

UNIVERSITE DE BLIDA 1

Faculté des Sciences de Technologie

Institut d'Architecture et d'urbanisme



MASTER 2

Architecture et projet urbain

Mémoire de master

**REQUALIFICATION DE L'ENTITE DE
L'ANCIEN PORT DE BEJAÏA.
STATION SUBURBAINE**

Présenté par :

BENMERZEG Karim

SILMI Abderrahim

Encadreur :

Mr. M. Kaci

Co-encadreur :

Mr. L.KARRA

Mme. BENTERKIA

2014-2015

REMERCIEMENTS

TOUT D'ABORD NOUS REMERCIONS DIEU TOUT PUISSANT, D'EXISTER
ET DE
VIVRE SUR CETTE PLANÈTE
NOUS REMERCIONS NOS CHERS PARENTS, QUI ONT TANT
CONTRIBUÉ À LA
RÉUSSITE DE NOS ÉTUDES ET À QUI ON SERA ÉTERNELLEMENT
RECONNAISSANTS.
NOUS REMERCIONS NOTRE ENCADREUR MR M.KACI, NOS CO-
ENCADREUR MR L.KARRA, ET AUSSI MME BENTERKIA) POUR LEUR
SUIVI ET LEUR AIDE PRÉCIEUSE AU COURS DE TOUTE L'ANNÉE.
NOUS REMERCIONS TOUS CE QUI ONT CONTRIBUÉ DE LOIN OU DE
PRÈS À
CE MODESTE TRAVAIL, EN PARTICULIER LES ORGANISMES ; LA DUC,
L'APC ET LE BET « AKHAM » DE BEJAIA.
NOS REMERCIEMENTS LES PLUS SINCÈRES À NOS AMIS, QUI NOUS
ONT
SUPPORTÉ, ET SOUTENU TOUT LE LONG DE NOTRE CURSUS.

DÉDICAGES

JE DÉDIE CE MODESTE TRAVAIL À :

-A MES TRÈS CHERS PARENTS POUR L'AMOUR, LE SACRIFICE,
L'AFFECTION, LE SOUTIEN ET LA COMPRÉHENSION DONT ILS M'ONT
ENTOURÉ

-A MA PETITE ET GRANDE FAMILLE

- A MON GRAND FRÈRE SOFIANE QUI JE NE POURRAIS JAMAIS
REMERCIER POUR TOUT CE QUI M'A APPRIS

-A MON BINÔME ABDERRAHIM ET SA FAMILLE

-A MES MEILLEURES AMIS AYOUB, REDHA ET MOHAMED AINSI QUE
TOUS LES AMIS DE : TIARET, BLIDA, BOUGIE.

-A TOUTES LES PERSONNES AYANT CONTRIBUÉ À LA BONNE
MARCHE DE NOTRE MÉMOIRE ET QUE J'AI OUBLIÉ DE CITER.

B.KARIM

DÉDICACES

JE DÉDIE CE MODESTE TRAVAIL À CELLE QUI M'A DONNÉ LA VIE, LE
SYMBOLE DE TENDRESSE, QUI S'EST SACRIFIÉE POUR MON BONHEUR
ET MA RÉUSSITE, À MA MÈRE
A MON PÈRE, ÉCOLE DE MON ENFANCE, QUI A ÉTÉ MON OMBRE
DURANT
TOUTES LES ANNÉES D'ÉTUDES, ET QUI A VEILLÉ TOUT AU LONG DE
MA VIE
À M'ENCOURAGER, À ME DONNER L'AIDE ET À ME PROTÉGER.
VOS PRIÈRES, VOTRE BÉNÉDICTION ET VOTRE PATIENCE ÉTAIENT
POUR MOI LE PRINCIPAL SUPPORT POUR QUE JE PUISSE ARRIVER À
MON BUT.
QUE DIEUX VOUS GARDE, VOUS COMBLE DE SANTÉ, ET VOUS
DONNE LONGUE VIE.

A MES ADORABLES FRÈRES
ET SŒUR

À MA GRANDE MÈRE LA MÉMOIRE DE LA GRANDE DAME QUI A TANT
SACRIFIÉ POUR NOUS, MES ONCLES, CHEIKH KERKAR ET ÂMO SIDALI
A TOUS LES MEMBRES DE MA FAMILLE PETITE ET GRANDS
A MON BINÔME KARIM, ET SA FAMILLE.
SAN OUBLIER « DJMAAT EL-BAB »

A MES AMIS ET AMIES
A TOUS CEUX QUI ME SONT CHÈRES.
A TOUS CEUX QUI M'AIMENT.
A TOUS CEUX QUE J'AIME.

S.ABDERRAHIM

Table des matières :

Remerciements

Dédicaces

Table des matières

Table des figures

Chapitre I :CHAPITRE INTRODUCTIF

1.1 INTRODUCTION GENERALE.....	(1-5)
1.1.1 Introduction à la thématique générale du master.....	1-2
1.1.2 Introduction au thème spécifique	3
1.1.3 Thématique spécifique « Renouvellement urbain en ville portuaire ancienne.	4
1.1.4 Presentation succincte du cas d'étude	5
1.2 PRESENTATION DE LA PROBLEMATIQUE.....	(6-7)
1.2.1 Problématique général de l'aire d'étude.....	6
1.2.2 Problématique Spécifiique de l'aire d'intervention	7
1.3 APPROCHE METHODOLOGIQUE	8
1.4 INSCIPRTION DANS LA PROBLEMATIQUE DU MASTER.....	8

Chapitre II : ETAT DE L'ART

2.1 LE RENOUVELLEMENT URBAIN	(9-12)
2.1.1 Historique sur le renouvellement urbain.....	9
2.1.2 Genèse de la notion de renouvellement urbain.....	9
2.1.3 Le Les opérations du renouvellement urbain	10
2.1.4 Les enjeux du renouvellement urbain	10
2.1.5 Le centre ancien / centre historique	11
2.1.6 Le renouvellement urbain en quartier ancien	12
2.2 RELATION VILLE-PORT	(12-14)
2.2.1 « Ville-port »	12-13
2.2.2 La relation entre le centre-ville, le port et la mer.....	13
2.2.3 La « reconquête » urbaine du <i>waterfront</i>	13
2.2.4 Le concept du littoral	13
2.2.5 Le concept du port	14
2.2.6 La mer des villes	14
2.2.7 Villes côtières et villes portuaires	14
2.3 LE PORT DE PLAISANCE	15-17

2.3.1 ANALYSE D'EXEMPLES	18-24
2.4 CONCLUSION	25
Chapitre III : CAS D'ETUDE : VILLE DE BEJAIA	
3.1 GENESE ET EVOLUTION.....	(26-34)
3.1.1 Présentation de la ville	26
3.1.2 Situation territoriale	26
3.1.3 Relief.....	27
3.1.4 Processus de formation et de transformation de la ville de Bejaia.....	28-33
3.1.4 Synthèse	33-34
3.2 LECTURE MORPHOLOGIQUE DES ELEMENTS DE COMPOSITION URBAINE	(34-43)
3.2.1 Les limites	35
3.2.2 Les Portes	36
3.2.3 Les Parcours	37
3.2.4 Les places	38-39
3.2.5 Les Equipements	40
3.2.1 Découpage des ilots	41-43
3.3 LECTURE TYPOLOGIQUE DU CADRE BATI.....	(43-47)
3.4 SYNTHESE.....	(47-49)
3.4.1. Bilan et diagnostic « Plan de structure ».....	48
3.4.2. Actions et recommandations « Schéma de structure »	49
3.5 OPTION D'AMENAGEMENT	(50-55)
3.5.1 Etapes d'élaboration du plan d'aménagement	50-54
3.5.2 Plan d'aménagement	55
3.5.3 Intervention Architectural	56-57
3.5.4 Dossier graphique « Plans-Coupes-Façades-Perspectives ».....	58-64
4. CONCLUSION GENERALE.....	65
5. BIBLIOGRAPHIE	

Table des figures :

Figure 1.1 : Aire d'intervention	6
Figure 1.2 : Mur de clôture portuaire	6
Figure 1.3 : carte de l'air d'intervention	7
Figure 2.1 : Les six phases de l'évolution des relations ville-port.....	13
Figure 2.2 : Carte de la Situation géographique de la ville	18
Figure 2.3 : MASTER PLAN 2010-2029	18
Figure 2.4 : Plan de masse	19
Figure 2.5 : Carte de situation géographique de Marseille	21
Figure 2.6 : Carte Périmètre d'Euroméditerranée	21
Figure 2.7 : Carte Périmètre de la cité de la méditerranée	22
Figure 2.8 : Carte d'intervention d'Euroméditerranée	22
Figure 2.9 : Carte Plan de la ZAC Cité de la Méditerranée	24
Figure 3.1 : Carte de la Situation géographique de la ville.	26
Figure 3.2 : Carte des limites administratives de la ville.	26
Figure 3.3 : Carte d'accessibilités de la ville.	26
Figure 3.4 : CARTE QUI MONTRE LES DIFFERENTES PARTIE DE LA VILLE.....	27
Figure 3.5 : COUPE SCHEMATIQUE QUI MONTRE LES DIFFERENTS NIVEAU DE LA VILLE.....	27
Figure 3.6 : La position géographique privilégiée de la région de Bejaia	28
Figure 3.7 : Carte de Bejaïa à l'époque romaine	29
Figure 3.8 : Carte de Bejaïa à l'époque Hammadite	29
Figure 3.9 : Carte de Bejaïa à l'époque Espagnole	30
Figure 3.10 : Carte de Bejaïa à l'époque Turque	30
Figure 3.11 : Carte de Bejaïa à l'époque Française « 1833-1871 »	31
Figure 3.12 : Carte de Bejaïa à l'époque Française «1871-1920	32
Figure 3.13 : Carte de Bejaïa à l'époque Française «1953-1962 »	32
Figure 3.14 : Carte de Bejaïa actuellement « 1962.....à nos jours »	33
Figure 3.15 : Carte de Synthèse de la ville de Bejaïa.	34

Figure 3.16 : Carte de limites naturelles et artificielles.	35
Figure 3.17 : Carte des portes de la ville de Bejaia	36
Figure 3.18 : Carte des Parcours de la ville de Bejaia	37
Figure 3.19 : Carte des Places de la ville de Bejaia	38
Figure 3.20 : Carte des Equipements de la ville de Bejaia	40
Figure 3.21 : Carte de découpage des ilots de la ville de Bejaia	41
Figure 3.22 : Axonométrie du tissu traditionnel	42
Figure 3.23 : dessin d'élargissement de la rue trezel	42
Figure 3.24 : Morcellement de la rue trezel	42
Figure 3.25 : parois de la rue trezel	42
Figure 3.26 : parois de la rue Fatima	42
Figure 3.27 : remembrement de la rue Fatima	42
Figure 3.28 : Evolution du bâti dans l'îlot	43
Figure 3.29 : Carte Typologies de l'habitat de la ville de Bejaia	44
Figure 3.30 : Exemple d'une maison traditionnelle	44
Figure 3.31 : Ilot du tissu colonial	45
Figure 3.32 : Détails cadre bâti Ilot colonial	46
Figure 3.33 : image de la cité	46
Figure 3.34 : Plan de la cité	46
Figure 3.35 : Exemple d'un logement desservi par une coursive	46
Figure 3.36 : Plan de structure de la ville de Bejaia	48
Figure 3.37 : Schéma de structure de la ville de Bejaia	49
Figure 3.38 : Carte de l'état du bâti de la ville de Bejaia	50
Figure 3.39 : coupe sur le site d'intervention	51
Figure 3.40 : Schéma de la première intervention	51
Figure 3.41 : Schéma de la Deuxième intervention	52
Figure 3.42 : Schéma de la troisième intervention	53
Figure 3.43 : Schéma de la Quatrième intervention	54
Figure 3.44 : Coupe schématique sur la descente en cascade	54

Figure 3.45 : PLAN D'AMENAGEMENT	55
Figure 3.46 : Schéma des projets choisie	56
Figure 3.47 : Plan du RDC	58
Figure 3.48 : Coupe B-B.....	58
Figure 3.49 : Plan du 1 ^{er} étage	59
Figure 3.50 : Coupe C-C	59
Figure 3.51 : Plan du 2eme étage	60
Figure 3.52 : Coupe D-D	60
Figure 3.53 : Façade de la station de bus + parking à étage	61
Figure 3.54 : Façade de la galerie commercial	61

CHAPITRE I :
INTRODUCTION

CHAPITRE I : INTRODUCTION

1.1. INTRODUCTION A LA THEMATIQUE GENERALE 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** : la ville considérée comme un espace stratifié, c'est-à-dire constitué de différents niveaux de projet correspondant à autant d'échelles spatiales (réseau viaire, îlot, unité parcellaire...) et de réalisations relevant chacune d'acteurs et de logiques spatiales différents.

*Le deuxième aborde les **méthodes du projet urbain**, et reprend en écho aux qualités de la forme urbaine traditionnelle, l'idée de décomposition des temps et des acteurs de projets en

1. Bonillo J. L., Contribution à une histoire critique du projet architectural et urbain, Thèse d'H.D.R., Laboratoire INAMA, E.N.S.A.Marseille, (Mars 2011)

2 Devillers, Ch., « Le projet urbain », in Architecture : recherche et action, Actes du colloques des 12 et 13 mars 1979 à Marseille/Palais des Congrès, Paris, Ministère de l'Environnement et du cadre de vie, CERA/ENSBA. Concernant cet auteur, voir également: Devillers, Ch., Pour un urbanisme de projet, mai 1983 ; et Conférences paris d'architectes, pavillon de l'arsenal 1994 – Christian Devillers, Le projet urbain, et Pierre Riboulet, La ville comme oeuvre, Paris, éd. du Pavillon de l'arsenal, 1994.

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

CHAPITRE I : INTRODUCTION

fonction de deux échelles : celle de la définition du fragment urbain et celle de la conception de l'édifice.

* Le troisième s'attaque à la difficile question des **logiques institutionnelles et procédurales**. L'auteur se livre à une critique en règle de l'urbanisme opérationnel et pointe l'absence de vision spatiale, l'abstraction du règlement par rapport à la notion traditionnelle de règle ; une nuance qu'il illustre par l'évolution des notions d'alignement et de gabarit. C'est l'alternative à l'urbanisme au travers de la notion de 'Projet Urbain', qui se définit en filigrane de l'ensemble de ces propos qui nous permettront de construire une démarche de substitution au sein de laquelle l'histoire et le territoire constitueront les dimensions essentielles.

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

« Sans refléter une doctrine au sens étroit du terme, l'idée de projet urbain renvoie cependant à un point de vue doctrinal qu'on s'efforce de substituer à un autre : l'urbanisme opérationnel, et qui peut s'exprimer plus ou moins en fonction de seuils »⁴.

Il s'agira alors, d'une part, de développer les outils de définition, de gestion et de contrôle de la forme urbaine et de réintroduire la dimension architecturale et paysagère dans les démarches d'urbanisme, et, d'autre-part, situer la démarche du projet urbain entre **continuité avec les données de la ville historique et référence à l'expérience de la modernité**.

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

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

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

L'histoire des villes, quant à elle, nous enseigne la permanence des tracés (voieries, parcellaires...) et l'obsolescence parfois très rapide des tissus. Il convient donc à partir de la production courante d'aujourd'hui (types, programmes, financements et procédés constructifs habituels des maîtres d'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

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

CHAPITRE I : INTRODUCTION

1.1.2. Introduction au thème spécifique « Le renouvellement urbain » :

Depuis qu'elles existent, les villes se renouvellent en permanence à l'initiative des particuliers ou de la puissance publique. Le phénomène peut prendre des formes diffuses : des immeubles sont transformés, réhabilités ou remplacés après avoir été détruits. Mais il peut également prendre la forme de vastes opérations de restructuration portant sur des quartiers entiers.¹

En Europe Ils ont cherché à faire du renouvellement urbain un axe majeur de leurs politiques urbaines en liaison avec de nouvelles composantes de ces politiques comme la mixité urbaine, la mixité sociale, le développement durable et la lutte contre l'étalement urbain. Le concept de renouvellement urbain a même fait son entrée dans la sphère juridique en l'an 2000.

Il est en effet difficile de vouloir faciliter, orienter, voire organiser les mutations du tissu urbain, lorsqu'elles ne se produisent pas spontanément du seul fait du jeu du marché, sans avoir recours au droit. C'est pourquoi après avoir recherché l'origine de ces nouvelles politiques de renouvellement urbain et s'être interrogé sur leurs enjeux, on donnera quelques éléments sur les caractéristiques auquel cet ouvrage est consacré.



Le renouvellement urbain désigne l'ensemble des interventions mises en œuvre dans les quartiers en crise, en vue d'améliorer leur fonctionnement et de favoriser leur insertion dans la ville. Ces interventions empruntent plusieurs voies et vont de la restructuration des immeubles de logements, l'amélioration de la desserte des transports, la création de nouveaux services publics, à l'implantation d'entreprises et l'accompagnement social des habitants. Car en réalité, s'il s'agit bien de changer la ville, de la renouveler, de modifier fondamentalement et durablement la physionomie des quartiers en difficulté, c'est pour changer la vie des habitants, ne pas dissocier l'urbain du social. L'idée, c'est de mettre le projet urbain au service du projet social. »

Quel type d'opérations ?

Devant la diversité des situations, la taille des sites étant aussi très variable, les réponses aux problèmes qui se posent ne sont, évidemment, pas les mêmes. Parmi les opérations entreprises ou envisagées, on peut citer la réhabilitation de l'habitat qui passe parfois par la démolition, le changement d'usage des bâtiments, la reconstruction, les interventions sur les copropriétés dégradées. il a été nécessaire de réaménager les espaces extérieurs. Créer de nouvelles voies, mettre en place un mode de transport public ou réaménager celui qui existe. Pour faciliter le flux en sens inverse, il est indispensable aussi d'implanter des structures susceptibles de les attirer : centres culturels, commerciaux, sportifs, etc.²

¹ Origines, enjeux et encadrement juridique des politiques de renouvellement urbain, HENRI JACQUOT.

² Renouvellement urbain L'urbanisme au service du social, Marion Desjardins.

1.1.3. Thématique spécifique « Renouveau urbain en ville portuaire ancienne :

Y a-t-il une spécificité du renouvellement urbain en quartier ancien ?

Deux enjeux majeurs fondent les actions de renouvellement urbain en quartier ancien : la persistance d'un parc immobilier très dégradé, et son corollaire, la « ghettoïsation » de certains quartiers.

- Premier enjeu : remettre à niveau l'habitat des quartiers anciens. Il reste de nombreux quartiers anciens au parc immobilier dégradé, démontrant que les formes de réinvestissement antérieures n'ont pas abouti. Il faut passer d'urgence à une nouvelle phase de l'approche des quartiers anciens.

- Deuxième enjeu : lutter contre la ghettoïsation dans les centres villes.

Il faut bien, en fin de compte, admettre que le processus permanent de valorisation-dévalorisation à l'œuvre dans les agglomérations touche tout autant les centres villes anciens que la périphérie.³

Tout parc dégradé en mauvais état, et/ou avec une mauvaise qualité résidentielle et un Environnement déqualifié, est un facteur de marginalisation sociale. Ce Processus peut conduire à un dysfonctionnement du marché immobilier privé, abandonné par

Ses acteurs habituels, et où le seul marché actif est celui de l'exploitation de la pauvreté.

Il est maintenant avéré qu'un centre ancien qui ne fait pas l'objet d'un investissement public régulier ne reste pas spontanément en état de marche ; que les seuls mécanismes du réinvestissement privé ne permettent pas de sauvegarder l'équilibre des fonctions d'une part, le maintien d'une fonction habitat diversifiée d'autre part.

La ville portuaire est reconnue comme une entité géographique et physique Bien distincte, elle doit quelque part exister dans l'imaginaire collectif d'une frange de La société littorale. L'appartenance même à cette entité, doit trouver son fondement, dans La présence de l'eau à laquelle la ville portuaire s'identifie.

