

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



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

PROJET URBAIN ET CENTRE HISTORIQUE

RECOMPOSITION DES PETITES VILLES PORTUAIRES.

Cas du Centre Historique de Cherchell

Projet : Aménagement d'un hôtel au front de mer

Etudiantes:

- Aissou Nadia.
- Djermane Mebarka Chirine.

Encadreur:

Mr. Kaci.

2015-2016

TABLES DES MATIERES

RESUME	
REMERCIEMENTS	
DEDICACES	
TABLE DES MATIERES	
LISTE DES ILLUSTRATIONS, ET TABLEAUX	

I. CHAPITRE 1 : INTRODUCTION

1) Introduction	
1.1. Introduction à la thématique générale du master ‘Architecture et projet Urbain’ ...	7.
1.2. Introduction à la thématique de l'Atelier Architecture et Projet Urbain en Centre Historique.....	11.
1.3. Introduction à la thématique spécifique	12.
2) Le choix du site	12.
3) Présentation succincte du cas d'étude :	13.
3.1. Situation de la ville	13.
3.2. Bref aperçus historique.....	13.
4) Présentation de la problématique générale	14.
5) Présentation de la problématique spécifique	15.
6) Les Objectifs	16.
7) Hypothèse	16.
8) Présentation de la démarche méthodologique	17.
9) Conclusion.....	19.

II. CHAPITRE 2 : L'ETAT DE CONNAISSANCE

1) Introduction	20.
2) Définitions :	
2.1. Le projet urbain	
2.1.1. Notion du projet urbain	20.
2.1.2. Le Projet urbain une démarche stratégique pour la relation ville/port	21.
3.2. Le centre-ville et le centre historique.	21.
3) Présentation de la ville littorale	22.
3.1. La classification des villes littorales	23.
3.2 Les principales activités liées à la proximité de la mer.....	23.
4) Définition, concept et mutation des ports et des villes	
4.1. Définition des villes portuaire	24.
5) les concepts fondamentaux des villes portuaires	24.
5.1. La centralité	
5.2. La nodalité	
5.3. La réticularité	
6) Bref historique des ports :	25.
6.1. Evolution historique de la relation « ville-port »	26.

7) Impact des relations ville port sur le développement des villes portuaires	
7.1. La relation entre la ville et le port	27.
7.2. Le clivage ville port	27.
7.3. Le délaissement portuaire	28.
8) Les actions entreprises sur le front d'eau	28.
8.1. La recomposition.....	29.
8.2. La reconquête.....	30.
8.3. La reconversion.....	30.
9) Analyse des exemples de références :	
1-La ville portuaire de Barcelone: référence mondiale d'intégration port/ville.....	32.
2-Aménagement du Front de mer Saint maxime.	35.
10) Conclusion.....	36.

III. CHAPITRE 3 : LE CAS D'ETUDE :

1) Introduction.	37.
2) Présentation du cas d'étude (la ville de Cherchell).....	37.
3) Lecture de la mutation de la structure du territoire de Cherchell.....	38.
-Synthèse de la Lecture	39.
4) Genèse historique :	
4.1. Période Phénicienne (4 siècle av-J-C)	41.
4.2. Période romaine (1er - 6ème siècle)	42.
4.3. Période Vandale Et Byzantine.....	42.
4.4. Période Andalouse - Turque (15ème au 18ème siècle)	43.
4.5. Période coloniale (1840 –1962).	44.
4.6. Période post coloniale	45.
4.7. Synthèse de l'évolution de la ville	46.
5) Analyse morphologique	
5.1. Présentation du centre historique de la ville de cherchell	
5.2. Les limites :	48.
5.2.1. Les limites naturelles	48.
5.2.2. Les limites physique	48.
5.3. Les portes :	
5.3.1. Porte Bab el chark	48.
5.3.2. Porte Bab el gharb.....	48.
5.3.3. Porte Bab el djanoub	48.

5.3.4. Porte qui mène vers la mer	48.
5.4. Les parcours :	
5.4.1. Le parcours principal (structurant) de la croissance de la ville	49.
5.4.2. Le parcours d'implantation	49.
5.4.3. Le parcours de distribution à l'échelle du quartier	49.
5.5. Les places et les nœuds important dans le centre ville.....	50.
5.6. Les équipements	
5.6.1. Equipement à l'échelle de la ville	51.
5.7. Etude de gabarit	53.
5.8. ETUDES D'ILOT N °1.....	53.
5.9. Synthèse	54.
6) Analyse Typologique :	
6.1. Introduction.....	55.
6.2. Etude du parcellaire	55.
6.3. Processus d'évolution typologique de la maison :	56.
6.3.1. Evolution de la maison par rapport à l'orientation	
6.3.2. Evolution de la maison par rapport à la position dans le tissu	
6.3.3. Evolution des Maison par rapport aux voies	
6.3.4. Évolution des Maison par rapport à la centralité / périphérie	
6.4. Typologie de la maison	
6.4.1. Maison traditionnelle :	
6.4.1.1. Maison traditionnelle à cour.....	58.
6.4.1.2. Maison a patio	60.
6.4.2.Époque Coloniale	61.
6.4.2. Lecture des façades coloniales.....	63.
7) Projet urbain :	
7.1. Choix de site d'intervention	66.
7.2. Fiche technique du site d'intervention.....	67.
7.3. Les potentialités du site d'intervention.....	67.
7.4. Problématiques.....	68.
7.5. Principe d'aménagement du parcellaire.....	71.
8) Projet architectural :	
8.1. Le terrain d'intervention.....	74.
8.2. La formalisation du projet	75.
8.3. Organisation spatiale des espaces	77.
8.4. L'expression de la façade	78.
9) Conclusion	80.

Remerciements

Tout d'abord, nous tenons à rendre grâce à Dieu tout puissant, de nous avoir donné la force nécessaire pour mener à bien ce travail.

*Nous tenons à exprimer notre profonde reconnaissance à Monsieur **KACI. M** notre promoteur, qui nous a conseillé et guidé tout au long de ce mémoire. Ses compétences scientifiques et sa rigueur ont permis de diriger et conduire ce travail à son terme.*

*Mes remerciements s'adressent également à Mr. **ZERARKA.M**, le responsable du Master « Architecture et Projet Urbain », pour son attention et sa bienveillance tout au long de ces deux ans du Master.*

Nous tenons également à remercier tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de ce travail.

DEDICACES

Merci à ALLAH, le tout puissant pour m'avoir donné la force et la persévérance qui m'ont permis de réaliser ce modeste travail que je dédie à toutes les personnes qui m'ont énormément aidé, encouragé et soutenue.

Je dédie ce mémoire à mes très cher parents pour tous ce qu'ils ont fait pour moi et ce dédicace ne suffit pas pour les remercies sur leurs conseilles, orientation ainsi leur support moral aussi pour leurs sacrifices qui ne s'arête pas, soutient et encouragements aux quels je dois ma réussite et mon bonheur.

A mon chers frères HICHAM ET mes sœurs SABRINA, AMINA, ZOBIDA, ILHAM, aussi pour mon cousin NOURA.

A me enseignent KACI.

A mon cher binôme CHRINE et à toute sa famille

Mes salutations vont à tous mes camarades d'études qui sont devenus des amis précieux.

à mes amis AMEL, SELMA, SALIMA, MANEL, FARIDA, HINED, KHANSA, SELMA, GHALIA, LAMIA, LAMIA, NAWEL, FAIRUZ ,SARAH, AHLEM, LILIA, ZINEB , AHLEM, ASMA, DOUNIA, FADOI,ILHAM ,SARRA,NACIRA ,sans oublier KHALED, OUSSAMA, ADEL, HAMZA, MOHAMED, SOFIANE,

NADIA.

DEDICACES

RESUME

Le projet urbain se présente comme une nouvelle manière de faire de l'urbain, et l'étendue de son champs d'actions nous a permis de nous intéresser à la thématique des recompositions des petites villes portuaires.

Le port et la ville ont longtemps formé un système basé sur l'imbrication et la complémentarité de leurs fonctions.

Cependant, sous l'effet des mutations extérieures, les villes et les ports ont évolué rapidement et leurs relations ont changé de nature. Le port devient par conséquent autonome en se détachant.

Le système ville-port est alors remis en cause, désorganisé, une coupure en a donc résulté, entre la ville et le port. Puis la stratégie de délocaliser toute activité portuaire en dehors de la ville a engendré des espaces vides au cœur de la ville, lieu de l'ancien port. Depuis quelques années, ces anciens espaces ville/port constituent un grand potentiel pour ces villes, d'où l'importance de les recomposer.

Dans ce mémoire, l'objectif est de mettre la lumière sur la problématique de la rupture centre historique /port dans le cas de la ville de Cherchell.

Ce site a l'avantage de se situer sur une frange maritime sur toute la longueur de l'aire urbaine. Cette situation nous donne l'avantage de projeter un aménagement général de l'articulation ville – mer. De plus la nécessité de prévoir une meilleure fluidité mécanique, nous conduit à songer à l'aménagement d'un front de mer sur toute l'étendue du périmètre urbain et traduire ainsi la nouvelle façade maritime.

Face à la délocalisation envisagée du port du Cherchell, et ce clivage que vivent ville et port, la recomposition ville/port demeure comme l'opportunité ultime pour dépasser ce problème de rupture.

-المشروع العمراني يمثل طريقة جديدة للعمران وتوسيع مجال نشاطاته الذي يسمح لنا بالإهتمام بموضوع إعادة بناء المدن المنائية الصغرى.

على مر الزمن المدينة والميناء يشكلان نظام قائم على التوازن والتكامل بين وظائفهما. ونظرا للتحويلات الخارجية المدينة –الميناء تطورا بشكل ملحوظ وسريع وتغيرت طبيعة علاقتهما وبالنتيجة الميناء أصبح له وجود ذاتي وانفصال عن المدينة.

نظام مدينة ميناء أصبح محط الاهتمام مانتهج عنه إختلال وتقاطع بينهما ونظام تموقع أي نشاط منائي خارج المدينة نتج عنه مساحات فارغة في قلب المدينة (مكان الميناء القديم), هذه المساحات القديمة ميناء-مدينة شكلت منفعة كبيرة لهذه المدن وأهمية إعادة النظر في تشكيلها.

في هذه المذكرة, الهدف منها تسليط الضوء على إشكالية الانفصال بين المركز التاريخي والميناء كما في حالة مدينة , هذا الموقع له منفعة تموقع على واجهة بحرية على طول المساحة العمرانية, ه ه الوضعية تسمح لنا بإسقاط تهئية عام لربط المدينة-البحر وأهمية إعادة النظر في افضل نوعية ميكانيكية التي تقودنا إلى إعادة النظر والتفكير في تشكيل واجهة البحر على طول المحيط العمراني التي ينتج عنها واجهة بحرية جديدة. ونظرا للتهميش الملحوظ لميناء شرشال والانفصال التي تعيشه المدينة والميناء والتفكير في إعادة تشكيل المدينة والميناء الذي يبقى الأفضلية القصوى

LISTE DES ILLUSTRATIONS, GRAPHIQUES ET TABLEAUX :

Figure	Titre	Page
Figure 1.1	Carte de situation de la ville Cherchell	13
Figure 1.2	Carte de structure viaire de la ville Cherchell	13
Figure 1.3	schéma expliquant le cheminement méthodologique	18
Figure 2.1	schéma expliquant la relation du projet urbain avec la rupture ville/port	21
Figure 2.2	schéma expliquant Les classifications des villes littorales	23
Figure 2.3	schéma expliquant Les principales activités liées à la proximité de la mer	23
Figure 2.4	tableau de l'évolution historique du système ville-port	26
Figure 2.5	schéma de la Typologie spatiaux-fonctionnelle des villes	27
Figure 2.6	schéma expliquant la Relation VILLE/PORT	31
Figure 2.7	la situation du port de Barcelone	32
Figure 2.8	Vue sur le port de Barcelone	32
Figure 2.9	Carte de Situation du port _Saint maxime	35
Figure 3.1	Carte de situation de Cherchell	38
Figure 3.2	Carte de situation de Cherchell	38
Figure 3.3	Carte des phases des établissements du territoire	38
Figure 3.4	la première phase des établissements du territoire	38
Figure 3.5	la deuxième phase des établissements du territoire	38
Figure 3.6	la troisième phase des établissements du territoire	39
Figure 3.7	la quatrième phase des établissements du territoire	39
Figure 3.8	synthèse de la lecture des établissements du territoire	40
Figure 3.9	Carte de la période phénicienne	41
Figure 3.10	Carte de Territoire d'Iole	41
Figure 3.11	Carte période romaine	42
Figure 3.12	la ville casaeria	42
Figure 3.13	Carte de Noyau turc	43
Figure 3.14	Carte de Noyau andalous	43
Figure 3.15	La Mosquée à 100 colonnes	43
Figure 3.16	La Place des andalous	43
Figure 3.17	1ere forteresses turc	43
Figure 3.18	Carte période coloniale	44
Figure 3.19	Carte d'extension de la ville vers l'Est et l'Ouest	44
Figure 3.20	Carte d'extension de la ville vers l'Est et l'Ouest	44
Figure 3.21	Carte d'extension de la ville dans sa 1ère phase	45
Figure 3.22	Carte d'extension de la ville dans sa 2eme phase	45
Figure 3.23	Carte d'extension de la ville dans sa 3eme phase	45
Figure 3.24	Carte de synthèse d'extension	46
Figure 3.25	Synthèse de l'évolution de la ville	46
Figure 3.26	Plan de permanence	47
Figure 3.27	Vue sur La Falaise	47
Figure 3.28	La mosquée a 100 colonnes	47
Figure 3.29	Le théâtre romain	47
Figure 3.30	Le quartier ain ksiba	47
Figure 3.31	Les thermes de l'est	47

Figure 3.32	Vue sur le Port –Phare	47
Figure 3.33	Place de martyrs	47
Figure 3.34	La Mosquee el rahman	47
Figure 3.35	Carte des limites du centre historique.	48
Figure 3.36	Carte des limites naturelles de la ville du Cherchell	48
Figure 3.37	Carte des portes du centre ville du Cherchell	48
Figure 3.38	la porte Bab El chark	48
Figure 3.39	la porte Bab El GHARB	48
Figure 3.40	la porte Bab El DJANOUB	48
Figure 3.41	Carte des parcours	49
Figure 3.42	Carte qui montre la Rue Abdelhak.	49
Figure 3.43	Rue Abd elhak	49
Figure 3.44	La voie est alignée par des équipements	49
Figure 3.45	Carte qui montre le parcours d'implantation	49
Figure 3.46	rue Youcef Khoudja	49
Figure 3.47	Carte qui montre le parcours de distribution.	49
Figure 3.48	carte des places et les nœuds.	50
Figure 3.49	cartes de la place de martyre par rapport au centre ville	50
Figure 3.50	plan qui montre la forme et les parois de la place de	50
Figure 3.51	La place de martyrs	50
Figure 3.52	les arbres de la place de martyre	50
Figure 3.53	La fontaine de la place de martyre	50
Figure 3.54	Carte de la place de marche	51
Figure 3.55	Carte qui montre les parois de la place du marché	51
Figure 3.56	Carte des équipements	51
Figure 3.57	La poste	51
Figure 3.58	Mosquée 100 colonnes.	51
Figure 3.59	Le Marché	51
Figure 3.60	Musée	51
Figure 3.61	Bibliothèque	51
Figure 3.62	tableau des équipements	51
Figure 3.63	Carte des découpages des zones	52
Figure 3.64	Carte de Situation de la poste	52
Figure 3.65	carte de situation de la mosquée aux cents colonnes	52
Figure 3.66	carte de moquée aux cents colonnes	52
Figure 3.67	carte de mosquée el Rahman	52
Figure 3.68	Carte d'état du bâti	53
Figure 3.69	Carte d'état du gabarit	53
Figure 3.70	Carte de situation de l'ilot	53
Figure 3.71	Carte d'accessibilité de l'ilot	53
Figure 3.72	Façade sud de l'ilot	53
Figure 3.73	Carte d'Evolution de l'ilot	54
Figure 3.74	Plan de structure.	54
Figure 3.75	Tableau des différents parcellaires du centre historique	55
Figure 3.76	Schéma des tissus composants le centre historique de Cherchell	56
Figure 3.77	Schéma d'évolution de la maison d'angle	56
Figure 3.78	Schéma d'évolution de la maison de rive	57
Figure 3.79	Schéma d'évolution de la maison de centre	57

Figure 3.80	Maison traditionnelle à cour en RDC	58
Figure 3.81	Maison traditionnelle à cour en RDC	59
Figure 3.82	situation de maison traditionnelle à cour	59
Figure 3.83	Maison traditionnelle à cour avec péristyle	59
Figure 3.84	Maison traditionnelle à cour R+1	59
Figure 3.85	Maison traditionnelle à patio	60
Figure 3.86	situation de maison traditionnelle à patio	60
Figure 3.87	L'immeuble d'habitation	61
Figure 3.88	Schéma d'évolution de la maison coloniale	62
Figure 3.89	Typologie coloniale (relevés)	62
Figure 3.90	Immeuble d'angle	62
Figure 3.91	Façade hôtel des finances période Coloniale	63
Figure 3.92	Façade hôtel des finances période Coloniale	64
Figure 3.93	Type des ouvertures à l'époque coloniale	64
Figure 3.94	Type des ouvertures à l'époque islamique.	64
Figure 3.95	Différents éléments du système constructif de la maison de Cherchell.	65
Figure 3.96	Carte de La limite de centre historique	66
Figure 3.97	Carte de La Limite du site	67
Figure 3.98	Carte de La Richesses du site	68
Figure 3.99	Bilan et diagnostic	68
Figure 3.100	Schéma d'aménagement à l'échelle de la ville.	69
Figure 3.101	Schéma d'aménagement à l'échelle du centre historique.	70
Figure 3.102	Schéma d'aménagement à l'échelle du Aire d'intervention.	71
Figure 3.103	Schéma de découpage des parcellaires	72
Figure 3.104	site d'intervention.	74
Figure 3.105	site d'intervention	75
Figure 3.106	la forme de notre projet	75
Figure 3.108	la porte monumentale	76
Figure 3.109	Schéma de sous sol -3 ,5	77
Figure 3.110	Schéma de RDC	77
Figure 3.111	Schéma de 1 er étage et 2éme étage	77
Figure 3.112	Les façades du projet.	78
Figure 3.113	Les arcades	79
Figure 3.114	Le Moucharabieh	79
Figure 3.115	le Revêtement blanc	79
Figure 3.107	Imbrication des rectangles et des carres	75

Introduction à la thématique générale du master **‘ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN’**

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

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

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

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

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

Les pratiques de l’urbanisme opérationnel (à finalité strictement programmatique et fonctionnaliste) nécessitent une attitude critique de la part des intervenants sur la ville : c’est le projet urbain qui constituera l’apport spécifique de l’architecte dans la pratique plurielle de l’aménagement de la ville, correspondant à une nouvelle manière de penser l’urbanisme. Le projet urbain devient alors un élément de réponse possible pour la reconquête de la fabrication de la ville face à la crise de l’objet architectural et à la crise de l’urbanisme, devenu trop réglementaire. Plus qu’un concept ou qu’une grille de lecture historique des phénomènes urbains, la notion de projet urbain sera dans les années 70 l’expression qui « cristallisera les divers aspects de la critique de l’urbanisme fonctionnaliste,

et simultanément, celle qui exprimera la revendication par les architectes d'un retour dans le champ de l'urbanisme opérationnel »¹.

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

¹Bonillo 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) .

²Devillers, 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/ENSA. 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.

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

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

Continuité avec les données de la ville historique et référence à l'expérience de la modernité.

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

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

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

L'histoire des villes, quant à elle, nous enseigne la permanence des tracés (voieries, parcellaires...) et l'obsolescence parfois très rapide des tissus. Il convient donc à partir de la production courante d'aujourd'hui (types, programmes, financements et procédés constructifs habituels des maitres d'oeuvre 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 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 2015/2016 et parmi les différentes optiques à partir desquelles le projet urbain a été abordé et développé, trois thèmes ont été privilégiés :

- Le Projet Urbain et les Instruments d'urbanisme

- Le Projet Urbain en centre historique
- Le Projet Urbain en périphérie

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

Dr. Arch. M. Zerarka

Porteur du master 'Architecture et Projet Urbain'

Mai 2016

Thématique de l'Atelier Architecture et Projet Urbain en Centre Historique:

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

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

- « Sauvegarde » pour préserver les aspects fondamentaux des quartiers et villes anciennes des points de vue morphologique et typologique
- « Mise en valeur » pour adapter ces quartiers et villes historiques à la vie moderne afin d'éviter d'en faire des musées en plein air.

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

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

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

INTRODUCTION A LA THEMATIQUE SPECIFIQUE :

Depuis les années 50, les villes portuaires ont connu un mouvement de réaménagement de leur fronts d'eau et qui s'est propagé à partir des villes nord-américaines sous l'intitulé de; « *water fronts revitalization* », ce mouvement est venu à la suite de la délocalisation des anciens sites portuaires jugés inaptes et insuffisants. Ce mouvement de réaménagement des fronts d'eau est également appelé « la recomposition ville-port »

Plusieurs villes portuaires du tiers monde et à cause de leur retard accumulé dans le passé, continuent à vivre une rupture entre le centre historique et le port. La rupture centre historique-port est considérée comme un effet néfaste qui dégrade la ville portuaire. Dans ce travail, l'objectif est de mettre la lumière sur la problématique de la rupture ville/port.

La relation entre le centre historique et le port « *entretiennent des relations parmi les plus complexes, les plus diversifiées et les plus déterminantes que l'urbanisme contemporain ait à traiter* »⁵

Cette relation n'est pas homogène, par contre elle présente une imbrication spatiale de deux entités distinctes et en interdépendance.

Dans ce travail, notre intérêt porte sur la thématique des recompositions des petites villes portuaires.

Le choix d'un sujet de recherche ne vient pas d'une manière hypothétique, la problématique de notre recherche est le fruit de constations et de comparaisons entre le mondial et le local. La ville portuaire, unique par son emplacement, en interface entre deux sphères de transports (maritime et terrestre), entre terre et mer, entre solide et liquide, une philosophie qui la rend assez spécifique et la laisse comme un lieu de contraste continu.

Le choix du site :

La ville de Cherchell est l'exemple type de la ville historique. En effet, l'antique Césarée de Maurétanie à connu plus de deux millénaires d'histoire entre développement urbain et régression, elle renferme aujourd'hui une multitude de richesses : historique, architecturale, urbaine et naturelle, et des parcs archéologique classés patrimoine mondiale par l'UNESCO et monuments historiques des différents civilisations.

Toutefois, on constate que la ville souffre d'une dégradation qui fait qu'elle perd son cachet historique et touristique.

⁵ (PRELORENZO Claude. 2010).

Présentation succincte du cas d'étude :

Cherchell est longtemps restée une toute petite ville dont on a parfois du mal à imaginer qu'elle était avec d'autres villes, l'un des plus anciens sites urbains d'Algérie. En effet Cherchell assiste à l'avancement de plusieurs civilisations de différentes époques laissant à chaque passage des témoignages concrets qui subsistent jusqu'à nos jours et constituent aussi un patrimoine historique universel de valeur inestimable et de grande importance économique et touristique.

Le centre historique de Cherchell est l'un des centres qui répond à notre thématique d'intervention pour la recomposition des petites villes portuaires à travers l'intégration de la mer à la ville.

Situation de la ville :

Cherchell est une ville côtière de la région nord centre algérienne, à près de 100km à l'ouest d'Alger, sur le littoral entre Tipasa et Ténès.

Cherchell s'étale sur une surface de 130Km².

Ses limites administratives sont comme suit:

à Nord, la mer Méditerranée, à l'Est, la commune de Tipaza, au Sud, les communes de Menacer et Sidi Amar, A l'Ouest, la commune de Sidi Ghiles.

La ville est traversée d'Est en Ouest par la RN N°11, qui relie toute la frange côtière de la wilaya.

Les autres voies de communication sont le **CW 109**

assurant la liaison à la région du Chenoua à l'Est

D'une part et le **CW6** reliant la commune à la Mitidja (Blida) d'autre part.

Une autoroute est en cours de réalisation sur la limite sud de la zone militaire.

Bref aperçus historique :

Cherchell est une ville méditerranéenne. Plusieurs civilisations ont contribué à son édification. Des minorités culturelles ont également apporté leurs contributions à l'effort de la majorité.

La ville de Cherchell a connue plusieurs civilisations sur son site et son espace urbain actuel représente la synthèse de l'ensemble de ces civilisations ou chaque étape a laissée ses traces.



Figure 1.1 : Carte de situation de la ville Cherchell

Source : Mémoire de fin d'étude : Valorisation des bains de la reine de Cherchell



Figure 1.2 : Carte de structure viaire de la ville Cherchell

Source : Mémoire de fin d'étude : « Intervention dans le centre historique de la ville de Cherchell ville portuaire »

Les différentes périodes et civilisations qui se sont succédé sur ce site sont les suivants : phéniciennes, romaines, andalouses, turques, française.

PRESENTATION DE LA PROBLEMATIQUE :

Problématique générale

-Les villes portuaires sont devenues un sujet très important pour les géographes, les urbanistes, les économistes et les historiens.

Les villes portuaires ont toujours constitué un champ de recherche suite aux nombreuses mutations qu'a connu la ville aux fils des années parmi les conséquences de ces mutations la séparation fonctionnelle et la difficulté de faire vivre ensemble une ville et un port.

La relation entre centre historique et port « entretiennent des relations parmi les plus complexes, les plus diversifiées et les plus déterminantes que l'urbanisme contemporain ait à traiter »⁶.

Les rapports autrefois dialectiques entre activités portuaires et activités urbaines Les échelles de temps et de lieu se sont profondément modifiées dans les villes portuaires au point qu'il est nécessaire de les repenser sous un angle nouveau

La ville de CHERCHELL est caractérisée par La rupture ville-mer due à l'absence d'infrastructures d'articulation et de l'exploitation suffisante de l'emprise portuaire. Egalement, le front de mer est dépourvue de toutes activités d'animation, d'où l'absence de sa fréquentation

-Cette problématique s'insère dans les débats actuels des villes-ports Mais comment imaginer de nouveaux liens entre centre historique et port ?les différentes transformations à imaginer pour que les deux entités centre historique-port restent unies de manière profitable à tous les acteurs urbains et portuaires, mais aussi habitants et touristes sportifs et plaisanciers.

Concernant notre cas d'étude, Il a subi différentes mutations qui ont eu un impact direct sur le tissu urbain. Cependant la ville connaît divers problèmes sur différents niveaux tels que :

- La perte de lien entre le centre historique et le port
- Le manque d'articulation avec la mer (ville /port).
- L'inexistence d'une façade maritime qui ornera le côté mer de la ville,
- L'absence des équipements touristiques qui pourraient revaloriser la vocation balnéaire et touristique de la ville.
- L'absence de prise en charge de potentialités générées par le port

⁶ (PRELORENZO Claude. 2010)

- La ville perd ses spécificités traditionnelles et culturelles.
- la cite militaire semble contenir le centre ville et entrave par la même occasion le développement de la ville vers l'ouest.
- L'insuffisance de structure de liaison fluide entre l'Est et l'Ouest du centre historique.

Toutes ces constatations nous amène à soulever un certain nombre d'interrogations :

- Quel serait l'aménagement à concevoir pour l'espace portuaire?
- Comment recréer de nouveaux liens entre le centre historique et le port ?
- Quels sont les facteurs d'équilibre pour retisser le lien entre les deux entités centre historique -mer ?

Notre problématique générale comme suit : Quel projet urbain pour assurer une relation centre historique – port?

Nous envisageons le projet urbain comme le processus et la démarche qui revendique la mise en œuvre d'une stratégie visant à énoncer une ambition future pour le centre historique de Cherchell porteuse d'identité locale, nous le considérons comme l'un des outils qui pourra retisser le lien entre le centre historique et le port, c'est-à-dire comment ménager les gens et aménager la ville afin de recréer le lien perdu entre deux entités qui doivent cohabiter en osmose fonctionnellement, visuellement et spatialement.

Problématique spécifique :

L'abandon des anciens ports a engendré une dégradation et une apparition des espaces abandonnés non seulement sur les anciens sites portuaires mais également au niveau des espaces urbains dont la fonction est liée à l'activité portuaire, les anciens ports deviennent des espaces délabrés qui dégradent l'image de la ville et sa façade maritime. Ces larges espaces dédiés aux ports ou délaissés, en situation centrale, sont de plus en plus envisagés par les décideurs comme des réserves foncières centrales pouvant servir à développer l'attractivité de la ville.

Face à cette délocalisation envisagée du port de Cherchell, et cette rupture que vivent ville et port, la recomposition ville/port sera-t-elle le futur défi de Cherchell à l'image des autres villes portuaires qui l'ont précédé?, la recomposition ville-port demeure une réelle opportunité à travers un ensemble d'opérations de réaménagement pour retisser les liens coupés depuis des décennies, à l'instar de Marseille, Gènes, Barcelone,...

La nécessité de conférer une attractivité aux métropoles maritimes, d'activités de loisirs, de plaisance et de prestige sur la façade urbaine littorale (port de plaisance, port de pêche ...) qui peuvent entraîner une volonté d'ouverture sur la ville sur la mer, cette tendance peut

engendrer des projets de recomposition des espaces portuaires à travers un réaménagement des fronts d'eaux.

Après toutes ces considérations et toutes ces remarques, notre problématique spécifique sera alors formulée autour de :

- Comment assurer une continuité urbaine entre le noyau historique et le port?
- Comment esquisser des propositions intégrant le centre historique et le port comme une seule unité urbanistique sans frontière. Ce qui nécessite évidemment des actions tant au niveau du port que de le centre historique. et comment peut on renforcer l'identité de la ville de Cherchell avec son port ?

Les Objectifs :

- Comprendre la genèse et les facteurs de la rupture centre historique /port et saisir le phénomène des « waters fronts revitalisations », montrer aussi que cette rupture est une séquence temporelle et un phénomène mondiale pour toutes les villes portuaires et qu'il est toujours suivi par un mouvement de réaménagement visant à une reconversion ou une recomposition de ces espaces.
- Donner une nouvelle image attractive à la ville de Cherchell en tenant compte de la continuité urbaine de l'ancienne ville avec le front de mer.
- Offrir aux visiteurs les qualités environnementales des espaces de loisirs et de détente avec l'aménagement maritime d'un port de plaisance.
- Mettre en valeur le caractère de continuité de l'histoire de la ville de Cherchell.
- La mise en valeur du patrimoine historique et culturel de la ville, à travers une intégration des potentialités dans un projet touristique, notamment la proposition d'une promenade urbaine « circuit touristique ».
- Assurer une continuité au niveau de la structure urbaine de la ville pour percevoir dans le projet la continuité de l'histoire de Cherchell.

