

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA RECHERCHE
SCIENTIFIQUE
UNIVERSITE SAAD DAHLEB DE BLIDA 1
INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME

PROJET DE FIN D'ETUDE

OPTION (AZUL)

Thème : Pour une meilleure image touristique de la ville de Bejaia

Sous thème : Restructuration et revalorisation de la zone d'Iriyahene

Projet : Centre commercial et espaces de consommation

Présenté Par :

M^{elle} Amrar Nabila

M^{elle} Adjtoutah Ryma

Encadré par :

D^r Icheboubene Yousef . Maitre de conférences Institut d'architecture et d'urbanisme Univ. De Blida

M^r Abba Abdellah . . Maitre assistant Institut d'architecture et d'urbanisme Univ. De Blida

M^r Rahmani Ilyes . . Maitre assistant Institut d'architecture et d'urbanisme Univ. De Blida

Membres du jury:

Président : M^r Ziane université de Blida

Examinateur : M^{me} Boukratem université de Blida

Examinateur : M^r Tabti .université de Blida

Septembre 2016

Sommaire

1	Choix de la ville de Bejaia	5
2	Situation géographique	5
3	Accessibilité	6
4	Présentation de la ville de Bejaïa	6
4.1	Au plan architectural et urbanistique.....	6
4.1.1	La période prés coloniale	7
4.1.2	La période coloniale.....	7
4.1.3	Période Post - coloniale	8
4.2	Au plan économique	9
4.2.1	Zone portuaire.....	9
4.2.2	Zone industrielle.....	10
4.3	Au plan Naturel	10
4.3.1	Le parc national de Gouraya (P.N.G).....	11
4.3.2	Le lac de Mezaia	11
4.4	Au plan socioculturel Les enjeux sur les villes littorales ne sont pas seulement économiques, spatiaux ou environnementaux, ils sont aussi humains.....	12
4.4.1	Social.....	12
4.4.2	L'hospitalité des populations locales.....	12
5	Constat	15
5.1	Schéma de principe d'aménagement Global	16
5.2	Conclusion:.....	17
6	Choix du site d'intervention	18
6.1	Délimitation et accessibilité :.....	18
6.2	Etat de lieu.....	19
6.3	Les éléments structurants existants de l'aire d'intervention	19
	19
	Figure 17:Les éléments structurants existants de la zone d'Iriyahene. Source : Auteurs.....	19
6.4	Schéma de principe d'aménagement Spécifique :	20
6.5	Proposition de l'APC de Bejaia.....	21
7	Plan d'aménagement	22

7.1	Le mini plan d'aménagement	24
7.2	Le programme de mini plan d'aménagement	24
8	Le plan masse	25
9	Le projet	26
9.1	Distribution des fonctions.....	27
9.2	Conclusion :.....	27

Phase Analytique

1 Choix de la ville de Bejaia

Bejaia, ville littorale algérienne de la région de Kabylie, occupe une place stratégique dans le bassin méditerranéen.

La ville de Bejaia est connue par l'accueil et l'hospitalité de sa population, par son histoire marquée par le brassage de plusieurs civilisations, facteurs de richesses sur le plan architectural, urbanistique et touristique. Toutes ces potentialités de la ville de Bejaia constituent un choix judicieux pour notre étude.

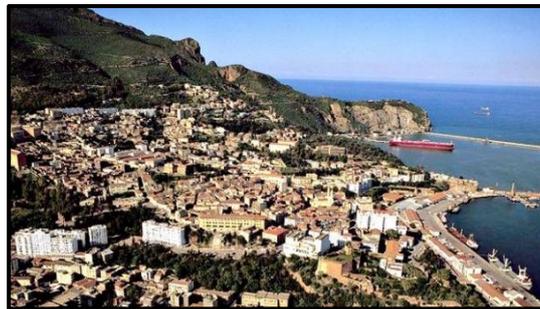


Figure 1 : Ville de Bejaia source : www.aps.dz

2 Situation géographique

Bejaia, ville moyenne du Nord algérien, chef-lieu de la wilaya depuis 1974 se trouve au bord de la méditerranée à 250 KM à l'EST d'Alger ; elle est limitée par la mer méditerranéenne, le mont Gouraya au Nord et l'aéroport Abbane Ramdane au sud



Figure 2: Situation de Bejaia Source : ighilali.free.fr



Figure 3: Délimitation de la ville de Bejaia

Source : Auteurs

3 Accessibilité

Bejaia dispose de toutes les infrastructures de desserte et de communication nécessaires au bon fonctionnement d'une ville. Elle est équipée d'une gare routière, ferroviaire, maritime, d'un port et d'un aéroport. Les liaisons routières, constituées de quatre axes nationaux la relient aux différentes wilayas :

- RN 09 (Bejaia - Sétif) le long de la baie jusqu'à Souk El Thnine.
- RN 12 (Bejaia - Alger) par Tizi Ouzou.- RN 24 (Bejaia - Alger) par le littoral.
- RN 26 (Bejaia – Brouira). - RN 43: (Bejaia – Jijel).