La ville portuaire nécessite donc une approche particulière à l'origine outil pour cette activité spécifique, elle se doit aujourd'hui d'opérer une mutation.

Dans le cadre de cette mutation, **la ville se retrouve face à deux problématiques majeures culturelles ; au sens où la mutation de l'activité devient identitaire, et urbaine, c'est pourquoi, le projet « ville et port », mais également le renouvellement urbain du centre-ville, et la valorisation de la façade maritime.**

Ainsi, les projets villes- ports participent à la réouverture de la ville sur son port et son littoral et donc sur la mer par les espaces publics, les équipements, l'organisation des différents tissus et les activités de loisirs et de plaisance, sur le même alignement que les logements, hôtellerie et restauration qui renforcent le caractère commercial et économique de la façade urbaine.

³ Renouveau urbain L'urbanisme au service du social, Marion Desjardins.

1.1.4. Présentation succincte du cas d'étude :

« La mer nous fascine, la mer a toujours présenté à l'homme un mystère abstrait et des horizons à conquérir, une source d'espoirs et d'admiration ». ...Christophe COLOMB.

Avec 1200 km de côte, le littoral algérien a été depuis l'antiquité l'espace le plus sollicité, son climat et sa géographie, son ouverture sur le bassin méditerranéen, ont favorisé son corollaire à l'urbanisation, 65% de la population, sont concentrés au nord, sur à peine 4% de territoire national, on trouve une forte densité de la population dans ces villes, (Alger, Oran, Annaba, Skikda, Mostaganem et Bejaia). L'urbanisation du littoral doit susciter beaucoup de questions à travers différentes problématiques; ces espace de plus en plus prisé par divers secteurs et ceux-ci doivent cohabiter dans un seul et unique lieu et coexister dans un urbanisme durable.



Choix de la ville: Pourquoi la ville de Bejaïa?

Le choix du site doit présenter un potentiel d'étude ; il doit remplir certaines conditions afin d'y assurer une lecture conforme à l'analyse de notre problématique. Présentant un potentiel historique, économique et touristique important, architecturalement et urbanistiquement parlant la ville de Bejaïa répond pertinemment à nos besoins.

La beauté de la ville de Bejaia et de ses sites lui confère un statut important que ce soit à l'échelle nationale qu'internationale et une vocation touristique indéniable son passé riche en rebondissements historiques. Tous ces éléments présentent des particularités à une des plus importantes villes de la Méditerranée. Mais cette ville ne profite pas de ses potentialités et elle souffre des plusieurs problèmes dont son front de mer délaissé, occupé par des activités portuaires et industrielles créant une **rupture ville/ mer**.

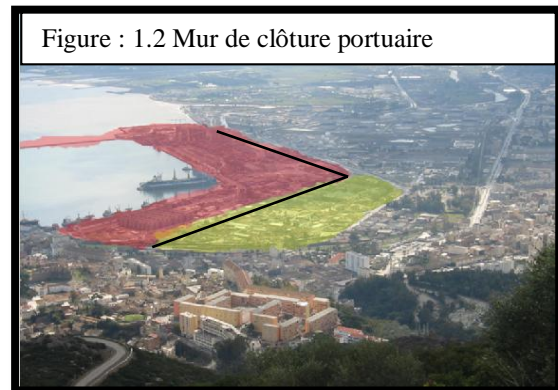
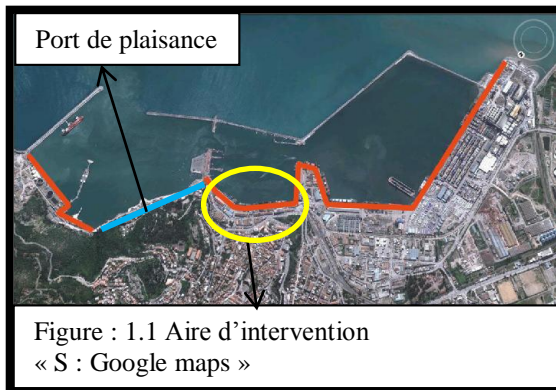
Il nous paraît nécessaire de faire ressortir tous ces atouts et ces problèmes, et notre travail consiste à **requalifier son espace afin de le rendre cohérent, fonctionnel et identifiable en tenant compte de son centre historique**.

1.2 PRESENTATION DE LA PROBLEMATIQUE :

1.2.1. Problématique générale de l'aire d'étude : La Rupture ville-mer:

L'absence du contact entre la ville et le front de mer avec le mur de clôture des ports
Le seul contact physique avec la mer est assuré par le port de plaisance à l'est.

L'occupation d'une bonne partie de la bande littorale par la zone industrielle, le port pétrolier et les dépôts, hangar ...etc. Ce qui a engendré une rupture entre la ville et la mer.
L'architecture de la partie front de mer est sommaire avec, d'un côté des baraquements et les aires de dépôt et des hangars et de l'autre côté une structure de zone portuaire.
Ce tissu fonctionne d'avantage 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.



1.2.2. Problématique spécifique de l'aire d'intervention :

Le choix du site c'est porter sur « LE VIEUX PORT »

Son accessibilité, sa double appartenance côté mer et coté urbain « noyau historique » et vu que c'est une friche urbaine remplie d'hangars et de dépôts désaffectés, Il présente beaucoup de potentialités qui pourraient apporter un nouveau souffle à la ville.

-Le site est délimité au nord par le noyau historique au sud par la mer à l'ouest par le port commercial et à l'est par le port de plaisance et le port pétrolier.

Trois contraintes importantes existent sur le site qu'on ne doit pas négliger :

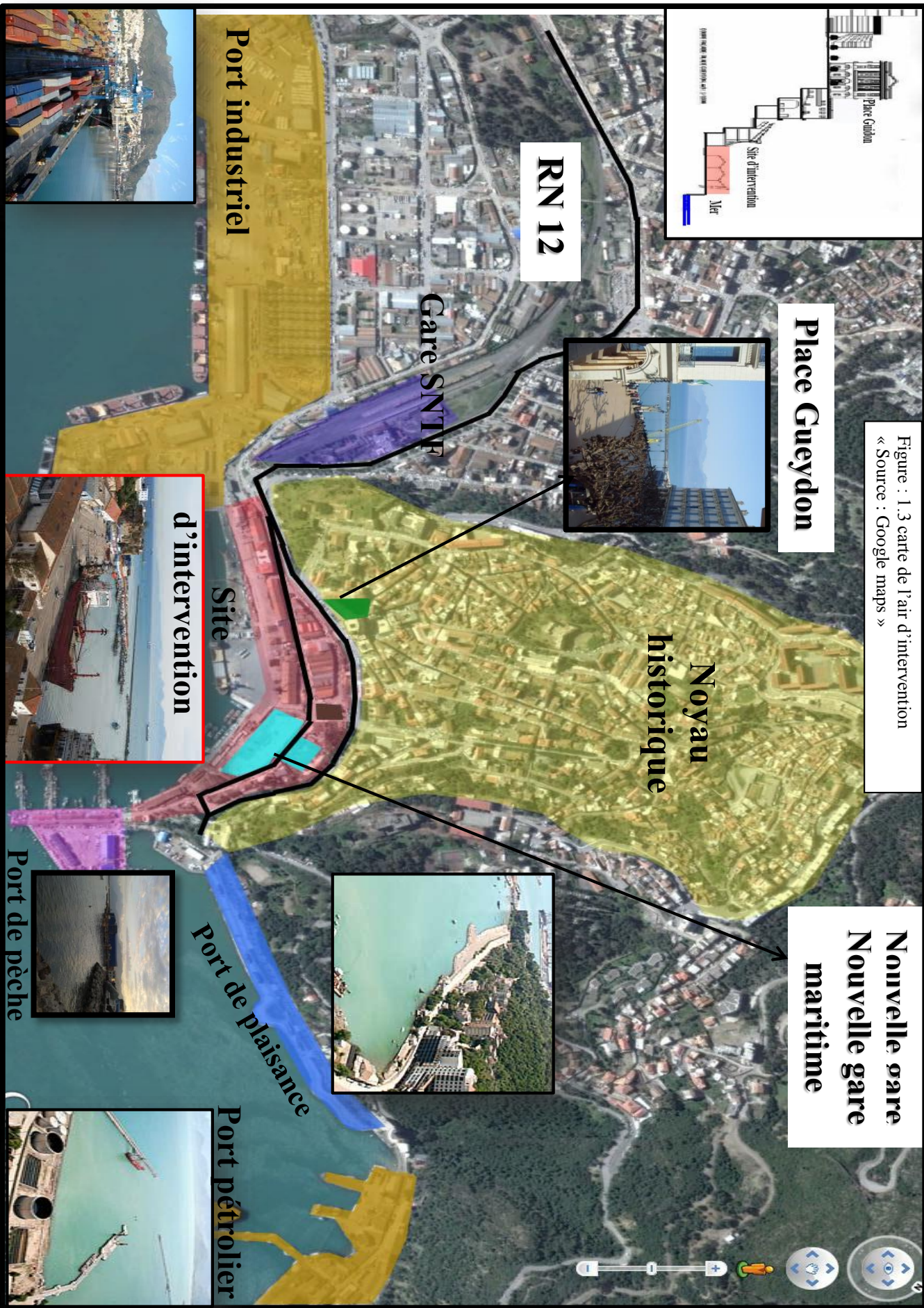
- La rupture physique et brutale entre la ville et le port
- La construction d'une nouvelle gare maritime et la présence de la gare ferroviaire ce qui va engendrer un flux important.
- La proximité de la vieille ville.

Notre intervention sur le site vise la requalification de l'espace, ce qui va apporter un changement radical, et le plus important c'est de relier la ville à son port en prolongeant le tissu urbain vers la mer en passant par les espaces les plus importants (place Gueydon)
La place Gueydon est presque le seul contact visuel avec la mer cela doit être pris en considération pour ne pas le gâcher et cela avec l'intégration du projet avec le respect du gabarit

Un élément historique est présent sur le site qui est la porte SARAZINE « BAB EL BHAR » qui va être Sauvegardée, Il y a aussi la présence du Port de pêche, qui va être Renforcé avec des activités d'accompagnement.

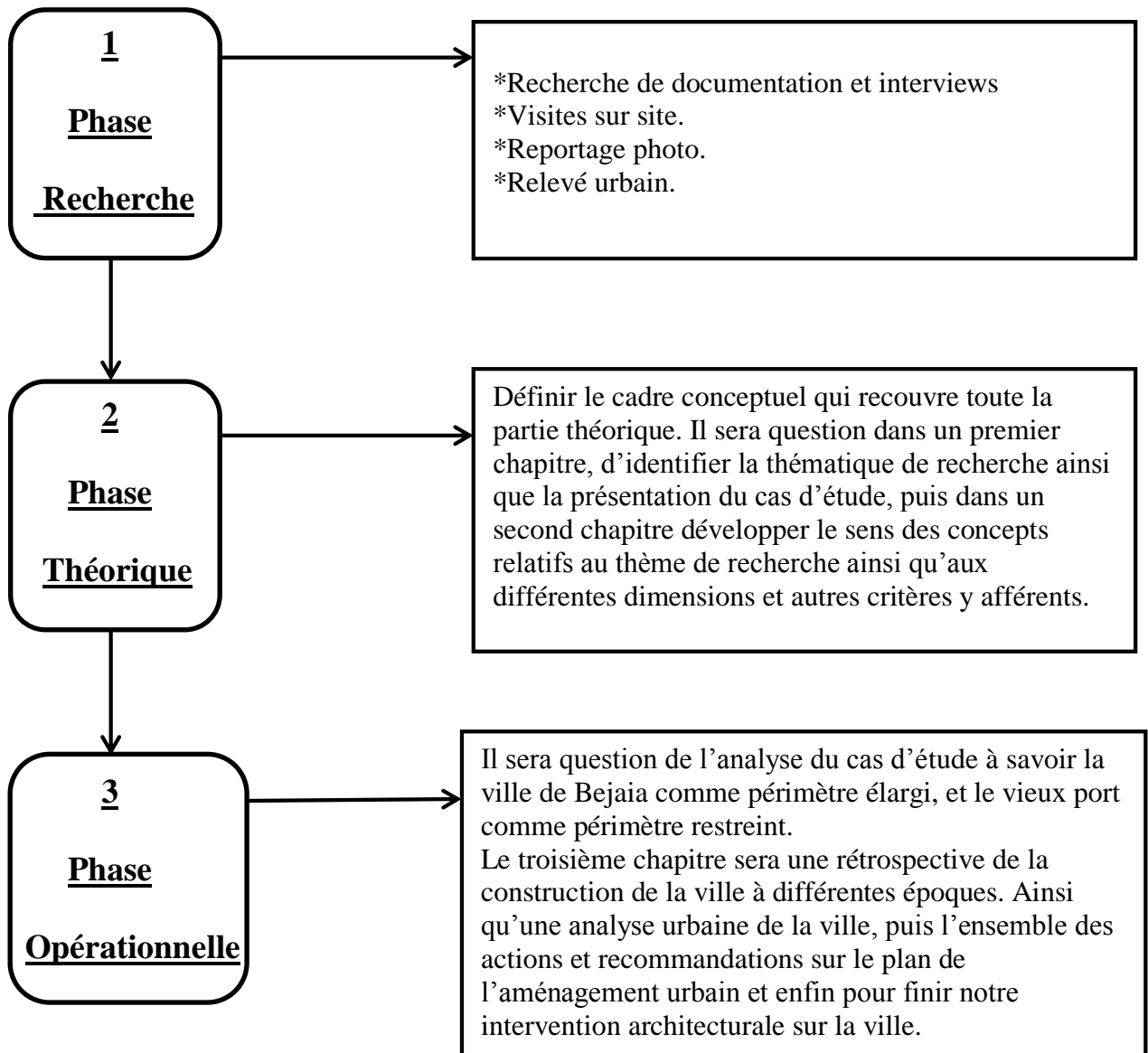
*Notre projet va ce résumer par la création **De nouveaux bâtiments, Un aménagement durable, Des espaces publics de qualité, Une mise en valeur du patrimoine historique, Des circulations douces**

***Tout cela nous amène à répondre à la problématique suivante : Comment articuler la ville avec la mer et trouver un projet de requalification de l'entité du port en tenant compte des contraintes diverses notamment la proximité de la vieille ville et sa particulière articulation a la mer.**



1.3 APPROCHE METHODOLOGIQUE

Le travail est structuré en trois parties :



1.4. INSCRIPTION DANS LA PROBLEMATIQUE DU MASTER :

Pour notre site on a opté pour un renouvellement urbain qui va introduire une nouvelle configuration de l'entité, en la remodelant. Elle implique, de ce fait, un changement radical de l'espace urbain assez vaste, aussi bien au niveau de son tracé que de son cadre bâti. Elle s'applique à des entités qui présentent une déstructuration et un manque d'homogénéité évident au niveau du tracé ou du cadre bâti.

CHAPITRE II :
ETAT DE L'ART

CHAPITRE II : L'ETAT DE L'ART

LE RENOUVELLEMENT URBAIN

Le terme de renouvellement urbain renvoie à une reprise en profondeur des tissus urbains existants et proche de celui de rénovation celui de requalification caractérise une action qui redonne de qualité et témoigne d'une volonté de ménager le patrimoine bâti à travers la réintégration de friches urbaine ; le renouvellement de l'offre urbaine et le remodelage et l'ancrage des quartiers dans l'agglomération

Historique sur le renouvellement urbain :

Un concept nouveau, une pratique ancienne...

Concept issu des politiques anglo-saxonnes menées dès les années 1970 dans le but de lutter contre les effets de la crise qui affecte les industries traditionnelles.

Les politiques mises en place prennent alors le nom de politiques de renouvellement urbain « urban renewal » : politiques qui portent tout d'abord sur la réhabilitation du bâti, l'amélioration du cadre physique et de l'environnement, ce qui doit permettre de rendre le secteur concerné plus attractif pour de futurs investisseurs et de nouvelles activités.⁴

Le renouvellement urbain a été une sorte de réponse à la crise de la ville industrielle des années 1970-1980. Donc en terme d'action sur la ville, le renouvellement urbain n'est pas nouveau : la restructuration de la ville sur elle-même est un phénomène « naturel ». On a toujours démolit pour mieux reconstruire. Certaines périodes de l'histoire ont été effacées par le mécanisme de destruction des monuments et de reconstruction.

Le renouvellement urbain se définit comme « un nouveau mode de développement et de fonctionnement de la ville visant à économiser les espaces et l'énergie, à régénérer les territoires urbains dégradés et à accroître la mixité sociale

Genèse de la notion de renouvellement urbain :

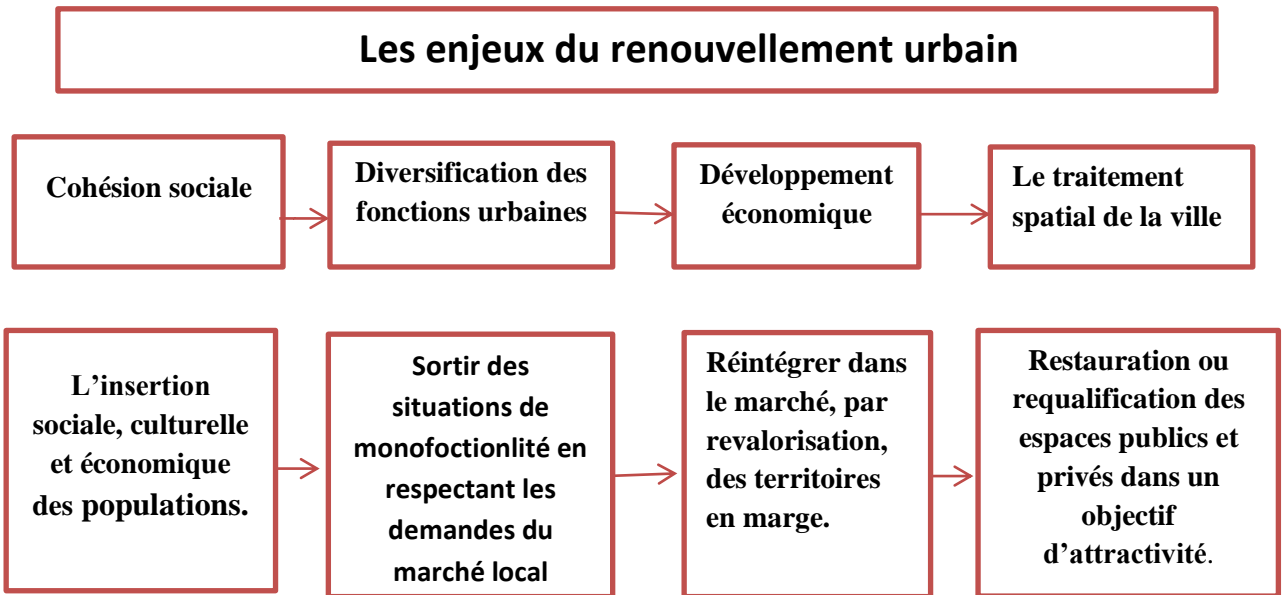
Le concept de « Renouvellement Urbain » a été affirmé par la loi « Solidarité et Renouvellement Urbain » du 13 décembre 2000 «(loi française) qui le substitue à la notion de «Restructuration Urbaine », et qui le consacre donc comme référence terminologique.⁵

En termes d'aménagement du territoire, la notion est alors pensée comme une rupture conceptuelle, Elle correspond à une action sur la morphologie urbaine d'un quartier, d'un îlot. Ce terme est aussi employé dans le cadre des politiques de la ville comme un moyen de revaloriser certains espaces dégradés, plus particulièrement les quartiers d'habitat social des agglomérations. Le renouvellement urbain donne lieu à des interprétations différentes et à un vocabulaire spécifique.

⁴ Extrait PROJETS DE RENOUVELLEMENT URBAIN : LE PASSAGE A L'OPERATIONNEL Août 2003 François MIUS.

⁵ Extrait Mutations Immobilières Urbaines et Sociales, de Pierre SOLER-COUTEAUX.