Hypothèse :

Les hypothèses concerneront un ensemble de rapports entre différents phénomènes, donc, on supposera que la rupture est un phénomène qui est la cause de la perte d'identité de Cherchell comme cas de ville portuaire et que certains rapports combinés entre eux ont

des effets particuliers et néfastes sur la ville et son port. Ainsi, nos hypothèses de travail sont basées sur les constats suivants :

- Cherchell est le reflet aujourd'hui d'une ville dégradée malgré ses potentialités et ses atouts inexploités.
- Cherchell est une ville fortement séparée de son port, elle est un bon cas d'étude sur le phénomène du clivage ville/port qu'elle vit.
- Ces espaces délocalisés et abandonnés sont une réelle opportunité pour la reconquête du rapport ville-port, exprimé par une recomposition spatio-fonctionnelle du système ville-port.

En associant ces constatations notre hypothèse de travail s'ordonne comme suit :

- La rupture ville/port vécu par Cherchell est une des sources principales de la dégradation de son paysage urbain, face à cet état de fait seule la recomposition de la ville avec son port peut inverser la tendance et offrir un nouveau visage à cette dernière, au moyen d'une recomposition spatiale, fonctionnelle, sociale et environnementale .Ces actions pourront se faire à travers le projet urbain, l'un des outils d'aménagement urbain capable de porter les attentes et ambitions de cette recomposition.

PRESENTATION DE LA DEMARCHE METHODOLOGIQUE :

Notre choix d'étude s'est porté sur la ville de Cherchell, une ville historique assez complexe qui a une diversité patrimoniale bâtie et des vestiges archéologiques, cette multiplicité des valeurs rend le type d'intervention sur la ville délicat. L'élaboration d'une méthodologie doit confronter le modèle théorique et la cadre pratique afin de synthétiser l'attitude projectile.

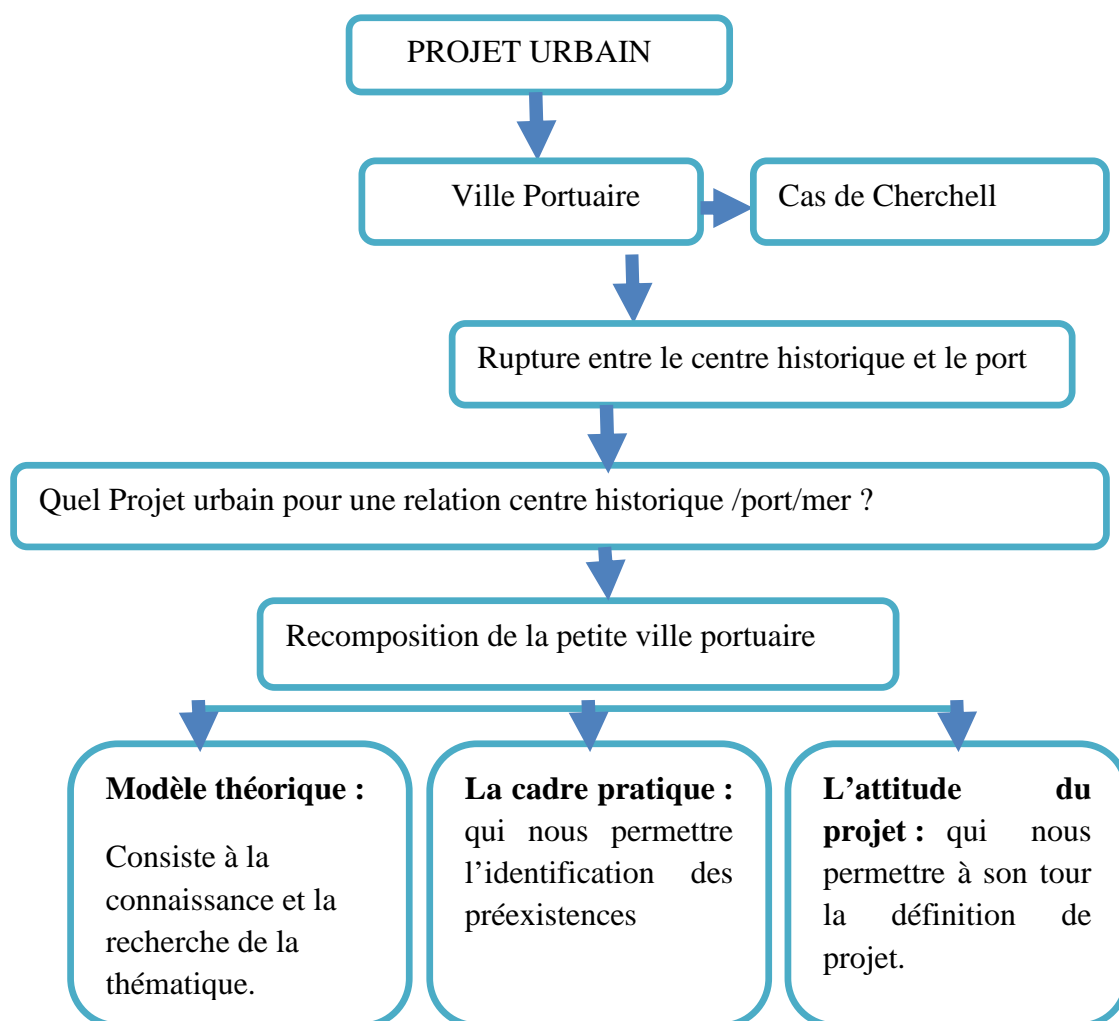


Figure1.3 : schéma expliquant le cheminement méthodologique

Source : traité par auteur

Ces différentes investigations se résument en trois chapitres :

- Dans le premier chapitre , notre travail va commencer par donner une petite introduction sur la thématique générale du master ensuite, l'introduction au thème de recherche de l'atelier et la thématique spécifique de notre cas d'étude dans laquelle on va présenter un petit aperçu sur les villes portuaires ainsi que l'impact des différentes mutations qu'ont connu les villes portuaires à travers l'histoire .Dans le même chapitre on va présenter le cas d'étude en abordant un aperçu historique sur la ville de Cherchell ensuite la problématique de recherche
- Dans la 2ème chapitre qui sera réservé uniquement pour l'état de connaissance donc sur l'appui des ouvrages et les articles qui traitent de la même thématique que la nôtre ainsi que faire quelques analyses d'exemples thématiques qui pourront être bénéfiques pour notre projet.

-A partir d'une recherche bibliographique des différents documents (article, ouvrage mémoire et thèse...etc.)

- Dans la 3^{ème} chapitre qui sera réservé uniquement pour le cas d'étude, il englobe la partie graphique et la présentation du projet et de son processus d'élaboration.
-En passant par les différentes phases comme celles de l'enquête et visite sur site ainsi la récolte des documents nécessaires aussi bien que l'analyse générale du site (la ville et l'aire d'étude).

Le chapitre est composé de deux parties :

- Une partie écrite
- Une partie graphique

CONCLUSION :

- Pour conclure ce chapitre, il faut dire que le projet urbain se présente comme une nouvelle manière de faire de l'urbain, et l'étendue de son champ d'actions est vaste et c'est ce qui nous a permis de nous intéresser à la thématique de la recomposition des petites villes portuaires.
- La ville portuaire est riche de son histoire et implique des relations plus complexes qui se sont développées au fil du temps. Ces dernières années, les villes portuaires deviennent un sujet d'actualité primordiale et c'est ce qui fait d'elles des polémiques émergentes.
- Le retour de la ville vers la mer signifie qu'il y a eu rupture, opposition ou encore des moments de tensions. Ces dernières se sont traduites spatialement et socialement par des manifestations très poussées de certaines zones plus que d'autres. Ces mêmes espaces de conflit, de tension et de forte manipulation subissent un rapport de force qu'exercent les différents acteurs socio- économiques.
- Afin de mieux comprendre cette problématique dont souffre la ville de Cherchell nous allons voir dans le deuxième chapitre l'état de connaissance qui a pour objectif la recherche des éléments d'appuis pour concevoir cette interface tant espérée mais aussi avoir une précision et une meilleure compréhension de cette fameuse problématique qui taraude nos esprits.

CHAPITRE II : ETAT DE CONNAISSANCE EN RELATION AVEC LA THEMATIQUE

II.1 INTRODUCTION :

Dans ce chapitre, on présente l'état des connaissances développées sur la thématique. Le but de cette recherche thématique est d'approfondir nos connaissances sur les centres historiques et les ports. Il s'agit de ressortir les différentes solutions permettant de répondre à notre problématique d'articulation urbaine entre le centre historique et la mer.

Cette partie sera clôturée par une présentation d'exemples mondiaux comparables au cas de Cherchell, des exemples de réaménagement des fronts d'eau. Le but de cette partie du travail est d'illustrer la succession de phénomènes qui guident une recomposition ville-port et qui vient après une étape de déclin et de rupture ville/port et montrer les options de réaménagement choisis.

II.3. DEFINITIONS :

II.3. 1. LE PROJET URBAIN

II.3. 1.1. Notion du projet urbain : Le projet urbain a été défini par plusieurs spécialistes:

Selon Patrizia Ignalina « ... Un projet urbain ne se fait pas en un jour, mais il accompagne le processus de transformation urbaine dans la durée, il ne peut pas répondre à la logique de l'urgence souvent invoqué par les maires. Il doit réunir des compétences multiples, car il s'applique à la ville qui est une réalité complexe pas unique ou formes matérielles et formes sociales sont liées dans des relations qui se sont établies dans le temps et dont il devra prendre compte. Il se réfère à une multiplicité de techniques dont la maîtrise ne peut être confiée aux seuls architectes ou ingénieurs, mais demande selon le cas, d'autres compétences spécifiques et nécessaires pour sa faisabilité (y compris financière) puisque il a une visée large, il doit permettre le débat et l'échange avec la population dont l'avis est déterminant... »¹.

¹ Patrizia Ignalina. *Le projet urbain*, 3^{ed.}, Paris, Presses Universitaires de France « Que sais-je ? », 2008

II.3. 1.2. Le Projet urbain une démarche stratégique pour la relation ville/port :

Nous avons voulu synthétiser la relation entre le projet urbain et notre thème de recherche à travers la question principale « quel projet urbain pour une relation centre historique/port schématisé comme suit :

Pour notre cas, le projet urbain constitue le fondement de notre recherche dans le cas où il est considéré comme la démarche adoptée pour concrétiser notre thématique de recomposition des petites villes portuaires par le réaménagement des waters front, ce qui nous pousse à se demander en quoi consiste cette démarche ?

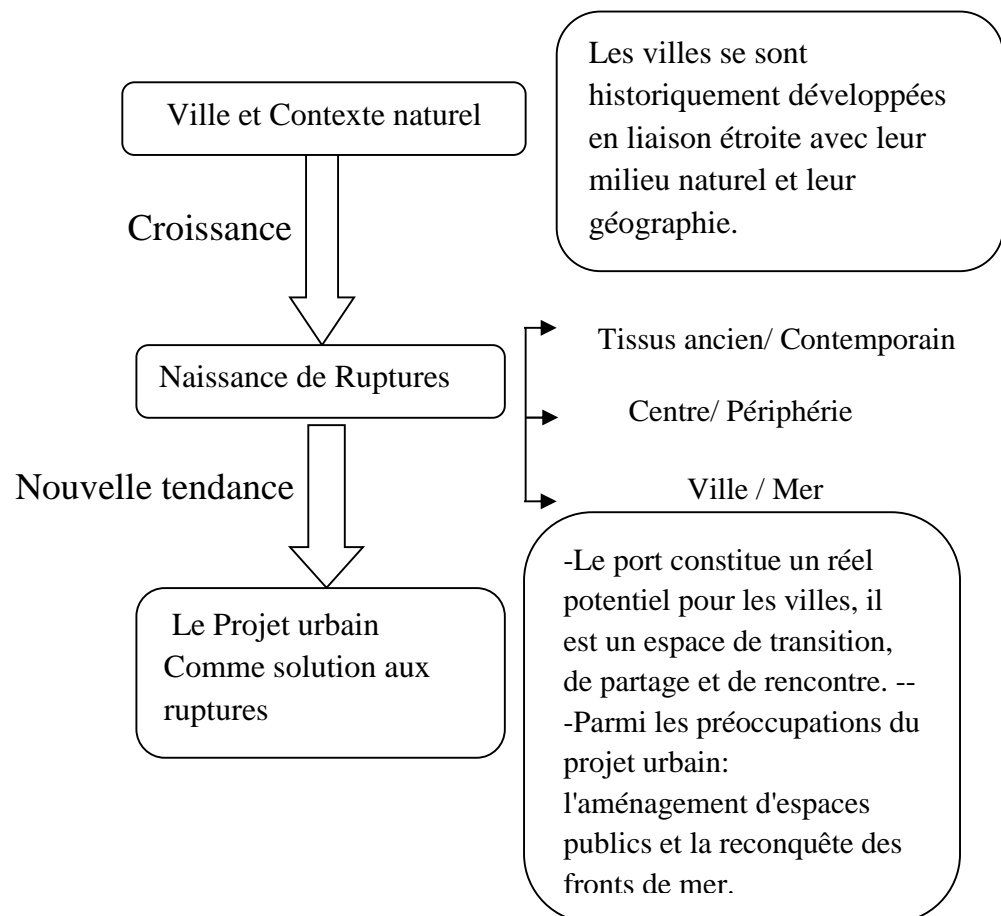


Figure 2.1 : schéma expliquant la relation du projet urbain avec la rupture ville/port
Source : Mémoire de fin d'étude : Reconversion du port industriel d'Alger en port de plaisance et de loisir La recomposition du lien Hamma-port par le réaménagement du front d'eau algérois

II.3.2 Le centre-ville et le centre historique.

II.3.2.1 Le centre-ville :

Le centre-ville est le lieu qui devrait donner la plus forte impression « d'urbanité ». Dans ce lieu, l'organisation de l'espace devrait être optimisée notamment sur le plan architectural et doit permettre de donner au maximum le sentiment de vivre dans un milieu

citadin. Etant le lieu de réunion de toutes les couches de la communauté, il devrait être la partie la plus active et la plus vivante de la ville

Le centre-ville est également le point focal du système de circulation. On trouve généralement soit dans le centre-ville même, soit tout près, la gare du chemin de fer et la correspondance avec les autobus.

Le centre historique :

« La ville ancienne est caractérisée par ses limites, la lenteur de son rythme de vie, la petite échelle des pleins et des vides qui forment son tissu, la solidarité dans la proximité des éléments de son bâti dont aucun n'est doté d'autonomie par rapport aux autres dans une relation d'articulation ou dit autrement, de contextualité...»² Selon cette définition, le centre historique est l'espace urbain le plus ancien dans une commune. Il est le cœur typique et l'historique de la ville. C'est aussi le lieu des manifestations culturelles et sportives, des échanges et de la politique (au sens des polis grecs). On y retrouve les lieux de culte, les places, les monuments, les restaurants, les hôtels, la mairie, les écoles et les magasins de toutes sortes. Par conséquent, Il correspond au noyau ancien et au lieu d'origine de la ville. Héritier d'une vieille organisation et riche en patrimoine historique, il rassemble les activités essentielles de la ville. Sa délimitation demeure aisée étant donné que le développement des villes s'est effectué avec un aspect urbanistique et architectural différent : dans la majorité des villes actuelles, il se confond avec le centre-ville.

II.4. Présentation de la ville littorale :

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

² 1Extrait de l'introduction de l'ouvrage de Gustavo Giovannoni ; Op. cit. pp.9-1

II.1.La classification des villes littorales :

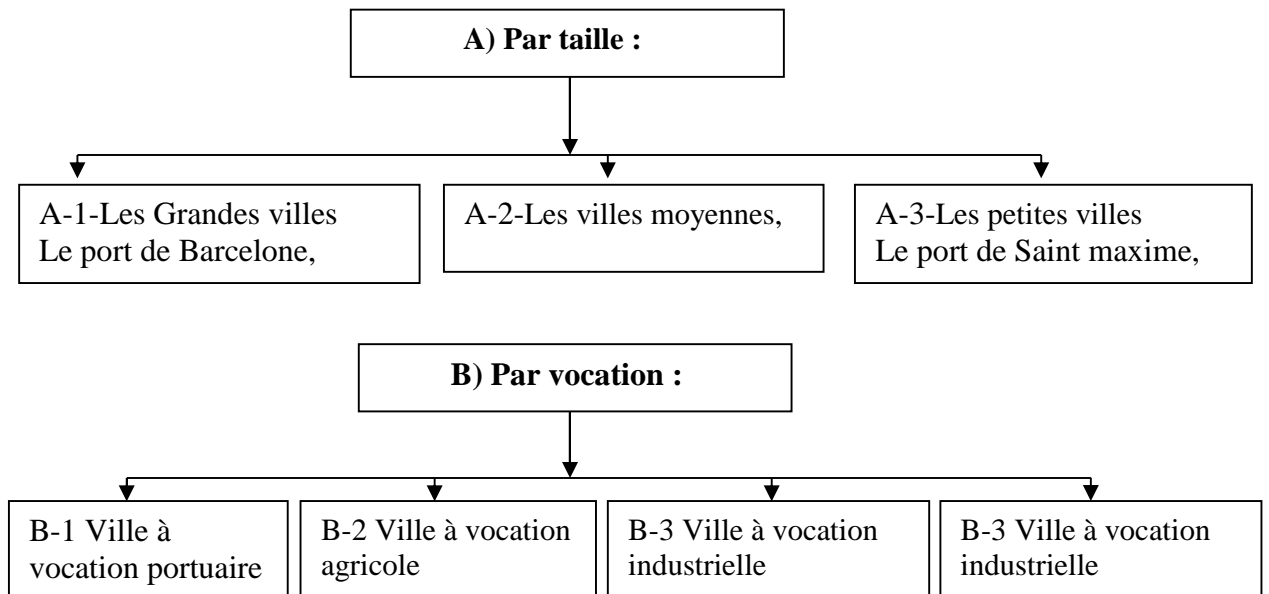


Figure 2.2 : schéma expliquant Les classifications des villes littorales

Source : Traité par auteur

C) Les principales activités liées à la proximité de la mer sont:

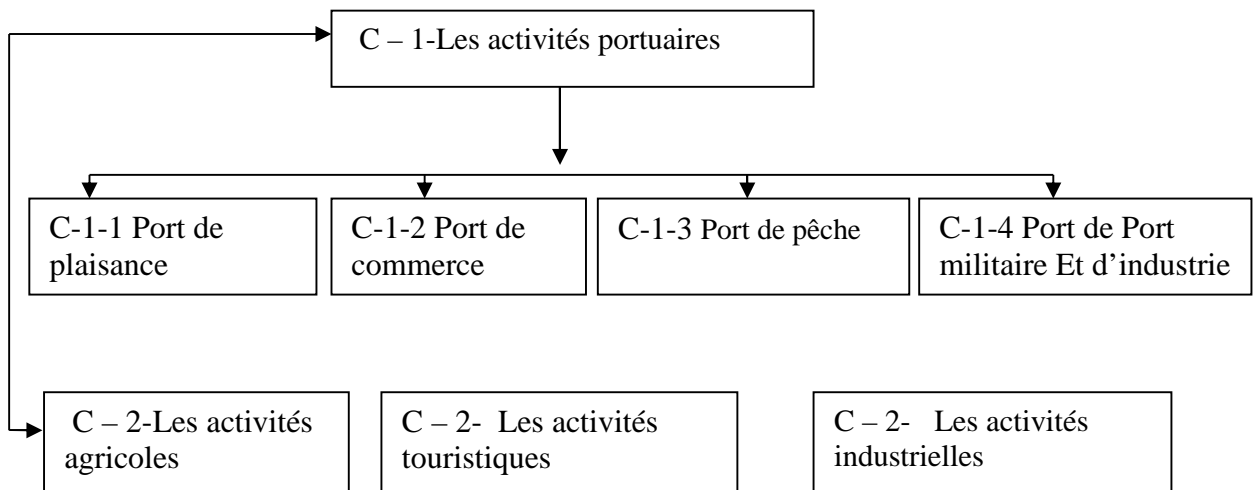


Figure 2.3 : schéma expliquant Les principales activités liées à la proximité de la mer

Source : Traité par auteur

À ces activités matrices viennent s'ajouter de nouvelles activités telle que : l'artisanat, l'immobilier et les activités de services.

III. DEFINITION, CONCEPT ET MUTATION DES PORT ET DES VILLE PORTUAIRE :

III.1. Définition des villes portuaire :

Une ville portuaire est tellement compliquée qu'elle subit une absence de définition consensuelle, malgré les nombreux travaux et études effectués sur elle, cela renvoie à la difficulté soulignée par Roger Brunet « *de traiter d'un objet réel non identifié* »³

Dans son ouvrage sur les modèles graphiques en géographie, R. FERRAS mentionne la ville portuaire : « elle est unique par son port ; double par ses activités maritimes et terrestres, triple entre le village de pêcheurs maintenu, les activités liées au port et à l'échange, et celles qui découlent de la gestion et des services offerts »

On trouve qu'il est indispensable de faire appel aux notions du port comme étant l'élément clé de cette recherche et afin de mieux comprendre la fonctionnalité de la ville portuaire, cependant voici quelques définitions de cette entité de la ville portuaire :

Un port : est une infrastructure construite par l'homme, située sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac ou sur un cours d'eau, et destinée à accueillir des bateaux et navires.

Un port peut remplir plusieurs fonctions, mais doit avant tout permettre d'abriter les navires, en particulier pendant les opérations de chargement et de déchargement. Il facilite aussi les opérations de ravitaillement et de réparations, il est un lieu de séjour⁴.

III.2. les concepts fondamentaux des villes portuaires :

- **La centralité** : est en général comprise comme la mesure de la situation d'un nœud dans un réseau, la centralité exprime un « *degré de complexité fonctionnelle acquis par un centre, qui lui confère une puissance d'attraction sur une région* »⁵.
- **La nodalité** : Dans le cas des villes portuaires, la nodalité se rapporte aux infrastructures portuaires principalement, à leur taille et leur degré d'accessibilité nautique et terrestre.
- **La réticularité** : Terme utilisé en chimie, et peut être expliqué comme la propriété d'un lieu ou d'un espace à créer du réseau ou à être une partie d'un réseau. Pour les villes portuaires, la réticularité ou « *intermediacy* » correspond à leur niveau

³ . R. FERRAS (1993 in. *Port cadre de ville. p.93*

⁴ Définition selon l'encyclopédie libre Wikipedia, *Ibid*

⁵ BAUDOUIN T, COLLIN M, PRÉLORENZO C. 1997)

d'insertion dans les réseaux des opérateurs de transport (D. Fleming et Y. Hayuth. 1982.

Dans la ville portuaire on parle d'une double réticularité, une réticularité maritime et une autre terrestre. Les deux grandes orientations des villes portuaires (fonction urbaine et activité portuaire) se combinent de façon variable, chacune pouvant être interprétée en termes d'emplois, de consommation d'espace, d'importance économique. L'avantage est de permettre une lecture à la fois en termes relatifs (spécialisation) et absolus (taille). On obtient tout d'abord deux gradients symbolisés par les diagonales.

La première, du village côtier à la métropole portuaire, symbolise un gradient de la hiérarchie combinatoire des fonctions urbaines et portuaires, les deux étant à chaque palier respectivement équilibrées dans leurs poids économiques et leurs emprises spatiales.

La seconde, du hub à la ville globale, montre une opposition de fond entre la domination des fonctions de nœud et celle des autres fonctions (industrie, tertiaire urbain). Les autres configurations (port régional, port urbain, d'hinterland et métropole maritime) correspondent à des variantes où, à chaque fois, le poids respectif des fonctions est déséquilibré.

III.3. Bref historique des ports :

Au 13^{ème} siècle à Sidon et Tyr les phéniciens ont construit les premiers ports. Ensuite à Alexandrie le 2^{ème} port a été fondé. D'autres ports ont émergé le long des côtes méditerranéennes à savoir le port du Pirée à Athènes, le port d'Ostie pour Rome et le port de Carthage.

La révolution industrielle du XIX^{ème} a métamorphosé la construction du port grâce à l'apparition du béton et a entraîné une spécialisation et une différenciation entre ports de pêches, ports militaires ou ports de commerce. Ces derniers se spécialisent encore plus vers le début du XX^{ème} siècle en développant des terminaux pour chaque type de marchandises. Les ports sont des interfaces stratégiques aussi bien sur le plan économique, militaire que sanitaire.

Après la révolution industrielle, les métiers portuaires se sont développés dans les communautés côtières qui exerçaient des activités de commerce maritime, de pêche et des activités militaires. L'importance de chaque port dépendait de l'évolution du marché. L'interface de la ville à la mer a été générateur et stimulant de créativité de nombreuses activités nouvelles ; industrie du poisson , conserveries, séchage de poisson , construction navale , bases navales , commerce divers , restauration collective , activités artistiques etc

III.4.Evolution historique de la relation « ville-port »:

Etape	Période	Caractéristique
-Primitive ville/port	-Ancien /médiéval de 19 ^e siècle	-Ajustement spatial et fonctionnel de l'association entre le port et la ville.
-étendu port/ville	-10 ^e et début du 20 ^e siècle	-la connaissance rapide des forces commerciales et industrielles du port se développe au-delà des limites de la ville.
-Moderne industrielle port/ville	-Milieu du 20 ^e siècle	-le Développement des industries et l'introduction des conteneurs requièrent séparation /espace.
-Retirer du front de mer	1960-1980	Les changements dans la technologie maritime induit la séparation de la zone industrielle maritime
-Redéveloppement du front de mer	1970-1990	Large échelle pour un port moderne nécessitant de grands espaces terre/mer renouvellement urbain d'un noyau originale.
-Renouveau les liens ville/port	1980-2000	Mondialisation et inter-modalité transforment le rôle du port, renouvellement des rapports port/ville, redéveloppement urbain améliore l'intégration port/ville

Figure 2-4 : tableau de l'évolution historique du système ville-port

Source: Mémoire de fin d'étude : « Projet urbain en zone portuaire » « Faire la ville avec le port par une démarche de projet urbain » 2015/2014

IV.IMPACT DES RELATIONS VILLE PORT SUR LE DEVELOPPEMENT DES VILLE PORTUAIRE :

IV.1.La relation entre la ville et le port :

Il existe des Rapports de contiguïté et d'organisation spatiale entre la ville et le port

Le port par les richesses qu'il crée, par la multiplication de ses liaisons spatiales contribue au développement de la puissance de l'agglomération et d'une aire d'influence importante à sa diversité fonctionnelle, à son rayonnement extérieur et à sa centralité.

Un rapport de blocage réciproque ; bloque le port et le contraint à glisser vers l'aval ou sur la terre, le port lui bloque également l'extension de la ville et la canalise vers le sud.

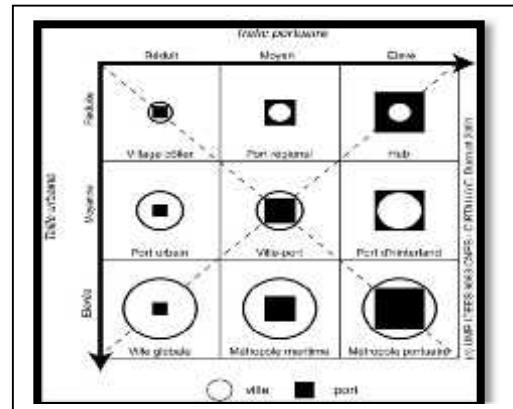


Figure 2.5 : Typologie spatio-fonctionnelle des villes

Source ; Mémoire de fin d'étude : Approche comparée du développement des villes-port l'échelle mondiale, César

Explication du schéma :

Aux milieux d'une fonction urbaine et autre portuaire la ville portuaire se distingue avec une cohérence de concepts (DUCRUET César. 2010) qui comprennent leur typologie spatio-fonctionnelle.

Problème de communication interne ; il faut préciser que la ville portuaire ne peut se résumer à la réunion de deux ensembles juxtaposés, la ville et le port, c'est un ensemble complexe d'interaction où le flux entre les deux organes impose un équilibre, une ambiance et un sentiment d'appartenance.

Les deux entités cohabitent activement ; le port est devenu équipement d'une ville qui ne cesse de croître, ni tout à fait urbain, ni tout à fait marin, le port est un territoire de l'entre deux dont la singularité a nourri un imaginaire, puissant, brouillant étonnamment les rapports que cet outil économique entretient avec la réalité

IV.2.Le clivage ville port :

Il existe parfois un « clivage ville / port » qui a de multiples conséquences (au niveau spatial, culturel, social ou économique), ces anciens quartiers maritimes, les espaces

portuaires « délaissés » sont généralement perçus de manières négatives par les habitants de la ville, ils sont souvent sales, dégradés et leur vacuité fait peur, CHALINE CLAUDE, *parle avec précision de ces ports et de ces villes portuaires ainsi que les différentes ruptures causées entre la ville et son port ou elle dit « Mer et ports sont au cœur des mutations qui bouleversent les rapports entre l'espace et les sociétés littorales, les acteurs maritimes et portuaires au centre des recompositions, une culture maritime renouvelée émerge sur les côtes et dans les cités portuaires du monde entier »*⁶,

IV.3. Le délaissement portuaire :

La délocalisation du port et les changements qui l'ont accompagné vont avoir un grand impact sur l'interface ville/port : on aura d'une part des équipements qui vont rester sur place n'étant plus adaptés pour la ville vu l'absence de toute activité portuaire, ils vont modifier la nature du contact entre le tissu urbain et le tissu portuaire.

Suite à la dissociation des systèmes urbain et portuaire, l'interface est plongée dans une phase de dysfonctionnement. L'espace est condamné d'une part, il n'est plus d'aucune utilité n'étant plus rentable économiquement et d'autre part le port n'a jamais eu une configuration urbaine classique s'étant développé autour des activités portuaires et maritimes. De ce fait la ville a du mal à s'intégrer à ce tissu voué à l'abandon, l'interface entre les deux se retrouve alors en double décalage par rapport à un port abandonné et une ville qui n'arrive pas à gérer ce dernier.

Le délaissement aura naturellement pour conséquence la dégradation de l'interface ville/port, et l'apparition de ce qu'on appelle les friches portuaires. Ce sont en fait les espaces abandonnées qui étaient liés à l'activité portuaire, de plus en plus désertés et dégradés

V .LES ACTIONS ENTREPRISES SUR LE FRONT D'EAU:

Lorsque l'on désire désigner le processus qui transforme un terrain en un nouvel espace urbain délaissé, on se trouve quelque peu désarmé. En effet, on trouve plusieurs termes différents, telle que recomposition, reconversion, régénération, réaménagement, reconquête, réhabilitation, rénovation, requalification, restructuration ou même

⁶ CHALINE Claude, « *Ces ports qui créèrent des villes* », 1994, Ed. l'Harmattan, Paris

revalorisation, dans notre cas nous allons nous intéresser à quelques actions qui pourront être entreprises sur ces espaces abandonnés :

V.1.La recomposition :

Les premières opérations de *recomposition des waters fronts revitalisation* nord-américaines des années soixante mettaient l'accent sur le front d'eau en priorité, en renouvelant la fonction, de portuaire à récréative dans la plupart des cas, mais sans pour autant remédier à l'effet d'enclave créé par les besoins industrialo-portuaires. Mais depuis les années 1990, les projets tentent plutôt d'aménager le front d'eau tout en lui permettant de restaurer la liaison originelle avec la ville, le terme francophone de renouvellement urbain ou régénération urbano-portuaire étant alors plus approprié que les termes anglo-saxons insistant sur une portion de l'espace, le *water front*.