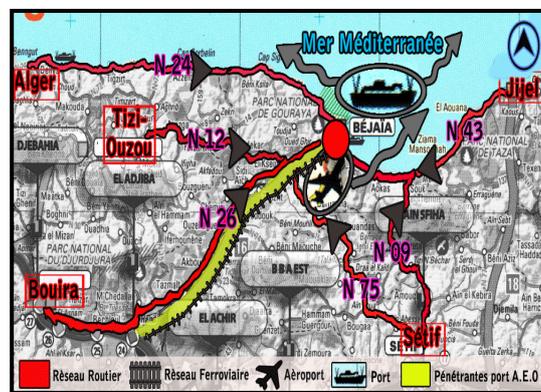


Figure 4: Carte Des Réseaux Source : Mémoire de master AZUL année 2013 Auteurs M^{elle}: SLIMI SAMIA, M^{elle}: TIRATOUCHINE Lamia, M^{elle} : ABDESSELEM Amel, M^{elle}: BOUTARAA Amel

Nous constatons un manque de signalisations, des airs de stationnement, des éléments de repère et absence de centralité à l'intérieur de la ville.

4 Présentation de la ville de Bejaïa

4.1 Au plan architectural et urbanistique

« Ce n'est pas par curiosité intellectuelle gratuite, mais pour retrouver la logique de la ville qu'il faut reprendre l'histoire de sa formation. Savoir à quelle date tel souverain ou tel chef de guerre est passé dans la ville ne représente pas d'intérêt, mais il faut suivre pas à pas l'histoire physique de la ville qui est le double reflet de l'exigence du site et de celle des hommes. » 1FERAUD. « Histoire des villes de la province de Constantine Bougie » Constantine, 1869, page 50.

4.1.1 La période prés coloniale

La ville pré coloniale est un espace intra-muros marquée par le brassage de plusieurs civilisations (phénicienne, romaine, Hammadide, espagnole, ottomane) qui ont laissé un patrimoine culturel et historique et surtout architectural et urbanistique important. Mais l'absence d'études et de stratégies de sauvegarde à provoquer la dégradation de l'ancien tissu et les monuments historiques tels que le fort AEK, la CASBAH, la porte SARRAZINE, le quartier KARAMAN



Figure 5: La porte Sarrazine

Source : jmph.blog.lemonde.fr



Le fort AEK

Source : bejaia-city.skyrock.com



La casbah

Source : www.vinyculture.com

4.1.2 La période coloniale

La période coloniale est un moment important dans la formation et la transformation de la ville, par un héritage d'un patrimoine architectural et urbanistique. Ainsi l'avènement du plan de Constantine qui a causé une rupture importante entre les différentes entités de la ville par la désorientation des pratiques urbaines (la négation de la structure au sol). Nous constatons une structuration urbaine planifiée

Noyau historique : un système de tracé en **étoile** la cause en est la pente et l'intérêt d'avoir une vue sur la mer.

Tissu de la plaine : un système de tracé régulier « trame en **damier** » se superposant au tracé du parcellaire agricole de dimension de 50mx50m,

Nous relevons aussi le souci d'avoir des percées vers la mer et des espaces urbains bien placés
Un système de place (Place d'Arsenal, Place de Gueydon La place de Lumumba).



Figure 6: Système de tracé Source : Auteurs

-  Tracé en étoile « noyaux historique »
-  Tracé en damier « tissu de la plaine »
-  Percée vers la mer

4.1.3 Période Post - coloniale

4.1.3.1 De 1962-1980

Au cours de cette période la ville de Bejaia a subi un exode rural très important ce qui a accentué la crise de logements ; il fallait donc construire vite et en grand nombre généralement sur des terrains plats. Les pouvoirs publics ont donc utilisés le zoning et le plan type pour remédier à cette situation. Il y'a eu l'apparition de plusieurs Z.H.U.N à savoir de SIDI-HMED et IHADDADENE.

Nous constatons : la conception architecturale n'est pas spécifique à une ville littorale, ni dans l'organisation de l'espace bâti ni dans l'orientation des constructions. Les ouvertures ont pour fonction l'éclairage et l'aération. Elles ne sont pas pensées pour profiter de la mer.

Les extensions ne portent aucun intérêt à la mer, quand on s'y promène on ne sent pas du tout qu'on est dans une ville littorale.



Figure 7 :Z.H.U.N Sidi Ahmed BEJAIA Source: dz.geoview.info

Z.H.U.N IHADDADENE300LOGS Source: dz.geoview.info

4.1.3.2 De 1981- a nos jour

L'apparition de l'initiative privée et l'absence des terrains, ont engendré l'occupation des terrains en pente avec une architecture prenant en considération les particularités des villes littorales (l'orientation par rapport à la mer, les balcons, les terrasses, les couleurs claires sur les façades).

¹En paraphrasant Paul Valery : « la véritable tradition dans les grandes choses n'est pas de refaire ce que les autres ont fait, mais de retrouver l'esprit qui a fait ces grandes choses et qui en ferait de toute autres en d'autre temps »

4.2 Au plan économique

L'économie de Bejaia a reposé longtemps sur l'activité industrielle, le trafic portuaire, l'exploitation des hydrocarbures. Aujourd'hui, la région a connu une importante industrialisation, puis un rapide développement des services (portuaires, commerces, banques, assurances, tourisme, administration), qui constituent aujourd'hui ses points forts.

