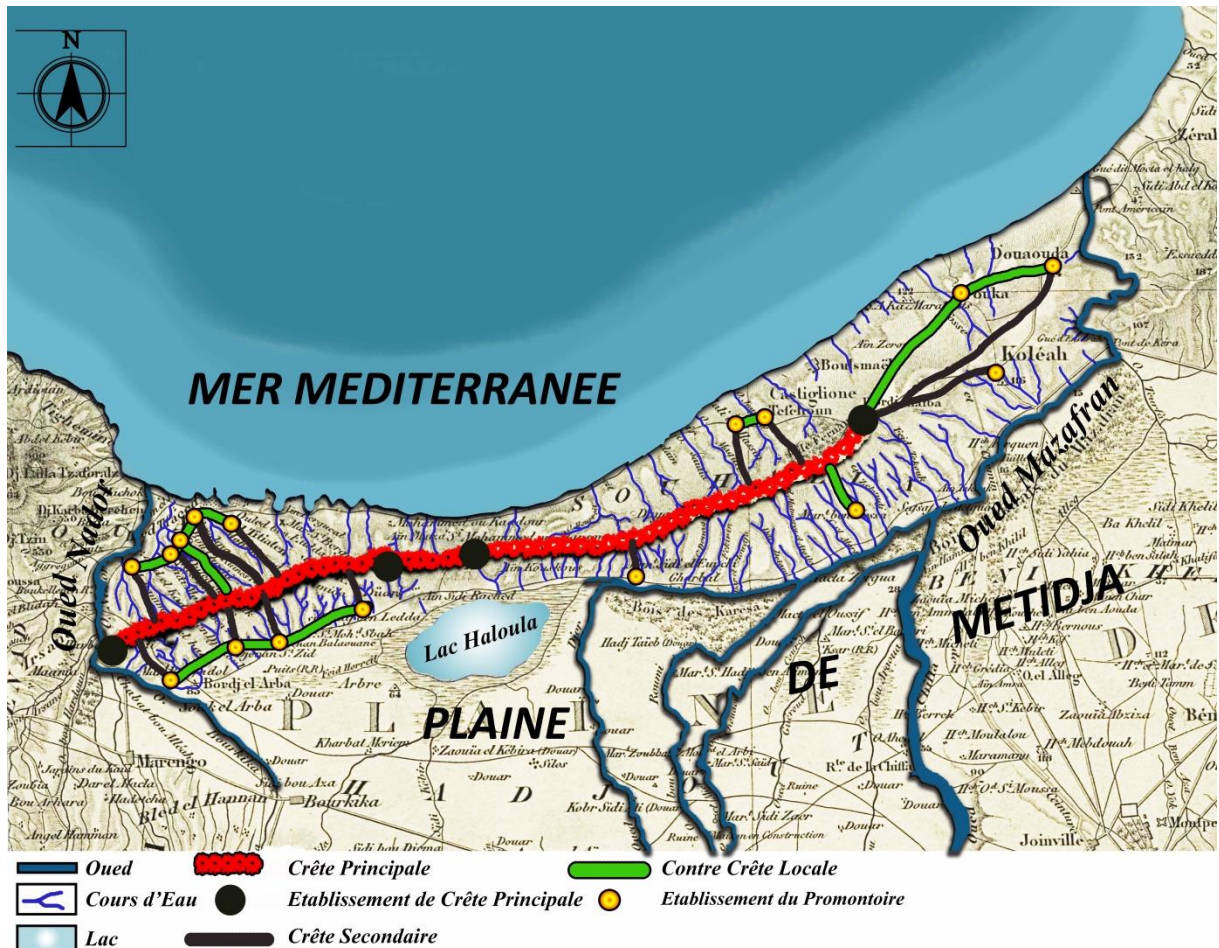


Figure III.3.3. : Carte représentative du Cycle I, Phase 2, Réalisé par l'Auteur.

C. Phase 3 :

Dans cette phase on a affaire avec une autre unité territoriale qui est au niveau de "têtes de vallées", là où « *une noue importante se ramifie en un éventail de noues plus petites* »⁴¹, cette unité permet d'une part la descente vers les fonds de vallées, et d'autre part elle représente une polarité particulière par sa disposition radiale aux autres établissements, elle constitue par excellence le lieu favori pour l'emplacement des points de liaison (des centres de marché, d'échange...), qui deviennent plus tard des **Noyaux Proto-Urbains** puis **Noyaux Urbains**, les Contres Crêtes Locales se prolongent pour relier ses lieux et deviennent des **Contres Crêtes Continues**.

⁴¹ *Ibid.*, p.143.

D. Phase 4 :

La quatrième Phase est celle qui définit une occupation Globale du territoire, par l'occupation des collines et des basses collines, et l'atteinte des fonds de vallées, à ce niveau-là l'homme a atteint un niveau avancé de civilisation ce qui lui permet de traverser les noues au moyen des gués, c'est la phase d'implantation de chemin de **Contre Crête Synthétique** et de **Contre Crêtes synthétique impropre** pour ceux qui buttent vers la Côte Maritime, dans cette période on voit apparaître des villes qui représentaient des comptoirs Commerciaux lors de la période Phénicienne à l'image des villes de : Tipaza, Cherchell, Alger.

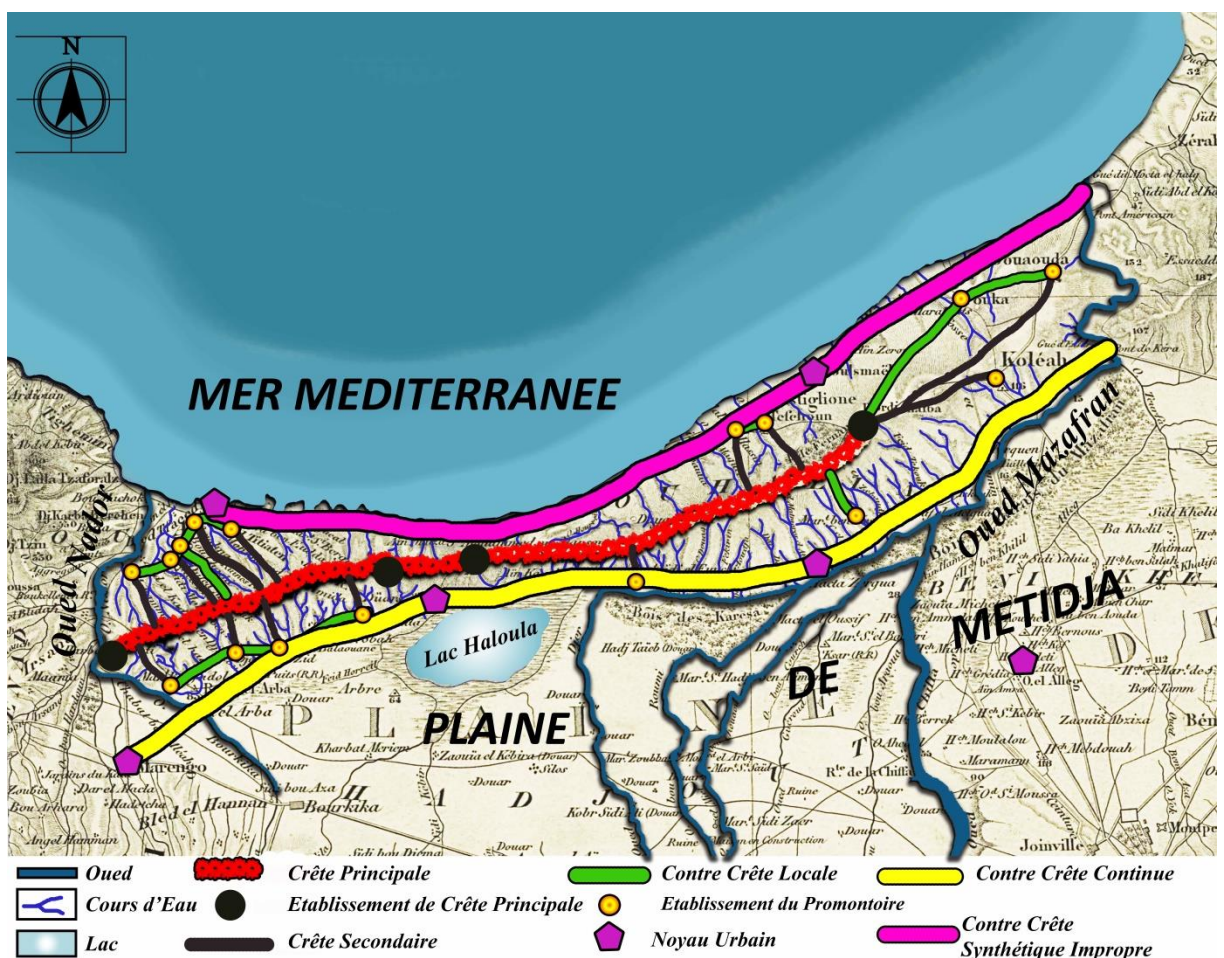


Figure III.3.4. : Carte représentative du Cycle I, Phase 3 et 4, Réalisé par l'Auteur.

III.3.2.2 Cycle II : Cycle de Consolidation :

Cette période se confond au Maghreb avec celle la présence de la civilisation Romaine, se caractérisant par la reprise de la structure déjà existante et l'établissement dans un cadre renouvelé, c'est à ce niveau-là qu'on voit apparaître le premier Parcours (matrice) qui a constitué la structure de base de notre cas d'étude (Ain Tagourait), Cet Axe est venu à la

base reliant les grands pôles (Icosium (Alger), Tipaza et Caesarea (Cherchell)), dans cette période Aïn Tagourait faisait partie de la Mauritanie Sitifienne et elle s'appelait (Casae Calventi).

III.3.2.3 Cycle III : Cycle de Récupération de l'Implantation :

La consolidation de la plaine et de la côte durant la période Romaine était derrière la fuite des berbères vers les montagnes, et donc la récupération de l'implantation sur les structures déjà existantes, à l'image des Tribus Berbères et Les Haouchs durant la période Ottomane.

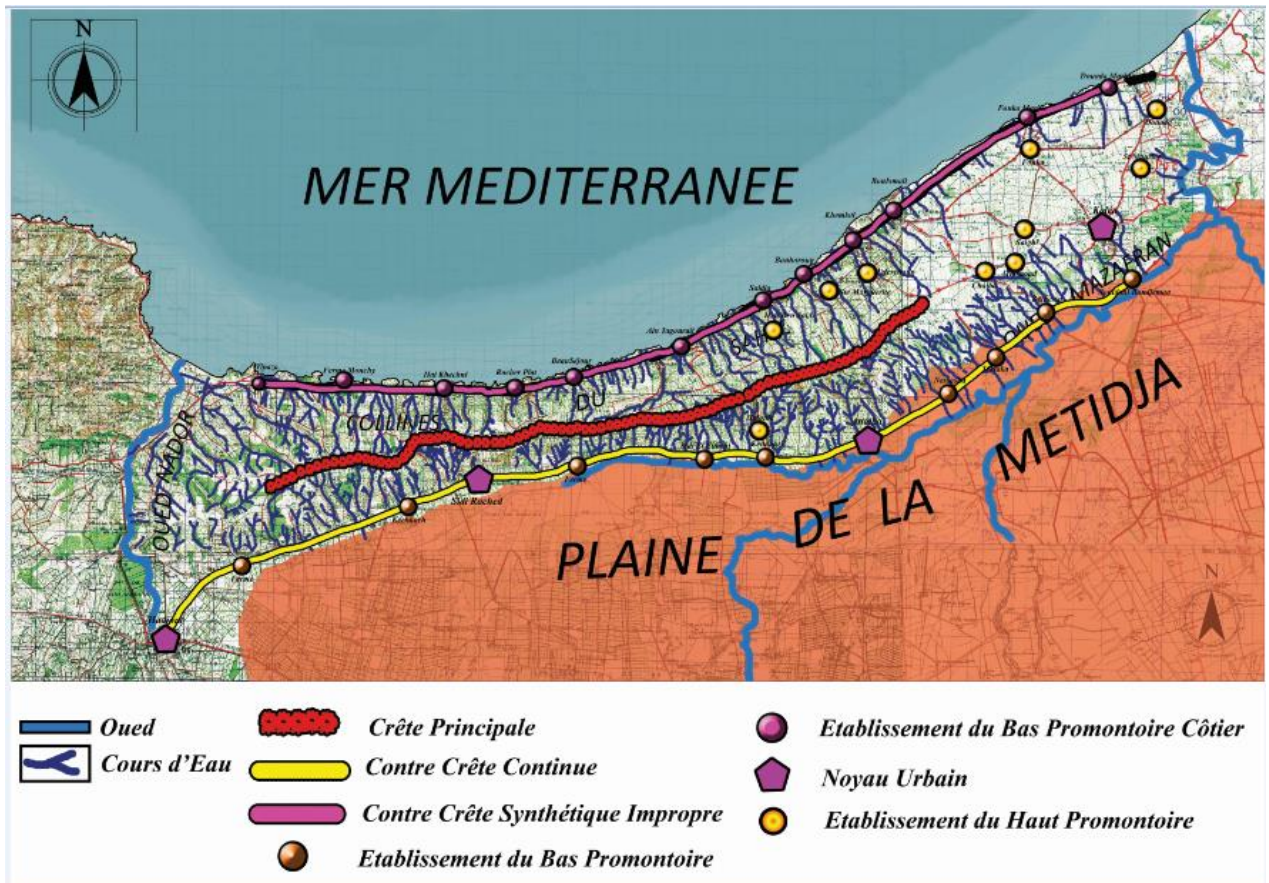


Figure III.3.5. : Carte représentative du Cycle II et Cycle III, Réalisé par l'Auteur.

III.3.2.4 Cycle IV : Cycle de Récupération de la Consolidation de Restructuration :

Avec l'arrivée Française, on remarque que le génie militaire, a pu se servir de ces lieux de marché, d'une part par leur proximité des autres établissements et d'autre part ces lieux peuvent servir comme points de contrôle, ce qui a mené à une opération de restructuration de ces chemins de contre crêtes synthétique, et une autre restructuration par la liaison entre les deux rives de la crête principale, pour pouvoir bien ceinturer le territoire.

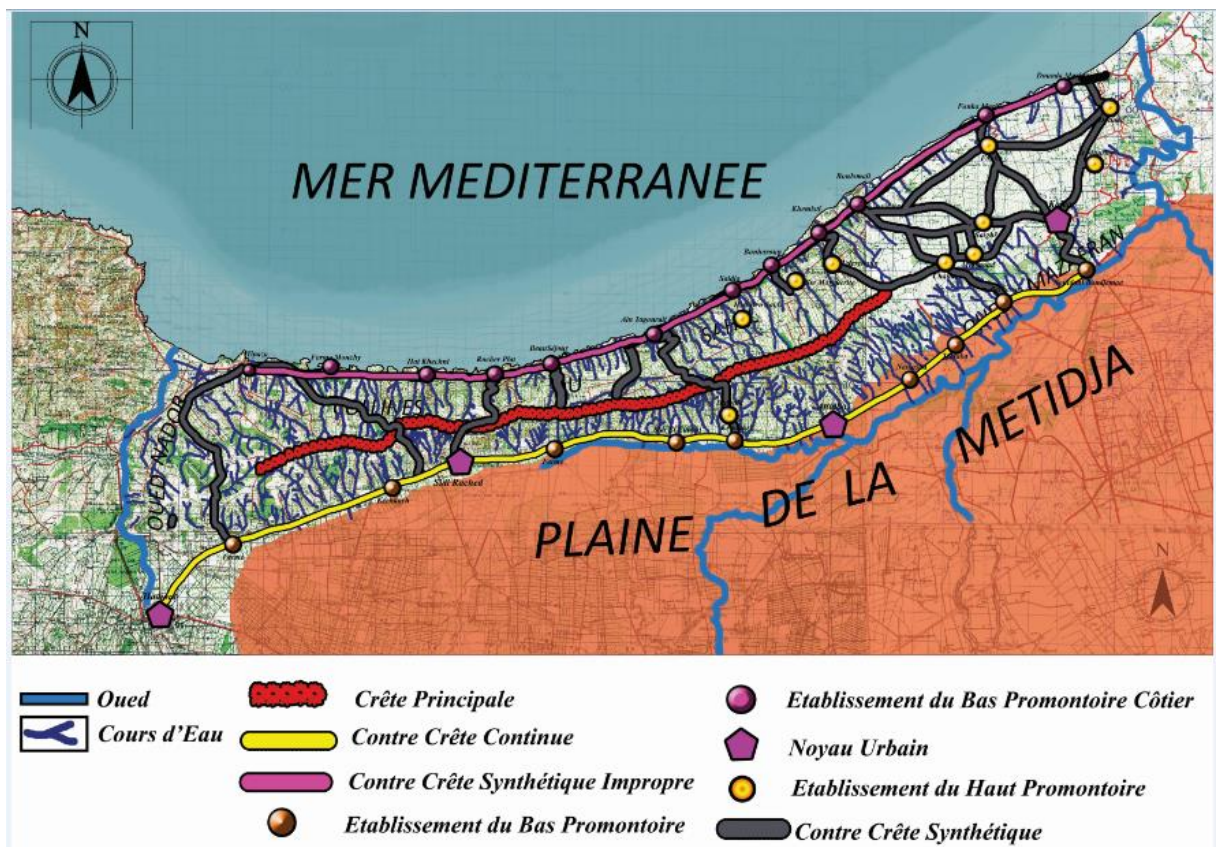


Figure III.3.6. : Carte représentative du Cycle IV, Réalisé par l'Auteur.

III.3.3 Synthèse de la Lecture Territoriale :

La ville de Aïn Tagouraït fait partie d'un territoire à double aspects, d'une part, le nord de la ville se repose sur la partie littorale dont le terrain est légèrement plat, et d'autre part, la moitié sud de la ville appartient au piémont.

A travers la lecture territoriale on conclut:

- ≈ Le premier chemin qui a permis l'accessibilité à l'emplacement de la ville de Aïn Tagouraït est celui de la contre crête synthétique impropre donc la ville a été parcourue lors du premier cycle.
- ≈ Avec l'arrivée Française le génie militaire planifiait le territoire de façon à le ceinturer pour le bien contrôler, en créant un grand réseau routier reliant les différents établissements avec les établissements marchés et en même temps relier la partie littorale avec le chemin synthétique impropre qui a permis la création de structure de base du village colonial de Bérard (Aïn Tagouraït) .
- ≈ La ville et son territoire dispose une bonne situation géographique qui lui offre plusieurs potentialités (agricoles, maritime)

≈ la ville de Aïn Tagouraït présente un cas particulier par sa situation au centre de territoire entre Zeralda et Tipaza.

≈ Dans un premier temps, les français vont occuper la plaine par l'implantation des villages coloniaux, puis pour le but de conquérir le territoire ils essayent d'étendre ces villages et les relier avec les établissements antérieurs, tels que les cas de: Fouka, Fouka marine; Douada, Douada marine, et Tefeschoun et khemisti port.

Malheureusement ces derniers temps avec l'implantation de l'autoroute "rocade de Tipaza", le territoire a perdu cette liaison qui était entre les deux rives de la crête principale.

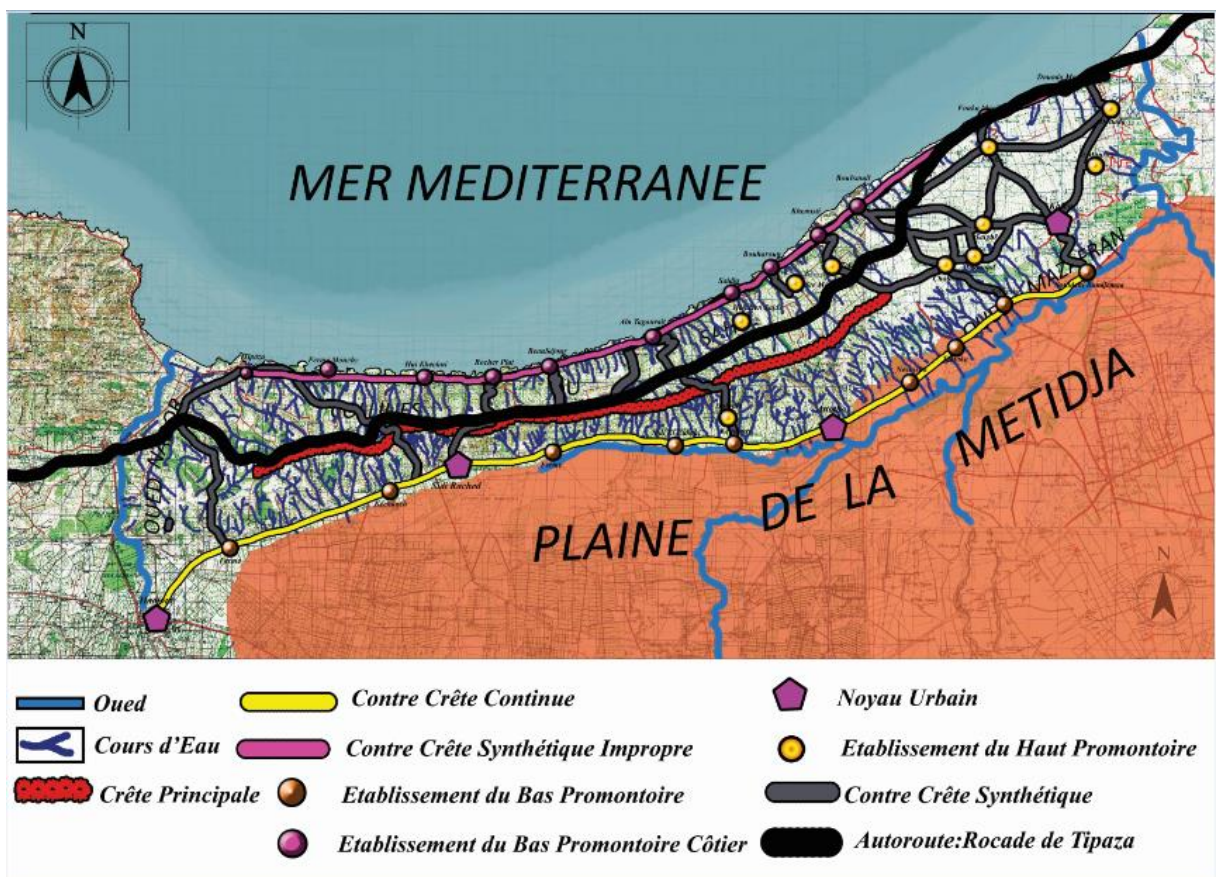


Figure III.3.7. : Carte de synthèse de la lecture territoriale, Réalisé par l'Auteur.