Il est possible aujourd'hui de distinguer plusieurs générations de *water fronts*. La première impulsion a été donnée aux environs des années soixante aux Etats-Unis ; Boston et San Francisco, puis Baltimore font œuvre de pionnières en matière de *water front revitalization*. Les ports d'Amérique du Nord ont été les premiers à quitter la ville en allant se situer dans des eaux toujours plus profondes et sur des espaces toujours plus vierges. Le renouvellement des villes-ports nord-américaines vise surtout à « reconquérir une centralité perdue » en dotant l'espace autre fois portuaire « de fonctions urbaines exceptionnelles : équipements culturels et récréatifs complétés par une infrastructure d'accueil haut de gamme pour le tourisme d'affaire.

La ville-port mêle habilement des activités récréatives et d'autres de commerces répondant aux nouveaux besoins de la société de consommation. Plus rien à voir donc avec un lieu de transit et de commerce maritime. Le port fait partie du passé et les urbanistes de la ville en quête de post-modernisme en donnent d'ailleurs une évocation nostalgique. Le port du XXe siècle a perdu sa représentation actuelle aux yeux des urbains pour se fondre dans une vision passéiste.

V.2.La reconquête :

« Reconquête » - un terme récurrent dans la littérature francophone qui traduit bien la volonté des villes de retrouver un morceau d'urbanité autrefois confisqué par le port pour des besoins alors dépassés et sans plus aucun rapport avec l'image moderne de la cité postindustrielle.

V.3.La reconversion :

D'après l'article de la reconversion des friches urbaines par VERHAGE Roelofou l'auteur a expliqué la reconversion qui « est un changement d'activité d'un site regroupant requalification et réaménagement. Ce sont des territoires en crise forte, en déprise économique et démographique sensible, comme les régions postindustrielles ou les anciennes installations portuaires.

Dans cette démarche nous étudierons les différents modes d'action qui restent en rapport avec la reconversion pour en définir la méthode la plus favorable et qui donnera un apport non pas que sur le port mais a toute la dimension urbaine de la ville. On peut voir que les actions entreprises sur les friches présentes tellement de caractéristiques différentes (taille, localisation, activités, dynamique) que les termes aussi peuvent varier d'une situation à une autre.

Si on prend le terme reconversion, selon la définition de VALDA et WESTERMANN : « la reconversion désigne toute modification introduite par rapport à l'affectation initiale »⁷. Le schéma ci-dessous résume le passage d'une relation ville/port harmonieuse à une relation de dissociation spatiale et fonctionnelle avec d'un côté un abandon des quartiers avoisinant le port et de l'autre les friches industrielles résultant de la délocalisation du port. L'équilibre ne peut être atteint qu'en réaffirmant les fonctions portuaires au sein des friches délaissées tout en y intégrant la ville et les citoyens : c'est la reconversion du port.

⁷ VALDA.A & WESTERMANN.R, *la suisse et ses friches industrielles, des opportunités de développement au coeur des agglomérations*, Berne, 2004, P3

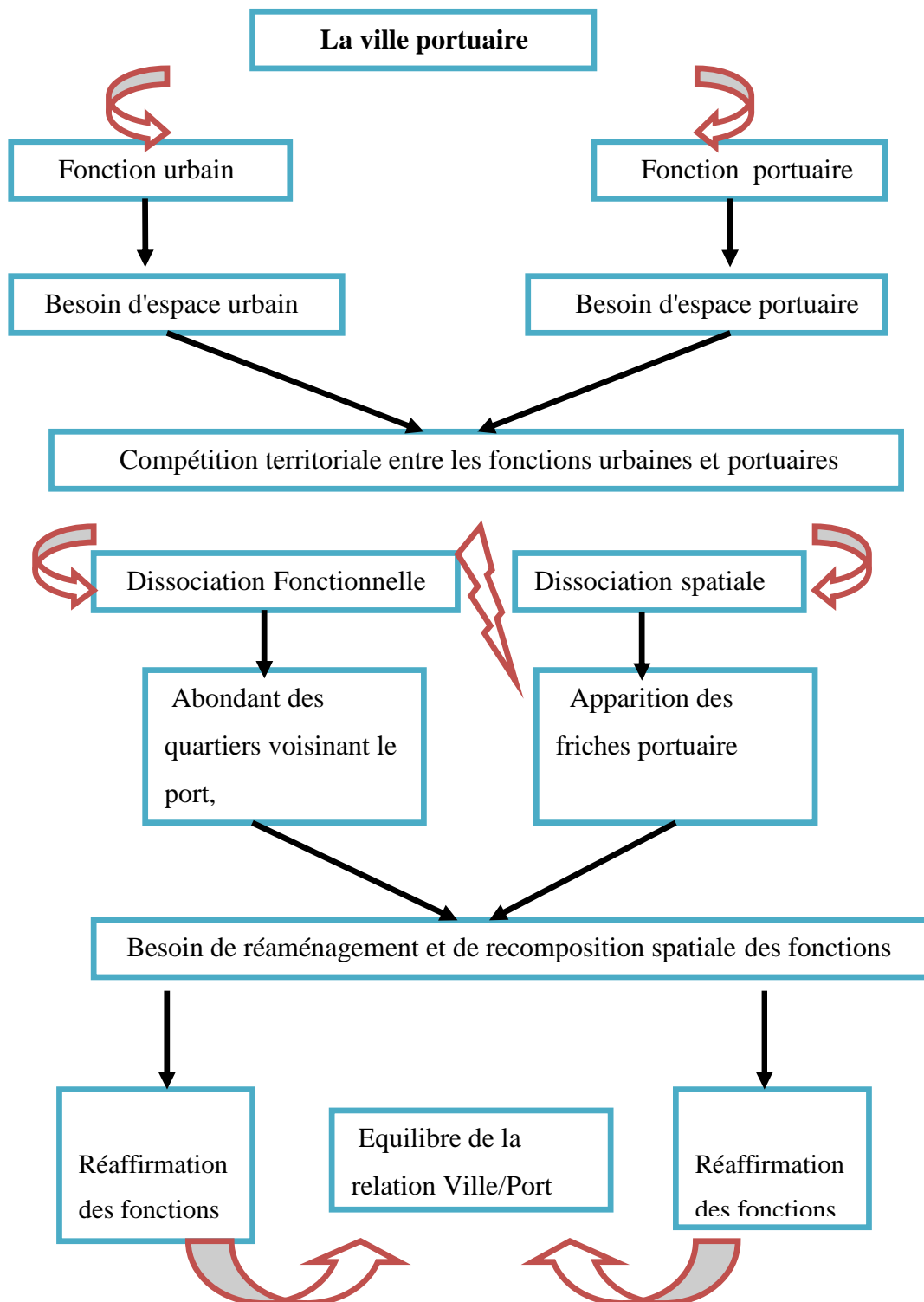


Figure 2.6 : schéma expliquant la Relation VILLE/PORT
 Source : Traité par auteur

ANALYSE DES EXEMPLES DE REFERENCES:

Dans cette partie, on analysera des projets urbains réalisés dans des centres historiques du littoral. Cette analyse nous permettra de mieux comprendre et enrichir nos connaissances sur les différentes actions et aménagements de ces villes d'une part et d'autre part de mieux comprendre la manière de réaliser le projet urbain afin de répondre aux problématiques et besoins de la ville et de ces habitants. Dans cette partie, on a choisi 02 exemples à analyser :

1-La ville portuaire de Barcelone: référence mondiale d'intégration port/ville:

Contexte :

Le port de Barcelone, qui depuis le milieu du siècle dernier a été déplacé de sa localisation originale, a pris un virage important dans son rôle auprès de la ville à partir des réformes urbaines réalisées à la fin des années 80 avec pour objectifs les Jeux Olympiques de 1992. De Norman Foster à Alvaro Siza, les meilleurs architectes s'impliquent dans cette aventure.

Visions et objectifs :

- La création des kilomètres de plages reliés directement Au centre-ville à pied par le port ou en métro.
- Intégration de vastes zones de promenade, des centres d'affaires et commerciaux, mais aussi des équipements Ludiques, culturels, sportifs et hôteliers
- Intégration de plusieurs préoccupations pour garantir la qualité de l'espace public :
- Création d'espaces verts, mixité sociale et Fonctionnelle ...

Les Recommandations :

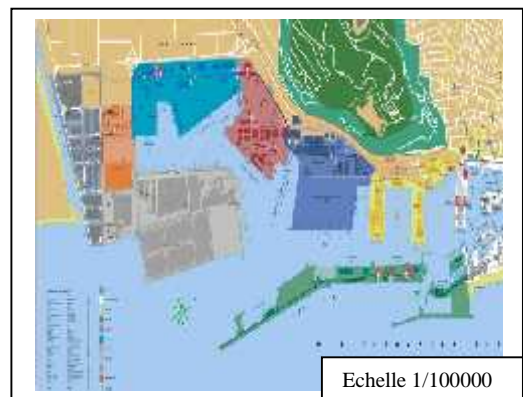


Figure 2.7 : la situation du port de Barcelone

Source : Mémoire de fin d'étude : Reconversion du port industriel d'Alger en port de plaisance et de loisir



Figure 2.8 : Vue sur le port de Barcelone

Source : Mémoire de fin d'étude : Reconversion du port industriel d'Alger en port de plaisance et de loisir

A. Système Structurel :

- Pour les voies mécaniques et piétonnes:

-Enfuir les vois mécanique pour permettre un passage piéton au-dessus s'avère une bonne solution.

-Mettre en valeur le début et l'aboutissement des parcours et des pommades augmente leur attractivité.

- Pour la Mobilité :

-L'utilisation de petites navettes à l'intérieur du Port peut augmenter l'attractivité de ce dernier.

-Intégration de la mobilité douce sous différentes formes pour valoriser les promenades et réduire la pollution atmosphérique.

- Pour Homogénéité / Hétérogénéité :

-Accentuer la valeur patrimoniale et historique des lieux toute en l'intégrant avec les tendances Modernes du présent.

B. Système espace public :

- Les espaces publics /les éléments naturels :

-Pour améliorer le paysage urbain de la ville et notamment sa vitrine maritime il faut Recréer les espaces publics et assurer une attractivité à l'échelle de la ville.

-Réfléchir les espaces publics dans un système cohérent.

-Le paysage naturel présente un potentiel important qui doit être pris en considération dans l'aménagement des espaces publics.

-Les espaces publics doivent avoir des équipements d'accompagnements pour une bonne animation.

- Les éléments de repères :

-Les éléments de repères en termes d'espaces publics doivent être favorisés afin de créer une animation sans cesse renouvelée.

-Les éléments de repères peuvent avoir une connotation symbolique qui renvoie à l'identité

du lieu.

-Le repère est nécessaire dans une expérience des lieux ouverts ou des lieux comme passages (passage du regard ou déplacement du regardeur) ou espaces de transition

- Facteurs d'ambiance /Temporalité :

- Prendre en compte dans la stratégie de l'aménagement urbain les différentes temporalités du projet afin de donner un caractère à l'espace public.

-L'importance des valeurs d'ambiance et de variations jours/nuits, été/Hiver dans l'aménagement d'un port.

C. Système fonctionnel:

- Vocation fonctionnelle :

-Pour redynamiser un port, on peut lui donner une vocation qui reflète l'identité de la ville portuaire, Pour Barcelone c'est l'axe culturel et plaisance qui a été choisi.

- Centralité fonctionnelle :

-La centralité, comme a gènes, peut être abordée sous la forme d'espace public servant de point de liaisons entre la ville et son caractère et le port.

-Une centralité fonctionnelle peut assurer un élément de repères pour un espace portuaire

- Mixité fonctionnelle :

-L'intégration des commerces de proximités ainsi que l'animation des espaces publics jour et nuit favorise la mixité fonctionnelle.

Exemple 02: Aménagement du Front de mer Saint maxime :

Situation :

Située sur la Commune de Sainte-Maxime au Sud de France au niveau du Centre-ville.

Fiche technique du projet :

Type: Aménagement du Front de mer de Saint
Conception : Cabinet Guillemain associé à l'Architecte Rémi Mattioli
Superficie : 10 Hectares
Date : De 2010 à octobre 2012
Inauguration : Le 02 avril 2013
Objectifs :
- Redonner des espaces de vie aux promeneurs, aux familles et aux enfants,
- Valoriser l'attrait économique et touristique de cet espace,
- Insuffler un vent de modernité sur une promenade aujourd'hui vieillissante



Figures 2.9: Situation du port Saint maxime

Source : Google Earth

Composition du projet :

L'aménagement du front de mer sera réalisé par phase, selon les possibilités de financement de la commune. De nombreuses études réalisées avec le comité de pilotage ont permis d'affiner le projet qui part du parking du port en passant par le pont de Préconil, le Port, la place Victor Hugo, le Théâtre de la mer jusqu'à la place Louis Blanc. Le déroulement du projet s'effectue de la manière suivante :

Conclusion : Ce projet avait pour but de revaloriser et de faire renaître le cachet maritime de la ville. Il a permis de répondre aux attentes des habitants et aux besoins de la ville en ce qui concerne son aspect touristique, économique et urbanistique

CONCLUSION :

Ce chapitre a été le point puissant de notre travail à travers une recherche bibliographique qui a permis de consulter divers ouvrages et articles et de développer notre connaissance par le biais des études élaborées qui traitent notre sujet orienté sur la recomposition des petites villes portuaires.

On arrive à conclure à la fin de ce chapitre que le phénomène de dissociation ville –port a conduit la ville portuaire à vivre un sacré calvaire où les fonctions urbaines et activités portuaires ne sont plus compatibles, une désarticulation physique due à la création des barrières et autre fonctionnelle ,c'est ce qu'on appelle une situation de crise, ce qui implique le besoin d'une stratégie efficace celle qui permet la recomposition ville port.

L'intérêt est donc de se rapprocher de notre cas d'étude en essayant de trouver des solutions et des réponses à notre problématique et de connaître les besoins d'un projet urbain dans un centre historique et quelles sont les conditions les plus favorables pour son élaboration.

Introduction :

L'Algérie est un pays riche en potentialités maritimes avec une bande littorale de plus de 1200 km et qui dispose d'une multitude d'établissements côtiers dont plusieurs centres historiques d'un très grand potentiel patrimonial.

Le cas d'étude reflète parfaitement les enjeux et les problèmes courants que rencontrent ces sites exceptionnels de nos jours. Et dont la préoccupation majeure se résume dans la requalification du port, de la recomposition de l'interface port/ centre historique (ville) donc c'est tous les enjeux liés à l'aménagement de ces sites tendant vers la recomposition ville-port qui est soulevée par notre cas d'étude.

Présentation du cas d'étude (la ville de Cherchell) :

Iol puis *Césarée de Maurétanie* ou *Caesarea* ensuite Cherchell sont toutes des appellations de cette petite ville de la rive sud de la Méditerranée à l'ouest de Tipasa qui fut un comptoir phénicien, un trône imposant du fabuleux couple royal Juba II et Cléopâtre de Céléné, une miraculée de la dévastation vandale, un fief de savoir et un carrefour d'érudits pendant l'âge d'Or de la civilisation arabo-musulmane au Maghreb .

Actuellement Cherchell se présente en tant que livre d'histoire à ciel ouvert. En circulant à l'intérieur de ses quartiers, sa place des Martyrs, les salles de ses musées ou bien ses vestiges archéologiques on peut voir la richesse patrimoniale de la ville.

Cherchell est à l'image des villes côtières algériennes qui souffrent de l'hétérogénéité de son tissu urbain et du délaissement de son interface portuaire aussi bien que l'abandon de sa cote et le manque de prise en charge de son potentiel immense.

Situation géographique de la ville :

La ville de Cherchell est comprise entre : le Cap de Chenoua et celui de Ténès, et s'étale sur une surface de 130Km, chef lieu de Daira et de Commune, est située à environ 100 Km à l'Ouest d'Alger et à 28Km à l'Ouest de Tipasa son Chef lieu de Wilaya.



Figure 3-1-carte de situation de Cherchell
Source : Site web



Figure 3-2- situation de la ville de Cherchell
Source : Site web traité par l'auteur

Lecture de la mutation de la structure du territoire de Cherchell :

Le parcours dans le territoire peut par un parcours accueillera plus tard une production, donc un établissement, ceci nous mène à présenter les quatre phases de formation et de transformation du territoire

Première phase :

C'est la formation des établissements, qui était dictée par un système de chemins de « Crête », car ce dernier par sa caractéristique, constitue une liaison dans la plus antique structure territoriale. Ce parcours de crête, constitua un chemin naturel offrant plusieurs avantages sécuritaires et de contrôles. C'est la ligne de partage des eaux

Deuxième phase:

Cette phase correspond a la premier sédentarisation, et elle a engendrée une autre génération de parcours c'est le parcours de crête secondaire, le long du quel se forment des établissement de haut promontoire a proximité des source d'eaux tel les établissements proto-urbain de Bou-Alem El F



Figure 3-3- les phases des établissements du territoire
Source : traité par auteur

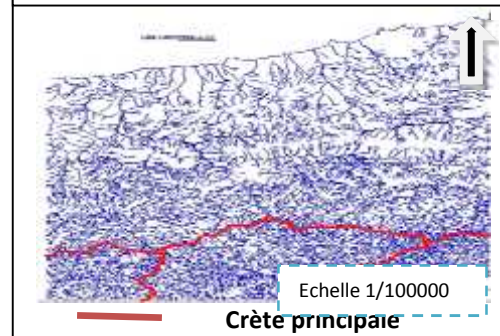


Figure 3-4- la première phase des établissements du territoire
Source : traité par auteur

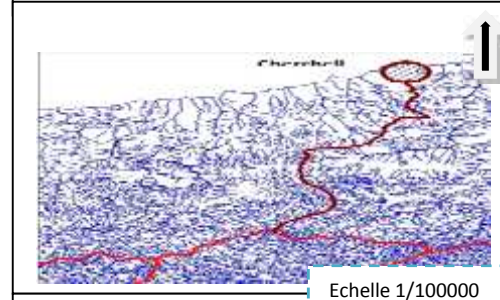


Figure 3-5- la deuxième phase des établissements du territoire
Source : traité par auteur

Troisième phase:

Cette phase d'échange entre les établissements de haut promontoire est à la base de l'apparition de une troisième génération de parcours qui relie ces établissements : c'est les parcours de contre crête locale à ce moment il y a eu l'apparition des établissements de moyen promontoire tel que: Zurich, Mebarek, ElKel ... Des noyaux urbains de mi-altitude et de piedmont qui apparaissent ex: Mesala, El Baldj, Bou Aroua

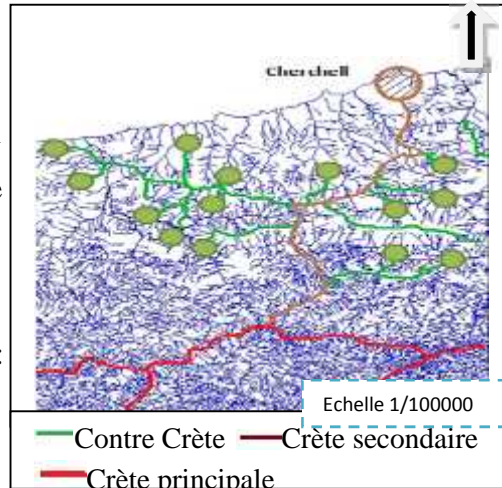


Figure 3-6- la troisième phase des établissements du territoire
Source : traité par auteur

Quatrième phase :

Cette phase est caractérisée par la naissance de parcours de contre crête continue longeant le littoral jusqu'à Djebel Chenoua où il se voit dévier à cause de l'hostilité de ces habitants
 -Des parcours synthétiques transversaux qui relient les deux situations d'altitude la crête à la plaine
 -Ces établissements finissent par être des lieux de marché SOUK au niveau de bas promontoire tel que le plateau Sud Chopin, Ghredous et cette phase est caractérisée par l'apparition des comptoirs phéniciens tel que IOL Cherchell à environ 860 AV.JC

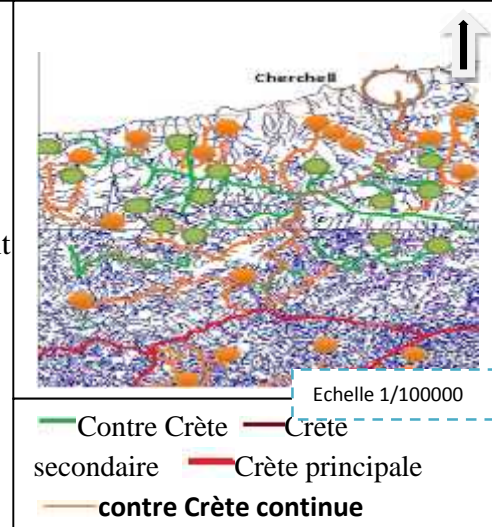


Figure 3-7 - la quatrième phase des établissements du territoire
Source : traité par auteur

Synthèse de la Lecture :

- Cette étude nous a permis de conclure que la ville de Cherchell fut structurée à partir de deux axes importants :

-EST-OUEST, reliant Tipaza à Ténès, c'est un parcours préromain qui liait les différents comptoirs phéniciens, renforcé par les époques ultérieures.

-Nord-SUD, reliant Cherchell à Miliana, il s'agit d'un parcours de crête secondaire reliant le parcours de crête matrice à l'axe littoral primaire Est-Ouest.

Cet axe assure la liaison de la ville aux villes internes aux agglomérations avoisinantes.

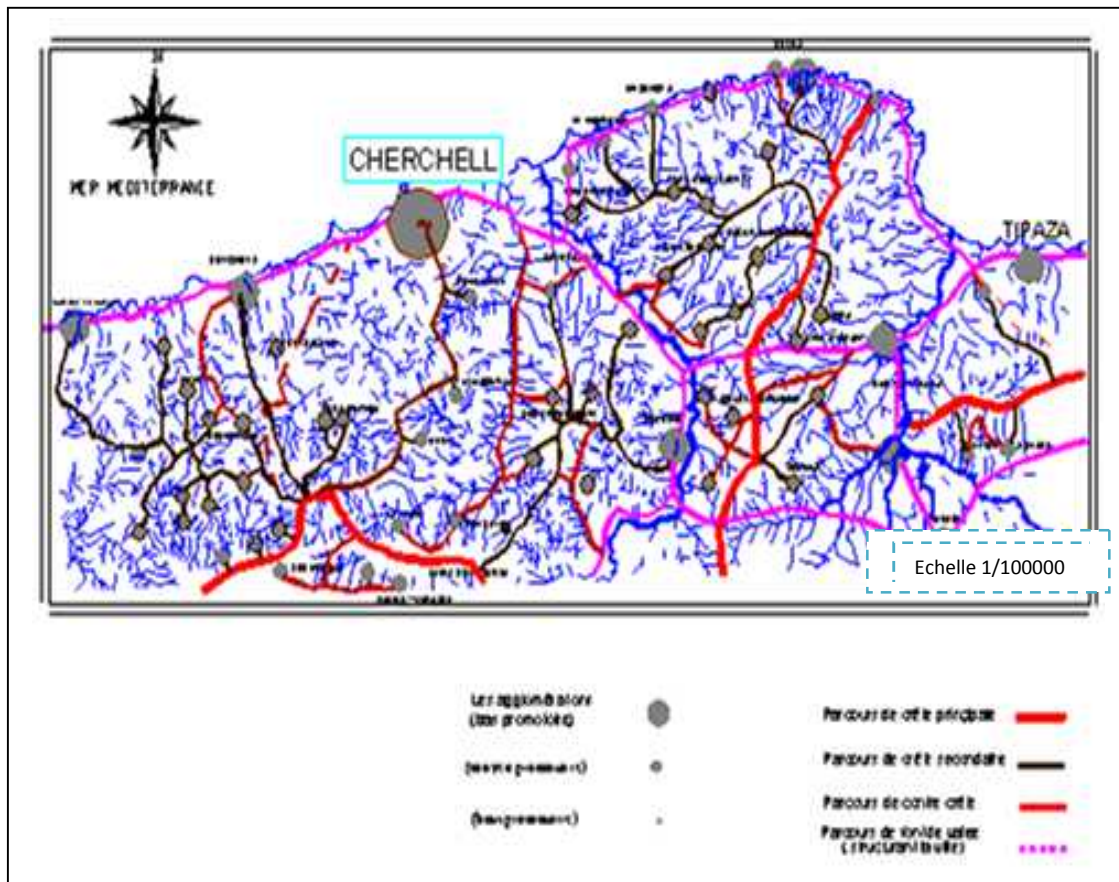


Figure 3-8- synthèse de la lecture des établissements du territoire
Source : traité par auteur

Conclusion:

- A l'origine, le site de Cherchell est structuré par le chemin de Crête secondaire et le chemin côtier.
- L'existence de la ville de Cherchell dans ce lieu est due à:
 - La structure territoriale.
 - Présence des réseaux hydrographique et orographique.
 - Existence de l'îlot

OBJECTIFS :

L'analyse historique vise à faire ressortir le processus de formation urbaine de la ville et sa transformation dans le temps.

Il doit non seulement permettre de retracer ou de reconstituer aussi loin que possible l'évolution du tissu urbain et du cadre bâti, mais aussi cette analyse dans la profondeur de son histoire aide à découvrir la manière dont elle s'est constituée ,la façon dont ses composantes se sont formées ,les liens qu'elles entretiennent les unes avec les autres et leur organisation dans une structure d'ensemble et permettant de déceler les éléments permanents qui ont structurés les transformations antérieures .L'analyse historique serait la base des interventions futures

Fondation de la ville de Cherchell:

La ville de Cherchell est définie comme une ville historique. Elle présente une richesse culturelle et un patrimoine touristique fondés en 5ème siècle avant JC par les phéniciens comme un comptoir commercial.

Dans ce paragraphe, on ressortira le processus de formation de la ville, son évolution et sa transformation dans le temps ainsi que le contrôle de son expansion et les interventions sur son tissu urbain et son cadre bâti

1- Période Phénicienne (4 siècle av-J-C) :

Les phéniciens installèrent des comptoirs sur toute la cote septentrionale de l'Afrique. Cherchell comme site littoral présentait une disposition qui attira les navigateurs phéniciens. Un ilot sur lequel fut plus tard construit un phare et qui fut attaché a la "sidi ali fekri"

Critère de choix du site pour les phéniciens:

- 1-position avancée de l'ilot.
- 2-sa liaison avec la mer.
- 3-site holographique ; montagne et collines verdoyante

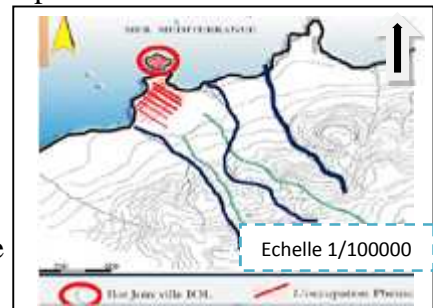


Figure 3-9-Carte de la période phénicienne
Source : Plan de Protection et de Mise en Valeur des Sites Archéologiques de Cherchell traité par auteur



Figure 3-10- Territoire d'Iole
Source : PPMVSA traité nar auteur

4-un port naturel favorisant les échanges commerciaux.

5-site hydrographique: la mer et les cours d'eau.

2-Période romaine (1er - 6ème siècle):

Les édifices typiques de la période :

1-Création du port romain.

2-Le tracé en damier de la ville.

3-La structure : cardo-documanus-forum.

4-Création des portes urbaines et monuments.

Le site fut pour les romains un lieu de convoitise pour :

-L'aménagement portuaire (port et bord de la mer) avec l'ilot qui la protège des vents et d'éventuelles invasions.

-Une frange côtière exploitable et bien irriguée par les oueds avec des replats, en pente douce pour l'urbanisation.

-Une barrière montagneuse de protection, dont les versants sont exploitables pour la culture de la vigne, l'olivier et autre culture

-Les richesses réexportées vers la métropole romaine et utilisée pour l'urbanisation carrière de «hadjrat Enous », hydrographie (mer et oued) ; ressources forestières naturelles de consommation et autre.

3-Période Vandale Et Byzantine :

Lors de passage des Vandale venus d'Espagne, la ville fut sans doute maltraitée saccagé pour second fois la destruction de la ville fut donc l'œuvre des vandale a la fin du 6eme siècle Au 10eme siècle la ville fut rasée par un grand tremblement de terre et on abandonna le site Cette période constitue pour Cherchell une phase de recule et d'abandon a cause d'un grand tremblement de terre malgré la reprise de ville par les Byzantins au 7eme siècle.

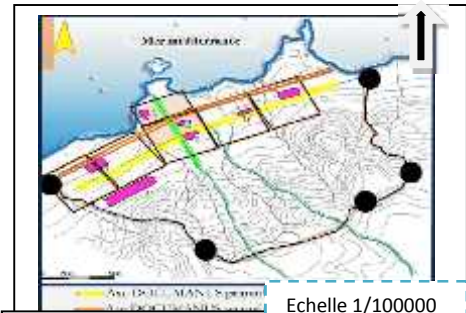


Figure 3-11- Carte période romaine
Source : PPMVSA traité par auteur



Figure 3-12- la ville casaeria
Source : PPMVSA traité par auteur

4-Période Andalouse - Turque (15ème au 18ème siècle) :

-Dans notre étude on a essayé de regrouper les deux périodes, car les Andalous et les Turcs ont vécu presque en même temps dans la région de Cherchell.

-Il y a eu l'apparition de 2 tissus compacts et arborescents non indépendant ; qui au delà, on trouve les mêmes typologies de la ville qui se distingue par sa structure organique et sinueuse ainsi que par les mêmes organisations d'habitats où se trouvent des maisons à cour ou à patio autour desquelles s'organisent les espaces

-Durant cette période, il y eu également:

-L'édification de deux forteresses par les Turcs, dans l'ilot Joint ville et à la place des martyrs, ainsi que la construction de la mosquée à 100 colonnes,

- L'aménagement de places publics par les andalous où s'organisent des festivals de la musique Andalouse,

- La stratification archéologique : récupération des assiettes,

- La stratification constructive : récupération des matériaux de constructions pour une nouvelle utilisation.

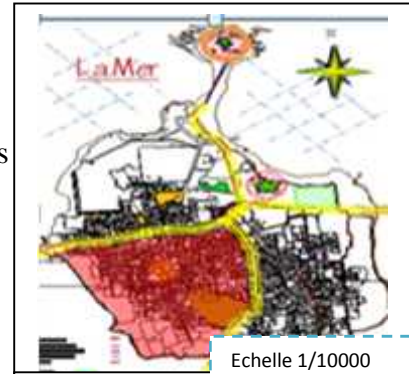


Figure 3-13- Noyau turc
Source : PPMVSA traité par auteur



Figure 3-14 Noyau andalous
Source : PPMVSA traité par auteur



Figure 3-15 .Mosquée à 100 colonnes
Source : photo prises par les auteurs



Figure 3-16. Place des andalous
Source : photo prises par les auteurs

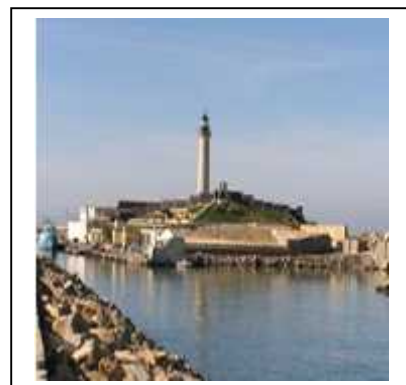


Figure 3-17. 1ere forteresses turc
Source : photo prises par les auteurs

5-Période coloniale (1840 –1962) :

5-1(Caractéristiques de l'installation militaire:

- Ville doté d'un plan de régularisation.
- Elargissement des voies et la récupération des tracés romains.
- Renforcement du service défensif (portes, caserne,... et
- Transformation de la mosquée en hôpital.