4.2.1 Zone portuaire

Le port de Bejaia prend en charge le commerce, les hydrocarbures et les marchandises « produits alimentaires, industriels, chimiques ... » et aussi le transport des passagers. La disponibilité du port de pêche au pied du fort de la casbah avec trois appontements est appelé à se développer. Le front de mer de la ville possède une architecture spécifique aux infrastructures portuaires (dépôts, ports) et des infrastructures industrielles (hangars, baraquements) cette occupation a engendré une rupture entre la ville et la mer.

¹ Paul Valery: citer par Gerald Bachelard 1982.



Figure 8:Zone portuaire de Bejaia Source : www.fmigroupe.com

4.2.2 Zone industrielle

Bejaia a une zone industrielle importante marquée par la production et la transformation (textile, ciment, bois, alimentaires, hydrocarbures). La façade de la zone industrielle est caractérisée par un mur de clôture, les façades derrière le mur ne bénéficient pas d'une relation visuelle directe avec la mer (à cause de la ZI et le port). Elle a causé une rupture fonctionnelle et architecturale dans la ville, elle découpe la ville en deux (l'empêchant d'avoir une centralité à l'échelle de la ville). Cette zone est actuellement en mutation avec l'émergence des projets immobiliers (l'investissement des promoteurs privés) c'est un avantage pour la continuité de tissu.



Figure 9:Zone industrielle de Bejaia Source : Auteurs

 La zone industrielle  La partie en mutation

Nous constatons l'absence d'un schéma de principe général qui englobe cette partie et qui ne tient pas compte des particularités de la ville littorale .

4.3 Au plan Naturel

4.3.1 Le parc national de Gouraya (P.N.G)

Le PNG est particulièrement le mont de Gouraya est situé au Nord Est, l'accès unique à partir de la ville est assuré par une voie en lacets de 4km regroupant 15 sites historiques et 9 sites pittoresques. Le parc national de Gouraya situé à la limite immédiate de la ville de Bejaïa, constitue une aire éducative et attractive en matière de détente et de loisirs.

Les principaux problèmes sont :

- Difficulté d'accéder jusqu'au fort Gouraya (relief très accidenté).
- Absence d'aménagement d'espaces de stationnement et parcours piéton reliant le plateau au fort de Gouraya fatigant pour les visiteurs.
- Absence d'aménagement d'espaces de repos.
- Présence d'une décharge « décharge de Boulimat ». A délocaliser.

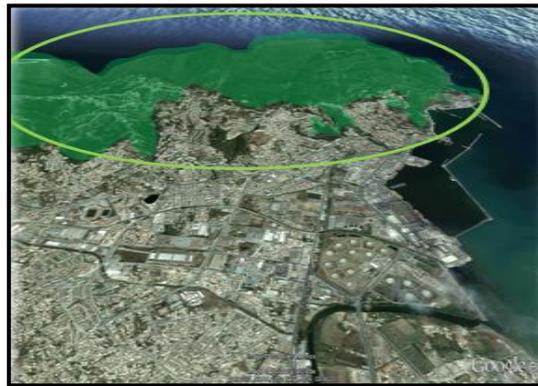


Figure 10:Le parc national de Gouraya Source : Auteurs

4.3.2 Le lac de Mezaia

Situé à l'intérieur du parc de loisirs de la ville de Bejaia , ce dernier est l'une des rares zones humides en milieu urbain, d'une superficie de 2.5ha, sa situation géographique lui confère un statut particulier. Il constitue un lieu de détente urbain.



Figure 11 : Le lac de Mezaia Source : www.vitamedz.org

Le lac est entouré de constructions non intégrées à l'ensemble.

4.4 Au plan socioculturel Les enjeux sur les villes littorales ne sont pas seulement économiques, spatiaux ou environnementaux, ils sont aussi humains.

4.4.1 Social

La population de Bejaia , comme la majorité de la population de la méditerranée , est ouverte , accueillante et considérablement évoluée. Elle est estimée à 912577 habitants selon les résultats du RGPH 2008, dont 61% résident dans les agglomérations chefs-lieux , 26% en agglomérations secondaires et 13% en zones éparses. Le taux d'accroissement annuel intercensitaire moyen (1998-2008) est estimé à 0,6% . Sa densité est de 279,25 habitants/Km².

4.4.2 L'hospitalité des populations locales

Les bougeottes se distinguent par une sociabilité et une hospitalité distincte avec le touriste, ils sont serviables, agréables et passionnés par la mer. Les montagnards sont fiers de leurs traditions. ils sont connus par leurs hospitalité et leurs accueil chaleureux.



Figure 12: Une fille bougeotte lors de la célébration de la journée internationale

De la femme a Bejaia. Source : www.depechedekabylie.com

Phase D'intervention

5 Constat

La rupture entre la ville et le front de mer :

La partie du front de mer de la ville, en contact avec la mer, possède une architecture sommaire avec, d'un côté des baraquements de l'aire de dépôt et des hangars de l'autre côté une structure de zone portuaire (port commercial, industriel) ; ce tissu fonctionne davantage avec la zone industrielle qu'avec la ville. Cette occupation inappropriée des lieux est la cause de la rupture urbaine architecturale et fonctionnelle entre la ville et son front de mer. Le seul contact physique avec la mer est assuré par la brise de mer. Nous remarquons aussi l'absence d'articulation entre la ville/le PNG/la mer.