III.4 LECTURE DIACHRONIQUE (GENESE HISTORIQUE) :

Maintenant qu'on a pu reconnaître et comprendre le cadre territorial au sein duquel s'est née la structure fondatrice de notre ville, nous passons à une échelle plus restreinte qui est celle de la ville en s'intéressant à la lecture historique : « *l'étude d'une structure urbaine ne se conçoit que dans sa dimension historique, car sa réalité se fonde dans le temps par une succession de réactions et de croissances à partir d'un état antérieur* »⁴², donc cette lecture à travers le temps va nous permettre de comprendre l'évolution Historico-Morphologique (l'évolution de la forme urbaine à travers le temps) de la ville, ainsi de distinguer les moments clés qui ont joué un rôle dans la formation du tissu actuel de la ville.

III.4.1 L'Origine de l'Appellation :

En ce qui concerne l'origine du nom « AIN TAGOURAIT » que porte la ville ; il y'a deux explications :

La première légende est : qu'une jeune princesse Berbère nommée TAGOURAÏT ait été guérie de sa cécité par l'eau d'une cascade qu'on disait miraculeuse. Le nom de Tagouraït fût donné à la Tribu établie près de la cascade dans laquelle la princesse avait retrouvé la vue. Auteur : Maryse RICHE-MULLER.

La deuxième explication vient de la revue Africaine dont les archéologues ont remarqué que « TAGOURAIT » rappelle assez bien « TUGURIA » qui signifiait en Latin « Huttes ».

Pendant la colonisation ; les colons donnaient le nom « BERARD » au village pour honorer le souvenir du contre-amiral « Auguste Bérard » qui a exécuté les travaux hydrographiques sur les côtes d'Algérie. Auteur : Maryse RICHE-MULLER.

III.4.2 La Genèse Historique :

L'évolution de la ville de Aïn Tagouraït est passée par trois grandes Phases :

⁴² Panerai, P., « L'étude Pratique Des Plans De Villes », In: « Villes en Parallèle », N°12-13, Novembre 1988, p.104

III.4.2.1 La Période Précoloniale :

A. Période Romaine :

Avant la création du village colonial de Bérard vers 1858 ; la ville actuelle était à l'emplacement de l'antique voie romaine de (Icosium à Caesarea) actuellement (Alger-Cherchell) qui correspond au chemin de contre crête synthétique impropre. Selon les recherches et les études faites sur ce territoire ; la ville existait déjà à la période Romaine ; elle était connue sous le nom « Casae Calventi » et elle faisait partie de la « Mauritanie Sitifiennne » O. Mac Carthy, *Les Antiquités algériennes, liste des principales villes des trois provinces de la Numidie, de la Mauritanie Sitifiennne et de la Mauritanie césarienne, avec leurs synonymies actuelles, d'après les dernières recherches* « 1885, p09 ». La Revue Africaine aussi le confirme en déclarant la présence des Ruines Romaines à ce même emplacement.

B. Période Arabo-Berbère :

Le nom de TAGOUREÏT qu'employaient encore certains autochtones était le nom originel du village de BERARD. TAGOUREÏT fut donné à la tribu établie près de la cascade. Auteur : Maryse RICHE-MULLER.

III.4.2.2 La Période Coloniale :

Avec l'arrivée Française, « *Les travaux réalisés entre 1830 et 1870 constituent un projet territorial sur l'ensemble du pays : la mise en place d'un réseau comprenant les villes turques transformées, les centres de colonisation nouveaux, les villages ainsi que les routes les reliant (...)* »⁴³, les collines du Sahel Algérois et La plaine de Mitidja constituent un exemple marquant bénéficiant d'une morphologie agréable et d'une richesse en terres agricoles dont le génie militaire Français a exploité pour l'implantation de dizaines de villages agricoles et centres de colonisation à l'image du village de Bérard (Aïn Tagouraït).

A. La Création du Village de BERARD en 1858:

En 1858, le lieu-dit « Tagouraït ou Aïn Tagouraït » reçut un centre de colonisation ; un village qui s'appelait Bérard (en l'honneur de Auguste Bérard : Officier marin ».la région fut pacifiée par le comte de Burmont. Les Français captèrent la source qui permit la viabilité ainsi que l'irrigation et conservèrent la cascade miraculeuse qui devint l'une des attractions de BERARD.

⁴³ PICARD.A., *Lotissements et colonisation : Algérie, 1830-1970*, In : « *Villes en Parallèle* », N°14, Juin 1989, p.216, https://www.persee.fr/doc/vilpa_0242-2794_1989_num_14_1_1062, Consulté le : 23/01/2019.

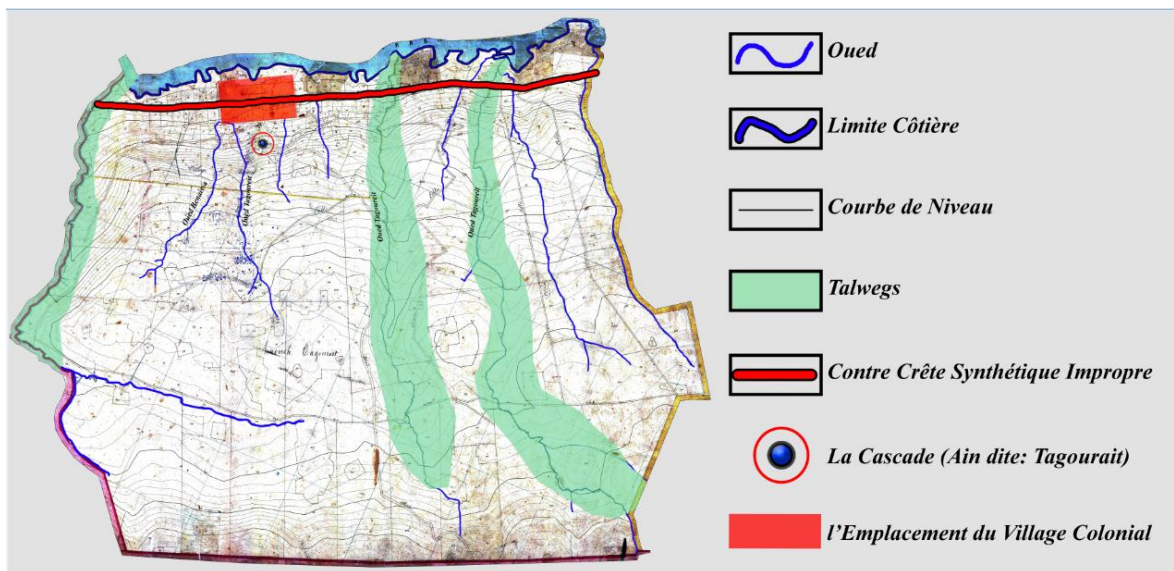


Figure III.4.1: Plan Cadastral, Section A Bérard, 1870 (Traité par : l'auteur).

Le **choix du site d'implantation** s'est fait en fonction de plusieurs critères :

- * D'abord la présence du parcours synthétique impropre reliant Alger à Cherchell, permettant l'accessibilité et l'établissement du Territoire.
- * La Richesse de ce territoire en matière d'eau et de terres agricoles.
- * La Morphologie Agréable du Site.
- * La Présence d'une Cascade.
- * Le Climat Favorable et les Vues Paysagères.

Pour le **Mode d'Implantation** :

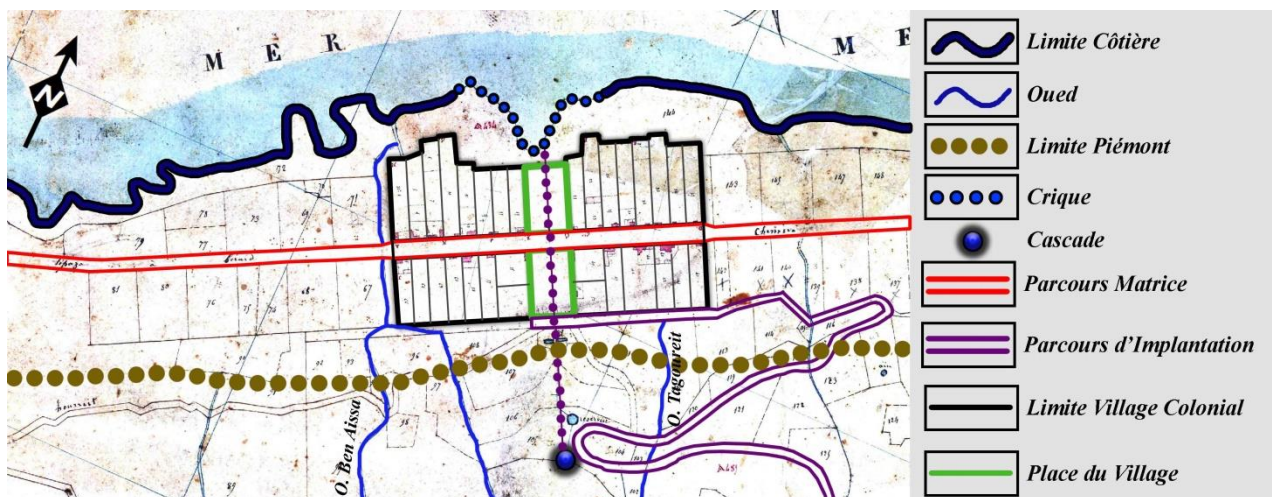


Figure III.4.2 : Plan Cadastral, village de Bérard, 1870 (Traité par : l'auteur), montrant le Mode d'Implantation

La ville fut construite selon un tracé damier avec une place centrale (type de village qui s'est généralisé sur toute l'Algérie permettant la fixation des populations Européennes),

elle s'étendait sur une surface de 20 Ha dont 8 Ha pour le village ; les routes n'étant que des pistes plus ou moins bien entretenues ; l'agriculture était la principale activité du village, où on développa même la culture du Bananier.

Avec l'arrivée Française il y avait la présence de la crête synthétique impropre (voie Romaine reliant Alger à Cherchell) (qui a servi comme le parcours matrice pour la création du village), la Cascade et une petite crique dans la bande séparant la mer et la terre, suivant le plan cadastral 1870 du village de Bérard on a l'impression que le Génie Militaire Français a exploité ces formes naturelles en dégagant un axe reliant la cascade avec cette petite crique ce qui a donné naissance au deuxième parcours (d'Implantation) issu de la crête Synthétique, par l'intersection de ces deux parcours on a défini l'emplacement du village et on a renforcé cette centralité du noyau par une place qui a occupé toute la longueur du village, le Périmètre du Noyau était délimité par les éléments naturels (les Oueds :Benaissa et Tagoureit de l'est et de l'ouest, et la limite côtière et le Piémont du Nord et du Sud).

B. Développement du Village Colonial :

1858-1880 :

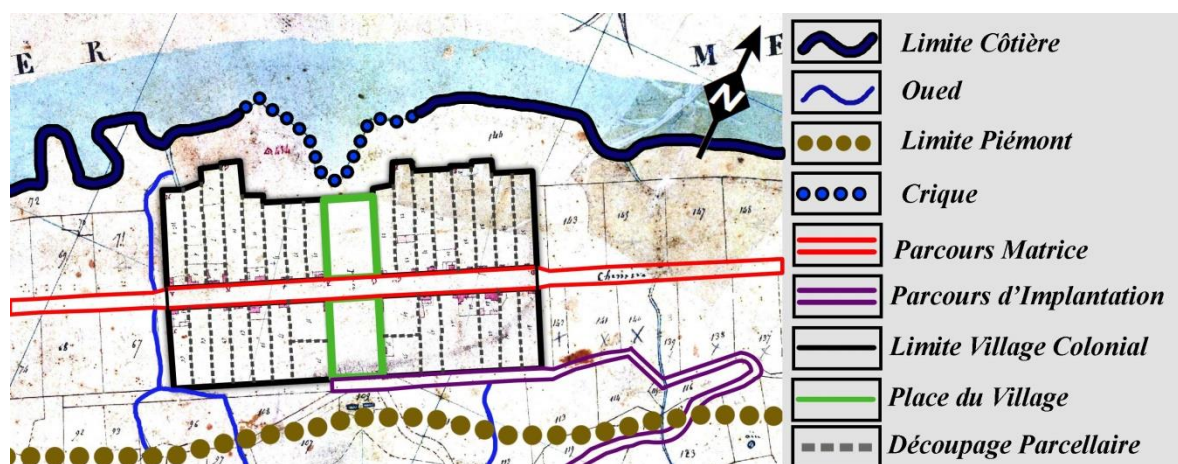


Figure III.4.3: Plan Cadastral, Bérard, 1870 (Traité par : l'auteur), montrant le Village Colonial.

- Village conçu selon un tracé en damier, orienté vers le parcours matrice.
- Contrairement aux autres villages coloniaux qu'on voit d'habitude où on remarque que l'intersection des deux axes est marquée par une place publique autour de laquelle sont implantés les différents équipements (église, mairie...) mais dans ce cas on a consacré toute la surface centrale pour la place publique du

village ; cela s'explique par la forte accentuation sur l'espace public central du village et la volonté de créer la relation entre le paysage urbain (village) et le paysage naturel derrière le village (la cascade et la forêt) et son prolongement vers la mer.

- Pour la forme du noyau on remarque que du côté de la mer ; le plan prend une forme irrégulière en essayant de prendre le maximum de surface pour gagner du foncier et cela confirme la théorie de notre thématique que la mer à cette époque n'avait aucune importance dans la planification urbaine.
- Pour la taille de parcelles : on remarque la présence de parcelles de double module en largeur sur le parcours matrice du côté de la forêt ce qui montre que ceux sont des parcelles pensées pour accueillir des équipements et l'absence de telles parcelles de l'autre coté (la mer) ; ce qui explique que tout ce qui est du côté de la mer (derrière le parcours matrice) est considéré comme périphérie.
- Au niveau de la forme de parcelles : on remarque que les parcelles du noyau sont en forme longitudinale et sont étroites ; par rapport aux autres parcelles hors le noyau qui ont une grande forme.

1880-1960 :

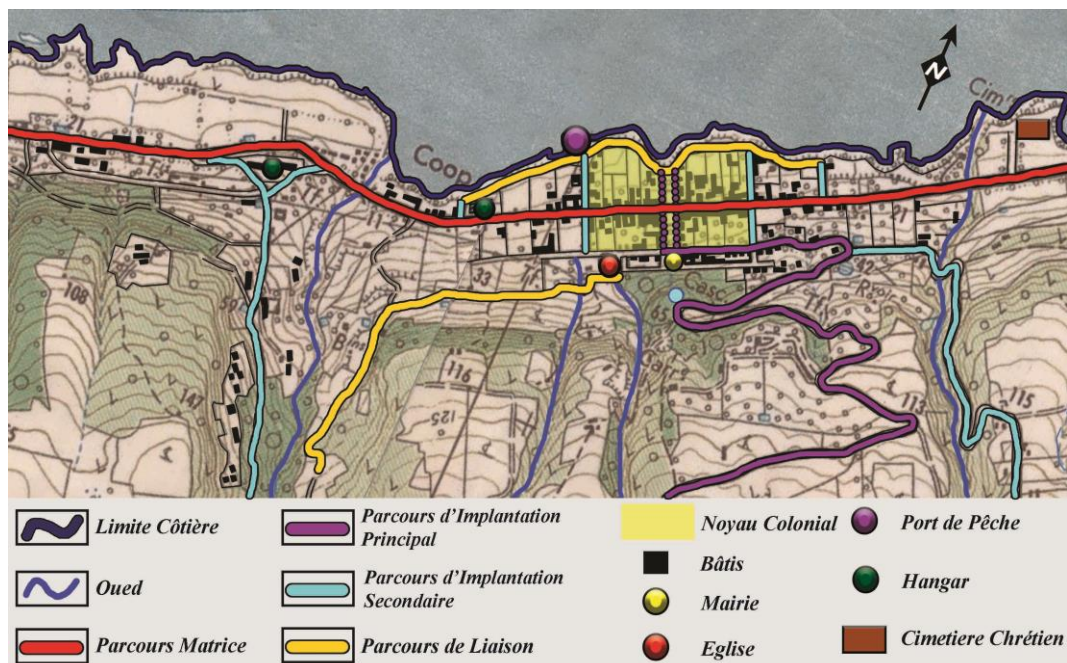


Figure III.4.4: Bérard en 1960 (Traité par : l'auteur), Source : Carte d'Etat-major 1960

- La Densification du Noyau Colonial sur le Parcours Matrice.

- Développement du parcours d'implantation parallèlement au parcours matrice derrière la place où on a implanté la mairie et l'église et avec ce même parcours s'est orientée l'urbanisation.
- Puis avec l'installation de la coopérative en 1927 l'urbanisation a pris l'orientation ouest (avec le parcours matrice) et l'installation des hangars de vin.
- Création d'un petit port de Pêche.

III.4.2.3 La Période Post Coloniale :

Après 1962, l'évolution de la ville de Aïn Tagouraït sur le plan urbain a connu une stagnation : 8,6 Ha seulement ont été consommés (valeur donnée par : le PDAU 1993), cela est dû au fait que la ville n'était qu'une agglomération secondaire de Bouismail, ce qui a engendré un manque important en terme de logement et d'équipement et donc la naissance du Phénomène de "Bidonvilles".

1984-1998 :

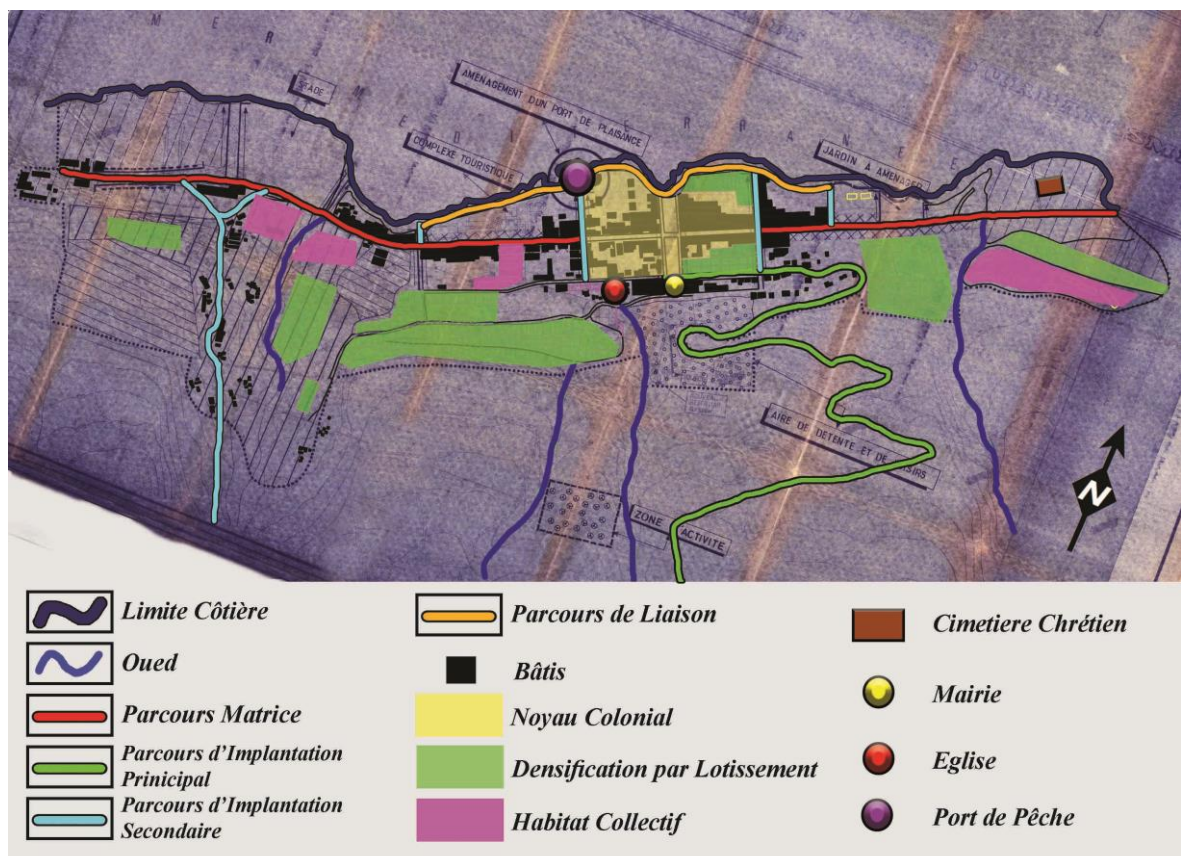


Figure III.4.5: Aïn Tagouraït 1993 (Traité par : l'auteur), Source : carte Etat de Fait PDAU 1993

1984 constitue une date marquante dans l'évolution de Aïn Tagouraït, c'est la date où la ville fut élevée au rang de "Commune", ce qui a conduit à la projection d'un programme ambitieux d'habitat collectif d'une part pour l'éradication du phénomène de bidonvilles et satisfaire les besoins de la ville en logement, et d'autre part pour alléger administrativement la commune chef-lieu de Tipaza.

On avait aussi un phénomène issu de la politique urbanistique en Algérie des années 80, qui est le "Lotissement" : vu que la ville dans la première période postcoloniale n'a pas connu une évolution dans son tissu urbain et a gardé sa taille de petit village, un programme de densification par Lotissement était proposé pour son noyau ce qui causé une désarticulation et une hétérogénéité dans son tissu.