5-2Caractéristique de l'installation civile Intra-muro

- Réaménagement du port.
- Création des espaces publics.
- Reprise des alignements antiques après qu'ils soient retrouvés. européen.
- Finalisation des travaux de restitution et de régularisation.
- Installation des nouveaux édifices tel que: marché, lycée ...etc.

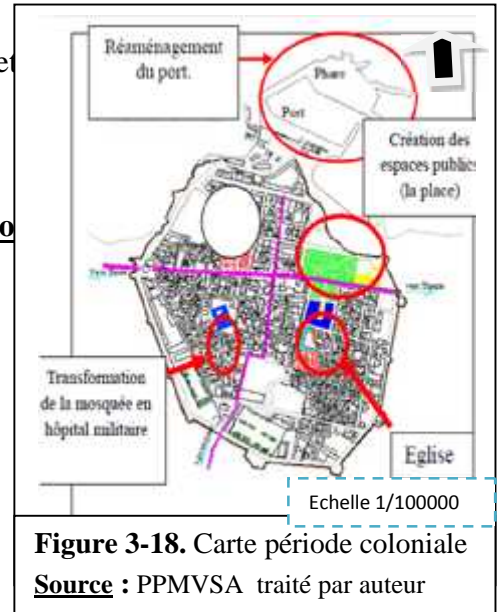


Figure 3-18. Carte période coloniale
Source : PPMVSA traité par auteur

5-3-Characteristique de l'installation Civile Extra-muros:

- Extension de la ville suivant l'axe structurant (documanus) vers l'Est et l'Ouest,
- Croissance urbaine causées par cette extension,
- Création de nouveaux équipements de service,
- Extension de la zone militaire,
- Avec l'extension, apparition de zones agricoles.

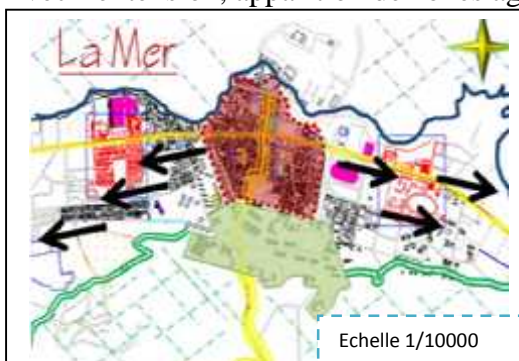


Figure 3-19. Carte d'extension de la ville vers l'Est et l'Ouest
Source : PPMVSA traité par auteur

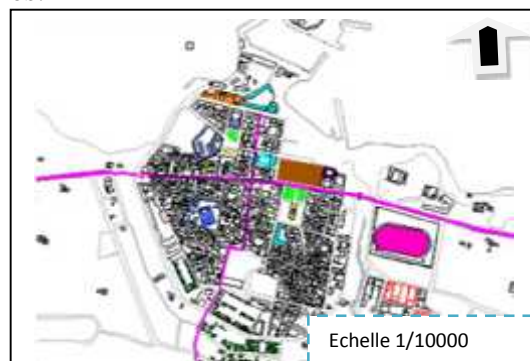


Figure 3-20. Carte d'extension de la ville vers l'Est et l'Ouest
Source : PPMVSA traité par auteur

6-Période post coloniale:

-Cette période de l'évolution de la ville de Cherchell est caractérisée principalement par 3 phases:

6-1-Caractéristiques de la première phase :

en 1962, la ville de Cherchell a connue une période de stagnation qui a engendrée des conséquences sur la production du cadre bâti. Les actions qui ont eu lieu sont de compléter le contenu des projets entamés par les colons tels que: travaux de réaménagement du bâti durant l'extension, Réaménagement du port ensuite apparition du nouveau cadre bâti.

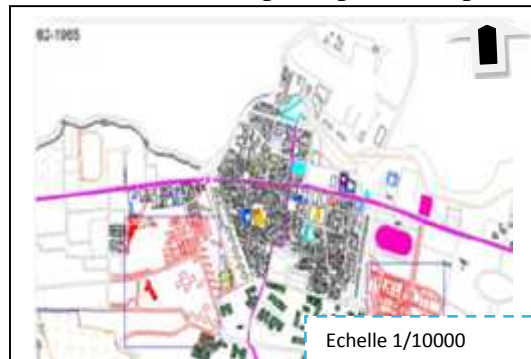


Figure 3-21. Carte d'extension de la ville dans sa 1ère phase

Source : PPMVSA traité par auteur

6-2-Caractéristiques de la deuxième phase:

En 1980, la ville de Cherchell a connue une nouvelle phase caractérisée par l'apparition de l'habitat collectif et la création des nouveaux équipements sportifs et éducatifs. L'extension a continuée vers l'Est et l'Ouest

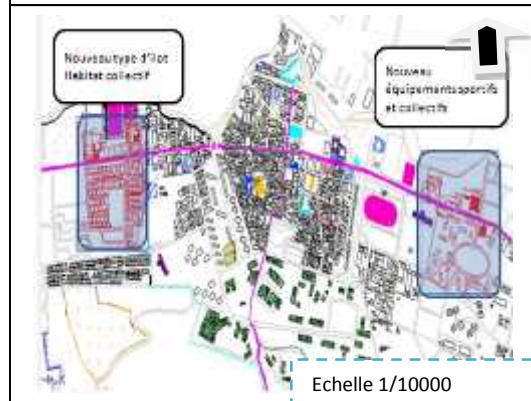


Figure 3-22. Carte d'extension de la ville dans sa 2eme phase

Source : PPMVSA traité par auteur

6-3-Caractéristiques de la 3eme phase : L'état actuel de la ville de Cherchell se

Présente sous forme d'un développement remarquable où l'on observe :

- l'apparition du nouveau village suivant l'axe structurant la Route Nationale N° 11
- l'aménagement de l'espace selon le système suivi après l'indépendance,
- l'apparition des POS bien définis : exemple Quartier Boulahrouz, Mahem.

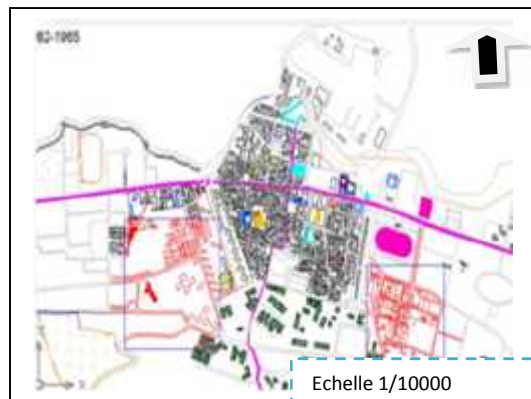


Figure 3-23. Carte d'extension de la ville dans sa 3eme phase

Source : traité par auteur

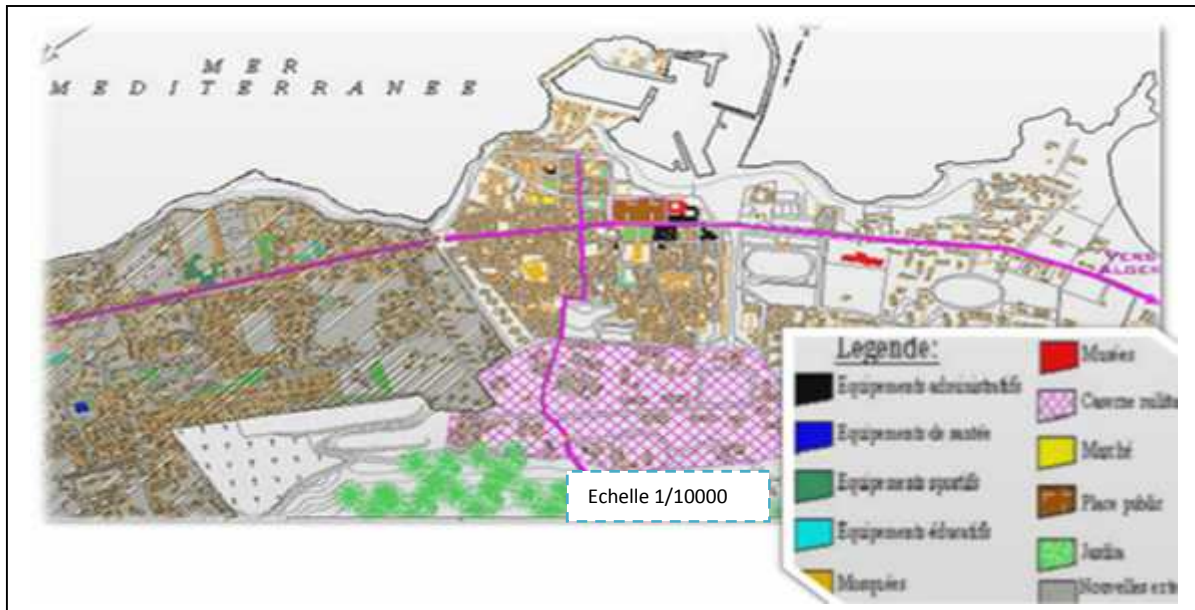


Figure 3-24. Carte de synthèse d’extension

Source : PPMVSA traité par auteur

Synthèse de l’évolution de la ville :

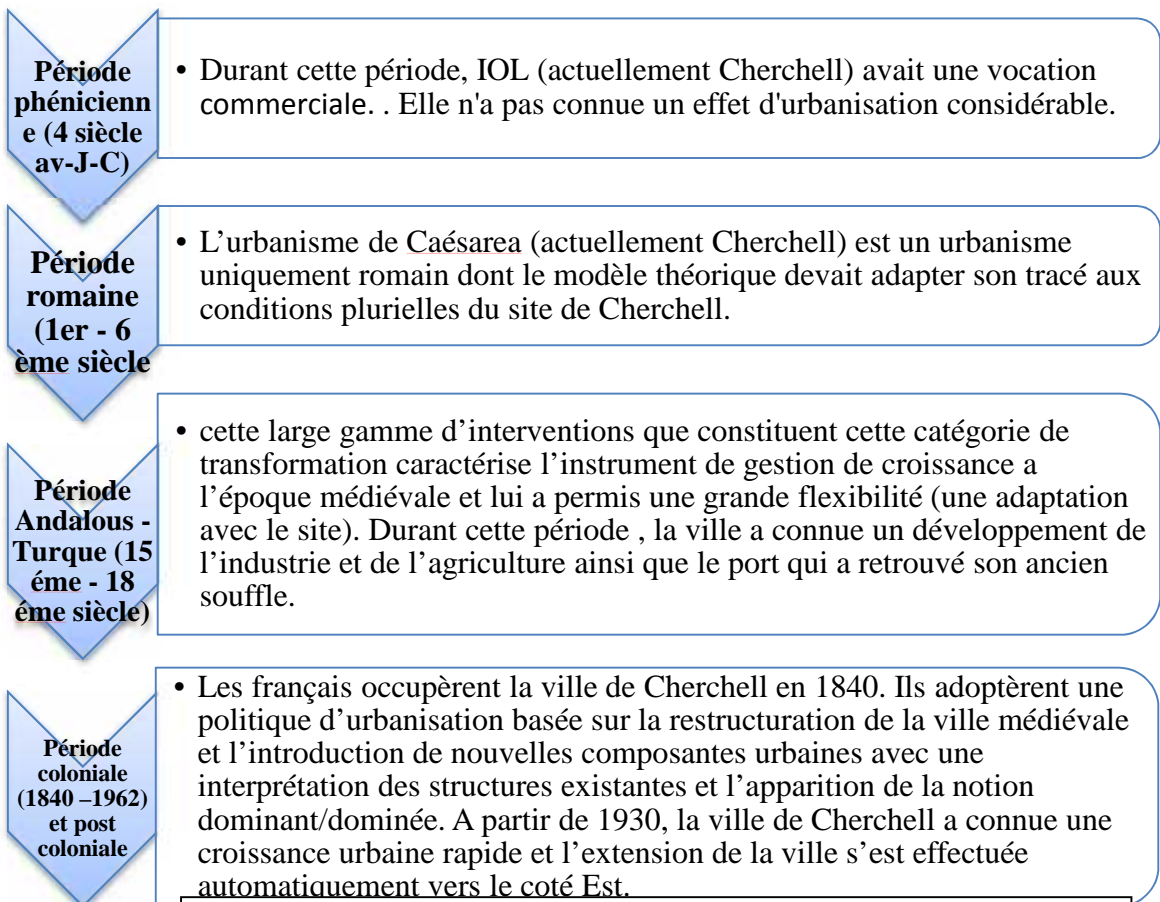


Figure 3-25. Synthèse de l’évolution de la ville

Source : PPMVSA traité par auteur

ANALYSE TYPOLOGIQUE:

Introduction :

La typologie est une étude qui s'intéresse à l'analyse des variations et des mutations de l'habitat à travers le temps, il s'agit d'une classification typologique qui définit le processus de formation et de transformation du type.

Etude du parcellaire:

Classification des parcelles :

La forme : Le parcellaire de la ville de Cherchell comporte des parcelles régulières et des parcelles irrégulières. L'irrégularité de la parcelle est souvent expliquée par la présence de l'un des éléments suivant : une voie, un oued.

La taille : Le dimensionnement des parcelles a fait ressortir trois catégories de parcelles :

- La grande parcelle : 341.88 m² à 718.51m².
- La parcelle moyenne : 218.37m² à 332.41m².
- La petite parcelle : 77.59m² à 149.65m².

Le système parcellaire du tissu colonial présente une grande variété due à la stratification morphologique et la régularité de la trame de base ; laquelle est conditionnée par le processus historique continu de ces transformations : c'est la trame agraire.

- **La position :** l'étude du rapport entre la parcelle et les voies montre que pour les rues importantes on trouve des parcelles en profondeur et de petites largeurs le long de la rue. Par contre, lorsque la voie perd de son importance : la parcelle devient large.

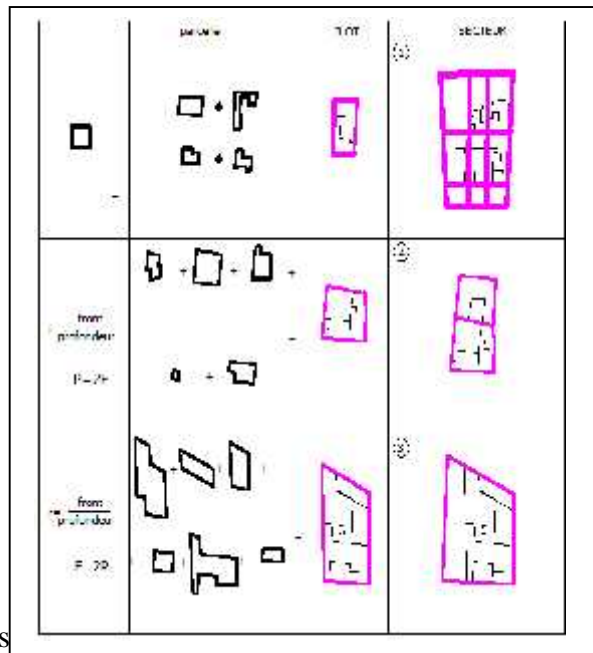
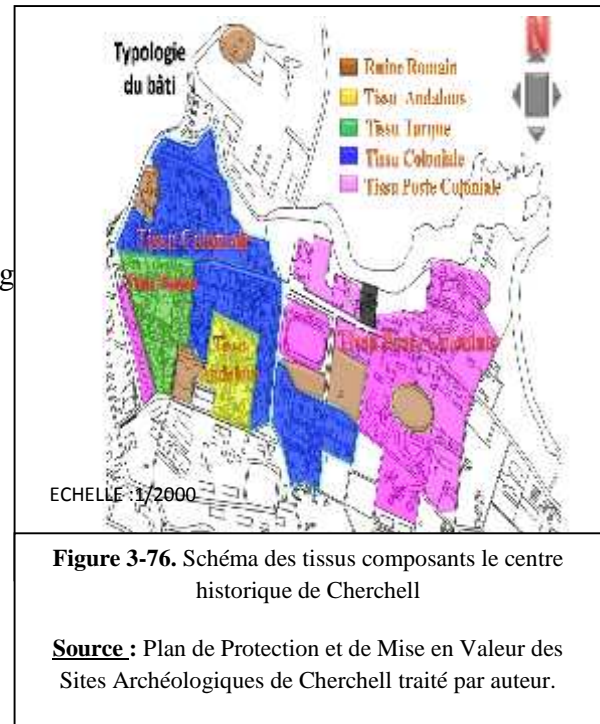


Figure 3-75. Tableau des différents parcellaires du centre historique

Source : Mémoire de fin d'étude : « Intervention dans le centre historique de la ville de Cherchell ville portuaire articulation centre historique et mer 2015/2014

Processus d'évolution typologique de la maison

L'étude de la maison CHERCHELOISE s'inscrit dans un processus évolutif plus long ce qui a amené à prendre des échantillons d'études de relevé pour retracer leur évolution synchronique et diachronique.



1-Evolution de la maison par rapport à l'orientation

-D'après CANIGGIA et selon le principe de l'orientation on peut remarquer que le processus évolutif passe par certaines étapes, généralement on commence par bâtir une chambre au fond de la parcelle afin de profiter d'un bon ensoleillement (orientation sud-est) les autres chambres vianderont s'adosser, L'une après l'autre jusqu'à former un espace centrale.

2-1-Evolution de la maison par rapport à la position dans le tissu :

L'étude de la maison nous a permis de constater que sa position est la base de son évolution, donc on a trois types :

2-1-1-Maison d'angle :

Elle évolue rapidement et surtout selon l'importance de sa position dans la ville (centre ou périphérie).

	PARCELLE	ETAT DE FAIT	ANALYSE DE L'ASPECT GEOMETRIQUE-FORMEL	ANALYSE DE L'ORGANISATION DESTINETIVE/APPARATIVE
MAISON D'ANGLE			surface foncière: 41m ² Module de base:	casion d'angle coulée: subspéciale rue latérale voie ou parcelles autres courtils
			surface foncière: 28,7m ² Module de base:	casion d'angle coulée: subspéciale rue latérale voie ou parcelles autres courtils
			surface foncière: 71,7m ² Module de base:	casion d'angle coulée: subspéciale rue latérale voie ou parcelles autres courtils
			surface foncière: 48,72m ² Module de base:	casion d'angle coulée: subspéciale rue latérale voie ou parcelles autres courtils

Figure 3-77. l'évolution de la maison d'angle.

Source : Restructuration du Cap Rouge à Cherchell. Proiet d'Hôtellerie

2-1-2-Maison de rive :

Son évolution a connu de nombreuses transformations. (Occupation progressive de la cour, subdivision de la parcelle et surélévation) , elles évoluent moins rapidement que la maison d'angle.

2-1-3-Maison de centre :

Son évolution est moins rapide que celle des deux autres maisons, généralement sur le plan horizontal.

2-2-Evolution des Maison par rapport aux voies :

L'importance de la voie a une grande influence sur l'évolution des maisons, les maisons qui se situent sur des voies primaires évoluent plus rapidement que celles se trouvant sur des voies secondaires, des dessertes et des impasses

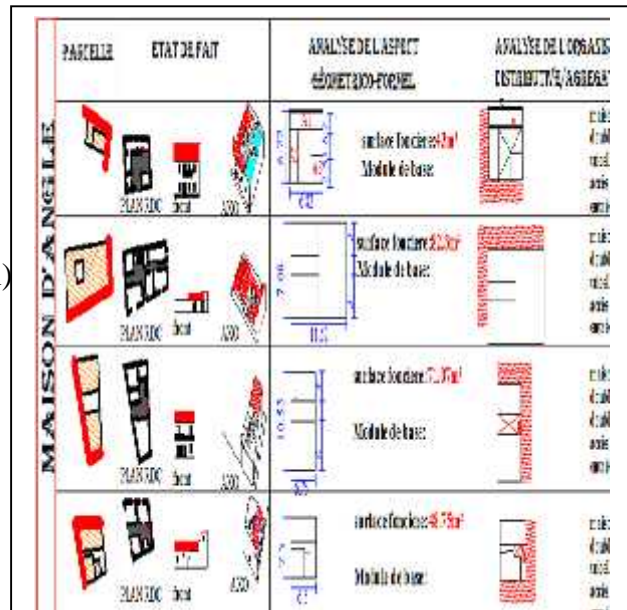


Figure 3-78.l'évolution de la maison de rive

Source : Restructuration du Cap Rouge à Cherchell. Projet d'Hôtellerie

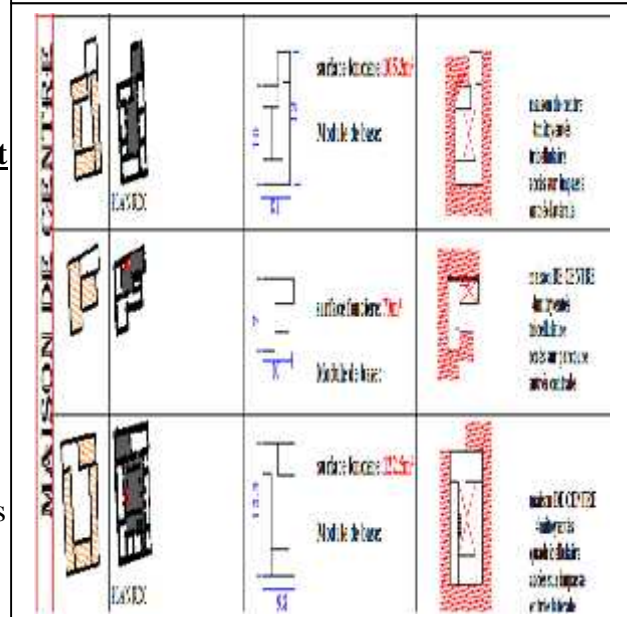


Figure 3-79.l'évolution de la maison de centre

Source : Restructuration du Cap Rouge à Cherchell. Projet d'Hôtellerie

2-3-Évolution des Maison par rapport à la centralité / périphérie :

Après l'analyse effectuée sur des divers cas d'études dans la ville de Cherchell, on a pu conclure que les maisons situant au centre évoluent plus rapidement que celles qui se trouvent à la périphérie.

TYPOLOGIE DE LA MAISON :

La ville de Cherrhell se caractérise par deux principaux types de maisons : maison traditionnelle, maison européenne.

a-Maison traditionnelle : dans la maison traditionnelle, il y a deux types de maisons :

a-1-Maison a cour :

Cette dernière se caractérise par ces espaces organiser autour d'une cour et ces murs extérieurs se distinguent par des petites ouvertures, elle dépasse par les deux niveaux généralement.

a-2- Maison a patio :

Ce type de maison est moins existant à Cherrhell, il se caractérise par :

- Entrée en chicane (skifa)
- Intérieur du patio très traité par les arcades, les galeries, les colonnes, et à l'étage des chambres reliées par une coursive.
- Escalier très petit
- Façade a l'intérieur (ouverture très petite a l'extérieur).
- Toiture terrasse,(sauf quelque cas de pentes inclinées).

Le quartier du théâtre antique regroupe plusieurs types de bâtis d'époques différentes :

Le bâti résidentiel traditionnel :

1- Maison traditionnelle à cour en RDC

Ce sont des maisons traditionnelles à cour de type andalou : quatre cellules s'organisent autour de l'espace central ; l'accès se fait au moyen d'une skifa sans chicane, disposée souvent au milieu de la façade à travers une porte à arcade.

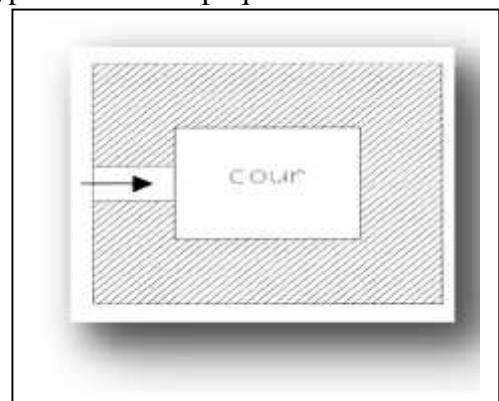


Figure 3-80. Maison traditionnelle à cour en RDC.

Source : dessin fait par les auteurs

Maison a cour:

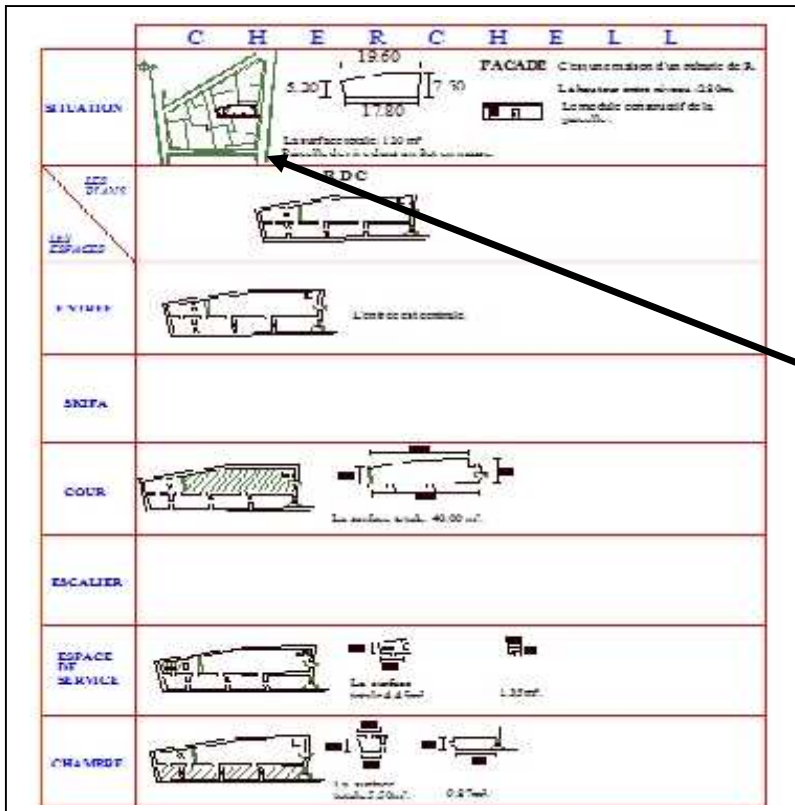


Figure 3-81- Maison traditionnelle à cour en RDC.

Source : Relevé fait par les auteurs

Maison traditionnelle a cour avec péristyle à RDC :

Le substrat de cette maison est le type de base (maison à patio) qui comprend un péristyle pour tournant la cour.

On note parfois la présence d'une seule galerie donnant sur la chambre principale.

Maison traditionnelle à cour à R+1

Ce sont des maisons du type 1 qui ont subi une évolution en hauteur. Elle présente souvent un étage comprenant une ou deux chambres ; le reste est occupé par une terrasse



Figure 3-82.situation de maison traditionnelle à cour.

Source : Plan d'occupation de sol Cherchell 2009 traité par auteur.

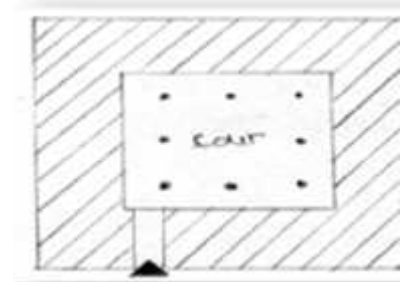


Figure 3-83. Maison traditionnelle à cour avec péristyle

Source : Restructuration du Cap Rouge à Cherchell. Projet d'Hôtellerie



Figure 3-84. Maison traditionnelle à cour R+1.

Source : photos prises par les auteurs

Maison a patio :

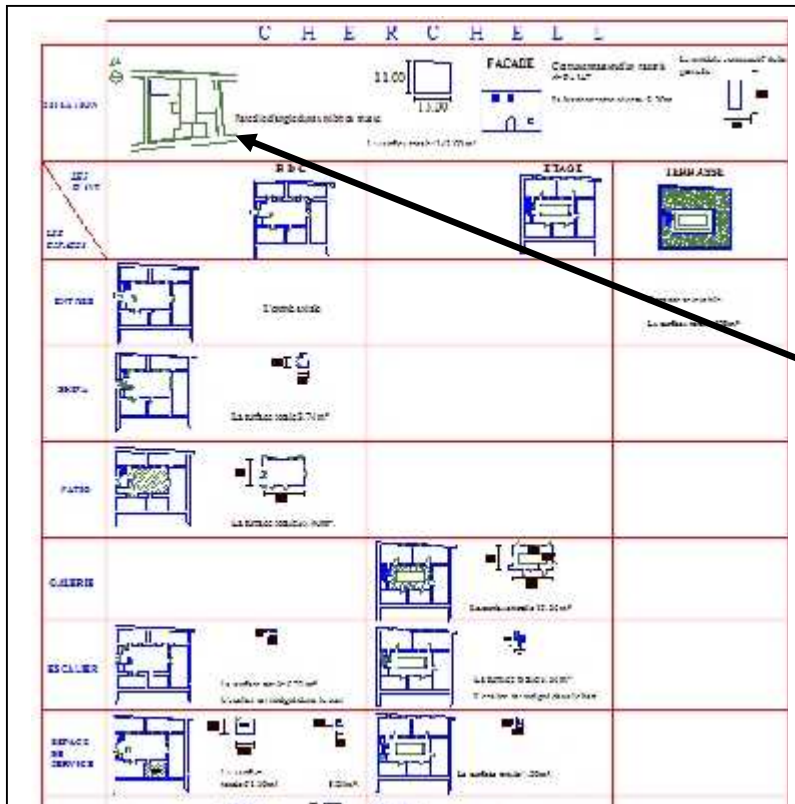


Figure 3-85. Maison traditionnelle à patio

Source :Relevé fait par les auteurs

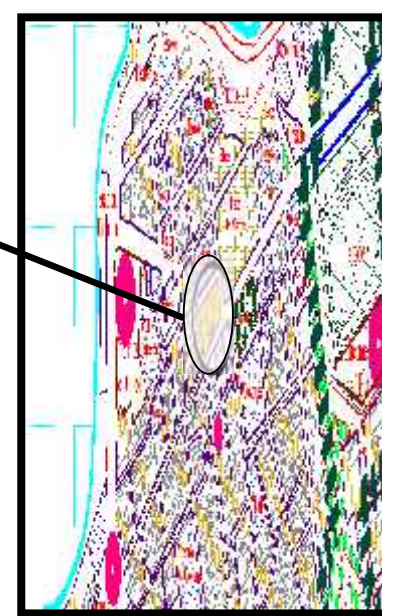


Figure 3-86. situation de maison traditionnelle à patio

Source : Plan d'occupation de sol Cherchell 2009 traité par auteur

Époque Coloniale : Le bâti traditionnel en période Coloniale a subi des modifications et des transformations, qui nous ont permis de reconnaître plusieurs étapes :

La première étape :

Il s'agit d'une intervention effectuée lors de plusieurs projets d'alignement réalisés entre 1840 et 1870, où on assiste à une extraversion du caractère de la maison traditionnelle qui s'est retrouvée avec des parties démolies ou rajoutées.