La rupture entre le tissu colonial et le tissu de l'extension

Dans le tissu colonial nous notons une structuration urbaine planifiée. Par contre l'architecture des nouvelles extensions est pratiquement une architecture de barre, de grands ensembles d'habitations et d'équipements d'accompagnements faits en urgence. Elle n'est pas spécifique aux villes littorales ni dans l'organisation de l'espace bâti ni dans l'orientation des constructions. Nous retrouvons les mêmes typologies que celles des villes intérieures, L'urbanisation a connu un saut spectaculaire passant de 500 hectares à 2285 hectares en seulement trois décennies, alors que la ville s'est agrandie de 60 hectares en dix siècles (de la période Hammadide à l'époque française).

L'absence de centralité dans la ville

L'ancienne zone industrielle empiète sur une partie importante de la ville (partie centrale) et engendre une rupture fonctionnelle et architecturale dans la ville jusqu' à la découper en deux l'empêchant d'avoir une centralité à l'échelle de la ville entière. La mutation de la zone industrielle par le changement de vocation de cette dernière et l'émergence des projets immobiliers seront un avantage pour la continuité du tissu et la centralité à l'échelle de la ville.

Après avoir effectué le constat général des différentes parties de la ville ; nous entamons notre intervention urbaine qui commence par un schéma de principe d'aménagement de front de mer correspondant aux problématiques posées et aux objectifs de l'option A.Z.U.L

5.1 Schéma de principe d'aménagement Global



Figure 14 : Schéma de principes Global de front de mer de la ville de Bejaia .Source : Auteurs

- | | | | |
|--|---|--|--|
| | Créer un contact physique entre le front de mer et le P.N.G | | délocaliser le port pétrolier ce qui permettra d'élargir la brise de mer |
| | Restructuration et revalorisations de la partie sud de front de mer | | Recréer le contact perdu avec la mer |
| | PNG | | Zone industriel |
| | Noyau historique | | Nouvelle extension |
| | La partie en mutation dans la zone industrielle | | Zone militaire |

Nous proposons de :

- Réaménager le port commercial et le rendre accessible au grand public,
- Moderniser le port industriel,
- Délocaliser le port pétrolier cela permettra d'élargir la brise de mer et avoir un espace plus important en contact avec la mer,
- Créer un contact physique entre le front de mer et le P.N.G pour faciliter le déplacement des touristes,
- Restructurer et revaloriser la partie sud de front de mer (la zone d'iriyahene).
- Réhabiliter les habitations pour la protection de ce vestige colonial comme un fond identitaire,
- Restructurer le tissu de l'extension en prenant en considération les particularités des villes littorales (l'orientation par rapport à la mer, les balcons, les terrasses, les couleurs claires sur les façades).

5.2 Conclusion:

La beauté de la ville de Bejaia et de ses sites lui confère un statut important que ça soit à l'échelle nationale qu'internationale et une vocation touristique indéniable, notre intervention consiste à articuler les différentes potentialités qu'elle recèle ceci afin de mettre au plus en valeur ce patrimoine que la nature a offert à cette ville.

6 Choix du site d'intervention

« Toute analyse urbaine doit commencer par identifier les limites de l'espace à analyser : agglomération, ville, partie de ville »²

Suite à l'étude effectuée de la ville de Bejaia notre choix s'est porté sur la zone d'Iriyahene pour les raisons suivantes :

- sa proximité par rapport aux infrastructures importantes à différentes échelles (l'aéroport, le port, la zone industrielle)
- son attachement direct à la ville

6.1 Délimitation et accessibilité :

La zone d'Iriyahene se situe au sud à 4 km du centre ville de Bejaïa. Elle couvre une surface de 112ha. Elle est délimitée par : La mer Méditerranéenne à l'est. Oued Soummam au Nord-Ouest. L'aéroport au Sud. Elle est accessible par la **RN 09** et le boulevard **Ferdjelah Mehand** menant vers l'aéroport.

La zone d'intervention présente un relief relativement plat, le boulevard divise l'aire d'intervention en trois zones

- Zone non urbanisée : composée de constructions illicites, cimetière et des terrains vides.
- Zone urbanisé : composé d'une cité résidentielle SIDALI LABHAR, marché du gros et cité universitaire
- Zone Aéroportuaire se compose aussi d'un lac TAMALEHT et des terres agricoles

Notre aire d'intervention est située dans la partie non urbanisée .Sa proximité avec les différentes limites naturelles (la mer, oued Soummam et le lac) recommande une réflexion percutante pour un plans d'aménagement cohérent donnant une image méritée de la ville.

² Eléments d'introduction à l'urbanisme Maouia Saidouni



Figure 15 : Délimitation et accessibilité à la zone d'Iriyahene .Source : Auteurs.