Les enjeux du renouvellement urbain :



Les opérations du renouvellement urbain :

Le renouvellement urbain regroupe un large domaine d'action et d'opération, parmi eux :

- **La requalification urbaine** on n'en déduira que la requalification s'effectue dans une perspective d'amélioration ou d'ajustement en vue de répondre à des critères attendus.

- **La restructuration** : Généralement lourde en procédure, et budgétivore ;

Alberto Zucchelli⁶. résume cette notion comme « l'ensemble des dispositions et des actions administratives, juridiques, financières, et techniques coordonnées et décidées par les responsables de la gestion urbaine avec les partenaires publics et privés pour intervenir dans certaines parties de la ville existantes ».

- **La rénovation** : Au sens strict, il y a rénovation quand un nouveau bâti est édifié en lieu et place de celui qui lui préexistait.

L'objectif de la rénovation selon est qu'elle « adapte une entité donnée à de nouvelles conditions d'hygiène, de confort, de fonctionnement, de qualité architecturale et urbanistique. Cette intervention est de nature beaucoup plus radicale.

- **La densification** : Le renouvellement urbain se traduit en général, mais pas systématiquement, par une densification du tissu urbain existant. La ville évolue sur elle-même et sa croissance se fait par mutation du tissu urbain (démolition/reconstruction, réutilisation du patrimoine ou construction dans les friches urbaines ou industrielles et les dents creuses).

Le centre ancien / centre historique,

Il correspond au noyau ancien et le 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. Et dans la majorité des villes actuelles, il se confond avec le centre-ville.

Françoise Choay résume les centres anciens de la manière suivante : « la ville ancienne est caractérisée par ses limites, la lenteur de son rythme de vie, la petite échelle des pleins et des

6 : Auteur du livre Introduction A L'Urbanisme Opérationnel Et à La composition Urbaine.

CHAPITRE II : L'ETAT DE L'ART

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... »⁷

Le renouvellement urbain en quartier ancien : quels enjeux ?

Comme cité précédemment le renouvellement, intéresse aussi les quartiers anciens. Comment ce concept de renouvellement urbain se traduit-il en termes de politiques et de dispositifs dans le champ de l'habitat privé ? Y a-t-il une spécificité du renouvellement urbain en quartier ancien ?

Deux enjeux majeurs fondent les actions de renouvellement urbain en quartier ancien :

- Premier enjeu : remettre à niveau l'habitat des quartiers anciens. Il reste de nombreux quartiers anciens au parc immobilier dégradé, démontrant que les formes de réinvestissement antérieures n'ont pas abouti. Il faut passer d'urgence à une nouvelle phase de l'approche des quartiers anciens.

- Deuxième enjeu : lutter contre la ghettoïsation dans les centres villes comme dans la périphérie. Il faut bien, en fin de compte, admettre que le processus permanent de valorisation-dévalorisation à l'œuvre dans les agglomérations touche tout autant les centres villes anciens que la périphérie tout parc dégradé en mauvais état, et/ou avec une mauvaise qualité résidentielle et un environnement déqualifié, est un facteur de ghettoïsation, de marginalisation sociale.

Il est maintenant avéré qu'un centre ancien qui ne fait pas l'objet d'un investissement public régulier ne reste pas spontanément en état de marche ; que les seuls mécanismes du réinvestissement privé ne permettent pas de sauvegarder l'équilibre des fonctions d'une part, le maintien d'une fonction habitat diversifiée d'autre part. La fonction habitat est fragile, et si elle n'est pas protégée et organisée, elle est exclue au profit de quartiers de bureaux vides d'habitants, ou alors elle devient une fonction refuge, lieu d'accueil pour ceux qui n'ont pas le choix. Les centres villes américains, partagés entre ghettos et centres d'affaires, en ont fait l'illustration.⁸

RELATION VILLE-PORT

Les villes portuaires sont des lieux d'essence économique, fondés sur le commerce international, la défense nationale et/ ou la pêche. Leur développement a été porté par le progrès des échanges internationaux et soumis aux grands mouvements de l'histoire, qui ont redistribué en permanence la donne géopolitique mondiale. Si elles se sont toujours attachées à tirer parti des échanges internationaux, certaines d'entre elles se sont trouvées assujetties aux intérêts d'États centralisés et se sont spécialisées sur des activités dominantes, dont la mutation a remis en cause les bases économiques locales. Leur avenir économique s'inscrit dans plusieurs tendances lourdes : mondialisation et libéralisation économique, dématérialisation des échanges et économie de la connaissance.

⁷ Extrait du mémoire RENOUELEMENT DU CENTRE ORIGINEL DE LA VILLE DE GUELMA PAR LA DEMARCHE DU PROJET URBAIN p44

⁸ Le renouvellement urbain dans les centres anciens Évolution et pratique des outils juridiques, ANNE RENÉ-BAZIN.

CHAPITRE II : L'ETAT DE L'ART

« Ville-port »

Pendant de nombreux siècles, ville et port ont formé un système dont leurs activités étaient quasi consubstantielles, créant ainsi une trame urbaine spécifique à cette logique d'interdépendance et de complémentarité, mais aussi tout un imaginaire, liés à une place marchande, destination finale d'une route de transport, lieu d'échanges, de commerce, centre de vie et de brassage culturel.⁹

Depuis la moitié du XXe siècle, les rapports entre ville et port ont changé. De profondes mutations, de nature technologique mais exerçant des déséquilibres économiques et spatiaux, ont achevé un processus de désorganisation du système ville-port originel déjà entamé par deux siècles d'industrialisation, aboutissant ainsi à une véritable coupure tant visuelle que psychologique entre la ville et le port. On assiste en effet la plupart du temps à une délocalisation de tout ou partie des activités portuaires à l'extérieur de la ville, engendrant non seulement des espaces en déshérence au cœur de la ville, mais également des effets d'entraînement négatifs sur l'économie et le dynamisme social de la ville. Aujourd'hui et depuis déjà quelques décennies selon les pays, les espaces à l'interface ville/port constituent des territoires à recomposer.

La relation entre le centre-ville, le port et la mer.

La relation entre le centre-ville et la mer n'est pas satisfaisante, la morphologie urbaine façonnée par l'histoire du développement économique de la ville a fait que l'accès à l'eau n'est pas immédiat. Or la nouvelle vision, à travers le monde tend vers l'intégration de la façade maritime dans tout projet de renouvellement urbain des centres villes portuaires. La réconciliation de la ville avec la mer passera obligatoirement par un projet qui prendra en charge cette relation étroite mais conflictuelle entre deux entités en contact. Alors, une opération de renouvellement urbain du centre pourrait préconiser la conquête des friches urbaines, portuaires et industrielles et développer une mixité urbaine et portuaire et instaurer un dialogue direct entre la ville et le port.

La « reconquête » urbaine du waterfront

Afin de poursuivre l'analyse des rapports entre ville et port, il est nécessaire de s'arrêter un instant sur ce qui constitue, selon la figure ci-dessous, les phases V et VI de l'évolution de la ville-port, qui correspondent au renouvellement urbain des espaces délaissés, dans la deuxième moitié du XXe siècle.¹⁰

⁹ EXTRAIT DU MEMOIRE DE MAGISTERE OPTION : VILLE ET PROJET URBAIN QUEL PROJET URBAIN POUR UN RETOUR DE LA VILLE A LA MER ? p 158

¹⁰ Braudel F, *la Méditerranée, l'espace et l'histoire*, 1977, p.48

CHAPITRE II : L'ETAT DE L'ART







STAGE	SYMBOL ○ City ● Port	PERIOD	CHARACTERISTICS
I Primitive port/city		Ancient/medieval to 19th century	Close spatial and functional association between city and port.
II Expanding port/city		19th–early 20th century	Rapid commercial/industrial growth forces port to develop beyond city confines, with linear quays and break-bulk industries.
III Modern industrial port/city		Mid–20th century	Industrial growth (especially oil refining) and introduction of containers/ro-ro (roll-on, roll-off) require separation/space.
IV Retreat from the waterfront		1960s–1980s	Changes in maritime technology induce growth of separate maritime industrial development areas.
V Redevelopment of waterfront		1970s–1990s	Large-scale modern port consumes large areas of land/water space; urban renewal of original core.
VI Renewal of port/city links		1980s–2000+	Globalization and intermodalism transform port roles; port-city associations renewed; urban redevelopment enhances port-city integration.

Figure : 2.1 Les six phases de l'évolution des relations ville-port

Le concept du littoral

La zone littorale est définie comme « une bande terrestre et marine dont la largeur varie en fonction du milieu et des besoins de l'aménagement. Elle correspond rarement à des entités administratives ou de planifications existantes. Les systèmes naturels côtiers et les zones dans lesquelles les activités humaines sont liées à l'exploitation des ressources littorales peuvent donc s'étendre bien au-delà des eaux territoriales et à des kilomètres à l'intérieur des terres ».¹¹

Le concept du port

Le port « est un endroit situé sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac important, et destiné à accueillir des bateaux et navires. Un port peut remplir plusieurs fonctions, mais doit avant tout permettre d'abriter les navires ainsi que leur chargement et déchargement. Ils permettent souvent le ravitaillement, la réparation, parfois le séjour d'une durée plus longue qu'une simple escale. Un port est protégé par une ou plusieurs digues ou môles. Il peut nécessiter des dragages afin d'entretenir une profondeur suffisante.¹²

Le port lui-même est aménagé avec des jetées, des quais, Des foutons et doit être relié à d'autres moyens de transport (routier, ferroviaire...). Son origine est du latin portus qui se rapporte au grec, passage.

Si les sources sur le domaine ne sont pas définitives, les premiers ports construits semblent toutefois remonter aux phéniciens ; Les ports se développent aussi le long de la Méditerranée, la transformation est complète.

Les ports de plaisances se développent et prolifèrent, le long des côtes des pays développés par la création de marinas parfois géantes.

La mer des villes

Chaque ville, dans sa propre mesure, vit de ses mémoires, Les villes méditerranéennes, sans doute, plus que les autres. Dans ces villes le passé fait toujours concurrence au présent, le futur se propose comme une image du passé plutôt que du présent.

¹¹ Le programme européen pour l'aménagement intégré des zones côtières, office des publications officielles des communautés européennes, Luxembourg 92, p11

¹² <http://fr.wikipedia.org>

CHAPITRE II : L'ETAT DE L'ART

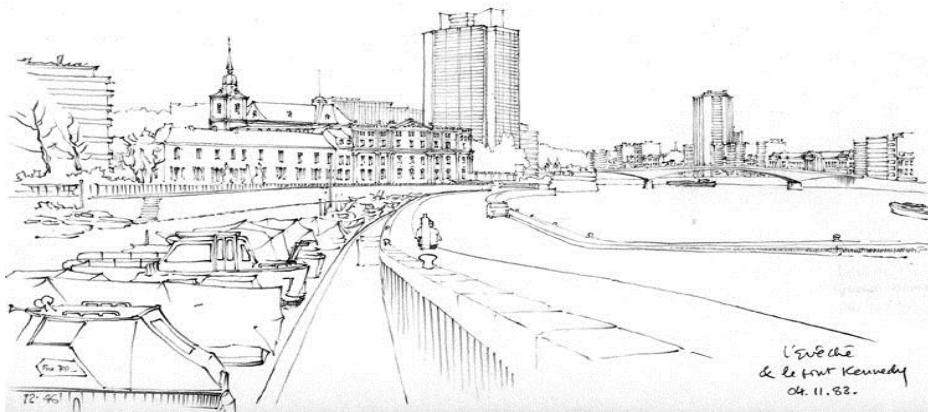
Quelques spécialistes affirment que dans la région méditerranéenne les villes ne naissent pas comme ailleurs - en tant qu'évolution d'un village- bien au contraire, ce sont-elles qui donnent origine à des villages tout autre et qui déterminent la fonction de ces villages, les villes de la méditerranée naissent villes et non pas des villages qui évoluent.

Villes côtières et villes portuaires

Il faut distinguer les villes côtières d'une manière générale et les véritables villes portuaires. Dans les premières, les ports ont été souvent bâtis par nécessité, alors que dans les villes portuaires ; ils sont apparus de façon tout à fait naturelle. Les uns restent presque toujours des jetées pour l'embarquement et le débarquement ou l'ancrage, les autres deviennent des espaces particuliers, parfois des mondes.¹³

Les villes portuaires méditerranéennes ont eu leur évolution ; perdant ou retrouvant unité ou cohérence dans le présent ou dans le passé, leur splendeur et de façon également évidente, leurs éclipses en portent les cicatrices.

LE PORT DE PLAISANCE



Un port de plaisance est un port situé en bord de mer ou de rivière, réservé aux bateaux de plaisance à voile et à moteur. Il accueille des bateaux résidant à l'année ou des bateaux visiteurs en offrant des services variables d'un port à l'autre.

Un port littoral de plaisance offre généralement plusieurs centaines de places de taille variable pour des bateaux

Lorsqu'il est situé directement en bord de mer, un port de plaisance comporte une ou plusieurs digues destinés à protéger les embarcations de l'action de la houle et des vagues.¹⁴

Les services

Les services disponibles dans un port de plaisance comportent généralement :

¹³ Braudel F, la Méditerranée, l'espace et l'histoire, 1977, p.52

¹⁴ <http://fr.wikipedia.org>

CHAPITRE II : L'ETAT DE L'ART

Un yacht club, des magasins d'accastillage, des chantiers navals spécialisés dans la plaisance et des restaurants viennent souvent compléter cet ensemble

- la mise à disposition d'eau potable et d'électricité,
- une capitainerie chargée de gérer le port mais qui met également à disposition les informations météo marine, les bulletins d'information destinés à la navigation, et assure le pilotage et l'accueil des bateaux visiteurs,
- des sanitaires,
- un accès à l'internet.

La thématique de la plaisance s'inscrit dans un contexte de saturation de la demande d'anneaux et d'appontements, coïncidant avec le redéploiement des villes littorales vers les friches portuaires adjacentes. Ce double phénomène, accéléré à partir des années 1990, s'est généralisé depuis le début du XXI^e siècle.¹⁵

La présence ou l'extension d'un port de plaisance à proximité d'un centre urbain produit divers impacts territoriaux. Ceux-ci peuvent être positifs, par l'apport d'une valeur ajoutée, économique, technique, sociale ou culturelle. Mais sa présence peut aussi conduire à des concurrences d'usages, issues de perceptions très variables ou à des tensions entre les différents acteurs qui cohabitent sur le territoire portuaire ou à proximité de ce dernier. Ces faits peuvent dépendre des fonctions antérieures du site (pêche, industrie portuaire, commerce...) des loisirs et du tourisme intégrant une vision plus complexe des pratiques, des usages et des attentes du plaisancier, du visiteur, du touriste. Ce constat conduit à une extension de la fonction du port de plaisance, qui ne se limite plus au loisir ou au sport nautique.

On propose de se consacrer à la définition des relations entre ports de plaisance et comportements urbains, à diverses échelles et selon une pluralité d'enjeux. Il convient de s'interroger sur ces enjeux liés aux impacts spatiaux, paysagers, fonciers et immobiliers de ces Infrastructures, qui matérialisent une triple interface :

- physique et écologique, entre la terre et la mer.
- administrative et politique, entre le port et la ville.
- sociale, culturelle et économique, entre le monde maritime de la plaisance et le monde terrestre urbain. Une situation d'interface qui peut aussi se matérialiser en une rupture entre deux territoires. Car, s' « il faut concevoir le port de plaisance comme un lieu entre terre et mer, entre ville et littoral ... »¹⁶ (S. Gerbaud, 1994)

L'un des questionnements majeurs de proposer ou d'identifier des indicateurs susceptibles de déterminer les éléments d'intégration du port dans la ville et, inversement, de la ville dans un port ; l'un des objectifs consiste à travailler sur le « gommage » d'une frontière physique ou imaginaire entre deux espaces aux temporalités et aux fonctions différentes, mais qui, par-delà leurs différences et leurs ressemblances, peuvent être complémentaires et « travailler » en synergie.

Pour notre recherche on se base sur deux thématiques principales :

La thématique de la plaisance, abordée en tant que loisir, constitue le premier axe de travail. L'activité, synonyme de détente, est ici mise en relation avec le développement des activités

¹⁵ Villes portuaires en mutation Les nouvelles relations ville-port à Marseille Magali Henry.2006

¹⁶ Extrait du rapport Ports de plaisance et urbanité.2012

CHAPITRE II : L'ETAT DE L'ART

sportives et touristiques qui a fortement démarré à partir des années 1960. Il convient de s'interroger sur le port, en tant que porte d'arrivée ou de départ vers le foreland, ou comme espace résidentiel de week-end. Ou encore en rapport ici avec le profil côtier proche ou là avec les capacités attractives de la ville d'accueil ou du port. Enfin, la dimension liée à l'évènementiel doit être abordée, comme lien potentiel entre le port, la ville. L'orientation du port de plaisance, par ses types de fréquentation, peut influencer sur son rapport à la ville et à l'urbanité comme conjugaison des modes d'être en ville et de faire en ville.

La deuxième thématique tourne autour des questions d'urbanisme et d'aménagement. Depuis les années 1980, un véritable retour de la ville vers le port se généralise dans le monde.

(Barcelone, Gêne, Bilbao Hambourg sont des exemples prestigieux européens.) La réhabilitation de friches permet une mise en valeur d'infrastructures portuaires convertis en Musées, bureaux ou salles de spectacle. Cette dimension tertiaire, associée à un paysage portuaire consacré à la plaisance, conduit à s'interroger sur l'interrelation entre les activités nautiques et terrestres, par le prisme de l'offre commerciale et culturelle.

Sur la culture locale, mais aussi sur des aménagements et infrastructures réinvesties par les habitants (restaurants, cinémas, shopping, promenades ...)

CHAPITRE II : L'ETAT DE L'ART

Quelque Exemples



Aménagement urbain et portuaire, La Fabrique Urbaine & Agence Ter, Ville du Port, La réunion, 2012.



Le plan du projet « ville est port » front de mer du Port DE SEDRE juin 2013



Port de plaisance d'Arcachon 2013



Casablanca marina

CHAPITRE II : L'ETAT DE L'ART

ANALYSE D'EXEMPLE

L'AMENAGEMENT DE LA BAIE D'ALGER

La baie d'Alger est située dans la partie centrale de la côte algérienne. De forme semi-circulaire et avec une superficie approximative de l'ordre de 180 Km², elle s'inscrit en creux dans la plaine de La Mitidja. Elle est délimitée par deux caps, La Pointe Pescade (Rais Hamidou) à l'Ouest et le cap Matifou (Tamentfoust) à l'Est ainsi que par la Méditerranée occidentale au Nord. Deux Oueds se déversent dans la baie d'Alger, ce sont Oued El Hamiz et Oued El Harrach

Figure : 2.2 Carte de la Situation géographique de la ville
« Source : Google maps »



Concept

La Baie d'Alger est l'une des plus belles baies du monde, un site d'exception comme Hong-Kong, Rio de Janeiro ou encore Istanbul. Aujourd'hui coupée de la mer par le port, les industries, le train et les routes, la ville tourne le dos à son littoral et ne dispose plus de lieux d'urbanité au bord de l'eau : espaces commerciaux et de loisirs, promenades et grandes plages bien aménagées...



Figure : 2.3 MASTER PLAN 2010-2029 « Source : Mémoire 'recomposition du front de mer ouest d'Alger' »

CHAPITRE II : L'ETAT DE L'ART

Le projet d'aménagement de la Baie d'Alger s'inscrit dans le Plan Stratégique de la Wilaya d'Alger à l'horizon 2030, porteur d'ambitions clefs pour la capitale : équilibre entre cohésion et attractivité, développement et durabilité, tradition et modernité...

Il en constitue l'armature principale, la façade maritime et la vitrine avec comme objectif de redonner à Alger le rayonnement qu'elle mérite.

Programme



Le projet de la Baie d'Alger décline les ambitions du Plan Stratégique de la capitale algéroise sur le territoire particulier de la zone côtière sur plus de 70 km de long, du Cap Caxine au Cap Matifou.