1998- Actuellement :

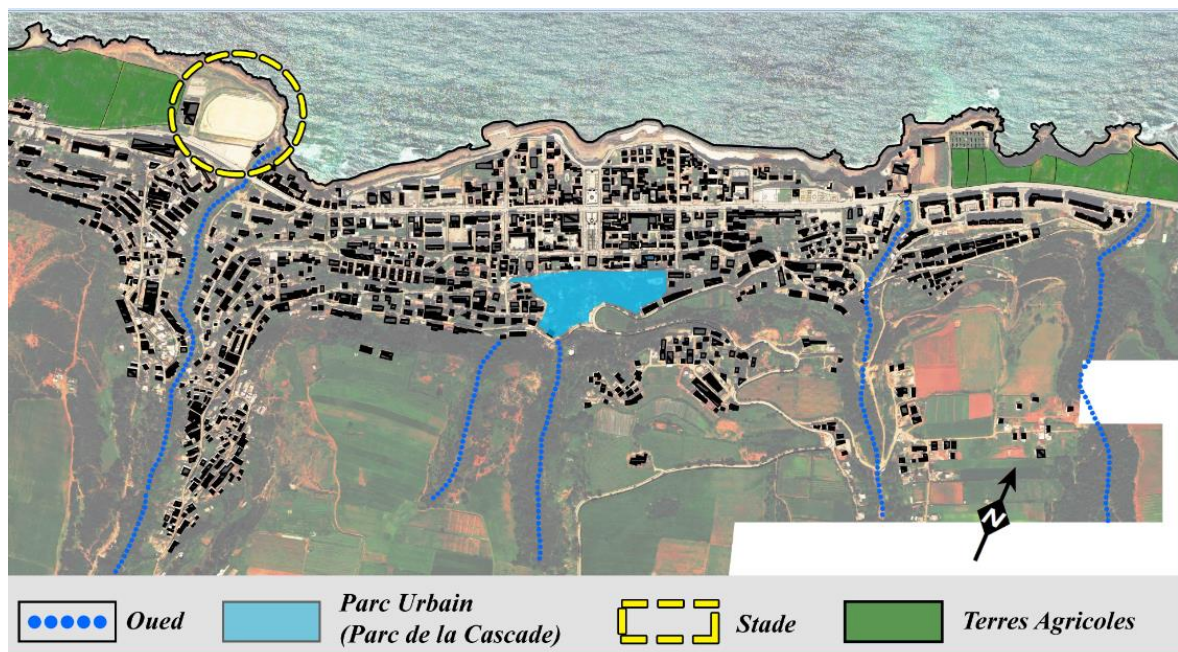


Figure III.4.6: Aïn Tagouraït 2019, (Traité par : l'auteur), Source du support :Google Earth 2019

La ville de Aïn Tagouraït continue son extension en linéarité le long du parcours matrice (RN11), et au sud avec le parcours d'implantation (CW108), cette période a été aussi caractérisée par :

- L'achèvement du programme de densification par lotissement.
- La reconversion de l'ancienne mairie en siège de sûreté nationale et l'église en bibliothèque de l'APC.
- Aménagement du Parc Urbain de la Cascade.

- Réalisation d'un programme d'habitat collectif en Est et en Ouest.
- Extension sur l'oued (Talweg) ouest par le développement de l'activité industrielle.
- Aménagement du Stade en ouest sur la côte.
- Préservation des terres agricoles donnant sur la mer qui ne sont pas encore urbanisées.

III.4.3 Synthèse de la Lecture Historique :

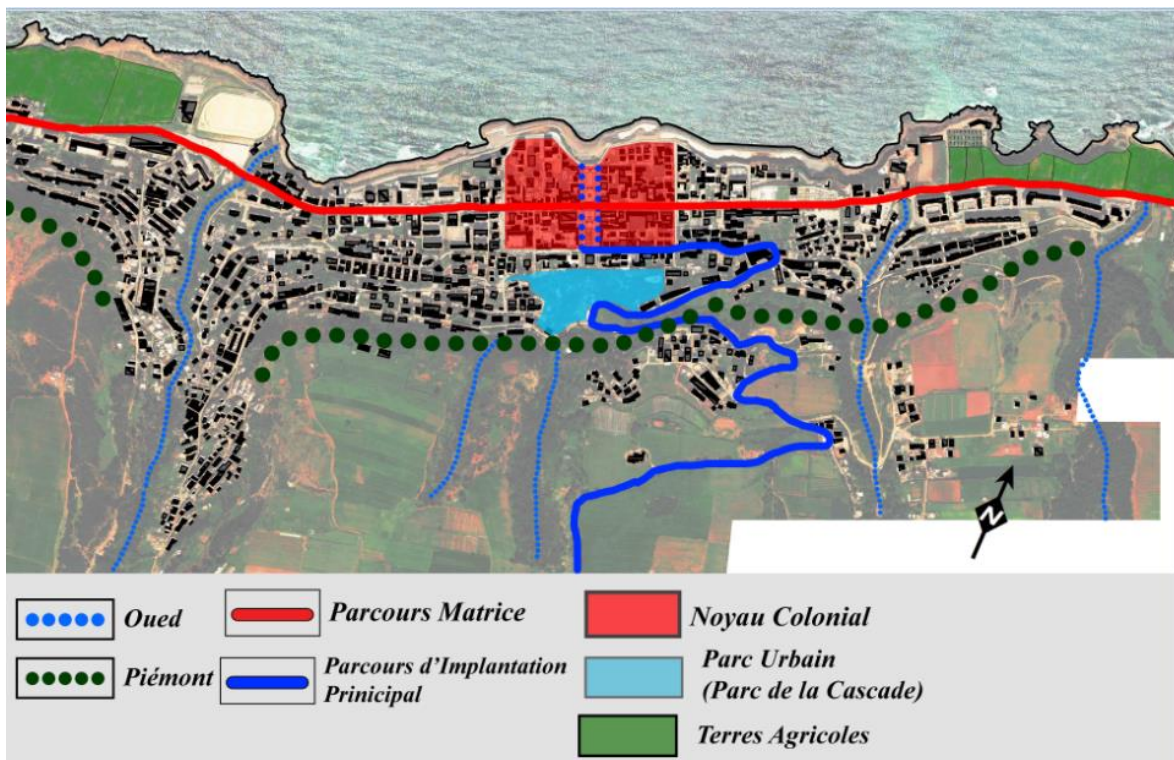


Figure III.4.7: Carte de Synthèse Diachronique (Traité par : l'auteur), Source : Google Earth 2019

- La ville de Aïn Tagouraït est à l'origine une création coloniale plus exactement un village agricole afin d'exporter les richesses agricoles.
- On remarque dans cette ville : l'existence d'une structure fondatrice ainsi qu'un substrat historique d'une grande valeur (Noyau Colonial).
- La croissance de la ville a pris une direction principalement linéaire le long du Parcours Matrice (RN11) en Est et en Ouest, et aussi elle s'est étendue avec le Parcours d'Implantation (CW108) au Sud.
- La présence d'éléments naturels qui avaient un rôle dans l'orientation de la croissance comme le Piémont derrière la ville qui a servi comme une barrière naturelle de croissance au sud, et le talweg (Oued) en ouest là où se développait l'activité industrielle (Les Hangars).

- La période postcoloniale était traduite par la densification du tissu de la ville par les lotissements et l'habitat collectif ce qui a causé une désarticulation entre Noyau Initial et les autres entités de la ville.

III.5 ANALYSE URBAINE :

Dans les phases précédentes de notre étude sur la ville de Aïn Tagouraït, on a pu relever le contexte territorial ainsi que diachronique qui ont donné naissance à la ville, ce qui nous a permis d'identifier les parcours structurants et les mécanismes d'évolution.

Dans cette phase d'Analyse Urbaine on va s'approfondir encore dans la ville allant jusqu'au niveau du bâti, et identifiant les éléments physiques (voirie, espaces publics, équipements,...) ainsi que le rapport le reliant, pour pouvoir schématiser le plan de structure Urbaine de notre cas d'étude.

III.5.1 Analyse Morphologique :

III.5.1.1 Délimitation de l'Aire d'Etude :



Figure III.5.1 : Carte Montrant les Limites de l'aire d'étude, réalisé par l'auteur, Source du support : Google Earth 2019

Notre Aire d'Etude se situe au centre de la commune de Aïn Tagouraït, délimitée au nord par la Mer Méditerranée, à l'Est et à l'Ouest par les Talwegs (Oueds), et au Sud par le piémont, s'étendant sur une superficie de 61 Ha et une bande Littorale de 3 Km. Cette

portion englobe le noyau colonial ainsi que son extension Littorale présentant une illustration parfaite pour notre problématique (Rupture Ville-Mer).

III.5.1.2 L'Accessibilité :

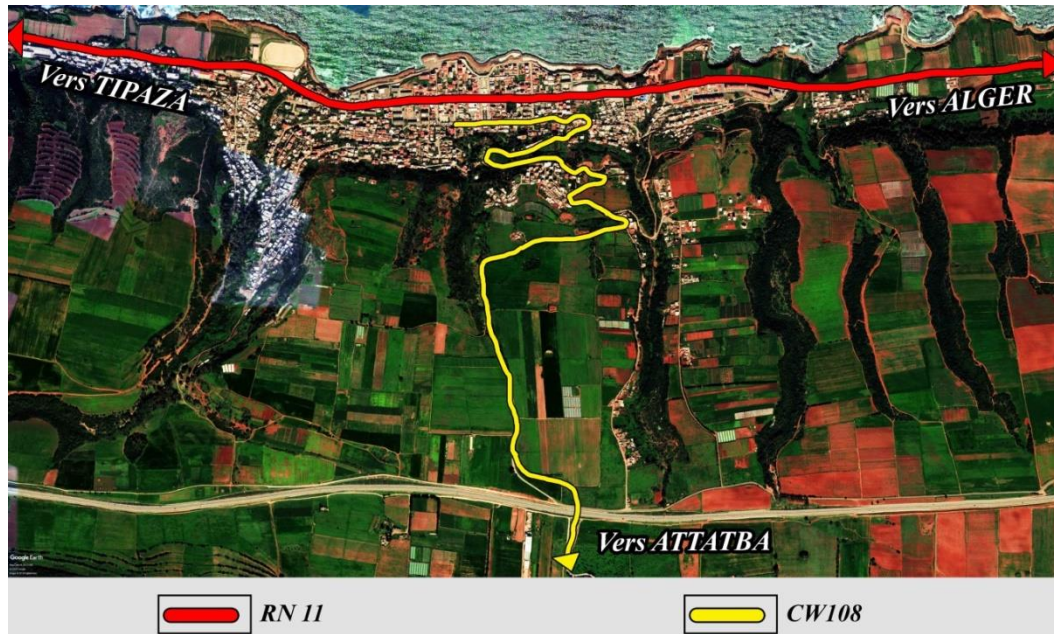


Figure III.5.2: Carte Montrant l'accessibilité à l'aire d'étude, réalisé par l'auteur, Source du support : Google Earth 2019

Aïn Tagouraït constitue l'entrée Est de l'agglomération de Tipaza, on y accède à partir de deux entrées :

- De l'Est et de l'Ouest par la RN 11 reliant Alger à Cherchell.
- Du Sud par le CW108 qui la relie à la RN67 et à la commune d'Attatba.

III.5.1.3 Les Parcours :

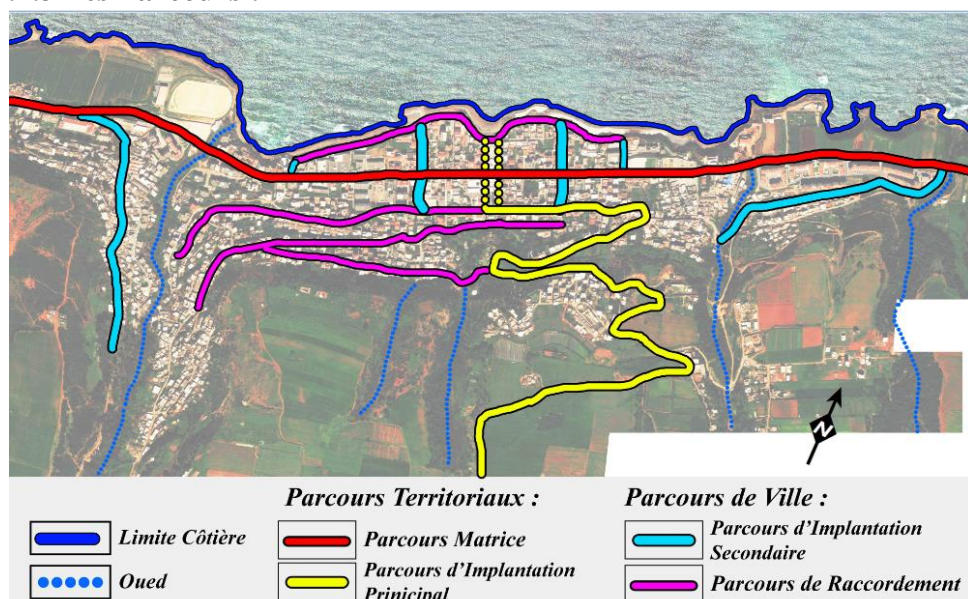


Figure III.5.3: Carte Montrant les Parcours de l'Aire d'étude, réalisé par l'auteur, Source du support : Google Earth 2019

Ceux sont les parcours qui ont permis la fondation et la structuration de la ville de Aïn Tagouraït, où on distingue :

- **Parcours à l'échelle Territoriale** : sont les parcours structurants qui relient Aïn Tagouraït aux autres agglomérations et sont à l'ordre de deux :

Le Parcours Matrice (RN11) : c'est le premier parcours qui a donné naissance à la ville où se font les premières implantations du bâti, son rôle consiste à relier deux pôles : dans notre cas c'est le parcours synthétique impropre reliant Alger à Cherchell, à l'échelle de la ville il est aussi appelé **la Rue du 1^{er} Novembre**.

Le Parcours d'Implantation Principal (CW108) : c'est le Parcours qui vient perpendiculaire au parcours matrice permettant à la fois l'édification à une proximité du centre et l'évolution du tissu, dans ce cas le parcours est implanté parallèlement au parcours matrice ; une négociation qui a été imposée par la morphologie du site, il relie la ville à l'agglomération de Attatba, à l'échelle de ville aussi connu sous **La Rue des Frères Djerboua**.

- **Parcours à l'échelle de Ville** : les parcours qui permettent l'évolution et le dédoublement du tissu et desservent les différentes entités, ils sont à l'ordre de huit, mais par leur classification on distingue deux classes :

Les Parcours d'Implantation Secondaire : ils ont le même rôle que le précédent, seulement qu'ils se posent à l'échelle de Ville, dans la ville de Aïn Tagouraït on trouve six parcours d'implantation secondaire (*Figure V.1.3*) y compris les deux premiers qui constituaient les limites du village colonial (Rue Tifour Rabah et Rue Khellou Said).

Remarque : dans la Ville de Aïn Tagouraït les deux talwegs (Est et Ouest) constituent une limite naturelle donc les deux parcours d'implantation secondaire au-delà de ces limites peuvent être aussi des axes de dédoublement (*Figure V.1.3*).

Les Parcours de Raccordement (Liaison) : « *suite à la maturation progressive du tissu les parcours d'implantation ne poursuivent pas leur édification indéfiniment, au-delà d'une certaine limite ils doivent se soumettre à une autre exigence, celle de favoriser le cheminement entre deux parcours d'Implantation* »⁴⁴, cela fait appel à un autre parcours

⁴⁴ Caniggia, G. et Maffei, G.L., « Composition Architecturale et Typologie du Bâti : Lecture du Bâti de Base », Traduit de l'Italien par : Laroche, P., (2000), P 97

de structure différente qui est le parcours de raccordement reliant et permettant l'édification entre deux parcours d'Implantation, dans la ville de Aïn Tagouraït ils sont à l'ordre de quatre qui sont la voie littorale au niveau du noyau initial, et les parcours au sud de la ville.

III.5.1.4 Les Places et les Jardins :

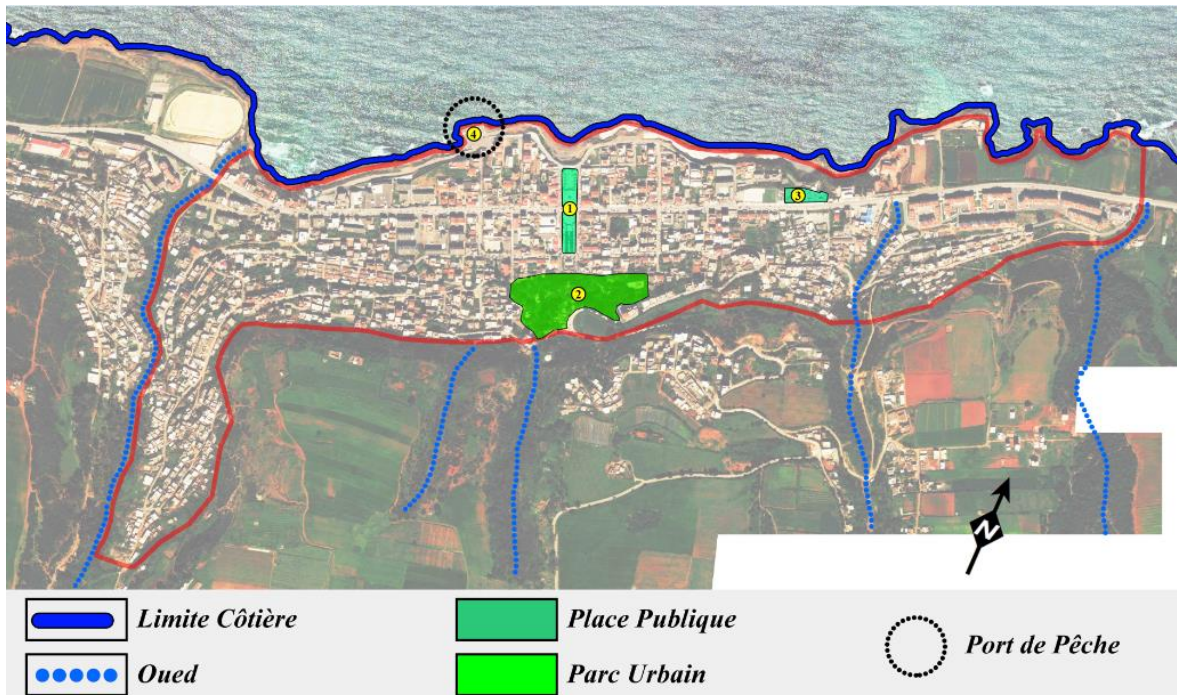


Figure III.5.4 : Carte Montrant les Places et les jardins de l'Aire d'étude, réalisé par l'auteur, Source du support : Google Earth 2019

- **La Place du Centre-Ville :** située à l'intersection des deux parcours structurants de la ville, c'est un espace public constitué de quatre places (Le Jardin, La place du monument, Le boulodrome et une quatrième place non aménagée), le jardin se caractérise par une richesse en terme de végétation et d'arbres et une belle perspective vers la mer, cependant il est clôturé par l'état.
- **Le Parc Urbain :** c'est la forêt contenant la cascade fameuse de la ville caractérisée par une dense végétation et aménagée légèrement pour préserver son état naturel.

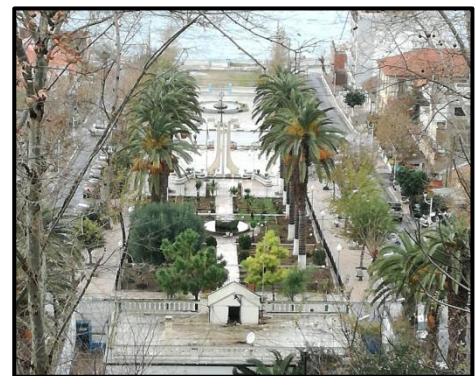


Figure III.5.5 : Photo de la place centrale, Src : Auteur.



Figure III.5.6: Photo du Parc Urbain, Src : Auteur.

- **Le Jardin de Loisir** : situé à l'Est de la ville sur le Parcours Matrice de forme rectangulaire, contenant des petits espaces de jeux pour enfants et dispose d'une belle perspective vers la mer, il manque de végétation et doté d'une clôture qui cache sa valeur.



Figure III.5.7: Photo du jardin de loisir,
Src : Auteur.

- **Le Port de Pêche** : situé au centre de la ville sur la côte, il occupe une grande surface mais son aménagement n'est pas achevé (seulement le pavage).



Figure III.5.8: Photo du port de pêche,
Src : Auteur.

III.5.1.5 Les Equipements :

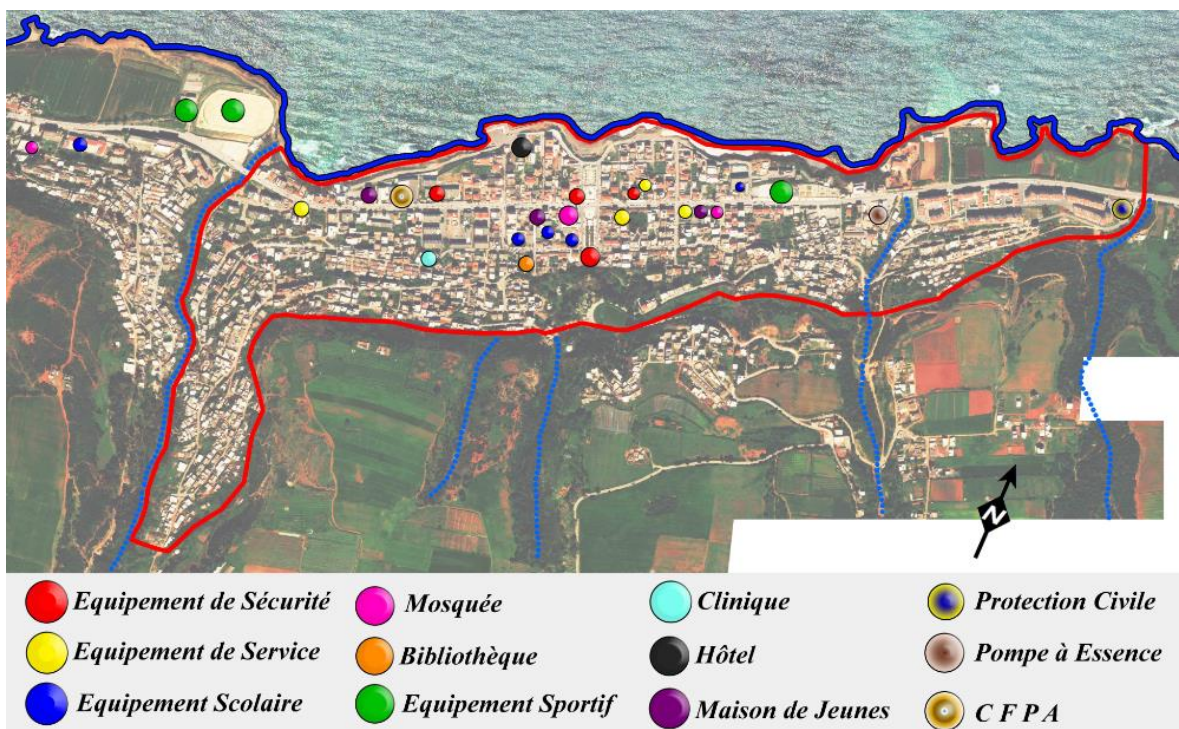


Figure III.5.9: Carte Satellite Montrant les Equipements de l'Aire d'étude, réalisé par l'auteur, Source du support : Google Earth 2019

A travers l'analyse faite au niveau des équipements de la ville de Aïn Tagouraït, on remarque :

- La présence de deux catégories d'équipements : **Equipements à l'échelle de la ville** qui à leur tour se divisent en équipements de centralité tels que : la banque, la mosquée, l'APC ..., et équipements de périphérie tels que : la gendarmerie, la sûreté urbaine, le stade..., et **Equipements à l'échelle du quartier** desservant l'entité du quartier tels que les écoles primaires, les petites mosquées, les maisons des jeunes....
- L'implantation de quelques équipements de périphérie au centre-ville, c'est le cas de la sûreté urbaine et la Garde communale ce qui provoque un dysfonctionnement au niveau de la ville d'ailleurs la sûreté urbaine prend le siège de l'ancienne mairie au centre-ville ce qui a conduit à l'enclavement et la clôture du square de grande valeur.
- L'absence des équipements d'accompagnement de plusieurs natures : équipements culturels, de loisir, bureaux, les équipements commerciaux, marché, Lycée...
- L'absence d'équipements touristiques qui renforcent la potentialité balnéaire de la ville.
- L'emplacement d'équipements de périphérie sur la bande littorale (stade, hangars..), qui renforcent la problématique principale dont souffre la ville qui est la rupture Ville-Mer.