6.2 Etat de lieu



Figure 16:Etat de lieu de la zone d'Iriyahene .Source : Auteurs

6.3 Les éléments structurants existants de l'aire d'intervention

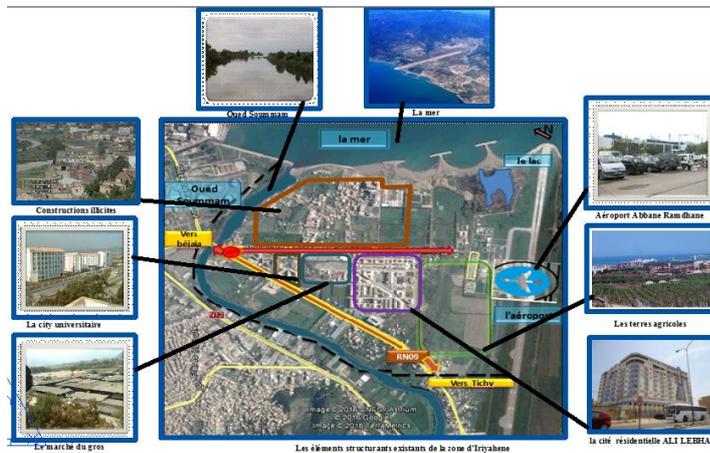


Figure 17:Les éléments structurants existants de la zone d'Iriyahene. Source : Auteurs.

6.4 Schéma de principe d'aménagement Spécifique :

Notre étude de la zone d'intervention nous a permis d'identifier les différentes caractéristiques du site pour une meilleure intégration et de reconnaître les différents paramètres pour l'élaboration d'un schéma de principes d'aménagement adéquat, qui répond aux spécificités du site et pourra solutionner les problèmes majeurs dont souffre cette partie de la ville. Pour arriver à notre schéma de principes d'aménagement nous allons répondre à deux problématiques :

Comment consolider la relation ville/mer ?

Comment consolider la relation ville /ville et articuler la zone d'iriyahene à la ville?



Figure 18:Schéma de principes d'aménagement spécifique. Source : Auteurs



Consolider la relation ville/mer faute de relation directe avec la mer sur cette partie de la ville nous avons opté pour :

1/la création d'une voie littorale pour articuler le site à la mer d'une part et pour diminuer le flux du Boulevard et avoir une meilleure mobilité à l'intérieur du site d'autre part.

Cette voie relie les trois limites naturelles (l'oued Soummam, la mer et le lac Tamelaht) de site d'intervention qui sera aménagé par une esplanade avec des placettes et des aires de détente et de consommation toute au long de la voie littorale

Consolider la relation ville/ville C'est l'aménagement et l'architecture qui seront générateurs d'un changement du cadre de vie quotidien pour faire profiter l'habitant des potentialités de la ville et apporter des réponses à l'attente du touriste. Les zones urbaines devront intégrer le tourisme pour éviter le caractère saisonnier de l'activité.

Nous avons opté pour :

1/Restructurer le tracé urbain en suivant l'ancien tracé cité ali labhar en créant des percées donnant sur la mer par système parcellaire projeté

2/Elargir et Dynamiser le boulevard menant vers l'aéroport en proposant une façade urbaine composée d'habitat intégré et des aires de stationnement rapides tout le long de l'axe pour avoir l'image d'un boulevard urbain.

3/Aménager les terrains libres en construisant des projets enrichissant la ville.

4/ Créer quatre ponts franchissant l'oued Soummam pour articuler la zone d'Iriyahen à la ville

6.5 Proposition de l'APC de Bejaia

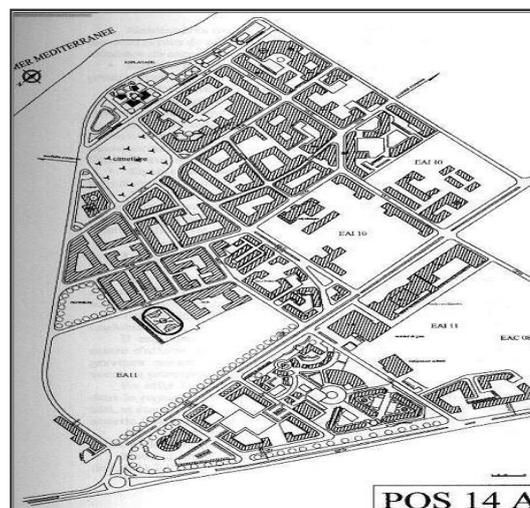


Figure 19:La zone d'Iriyahen Proposition de l'APC de Bejaia Source : APC Bejaia

L'APC de Bejaia a commandé un POS, dans lequel sont spécifiées toutes les interventions prévues. Les propositions retenues sont :

- **Habitat très dense 2060 logements :**

Immeubles de R+6, ponctués par des commerces de proximité, et organisés autour d'un espace intérieur, induisant un espace intérieur-extérieur.

- **Habitat à moyenne densité 1030 logements :**

Maisons jumelées sur petites parcelles, à quatre niveaux.

- **Habitat à faible densité 390 logements :**

Quartier résidentiel de maisons isolées sur parcelles importantes.

- **Equipements d'enseignement :**

- école fondamentale de 11.484.25 m².

- école secondaire de 10.211.00 m²

- école de troisième cycle de 10.472.00 m²

- **Equipements sanitaires :**

- polyclinique de surface foncière de 3.290.00 m²

- **Equipements spécifiques :**

- hôtel international de surface foncière de 10.182.50 m²

- centre multimédia de surface foncière de 10.260.50 m²

- **Equipements culturels :**

- mosquée.- cimetière

7 Plan d'aménagement

La délimitation et la structuration et de l'assiette d'intervention ont engendré 3 zone:

La première : la partie sud : (zone résidentielle + commerces au RDC) créant une façade urbaine donnant sur le boulevard qui mène vers l'aéroport

La deuxième : La façade postérieure est aménagée en zone d'équipements d'accompagnements (sanitaire, éducatifs, sportifs) pour les locataires (espaces semi-privés).