Il se décline selon plusieurs axes :

- la reconquête des espaces portuaires à travers la délocalisation des activités industrielles et commerciales vers un nouveau port en eau profonde
- le rééquilibrage de la centralité en articulation avec un nouveau réseau de transport structurant et hiérarchisé
- la maîtrise de l'étalement urbain à travers la reconquête des espaces centraux et des grandes friches industrielles
- la restructuration du tissu urbain à travers la revalorisation du centre historique et la requalification des quartiers contemporains ;
- la restauration des grands équilibres et des continuités écologiques à travers la consolidation des grandes entités naturelles et agricoles, la réhabilitation des parcs et jardins historiques, la restauration des berges d'oued, la valorisation des unités paysagères et le développement d'un maillage cohérent
- la préservation de la ressource en eau, à travers la mise en œuvre de solutions de traitement hiérarchisées et adaptées aux différents types de pollution, visant un objectif « zéro rejet » en mer
- la reconquête des espaces littoraux à travers la stabilisation du trait de côte, la réhabilitation du cordon dunaire, la consolidation des zones de falaises et la restauration des grandes plages sableuses
- la réduction des risques naturels et technologiques à travers la mise en œuvre de nouveaux principes d'aménagement.

Figure : 2.4 Plan de masse

Source : Mémoire 'recomposition du front de mer ouest d'Alger' »

CHAPITRE II : L'ETAT DE L'ART

La reconquête des territoires littoraux d'Alger.
La Grande Promenade du Troisième Millénaire, dans le centre Historique



CHAPITRE II : L'ETAT DE L'ART

CITE DE LA MEDITERANEE RECONCETE DU LITORAL DE MARSEILLE



Marseille reste aujourd'hui encore le premier port français, le deuxième port méditerranéen et le quatrième port européen. Débordant à l'ouest les limites de la cité phocéenne jusqu'à Port-Saint-Louis-du-Rhône, le Grand port maritime de Marseille reste un pôle majeur de l'économie régionale et nationale.

L'ouverture de Marseille sur la mer Méditerranée en fait depuis ses origines une ville cosmopolite d'échanges culturels et économiques avec l'Europe du Sud, le Proche-Orient, l'Afrique du Nord et l'Asie. Elle est d'ailleurs parfois considérée comme la « Porte de l'Orient »¹⁷

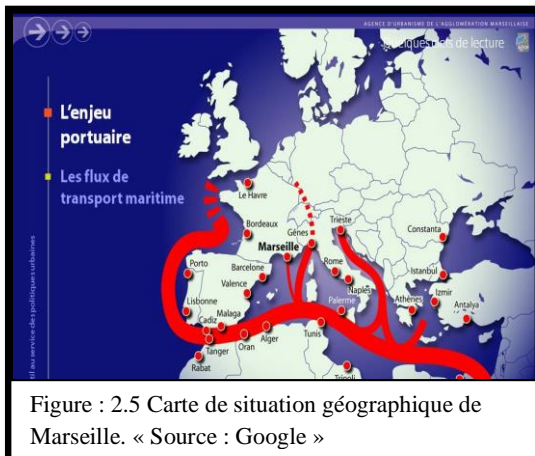


Figure : 2.5 Carte de situation géographique de Marseille. « Source : Google »



Figure : 2.6 Carte Périmètre d'Euroméditerranée « Source : Google »

La circonscription du port autonome de Marseille s'étend sur 70 km de côtes, allant d'est en ouest du Vieux-Port à Port-Saint-Louis-du-Rhône. **Euroméditerranée** est une **Opération d'Intérêt National** lancée par l'Etat en 1989. Elle vise à faire de Marseille une métropole de premier plan dans le bassin méditerranéen. Ce projet est financé par l'Union Européenne, l'État, la Région, le Département, la Communauté Urbaine et la Ville de Marseille.

Euroméditerranée, la plus grande opération de rénovation urbaine d'Europe du Sud, s'attache depuis plus de 15 ans à réhabiliter 480 hectares au cœur de Marseille, entre le port de commerce, le Vieux-Port et la gare TGV.¹⁸

¹⁷ <http://fr.wikipedia.org>

¹⁸ « Marseille Euroméditerranée entre Europe et Méditerranée », Impression : Spot Marseille, mars 2005

LE PROJET URBAIN

L'urbanisme développé par Euroméditerranée pour répondre à la complexité liée au contexte et à la mise en oeuvre du projet dans la durée se traduit dans le schéma de référence. Celui-ci illustre le projet et ses objectifs et accompagne son évolution dans le respect de la cohérence d'ensemble :

- Etendre le centre-ville vers le nord en liaison avec les quartiers périphériques,
- Promouvoir le rayonnement métropolitain,
- Assurer la mutation de ce secteur dégradé en créant un quartier attractif assurant la mixité fonctionnelle, sociale, générationnelle et en diversifiant les modes de transports,
- Traiter l'interface entre la ville et le port.

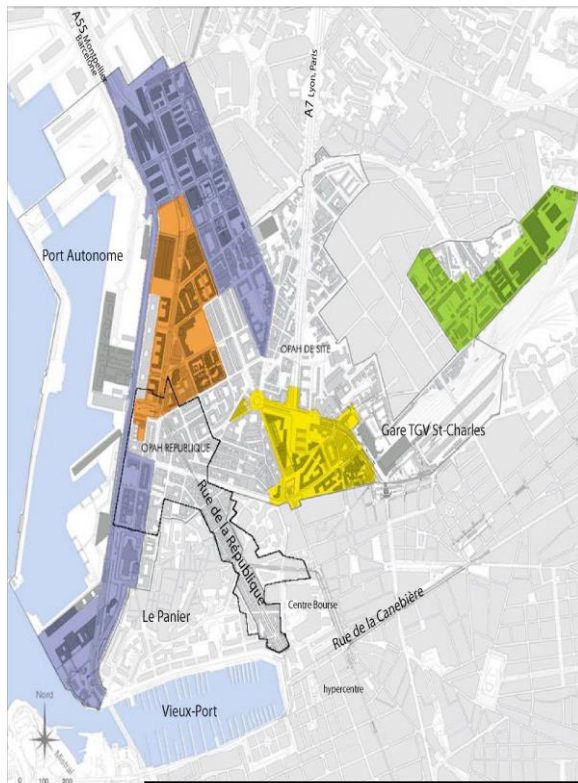


Figure : 2.7 Carte Périètre d'Euroméditerranée « Source : Les nouvelles relations ville-port à Marseille »

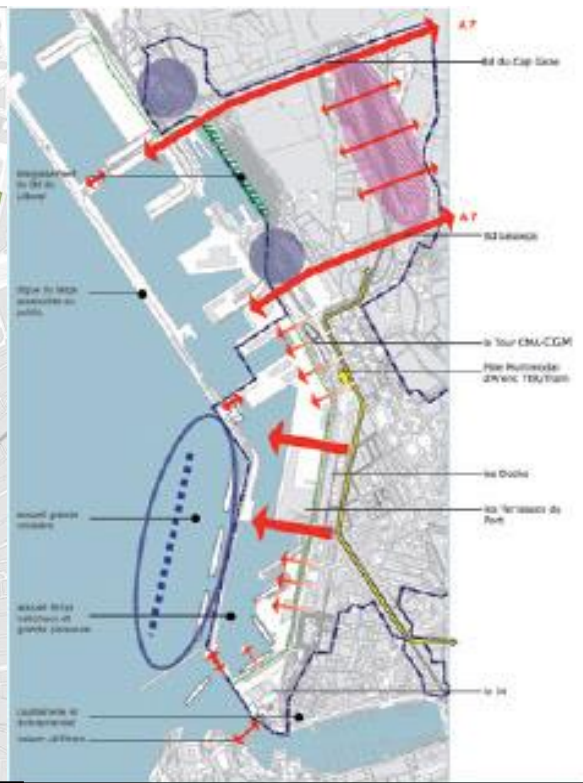


Figure : 2.8 Carte d'intervention d'Euroméditerranée Source : Les nouvelles relations ville-port à Marseille

Le projet s'appuie pour cela sur le renforcement de la trame des espaces publics et du maillage végétal. Les axes majeurs, les entrées de ville et le front de mer sont ainsi recomposés afin d'assurer continuités et qualités urbaines.¹⁹ Les ouvrages d'infrastructures de voirie sont reconfigurés et de nouveaux transports collectifs sont développés à cette occasion. Les polarités urbaines sont par ailleurs consolidées ou créées autour de grands équipements qui intensifient l'attractivité métropolitaine et l'animation urbaine

La Cité de la Méditerranée

La Cité de la Méditerranée englobe dans ses 110 hectares, soit un tiers du périmètre Euroméditerranée, une surface longeant le littoral sur 2.7 kilomètres, du môle J4, au pied du Fort St-Jean, à Arenc plus au Nord, Bien que le port s'étende sur tout le littoral nord jusqu'à la chaîne de l'Estaque, le périmètre d'intervention d'Euroméditerranée est circonscrit aux

¹⁹ Révision du POS de Marseille Projet d'aménagement et de développement durable. 2010

CHAPITRE II : L'ETAT DE L'ART

zones arrière-portuaires les plus proches du centre-ville, là où se concentre le plus le trafic passagers (Corse et Maghreb). Ce vaste programme en est encore à ses prémices.

Le projet de la Cité de la Méditerranée, entre port et ville, propose d'offrir « un nouvel horizon » à Marseille. L'architecture phare, les équipements culturels, commerciaux et de loisir sont utilisés pour recréer ces espaces : « Le concept de la Cité de la Méditerranée consiste à installer dans un même site un certain nombre de grands équipements, publics et privés, de manière à ce qu'ils renforcent mutuellement leurs fréquentations, leurs programmations, leur notoriété » ²⁰

La transformation de la façade maritime de l'opération marque la réouverture de la Métropole sur la mer, le réaménagement de l'interface avec le port et le regain de son dynamisme économique. Elle transforme également la silhouette de la ville

Le Boulevard du Littoral

Le Boulevard du Littoral doit offrir une nouvelle articulation entre la ville et le port.



Carte 6 En bleu, le Bd du Littoral, en transfert de gestion



²⁰ Les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du renouvellement urbain Euroméditerranée 2006

CHAPITRE II : L'ETAT DE L'ART



La **tour** CMA-CGM de l'architecte **Zaha Hadid**



Le Silo à grains d'Arenc, pilier du patrimoine industriel marseillais, il bénéficie d'une nouvelle identité et sera transformé en une salle de spectacles



Les Terrasses du Port Point phare de la Cité de la Méditerranée, Une grande surface commerciale avec une esplanade ouverte sur la mer



MUCEM le Musée des Civilisation de l'Europe est un cube de 19 mètres de haut qui sera relié par une passerelle au fort Saint Jean

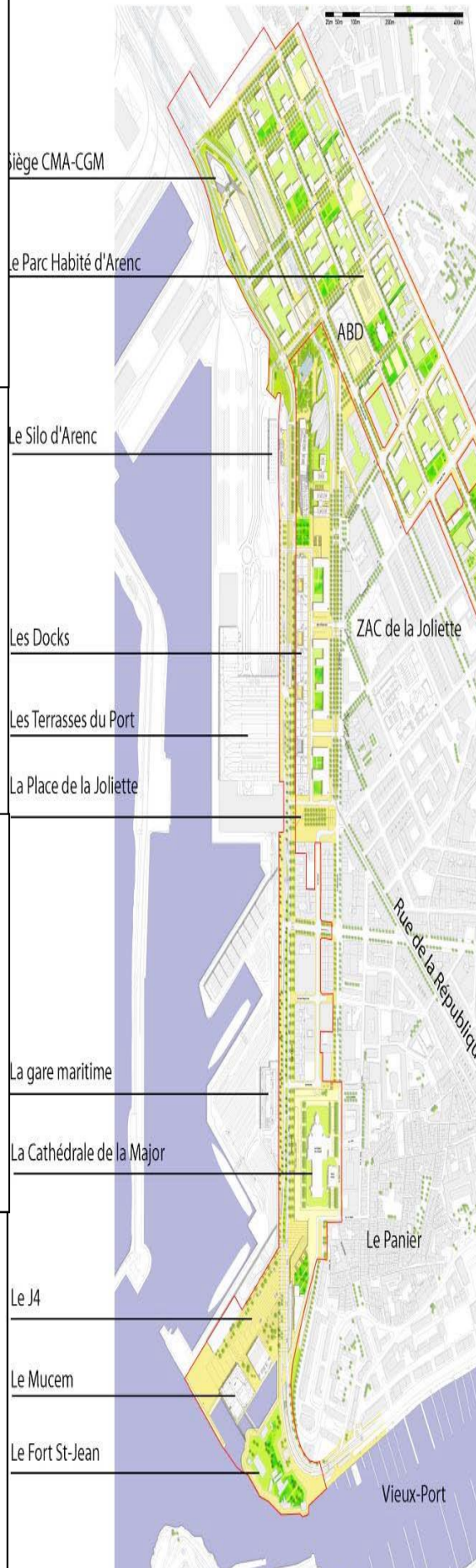
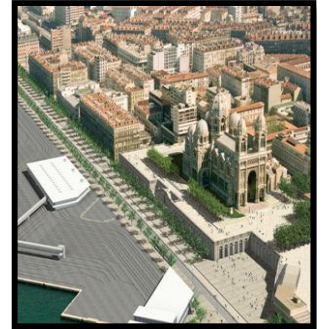


Figure 2.9 : Carte Plan de la ZAC Cité de la Méditerranée
Source : fond de carte Euroméditerranée



Euromed Center est un multiplex



Le J4/Esplanade St-Jean



Nouvelle gare maritime



Cathédrale de la Major



la villa de la Méditerranée

Conclusion :

Nous avons démontré à travers ce chapitre que dans l'ordre des choses toute construction possède un cycle de vie, et suite à un évènement spécifique (délocalisation d'activité, surface trop petite, inadéquation de la construction ; absorption dans le tissu faillite ou toute autre raison) certains ouvrages ou terrains se retrouvent en situation d'abondant ou sous-utilisation, le renouvellement urbain se présente comme une alternative de faire la ville sur la ville en se basant sur son identité et en exaltant ses potentiels. Le point fort de cette approche réside dans son dynamisme et sa souplesse au niveau des interventions, élément qui manquait aux moyens traditionnels de la planification urbaine, Le renouvellement urbain offre également aux collectivités locales une opportunité d'améliorer leur image et de dépasser les problèmes et les tensions de la gestion urbaine quotidienne. En fait, le renouvellement urbain permettra d'adopter et défendre un projet collectif pour l'aménagement de l'espace urbain.

Il été question de montrer un volet important au niveau du renouvellement qui est celui des villes portuaires anciennes dans le but de renforcer la relation entre port et ville, divers projets proposent d'offrir « un nouvel horizon ».une architecture phare, des équipements culturels, commerciaux et de loisir sont utilisés pour recréer ces espaces ;des projets consistent à installer dans un même site un certain nombre de grands équipements, publics et privés, de manière à ce qu'ils renforcent mutuellement leurs fréquentations, leurs programmations, leur notoriété » on assiste à une transformation de silhouette d'une ville qui tournait le dos à son littoral ... la une ville portuaire retrouvant unité et cohérence, équilibre entre cohésion et attractivité, développement et durabilité, tradition et modernité.

CHAPITRE III :
CAS D'ETUDE

3.1. GENESE ET EVOLUTION :

3.1.1. Présentation de la ville :

Béjaïa ; en berbère : (ⵍⵔⵉⵏⵉⵏⵉⵏⵉ) est le nom officiel de la ville (et de la wilaya), ses habitants, ainsi que le reste de la Kabylie utilisent le nom de **Bgayet** ou bien **Vgayet** qui est son nom Berbère. ²¹

Bougie est le nom de la ville donné pendant la colonisation française. Ce nom est en réalité, bien antérieur à cette période ; il fait référence à la bougie de cire qui fut inventée et fabriquée dans la ville, puis revendue dans toute la Méditerranée et l'Europe du moyen âge. « Bougie, ville d'Algérie où l'on fabriquait cette sorte de chandelle ».

3.1.2. Situation géographique :

Bejaia se situe au nord-est de la région centre d'Algérie à 240km d'Alger occupant l'extrême ouest d'une large baie de près de 100km s'étendant sur une superficie de 3261km².

Limites administratives de la wilaya de Bejaia :

- *La wilaya de Bordj Bou Arreridj et de Sétif au sud.
- *La wilaya de Jijel à l'est.
- *La wilaya de Tizi-Ouzou et de Bouira à l'ouest.
- *La méditerranée au Nord.

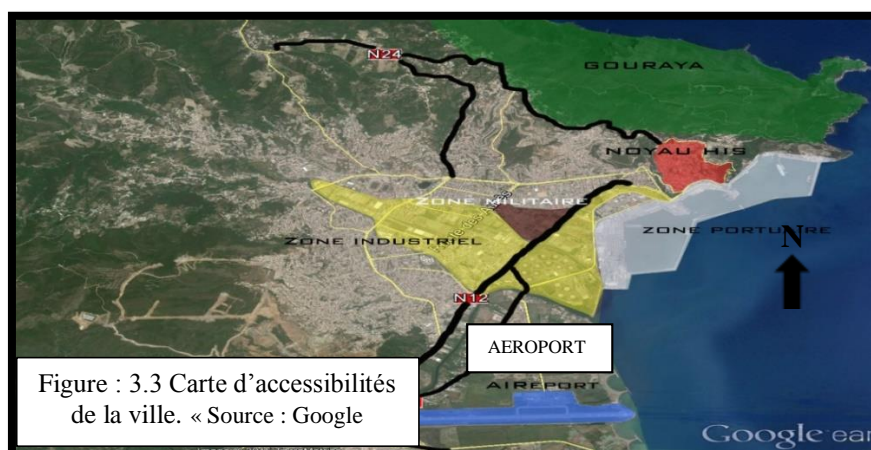
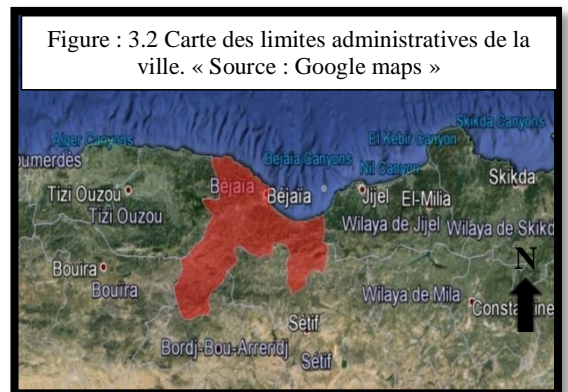
Le territoire communal est délimité ainsi :

- *Au nord-est la mer méditerranée.
- *A l'ouest la commune de TOUDJA.
- *Au sud/sud-est la commune de TALA HAMZA et BOUKHLIFA
- *Au sud/sud-ouest la commune d'OUED GHIR.