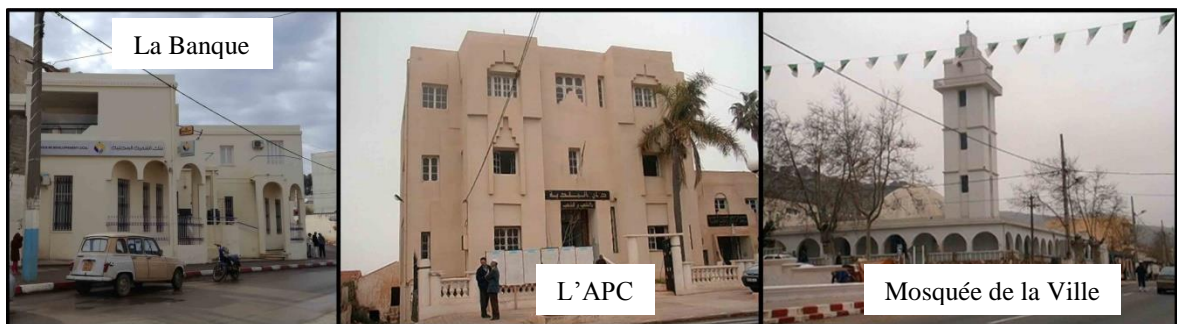


Figure III.5.10: Photos des équipements à Aïn Tagourait, Src : Auteur.

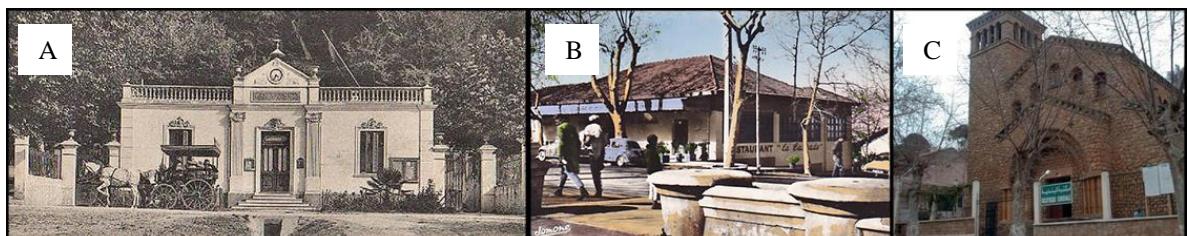


Figure III.5.11: Photos montrant les Bâtiments coloniaux anciens convertis, A : l'ancienne Mairie de Bérard convertie en siège de sûreté urbaine, B : le fameux Restaurant de "La Cascade" converti en garde communale, C : L'église de Bérard convertie en Bibliothèque de l'APC.

III.5.1.6 Le Découpage d'Îlots :

Après une analyse faite sur l'ancien plan cadastral et les plans récents on a pu relever ce qui suit :

A. Période Précoloniale :

- **Critère Formel et Dimensionnel :** (Figure V.1.14 et Figure V.1.15) Régulière en forme de rectangle avec un module de base de (168m x 84m), à l'exception des îlots donnant sur la mer et qui se situent dans le commencement du piémont où on trouve des formes irrégulières s'adaptant à la bande littorale et la morphologie du site.
- **Critère Fonctionnel :** on trouve dans le même îlot une mixité entre la Résidence et les Equipements, et les équipement se situent sur les axes principaux.
- **Critère Esthétique :** Au niveau des axes structurants on remarque une mixité entre le style colonial du XIXe/XXe siècle et le contemporain car les parcelles sont en train d'être récupérées par les propriétaires privés et transformées.

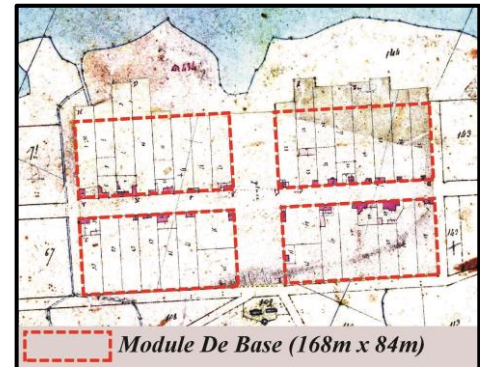


Figure III.5.12: Module de Base, réalisé par l'auteur, Source du support: Plan cadastral 1870.

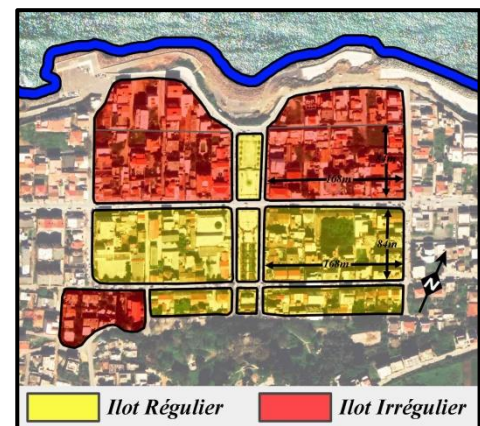


Figure III.5.13: carte des Îlots, réalisé par l'Auteur, Source du support : Google Earth 2019.

Par rapport à la mer on remarque que les parcelles privées sont en train d'être bâties ou transformées pour accueillir des structures pertinentes à cet élément (la mer), (des hôtels à l'échelle de la ville, des villas à louer pendant la période estivale...).



Figure III.5.14: différentes photos montrant le style architectural dans les îlots précoloniaux : A : Parcelle donnant sur la Mer (Contemporain Hôtel : et Villas à louer), B et C : Parcelles donnant sur les axes structurants : mixité entre le style colonial et le Contemporain.

B. Période Postcoloniale :

- Critère Formel et Dimensionnel :** quant à la production postcoloniale on remarque la disparition de l'ilot et l'apparition des grands ensembles et le plan de lotissement qui prennent des tracés irréguliers.
- Critère Fonctionnel :** au niveau des lotissements on ne trouve que de la résidence. Pour les grands ensembles : au niveau des premières cités postcoloniales on ne trouve que de la résidence, mais pour la deuxième génération il y a la mixité (Commerce-Habitat).
- Critère Esthétique :** on remarque la standardisation des bâtiments dans les cités des grands ensembles, pour le lotissement on trouve le style contemporain.

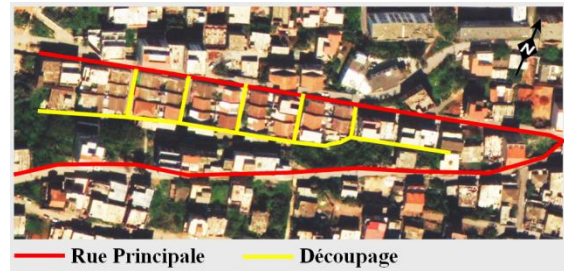


Figure III.5.15: Découpage Lotissements réalisé par l'Auteur, Source du support : Google Earth 2019.

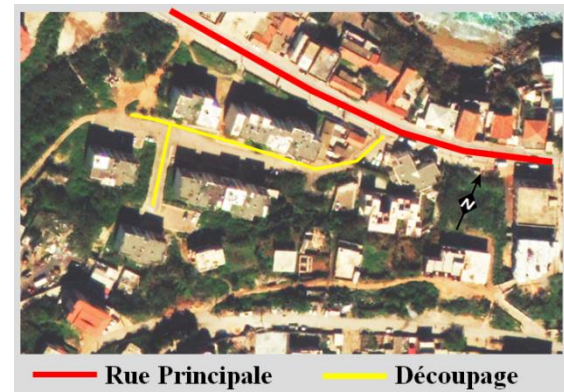


Figure III.5.16: Découpage Cité 100 Logements réalisé par l'Auteur, Source du support : Google Earth 2019.

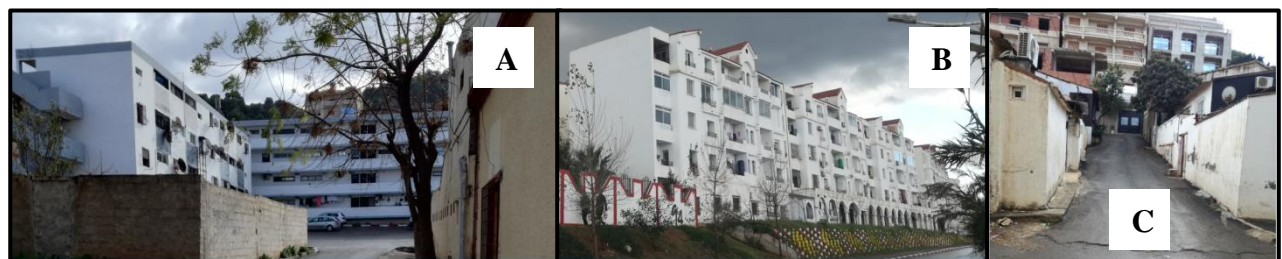


Figure III.5.17: différentes photos montrant le style architectural dans les ilots postcoloniaux : A : cité 150 logements, B : grands ensembles deuxième génération (2004), C : Lotissements.

III.5.1.7 Synthèse de l'Analyse Morphologique :

Après l'analyse morphologique faite sur la base de quatre éléments (les Parcours, les Places et Jardins, les Equipements, Le découpage d'ilots), on peut à la fin de cette phase constituer la carte de Structure Urbaine de la ville d'Aïn Tagouraït

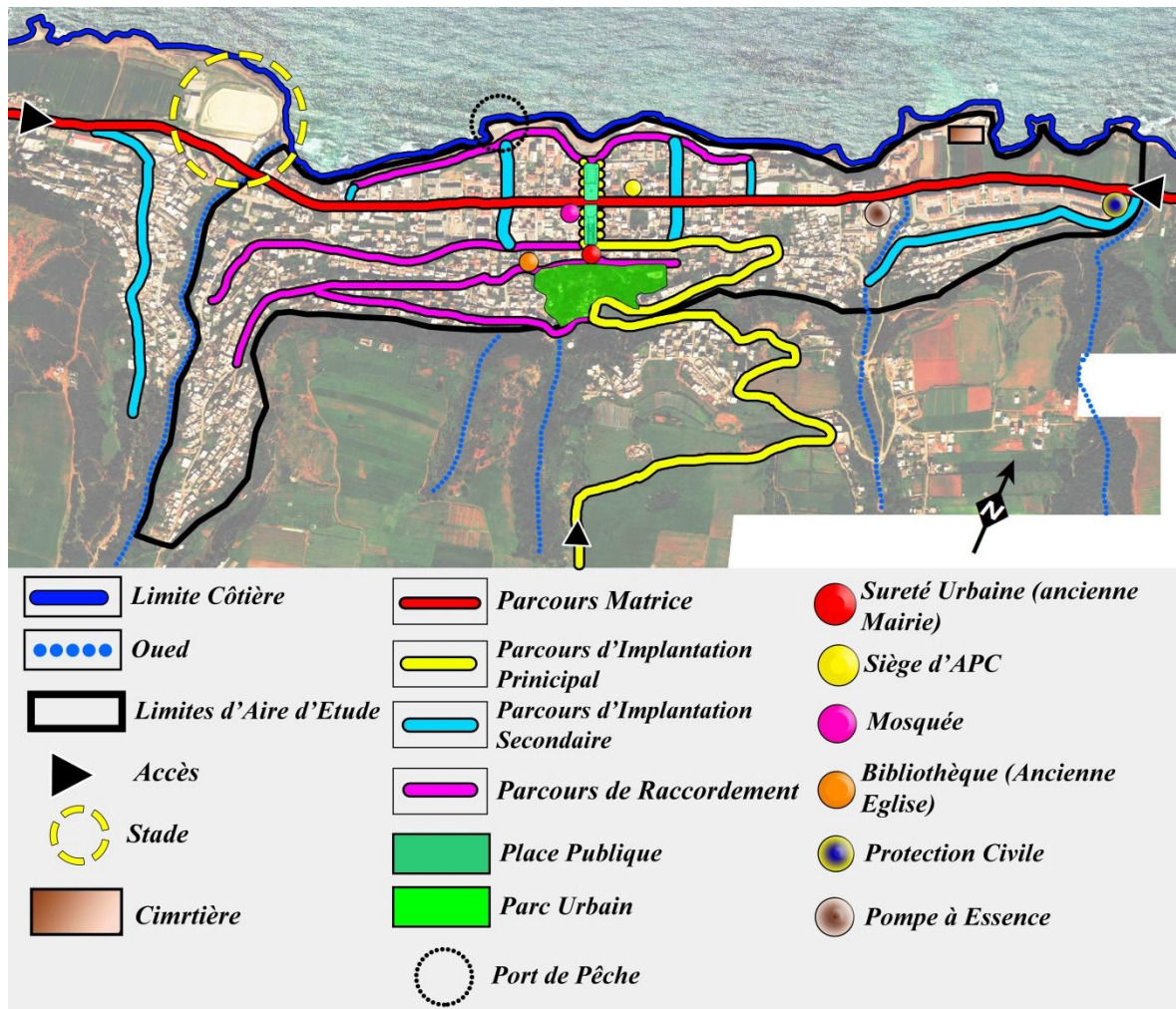


Figure III.5.18 : Carte Satellite Montrant la Structure Urbaine de la ville de Aïn Tagouraït, réalisé par l'auteur, Source du support : Google Earth 2019

III.5.2 Analyse Typologique :

III.5.2.1 Restitution d'un îlot colonial :

L'objectif de cette étude est de faire une Analyse Ponctuelle au niveau du bâti selon différents critères (Dimensionnels, fonctionnels, Esthétiques, distributifs, Constructifs), et ceci pour le but de connaître les Typologies Existantes et les différentes mutations qu'a subi le bâti pour orienter nos choix d'intervention.

Pour le cas de Aïn Tagouraït on va établir une analyse sur un des ilots du noyau initial en faisant une comparaison entre les différentes périodes pour connaître le processus du développement de la typologie du Bâti...

L'îlot choisi pour cette étude est un îlot qui fait partie du noyau colonial, administrativement connu sous le nom lotissement Sud 1, l'îlot est limitée par la Rue 1^{er} Novembre (Parcours matrice) au nord, la Rue Frères Djerboua (Parcours d'Implantation) au sud, en Ouest par la Place Centrale et à l'Est par la Rue Tifour Rabah.

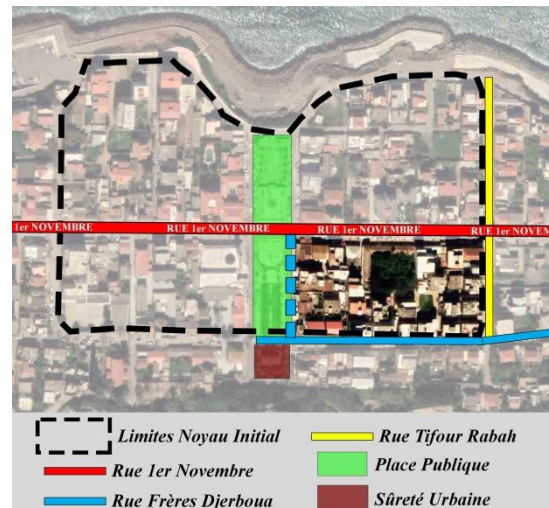


Figure III.5.19: Limites de l'îlot concerné par l'étude, réalisé par l'Auteur, Source du support : Google Earth 2019.

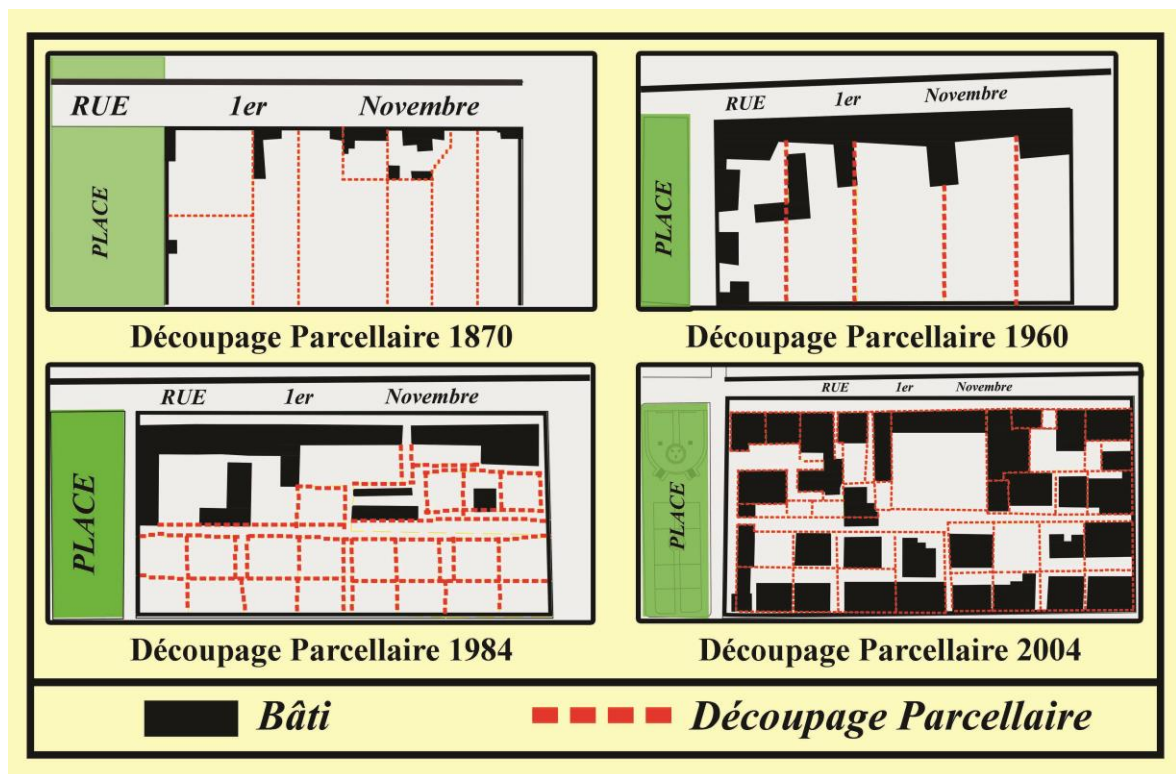


Figure III.5.20: Plans du découpage parcellaire du même îlot pendant quatre différentes périodes réalisé par l'Auteur, Source des supports : (Plan cadastral 1870, carte d'état-major 1960, plan de réserves foncières 1988, cadastre 2004).

Critère de Forme : de la création de la ville et jusqu'à l'indépendance (1870, 1960) on remarque que les parcelles sont conçues étroites profondes orientées vers le parcours matrice, pensées de manière à accueillir les maisons avec leurs jardins derrière, sauf pour

celles qui sont conçues à accueillir les équipements où on voit que le module est doublé et sont posées au niveau de la place.

A partir de 1984, où la ville fût érigée en commune, l'îlot a reçu un plan de densification par lotissement (Lotissement Sud 1) : on remarque pour la forme que les parcelles profondes longitudinales étaient découpées en deux pour gagner plus du foncier et faire loger le maximum, pour se faire l'îlot était traversé d'une rue intérieure qui a permis ce découpage, cette rue était réglementée par un alignement et un recul.

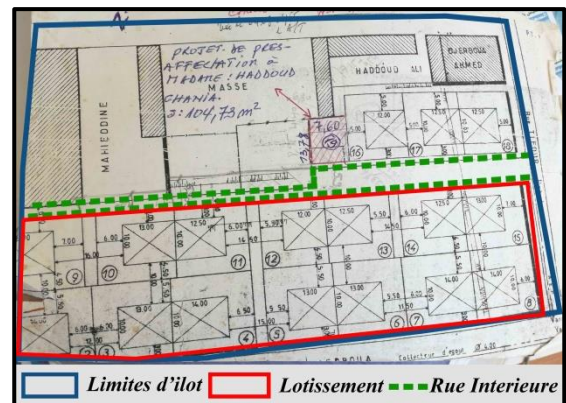


Figure III.5.21: Plan Lotissement sud 1 pour densifier l'îlot, réalisé par l'auteur, source du support : cadastre Tipaza 1988.

Critère de Typologie : entre 1870 et 1960, des maisons individuelles situées à l'extrémité de la parcelle donnant sur l'axe principal et la place centrale (maison ouverte à l'extérieur et son jardin donne à l'intérieur), les maisons ont été dotées d'un ou de deux niveaux ou le niveau inférieur servait comme un local commercial destiné l'animation du parcours principal.

A partir de 1984 et jusqu'à maintenant les parcelles proposées par le plan de lotissement ont été totalement bâties (l'ignorance du jardin et de recul), avec un langage architectural inconnu, les maisons sont orientées vers la rues intérieure, tandis que pour les maisons coloniales elles sont en train d'être récupérées par les propriétaires et transformées en villas sans une typologie précise, l'îlot est devenu introverti (ouvert à l'intérieur), où ces espaces intérieurs constituent le résiduel du bâti ne présentant aucune forme ni fonction.



Figure III.5.22: photos de deux maisons coloniales qui sont en train de subir des modifications, ces modifications vont guider à la perte du style architectural colonial, source : auteur.



Figure III.5.23: photos montrant la typologie au niveau des lotissements postcoloniaux, A et B : Maisons construites après l'indépendance donnant sur la rue intérieure, C : Espace intérieur résiduel, source : auteur.



III.5.2.2 Typologies Existantes:






Les typologies choisies pour l'analyse dans cette étude sont celles qui se situent dans les parcours principaux de la ville de Ain Tagourait :

- Le parcours matrice (la RN11 ou La Rue 1er Novembre).
- Le Parcours d'Implantation Principal (Rue frères Djerboua et son extension sur la place).
- Les deux parcours de liaison au sud de la ville.
- Le Parcours de liaison Littoral.