La troisième : la partie nord zone réservée au tourisme est destinée aux parcs d'attractions et les aménagements légers (des kiosque, des espaces de consommation, de détente et de jeux), et le complexe touristique caractérisée par sa proximité de l'oued Soummam, le lac et la mer..

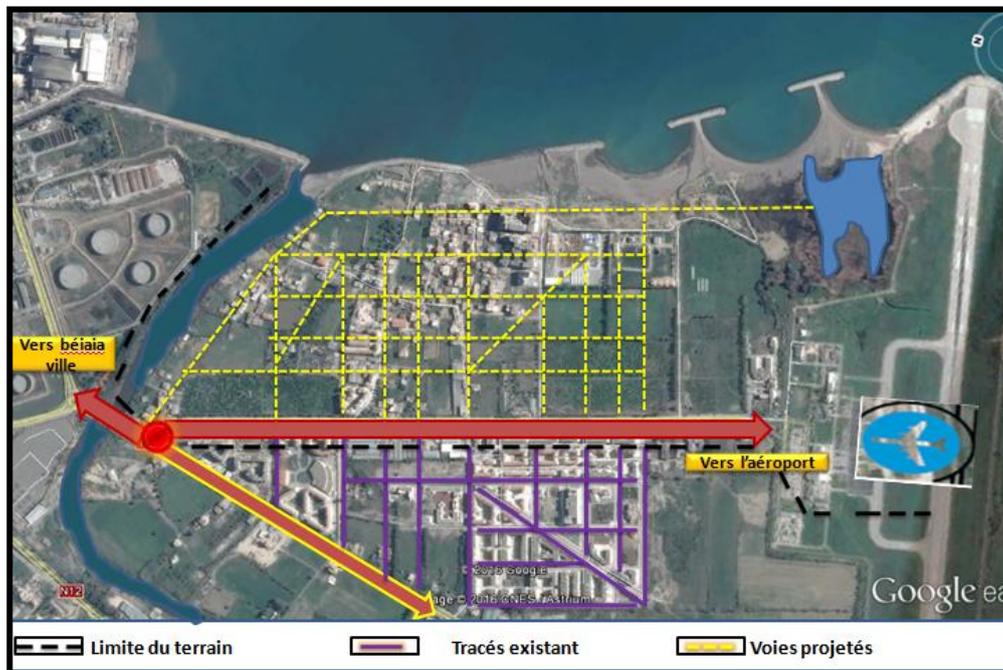


Figure 20 : Les étapes d'élaboration d'un plan d'aménagement Source : auteurs

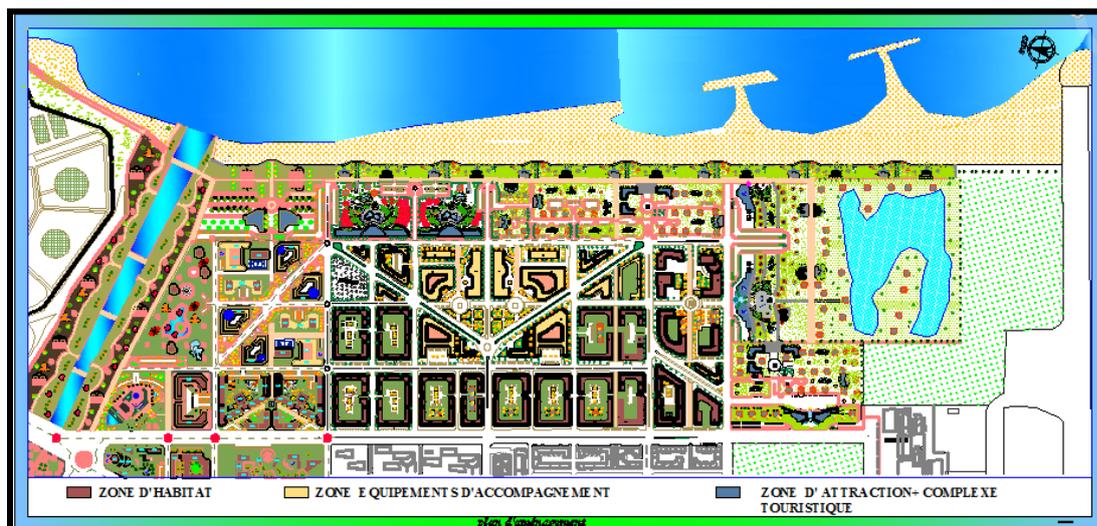


Figure 21 : Plan d'aménagement globale Source : auteurs

7.1 Le mini plan d'aménagement

L'étude de l'aire d'intervention et l'élaboration de plan d'aménagement nous a permis de développer un mini plan d'aménagement pour arriver à mieux comprendre le site et élaborer notre projet.

Notre choix s'est porté sur la partie Nord-Ouest (du côté de Oued Soummam) par rapport à ses particularités et potentialités naturelles, sa localisation stratégique et le flux important autour du boulevard menant vers l'aéroport. Nous proposons un aménagement qui créera une ambiance propre à l'identité de la ville qui lui redonnera le rôle d'élément articulatoire.