ACCESSIBILITES:

En accède à la ville par:

- */la RN 26 reliant Bejaia à Alger
- */la RN12 reliant Bejaia à Tizi-Ouzou.
- */La RN 09 reliant Bejaia à Jijel.
- */Par voie ferroviaire, maritime et aérien



²¹ www.Wikipedia.org

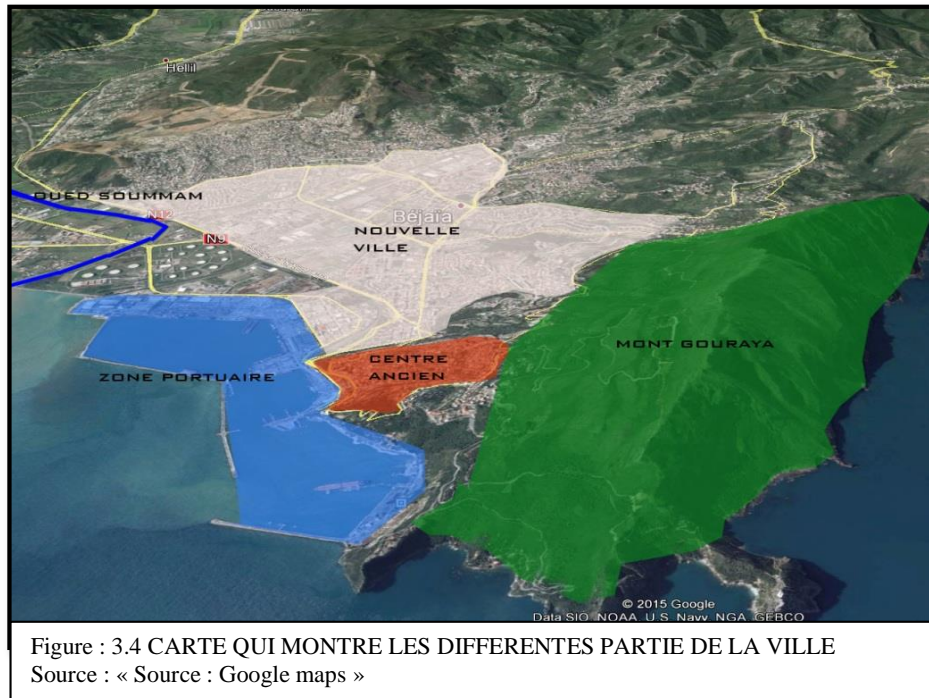
3.1.3. Relief :

Bejaia est essentiellement marquée par un paysage rocheux et montagneux.

-La plaine : Au Nord, Bejaia est bordée d'une plaine côtière, qui s'étend de la commune de Bejaia à la commune de Souk el Tnin sur une distance de 30 km et une largeur de 4 km.

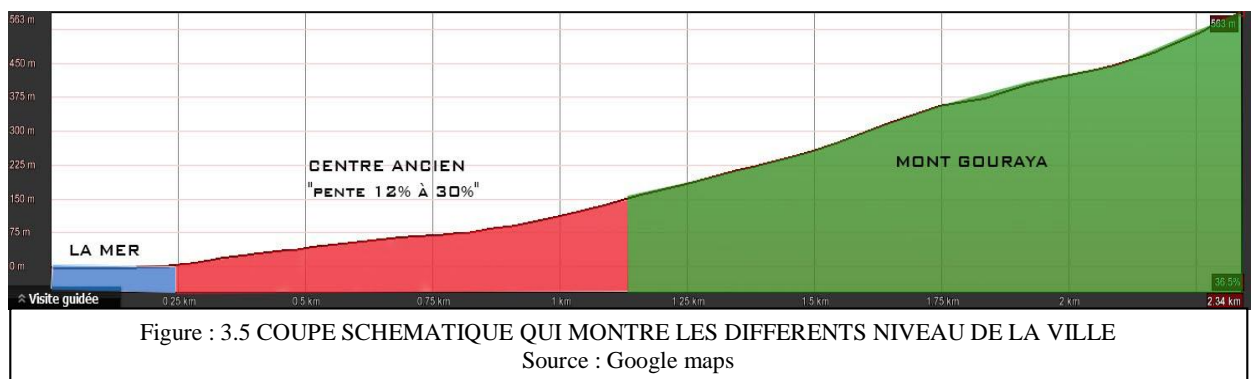
-Les cours d'eau : une des régions les plus riches en eaux, Bejaia est traversée par plusieurs oueds; le plus important est l'Oued Soummam, d'une longueur de 80 km.

-La ville de Bejaia s'élève sur le front de mer en amphithéâtre)



On constate trois type de topographie :

- Le mont gouraya qui est une barriere avec des pentes très raide
- Le centre ancien qui donne sur la mer avec un terrain assez accidenté avec des pentes allant de 12% a 30.
- La plaine la ou l'on trouve l'extension de la nouvelle ville ou les pente sont très faible



3.1.4. Processus de formation et de transformation de la ville de Bejaïa :

« *La structure urbaine ne se conçoit que dans sa dimension historique, car sa réalité se fonde dans l'histoire par une succession de réactions et de développements à partir d'un état antécédent* »²²

Sachant que la ville de Bejaïa d'après son tissu actuel n'est que le résultat d'une stratification complexe, issue de la superposition de plusieurs couches historiques et plusieurs interventions.

Bejaïa Comptoir Phénicien: « 12 - 9 s. Av JC »

Des stèles phéniciennes attestent du passage des phéniciens, qui depuis la nuit des temps entretenaient des relations commerciales tout le long de la méditerranée. Bejaïa, a sans aucun doute, été un comptoir punique, certaines sources le situent au niveau du port actuel.

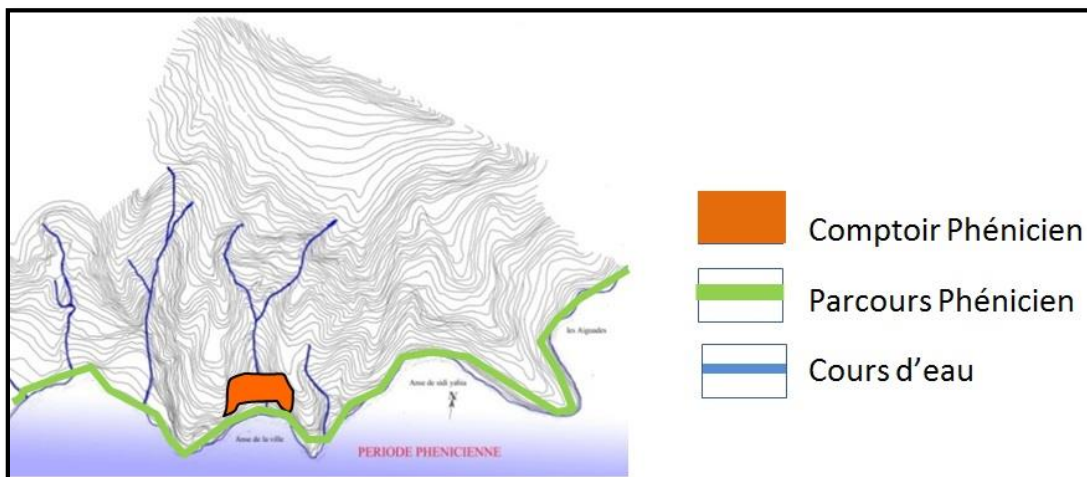


Figure : 3.6 « *La position géographique privilégiée de la région de Bejaïa a permis l'installation d'un comptoir (Emperia) phénicien* ».²³

Les phéniciens se sont installés à Bejaïa pour deux raisons :

- a. L'existence des caps protecteurs (*Cap Carbon et cap Bouak*).
- b. L'existence d'une population avec laquelle ils ont établi des échanges commerciaux, d'où la création d'un marché d'échange.

Bejaïa Ville Romaine: « Saldæ » 33 Av JC

Le choix du site d'implantation de la ville romaine était fondé sur les potentiels qu'offre cette structure naturelle : salubre non marécageuse, permettant le déchargement et le chargement des marchandises.

Les romains ont exploité la structure topographique qui représente le premier élément déterminant de la structure urbaine pour définir le tracé de l'enceinte d'environ 3 Km de circuit qui définit le dedans et le dehors de la cité de Saldæ, et qui se superpose sur deux lignes de crêtes du côté Est et Ouest, la mer au Sud et le mont de *Gouraya* au Nord.

L'enceinte est percée par trois portes assurant l'articulation de la cité avec son territoire :

- La porte *Sarrasine* : assurant l'articulation avec la voie maritime.
- La porte *El Fouka* : assurant l'articulation avec le chemin d'exploitation agricole.
- La porte *Gouraya* : qui assure l'articulation avec le mont de *Gouraya*.

²² Albert Levy : Plan d'architecture de la ville. Ed CULVA Venise 1989.

²³ Charles Féraud in « *Bougie : Etude historique partielle* ».

« La ville fut ramassée et condensée dans un mur d'enceinte de 3 kilomètres ». ²⁴

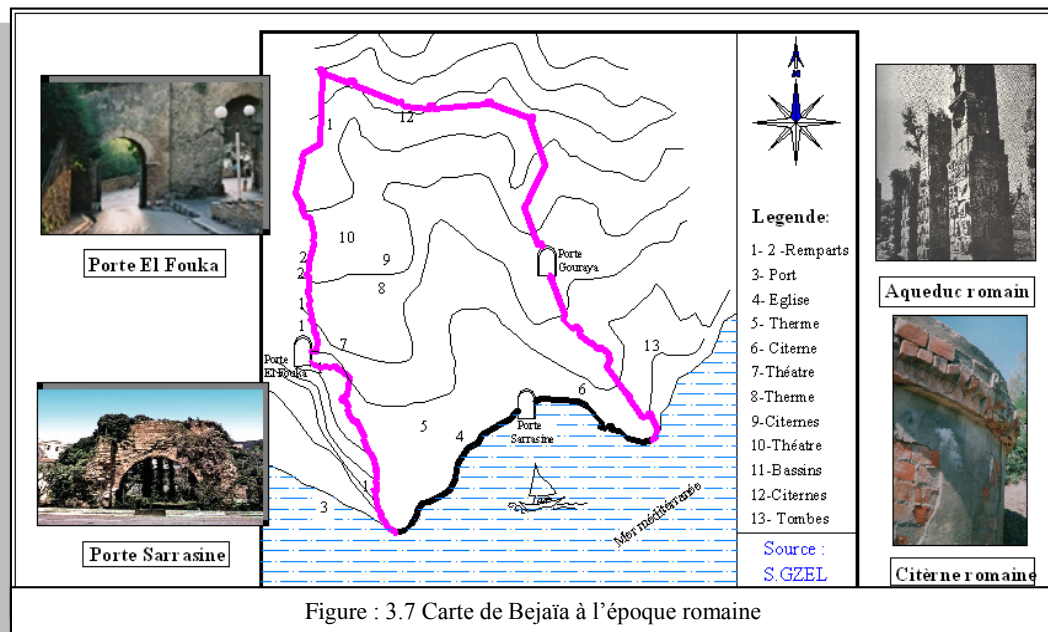


Figure : 3.7 Carte de Bejaia à l'époque romaine

Deux tracés caractérisent cette cité : le Documanus d'Est à l'Ouest à partir de la porte *El Fouka* et le *Cardo* du Nord au Sud à partir de la porte *Sarrasine*. Leurs intersections porte un temple qui constitue le premier pôle de croissance de la ville de Bejaia (l'actuelle mosquée *Sidi El Mouhoub*). Sur le Documanus il y a l'édification de deux forts *Bridja* et *Moussa*.

Bejaia capitale Hammadite: « **NACERIA** » 1067-1162

La nouvelle capitale de *Beni Hammad* à Bejaia fut construite par « *El Nacer* » successeur de *Hammad*, qui lui donna un cachet particulier et la nomma « *EL NACERIA* ».

Ainsi *El Naceria* fut construite sur l'enceinte Romaine, mais avec une extension :

-A l'est jusqu'à l'étranglement du relief et au nord jusqu'au mont de *Gouraya*. Qui constituent des barrières de croissance.

L'enceinte avait 140 à 150 Ha, percée par quatre portes nouvelles en plus des trois existantes assurant l'articulation entre le dedans et le dehors, et qui sont liées deux à deux par 3 axes :

*Porte El Fouka - porte El Rouah en passant par les deux palais (**palais de l'étoile et palais de la perle**).

*Porte de la Casbah – porte Sarrasine, qui longe la mer.

*Porte Amssioum – porte El Mergoum, en passant par Sidi Touti.

On note que les Hammadites construisent la Casbah hors de l'enceinte sur une légère éminence de rivages, c'est une ville avec ses organes indépendants, sa

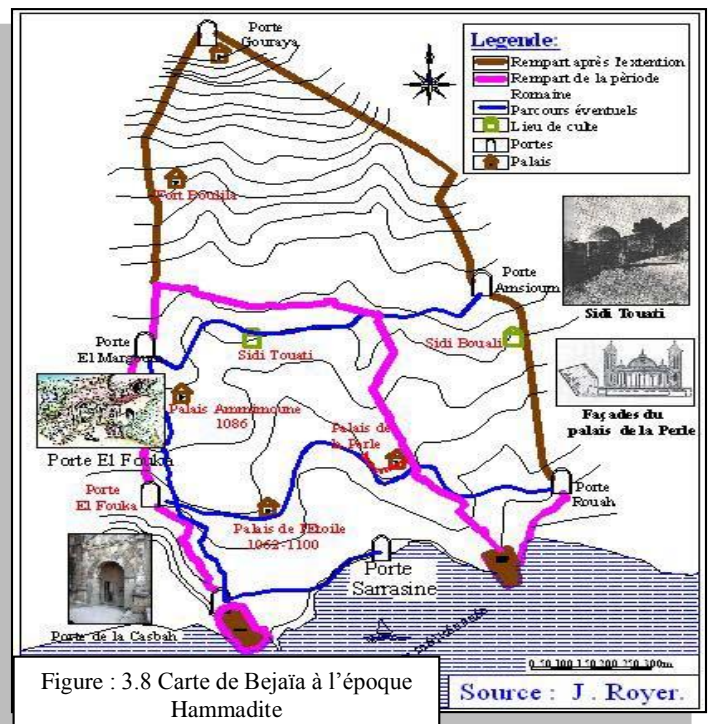


Figure : 3.8 Carte de Bejaia à l'époque Hammadite

²⁴ Kheladi Mokhtar in (urbanisme et système sociaux)

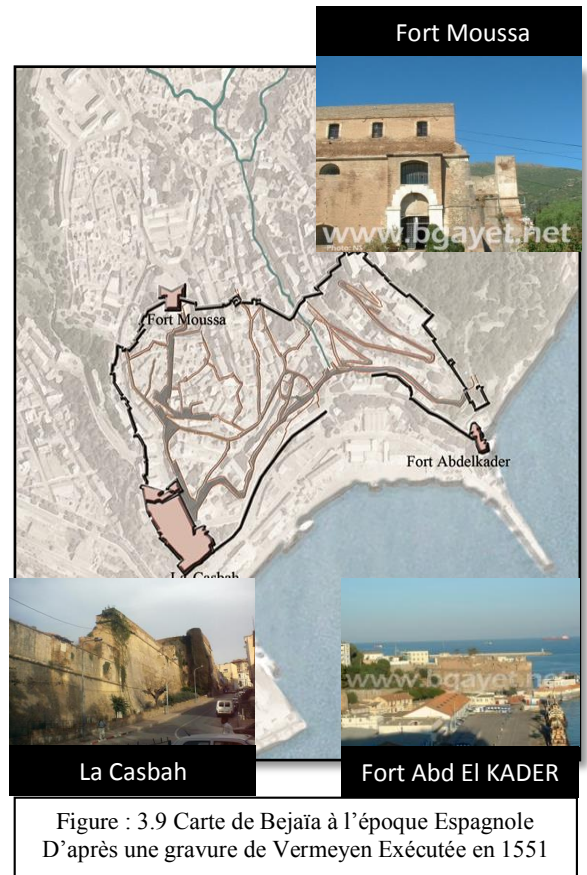
propre mosquée et trois palais.

Bejaia ville espagnole: « Buggia » 1510 – 1555

Les Espagnoles ont occupé Bejaia pendant 45 ans, et la nommèrent Buggia. On assiste ici à une décroissance urbaine dont le périmètre urbain a été réduit à 1/3 de l'enceinte romaine, et les 2/3 sont délaissés et abandonnés pour des raisons économiques et défensives. Ils ont défini de nouvelles limites de l'enceinte qui définissent le dedans et le dehors ; L'enceinte passée par le fort *Barral* situé au bas de la porte *El Fouka*, et atteint la *Casbah*.

De l'autre côté partant également du fort *Barral* et aboutissant au fort *Abd Kader*, cette enceinte percée par les mêmes portes *Hammadites* mais avec la création d'une autre au nord (**Porte des Vieillards**).

On assiste à la restauration du fort de la *Casbah*, *Abd Kader*, et la construction du fort *Moussa* sur les traces du *palais de l'étoile*, le fort *Bridja* sur l'emplacement du *palais de la perle*, et du fort *Gouraya*. Ainsi la reconversion de la mosquée en église.



Bejaia régence Turque: « La Médina » 1555 -1833

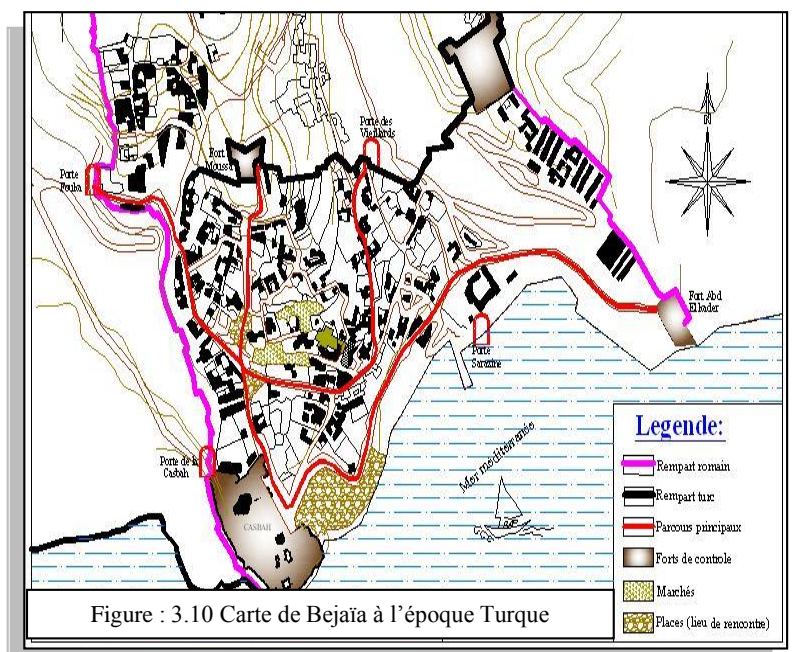
Bejaia devient une ville Turque en 1555, pendant cette époque la ville était loin de son image du centre intellectuel et politique du Maghreb puisqu'elle a perdu sa grandeur et sa prospérité par rapport aux périodes précédentes. On l'appela « *la Médina* ».

La Médina était implantée sur le même périmètre urbain Espagnol, avec la permanence de l'enceinte qui définit toujours le dedans et le dehors, et qui se superpose sur les lignes de

crêtes Est et Ouest, ces derniers sont percés de quatre portes qui articulent la ville à son territoire. (**Porte El Fouka, porte des Vieillards, porte Sarrasine et porte de la Casbah**).

Sa structure urbaine est caractérisée par la centralité de *la mosquée Sidi El Mouhoub*, comme centre spirituel, *le souk et la place Fatima* comme centre économique.

«*La ville est bâtie sur l'idée du marché* ».²⁵



²⁵ Louis Massignon.

« *La mosquée et le Souk, forment ainsi le cœur de la cité, ils articulent au croisement des grands axes de parcours, son le point d'aboutissement (ou de départ) de l'ensemble des cheminements tant physique que sociaux* ». ²⁶

Ces deux éléments se trouvent à l'intersection de deux parcours importants :

- Le premier reliant *le fort Moussa et le fort Abd El Kader*, passant par la *Casbah*.
- Le second reliant *la porte El Fouka et la porte des Vieillards*, passant par la mosquée *Sidi El Mouhoub*.