Figure III.5.24: carte montrant les situations des typologies étudiées, réalisé par l'auteur, Source du support: Google Earth 2019

Situation :	Gabarit et vocation :	Photo d'exemple :	Description de Façade :
1/ Parcelle de rive donnant sur la Rue 1 ^{er} Novembre. 	Un seul Niveau (RDC), Habitation	une maison coloniale de type mono familiale. 	Façade coloniale, avec des ouvertures verticales et une toiture à tuile, et l'entrée en extrémité.

<p>2/ Parcelle de rive, donnant sur la rue 1^{er} Novembre.</p> 	<p>R+2 et un niveau terrasse, commerce au RDC, habitation aux niveaux</p>	<p>Villa postcoloniale.</p> 	<p>Façade contemporaine rythmique, avec des balcons donnant sur la rue 1^{er} novembre,</p>
<p>3/ Parcelle de rive qui se situe sur le parcours structurant d'implantation et donne sur la place.</p> 	<p>R+3, Habitation</p>	<p>Villa en cours de construction</p> 	<p>Façade contemporaine, caractérisée par le rythme des ouvertures, et les balcons sur l'axe structurant, (non-respect du recul exigé sur l'axe structurant)</p>
<p>4/ Parcelle de rive donnant sur la rue Tifour Rabah , faisant partie de la deuxième extension coloniale</p> 	<p>R+1, Garage au RDC, et habitation au niveau supérieur</p>	<p>Maison coloniale mono familiale.</p> 	<p>Façade coloniale, caractérisée par le rythme d'ouvertures, et la toiture en tuile, avec la présence du balcon</p>
<p>5/ parcelle de rive donnant sur le parcours littoral</p> 	<p>R+2, garage au RDC et Habitation aux niveaux</p>	<p>Villa Récente</p> 	<p>Façade contemporaine rythmique, ouvertures en arc, avec des balcons.</p>





6/ Parcelle de rive donnant sur la rue Djerboua 	RDC	Maison coloniale mono familiale 	Façade coloniale, caractérisée par la symétrie par rapport à l'entrée, avec la toiture en tuile, et un garde du corps pour marquer le recul
7/ cité d'habitat collectif donnant sur la RN11 (rue 1 ^{er} Novembre) 	R+4	500 logements 	Façade contemporaine rythmique marquée par les décrochements et les balcons, et la toiture en tuile

Figure III.5.25: Tableau Présentant les typologies existantes dans la ville de Aïn Tagouraït, réalisé par l'auteur.

III.5.2.3 Synthèse de l'Analyse Typologique :

- **Synthèse de la Restitution d'îlot :**

1984 marque un point tournant dans l'histoire de la ville de Aïn Tagouraït, à cette date la ville fût érigée en rang de commune et elle a vécu la projection d'un programme d'habitat collectif et de lotissement à la périphérie du village colonial ce qui a causé un étalement urbain linéaire longeant la RN11 et atteignant même les talwegs à l'Est et à l'Ouest et la forêt au Sud et une désarticulation au niveau du langage architectural entre la ville coloniale et l'extension postcoloniale, ce programme concerne non seulement la périphérie, mais il a même touché le noyau initial de la ville qui a fait l'objet de densification par un plan de lotissement ce qui a laissé le champ ouvert à la propriété privée qui a bouleversé l'îlot ouvert à l'espace public (axes structurants et place) en le transformant en un îlot condensé d'habitat individuel ne présentant aucun langage architectural orienté vers l'intérieur avec des cours résiduelles qui n'ont aucune fonction à l'image de l'îlot sud droit du noyau initial, cette image est en train d'être répétée sur la totalité du noyau touchant le littoral, ce qui va provoquer la perte de la structure initiale de la ville.

- **Typologies existantes :** d'après les différents exemples analysés, on constate la présence de deux typologies principales :

Typologie Coloniale :

1. **Habitat Individuel Urbain** : se trouve le long des axes structurants de la ville et sur la place publique, doté de deux niveaux où le niveau inférieur sert généralement comme un local commercial destiné à l'animation du boulevard et le niveau supérieur réservé à l'habitation, il se caractérise par l'uniformité de la façade et le recul et l'alignement par rapport aux axes structurant pour donner une image cohérente à l'ensemble urbain.

2. **Habitat Individuel Résidentiel** : se situe généralement sur les parcours de liaison et d'implantation secondaire doté d'un ou de deux niveau réservés à l'habitation seulement, marqué par l'alignement des habitats par rapport à la voirie et la symétrie de la façade par rapport à l'entrée.

Typologie Postcoloniale :

1. **Habitat Individuel Urbain** : donnant sur la RN11 caractérisé par un RDC commercial et deux ou trois niveaux supérieurs pour l'habitation, et une façade contemporaine. Contrairement à la période coloniale l'habitat individuel urbain postcolonial ne présente aucune uniformité en terme du style architectural et des fois on remarque l'ignorance de l'alignement et le recul exigé par rapport aux axes structurants ce qui donne une image incohérente à l'ensemble Urbain.

2. **Habitat Résidentiel (Individuel ou Collectif)** : se situant soit sur le parcours littoral ou les parcours d'implantation secondaire ou de liaison au sud, sont généralement des villas résidentielles dotées de garages pour voitures ou des ensembles d'habitat collectif avec l'absence des services et d'activités commerciales ce qui forme des zones isolées détachées de la ville et son contexte urbain.

III.5.3 Bilan et Diagnostic :

Après avoir analysé notre aire d'étude, nous pouvons maintenant ressortir les potentialités et problèmes touchant l'urbain par rapport à : la voirie, les espaces publics, les équipements et la typologie. Cela nous permettra par la suite d'intervenir dans le tissu urbain correctement en cohésion avec l'existant dans le but d'exploiter les potentialités pour résoudre les problèmes.

	POTENTIALITES	PROBLEMES
VOIRIE	<ul style="list-style-type: none"> ♣ l'Axe Principal (RN11) Longeant et Traversant la ville permettant l'accessibilité à toute la ville. ♣ Le parcours Littoral qui peut contribuer dans la réduite du flux mécanique sur la RN11. 	<ul style="list-style-type: none"> ♣ Manque de percées directes vers le parcours Littoral et la mer. ♣ La rupture du parcours Littoral ♣ Manque en termes de la structure viaire pour la prise en charge de la circulation intérieure dans la ville et la réduite de la surcharge sur la RN11.
Espaces Publics	<ul style="list-style-type: none"> ♣ Les belles vues paysagères donnant sur la Mer. ♣ Le parc Urbain à végétation dense et riche. ♣ Présence d'Unités Morphologiques au bord de la mer pouvant présenter des lieux à des aménagements particuliers pour l'attractivité Touristique. ♣ Le Square de la ville qui prend une situation stratégique entre la forêt et la mer. 	<ul style="list-style-type: none"> ♣ Aménagement timide non attractif pour les espaces publics à l'échelle de la ville. ♣ Un port de pêche qui ne fonctionne pas. ♣ Nœuds Urbains non marqués (Entrées de ville). ♣ Manque de repères urbains. ♣ Manque d'espaces publics dans la ville. ♣ Fermeture du jardin du square de la ville qui dispose d'une riche végétation et de belles perspectives vers la mer.
TYPOLOGIE	<ul style="list-style-type: none"> ♣ Présence de la structure coloniale avec quelques édifices datant de la création de la ville qui marquent l'histoire de la ville. 	<ul style="list-style-type: none"> ♣ Présence de plusieurs unités typologiques souffrant de la désarticulation. ♣ Constructions anarchiques et précaires ♣ Les changements agressifs affectant le tissu colonial et sa typologie. ♣ Absence de la façade maritime.

EQUIPEMENTS	<ul style="list-style-type: none"> ♣ L'implantation de quelques équipements de périphérie au centre-ville, ce qui provoque un dysfonctionnement au niveau de la ville ♣ L'absence des équipements d'accompagnement de plusieurs natures : équipements culturels, de loisir, bureaux, les équipements commerciaux, marché, Lycée... ♣ L'absence d'équipements touristiques qui renforcent la potentialité balnéaire de la ville. ♣ L'emplacement d'équipements de périphérie sur la bande littorale (stade, hangars..), qui renforcent la problématique principale dont souffre la ville qui est la rupture Ville-Mer. ♣ L'absence des commerces au statut de villes pour animer l'axe structurant de la ville (RN11).
--------------------	--

Figure III.5.26: Tableau Récapitulatif de potentialités et de dysfonctionnements de la ville de Aïn Tagourait.

III.5.4 Synthèse de l'Analyse Urbaine :

Maintenant qu'on a pu relever les points forts et les points faibles de notre aire d'étude, nous pouvons par la suite identifier les sites urbains où nous allons effectuer notre intervention urbaine ainsi que les éléments avec lesquels nous établirons la recomposition urbaine. Cette Recomposition Urbaine a pour objectifs principaux :

- Articuler la ville de Aïn Tagourait à son front de mer tout en assurant la continuité entre le paysage urbain et le paysage naturel et respectant les richesses paysagères.
- Affecter une nouvelle vocation à la ville visant à valoriser son statut balnéaire et exploiter ses richesses.
- Réorienter la ville vers la mer et renforcer ses limites physiques.

PLAN DE POTENTIALITES ET DE DYSFONCTIONNEMENTS

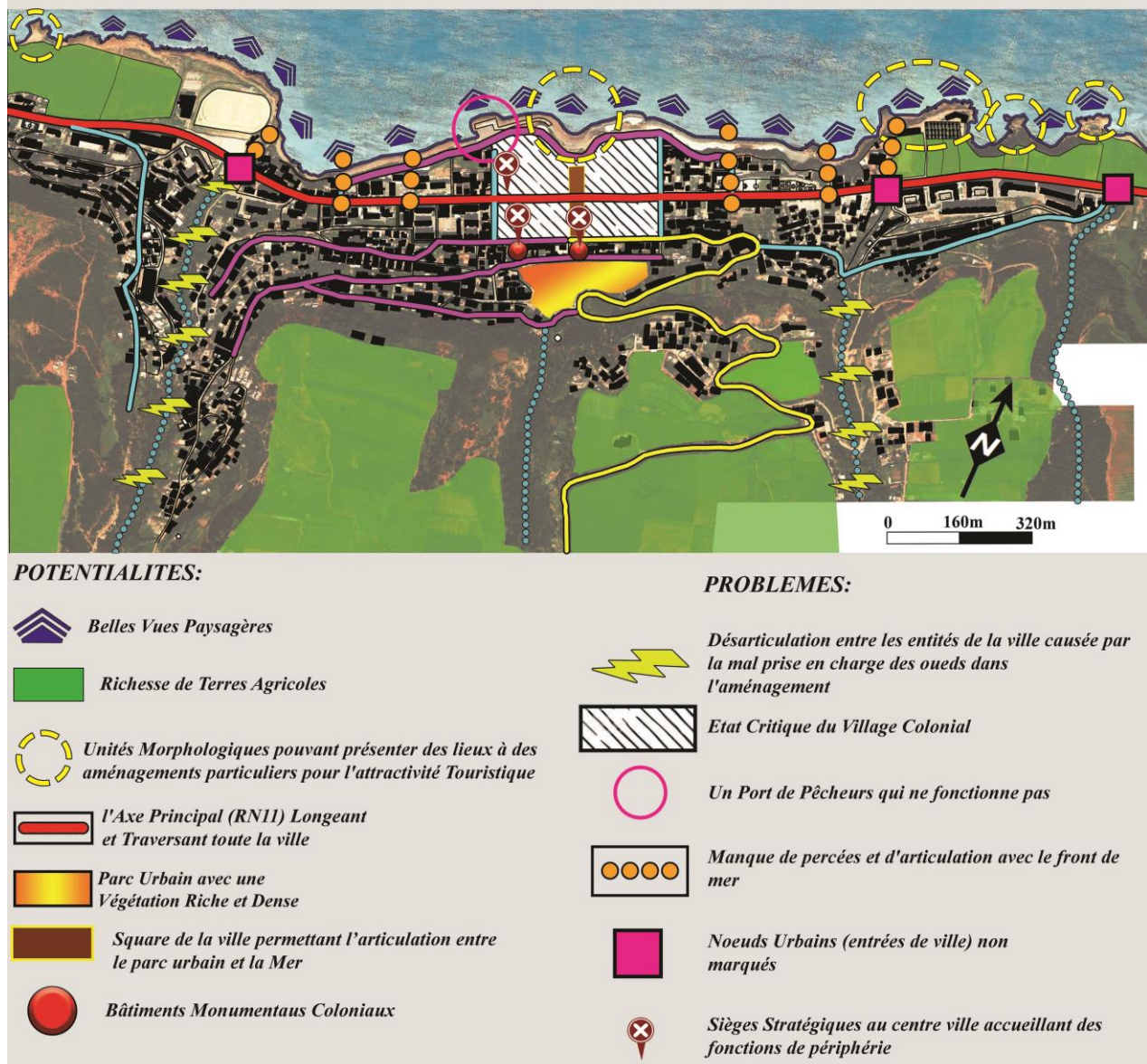


Figure III.5.27 : Carte représentant les potentialités et les dysfonctionnements de Aïn Tagourait, réalisé par l'Auteur

III.6 INTERVENTION URBAINE :

Après avoir relevé les dysfonctionnements et les potentialités de la ville de Aïn Tagourait, nous nous engageons maintenant à notre intervention urbaine, à travers laquelle on essayera de proposer un aménagement pour résoudre ces dysfonctionnements tout en essayant de recruter les potentialités de la ville.

III.6.1 Orientations des Instruments d'Urbanisme:

A- Aïn Tagouraït dans les instruments avant 2014 :

- **PDAU 1993** : les principes majeurs de l'aménagement de la ville étaient :
 - la nécessité de la préservation des terres agricoles d'où la commune tire sa vocation à travers la matérialisation d'une limite franche, physique de la ville pour faire face à l'étalement urbain et aussi par la restructuration et la densification rationnelle du territoire du tissu existant.
 - La projection d'un POS pour le côté Est de la commune (contenant le cimetière), ce POS doit inciter à marquer l'entrée de la ville d'une manière architecturale.
 - L'ouverture de la ville à la mer et l'intégration de celle-ci en tant qu'élément structurant dans le paysage visuel de la ville (soit par la vue soit par les activités liées à la mer)
 - le prolongement de la forêt vers la ville et la création du parc urbain
 - faire des percés tout le long de l'axe principal
 - aménagement d'un port de plaisance sur l'actuel port
 - aménagement d'un boulevard Front-de-Mer et son animations par les ou équipements touristique et commerciaux.
- **PDAU 1998** : celui-ci a insisté sur le point du développement touristique de la ville par consacrer tout un POS pour la bande littorale dont il est projeté un programme ambitieux riche en équipements touristiques (Villages de vacances, terrains de camping, port de plaisance, hôtels...).
- **PDAU 2007** : l'interdiction de toute extension sur le domaine agricole même pour les terrains donnant sur la mer, sauf pour les programme visant le développement touristique (restaurants, hôtels, villages touristiques...).

B- POS 2014 : dans le dernier instrument de la ville on voit que la zone littorale était écartée par le programme d'aménagement en se concentrant sur cinq (5) axes :

- Le boulevard principal RN11 : sa naturalisation et son animation.
- L'intervention sur les espaces publics.
- L'amélioration des cités collectives.
- La restructuration et la densification des tissus individuels.
- L'aménagement du parc urbain.

Quant à la zone littorale, le programme n'a proposé que des aménagements techniques tels que : l'enrochement et la protection du rivage et des falaises de la côte, le gabionnage des

berges e l'oued, la délimitation de l'extension côtière à 100 m selon la loi (malgré que la ville s'étends déjà au-delà de cette distance).

III.6.2 Schéma d'Aménagement :

Pour cette intervention, l'objectif principal est de tisser la ville de Aïn Tagouraït avec la mer, et créer la relation qui n'a jamais existé entre la ville et la mer, tout en cherchant à mettre en valeur son statut balnéaire avec des aménagements visant le développement touristique et économique de la ville, pour concrétiser cette réflexion nous avons opté pour un projet de recomposition urbaine qui intègre le tissu existant avec ses éléments forts et aussi les potentialités paysagères de la ville, cette recomposition urbaine englobe une série d'opérations et d'actions qui s'ordonnent comme suit :

- Recomposition Urbaine du front de mer de la ville en intégrant tous le tissu existant entre l'axe principal (RN11) et la frange littorale avec le square de la ville et le parc urbain à travers les actions suivantes :
 - Le réaménagement et la naturalisation du square de la ville, et le réaménagement du parc urbain.
 - La création des percées vers le parcours littoral et la mer dans les mesures de la disponibilité foncière.
 - La revalorisation du port existant.
- Renforcement des Limites et Nœuds Naturels.
- Création de Repères Urbains.
- Reconversion des monuments Historiques accueillant des fonctions non conformes à leur statut.
- Création de Liaisons au niveau des Berges.
- Création d'un Corridor Ecologique permettant d'arrêter l'étalement urbain le long des berges et du piémont.
 - Projeter un programme léger d'habitat collectif sur le piémont pour prendre en charge le besoin en matière de logements, et en même temps constituer une limite physique à la ville au sud pour arrêter l'extension urbaine, et le plus important à travers cette action nous allons marquer le dos de la ville et donc réorienter la ville vers la mer.
- Création d'un Port de Plaisance.
- Création d'une Station Balnéaire.
- Création d'un Pôle Sportif.

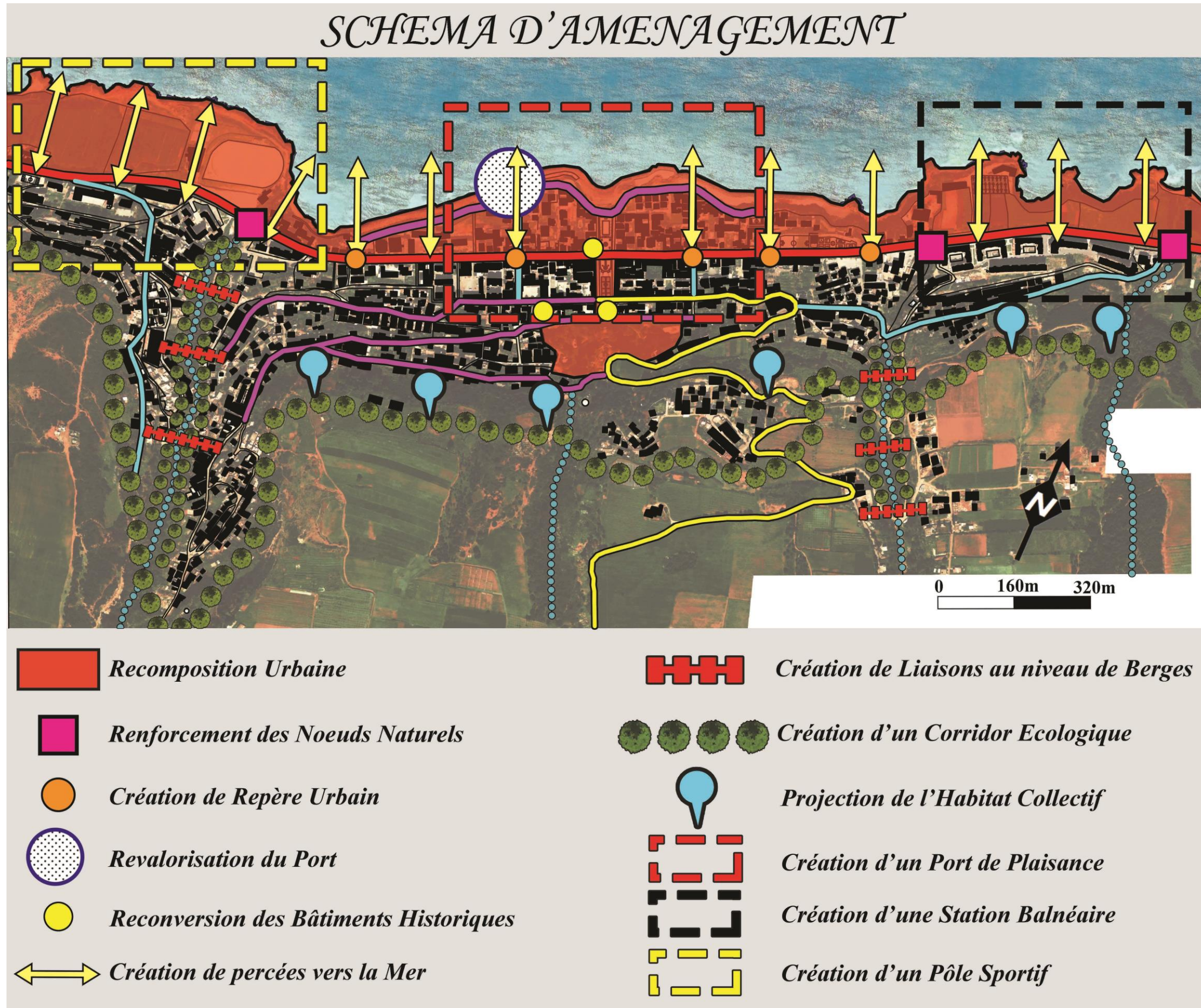


Figure III.6.1 : Schéma d'Aménagement proposé par l'auteur pour la ville de Ain Tagourait, réalisé par l'Auteur

III.6.3 Plan d'Aménagement :

Après avoir déterminé les grandes lignes de notre projet sous forme d'une série d'actions urbaines visant l'amélioration du cadre urbain de la ville, maintenant nous passons à une échelle plus restreinte dont on va interpréter ces actions par la concrétisation du Plan d'Aménagement qui englobe les axes majeurs de notre réflexion urbaine :

♣ **Axe 1 : requalification des espaces publics centraux de la ville :**

En général les places publiques prennent une place importante dans la ville, elles jouent un rôle majeur dans la structure urbaine et le développement social, cependant pour le cas de Aïn Tagourait le jardin monumental qui fait partie de son square a été clôturé et pris par la sûreté nationale, l'aménagement du square du côté de la mer n'était pas achevé ainsi qu'il contient deux escaliers qui bloquent la perspective de la mer vers le square et le parc urbain. L'aménagement qu'on a proposé se divise en quatre (4) opérations :

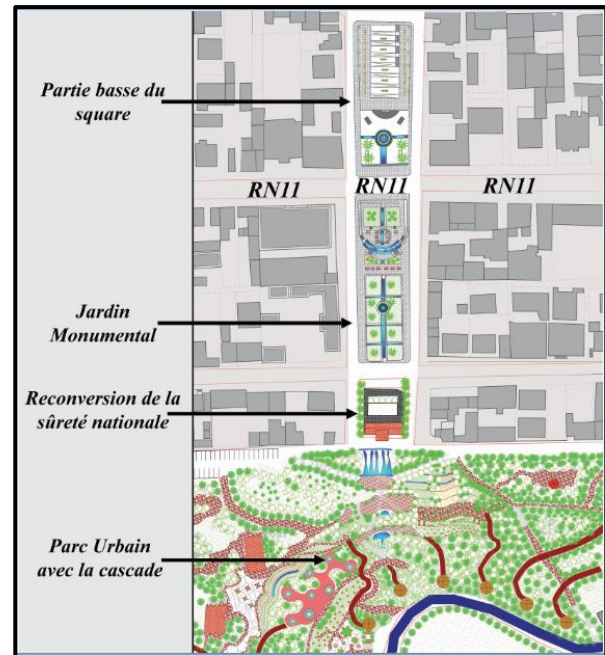


Figure III.6.2: Réaménagement du square et extension et réaménagement du parc Urbain.