La deuxième étape :

A cause de la non-conformité du type arabe au mode de vie européen, les français ont rasé le type traditionnel et ils ont édifié un autre type qui répondait à leurs exigences.

La troisième étape :

Elle est venue suite au projet de percement du boulevard qui entraînent des démolitions importantes au sein du tissu, s'accompagnant de l'édification de plusieurs immeubles collectifs disposés sur les rives du boulevard.

Bâtis de base coloniale :

Le bâti colonial s'est implanté sur des assiettes récupérées suite à la démolition de bâti traditionnel ou lors de projet de réaligement.

Maison coloniale avec jardin :

La maison se retrouve au milieu de la parcelle avec un jardin devant et une cour derrière. Les murs pignons sont soit vers l'extérieur en devenant des murs de façade, soit vers les maisons voisines en devenant aveugles.

L'immeuble d'habitation : origine et modes d'évolution

L'appartement : type d'habitation en vigueur en France, est transféré dans son intégrité en Algérie, il caractérise les interventions dès les premières phases de la colonisation. En gardant ses spécificités, il s'installe à côté ou au détriment de la maison à patio locale dont le processus de développement est gelé.

L'immeuble d'habitation est né du jumelage de deux maisons mitoyennes en exploitant, de façon rationnelle la position de l'escalier. Ainsi au lieu de desservir un appartement par étage, l'escalier pouvait désormais en desservir deux.



Figure 3-87. L'immeuble d'habitation

Source : Relevé fait par les auteurs

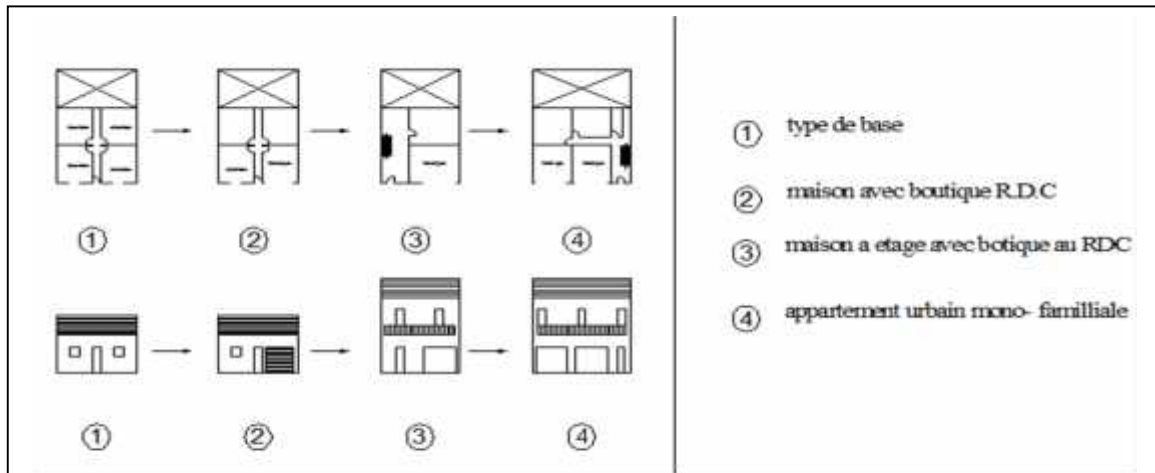


Figure 3-88.Schéma d'évolution de la maison coloniale les principales mutations diachroniques conduisant au type de base a l'appartement urbain .

Source : dessin fait par les auteurs.

TYPOLOGIE COLONIALE (relevés)					
	MAISON BIEN-FAMILIALE A VE CRUE	MAISON BIEN-FAMILIALE A VE CRUE CRISTAL	MAISON BIEN-FAMILIALE A VE CRUE	MAISON BIEN-FAMILIALE	APPARTEMENT BIEN-FAMILIALE
PLAN					
FACADE					
ME					
	3.50 X 4.50	3.00 X 4.20	3.50 X 4.00	4.00 X 4.50	3.50 X 6.00

Figure 3-89. Typologie coloniale (relevés)

Source : Relevé fait par les auteurs

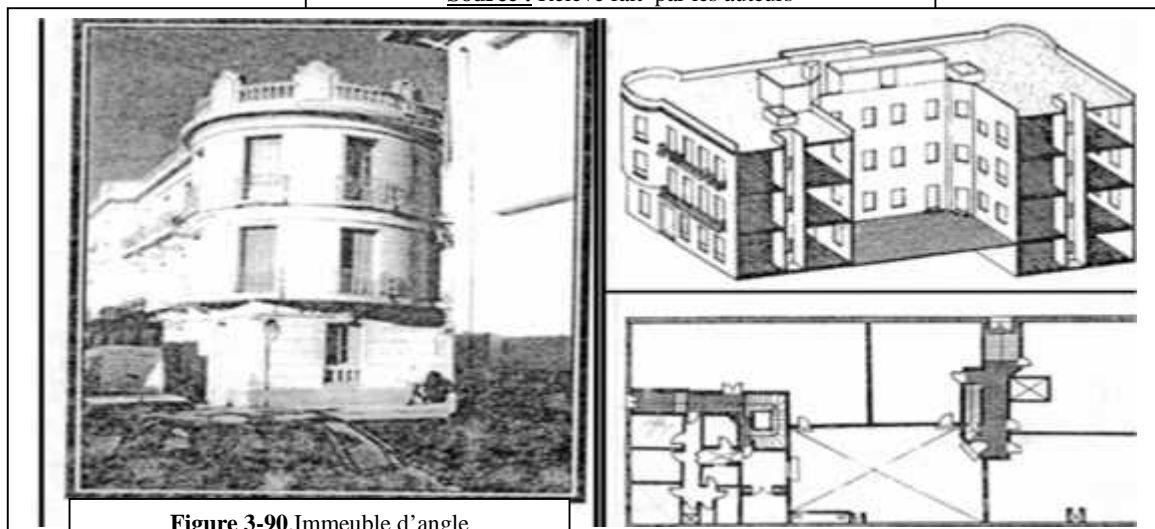


Figure 3-90.Immeuble d'angle

Source : Relevé fait par les auteurs

Lecture des façades coloniales:

- **Façade classique**

- la façade composée de : 3 parties (Soubassement, Corps, Comble).
- les fenêtres sont disposées régulièrement selon une grille.
- des bandeaux qui marquent la division de la façade.
- en haut la corniche franche.
- symétrie par rapport à un axe.
- le soubassement est destiné à des boutiques limitées par une corniche saillant.
- la composition de la façade:" la façade n'est pas une unité" des travées rythmiques groupement.

- **Le style moderne:**

- façade libre.
- utilisation du béton armé, verre.
- la forme exprime la fonction.
- l'effet de volume.

Le style poste modernisme:

- le poste modernisme revendiquant l'individualité, la complexité et l'originalité.
- utilisation des matériaux nouveaux le verre, béton.
- réinterprétation de la composition de la façade classique (soubassement, corps, comble).
- symétrie par rapport à un axe.
- il y a 3 travées qui composent la façade.



Figure 3-91. Façade hôtel des finances période Coloniale

Source : photos prises par l'auteur +dessin fait par l'auteur

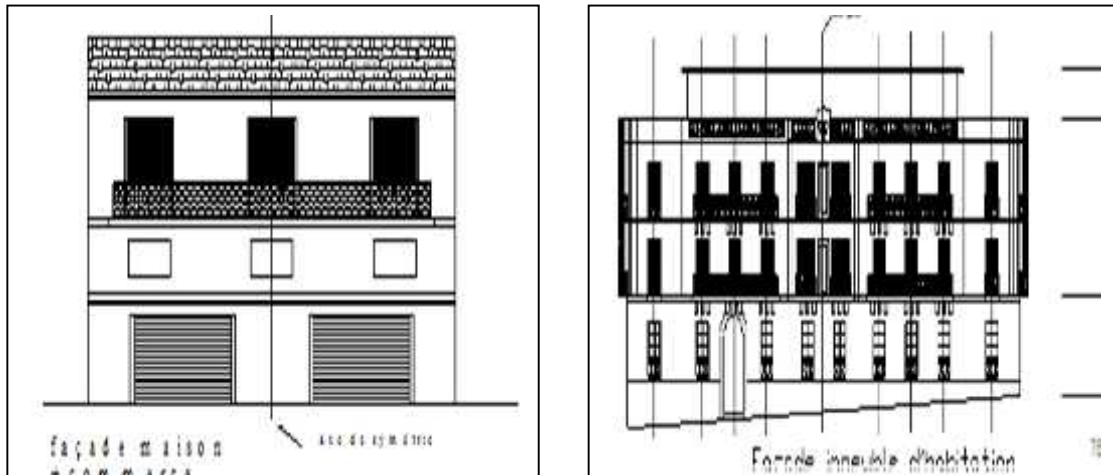


Figure 3-92. Façade hôtel des finances période Coloniale

Source : Relevé fait par les auteurs

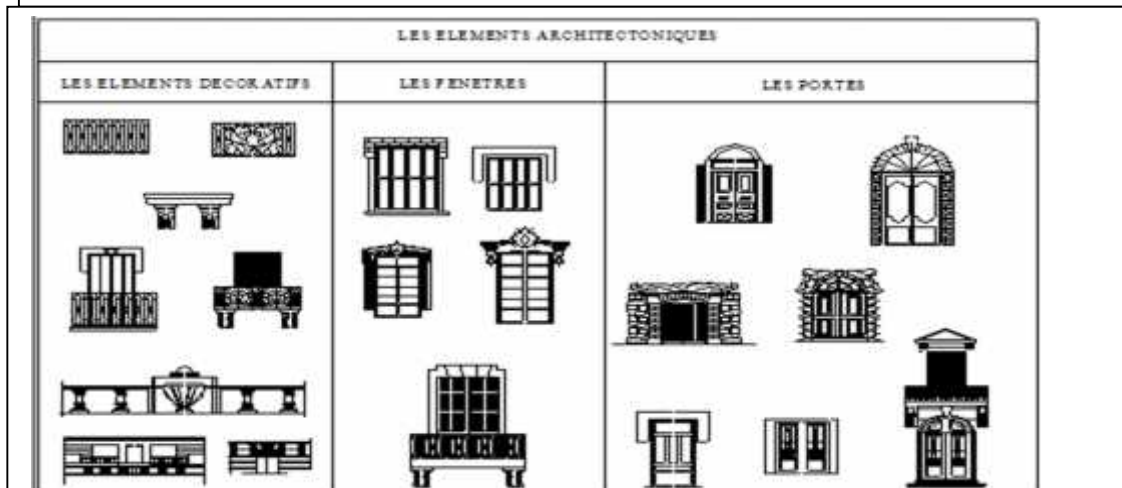


Figure 3-93. Type des ouvertures à l'époque coloniale

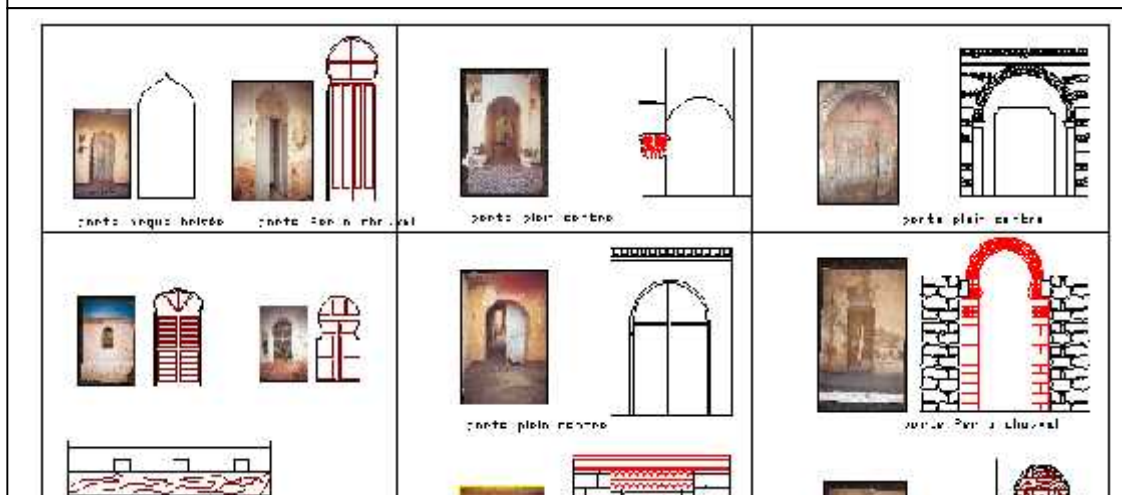
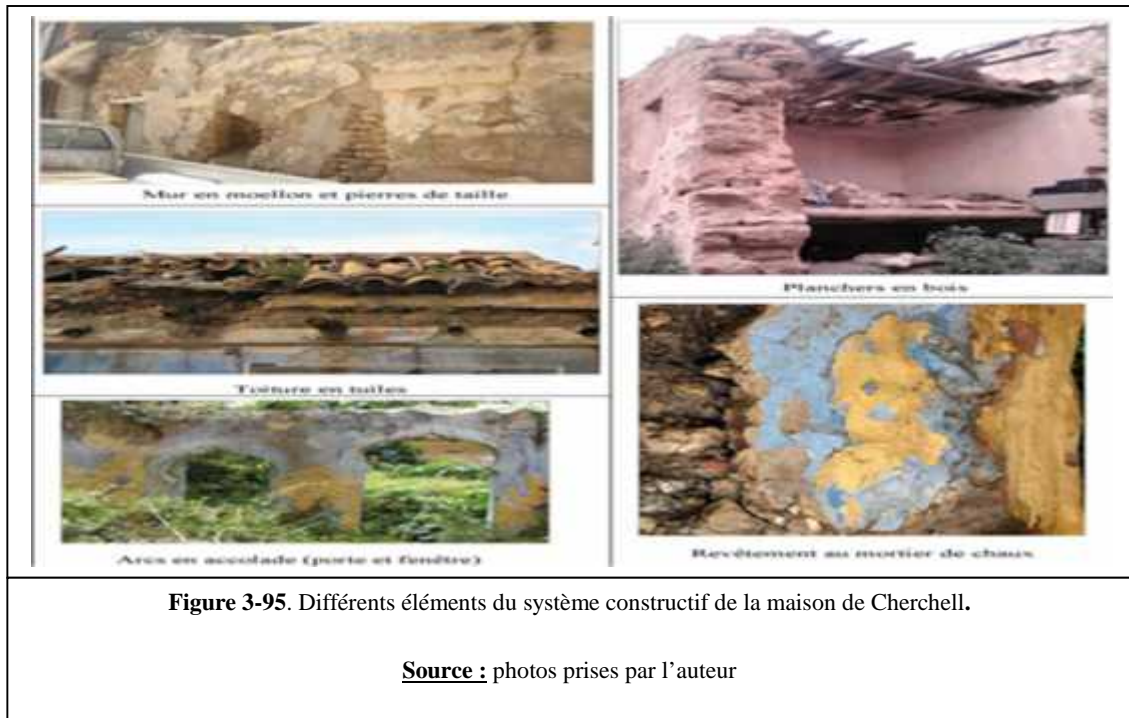


Figure 3-94. Type des ouvertures à l'époque islamique.



Conclusion :

La ville de Cherchell a connue plusieurs passage de plusieurs civilisations laissant a chaque passage une richesse typologique variante telle que :

La maison turc: maison a patio et mais a cours

La maison coloniale : style néoclassique

CHOIX DU SITE D'INTERVENTION :

Le but pratique de l'étude du contexte historique du développement d'un tissu urbain, est de connaître le parcours du circuit dynamique de celui ci et déterminer l'origine de sa structure. Le but de l'étude typo morphologique d'un tissu urbain c'est d'arriver à déterminer les éléments forts et structurants du tissu ainsi que les caractères structurants de l'urbain (les axes, les places, bâti à caractère historique, et les éléments architectoniques utilisés). Ces derniers doivent encadrer n'importe quelle intervention urbaine ou architecturale et la conformer à la structure de la ville pour qu'elle puisse participer à son développement et à sa continuité.

Notre option d'intervention s'appuie sur les résultats de l'analyse urbaine de la ville de Cherchell celle ci se matérialise par la nécessité de la recomposition de l'interface ville mer tout en encourageant l'aménagement d'un circuit touristique pour une meilleure prise en charge du potentiel historique, archéologique et paysager qu'elle recèle.

Ce site a l'avantage de se situer sur une frange maritime sur toute la longueur de l'aire urbaine. Cette situation nous donne l'avantage de projeter un aménagement général de l'articulation ville – mer. De plus la nécessité de prévoir une meilleure fluidité mécanique, nous conduit à songer à l'aménagement d'un front de mer sur toute l'étendue du périmètre urbain et traduire ainsi la nouvelle façade maritime.

Echelle de site d'intervention POS1 :

Limite: Il est délimité par :

- Au Nord la mer Méditerranée
- A l'Est le lycée Mohamed Ben Larbi
- Au Sud par le domaine militaire
- A l'Ouest l'Ecole de pêche



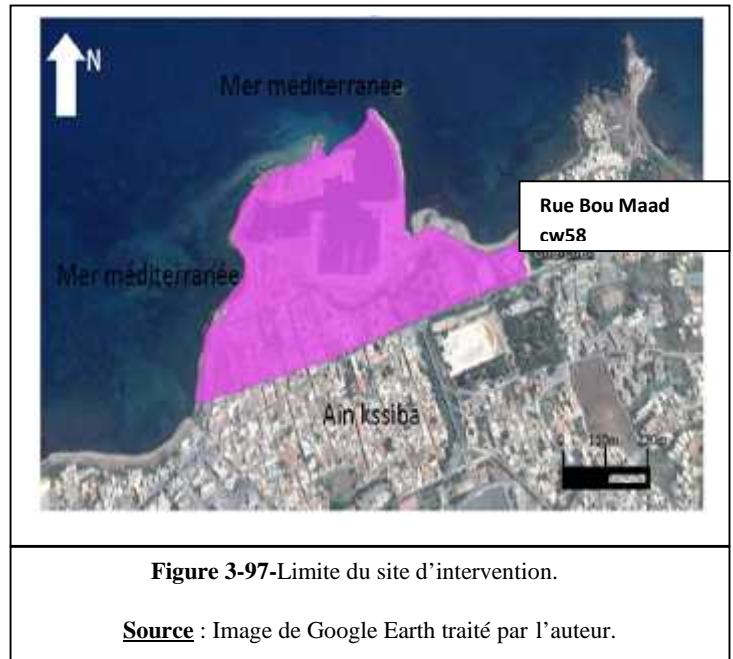
Figure 3-96 La limite de centre historique

Source : Image de Google Earth traité par l'auteur.

Fiche technique du site d'intervention :

Limite: Il est délimité par :

- Au Nord la mer Méditerranée.
- A l'Est la rue Bou Maad cw58.
- Au Sud par Ain kssiba.
- A l'Ouest la mer méditerranée.

**Les potentialités du site d'intervention :**

La zone possède de grandes potentialités d'appréciations de l'espace avec des percées visuelles importantes. Egalement, on a :

- Un site historique qui contient un ensemble de patrimoine urbain,
- Le site présente une belle vue panoramique avec des perspectives vers la mer,
- L'accès facile au centre-ville,
- La richesse de l'eau de mer,
- L'avantage de se trouver sur une frange maritime, sur toute la longueur du site,
- Des parcours importants menant au site : la RN N°11 un axe routier, d'Est en Ouest, d'importance régionale. Cette route relie la capitale Alger à Mostaganem et Oran. C'est également une voie de liaison touristique de toute la frange côtière de la Wilaya et du Boulevard de front de mer. Elle conduit aussi à l'académie militaire,
- Le site d'intervention est riche en sites d'attractions des visiteurs et en sites archéologiques (ruines romaines) qui représentent des points forts de la ville de Cherchell.
- Le site d'intervention est riche en sites d'attractions des visiteurs et en sites archéologiques (ruines romaines) qui représentent des points forts de la ville de Cherchell.



Figure 3-98-Richesses du site.

Source : Image de Google Earth traité par l'auteur.

Problématiques :

Suite aux analyses précédentes sur le site d'intervention, on présente ci-dessous un diagnostic sur la ville de Cherchell et des recommandations pour résoudre les problèmes qui se posent actuellement

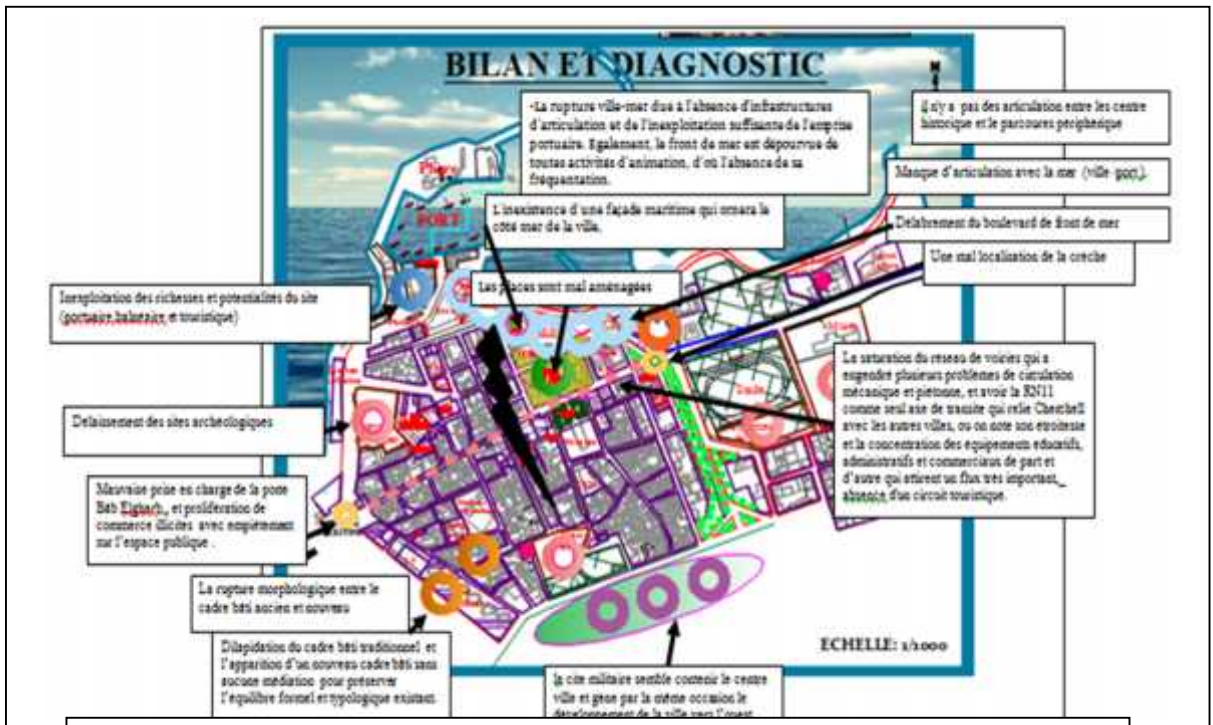


Figure 3-99- Bilan et diagnostic.

Source :Plan s'occupation du sol traité par l'auteur.

Schéma d'aménagement à l'échelle de la ville :

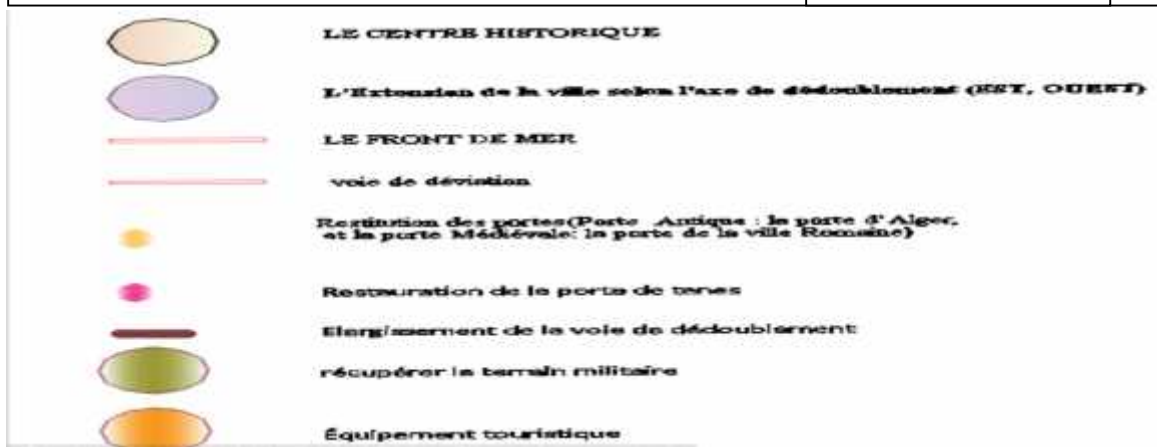
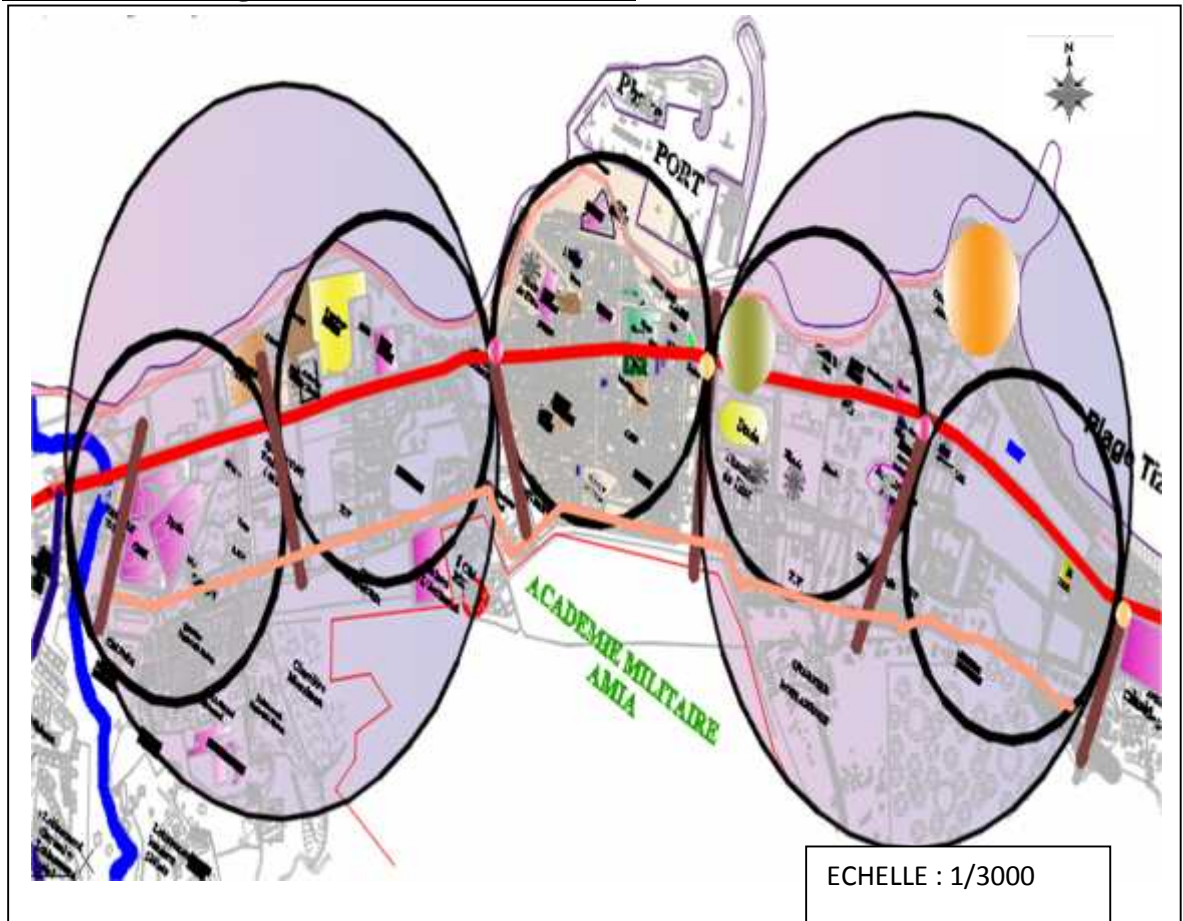


Figure 3-100-Schéma d'aménagement à l'échelle de la ville.

Source :Plan s'occupation du sol traité par l'auteur.

Option d'aménagement à l'échelle du centre historique :

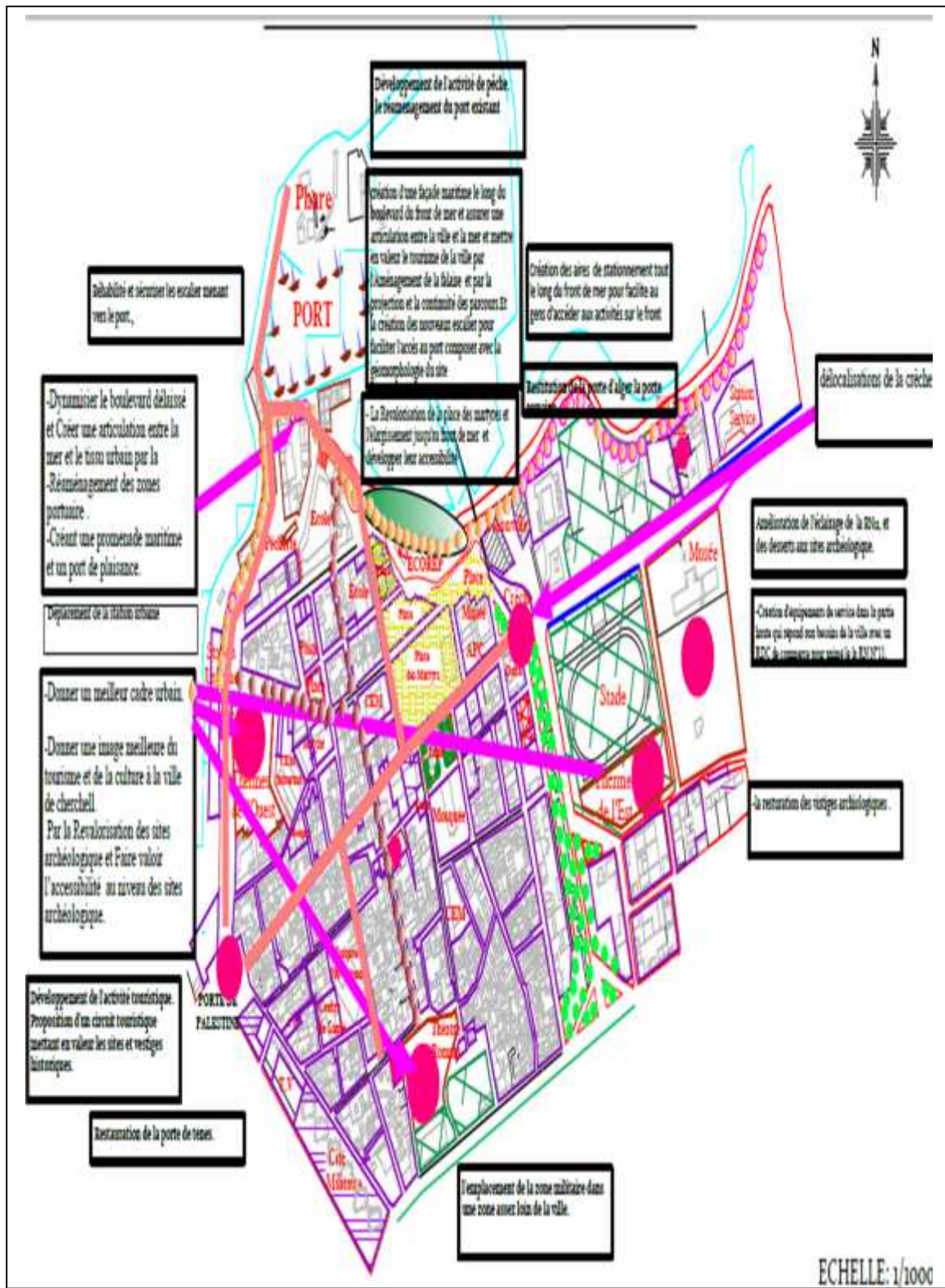


Figure 3-101-Schéma d'aménagement à l'échelle du centre historique.