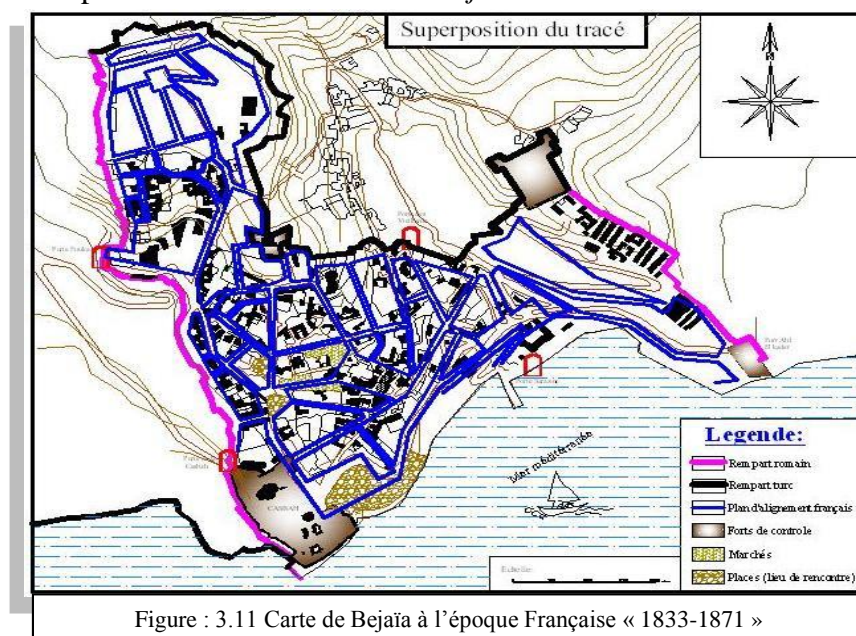
Notons aussi la permanence des quatre forts de surveillance, les mosquées reprennent leur fonction de culte et la reconversion de l'église cathédrale en mosquée.

Bejaia ville française : « Bougie 1833-1962

L'appropriation des lieux (1833-1871)

Les premières interventions des français dans la ville de Bejaia, n'était pas de créer un nouveau tissu puisqu'il existait déjà mais ces dernières se résument à la récupération de la structure existante par :

- a- L'occupation et l'amélioration des édifices militaires (*Fort Moussa, Fort de la Casbah et le Fort Abd El Kader*) pour des raisons de sécurité.
- b- Transformation et réhabilitation de la mosquée *Sidi El Mouhoub* en église *Saint Josef* pour indiquer le changement du nouveau pouvoir.
- c- Réaménagement de *la place Fatima* en *place d'Arme*
- d- L'expropriation des terrains des autochtones et la création à leur profit d'un nouveau territoire au-dessus de la porte *El Fouka*, délimité par une nouvelle enceinte percée par des portes.
- e- Création d'une place au seuil de la porte *El Fouka* (*La place Luis Philip*), permettant au français de contrôler le mouvement des autochtones.
- f- Délimitation d'un deuxième territoire au niveau de la plaine et qui servait à répondre aux besoins immédiats des militaires.
- g- Création de l'hôpital militaire et la caserne *Brijda* inférieure.

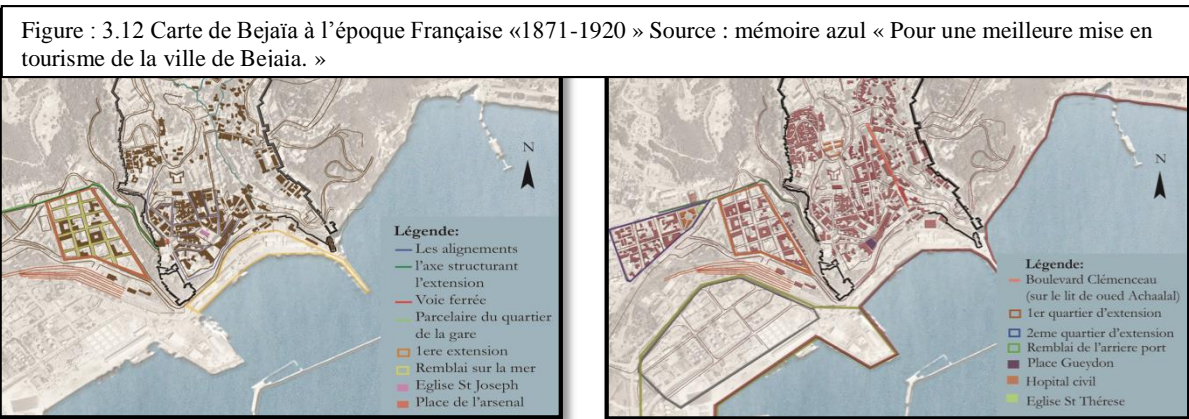


²⁶ Denis Grandit in architecture et urbanisme islamique OPU 1992.

Franchissement des limites (1871-1920):

Après l'appropriation du lieu on assiste à sa réinterprétation : on note une structuration de l'espace urbain par des places publiques telle que la place Gueydon qui est un véritable balcon sur la mer.

Avec une production architecturale bien propre à une ville littorale avec et des ouvertures et des terrasses permettent de profiter pleinement de la mer.



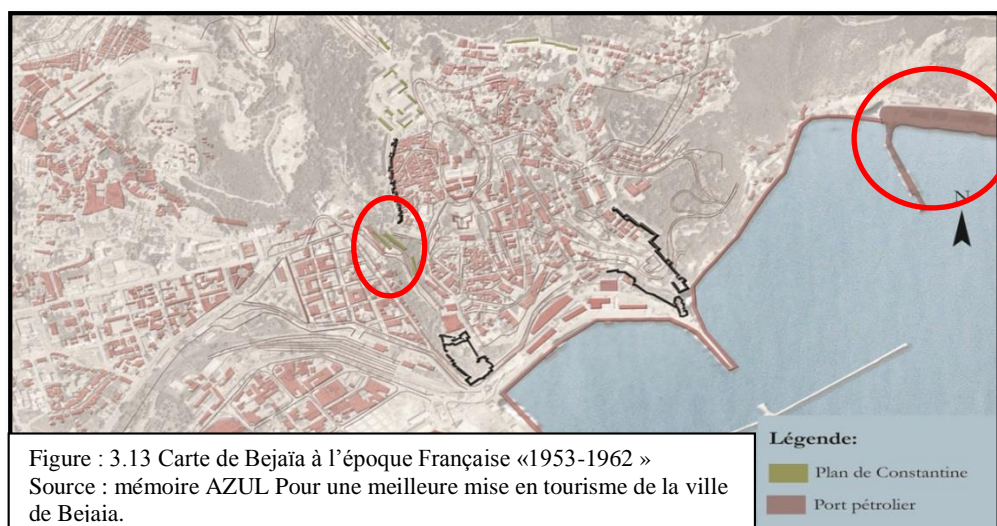
En deuxième lieu la ville va franchir ses limites et s'étale sur la plaine suivant un axe territorial avec un tracé en damier en offrant des percées vers la mer. Avec le réaménagement et le développement des infrastructures portuaires, on assistera à un empiètement sur la mer.

Début d'éclatement (1953-1962):

Cette période est marquée par la création d'un port pétrolier dans l'avant-port et ceci a impliqué aussi l'installation de zone de stockage pour les hydrocarbures dans la périphérie de la ville.

-Cette opération qui accélère le développement de l'activité portuaire et industrielle amène les français à opter dans leur politique de zoning pour l'installation d'une grande zone industrielle dans la partie centrale de la plaine qui au moment de leurs prévisions était assez loin de la ville. On a assisté aussi à l'aménagement de nouvelles places et le développement de la façade maritime le long de la baie, et la structuration de l'espace urbain par des places publique.

-Le plan de Constantine est un plan projeté dans des visées politiques .il se proposait à régler le problème de logement des autochtones à travers la projection d'immeubles HLM au niveau des noyaux autochtones.



Bejaia période post indépendance (1962..à nos jours):

Arrivé à la période postindépendance la ville de Bejaia va connaitre une urbanisation massive, apparition des ZHUN et occupation d'une grande partie de la plaine par la zone industrielle. Ces extensions post coloniales dites ZHUN ne prennent aucunement en considération la mer; ni dans leur structuration urbaine, ni dans leur conception architecturale.

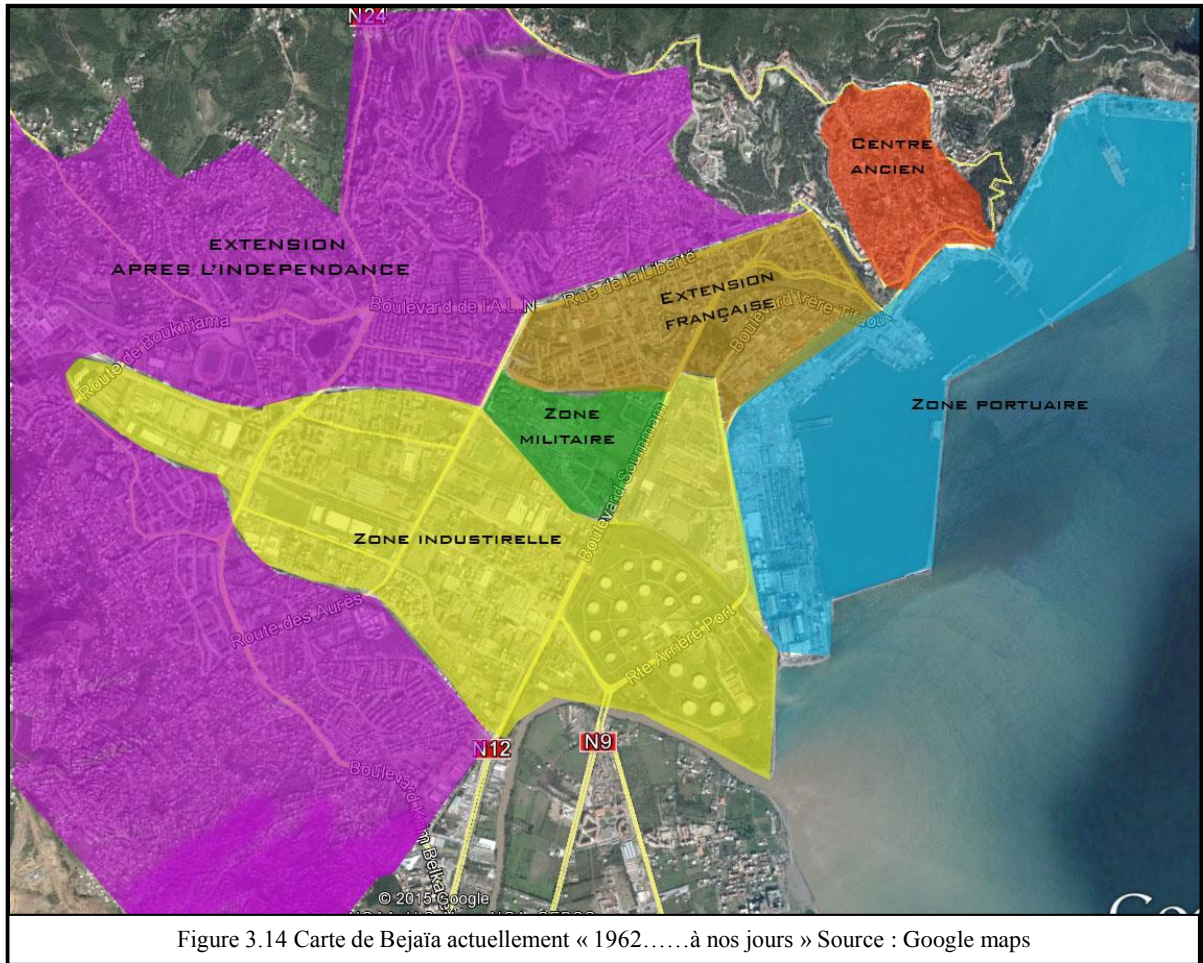


Figure 3.14 Carte de Bejaïa actuellement « 1962..... à nos jours » Source : Google maps

3.1.5. Synthèse :

Après l'analyse faite précédemment le centre ancien est la partie qui nous intéresse le plus et dont on a pu faire ressortir les différentes étapes de croissance et identifier les différentes entités qui ont persisté.

Si les Phéniciens s'étaient contentés d'un modeste comptoir, du côté de la plaine, les Romains ont d'emblée installé la ville dans ce qui sera ses limites permanentes jusqu'aux extensions coloniales.

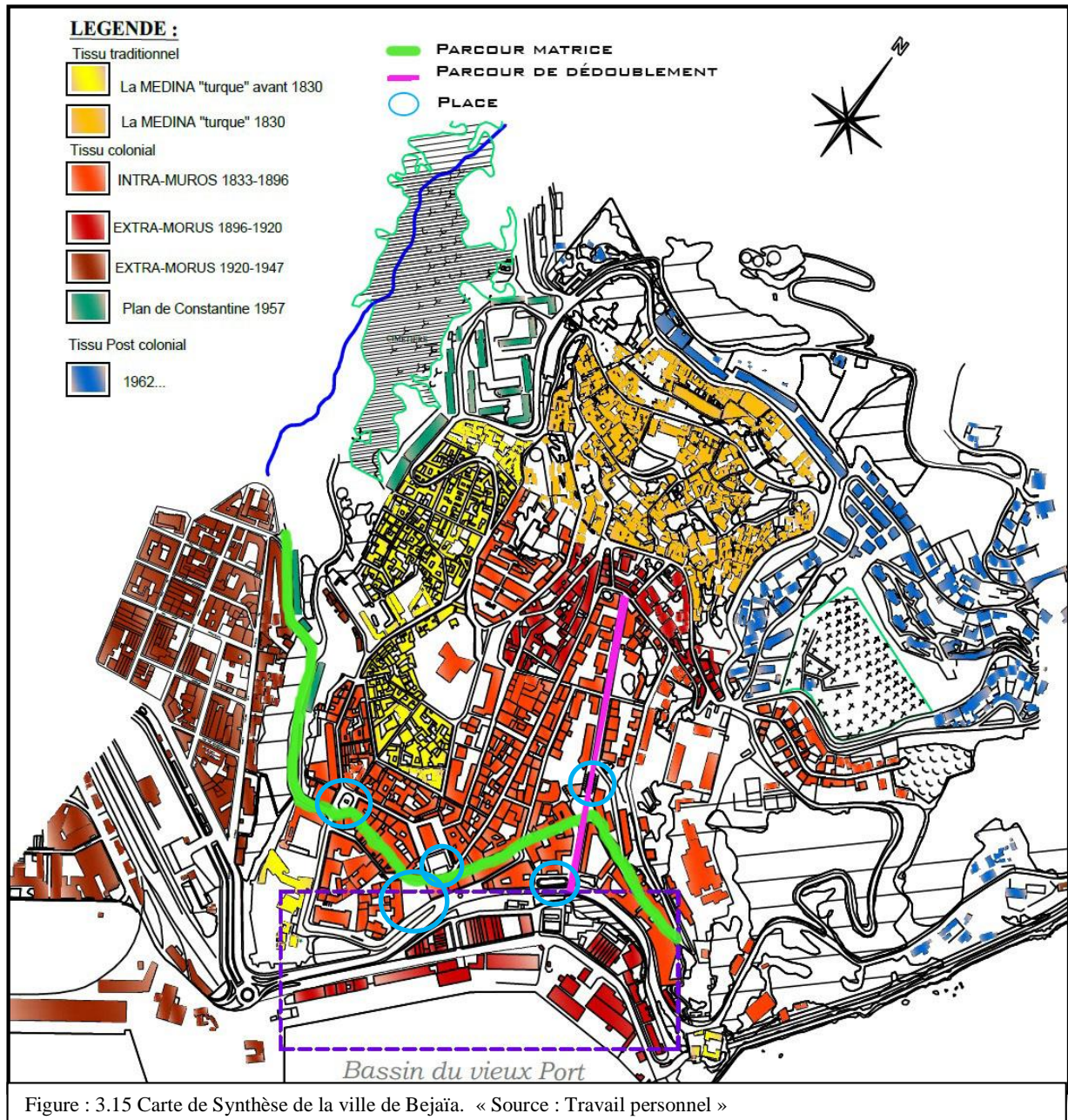
Seuls les Hammadites auront assez de force et d'opulence pour développer la ville au-delà de ces limites.

Dans ce schéma de synthèse on peut distinguer les différentes entités :

Une partie de la ville turque est présente juste à la limite ouest de la ville ainsi que la casbah. L'époque coloniale qui a apporté le plus de changement et qu'on remarque avec l'alignement subtil sur le tracé de la ville turque avec la création de places suivant le parcours matrice avec un système de liaison entre elles, mais aussi les extensions avec la création d'un parcours de

CHAPITRE 3 : CAS D'ETUDE « VILLE DE BEJAIA »

dédoublément à l'est de la ville, au sud il ont empiété sur la mer pour la création d'un port, ainsi qu'à l'ouest l'extention fut sur franchissement des limites avec la création d'un nouveau quartier en damier sur la plaine.



3.2. LECTURE MORPHOLOGIQUE DES ELEMENTS DE COMPOSITION URBAINE :

L'analyse structurale d'un territoire de projet doit s'appuyer sur une approche dynamique qui permet de comprendre les mécanismes de réorganisation permanente de l'espace, quel que soit son rythme. Cette analyse doit amener à mieux comprendre les composantes et les variables de l'espace considéré, en vue d'une définition pertinente du cadre du projet de renouvellement urbain.

- Dans cette partie nous allons identifier les limites, les parcours, les portes, les places et les équipements ainsi que la logique de découpage des îlots ; afin d'établir le plan de structure de la ville.

3.2.1. Les limites :

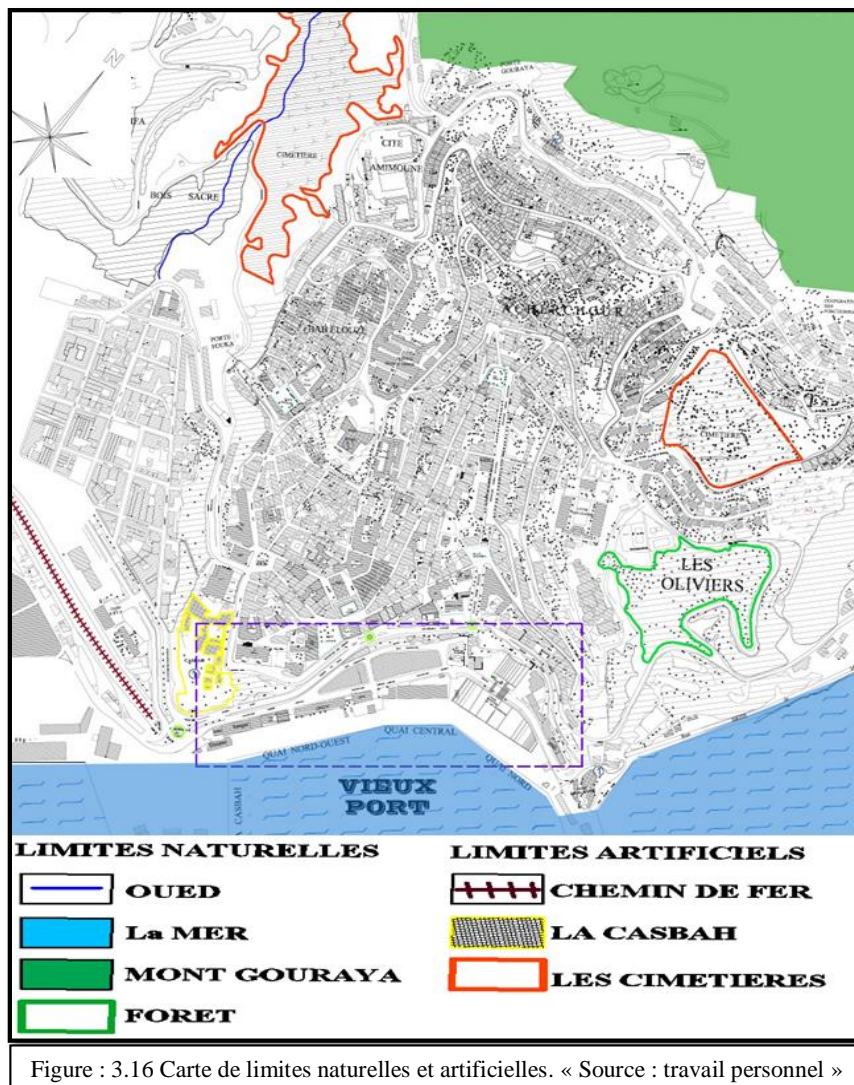
Une limite est une ligne qui sépare deux terrains, territoires contigus ; ou bien une partie extrême ou se termine une surface, une étendue.²⁷

Parmi ces synonymes on retrouve : barrière, borne, frontière...etc.

Elle peut être constituée par :

-Une limite naturelle (ligne de relief, cours d'eau, lac, forêt...etc.)