- 1- L'achèvement de l'aménagement de la partie basse du square.
- 2- L'élimination des escaliers, et leur remplacement par des rampes et un escalier urbain permettant l'ouverture et la continuité entre la forêt, le square et la mer.
- 3- La reconversion du siège de la sûreté nationale (ancienne Mairie), et l'ouverture du jardin.
- 4- L'extension et le réaménagement du parc urbain et de la forêt derrière le square.

♣ **Axe 2 : La Promenade Littoral :**

La promenade littorale représente un élément important dans notre projet d'intervention, c'est le moyen à travers lequel on a choisi de constituer l'interface ville-Mer de Aïn Tagourait, son aménagement comporte les actions suivantes :

1- L'aménagement de la promenade littorale en deux parties : partie supérieure à côté du parcours littoral marquant le boulevard maritime par l'alignement des palmiers, les petits jardins, les espaces de consommation, les aires de jeux, le mobilier urbain..., et une partie inférieure dont on accède par des rampes, marqué par des espaces de consommation et une esplanade longeant la frange littoral (pour les cyclistes, les coureurs, les amateurs de la mer...), par ce geste de doubles niveaux nous allons aussi traiter les falaises.

2- Prolongement du parcours littoral jusqu'aux entrées (est et ouest) de la ville.

3- L'extension du port existant en un Port de Plaisance pour continuer le moment important (Forêt-Parc Urbain-Square-Promenade-Port de Plaisance).

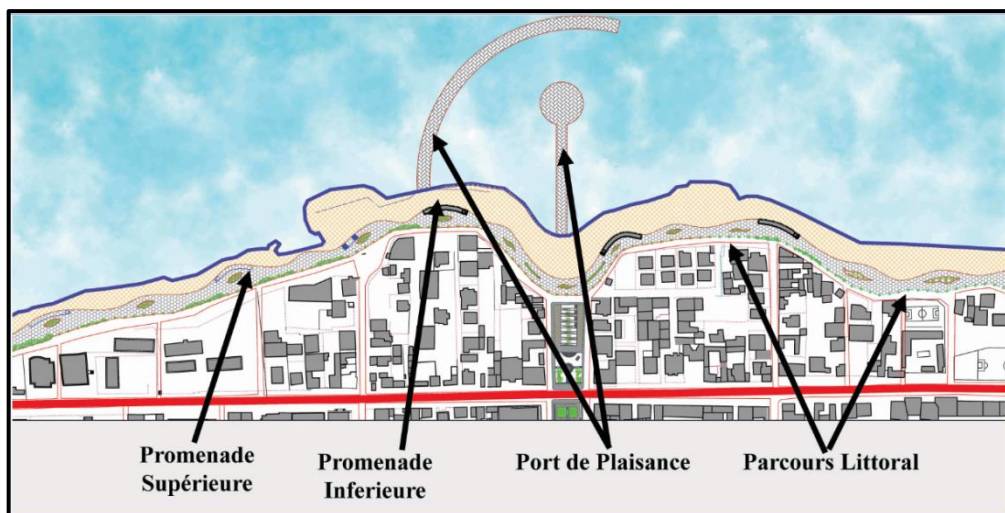


Figure III.6.3: Aménagement de la Promenade, le Port de Plaisance, prolongement de la voie maritime.

♣ Axe 3 : l'Aménagement des Talwegs :

Les talwegs de la ville constituent des limites naturelles à la ville qui sont en état de dégradation, de notre part on a proposé :

Leur aménagement par des coulées vertes (corridor écologique), avec la projection de voies mécaniques dans les mesures de disponibilité pour prendre en charge la circulation à l'intérieur, et aussi l'aménagement de parcours piétons et de passerelles. Cet aménagement sera renforcé lorsque les talwegs buttent sur la mer pour marquer des moments urbains importants de la ville.

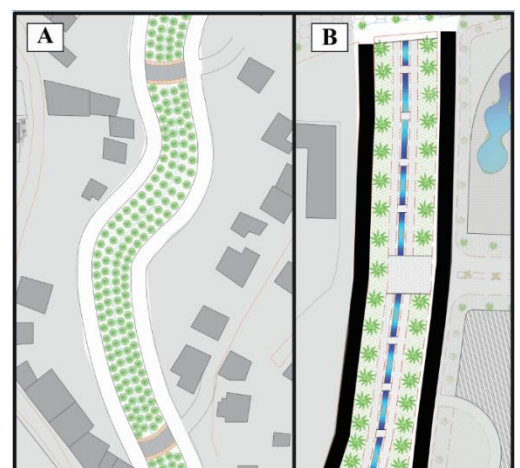


Figure III.6.4: Traitement des talwegs, A : coulée verte sur le talweg, B : Talweg buttant sur la mer.

♣ **Axe 4 : création de percées vers la mer :**

- Projection de voies secondaires entre l'axe RN11 et le parcours littoral pour créer des percées tout en suivant le premier découpage parcellaire du plan cadastral 1870.

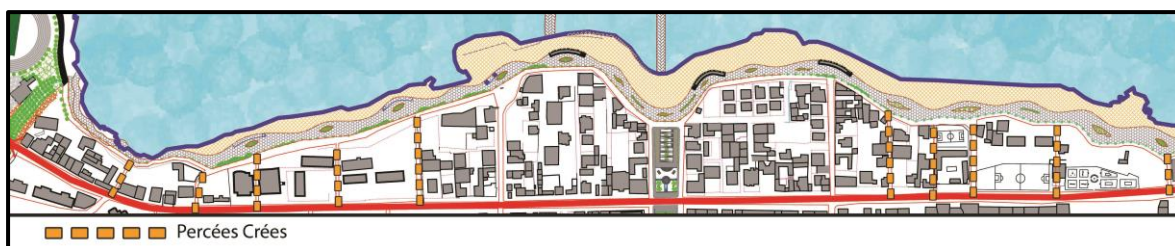


Figure III.6.5: Création des Percées vers la Mer.

♣ **Axe 5 : Délimitation et réorientation de la ville vers la mer :**

Pour cela nous avons visé trois actions :

- 1- Le Boisement du Piémont au sud de la ville.
- 2- Projection d'un parcours sur le piémont pour marquer une limite physique.

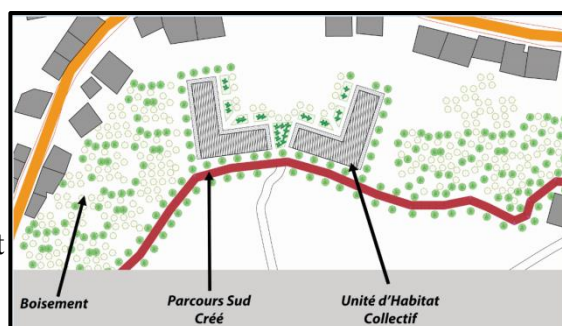


Figure III.6.6: Réorientation et délimitation par : Boisement, Parcours, Habitat collectif.

- 3- Projection d'habitat collectif permettant de réduire les besoins en logements, et aussi marquer le dos et la limite de la ville.

♣ **Axe 6 : création d'un Pôle Sportif en Ouest :**

Le stade étant un équipement de périphérie située sur la mer n'a fait qu'augmenter la rupture ville-mer, au lieu de son élimination nous avons proposé de : Complémenter la fonction sportive mais avec des activités liées à la mer qui renforce le lien avec celle-ci,

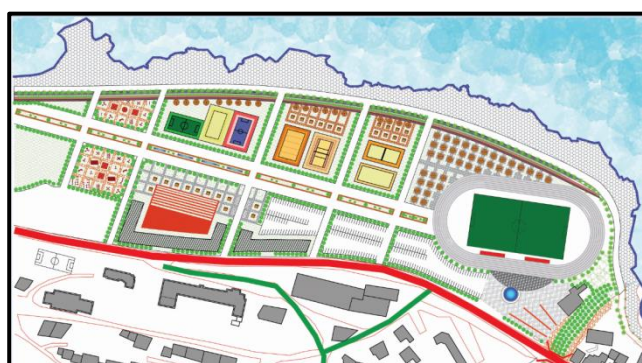


Figure III.6.7: Création d'un Pôle Sportif.

donc on a opté pour un pôle sportif dont se sont rassemblées les différentes activités telles que : aqua Park, sports nautique, terrains de sports (tennis, football..), pistes cyclables avec des restaurants et des jardins.

- ♣ **Axe 7 : Création d'un Centre de Vacances à l'Est de la ville** (sera détaillé dans le Plan de Composition : p : 76).

PLAN D'AMENAGEMENT

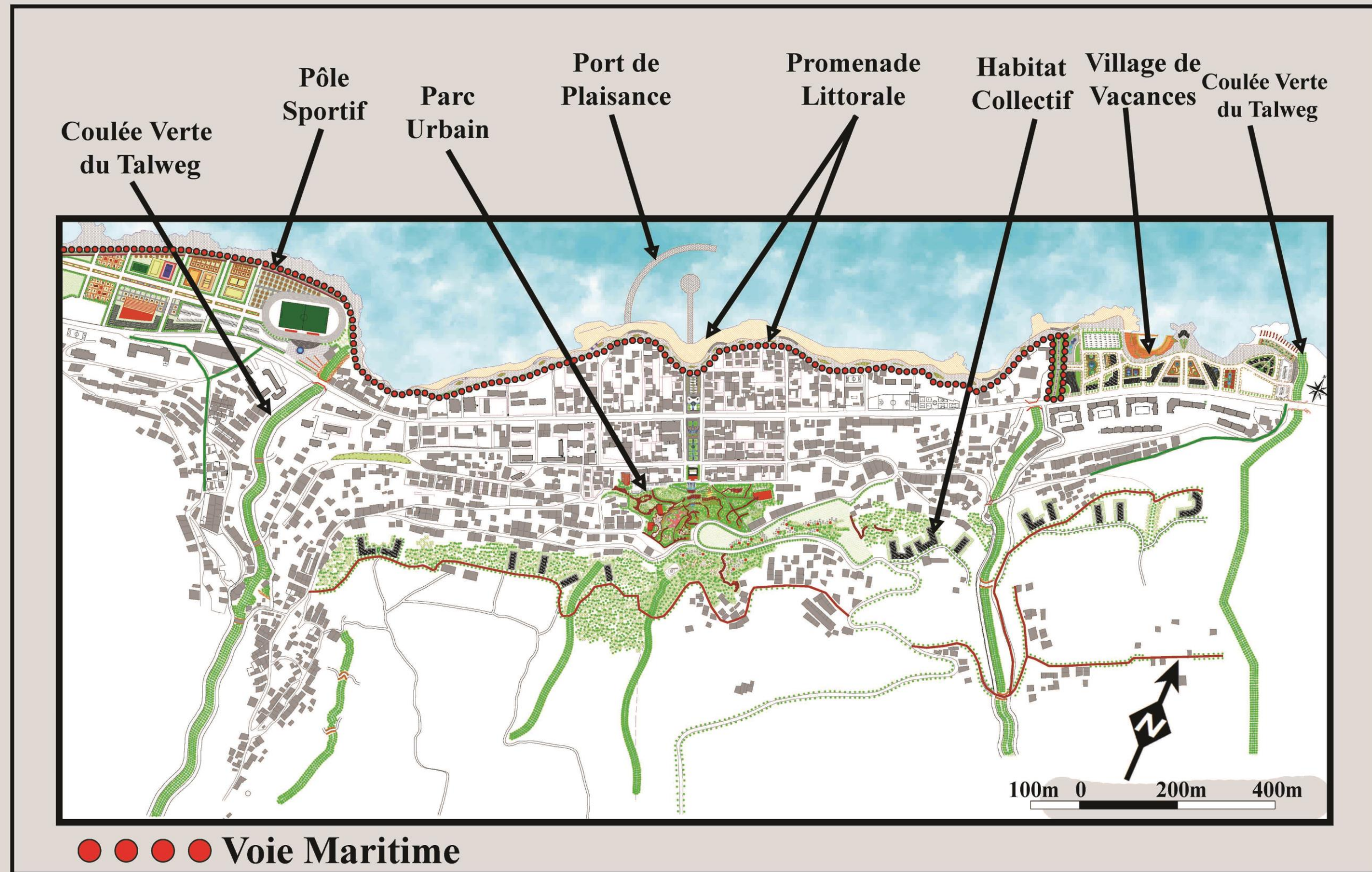


Figure III.6.8: Plan d'aménagement proposé par l'auteur pour la ville de Ain Tagourait, réalisé par l'Auteur.

III.6.4 Plan de Composition Urbaine :

Après avoir présenté et expliqué notre plan d'aménagement sur lequel on a détaillé les axes principaux de notre intervention urbaine, maintenant nous allons nous concentrer sur un seul axe où nous allons développer notre composition urbaine.

Nous avons choisi de projeter notre composition urbaine sur la partie ouest de la ville plus particulièrement dans l'entrée ouest : délimitée au nord par la Méditerranée en est et en ouest par les talwegs et au sud par la RN 11 et l'habitat collectif.

L'assiette du projet de la composition urbaine se repose sur une superficie de 2,6 Ha dont on trouve des unités morphologiques naturelles particulières, la seule plage de la ville avec le cimetière chrétien, la topographie est inclinée vers la mer avec une pente moyenne de 6%.

Pour le programme et vu la situation particulière de l'assiette nous avons décidé de projeter un village de vacances par lequel nous allons marquer l'entrée de la ville, exploiter les potentialités naturelles et paysagères, et contribuer dans le développement touristique de la ville.

Le village dispose d'une intimité par rapport à son programme destiné en premier lieu aux touristes et aux visiteurs mais en même temps il est articulé avec la ville par la promenade Littorale et le petit port de plaisance.

Le principe du découpage commence à la base par la forme de l'unité morphologique particulière qui sort en balcon sur la mer dont on a choisi de privilégier cette forme à partir de laquelle on a créé un centre et on a dégagé des axes qui s'intersectent avec le découpage Agricole, ainsi on a obtenu notre trame viaire.

Le Programme a été distribué et disposé de manière à avoir deux parties : partie droite (Est) à côté de la plage où se trouve la partie calme avec la structure d'accueil du village, l'hôtel, les villas résidentielles, le centre nautique, les bungalows et le club de la plage, et une partie gauche (Ouest) où se situe la partie bruyante avec l'hôtel et le centre d'affaires, les restaurants, l'Aqua Park, le centre commercial et la descente vers le club touristique.

PLAN DE COMPOSITION URBAINE



- | | | | |
|-----------------------|---------------------------|---------------------|--------------------------|
| ① Structure d'Accueil | ⑤ Club Touristique | ⑨ Centre Commercial | ⑬ Bungalows |
| ② Centre Polyvalent | ⑥ Centre d'Animation | ⑩ Centre d'Affaires | ⑭ Beach Club |
| ③ Aquapark | ⑦ Restaurant | ⑪ Hôtel d'Affaire | ⑮ Plage |
| ④ Centre Nautique | ⑧ Résidences Touristiques | ⑫ Hôtel | ⑯ Restaurant Panoramique |

Figure III.6.9: Plan de composition urbaine proposé par l'auteur pour un site en Est de la Ville, réalisé par l'Auteur.

III.7 PROJET ARCHITECTURAL :

Pour le projet architectural nous avons choisi de développer un projet d'hôtel balnéaire par le biais duquel nous pouvons répondre au manque de la ville en termes d'infrastructures touristiques et contribuer au développement économique de la ville tout en mettant en valeur les qualités paysagères dont dispose la ville.

III.7.1 Présentation de l'Assiette du Projet :

L'assiette du projet se situe en Est de la ville donnant vue sur la seule plage existante, par rapport au contexte urbain l'assiette prend une situation importante du fait qu'elle donne directement sur l'entrée Est de la ville sur le talweg, sa façade Sud se repose sur l'axe structurant (RN11) en face de l'habitat collectif. Donc à l'échelle de la ville le projet proposé doit accentuer son rôle en tant qu'une porte d'entrée à la ville, il doit participer à la réanimation de l'axe structurant (RN 11) et il doit renforcer

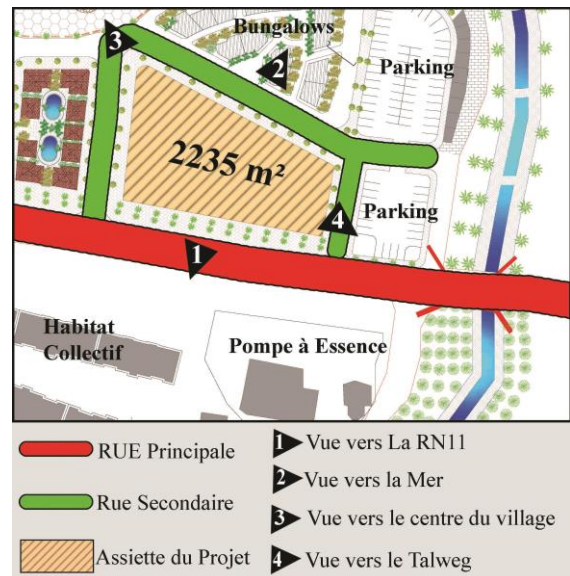


Figure III.7.1: Plan montrant l'environnement immédiat du projet, réalisé par l'Auteur.

la vocation balnéaire de la ville par la fourniture d'un service satisfaisant envers sa clientèle, ses visiteurs et les habitants en général, et enfin il aura un rôle dans le paysage urbain par la constitution de l'interface ville-mer.

III.7.2 Description du Projet :

Situé sur l'entrée est de la ville dans le village de vacances, le nouvel hôtel "TAG ENTRANCE" de Ain Tagouraït représente une œuvre particulière de la ville de Par sa situation et sa conception.

L'hôtel est implanté à l'Est de la ville donnant directement sur le talweg (entrée Est), il offre une vue panoramique sur la Méditerranée, la promenade littorale et le centre du village, quant au sud il donne face à l'axe principal de la ville (RN 11) bénéficiant de quelques vues sur le centre-ville.



Figure III.7.2: Photo Montrant l'entrée de l'hôtel, Réalisé par l'Auteur.

L'édifice s'étend horizontalement sur une surface de 2000 m² et verticalement sur une hauteur qui atteint les 20 mètres (R+6), caractérisé par une forme fluide à travers laquelle on a employé un aspect esthétique inspiré des éléments naturels tels que :



Figure III.7.3: Vue 3D donnant sur l'hôtel, Réalisé par l'Auteur.

la morphologie de la bande côtière et les vagues, et on a essayé de répondre aux exigences urbaines du site. Une forme qui se distingue de son tissu marqué par la régularité des formes mais qui s'articule parfaitement au plan fonctionnel et structurel.

III.7.3 Volumétrie:

Le volume de l'hôtel se divise en deux parties: une partie inférieure sous forme d'un socle qui englobe les activités destinées au public (restaurant, cafétéria, piscine, spa...), et une partie supérieure privée dont on trouve l'hébergement. Le volume supérieur destiné à l'hébergement offre deux façades : la façade nord qui donne vue sur la Méditerranée avec une forme courbée et des terrasses de chambres tressées comme une vague renforçant l'aspect balnéaire de l'hôtel, et la façade sud donnant sur le boulevard et qui a été brisée pour éviter le vis-à-vis avec l'habitat collectif et bénéficier des vues vers le centre-ville.

III.8 Conclusion du Chapitre :

L'objet de cette étude était de mettre en lumière une problématique dont le souffre la côte Algérienne en général, et les petites villes côtières du 19e siècle en particulier.

Avant d'entamer notre intervention on avait lancé tout un travail de recherche et d'analyse concernant cette problématique et ce n'est qu'à travers ce chapitre qui est considéré le point le plus puissant d travail qu'on a essayé d'interpréter les acquis et concepts qu'on a appris de cette recherche.

Notre intervention sur la ville de Aïn Tagourait avait des objectifs à plusieurs niveaux, urbanistique: tisser la ville à la mer, économique : doter la ville d'une nouvelle vocation valorisant son statut en tant que ville littorale et dynamiser son foncier, environnemental: mettre une barrière à l'étalement urbain atteignant les talwegs et le piémonts, et valoriser ces richesses naturelles, social : dégage une promenade longeant le littoral visant à renforcer le lien entre la ville et les citoyens. Pour le projet architectural, on a développé un

projet d'hôtel à l'entrée de la ville à travers lequel on a essayé de mettre en valeur les paysages de la ville et satisfaire les besoins de l'homme et de la ville.

On ne peut pas dire en aucun cas que cette intervention ou une autre est la meilleure réponse au dysfonctionnement de la ville, car la ville elle-même souffre d'autres problèmes qui nécessitent encore du travail de recherche, cependant, on peut dire qu'à travers cette intervention on s'est rapproché d'un aspect très sensible faisant partie de l'identité de la ville.

CONCLUSION GENERALE :

Le littoral, un espace riche par ses multiples paysages, sa particularité étant un lieu de rencontre entre l'eau et la terre, attirant de plus en plus l'esprit humain, et constituant une source de développement économique et social. Cependant, le cas n'est pas pareil en Algérie, là où pratiquement toutes les petites villes côtières souffrent de la Rupture Ville-Mer, une problématique dans laquelle on s'est approfondi à travers cette étude en adoptant la ville de Aïn Tagouraït comme un cas d'étude illustratif à travers lequel on a essayé de comprendre cette problématique, ses racines et ses conséquences, afin de pouvoir proposer un projet urbain dont l'objectif principal sert à l'ouverture de la ville vers la mer et la mise en valeur de ses potentialités urbaines et paysagères, tout en respectant le contexte paysager de la ville.