Source :Plan s'occupation du sol traité par l'auteur.

Aire d'intervention :

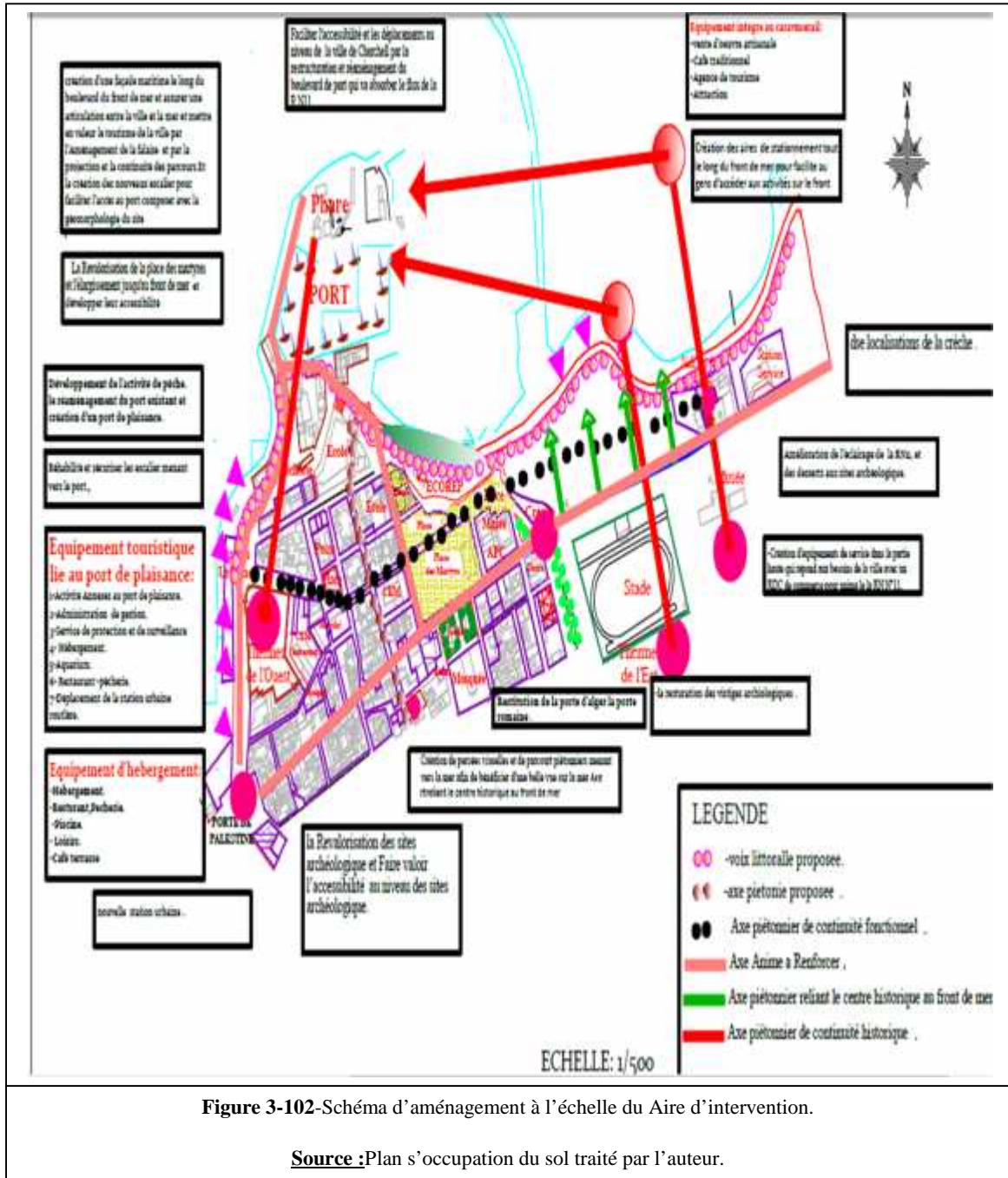


Figure 3-102-Schéma d'aménagement à l'échelle du Aire d'intervention.

Source :Plan s'occupation du sol traité par l'auteur.

Principe d'aménagement du parcellaire :

Compte tenu des richesses et des potentialités existantes dans notre site d'intervention et afin de répondre à la problématique de la ville traduite par la rupture entre le centre historique et la mer, notre principe d'aménagement est basé sur la recomposition de la ville de Cherchell. Dans ce but, on a défini un schéma de principe d'aménagement avec le découpage des parcelles et selon le plan de sauvegarde on a défini la distribution fonctionnelle.

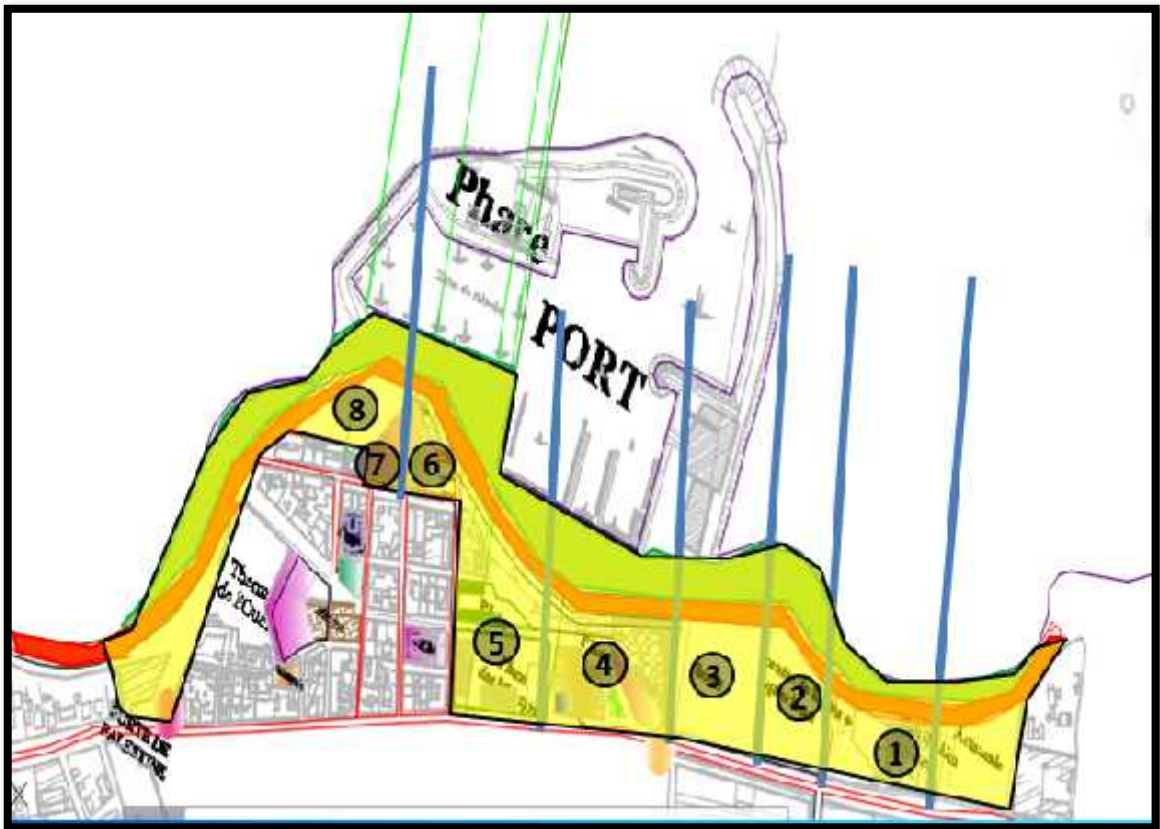


Figure 3-103-Schéma de découpage des parcelles.

Source :Plan s'occupation du sol traité par l'auteur.



Limite du projet.



Des percées mécanique sont perpendiculaire a la route national RN11.



Création des espaces de loisir et de détente en rapport avec la mer pour animer le Boulevard et profiter des richesses portuaires et maritimes de la ville.



Aménagement de la falaise : création des terrasses en plein air avec un gabarie inferieur au niveau de la placette. Elles sont surélevées de 20m pour garder l'aspect visuel et une façade maritime qui ornera le boulevard de front de mer et Un parking en sous sol pour éviter aux visiteurs de stationner le long des rues et par conséquent gêner la circulation.



1 Un centre artisanal pour apprentissage vente et exposition artisanal puisque la ville de Cherchell est connu par son artisanat notamment la tapisserie,



2

Un centre de loisir

- ③ Un hôtel 4 étoiles situé dans la porte de la ville pour s'assurer de sa visibilité et valoriser la ville et le tourisme.
- ④ Délocalisation de la crèche et création un aménagement spécifique pour l'hôtel.
- ⑤ Réaménagement de la place de martyrs
- ⑥ Un hôtel 3 étoiles
- ⑦ Un hôtel 2 étoiles
- ⑧ Un centre multifonctionnel qui englobe toutes les activités de commerce, loisir, sport et cinéma pour absorber le flux de boulevard de front de mer et attirer le maximum des visiteurs,

Conception du plan de masse :

Comme notre projet a une position côtière on a choisie des équipements a caractère touristique

- Centre multifonctionnel
- Hôtel 3étoile
- Hôtel 2étoile

LE PROJET ARCHITECTURALE :

L'approche architecturale ou projective est l'étape d'articulation entre l'analyse et la décision d'un produit architectural, qui doit à la fois refléter son thème et son sujet d'appartenance, et répondre aux exigences dictées par le site, le programme et les préoccupations contemporaines de la société.

Le projet architectural dont s'appuyer sur un travail intellectuel capable de mettre en interaction les trois dimensions, site, programme, théorie, chaque dimension doit fournir des hypothèses qui seront organisées dans un ensemble cohérent pour la construction d'un système de concepts...

Par cela, cette approche a comme objet l'aboutissement à un projet capable de lier harmonieusement son environnement urbain et son programme fonctionnel à son architecture tout en considérant le bien être de ses usagers.

Après la proposition urbaine et pour la partie architecturale on a choisi de détailler le projet de l'hôtel 3 étoiles.

Le terrain d'intervention :

Notre intérêt pour l'école située à proximité de deux entités la place des martyrs et le port a été un choix délibéré pour l'implantation de notre projet afin qu'il soit d'une part en relation directe avec le port et avec la ville et, ce afin de mettre en valeur ces deux entités qui sont, les points les plus marquants de Cherchell.

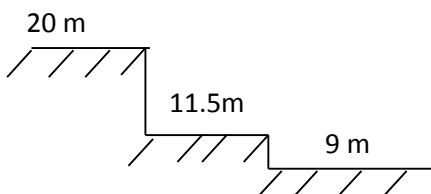
Dans le but d'accentuer cette relation, notre projet permettra de canaliser les personnes situées dans l'esplanade. C'est un site très stratégique dans la mesure où il est en contact direct avec le centre historique et en balcon sur le port. Occupant un terrain privilégié, ce programme constitue un projet pilote pour l'aménagement du front de l'eau et la requalification du quartier portuaire de Cherchell.

Position et forme : Notre site d'intervention se trouve à la partie Est de port d'une forme trapézoïdale.

Limite : Le site est limité par le front-mer de côté le nord et la place de martyre à l'est.

Topographie :

Coupe A-A :



Limite du projet

Figure 3-104- site d'intervention.

Source : Schéma fait par l'auteur.

Justification du choix: nous avons jugé utile et intéressant de développer l'équipement qui est l'hôtel étant donné que notre terrain est en mer et aussi que l'hébergement en hôtelier est un point important en matière de prestation de tourisme.

-Comment établir la relation entre le projet et les éléments forts du site : la mer, l'espace public-collectif ...?

Phase conceptuelle

LA FORMALISATION DU PROJET : Prenant en charge l'alignement par rapport aux différentes voies délimitent notre terrain .On a une façade maritime et une autre vers la ville. Cette implantation a permis de dégager des vues panoramiques vers la mer et aussi vers la ville.

Notre projet se développe suivant les concepts suivants :

1-Alignement:

- Appliquer le principe de l'alignement le long des quatre directions qui représentent ce qui permet de définir les parois du projet
- La constitution de la façade maritime tout en respectant le domaine public maritime.

2-La simplicité des formes géométriques:

La forme du projet s'appuie sur des formes géométriques primaires pures : le rectangle, le carré.

- La création d'une entité en forme U pour orienter au maximum les vues vers la mer

3- Imbrication des rectangles et des carrés :

le choix du rectangle et carré comme un module de base trouve sa référence dans l'architecture



Figure 3-105- site d'intervention.

Source : Schéma fait par l'auteur.

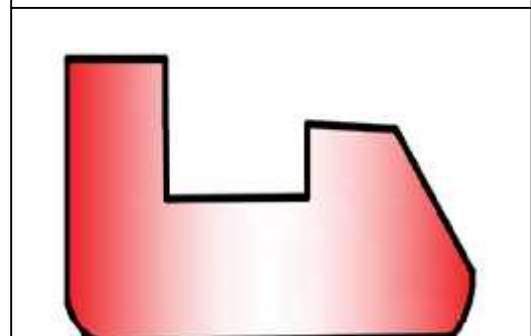


Figure 3-106- la forme de notre projet.

Source : Schéma fait par l'auteur.

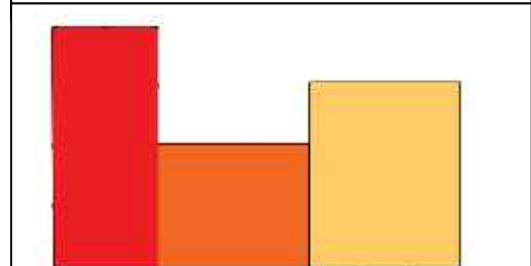


Figure 3-107- Imbrication des rectangles et des carrés.

Source : Schéma fait par l'auteur.

locale, la maison à patio traditionnelle et aussi l'atrium romain.

4-Architecture en cascade (en gradins) :

cette composition permet une possibilité maximale des vues sur la mer par des terrasses, et des loggias couvertes par moucharabieh. On trouve cette image à la ville d'Alger et à la casbah d'Alger.

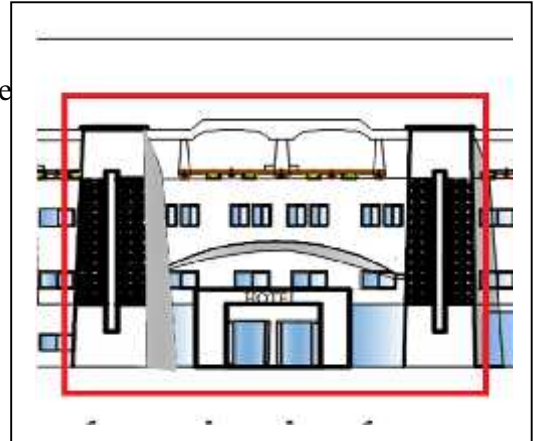


Figure 3-108- la porte monumentale.

Source : dessin fait par l'auteur

5-La monumentalité:

la porte monumentale a été mis en valeur par un gabarit plus grand donnant un caractère de monumentalité (l'émergence).

cette partie de notre équipement doit être émergée, elle domine l'ensemble du projet et donne l'élégance à la volumétrie.

6-La symétrie:

Le caractère monumental de l'édifice est obtenu par un souci d'équilibre de masse.

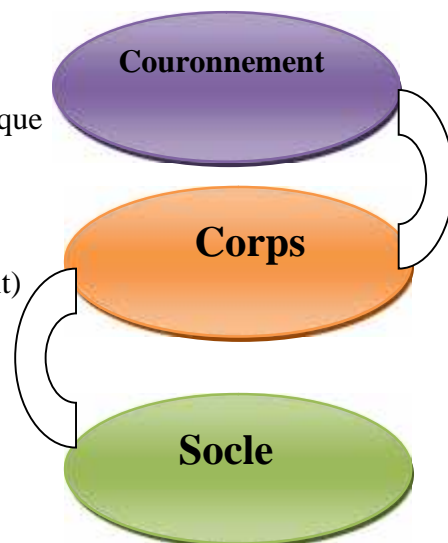
6-Fonctionnalité et spatialité :

-une terrasse face à la mer avec une vue panoramique

- Il est réservé pour la fonction mère (hébergement) pour assurer un espace privé calme et non loin de la partie publique

- À fin d'assurer une rentabilité à l'hôtel on a groupé les activités publiques au niveau de Sous Sol et RDC.

-Commerce.et Restaurant.



Organisation spatiale des espaces :

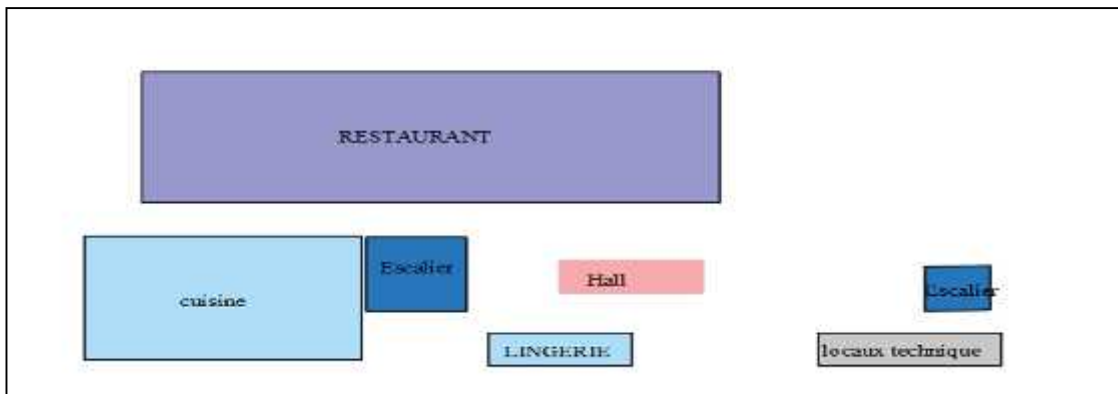


Figure 3-109-Schéma de sous sol 3

Source : Schéma fait par l'auteur.

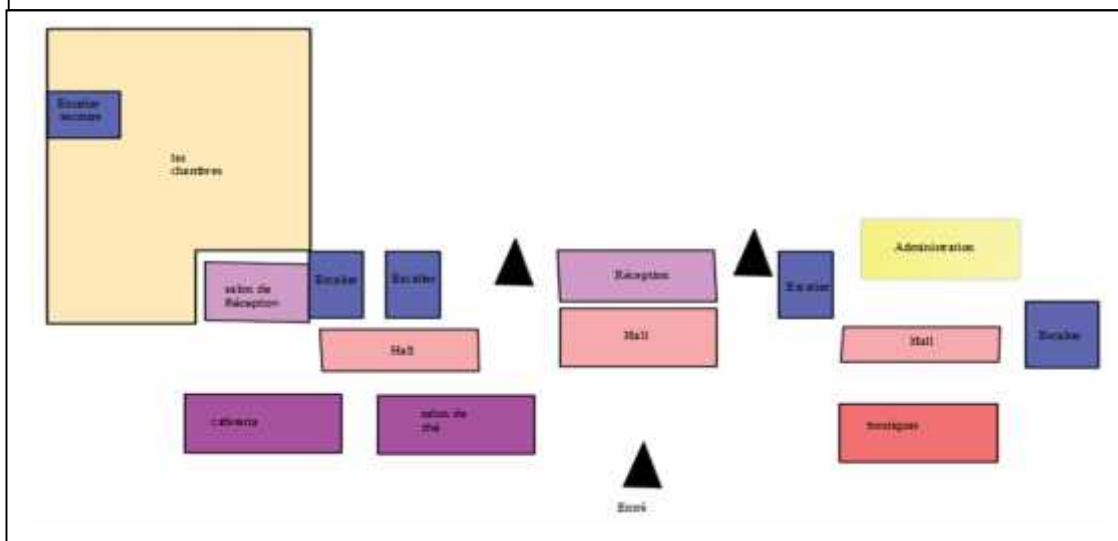


Figure 3-110-Schéma de RDC.

Source : Schéma fait par l'auteur.

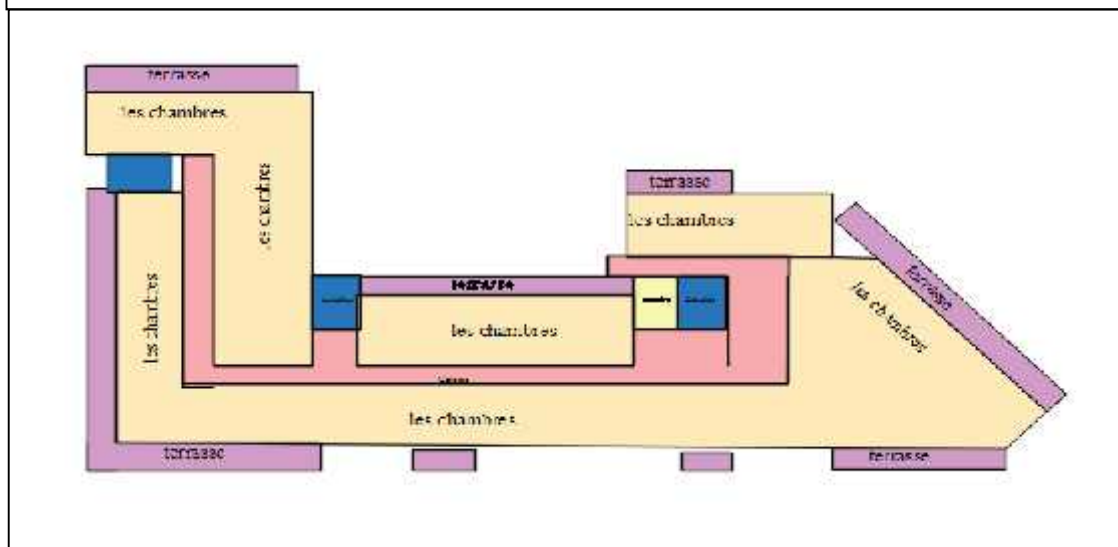


Figure 3-111-Schéma de 1er étage et 2ème étage.

Source : Schéma fait par l'auteur.

Façade du projet :

Les façades du projet sont composées de trois parties distinctes, reprenant l'idée d'une colonne (base, fût, chapiteau) autrement dit: soubassement, corps, couronnement ou sommet.

Un soubassement: (le socle):

Constitué par le Sous Sol et le Rdc, un espace public demandant une certaine transparence. il est marqué par la verticalité et l'horizontalité pour donner plus d'élancement à la base du projet et afin d'éviter la sensation d'écrasement.

Le corps:

Regroupant la partie hébergement, (pour lui donner plus d'élancement); il sera marqué par l'horizontalité. Le corps du bâtiment va être animé avec un jeu d'ombre qui est matérialisé par: La projection des éléments en saillis « terrasses, balcons » dont les dispositions diffèrent d'une à une autre afin de rendre la façade lisible. Créer des effets de mouvements visuels dans notre façade avec des bacs à fleurs qui sont des éléments importants dans l'embellissement de l'habitation (chambre).

Le couronnement:

Adopter une terminaison qui reflète une continuité sol/ciel, offrant des vues panoramiques sur la mer.

L'expression de la façade :

Le style architectural proposé sera l'exemple même d'un ressourcement dans le patrimoine culturel de notre civilisation arabo-musulmane. En s'inspirant de l'expérience de Pouillon à Sidi Fredj dans sa référence à l'architecture traditionnelle locale, ayant pour but de véhiculer une image authentique de l'Algérie dans le monde

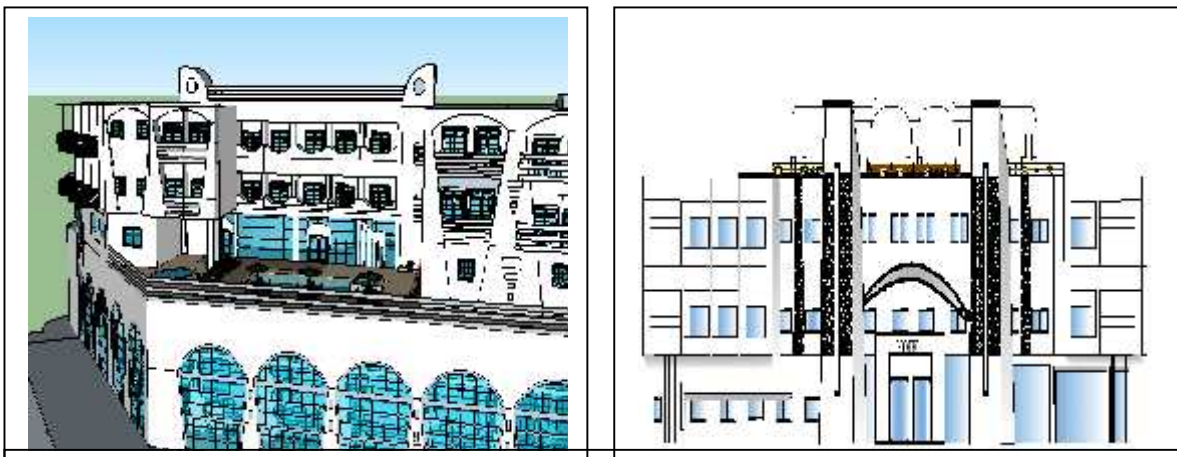


Figure 3-112-Les façades du projet.

Source : dessin fait par l'auteur.

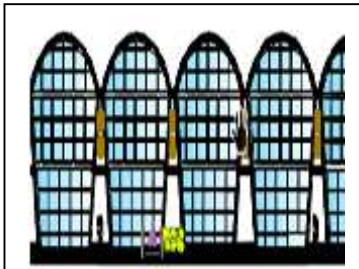


Figure 3-113- Les arcades

Source : dessin fait par

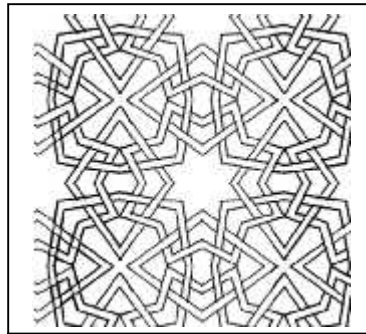


Figure 3-114- Le Moucharabieh

Source : dessin fait par l'auteur.

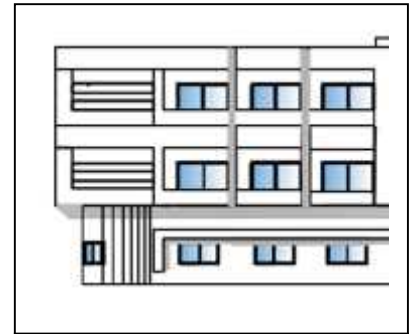


Figure 3-115-le Revêtement blanc

Source : dessin fait par l'auteur.

-C'est La couleur principale utilisé dans le plein en entre en fusion avec le bleu de la mer (vitrage).

La transparence:

Se traduit dans la relation intérieure extérieure, dans le but d'avoir une continuité visuelle entre le projet et son environnement, (faire profiter l'utilisateur des aménagements extérieurs et du paysage qu'offre le site).

Nous avons opté pour de grandes ouvertures en façades (quand l'orientation par rapport à la vue nous le permettait).

Ceci permettra une osmose entre l'intérieur et l'extérieur.



Figure 3-27 : LA FALAISE

Source : photo prises par l'auteur.



Figure 3-28 : LA MOSQUEE A 100 COLONNES

Source : photo prises par l'auteur.



Figure 3-29 :LE THEATRE ROMAIN

Source : photo prises par l'auteur.

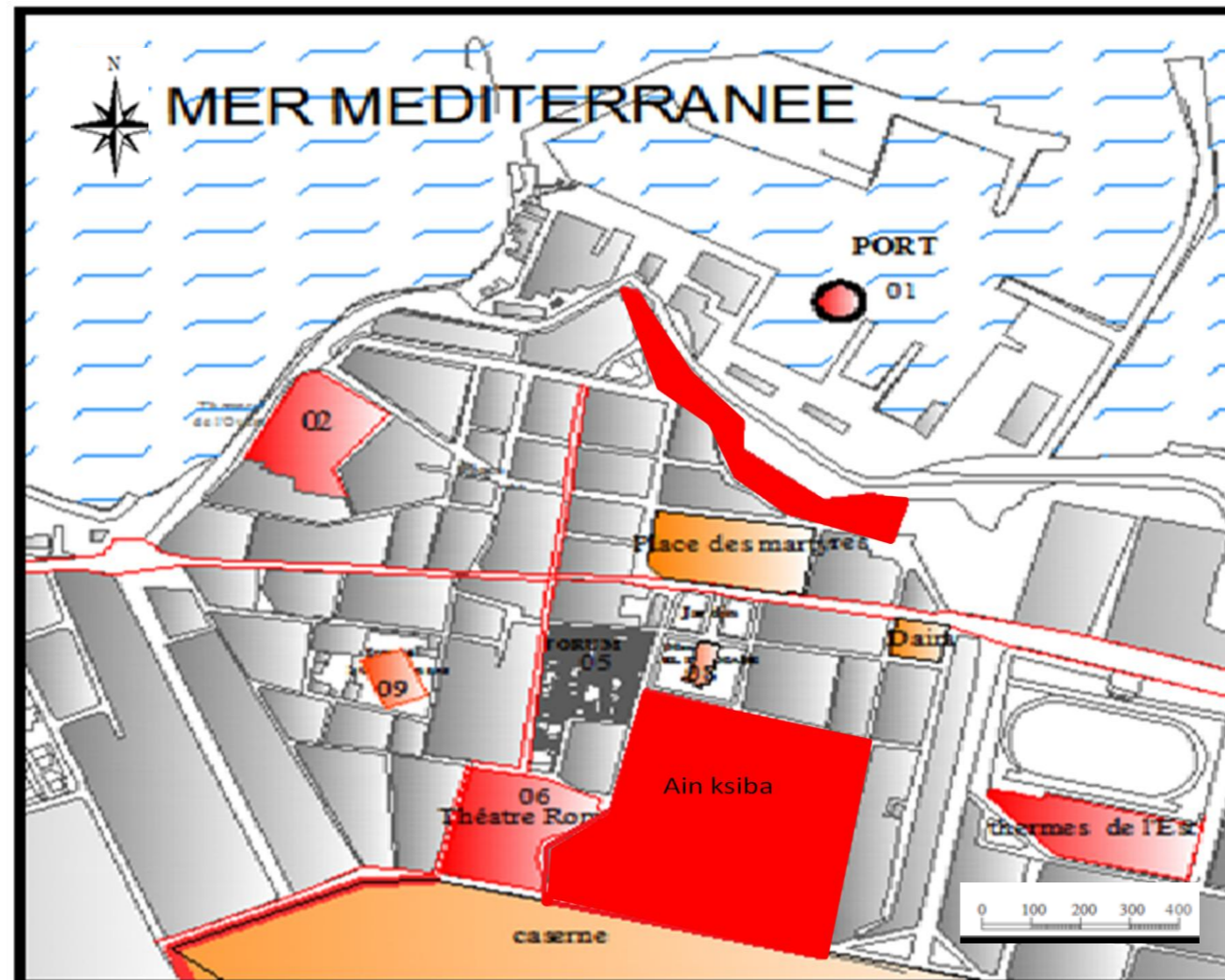


Figure 3-26 : PLAN DE PERMANENCE

Source : Plan d'occupation du sol traité par l'auteur.