-Une limite artificielle (enceinte, fossé, canal, route, voie ferrée...)



On a pu identifier les deux types de limites dans la ville de Bejaïa :

- **Limites naturelles:**
on retrouve au nord le Mont Gouraya, la mer au sud, à l'ouest l'oued et à l'est la forêt

- **Limite Artificielles:**
à l'est on a le cimetière chrétien, à l'ouest le cimetière musulman la casbah et la voie ferrée.

²⁷ Dictionnaire du petit robert

3.2.2. Les portes :

Une porte de ville fait partie des fortifications d'une ville. C'était jusqu'à l'Époque moderne le seul moyen de franchir les remparts entourant la ville. Les tours et les portes avaient pour fonction de protéger le cœur de la ville.

À la fin du XVIII^e siècle, on a commencé à ériger des portes de ville sans fonction militaire, mais par exemple pour les douanes.

Aujourd'hui dans plusieurs grandes villes, beaucoup de portes de ville sont devenues l'emblème de ces villes, et jouent un rôle touristique.

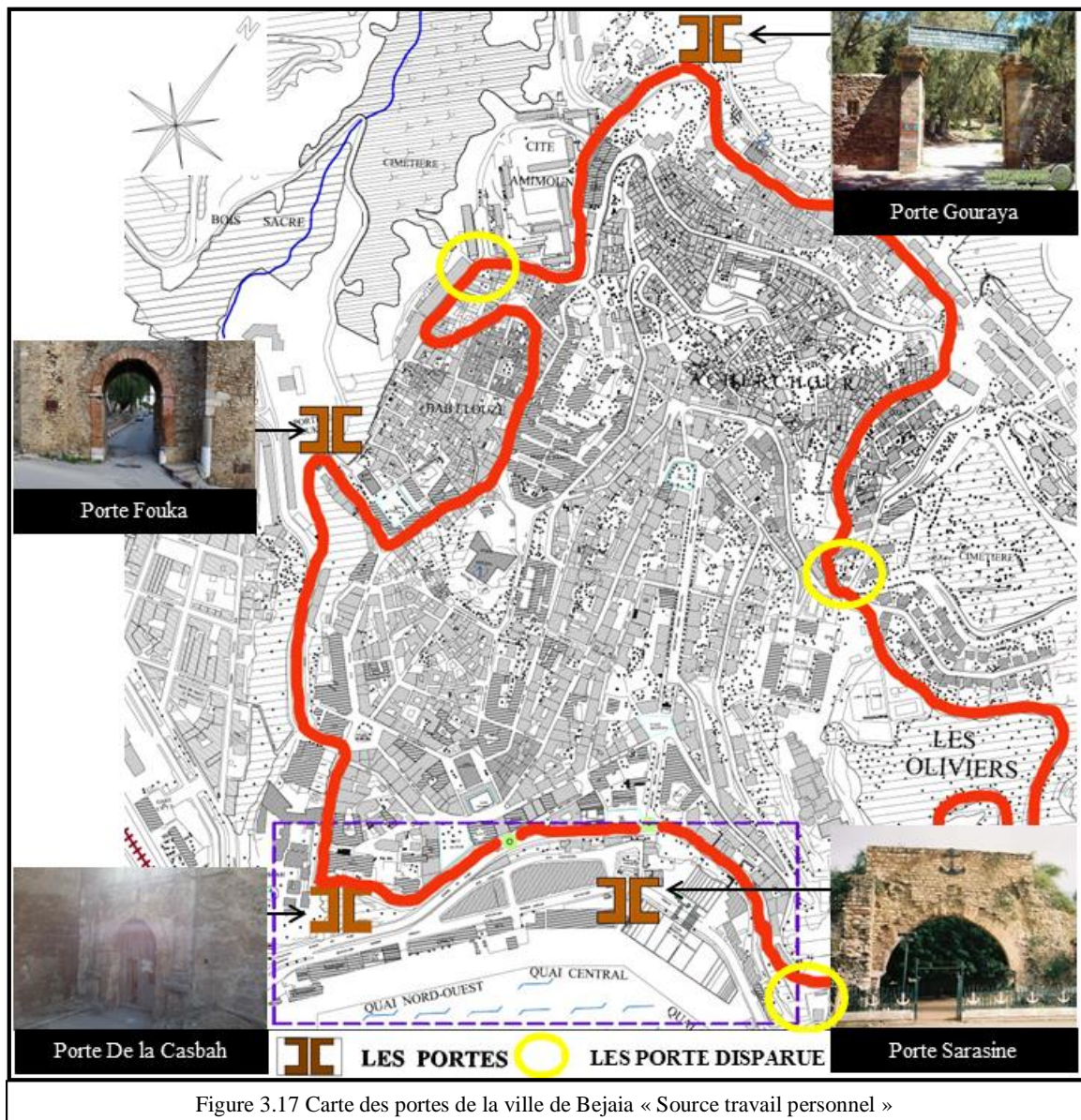


Figure 3.17 Carte des portes de la ville de Bejaia « Source travail personnel »

La ville de Bejaia est surnommée la ville au sept portes dont la moitié on disparut,

- Parmi ces dernières on a:

Bâb Amsioun: se situait sur le rempart Est, aujourd'hui quelques traces existent encore sur la route qui mène à la vallée des singes.

Bâb El-Louz: « porte des amandiers », était située nécessairement à l'ouest. Un des anciens quartiers porte le nom de la porte.

Bâb El- Marsa : son emplacement peut être situé en suivant le chemin qui du fort Abd-el-Kader mène vers le port de plaisance.

-Et pour ce qui est des portes qui ont persisté on a :

Bâb El-Bahr ou porte Sarasine : qui a été conservée.

Situé au sud marginalisée et encombrée par une station de bus, elle sert aussi de décharge d'ordures pour la cafétéria située à proximité,

Bâb El- Bunud ou « la porte des Etendars », actuelle porte Fouka, se situe au Nord-Ouest de la ville et présente d'importantes fissures au niveau de sa clé de voute notamment.

Bâb Gouraya « porte de la campagne » située en hauteur, à la tête du chemin Roman qui mène au mont Gouraya, aujourd'hui elle est totalement altérée.

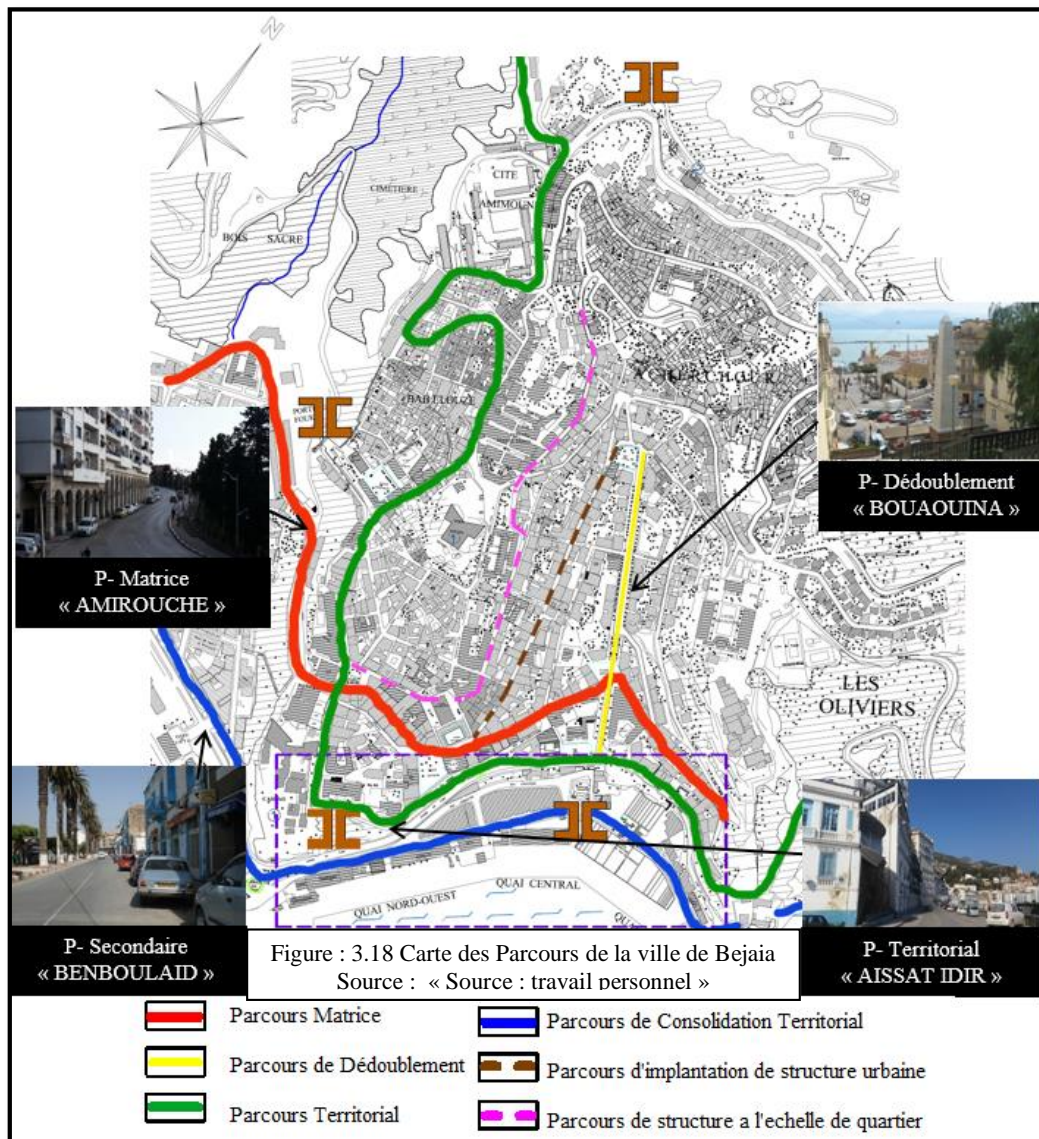
Bâb el Kessba « porte de la casbah » située au sud-ouest de la ville toujours présente, on ce moment on état un peu dégradé et qui est en rénovation.

3.2.3. Les parcours :

La rue est un espace structurant de base, elle permet le parcours et c'est le support de l'édification et d'orientation de la parcelle. C'est le support de la cohérence urbaine qui assure une homogénéité et une diversité.

La rue est un espace dynamique, mais aussi un lieu de rencontre et de refuge public, elle est définie par çes parois (Les façades du bâti qui l'entoure).

La rue est un élément morphologique de communication sociale par excellence.



CHAPITRE 3 : CAS D'ETUDE « VILLE DE BEJAIA »

Nous allons identifier les parcours différents importants de la ville de Bejaia:

***Parcours matrice** : qui est le plus important « Bd Amirouche » qui s'est étendue avec le temps pour devenir l'axe structurant de la nouvelle ville « Bd de la liberté » et qui mènent vers Alger et qui passe par les moments les plus forts de la ville avec les deux places « Arsenal et Gueydon », L'hôtel, la banque, la mosquée, et L'APC.

***Parcours territorial**: traversant la ville toute entière et qui passe aussi sur différents édifices marquant comme le fabuleux lycée ibn-Sina la casbah...

Et qui se croise avec le parcours matrice a la place Arsenal.

***Parcours de dédoublement**: créée à l'époque coloniale lors de l'extension de la ville côté est, reliant trois places du nord au sud, de forme rectiligne et qui est la seule percée sur la mer.

***parcours secondaire** : qui est venu après la création sur port, et qui délimite tout la zone portuaire et qui mènent à Jijel.

3.2.4. Les places :

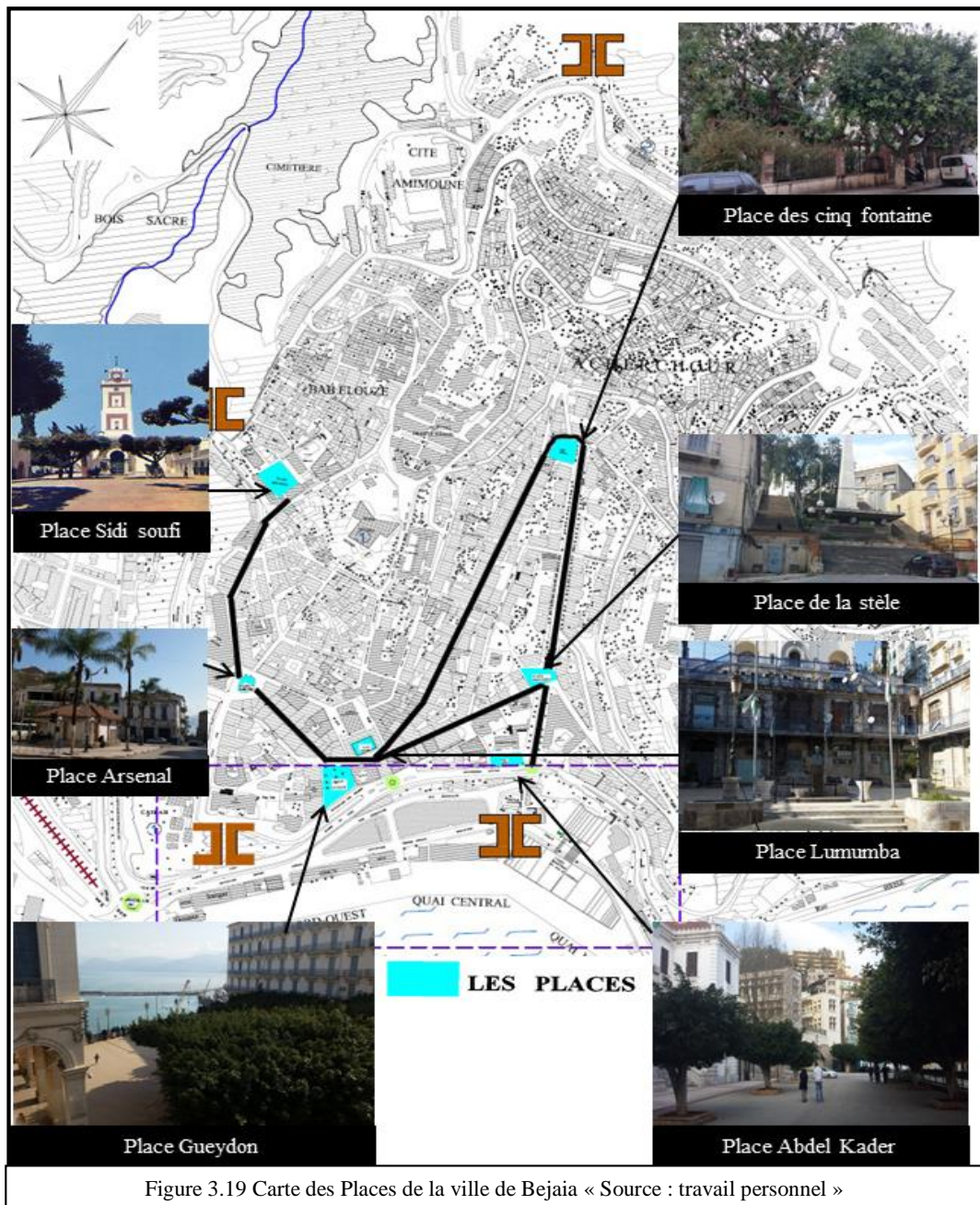


Figure 3.19 Carte des Places de la ville de Bejaia « Source : travail personnel »

CHAPITRE 3 : CAS D'ETUDE « VILLE DE BEJAIA »

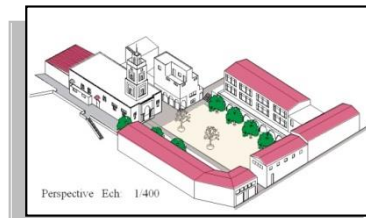
La place est un lieu public, ouvert, entouré de bâtiments publics, c'est le second élément important de la structure urbaine, s'est un espace aéré ou convergent plusieurs voies et offrent ainsi des perspectives. Selon Mr H.Ougouadfel « *les places sont les moments de respiration de la ville* ».

La structure et le rythme des places permettent la structuration de la ville.

« *Parler de place dans la ville; c'est parler de l'exceptionnel* ». ²⁸

Dans notre cas d'étude, la structure urbaine est ponctuée de plusieurs places, qui se situées sur tout le long des axes structurants, et qui représentent des moments de respiration de la ville avec un système de liaison entre elles

***Place Sidi Soufi** : seuil de la ville à l'époque Hammadide, lieu d'échange commercial et aussi place de la mosquée Sidi Soufi.



Place Sidi Soufi

***Place Arsenal** : sa morphologie actuelle est le fruit du tracé Haussmannien effectuée en 1851 par le génie militaire français.



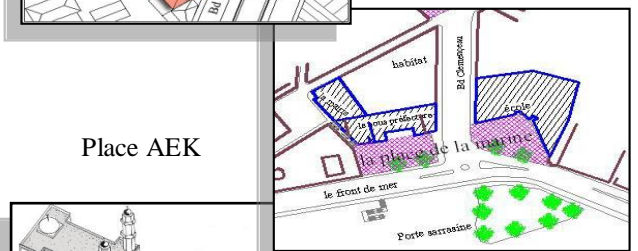
Place Arsenal

***Place Lumumba**: Elle a été créée pour la mise en scène de l'église « actuel mosquée », c'est-à-dire pour renforcer le symbolisme spirituel du pouvoir français.



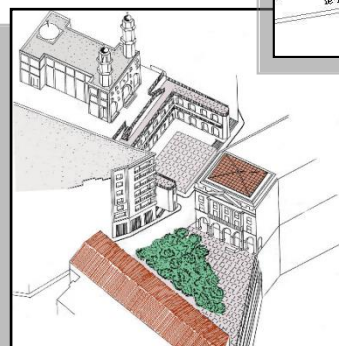
Place Lumumba

* **Place de la stèle** : Cette place matérialise l'aboutissement de plusieurs voies. Et qui est symbolisé avec un obélisque.



Place AEK

***Place Abd El Kader**: C'est le type de place qui est située à l'une des entrées de la ville (*la porte Sarrasine*), la place est positionnée à l'intersection de l'axe du *front de mer* (reliant : fort Abd El Kader et la Casbah) et le *boulevard Clemenceau*. Comme son nom l'indique, elle est orientée vers la mer.



Place Gueydon

***Place Gueydon**: on arrive maintenant à la place la plus exceptionnelle de la ville édifiée entre 1845-1871, lieu public de regroupement important entretenant des relations de complémentarité avec la place Lumumba.

Crée de telle sorte qu'on débouche sur un belvédère urbain unique dans le monde

Un lieu d'échange culturel et social



P.PANERAI «le temps de la ville, l'économie raisonnée des tracés urbains».Ecole d'architecture de Versailles 1988. ²⁸

3.2.5. Les équipements :

Un équipement est un ensemble de biens appartenant à des organismes et institutions, publics ou/et privés fixes ou mobiles, destinés à permettre l'exercice d'une activité ou d'une fonction.²⁹

Dans la carte ci-dessous on a représenté les équipement et édifices importants.²⁹ Même si la ville c'est étendue n'empêche que la vieille ville garde tout son charme avec ces édifices typique.

*On retrouve quatre monument historique « la casbah, bordj Moussa, fort AEK, fort sidi Touati.