Afin d'y arriver à notre objectif, nous avons avancé l'hypothèse d'un Projet d'aménagement de l'Interface Ville-Mer par le biais duquel on assume le changement du statut de la ville en une ville balnéaire, on crée le lien entre la ville et son littoral, et on concrétise l'équilibre entre la ville et les potentialités naturelles du site.

A propos de cette hypothèse, nous avons d'abord essayé de décortiquer la problématique générale de la recherche (rupture ville-mer) en évoquant les différents concepts et notions théoriques qui s'y rapportent, tout en commençant par aborder la question du Projet Urbain, la démarche sur laquelle s'inscrit cette recherche et qui porte intérêt sur les tissus anciens et vise leur requalification, nous avons également touché la question de l'héritage colonial Urbain du XIX^e siècle qui vit actuellement un état de dégradation tout en mettant l'accent sur les caractéristiques et les spécificités de création des villes du XIX^e siècle dont Aïn Tagouraït fait partie, où nous sommes arrivés à conclure que la visée économique du génie militaire dans la planification de ses villes (en particulier celles du littoral et de la plaine) a fait que ces dernières tournent le dos à la mer, dans ce qu'a suivi nous avons traité

le sujet des villes côtières où nous avons pu relever les différents problèmes que subissent ces villes sur différents niveaux (typologique, urbanistique, écologique, législatif...), ainsi que leurs potentialités sur le plan du développement économique. A la fin nous avons établi des recherches sur la recomposition urbaine qu'on a jugée comme une intervention urbaine favorable pouvant répondre aux dysfonctionnements de la ville côtière.

Tous ces acquis théoriques ont été accompagnés par une étude des exemples de projets similaires, à travers lesquels on a pu tirer des orientations d'intervention et d'aménagement applicables à notre projet.

Pour pouvoir projeter les connaissances et concepts de base dans notre intervention urbaine, nous avons besoin d'abord de s'approfondir dans la ville de Aïn Tagouraït, ceci était possible par une analyse à travers laquelle on a pu connaître le contexte territorial, historique et urbain de la ville qui nous ont mené vers la compréhension de sa structure urbaine et la distinction de ses potentialités et ses dysfonctionnements, pour arriver à constituer notre diagnostic sur la ville, pour pouvoir par la suite intervenir correctement.

Notre intervention n'était que la simple combinaison entre les acquis théoriques et les résultats d'analyse effectuée sur la ville de Aïn Tagouraït : une intervention de Recomposition Urbaine avec les éléments existants (éléments urbains : anciens bâtiments, structure viaire, éléments naturels : mer, talweg, forêt) qui a visé l'amélioration du cadre de vie sur les plans : économique (doter la ville d'une vocation balnéaire valorisant son statut en tant que ville littorale), social (créer une promenade pour tisser la ville à la mer englobant les activités destinées à la promouvoir la vie sociale), tout en respectant le contexte naturel de la ville (talwegs, forêt, falaises), et s'intégrant au contexte urbain de la ville.

La ville de Aïn Tagouraït, une de plusieurs petites villes Algériennes mal connues disposant d'énormes potentialités (urbaines et naturelles), ces villes vivent non seulement dans l'ombre des autres grandes villes connues, mais elles font l'objet de la planification basée sur les instruments d'urbanisme qui ont ignoré leurs potentialités et n'ont fait qu'aggraver l'état de dégradation, et la problématique de rupture ville-mer constitue une de multiples problématiques dont souffre Aïn Tagouraït, à l'image de : la dégradation du noyau colonial par l'activité urbaine incontrôlée, la dislocation entre les différentes extensions de la ville, l'étalement urbain atteignant les ressources naturelles, qui méritent d'être des pistes de recherches pour les prochaines études sur cette belle ville.

Table de Figures

Figure II.6.1: Carte Montrant la situation des exemples par rapport au cas d'étude.....	34
Figure II.6.2: Carte Montrant les zones du projet de l'Exemple.	35
Figure II.6.3 : Carte Montrant la situation du projet.	36
Figure II.6.4 : vue sur les rampes et les emmarchements.....	37
Figure II.6.5: vue sur la promenade supérieure.....	37
Figure II.6.6: vue sur la promenade inférieure.....	37
Figure II.6.7: vue sur le belvédère.....	38
Figure III.6.8: Tableau d'Analyse Comparative des Exemples.....	39
Figure III.2.1: carte montrant la situation géographique.....	43
Figure III.2.2: carte morphologique de Aïn Tagouraït.....	44
Figure III.2.3: vues sur la plage et les falaises.....	44
Figure III.3.1: carte de délimitation du territoire.....	45
Figure III.3.2 : Carte représentative du Cycle I, Phase 1.....	46
Figure III.3.3. : Carte représentative du Cycle I, Phase 2.....	47
Figure III.3.4. : Carte représentative du Cycle I, Phase 3 et 4.....	48
Figure III.3.5. : Carte représentative du Cycle II et Cycle III.....	49
Figure III.3.6. : Carte représentative du Cycle IV.....	50
Figure III.3.7. : Carte de synthèse de la lecture territoriale.....	51
Figure III.4.1: Plan Cadastral, Section A Bérard, 1870.....	54
Figure III.4.2 : Plan Cadastral, village de Bérard, 1870, montrant le Mode d'Implantation...	54
Figure III.4.3: Plan Cadastral, Bérard, 1870, montrant le Village Colonial.....	55
Figure III.4.4: Bérard en 1960.....	56
Figure III.4.5: Aïn Tagouraït 1993.....	57
Figure III.4.6:Aïn Tagouraït 2019.....	58
Figure III.4.7:Carte de Synthèse Diachronique.....	59
Figure III.5.1 : Carte Montrant les Limites de l'aire d'étude.....	60
Figure III.5.2: Carte Montrant l'accessibilité à l'aire d'étude.....	61
Figure III.5.3: Carte Montrant les Parcours de l'Aire d'étude.....	61
Figure III.5.4 : Carte Montrant les Places et les jardins de l'Aire d'étude.....	63
Figure III.5.55 : Photo de la place centrale.....	63
Figure III.5.6: Photo du Parc Urbain.....	63
Figure III.5.7: Photo du jardin de loisir.....	64

Figure III.5.8: Photo du port de pêche.....	64
Figure III.5.9: Carte Satellite Montrant les Equipements de l'Aire d'étude.....	64
Figure III.5.10: Photos des équipements à Aïn Tagouraït.....	65
Figure III.5.11: Photos montrant les Bâtiments coloniaux anciens convertis.	65
Figure III.5.12: Module de Base dans le noyau colonial.....	66
Figure III.5.13: carte des Ilots.	66
Figure III.5.14: photos montrant le style architectural dans les ilots précoloniaux.....	66
Figure III.5.15: Carte du Découpage : Lotissements	67
Figure III.5.16: Carte du Découpage : Cité 100 Logements.	67
Figure III.5.17: photos montrant le style architectural dans les ilots postcoloniaux	67
Figure III.5.18 : Carte Satellite Montrant la Structure Urbaine de la ville de Aïn Tagouraït....	68
Figure III.5.19: Limites de l'ilot concerné par l'étude	69
Figure III.5.20: Plans du découpage parcellaire du même ilot	69
Figure III.5.21: Plan Lotissement sud 1 pour densifier l'ilot	70
Figure III.5.22: photos de deux maisons coloniales en train de subir des modifications	70
Figure III.5.23: photos montrant la typologie au niveau des lotissements postcoloniaux.....	71
Figure III.5.24: carte montrant les situations des typologies étudiées.....	71
Figure III.5.25: Tableau Présentant les typologies existantes dans la ville de Aïn Tagouraït...	73
Figure III.5.26: Tableau Récapitulatif de potentialités et de dysfonctionnements de la ville de Aïn Tagouraït.....	76
Figure III.5.27 : Carte représentant les potentialités et les dysfonctionnements de Aïn Tagouraït.....	77
Figure III.6.1 : Schéma d'Aménagement proposé par l'auteur pour la ville de Aïn Tagouraït..	80
Figure III.6.2: Réaménagement du square et extension et réaménagement du parc Urbain.	81
Figure III.6.3: Aménagement de la Promenade, le Port de Plaisance, prolongement de la voie maritime.....	82
Figure III.6.4: Traitement des talwegs.....	82
Figure III.6.5: Création des Percées vers la Mer.	83
Figure III.6.6: Réorientation et délimitation par : Boisement, Parcours, Habitat collectif.....	83
Figure III.6.7: Création d'un Pôle Sportif.	83
Figure III.6.8: Plan d'aménagement proposé par l'auteur pour la ville de Aïn Tagouraït.	84
Figure III.6.9: Plan de composition urbaine proposé par l'auteur pour un site en Est de la Ville.....	86
Figure III.7.1: Plan montrant l'environnement immédiat du projet	87
Figure III.7.2: Figure III.7.2: Photo Montrant l'entrée de l'hôtel.....	87
Figure III.7.3 : Vue 3D donnant sur l'hôtel.....	88

Bibliographie

OUVRAGES :

- BEREZOWSKA-AZZAG, E., (2012), *Projet Urbain, Guide Méthodologique*, Vol 2 : Comprendre la Démarche du Projet Urbain, Editions Synergie, Alger, 388 p., Collection Urbanisme.
- CANIGGIA, G., MAFEI, G.L., (2000), *Composition Architecturale et Typologie du Bâti, Lecture du Bâti de Base*, Traduit de l'Italien Par : LAROCHELLE, P., 214 p.
- Centre de Documentation de l'Urbanisme, (1996), *La Composition Urbaine*, direction de l'Architecture et de l'Urbanisme, 79 p.
- CÔTE, M., (1988), *L'Algérie ou l'Espace Retourné*, Media Plus, Algérie, 362 p.
- GABLIN, A., et al., (1998), *Les Littoraux Espaces De Vies*, Edition SEDES, France, 369 p.
- GUSTAVO, G., (1998), *l'Urbanisme Face aux Villes Anciennes*, Editions du Seuil, traduit de l'Italien par : Mandosio, J., et al, 354 p., Collection : Points.
- INGALLINA, P., (2008), *Le Projet Urbain*, 3^{ème} édition mise à jour, Presses Universitaires de France, France, 128 p., Collection : Que Sais-je ?.
- MANGIN, D., PANERAI, P., (2002), *Projet Urbain*, 2^{ème} édition, Editions Parenthèses, 189 p., Collection : Eupalinos.
- MARROU, L., SACAREAU, I, (1999), *Les Espaces Littoraux dans le Monde*, Edition OPHRYS, Paris, 200 p.
- MASBOUNJI, A., et al., (2012), *Projets Urbains Durables : Stratégies*, Editions Le Moniteur, 173 p., collection : projet urbain.
- MOUDJARI, M., DAHMANI, K., (2016), *Projet Urbain: Efficience d'un Paradigme Conceptuel de l'Habitat Durable*, 2^{ème} Edition OPU, Alger, 306 p.
- PANERAI, P., DEPAUL, J.C., DEMORGAN, M., (1999), *Analyse Urbaine*, Editions Parenthèses, 187 p., Collection : Eupalinos.
- PRELORENZO, C., et al., (1993), *La Ville au Bord de l'Eau*, Editions Parenthèses, 112 p., Collection : Villes et Ports.
- RAGON, M., (1975), *L'Homme et Les Villes*, Editions Albin Michel, Paris, 252 p.
- ROYER, J., (1932), *l'Urbanisme aux Colonies et dans les Pays Tropicaux*, Tome 1, Edition : La Charité sur Loire, 389 p.

- SMITH, H., GARCIA FERRARI, M.S., (2012), *Waterfront Regeneration, Experiences in City-building*, Routledge, Londres, 236 p.

REVUES :

- BONARD, Y., et al., (2010), *Ville Et Nature : Une Nouvelle Alliance*, In : *Vues sur la Ville*, n°24, 8 p.
- BUTUNER, B., (2006), *Waterfront Revitalization as a Challenging Urban Issue in Istanbul*, 42^{em} ISoCaRP Congress, 11 p.
- DEBIE, F., (1993), *Une Forme Urbaine Du Premier Âge Touristique : Les Promenades Littorales*, In : *Mappemonde1/93*, [en ligne], pp. 32-37, disponible sur : <https://www.mgm.fr/PUB/Mappemonde/M193/PROMENAD.pdf>.
- GHODBANI, T., KANSAB, O., KOUTI, A., (2016), *Développement Du Tourisme Balnéaire En Algérie Face A La Problématique De Protection Des Espaces Littoraux. Le Cas Des Côtes Mostaganemoises*, In : *Etudes Caribéennes*, n° 33-34, [en ligne], 16 p., disponible sur : <https://journals.openedition.org> .
- KACEMI, M., (2011), *Protection et valorisation du littoral en Algérie : législation et instruments : Le cas des communes littorales d'Oran*, In : *Etudes Caribéennes*, n° 20, [en ligne], 13 p., disponible sur : <https://journals.openedition.org>
- MAGHFOUR KACEMI, M., Tabet AOUL, K., (2007), *Intégration Des Spécificités Du Littoral Dans Les Documents D'urbanisme*, In : *Courrier du Savoir*, n°08, pp. 33-42.
- MALVERTI, X., (1994), *Les officiers du Génie et le dessin de villes en Algérie (1830-1870)*, In : *Revue du monde musulman et de la Méditerranée*, n° 73-74, [en ligne], pp. 229-244, Disponible sur : <https://www.persee.fr> .
- PICARD, A., (1989), *Lotissements et colonisation : Algérie, 1830-1970*, In : *Villes en Parallèle*, n° 14, [en ligne], pp. 214-237, disponible sur : <https://www.persee.fr> .
- Tabar-Nouval, M.-C., (2010), *Développement urbain durable des villes côtières, risques et gestion intégrée des zones côtières (GIZC)*, In : *VertigO, la revue électronique en sciences de l'environnement*, Hors-Série 8, [en ligne], 10 p., disponible sur : <https://journals.openedition.org>.
- Umut Pekin Timur, (2013), *Urban Waterfront Regenerations* (Chapter 7), *Advances in Landscape Architecture*, Murat Özyavuz, [en ligne], disponible sur : <https://www.intechopen.com/books/advances-in-landscape-architecture/urban-waterfront-regenerations>.

THESES:

- AHMED KHOUDJA, M., (2015), *Le mode de composition urbaine dans les documents d'urbanisme (P.O.S) (Le cas d'ORAN)*, Mémoire Magister, Architecture, Université d'Oran, 146 p.
- BELHOCINE, T., BENDJOUDI, S., BENSADI, K., (2017), *Les promenades au sein du paysage : Cas de la promenade « Leonardo Fibonacci de pise » à la brise de mer de Bejaia*, Mémoire de Master, Architecture, Université de Bejaïa, 113 p.
- DEL BIANDO, L., (2014), *Les stratégies de recomposition urbaine soutenable des anciens territoires industrialo-urbains : étude du territoire franco-luxembourgeois de la haute vallée de l'Alzette et apports d'exemples européens*, Thèse de Doctorat, Géographie, Université de Lorraine, 427 p.
- DRISSI, A., GALOU, A., GUENFIS, K., (2016), *Etude De L'impact De L'attractivité Du Tourisme Balnéaire Sur L'environnement*, Mémoire pour l'obtention du Master, Architecture, Université de Béjaïa, 76 p.
- GRIMES, S., *Le Tourisme Environnemental Et L'aménagement Urbain Du Littoral*, Mémoire de Magister, Urbanisme, Université de Constantine, 206 p.
- LAHLOUH, M., (2012), *Le Projet Urbain Comme Stratégie De Modernisation Pour La Métropolisation De Constantine*, Mémoire de Magister, Urbanisme, Université de Batna, 243 p.
- RAHIM, K., (2004), *Le Renouveau De La Planification Urbaine Et La Notion De Projet Urbain Entre Architecture Et Urbanisme*, Thèse de Doctorat, Aménagement de l'Espace Urbanisme, Université de Val-de-Marne, Paris, 456 p.

SITES INTERNET :

- **ACADEMIA** Site Social destiné aux chercheurs : <https://www.academia.edu/>
- **ARCHDAILY** plateforme de collecte d'informations en architecture <https://www.archdaily.com/>.
- **CARIN.INFO** site chargé de publication et de diffusion de revues de sciences humaines et sociales : <https://www.cairn.info/> .
- **Delcampe** Site de Collections de Cartes Postales Anciennes <https://www.delcampe.net>
- Forums de Pieds Noirs : <http://alger-roi.fr/> , <http://algerazur.canalblog.com>

- **GOGGLE EARTH:** imagerie Satellite
- **GOOGLE MAP:** <https://www.google.com/maps>
- **HAL** Archive pluridisciplinaire ouverte : <https://hal.archives-ouvertes.fr/>.
- **ISSUU** plateforme de publication digitale : <https://issuu.com>.
- **OpenEdition** portail de ressources électroniques en sciences humaines et sociales : <https://journals.openedition.org>
- **OPENSTREETMAP** base de données géographique en ligne : <https://www.openstreetmap.org/>
- **OPENTOPOMAP** rendus de cartes topographiques: <https://opentopomap.org>
- **PERSEE** Base de Documentation Scientifique: <https://www.persee.fr/>
- **PINTEREST** site de partage de photographies : <https://www.pinterest.fr/>.
- **WIKIPEDIA** encyclopédie en ligne: <https://www.wikipedia.org/>

DOCUMENTS :

PDAU Aïn Tagouraït 1993, par l'URBAB

PDAU Aïn Tagouraït 1998, par l'URBAB

PDAU Aïn Tagouraït 2007, par le CNERU

POS Aïn Tagouraït 2014, par C.A.U/ Bounab.O.

Plan Cadastral Bérard 1870, section dite A, en 2 feuilles, Révisé par : M.Marmy.

ANNEXE

ANNEXES

ANNEXE 01 : Analyse d'Exemples.....	03
ANNEXE 02 : Le Littoral dans La Législation Algérienne.....	04
ANNEXE 03 : Square de la Ville.....	05
ANNEXE 04 : Recherche Thématique sur les Hôtels.....	06
ANNEXE 05 : Programme Surfacique de l'Hôtel.....	12

ANNEXE 01 : Analyse d'Exemples :

- *Exemple 1 : Le projet d'aménagement de la baie de Paleo Faliro, Athènes, Grèce*

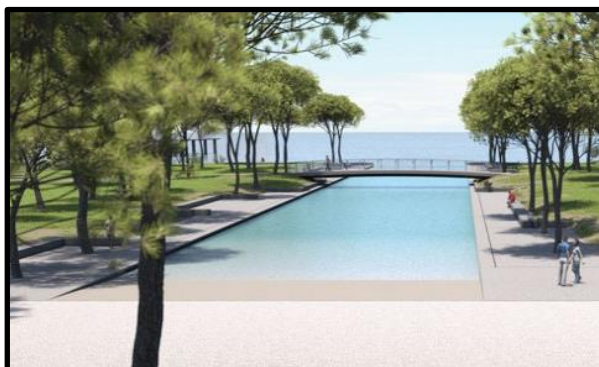


Figure A.01.1 : Aménagement des Coulées vertes sur les Cours et de la promenade d'Eau (Référence pour les talwegs), src : <https://www.enm.gr/faliro-bay-piano>



Figure A.01.2 : Création d'un Parc Vert, src : <https://www.enm.gr/faliro-bay-piano>



Figure A.01.3 : Animation de la promenade Littorale, src : <https://www.enm.gr/faliro-bay-piano>



Figure A.01.4 : les Dignes surplombant la côte, src : <https://www.enm.gr/faliro-bay-piano>

- *Exemple 2 : Le projet de réaménagement de la promenade de la plage Poniente, Benidorm, Espagne :*

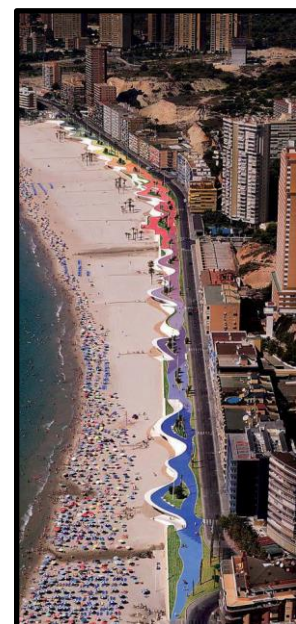
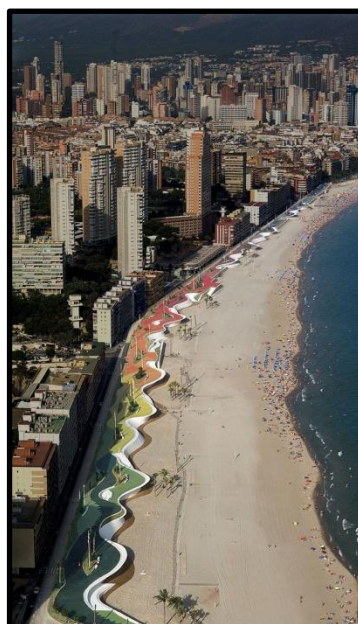


Figure A.01.5 : La Promenade Littoral de Benidorm, src : <https://ferrater.com/project/benidorm-west-beach-promenade/>

ANNEXE 02 : Le Littoral dans La Législation Algérienne :

La volonté de maîtriser la gestion du littoral en Algérie date des années 90, notamment à travers la loi **90-29** du *1^{er} décembre 1990* relative à l'aménagement et l'urbanisme qui a été le premier texte ayant doté le littoral en dispositions particulières, puis ce n'est qu'en 2002 qu'une loi spécifique au littoral a été promulguée à travers la loi **02-02** du *5 février 2002* relative à la protection et à la valorisation du littoral.

A propos de la loi 90-29 :

La loi a consacré une section de deux articles (44, 45) à travers lesquels ont été définis les espaces littoraux et les zones concernées par cette loi, elle insiste sur le point de l'extension de l'urbanisation dans le littoral qui doit « *préserver les espaces et mettre en valeur les sites et les paysages caractéristiques du patrimoine (...)* »¹. Ainsi, selon la loi toute construction sur une bande de terre de 100 mètres de largeur à partir du rivage est frappée de servitude de non aedificandi, et sont autorisées les constructions ou activités nécessitant la proximité immédiate de l'eau.

A propos de la loi 02-02 :

La loi a pour objet de fixer les dispositions particulières relatives à la protection et à la valorisation du littoral. En terme d'aménagement et d'urbanisme la loi a insisté d'abord par le biais de *l'article 04* sur l'orientation de l'extension des centres urbains existants vers des zones éloignées du littoral et de la côte maritime, et par les articles 05 et 06 sur la protection de l'état naturel du littoral ainsi que sa mise en valeur dans les mesures du respect de l'environnement. La loi a ainsi défini le PAC (Plan d'Aménagement Côtier) comme un instrument spécifique aux communes riveraines afin de protéger les espaces côtiers.