Figure 3-30 : LE QUARTIER AIN KSIBA

Source : photo prises par l'auteur.



Figure 3-31 : LES THERMES DE L'EST

Source : photo prises par l'auteur.



Figure 3-32 :LePORT – PHARE

Source : photo prises par l'auteur.



Figure 3-33 : La PLACE DE MARTYRS

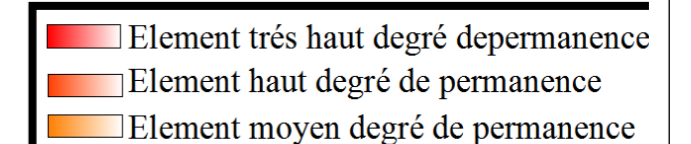
Source : photo prises par l'auteur.



Figure 3-34 : La MOSQUEE EL RAHMAN

Source : photo prises par l'auteur.

LEGENDE :



ANALYSE MORPHOLOGIQUE :

-Présentation du centre historique de la ville de cherchell :

1-Les limites :

- Le centre historique de Cherchell se situe dans le centre de la ville
- Il est limité et définit par les éléments de permanences ressortis de l'analyse historique de la ville :
- Au Nord, par la place des martyrs et le port,
- Au Sud, par l'académie militaire, - A l'Ouest, par Bâb el Gharb,
- A l'Est, par le quartier d'Ain kessiba

1-1 Les limites naturelles :

Le centre historique de la ville de Cherchell est limité au nord par la mer méditerranéenne, au sud la montagne de l'atlas de Cherchell .

Les limites physique :

Limité par la rue Bou Maad cw58 au l'est, au l'ouest le boulevard Oukina Hamoud .

2-Les portes :

les portes urbaines sont le résultat de la rencontre les anciens parcours territoriaux avec l'enceinte, le centre ville de Cherchell qui contient 4 porte:



Figure 3-35 : La limites du centre historique.

Source : Photo de Google Earth traité par l'auteur.



Figure 3-36 : Carte de la limite naturelles de la ville du cherchell .



Figure 3-37 : Carte des portes du centre ville du Cherchell

Source : Photo de Google Earth traité par l'auteur.

2-1 Porte Bab el chark :

Elle est a de l'intersection de la voie structurante RN11 et l'ancien rempart est qui devient

le boulevard de la révolution de coté est, cette porte deviennent un nœud principal. Ce nœud comporte quatre parois, caractérisées par la concentration des activités administratives, a savoir la daïra, la gendarmerie, l'APC, palais de la justice et la SUCH du coté ouest.

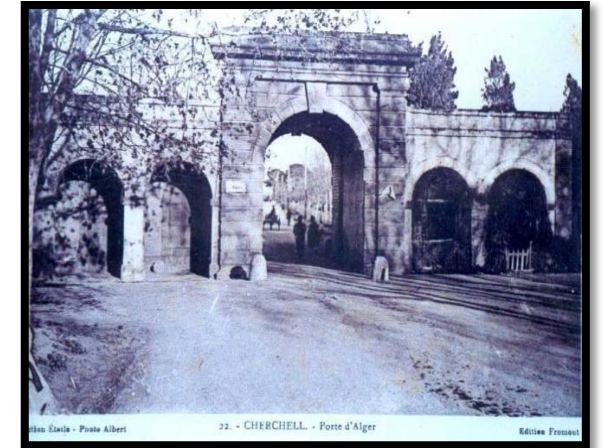


Figure 3-38 : la porte Bab El chark

Source :http://i.skyrock.net/7625/46797625/pics/1894599567_small_1.jpg.

2-2 Porte Bab el gharb :

-Bâb EL GHARB ou porte de TENES fut l'entrée a la cite de Cherchell du cote ouest, car la ville, période ottomane, était fortifiée. passage obligé pour rejoindre les villes et villages côtiers de l ouest d'ou son nom porte de l ouest (Bâb el Gharb). (Abdenasser).

Elle est a l'intersection de la voie structurante RN11 et l'ancien rempart qui devient le boulevard Oukina Hamoud coté ouest , cette porte deviennent un nœud principal.

Ce nœud comporte quatre parois,

2-3 Porte Bab el djanoub:

Elle est occupée par la caserne (zone militaire)

2-4 Porte qui mène vers la mer :



Figure 3-39 : la porte Bab El GHARB

Source :http://i.skyrock.net/0225/33420225/pics/1333081402_small.jpg.



Figure 3-40 : la porte Bab El DJANOUB

Source :http://photos.wikimapia.org/p/00/03/26/86/01_big.jpg.

3- Les parcours

LEGENDE :

A l'échelle de la ville :

- Parcours matrice.
- Parcours d'implantation.
- Parcours de cinturation.
- Parcours de déboulement.

A l'échelle du quartier :

- Parcours de distribution des entités.



Figure 3-41 : La Carte des parcours.

Source : Photo de Google Earth traité par l'auteur.

3-1 Le parcours principale (structurant) de la croissance de la ville : La rue Abdel Hak (ex rue Césarée) :

-C'est un parcours principal préexistant qui a joué un rôle structurant dans la ville, depuis l'époque phénicienne jusqu' a nos jours, c'est un segment de la voie territoriale RN11, qui relie Alger a Mostaganem passant par les portes historiques de la ville.

-Sur le plan dimensionnel , c'est la voie la plus importante, elle traverse et longu la ville d'est en ouest sur environ 600m et elle est d'une largeur qui varie de 8 a 12m, ce qui a rendu la circulation très dense et engorgée entre la place des martyres et la porte de Ténès. Ou sa largeur est de 8m.



Figure 3-43 : La Rue Abd elhak. **Source :** photo prises par l'auteur.

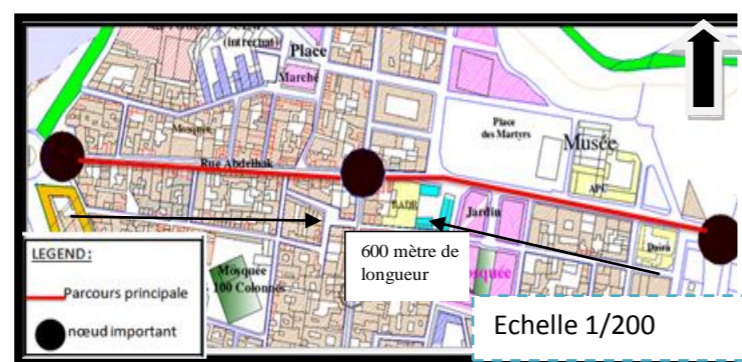


Figure 3-42 : La Carte qui montre la Rue Abdelhak. **Source :** font carte de PDAU 2006 traité par l'auteur.



Figure 3-44 : la voie est alignée par des équipements.

Les parois : Cette rue constitue un centre linéaire ponctué par les équipements les plus importants de la ville, qui la divise en deux grandes séquences

et celle de l'ouest d'un caractère résidentiel avec l'affectation du RDC au commerce . Les deux parois de cette rue sont d'un gabarit allant du RDC a R+1.

3-2 Le parcours d'implantation :La rue Youcef Khoudja(rue du Théâtre) :



Figure 3-46 : La rue Youcef Khoudja

Source : site web.

c'est un segment d'un parcours territorial antique , orienté du sud au nord reliant Cherchell a Miliana, elle acquit une importance de part de la rôle qu'elle joue dans la structure urbaine de la ville depuis l'époque phénicienne a nos jours ou elle articule l'académie Militaire a port de la ville.

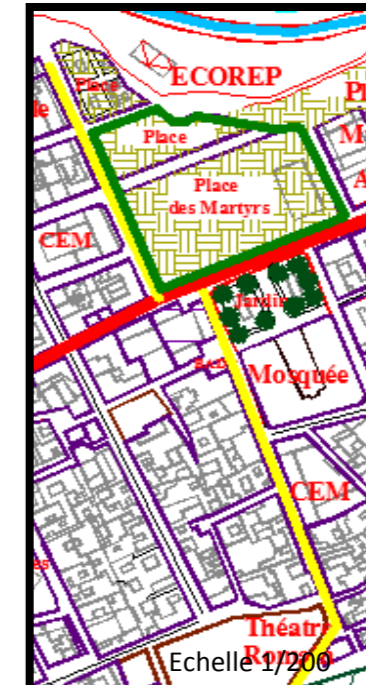


Figure 3-45 : La Carte qui montre le parcours d'implantation.

Source : font carte de PDAU 2006 traité par l'auteur.

Cette rue a subit une déviation du coté sud en épousant la forme du théâtres romain , ainsi qu'une autre a la rencontre de la rue A Cette rue est ponctuée par des équipements qui travaillent a l'échelle de la ville , disposés de telle manière a former deux séquence, la première d'un caractère purent public, matérialisé par la place des martyres, café ainsi que des équipement éducatif (école , CEM) .

et la deuxième marqué par le théâtre romain et l'habitat . Le gabarit dominant est de RDC et R+1.

3-3 Le parcours de distribution à l'échelle du quartier :

Il a acquit une importance de part de la rôle qu'il joue dans la structure urbaine de la ville; il porte la place du marché et articule un nœud important avec la place de la ville (place de martyrs).

Les parois : Cette rue est ponctuée par des équipements qui travaillent a l'échelle de la ville , disposés de telle manière a former deux séquence, la première d'un caractère purent public, matérialisé par la place des martyres, café ainsi que des équipement éducatif (école , CEM). Le gabarit dominant est de R+1.

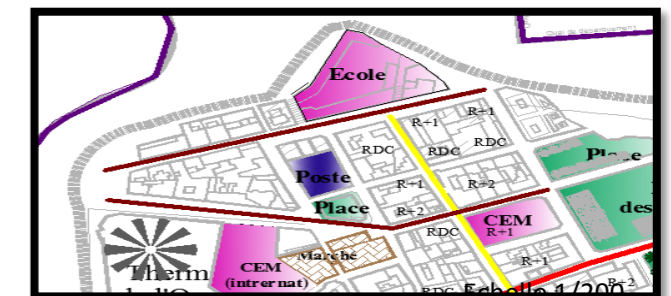


Figure 3-47 : La Carte qui montre le parcours de distribution.

Source : font carte de PDAU 2006 traité par l'auteur

4-Les places et les nœuds importants dans le centre ville :

Le centre ville de cherchell qui contient 2 places importants à l'échelle de la ville (place de martyrs avec la place de mosquée rahman et la 2ème place c'est la place du marché). Et 4 placettes à l'échelle du quartier : des placettes avec des aménagements spécifiques des portes et placette de la ville du port.

LEGENDE :

— Parcours de ceinturation.

— Parcours matrice.

○ Nœuds.

A l'échelle de la ville :

1 Place de martyre .

2 Place de marché.

A l'échelle du quartier :

■ Placette avec des aménagements spécifique des portes.



Figure 3-48 : La carte des places et les nœuds.

Source : Photo de Google Earth traité par l'auteur.

4-1-2 Forme et dimension :

La place est divisée en deux parties par l'axe de communication (actuelle Abdel Kader Zegrar) qui la relie a la place du marché. Ces deux parties sont de formes différentes, la première d'une forme régulière a base d'un rectangle faisant 70 par 120m² et l'autre a base d'un triangle divisé a son tour par la rue Youcef Khoudja en un trapèze et un triangle absorbant la déformation du site. De part sa superficie qui est de 1400m² cette place est considérée comme la plus grande de la ville.

4-1-3 Les parois :

Cette place possède quatre parois, celle de l'est d'un caractère purement public par la présence de musée de l'APC. Les parois ouest ponctuées par des activités commerciales et éducatives, arquées par le café et les deux écoles. Au sud l

a parois est d'un caractère sociaux-culturel exprimé par la mosquée el Rahman et enfin la paroi nord qui est un balcon sur la mer et qui offre une vue exceptionnelle sur le port.

4-1-4 L'aménagement :

Cette place est ponctuée par un point d'eau circulaire (fontaine) entourée par des statuettes, qui remontent a l'époque romaine récupérées l'ancien musée , elle est occupée d'une part par des arbres et d'autre part par des allées aménagées pour la circulation.

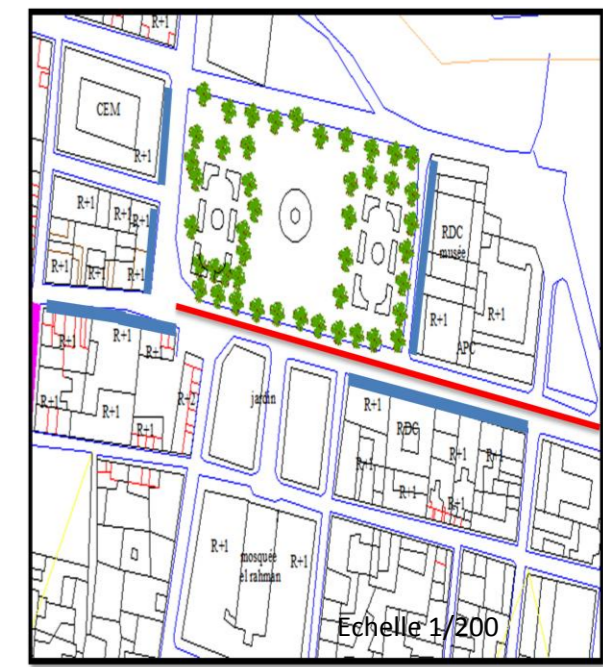


Figure 3-50 :Le plan qui montre la forme et les parois de la place de

LEGENDE:
— Rue Youcef Khoudja

Source : font carte de PDAU 2006 traité par l'auteur.

4-1La place des martyres (place Antique) avec la place de mosquée EL RAHMAN A L'ECHELLE

DE LA VILLE:

4-1-1 : Position :

La position particulière qu'occupe la place des martyres. comprise entre la mer du côté nord et RN11 du côté sud, lui attribue un rôle important dans la structure urbaine, marquant ainsi le noyau du centre ville, qui coïncide avec le centre ville turc et celui de la ville française.

Cette place est le point de convergence de plusieurs voies, du fait qu'elle résulte de l'addition de plusieurs îlots.



Figure 3-49 : La carte de la place de martyre par rapport au centre ville.

Source : Photo de Google Earth traité par l'auteur.



Figure 3-52 : les arbres de la place de martyre



Figure 3-53 : La fontaine de la place de martyre.

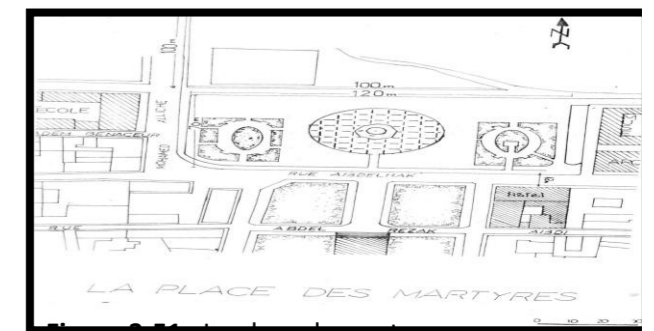


Figure 3-51 : La place de martyrs

Source: Mémoire de fin d'étude : « Projet urbain en zone portuaire »

4-2 place du marché :

4-2-1 La position :

Cette place issue du plan d’alignement des colons, se situe dans le quartier nord de la ville ,ou elle se superpose avec l’ancienne place du marché de l’époque turque.

La place acquit un rôle très important a l’échelle du quartier comme étant le point de convergence de plusieurs rues,

a savoir la rue Abdel Kader Zegrarau sud rue Ben Azziza au sidi Ali a l’ouest.

4-2-2 Forme et dimension :

C’est une place reprenant l’emplacement de la place de la ville médivale . cet proportion sont d’une harmonie captivante.

Cette place est émergée dans un tissu en damier, traversé par une diagonale qui forme un angle de 30° par rapport a la rue Abdelkader Kader Zegrar , elle est plus ou moins régulière a base d’un trapèze

4-2-3 Les parois :

La place du marché possède quatre parois, celle du nord d’un caractère administratif présente par la poste, la paroi du sud est préoccupée entièrement par le marché couvert et enfin les deux autres ouest et est d’un caractère résidentiel marqué pour la première par l’auberge des filles, ancienne manutention et par des maisons d’un gabarit variant de RDC a R+1 pour la deuxième.

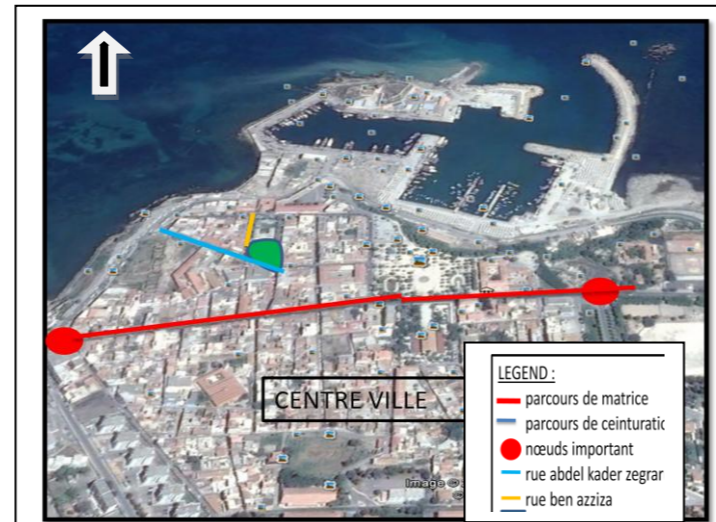


Figure 3-54 : LA CARTE DE LA PLACE DE MARCHE PARRPORT AU CENTRE VILLE.

Source : Photo de Google Earth traité par l’auteur.



Figure 3-55 : Carte qui montre les parois de la place du marché

Source : font carte de PDAU 2006 traité par l’auteur

5-Les équipements :

Le centre ville de Cherchell possède des équipements différents :



Figure 3-57 : La poste



Figure 3-58 : La Mosquée 100 colonnes.



Figure 3-59 : Le Marché

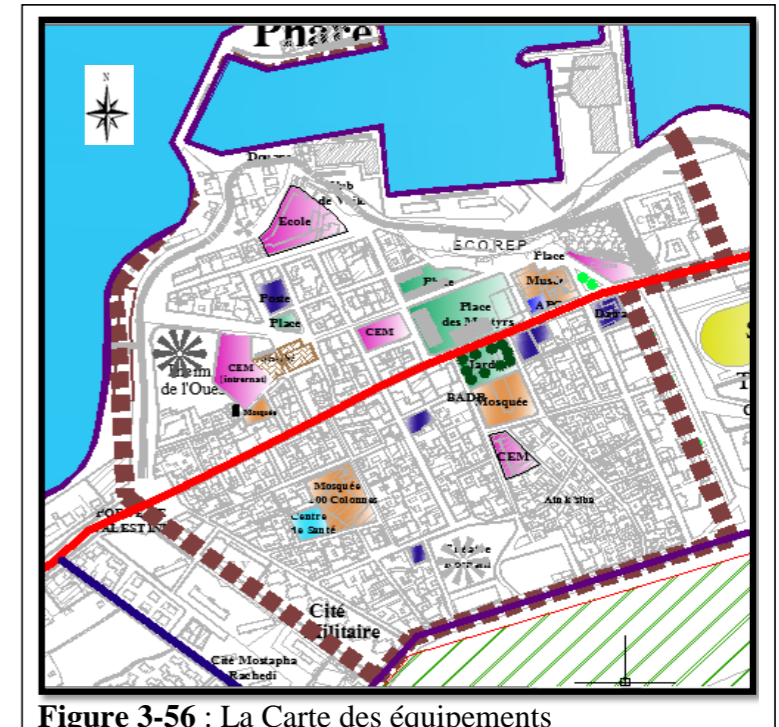


Figure 3-56 : La Carte des équipements

Source : font carte de PDAU 2006 traité par l’auteur



Figure 3-60 : Musée



Figure 3-61 : La Bibliothèque

Equipements de proximité	Equipements de centralité
CEM	APC
Ecole primaire	Musée
Bibliothèque	poste
La Crèche	Mosquée 100 colonnes
	Mosquée El Rahman
	Daira

Figure 3-62 : tableau des équipements.

L'intersection de la voie principale RN11 et les deux voies d'implantation qui divisent le centre ville a 4 zones chaque zone contient un équipement majeurs dans la ville :



Figure 3-63 : Les découpages des zones **Source :** de Google Earth traité par l'auteur.

5-1 ZONE 1 : Equipement administratif à l'échelle de la ville :

La poste : se situe dans le quartier nord de la ville, étant le point de convergence de plusieurs rues, a savoir la rue Abdel Kader Zegrarau sud rue Ben Azziza au sidi Ali a l'ouest

Le mosquée aux cents colonnes :

Situation :

La grande mosquée se situe dans la partie haute du tissu ancien au niveau du noyau turc, elle est construite par des musulmanes andalouses pendant la période andalouse- turque Selon les fouilles archéologiques, elle a été édifiée à l'emplacement d'un grand édifice romain, réutilisée comme hôpital militaire par les français et actuellement elle a récupéré sa fonction initiale comme mosquée.



Figure 3-64 : La Situation de la poste **Source :** front Google earth traité par l'auteur.



Figure 3-65 : La carte de situation de la mosquée aux cents colonnes **Source :** front Google earth traité par l'auteur.

Si position est en fonction de la Qibla, ce qui fait qu'elle ne concorde pas avec la trame du Réseau urbain (notons que la direction de la Qibla n'a pas été établie avec exactitude « azimuth 128° environ », puisque pour Cherchell la direction de la Mecque est dans « l'azimut 104° »).

Organisation spatiale (forme et dimension) :

La mosquée aux cent colonnes est de forme rectangulaire d'environ 51x34m³ donc une superficie de 1734m², elle se compose d'une cour au nord - ouest et une salle de prière au sud, organisée par une travée qui fait 3,70m x3,70m ; le Minaret se situ à l'angle nord, il est à base carré de même dimension que la travée(3,70mx3,70m) ,

L'axe de la mosquée est marqué à ses extrémités par le Mihrab et la porte principale et par deux bassins d'eau dans la cour.

Elle est surmontée d'une couverture composée de 13 toits longs, presque tous à quatre pentes reposant sur cent colonnes d'où elle tire son nom (la mosquée des cent colonnes), ces dernières ont un diamètre de 60m et une hauteur de 2,30m.

5-3 ZONE 3 : Equipement culturel A l'échelle de la ville:

Mosquée ELrahmane

Eglise d'abord durant l'époque coloniale plus mosquée, elle puise son originalité dans le passé. Construite par les Français au 19ème siècle, on y retrouve l'art Gréco-romain dans sa façade.

L'actuelle mosquée se veut être une réplique du temple de saturne et de l'église de la Madeleine (Paris).

Sa façade est largement dégagée et orientée plein Nord, faisant face à la place des Martyrs en son axe de symétrie.

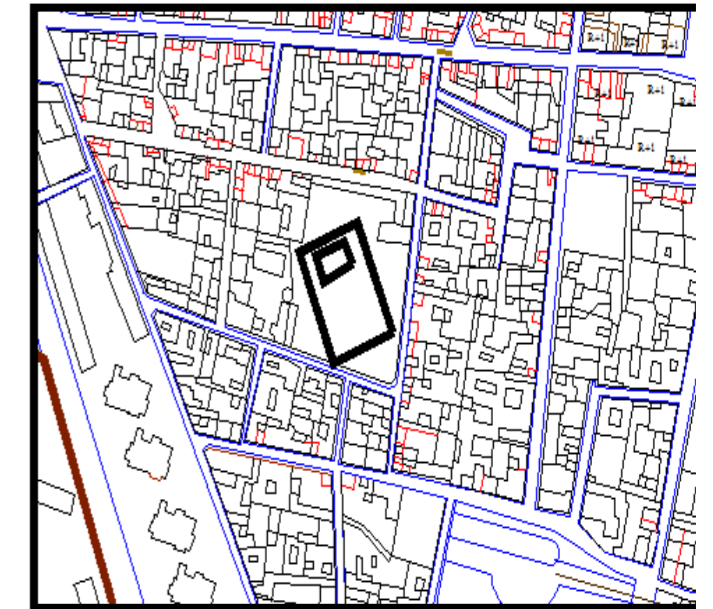


Figure 3-66 : La carte de mosquée aux cents colonnes **Source :** font carte de PDAU 2006 traité



Figure 3-67 : La carte de mosquée el Rahman **Source :** front Google earth traité par l'auteur.

6-Etat du bâti :

On remarque que le quartier du port (nord) est dans un état très vétuste, et risque de s'effondrer, car la majorité des bâtisses sont des baraques de pêcheurs et des constructions sans aucun entretien,

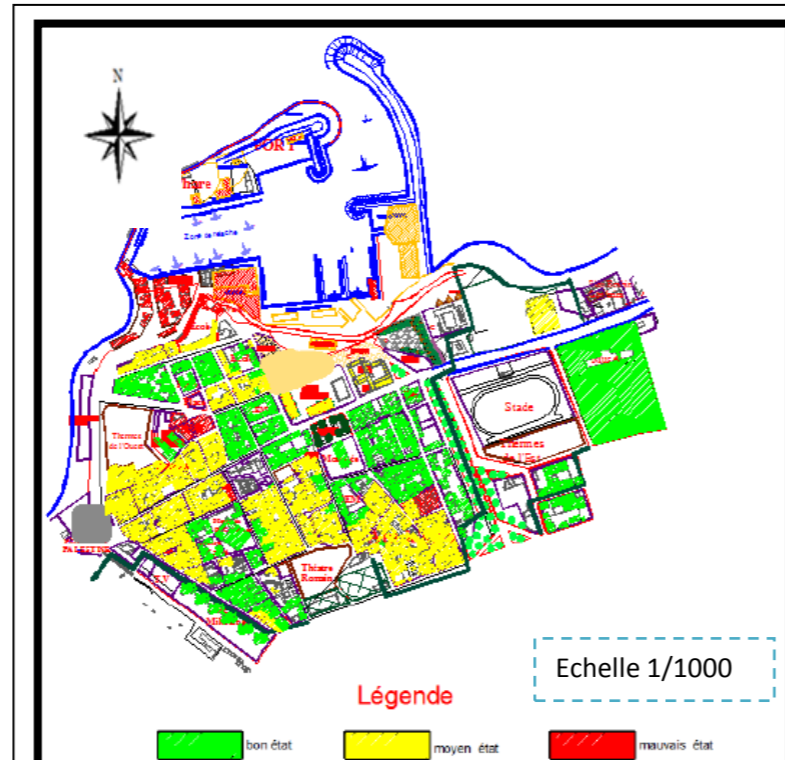


Figure 3-68 : La carte d'Etat du bâti

Source : Mémoire de fin d'étude : « Projet urbain en zone portuaire » « Faire la ville avec le port par une démarche de projet urbain ».

7/Etude de gabarit :

Gabarit :

-On constate que les gabarits des anciens tissus ne dépasse pas le R+2 par contre dans les autres tissus actuelles et nouvelles il ya une rupture morphologique et déférence d'échelle car il dépasse le R+3.

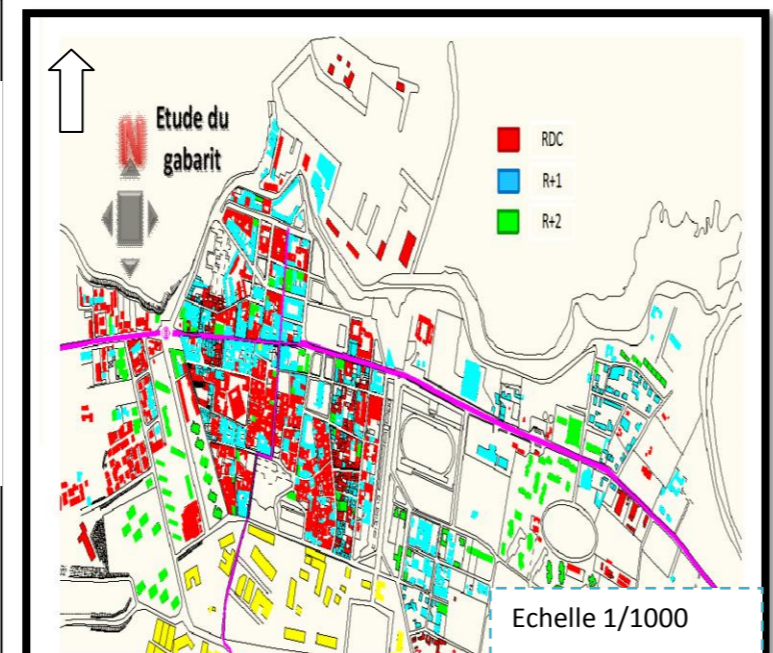


Figure 3-69 : La Carte d'Etat du gabarit

Source : Mémoire de fin d'étude : « Projet urbain en zone portuaire » « Faire la ville avec le port par une démarche de projet urbain ».

8/ETUDES D'ILOT N°1:

Définition de l'ilot : c'est l'unité constitutive du tissu urbain ; il est considéré comme étant « la synthèse ponctuelle de fragment viaire, de découpage parcellaire et d'occupation bâtie.»

Notre étude s'effectuera sur l'ilot N°1

8-1 :Position : il se situe dans le tissu coloniale , au ouest du la place des martyres et au sud de le port de Cherchell ; délimité par le boulevard du port(parcours de périphérique) au sud et la rue Ben Mekadem (le parcours de liaison) au nord .

8-2 :Forme et dimension : L'ilot a une forme rectangulaire Il contiens 9 parcelle

-Surface Foncière : 3221m2

-Surface Bâtie au Sol : 2874m2

8-3Accessibilité : l'accessibilité a la périphérie de l'ilot est assurer par les rues qui les délimitent.

8-4Les façades : On constate que la grande façade se retrouve sur le parcours périphérique a cause des multitudes d'activités qui se consantré sur cette voie comme la pêcheirie, restaurants.

Sur le parcours de liaison on n'a que de l'habitats, pas de commerce malgré que elle a été fait pour l'évitement du centre ville.