7.2 Le programme de mini plan d'aménagement

*** Partie 1(au niveau de boulevard**

Nous avons proposé l'habitat intégré aménagé en commerces au RDC et des deux tours de logements sortant des podiums orientés vers la mer créant une façade urbaine donnant sur le boulevard. Et un hôtel d'affaire ,une banque et un centre commerciale notre projet ponctuel qui donne sur l'oued Soummam au niveau de rend point pour les gens qui arrivent de l'aéroport et assuré une fonctionnalité *

*** La partie centrale du site comprends:**

Pour objectif d'assuré la continuité et la mixité urbaine entre l'entité 1 et la mer nous avons proposé une façade postérieure est aménagée en zone d'équipements d'accompagnements (enseignements, sanitaires, culturels) pour les locataires (espaces semi-privés). ainsi que des espaces verts et des jardins publics.

Musée maritime
Centre sportif

École primaire Bibliothèque
Ecole de voile

Centre de mise en forme
Restaurant

Insérer un parc aquatique côté de l'oued Soummam.

*** Valorisation des plages:**

L'objectif est de rendre l'accessibilité publique aux plages, cela à travers:

- L'élargissement, l'artificialisation et le rechargement des plages pour permettre aux publics de profiter du soleil de la méditerranée.
- la création d'aires de stationnement le long de vois littoral

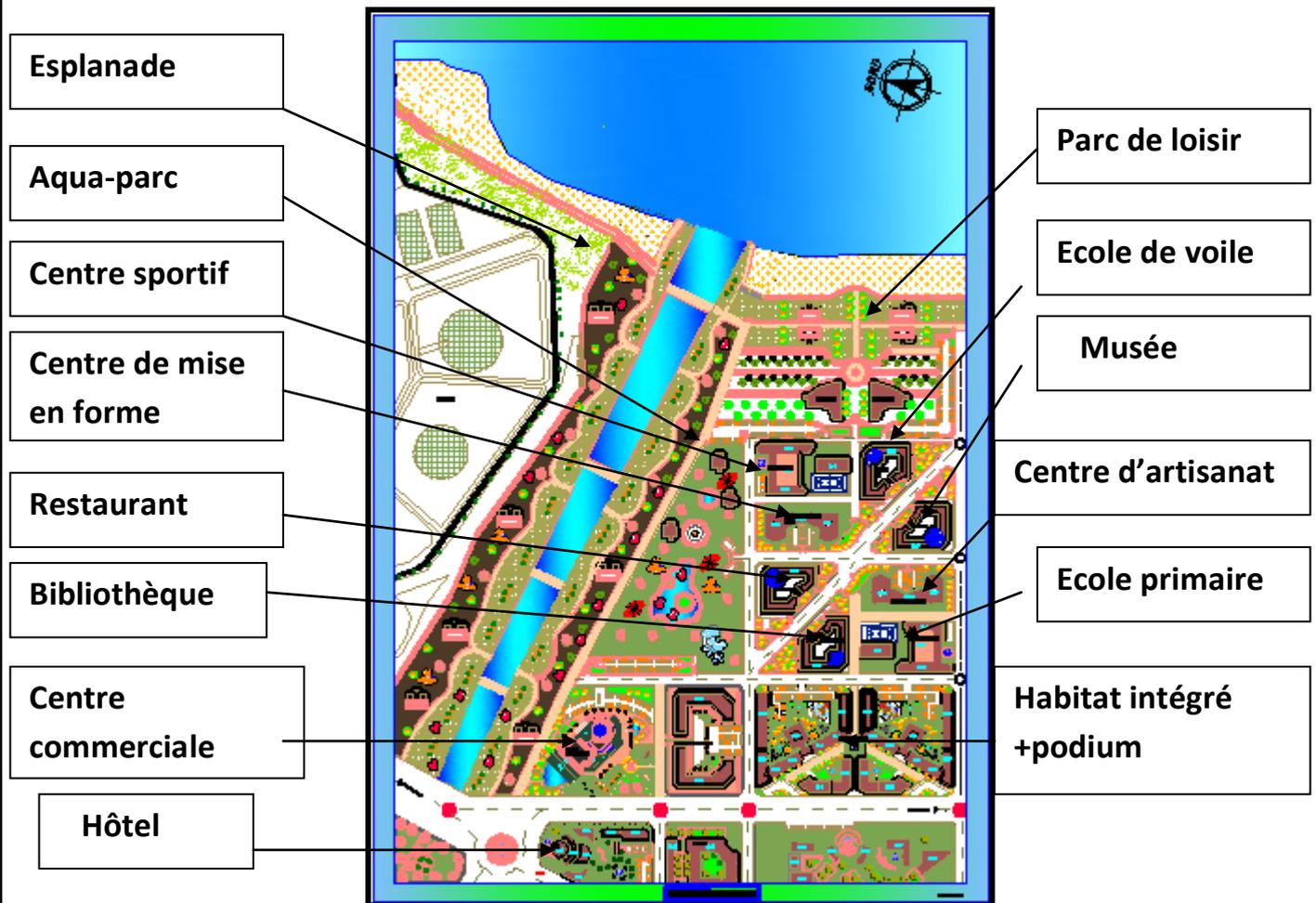


Figure 22 : Le mimi plan d'aménagement Source : auteurs

8 Le plan masse

Un bon projet c'est celui qui met en valeur son voisinage immédiat c'est la que commence notre principe du plan de masse.