Les limites de la réglementation :

En ce qui concerne la loi **90-29**, on trouve que cette loi était limitée dans sa globalité s'arrêtant au niveau de la définition des espaces littoraux et l'obligation de leur préservation et leur mise en valeur, en outre la loi a prescrit une zone inconstructible de 100 mètres, alors que le littoral Algérien dispose de dizaines d'agglomérations s'étendant

¹ République Algérienne, *Loi 90-29 relative à l'aménagement et l'urbanisme*, JO du 02/12/1990, Article n°45, 1990, p.1412

au-delà de cette limite, dans le même article la loi a fait exception aux constructions et activités exigeant la proximité immédiate de l'eau qui restent à nos jours non spécifiées.

Pour la loi **02-02**, on voit que cette loi en matière de dispositions d'intervention urbaine et d'aménagement était générique, en définissant le PAC (Plan d'Aménagement Côtier) comme un instrument spécifique aux communes riveraines dans le but de protéger les espaces côtiers, et elle n'a porté aucun intérêt sur les agglomérations urbaines côtières et la manière d'intervenir dans ces dernières, pour nous la loi avait un enjeu environnemental plus qu'autre.

En conclusion : en l'absence de la clarté dans les textes législatifs Algériens en ce qui concerne le littoral, on peut dire que notre intervention urbaine a été plus ou moins respectueuse de la loi dans ses principes, notre intervention a visé la mise en valeur du territoire littoral de la ville de Aïn Tagouraït dans ses deux dimensions : **Urbaine** par le réaménagement de la place centrale de la ville, l'extension et la préservation du parc urbain, la reconversion des bâtiments historiques datant de la création de la ville et l'ouverture de la ville à son front de mer, **Paysagère** par la mise en valeur des limites naturelles de la ville (en est et ouest : les talwegs, au sud : le piémont) et l'exploitation de ces richesses pour la dynamisation de la ville tout en préservant l'aspect naturel.

ANNEXE 03 : Square de la Ville :



Figure A.03.1 : le Jardin Clôturé de la ville.



Figure A.03.2 : la partie de la place non aménagée, donnant sur la mer



Figure A.03.3 : les escaliers au niveau de la place non aménagée qui couvrent la perspective de la mer vers le jardin de la place.



Figure A.03.4 : les escaliers au niveau de la voie maritime qui couvrent la perspective de la mer vers le jardin de la place.

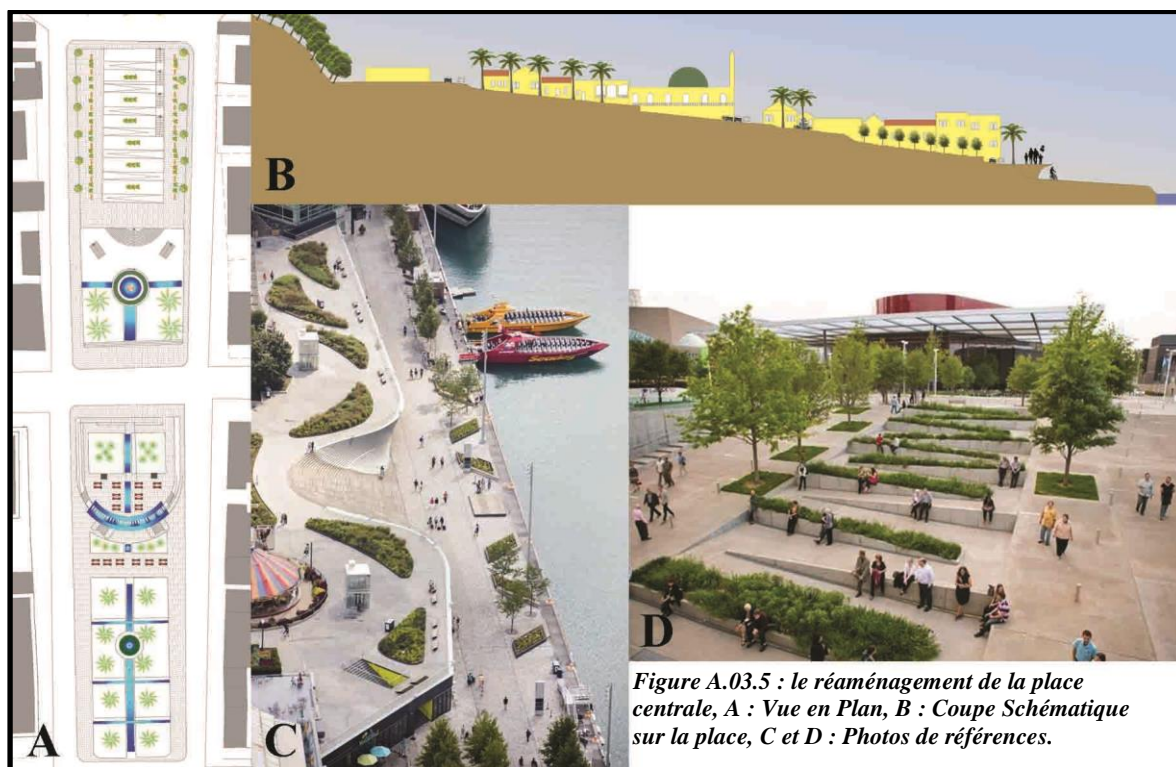


Figure A.03.5 : le réaménagement de la place centrale, A : Vue en Plan, B : Coupe Schématique sur la place, C et D : Photos de références.

ANNEXE 04 : Recherche Thématique sur les Hôtels :

Afin de réussir notre projet, nous avons besoin d'établir une recherche thématique sur l'hôtellerie et les hôtels, pour bien comprendre cette thématique et proposer un projet d'hôtel cohérent.

- **Définitions :**

L'Hôtellerie : une activité appartenant au secteur tertiaire regroupant l'ensemble des établissements qui proposent un service d'accueil, de gîte ou de couvert aux individus se déplaçant hors de leur résidence (des clients) pendant une durée déterminée, elle comprend plusieurs types de structures (camping, caravaning, résidences touristiques, villages de vacances, auberges, hôtels,...).

L'Hôtel : il prend plusieurs définitions, mais en général « c'est un établissement commercial d'hébergement classé, qui offre des chambres ou des appartements meublés en location à une clientèle de passage qui y effectue un séjour caractérisé par une location à la journée, à la semaine ou au mois »².

² Loire-Atlantique Développement, *Fiche Technique : Hôtels-Définition et Classement*, disponible sur : <http://pro.tourisme-loireatlantique.com/wp-content/uploads/2014/11/h%C3%B4tels-d%C3%A9finition-et-classement-fiche-technique-2014-2015.pdf>

Selon la loi Algérienne, «un Hôtel est une structure d’Hébergement aménagée pour le séjour et, éventuellement, pour la restauration des clients »³

• **Types d’Hôtels :**

Les Hôtels peuvent être catégorisés selon plusieurs critères : la Situation, la Fonction, la Classe, la durée du Séjour, le Niveau de Service... . Le Tableau ci-dessous résume les Types d’hôtels selon quatre critères :

Fonction :	Situation :	Durée du Séjour :	Niveau du Service :
Hôtel Touristique : fréquenté par des voyageurs et des touristes la plupart du temps pour des raisons de découverte et de villégiature.	Hôtel Urbain : situé aux cœurs des villes proposant plusieurs services en rapport à la ville (banques, magasins, affaires...).	Hôtel de Transit : destiné aux clients qui restent un jour ou moins	Hôtel Economique : Les prix proposés obligent à l’essentiel : la sécurité, l’isolation des bruits, l’hygiène. Les surfaces de chambres varient entre 8 et 9 m ² .
Hôtel d’Affaire : un établissement réservé à la tenue des congrès, des réunions, des forums ou des banquets. Sa clientèle se compose généralement d’hommes d’affaires, politiciens...	Hôtel semi-Urbain : situé et localisé généralement à la périphérie de la ville, il peut organiser des activités de loisir, de détente ...etc.	Hôtel Résidentiel : les clients y séjournent au moins un mois jusqu’à un an	Hôtel Milieu de Gamme : est un compromis entre le minimum en dimensions, performances et qualité, la surface des chambres varient entre 9 et 14 m ² .
Hôtel de Santé : Situé à côté des thermes naturels et littoraux préservant pour ses occupants des services de soin et de repos.	Hôtel en Site Naturel : implanté en dehors de la ville, dans un site naturel : dans les forêts, sur des falaises, ou en montagnes, au bord de la mer, les sites présentant des potentialités touristiques, de sport et de détente.	Hôtel semi-résidentiel : incorpore les fonctions d’hôtel tant passager que résidentiel.	Hôtel de Luxe : offre aux clients des conditions exceptionnelles de confort, de rapidité et de rigueur. La surface des chambres : 14-24 m ² .

Figure A.04.1 : Tableau Montrant les différents Types d’hôtel selon quatre critères.

³ République Algérienne, *Décret Exécutif n° 2000-46 définissant les établissements hôteliers et fixant leur organisation, leur fonctionnement ainsi que les modalités de leur exploitation*, JO du 05/12/2000, Article n°4, 2000, p.3

• **Normes de Classement des Hôtels⁴ :**

Selon le décret n°2000-46 du journal officiel, les Hôtels sont classés en six (06)

Catégories :

- Sans étoile (6ème catégorie) : Etablissement caractérisé par un minimum d'ameublement et d'installation ainsi qu'un bon état d'entretien et un bon comportement de son personnel.
- 1 étoile (5ème catégorie) : Etablissement caractérisé d'un ameublement et d'installation de qualité moyenne acceptable ainsi qu'un bon état d'entretien et un bon comportement de son personnel.
- 2 étoiles (4ème catégorie) : Etablissement caractérisé d'un ameublement et d'installation de qualité, ainsi qu'un bon état d'entretien et un bon comportement de son personnel.
- 3 étoiles (3ème catégorie) : Etablissement caractérisé d'un ameublement et des installations de bonne qualité, ainsi qu'un parfait état d'entretien et un bon comportement de son personnel.
- 4 étoiles (2ème catégorie) : Etablissement caractérisé d'un ameublement et d'installation de très bonne qualité, ainsi qu'un bon état d'entretien et un bon comportement irréprochable de son personnel.
- 5 étoiles (1re catégorie) : Etablissement caractérisé d'un ameublement et des installations d'excellente qualité, ainsi qu'un bon état d'entretien et un bon comportement de son personnel.

Catégorie	Sans Etoile	1 Etoile	2 Etoiles	3 Etoiles	4 Etoiles	5 Etoiles
Nombre De Chambres minimal	10	10	10	10	10	10
Entrée d'Hôtel	Entrée de la clientèle indépendante. Signalée, d'accès facile et éclairée la nuit					
Parking/Garage	Aucune Exigence			Emplacements en rapport avec la capacité de l'hôtel		
Hall de Réception	Oui					
Restaurant	Aucune Exigence	1 Salle de Petits déjeuners de surface avec la capacité d'hôtel		1 Restaurant de bon confort	1 Restaurant de très bon confort	1 ou plusieurs restaurants d'excellent confort

⁴ République Algérienne, Décret Exécutif n° 2000-130 définissant les établissements hôteliers et fixant les normes et les conditions de classement en catégories des établissements hôteliers, JO du 18/06/2000, Annexe pp. 05-15, 2000.

Suite du Tableau :

Catégorie	Sans Etoile	1 Etoile	2 Etoiles	3 Etoiles	4 Etoiles	5 Etoiles
Salon de Thé/Cafétéria	Aucune Exigence			De bon Confort	De très bon Confort	D'Excellent Confort
Bar	Aucune Exigence				De très bon Confort	D'Excellent Confort
Salle de Banquets/ Conférence	Aucune Exigence				Salle de banquets/ conférences	Salle de banquets/ conférences + Service
Toilettes en Commun	WC publics séparés pour hommes et dames, avec certaines exigences pour chaque catégorie					
Ascenseurs	A partir du 3 ^{ème} étage				A partir du 2 ^{ème} , 1 ou plusieurs ascenseurs réservés à clientèle Monte-charge au personnel	A partir du 1 ^{er} , 1 ou plusieurs ascenseurs réservés à clientèle Monte-charge au personnel
Couloirs	Eclairés en permanence, Largeur _{min} = 1.40m				Eclairés en permanence, Largeur min = 1.60m, couverts.	Eclairés en permanence, Largeur min = 1.80m, couverts.
Sport et Divertissements	Aucune Exigence				Discothèque + piscine	Dancing/discothèque + piscine + autres installations sportives
Surface de Chambre : y compris les sanitaires (à 2 personnes, à 2 lits individuels ou grand lit)	8m ²	13 m ²	14,5 m ²	17 m ²	18,5 m ²	21m ²
Suites/ Appartements	Aucune Exigence				> 5% de la totalité des chambres	> 10% de la totalité des chambres

Figure A.04.2 : Tableau montrant les Normes de classement des Hôtels selon la législation Algérienne.

Remarque : la colonne concernant la catégorie 4étoiles était mise en gras, parce que l'Hôtel Projeté dans notre intervention appartient à cette catégorie (4*).

• **Analyse d'Exemple : Hôtel Lone, Croatie :**

Présentation du Projet : le LONE Hôtel, situé dans la ville pittoresque de Rovinj, se considère comme le premier hôtel design de la Croatie, situé dans le Parc MONTE MULINI, une des zones touristiques les plus



Figure A.04.3 : Photo Aérienne de LONE hôtel, Source : Google Images

attractives de la Croatie, conçu par 3LHD Architects et réalisé entre 2006 et 2010.

Situation du Projet :



Figure A.04.4 : Photo du Plan de Masse, Traité par l'auteur, Source :Google Earth.

L'hôtel se situe dans la ville de Rovinj, Croatie sur le fameux parc Monte Mulini.

Il bénéficie d'une situation particulière sur la montagne, niché dans une épaisse forêt donnant sur la côte Adriatique, à proximité immédiate d'EDEN Hôtel.

Volumétrie et Façade : le volume de l'hôtel se caractérise par un seul bloc de forme en Y, cette forme a été favorisée par les concepteurs car elle offre plusieurs qualités : un schéma d'organisation rationnel et fonctionnel; vues panoramiques depuis toutes les chambres et



Figure A.04.5 : Photo montrant le volume et les vues d'hôtel, Traité par l'auteur, Source :Google Images.

donnant sur tous les paysages du site; et le regroupement des activités publiques autour d'un hall central vertical.

La façade minimaliste a été définie par des lignes horizontales dominantes et des garde-terrasses conçus pour évoquer l'image de ponts de bateau incliné.



Figure A.04.6 : Photo montrant la façade de l'hôtel, Source : Google Images.

Programme et répartition :

→ **Programme :**

236 Chambres, 12 Suites

3 Restaurants, 2 Bars

1 Club de Jazz, 1 Mini Club

4 Halls de Conférences, 3 Salles de Réunion

1 Piscine, Centre de Fitness, Zone de relaxation, Salles de Massage, Sauna, Piscines Hydro-Massage.

→ **Répartition du Programme :**

L'entrée principale de l'Hôtel se trouve au nord-est donnant parc Monte Mulini, avec deux autres entrées une pour le sous-sol et une réservée au service.

En accédant au RDC on tombe sur le cœur d'hôtel, ce niveau regroupe les activités : le hall d'entrée, la réception, l'administration, une cafétéria un hall de conférence et une salle de réunion et les chambres.

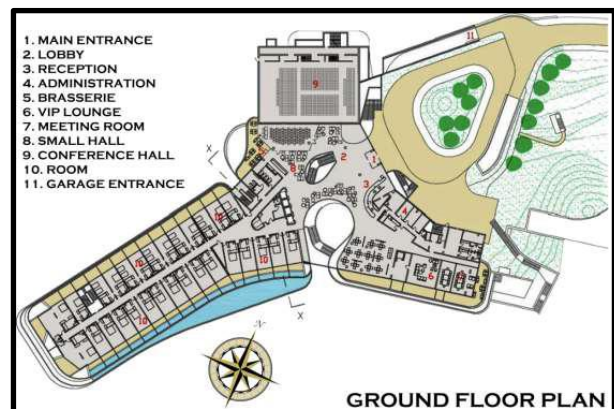


Figure A.04.7 : Plan du RDC, Source : Mémoire⁵

Le facteur de la complexité du site avec des changements d'altitude considérables a fait que le projet dispose de deux niveaux enterrés par rapport à la plateforme du projet, dont le premier sous-sol rassemble : le parking un hall de conférence, une salle de réunion, les chambres, un restaurant, unité de service, et le deuxième sous-sol qui regroupe : un restaurant, le mini club et le club de Jazz et l'ensemble (centre de fitness, sauna, zone de relaxation, salles de massage).



Figure A.04.8 : Plan des Sous-sols, Source : Mémoire⁵

Puis le RDC nous mène vers trois étages courants réservés uniquement à l'Hébergement.

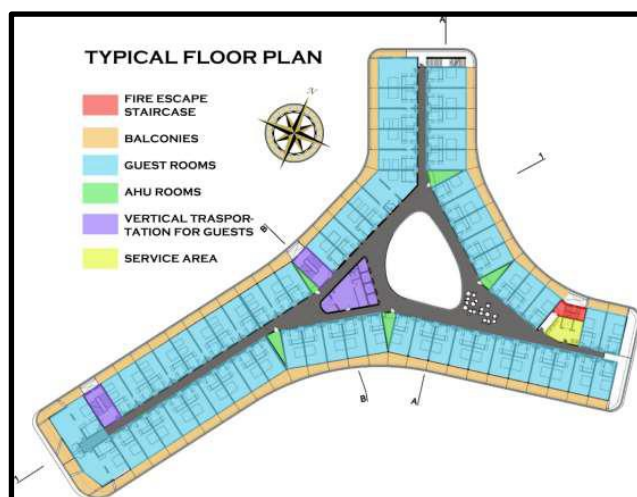


Figure A.04.9 : Plan d'Etage Courant d'hébergement, Source : Mémoire⁵

Le hall principal relie des espaces communs à tous les niveaux, créant ainsi un volume central d'une hauteur et d'une échelle impressionnantes avec des vues intéressantes à l'intérieur et autour de toutes les fonctions vitales de l'hôtel.

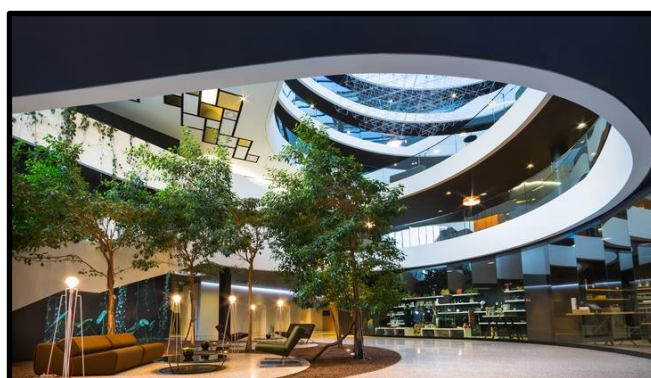


Figure A.04.10 : Photo montrant le Hall Principal et sa Mezzanine, Source : Google Images.

Synthèse : l'hôtel LONE représente un des meilleurs exemples qui illustrent des projets qui ont pu répondre aux exigences du site et qui s'intègrent parfaitement à la nature et l'urbain. Sa conception a pu proposer une forme légère qui s'intègre à la nature et qui ne nuit pas à l'image des beaux paysages du site tout en permettant aux différentes pièces du projet de bénéficier de ces paysages, et cette même conception a pu proposer un fonctionnement offrant des services variés englobant (le tourisme, les affaires et l'urbain).

⁵Prasard Nanda, T., *5 Star Business Hote at Bhopal*, Bachelor of Architecture, School of planning and architecture Bhopal, 2013, Disponible sur : https://www.researchgate.net/profile/Triveni_Nanda/publication/323253186_5_Star_Business_Hote_1_at_Bhopal_A_Design_Proposal/links/5a892ff2458515b8af9273a6/5-Star-Business-Hotel-at-Bhopal-A-Design-Proposal.pdf

ANNEXE 05 : Programme Surfacique de l'Hôtel

		Espace	Surface (m ²)	Nombre	Surface Totale	
Activités destinées au Public	<i>Accueil</i>					
		Hall d'Entrée	77 m ²	1	77 m ²	
		Réception	166 m ²	1	166 m ²	
		Salon d'Honneur	144 m ²			
	<i>Restauration et Service de Consommation</i>					
		Cafétéria	291 m ²	1	291 m ²	
		Cuisine Cafétéria	56 m ²	1	56 m ²	
		Restaurant	492 m ²	1	492 m ²	
		Restaurant Terrasse	191 m ²	1	191 m ²	
		Cuisine Restaurant	215 m ²	1	215 m ²	
	<i>Loisir et Soins</i>					
		Salle de Sport	182 m ²	1	182 m ²	
		Centre de Relaxation (SPA)	Accueil	35 m ²		35 m ²
			Aire de Relaxation	179 m ²		179 m ²
			Aire de Massage	197 m ²		197 m ²
			Sauna	44 m ²	2	88 m ²
			Vestiaires	81 m ²	1	81 m ²
		Piscine et sa terrasse		428 m ²		
	<i>Divers</i>					
		Agence Téléphonique	261 m ²	1	261 m ²	
	Salle Polyvalente	183 m ²	1	183 m ²		
	Boutiques d'Hôtel	131 m ²		131 m ²		
	Exposition Ouverte	350 m ²		350 m ²		
	Sanitaires	17 m ² *				
Partie Privée	<i>Hébergement</i>					
		Chambre	20 m ² + (4m ² Terrasse)	88	1760 m ² + (352 m ² (terrasse))	

	Suite 1	70 m ²	4	280 m ²	
	Suite 2	56 m ²	4	224 m ²	
	Appart Hôtel luxueux	94 m ²	4	376 m ²	
Service d'Hôtel	<i>Gestion et Service</i>				
	Administration		227 m ²	1	227 m ²
	Blanchisserie		44 m ²	1	44 m ²
	Maintenance		81 m ²	1	81 m ²
	Service d'Etage		6 m ²	6	36 m ²
	Locaux Techniques	Chauffage	50 m ²	1	50 m ²
		Climatisation	26 m ²	1	26 m ²
		Gr. Electrogène	90 m ²	1	90 m ²
	Espace de Stationnement Sous-sol		1155 m ² (pour 46 Voitures)		