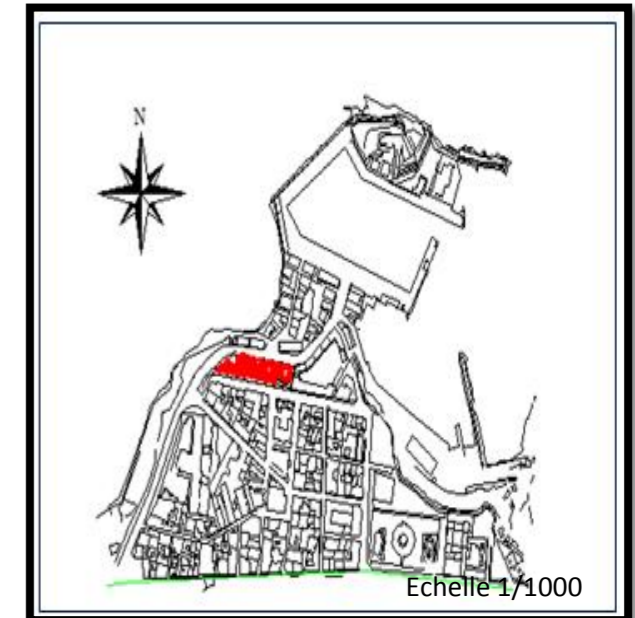


Figure 3-70 : Plan de situation de l'ilot

Source : font carte de PDAU 2006 traité par l'auteur.

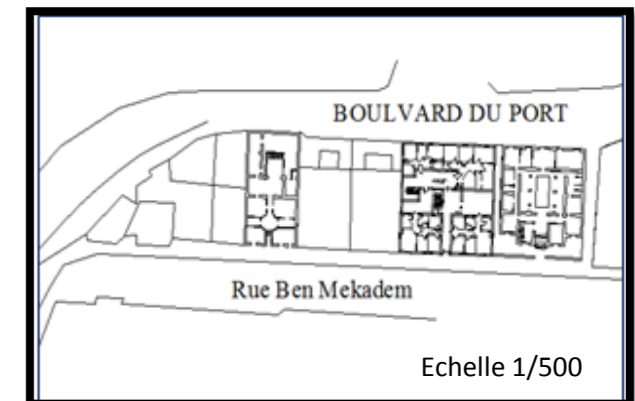


Figure 3-71 : Plan d'accessibilité de l'ilot

Source : font carte de PDAU 2006 traité par l'auteur.

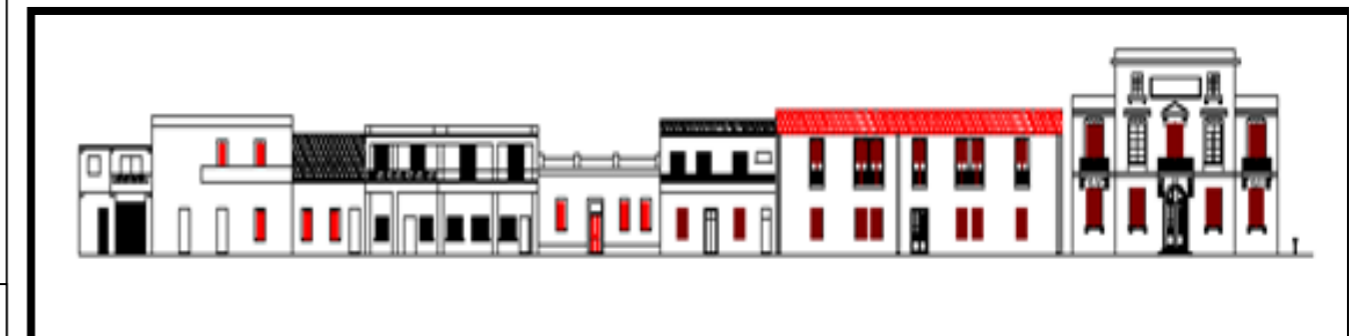


Figure 3-72 : La Façade sud de l'ilot

8-5 Evolution de l'ilot:

Pour l'évolution de l'ilot n°1 en constat qu'avant l'époque coloniale il n'y a aucune forme d'urbanisation jusqu'à 1847 ou il apparaît le premier tracer des voies qui limite la forme de l'ilot, en 1870 l'urbanisation touche la périphérie de ce qui deviendra plus tard l'ilot en 1898 le tracer des voies qui le dessert sont plus visible et de 1950 jusqu'à aujourd'hui les tracés sont restés les mêmes en note cependant des changements des parcelles qui le constitue et qui en donnent sa forme et sont tracés parcellaire actuel.

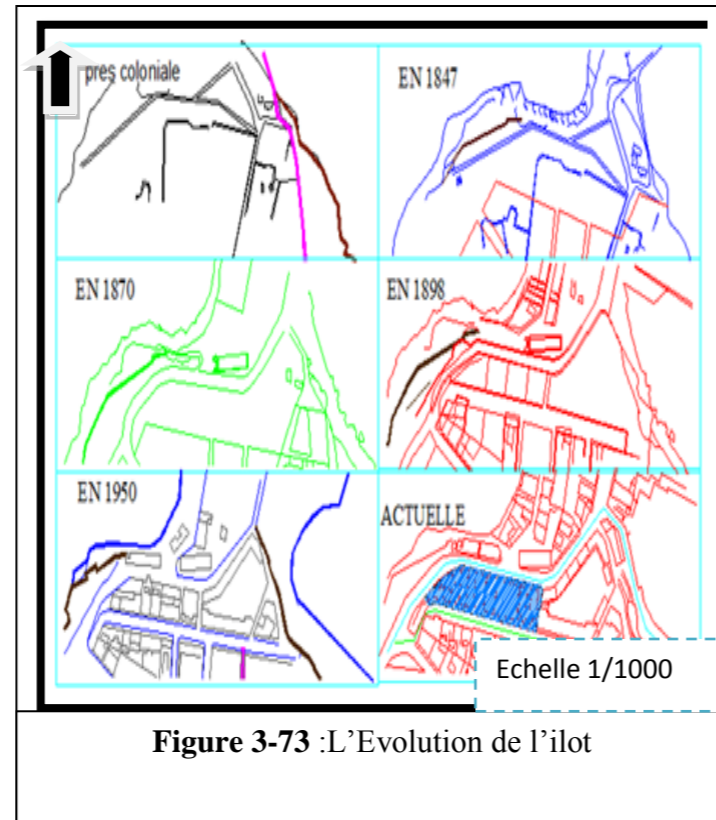


Figure 3-73 :L'Evolution de l'ilot

SYNTHESE :

Après l'analyse urbaine précédente qu'on a fait en touchant plusieurs aspects structurants (limites, portes, places, parcours.....) de la ville on peut constater qu'elle est définie par un plan de structure urbain bien défini qui se caractérise par :

- L'enceinte délimitant de la ville qu'elle est percée par 4 portes urbaines :
 - Porte de Bâb EL - Gharb.
 - Porte Bâb EL – Chark.
 - Porte de Milian.
 - Porte qui mène vers la mer

Le centre ville est limité par des parcours de ceinturation et structuré par la route nationale (parcours centralisant) et qui s'entrecroise à niveau de la place de martyre avec le parcours d'implantation qui mène à Meliana. Ces deux parcours ont défini 4 entités (coloniale, turque, andalouse, et la 4^{ème} c'est l'exception ce n'est pas dans les autres villes : la place de la ville est pratiquement la 4^{ème} entité de la ville. Toutes les entités sont orientées vers la place de Cherchell, ou il y a aussi des équipements institutionnels de la ville regroupés au tour de l'espace public majeurs en balcon vers le port.

Ces sous entités sont à leur tour organisées au tour de centres spécifiques (mosquée, porte, ...ect).

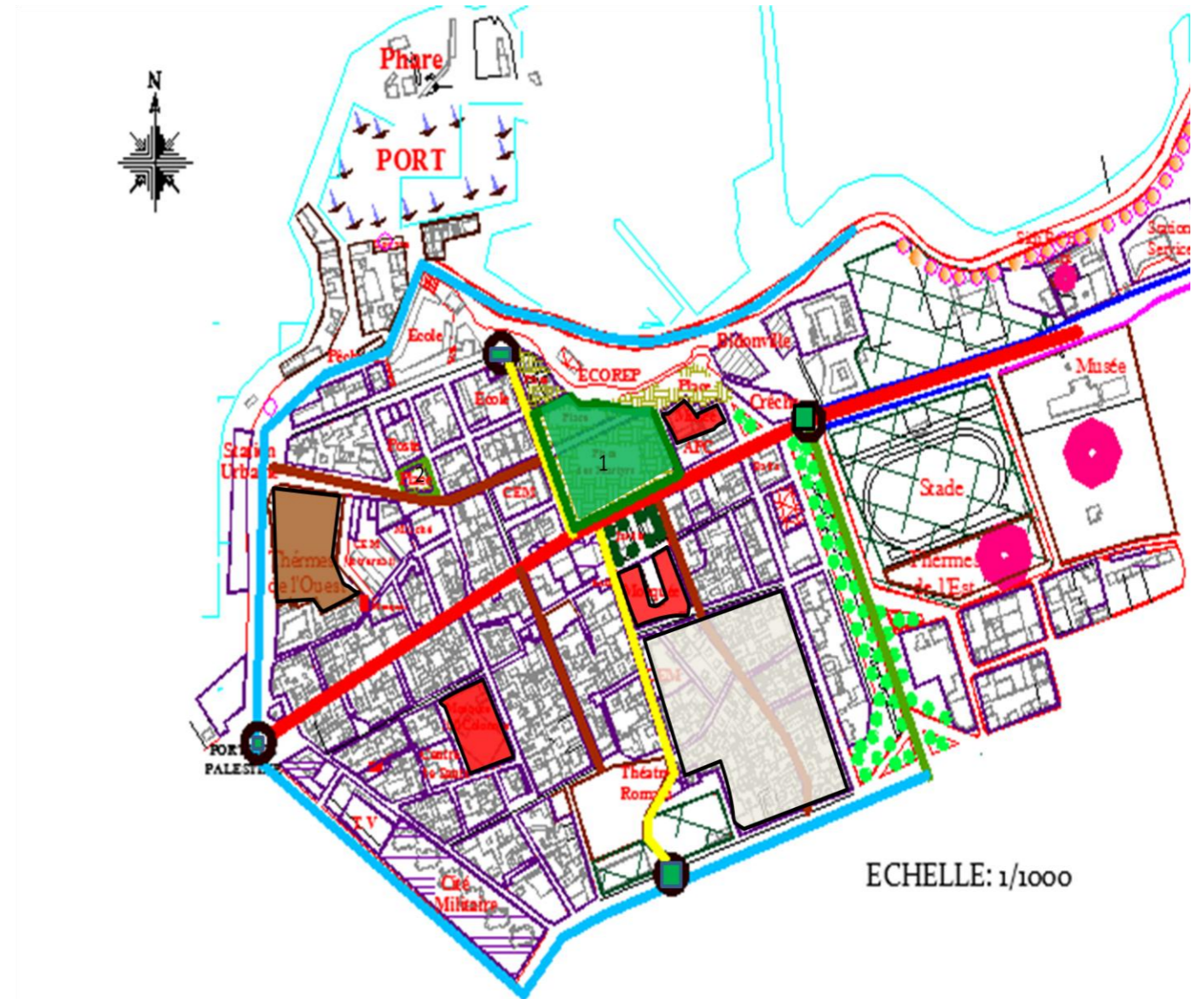


Figure 3-74 : Plan de structure.

Source : font carte de PDAU 2006 traité par l'auteur.

LEGENDE :

A l'échelle de la ville :

- Parcours matrice
- Parcours d'implantation.
- Parcours de ceinturation.
- Parcours de dédoublement

1 Place de martyre.

2 Place du marché.

A l'échelle du quartier :

- Parcours de distribution des entités.
- Des placettes avec des aménagements spécifiques des portes

○ des portes.

- Des équipements importants dans la ville.
- Des vestiges romains.
- Quartier Ain Ksiba.

Les recherches que nous avons effectués dans le cadre de ce mémoire de fin d'études, nous ont permis d'acquérir un ensemble de connaissances sur les villes portuaires, les centres historiques et la recomposition de la ville avec son port.

Nous avons voulu souligner dans ce travail la nécessité et l'importance d'un travail intellectuel de recherche multidisciplinaires, de visites sur site et d'enquêtes auprès des opérateurs et populations pour répondre aux contraintes trouvées à la lumière des objectifs de l'option.

Comme il est montré, toutes les villes portuaires ont subi des changements sur leurs fronts d'eau depuis les années 50, c'est leur fatalités, les villes américaines ont été les pionnières, suivit par les villes asiatiques et les villes australiennes et européennes par la suite. Actuellement c'est le tour des villes sud-américaines et africaines. Or, les villes portuaires du tiers monde comme c'est le cas de Cherchell qui sont dans l'obligation de rejoindre ce mouvement comme il est montré à travers ce travail. Ces changements ont pour but de recomposer ces espaces laissés à l'abandon, Cette recomposition parait comme la chance ultime pour dépasser ces problèmes,

Nous avons démontré que dans tout projet d'aménagement urbain, il est primordial d'entreprendre une lecture historique et typologique et sortant une analyse urbaine afin d'aboutir à un travail architectural basé non pas sur la répétition mais sur la création pour intégrer au mieux l'environnement immédiat qui permettra de donner une meilleure image du centre historique (cas de Cherchell).

Dans notre projet urbain, nous avons identifié une problématique spécifique à notre aire d'intervention à laquelle nous avons tenté d'apporter des solutions par le réaménagement des fronts d'eau afin de recomposer le lien entre le centre historique de Cherchell et son port.

Enfin pour conclure, le projet, à ce titre constitue un élément et une réponse possible à cette problématique traitée dans ce mémoire et c'est pour cette raison que nous ouvrons le champ sur une piste de recherche.

BIBLIOGRAPHIE :

- **Ouvrage généraux :**

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

-GRAS P, « *Le Temps des ports : Déclin et renaissance des villes portuaires* », 2010, Editions Tallandier, coll. « APPROCHES », paris.

-PANERAI, P. **Analyse urbaine**, Edition: Prentèses, 1999.

-PAULET Jean Pierre, "*Les villes et la mer*", Editions ellipses, France, 2007.

-Sauvegarder le cadre bâti ancien, quoi faire et comment faire ? revue d'architecture et d'urbanisme, n°3, avril 2005

- **Ouvrages spécifiques :**

- Introduction à la thématique générale du Master 'ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN', Institut d'Architecture et d'Urbanisme, Université de Blida, Dr. Zerarka 2016.

- L'élément de la conception (NEUFERT),

- PPMVSA-CERCHELL

- PDAU écrit de la ville de Cherchell,

-POS écrit de la ville de Cherchell.

- **Articles spécifiques :**

-Dossier villes portuaires, in revue L'architecture d'aujourd'hui, N° 332, édition Jean Michel Place 2001.

- **Travaux de mémoires de fin d'études et thèses.**

-« Aménagement du front de mer de la ville de Tizirt », mémoire de fin d'études, Université de Blida , 2006/2007

- « Aménagement de la falaise de la ville de Tipaza mémoire de fin d'études, 2007/2008

- « Aménagement du front de mer sud de la ville de Tamentafoust », mémoire de fin d'études ; Université de Blida, 2008/2009

- « Aménagement d'un village touristique d'excellence « Z.E.T OUED EL BELLAH » CHERCHELL TIPAZA Conception du Complexe Hôtelier Juillet 2011

- « Aménagement d'un Port de Plaisance et Conception d'un Hôtel de Luxe *Cherchell juillet 2012

- « Aménagement du front de mer de Cherchell Projet hôtel et Centre de loisir 2013-2014

-« Aménagement du front de mer de Cherchell», mémoire de fin d'études, Université de Blida, Juin 2014 Projet Centre Multifonctionnelle

- « Intervention dans le centre historique de la ville de Cherchell ville portuaire articulation centre historique et mer 2015/2014.

- « Pour une meilleure mise en tourisme de la ville de Tipasa », mémoire de fin d'études, 2011/2012

- « Projet urbain en zone portuaire » « Faire la ville avec le port par une démarche de projet urbain » 2015/2014

-« Reconversion du port industriel d'Alger en port de plaisance et de loisir La recomposition du lien Hamma-port par le réaménagement du front d'eau algérois Juin -2015

- « Restructuration du Cap Rouge à Cherchell. Projet d'Hôtellerie Juillet 2013

-«Valorisation des bains de la reine de Cherchell», mémoire de fin d'études ; Université de Blida, 2011/2012

PROJET URBAIN ET CENTRE HISTORIQUE

LECTURE CRITIQUE DES GRANDES ORIENTATIONS DU PLAN DE PROTECTION

ET MISE EN VALEUR DES SITES ARCHÉOLOGIQUE DE CHERCHELL:

Schéma des orientations :

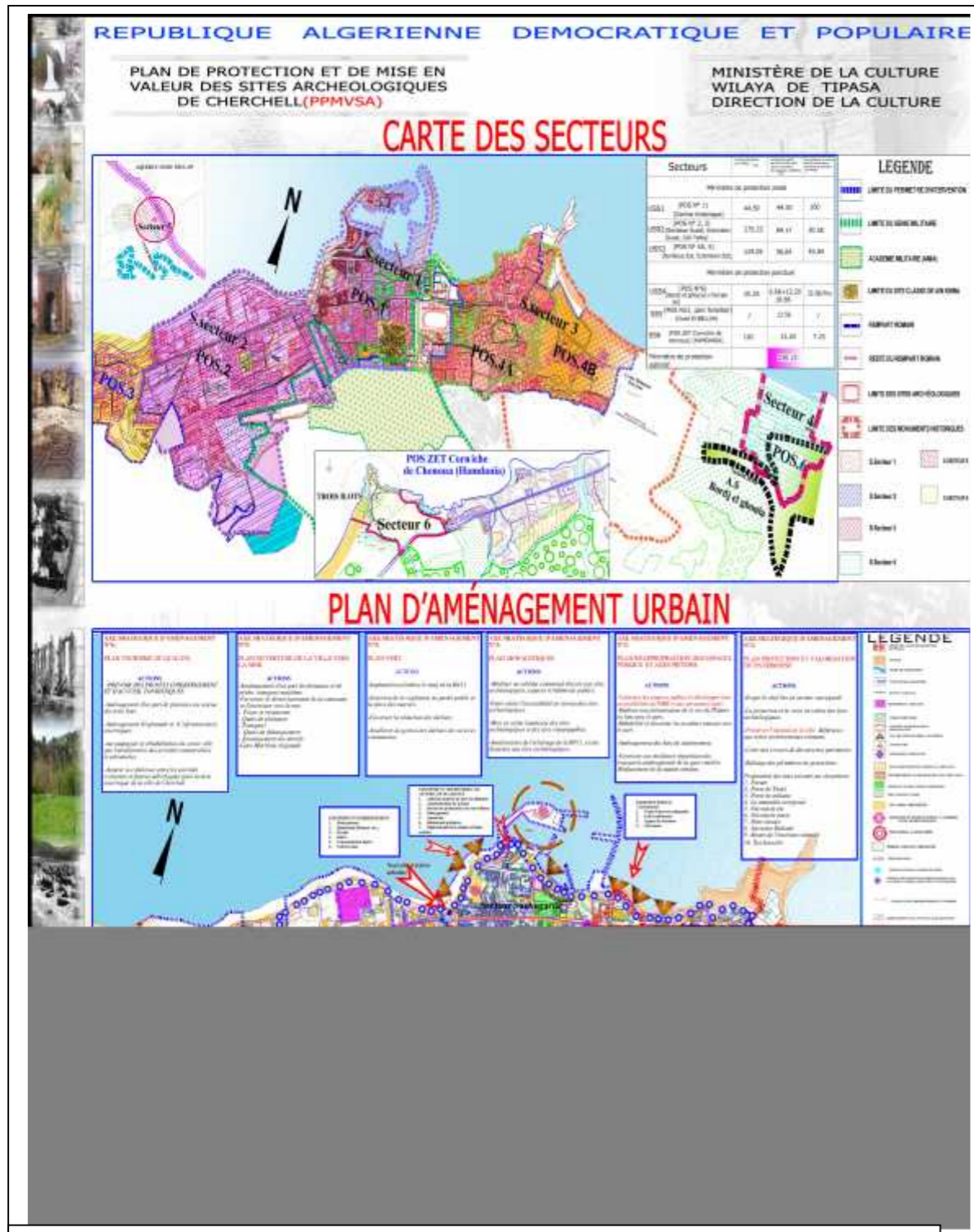


Figure 1: schéma expliquant les orientations du PPMVSA
Source : Plan de Protection et de Mise en Valeur des Sites Archéologiques de Cherchell.

ANALYSE DES EXEMPLES DE REFERENCES:

Dans cette partie, on analysera des projets urbains réalisés dans des centres historiques du littoral. Cette analyse nous permettra de mieux comprendre et enrichir nos connaissances sur les différentes actions et aménagements de ces villes d'une part et d'autre part de mieux comprendre la manière de réaliser le projet urbain afin de répondre aux problématiques et besoins de la ville et de ces habitants. Dans cette partie, on a choisi 02 exemples à analyser

1-La ville portuaire de Barcelone: référence mondiale d'intégration port/ville:

Présentation de la ville :

Barcelone est une ville portuaire au bord de la mer méditerranée, capitale de la communauté autonome de Catalogne (Espagne) située entre les embouchures des fleuves Besos et Llobregat. Pour Barcelone, la mer est un des principaux éléments qui fait son identité, son littoral contient un patrimoine culturel important, témoignage de l'évolution de la ville. C'est un espace de mémoire, d'histoire et un repère culturel. La relation qui s'est établie entre la ville et le port a évolué au cours du temps, remodelant le rivage de mer qui était auparavant séparé de la ville avec des plages ressemblants à des déchetteries.

Les critères de comparaisons :

A. Système Structurel :

- B. A-1-Voies : La continuité entre la ville et le port est assurée par 4 larges voies, chaque une est bordée de part et d'autre d'arbres assurant un passage piétons et mécanique. En démarant du port. Ces dernières aboutissent à un Espace public (Jardin, place etc...).



Figure 2 : le patrimoine culturel du port
Source : <https://images.trvlmedia.com/media/content/shared/images/travelguides/destination/179992/Barcelona-26498.jpg>.



Figure 3 : Carte des structures viaires
Source : Google Earth traité par l'auteur.

PROJET URBAIN ET CENTRE HISTORIQUE

A-2-Mobilité :



Figures 4_5_6 : vue sur Les passages piétons et mécaniques.
Source : <http://monipag.com/alexandre-cabanes/wp->

A-3-Homogénéité / Hétérogénéité

L'évolution du port et sa capacité a généré un paysage urbain de mondialisation conçu dans le respect du passé de la ville et de la modernité catalane offrant un tissu homogène (Préservation du patrimoine de la ville).



Figures 7_8_9 : vue sur Les patrimoines de la ville.
Source 7: <http://static.donquijote.org/images/blogs/dq-reg/fr/port-de-barcelone.jpg>.
Source 8: <http://idata.over-blog.com/4/02/27/33/Espagne/barcelone-capitainerie-114.JPG>.
Source 9: <http://www.viajesfotos.com/albums/ES-Barcelona/Barcelona-Port/Barcelona-Port-00.jpg>.

b-1-Les espaces publics /les éléments naturels :

L'espace public est un élément essentiel dans la conception de la ville. Le travail sur la typologie des espaces publics tiens toujours compte de leur inscription dans les tissus urbains Le marquage des espaces publics par des éléments renvoyant à l'histoire toute en gardant des marques du présent (Installation de sculptures d'artistes contemporain)



Figures 10_11_12 : Les espaces publics et les éléments naturels
Source 10: Mémoire de fin d'étude : Reconversion du port industriel d'Alger en port de plaisance et de loisir La recomposition du lien Hamma-port par le réaménagement du front d'eau algérois
Source 11: <http://a12.teztourisme.net/wp-content/uploads/2015/11/p61.jpg>.
Source 12: http://www.portvellbcn.com/rcs_prod/Espai_MollBarc_RC_01.jpg.

b-2-Les éléments de repères :

La façade maritime du port comporte plusieurs édifices et éléments structurants vu leur permanence historique:

- 1 / La Rambla (avenue emblématique) reliant la place de catalogne au vieux port.
- 2 / la statue de Christophe Colomb haute de 60 mètres.
- 3 / Le Bâtiment de l'autorité portuaire. 4 / Musée d'Histoire de la Catalogne.



Figures 13_14 : Les éléments de repères du port.
Source : Mémoire de fin d'étude : Reconversion du port industriel d'Alger en port de plaisance et de loisir La recomposition du lien Hamma-port par le réaménagement du front d'eau algérois

b-3-Facteurs d'ambiance /Temporalité :

Vous pouvez vous promener tranquillement le long des quais (les moll) et observer les bateaux. Il y a un coin avec ceux loin, vous pourrez admirer quelques vieux bateaux en bois qui semblent d'un autre temps. Après cette petite promenade pour respirer l'air marin, Si vous désirez manger, les restaurants sont de qualité. Quand on regarde la mer, il y a sur la droite un ensemble immobilier ouvert, juste à côté de la Marina. Vous y trouverez des magasins de vêtements et d'autres petits restaurants tranquilles. Il y a des petites « passerelles » où des tables sont installées. Avec une superbe vue sur la mer !



Figures 15: vue sur le long des quais
Source : Mémoire de fin d'étude : Reconversion du port industriel d'Alger en port de plaisance



Figures 16: les équipements culturels et touristiques
Source 16: <https://d1ez3020z2uu9b.cloudfront.net/imagecache/blog-photos/260.jpg>.

PROJET URBAIN ET CENTRE HISTORIQUE

Centralité fonctionnelle :

Situé dans le port, au bout de la Rambla del Mar, le Maremagnum est un vaste centre commercial et de loisirs qui offrent en plus une excellente vue face à la mer.



Figures 17: le centre commercial du port
Source : <http://blog.costabrava-pals.com/wp-content/uploads/2015/02/panoramas-de-barcelone-colomb.jpg>.

Mixité fonctionnelle :

-Dans l'objectif d'obtenir une mixité fonctionnel
 la ville s'engage à Favoriser le développement des Commerces de proximités et garantir la vitalité des espaces publics durant toute la journée.



Figures 18: vue sur les commerces de proximités
Source : <https://encrypted-tbn1.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcS10XxCjJO2FDtG9ABvT7pALFND1KGbRolv1CgEi4FPOXp4vJCswA>.

- Centralité fonctionnelle :

-La centralité, comme a gènes, peut être abordée sous la forme d'espace public servant de point de liaisons entre la ville et son caractère et le port.

-Une centralité fonctionnelle peut assurer un élément de repères pour un espace portuaire

- Mixité fonctionnelle :

-L'intégration des commerces de proximités ainsi que l'animation des espaces publics jour et nuit favorise la mixité fonctionnelle.

Exemple 02:Aménagement du Front de mer Saint maxime :

Le port, objet de cette étude, est situé sur la Commune de Sainte-Maxime au Sud de la France. Il est situé au niveau du Centre-ville et à proximité immédiate de la plage principale. C'est un port mixte de pêche et de plaisance. Le port est au cœur d'une zone pleinement tournée vers l'économie touristique.



Figures 19: le port Sainte maxime
Source : Google Maps_

Problématiques :



L'idée du projet : Dans ce projet, plusieurs éléments sont proposés dans le cadre de la réhabilitation et du réaménagement urbain du front de mer. On cite notamment :

PROJET URBAIN ET CENTRE HISTORIQUE

- Le remplacement du parking du port actuel par un autre sous-terrain enterré sur deux niveaux,
- La création d'une esplanade à la place du parking actuel
- Le déplacement du théâtre de la mer avec l'installation de transats avec vue panoramique sur le golfe,
- La création de grandes zones piétonnières avec une trame verte.

Composition du projet :

L'aménagement du front de mer sera réalisé par phase, selon les possibilités de financement de la commune. De nombreuses études réalisées avec le comité de pilotage ont permis d'affiner le projet qui part du parking du port en passant par le pont de Préconil, le Port, la place Victor Hugo, le Théâtre de la mer jusqu'à la place Louis Blanc. Le déroulement du projet s'effectue de la manière suivante :

PHASE 01 :

Rénovation et mise en conformité du trottoir commerçant de la Promenade, l'entrée de la ville et les avenues Jean Jaurès et Georges Clemenceau

Afin d'améliorer le confort des promeneurs, le trottoir

devant les commerces a été élargi à 5 mètres.

Les places de stationnement, situées le long de la route, ont été supprimées pour renforcer la sécurité routière

Une dalle végétalisée est créée en lieu et place du parking du port. Un giratoire remplacera le carrefour actuel et améliorera la sécurité des piétons et des automobilistes

Considérée comme l'une des plus belles artères de la commune, l'avenue Jean Jaurès devrait encore

S'embellir. Les passants qui l'emprunteront auront une perspective visuelle particulièrement dégagée sur la mer et réciproquement pour les personnes installées sur la plage. Cela renforcera le lien de proximité en centre-ville et donnera une toute autre lumière à cet espace.



Figures 24: le trottoir devant les commerces
Source : <http://www.ville-sainte-maxime.fr/images/promenade-devant->



Figures 25 : place du parking du port
Source : <http://www.ville-sainte-maxime.fr/images/Entree-de-ville.jpg>.



Figures 26 : les plus belles artères du commun
Source : <http://www.ville-sainte-maxime.fr/images/jean-jaures-percee-visuelle.jpg>.



Figures 27 : les plus belles artères du commun
Source : http://www.lionel-taillefer.com/var/f/gy/gruy9kqpbRj23DSJ_gE0CMr4hNlwm7aYOToZBFPL-QzKx8_big.jpg.



Figures 28: la place Victor Hugo
Source : <http://www.ville-sainte-maxime.fr/images/victor-hugo-1.jpg>.



Figures 29: la place Louis Blanc
Source : <http://www.ville-sainte-maxime.fr/images/louis-blanc-1.jpg>

PHASE 02 : Aménagements de la place Victor Hugo, la place Louis Blanc et le Théâtre de la Mer

Requalification de la place Victor Hugo avec :

- Installation de revêtements de sol particulier, des aires de jeux pour enfants,
- Pose de jets d'eau (en circuit fermé),

Réaménagement de la place Louis Blanc par :

- La création d'un véritable espace de respiration au cœur de la ville,
- Un aménagement paysagé sur plusieurs niveaux en légère dénivellation,
- La création de commerces, d'espaces verts, de jeux pour enfants..

Le Théâtre de la mer est un amphithéâtre à ciel ouvert avec vue sur la mer. Une grande place sera conservée pour accueillir des cérémonies patriotiques et des expositions à ciel ouvert.

PHASE 03 : agrandissement du port :

L'agrandissement du port est une phase importante envisagée pour le projet. Cet agrandissement a permis d'apporter une première réponse à la demande croissante de places pour les plaisanciers. Il est important de préciser que l'agrandissement du port a permis également une redistribution des places afin d'accueillir des bateaux plus grands tout en se limitant à des tailles raisonnables 20 mètres

Figures 2.30 : Le Théâtre de la mer
Source : <http://www.ville-sainte-maxime.fr/images/theatre-de-la-mer.jpg>.