Après avoir déterminé le programme du mini plan d'aménagement nous avons opté à travailler sur la partie ouest comportant (l'habitat, le parc aquatique, l'hôtel et le centre commercial).

L'accessibilité :

Accès principal : par une route mécanique qui se projettent sur le boulevard se qui nous a mené a projeté une aire de stationnement près du parc aquatique

Accès secondaire : piétonne en traversant les voies de circulation qui donne sur la placette et les berges de l'oued cela pour réduire le flux sur l'accès principal.



Figure 23 : Le plan de masse Source : auteurs

9 Le projet

« L'architecture est un art qui doit être contaminé par la vie. On doit d'abord chercher les empreintes d'un lieu ; définir les contraintes qui stimulent la création ; assurer une continuité entre l'ancienne et le nouveau ; il ne s'agit pas de faire le bâtiment qui manque, mais de défendre l'identité de lieu »³

L'idée de concevoir un centre commercial c'est apporter une nouvelle vision et dimension à l'habitat englobant la notion touristique et économique et offrir des perspectives différentes (les vues panoramiques sur la mer et l'oued Soummam, le shopping, des espaces de consommation internes L'idée de concevoir un centre commercial c'est apporter une nouvelle vision et dimension à l'habitat englobant la notion touristique et économique et offrir des perspectives différentes (les vues panoramiques sur la mer et l'oued Soummam, le shopping, des espaces de consommation internes donnant sur la mer ainsi quelques uns externes).

Comme le terrain de notre projet à une forme irrégulière nous avons pris pour notre conception l'oued et le boulevard Ferdjalah Mehand menant vers l'aéroport comme des éléments structurants du terrain.

Ensuite nous avons divisé le terrain en deux parties :

La première : une placette donnant sur l'habitat et le boulevard aménagée en espaces de jeux et de détente pour les locataires et les voyageurs, dès leur sortie de l'aéroport. Elle est considérée comme un espace préparatif à l'accès de notre projet et pour objectif d'assurer la continuité et le dialogue avec l'environnement.

La deuxième donnant sur l'oued ,le principe d'alignement est marqué par l'implantation de notre centre commerciale selon les deux axes projeté pour assuré la continuité urbaine et par le concept du mouvement nous voulons mettre en avant les dimensions de la manifestation spatio-

³ Renzo Piano

temporelle de notre thématique d'une part et la morphologie (Source de la métaphore caractérisée par son inspiration du bateau) de la ville littorale, d'autre part. Cela nous permettra de créer un contraste formel du projet dans son environnement pour une bonne intégration donnant sur la mer ainsi quelques uns externes).

9.1 Distribution des fonctions

Nous avons réparti les fonctions prenant en compte le type d'activités et la vocation du projet

On accède au projet par :

Un accès principal à partir de la placette , deux entrées secondaires à partir de l'esplanade pour réduire le flux sur l'accès principal plus, des accès spéciaux pour la cafétéria et le restaurant avec sa terrasse donnant sur la placette et les berges de l'oued et un accès de secours.

Le RDC et les deux étages sont marqués par la diversité d'activités de commerces et de loisirs, organisés de manière qu'ils se complètent, Ils comportent des espaces d'attente

Au premier étage nous trouvons une piscine orientée vers l'oued et la mer qui profite aux gens par sa vue panoramique.

Le dernier étage destiné aux restaurants et les snacks bar avec des terrasses bénéficiant d'une vue panoramique sur la mer et oued Soummam.

Pour les façades, nous avons utilisé des couleurs claires (blanc et bleu) et de petites ouvertures circulaires en référence aux éléments de la mer (bateau) en respectant les particularités des villes littorales.

Pour les traitements, nous avons utilisé des baies vitrées pour la vue agréable sur la mer, des éléments horizontaux marquant l'entrée des boutiques et leurs rôles techniques (comme des brises solaires), des pergolas pour les terrasses.

9.2 Conclusion :

En conclusion, nous avons acquis un ensemble de connaissances sur les villes littorales relatives à leur contexte en générale, au plan architectural et urbanistique en particulier, à la manière de penser un projet d'architecture ou d'aménagement urbain dans le but d'une meilleure mise en valeur de leur environnement immédiat. Comme l'a évoqué l'architecte Jean Baladur « un bon projet est celui qui met en valeur son environnement immédiat ». Cette manière de penser permet également une meilleure intégration du projet dans son environnement (rapport site/ projet) et comme l'a dit aussi l'architecte Jean Nouvelle « chaque site voir chaque quartier a son architecture ».

La qualité de vie de la ville littorale ne sera meilleure et équilibrée que si nous tenons compte des données architecturales et urbanistiques de la ville côtière en général et de l'habitat en particulier.

Références bibliographiques

Ouvrage :

- Feraud. Histoire des villes de la province de Constantine Bougie, Constantine, 1869, page 50.
- Kheladi Mokhtar urbanisme et systèmes sociaux « la planification urbaine en Algérie», 1991.opu
- Maouia Saidouni Eléments d'introduction à l'urbanisme. Ed Casbah.
- Norbert Calderaro Et Jérôme Lacrouts le littorale protection, mise en valeur et aménagement des espaces littoraux.