* Les mosquées les plus importantes sont « la mosquée sidi soufi, et la mosquée sidi Mouhoub »

*Sur la place Arsenal on retrouve un groupement d'édifice remarquable «la poste, le théâtre, et le lycée ibn-sina »

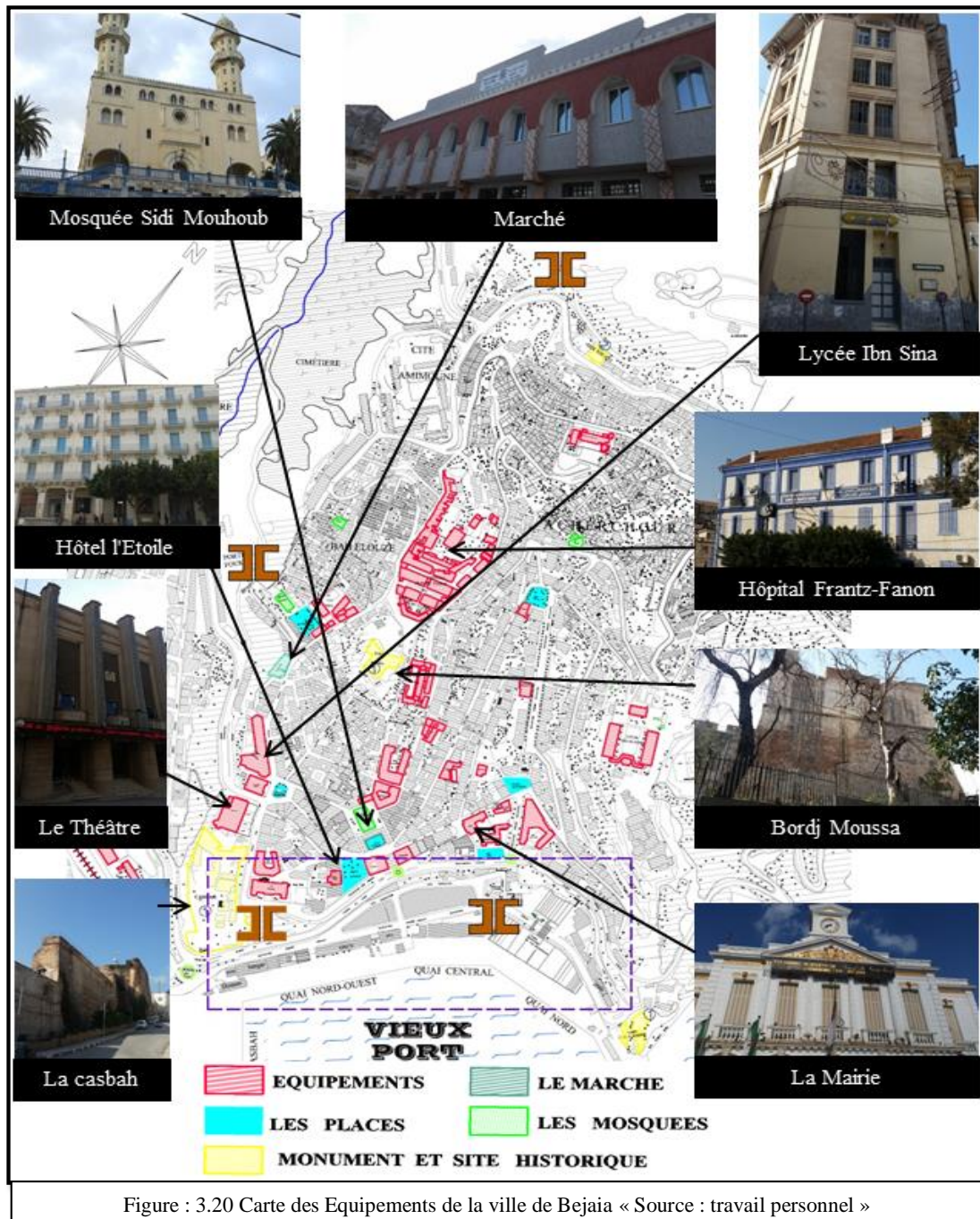


Figure : 3.20 Carte des Equipements de la ville de Bejaia « Source : travail personnel »

²⁹ Glossaire Ministère de l'habitat et de l'urbanisme en Algérie.

3.2.6. Découpage des îlots :

«Pour mieux saisir la ville, la première chose à faire est de la briser en morceau ». Nous avons remarqués lors de l'étude de la croissance jusqu'à cette période, que les îlots constituant l'unité urbaine, n'étaient que le résultat des négociations et concessions effectuées entre la pérennité du tracé ancien, la topographie et la trame.

« L'îlot s'impose d'abord comme le résultat d'un découpage, d'une lecture, si l'îlot urbain traditionnel se présente comme l'ensemble des parcelles délimitées par des rues isolées, et se caractérisent par la continuité de son épiderme et l'opposition de ses faces, l'îlot est un groupement de bâtiments organisés selon une logique déterminée, assurant à chaque espace un statut reconnu par la pratique ».³⁰

Il se caractérise par ses limites qui sont déterminées par les rues ; sa géométrie qui est la conséquence du tracé des rues et enfin la typologie qui détermine son caractère.

Nous allons essayer d'étudier ces entités de façon à connaître leurs caractéristiques, leur organisation Pour cela, nous avons pris les îlots les plus représentatifs de l'ancienne ville.

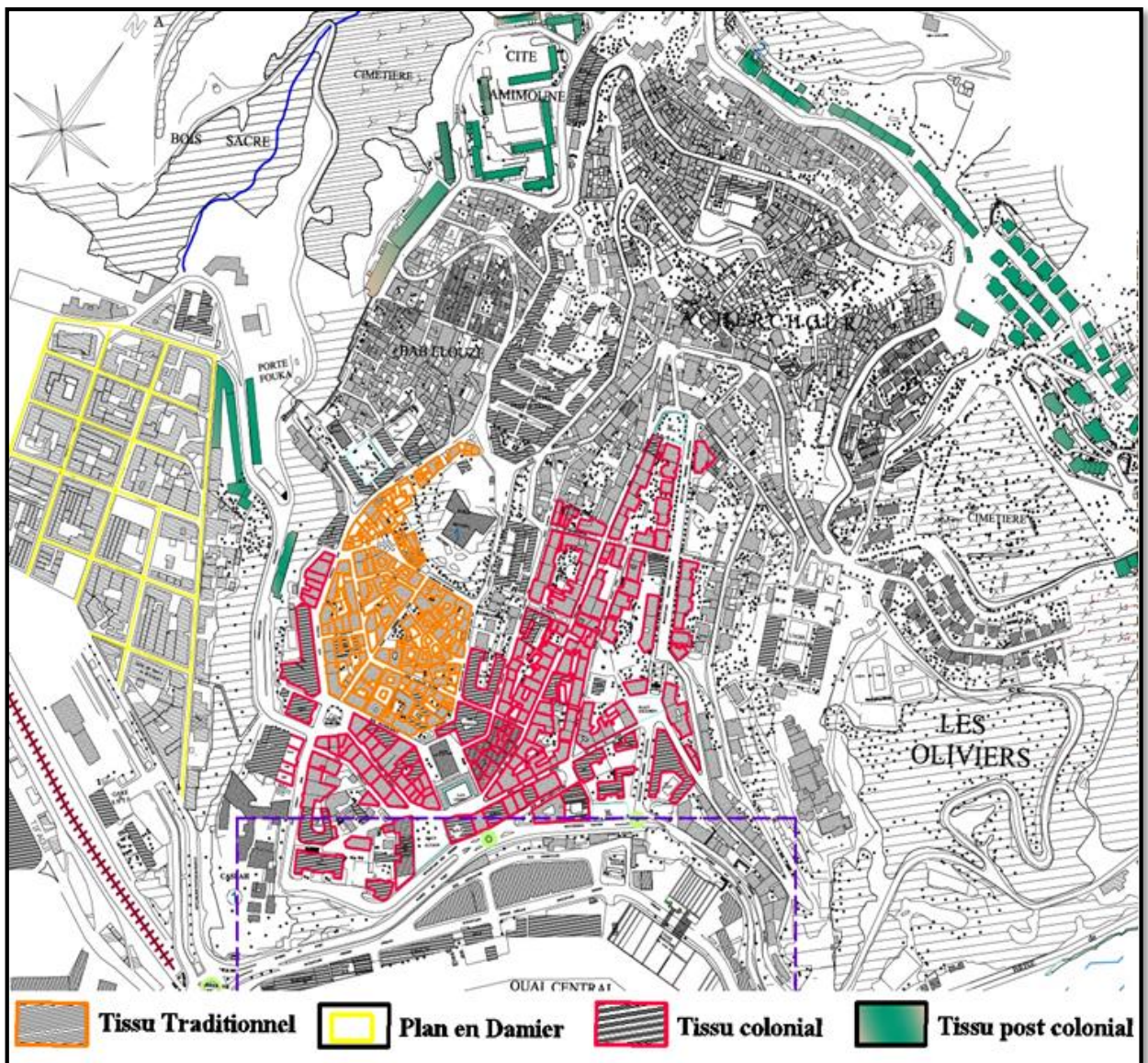


Figure : 3.21 Carte de découpage des îlots de la ville de Bejaia « Source : travail personnel »

³⁰ Philippe Panerai in « les formes urbaines, de l'îlot à la barre » Ed DUNOD 1978

Tissu traditionnel : il représente le tissu de la Médina turque, qui est le résultat de longues stratifications qui se sont faites dans le temps. Ce dernier représente un tracé au sol organique, mais assujéti à une hiérarchie parfaitement cohérente. Ce tissu est organisé par parcelles et îlots qui sont généralement de forme irrégulières délimitées par un réseau de vois hiérarchisées. Ces îlots sont généralement occupés par des constructions de gabarit R+1.

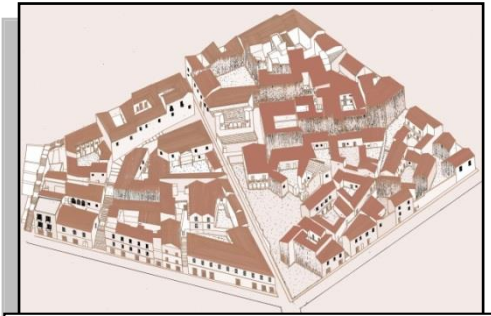


Figure : 3.22 Axonométrie du tissu traditionnel

Le passage de la rue à l'intérieur de l'îlot se fait par une ruelle desservant des parcelles situées de part et d'autre, quant aux parcelles situées au cœur de l'îlot, la desserte s'effectue par des impasses.

Le découpage parcellaire à l'intérieur de l'îlot ne suit pas une logique géométrique.

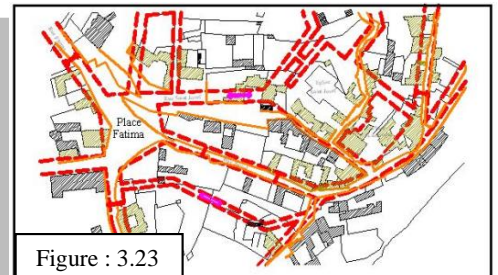


Figure : 3.23

Dessin de la place Arsenal, Lamumba et élargissement de la rue Trézel.

Tissu colonial : Elles présentent le premier noyau intra-muros restructuré par les français, ce tissu se structure sous forme de percés entre les éléments structurants du site, il est organisé par îlots et parcelles avec des bâtiments qui présentent un alignement et une continuité avec la rue.

Le morcellement: C'est l'action de division ou du découpage qui consiste à engendré un plus grands nombre de parcelles donnant le plus petit coté sur la rue. (Exemple : la rue Trézel haute).

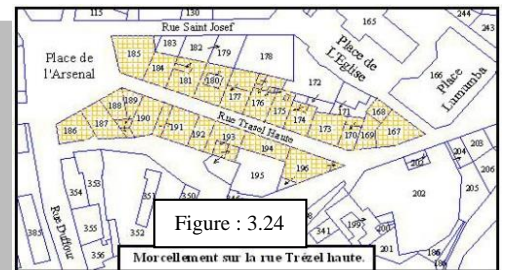


Figure : 3.24

Morcellement sur la rue Trézel haute.

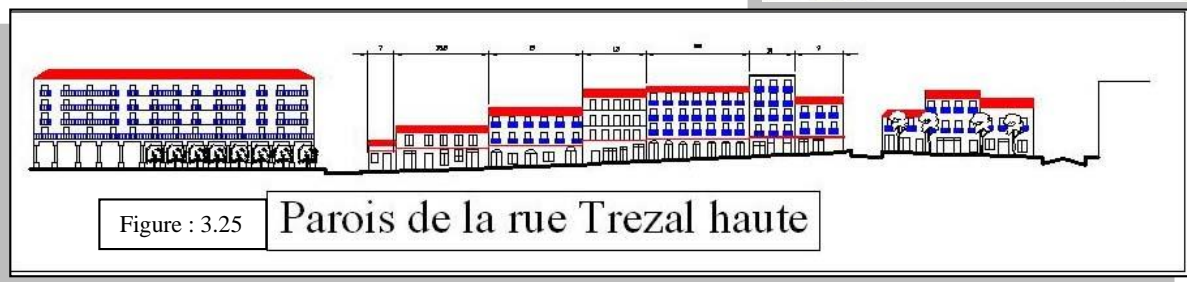


Figure : 3.25 Parois de la rue Trezal haute

Le remembrement: C'est l'addition de deux ou de plusieurs parcelles qui consistent a engendré un nombre restreint de parcelles de plus grande surface donnant le plus grand coté sur la rue. (Exemple la rue Fatima).



Figure : 3.26 Parois de la rue Fatima



Figure : 3.27

Remembrement sur la rue Fatima

Source des Figures : 3.22- 3.23-3.24-3.25-3.26-3.27-3.28 « Mémoire de fin d'études EPAU »

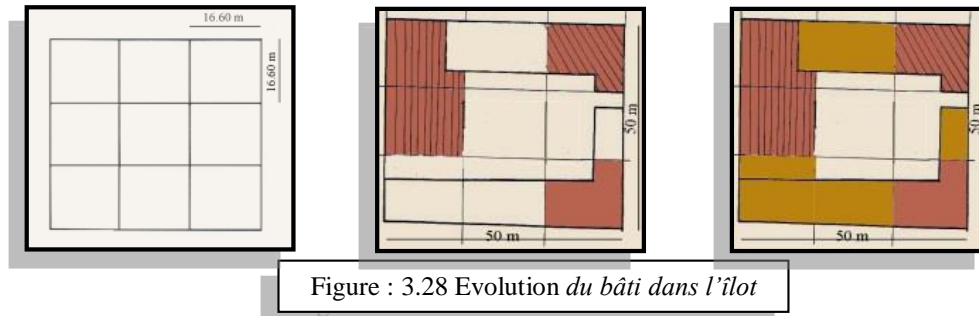


Figure : 3.28 Evolution du bâti dans l'îlot

Plan en damier: C'est le premier quartier projeté sur la plaine, limité par trois axes principaux : le boulevard Amirouche à l'Est, la rue Larbi Touati et le boulevard de la Liberté au Nord et la rue de Sétif au Sud. Avec un tracé en damier, résultat de la superposition sur le tracé de parcellaire agricole déjà existant.

Tissu post colonial : Disparition de la parcelle avec l'apparition des grands ensembles qui ont engendré l'émergence des espaces résiduels.

Le lotissement est constitué d'une façon autonome par rapport à la ville, la parcelle est considérée comme unité quantitative, L'apparition de cette nouvelle manière d'occupation était venue en réaction aux grands ensembles. A l'origine ces parcelles de lotissements étaient principalement agricoles.

3.3. LECTURE TYPOLOGIQUE DU CADRE BATI :

Parcellaire et Typologie :

La parcelle c'est le résultat du découpage parcellaire dans l'îlot, c'est la plus petite unité de mise en valeur du sol urbain.

« La parcelle est un élément de support comme l'élément de composition, elle a une limite, une situation, un propriétaire, une forme et une direction »³¹

Le parcellaire révèle la hiérarchie du tissu urbain, ceci induit une différenciation des faces d'un même îlot, donnant un très grand nombre de parcelles sur la voie principale, contrairement à la rue secondaire où le nombre est restreint. Le parcellaire possède une direction principale très affirmée perpendiculairement aux voies.

Cette hiérarchie des deux systèmes (le parcellaire et la rue) aura des conséquences directes sur le plan de l'ambiance urbaine, qui est le résultat de grand nombre de débouches (entrées d'immeubles et façades commerciales) et du contact fonctionnel sur l'axe principal.

Philippe Panerai parle d'une relation dialectique entre la rue et le découpage parcellaire, permettant de produire, non pas une addition d'objets, mais une ville qui a la capacité d'évoluer et de se renouveler dans la continuité du tracé.

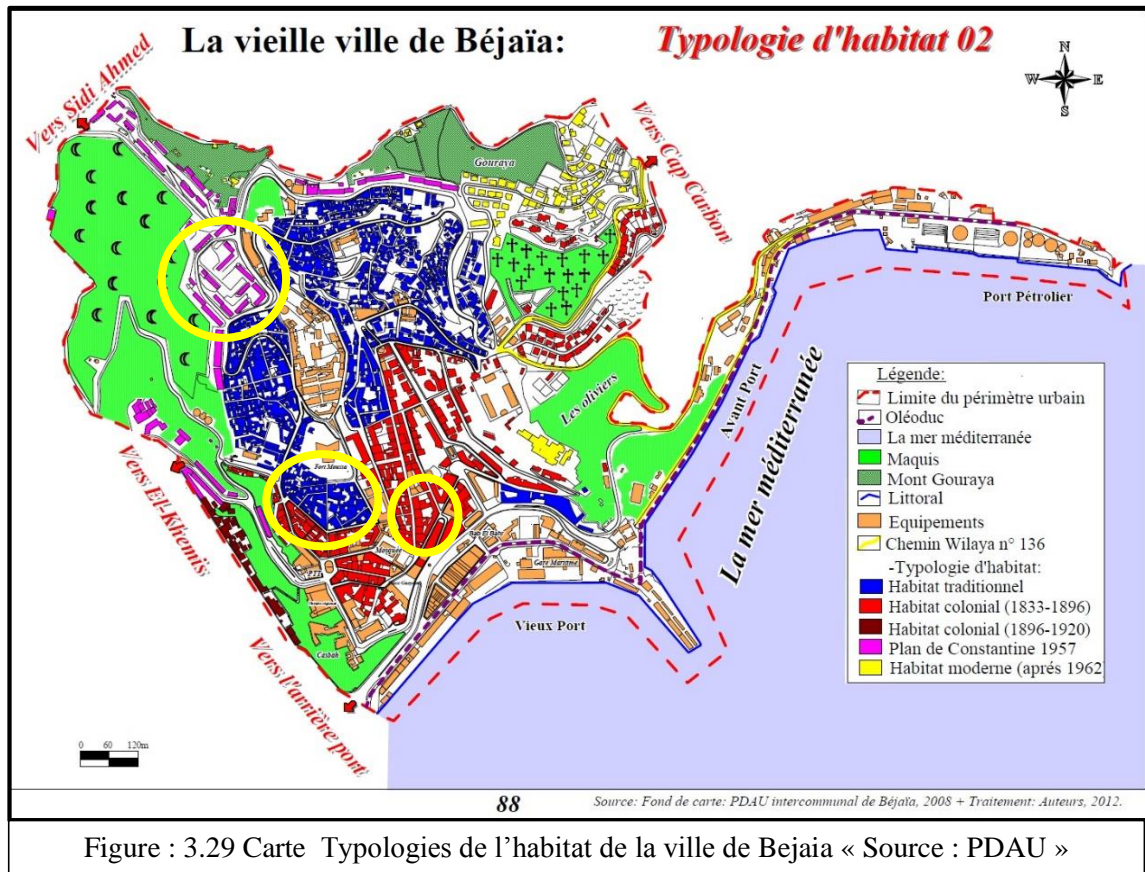
Les parcelles se répartissent en :

- Parcelle courante avec trois cotés mitoyens.
- Parcelle traversant, généralement de forme allongée entre deux mitoyens.
- Parcelle d'angle.

On retrouve à Bejaïa 3 différentes typologies du bâti :

- Habitats traditionnels
- Habitats colonial
- Habitat moderne (les grands ensembles)

³¹ Philippe Panerai in « les formes urbaines, de l'îlot à la barre » Ed DUNOD 1978



Habitat traditionnel :

En premier lieu, nous allons analyser un type de maison à cours traditionnelle

Le premier niveau :

L'entrée de la maison se trouve sur la rue, une ouverture très basse qui donne accès à une squifa plus basse que le niveau de la rue. La squifa est un petit espace de forme irrégulière servant d'espace de transition.

Parcours: Rue (espace public) → Squifa → Cour (privé).

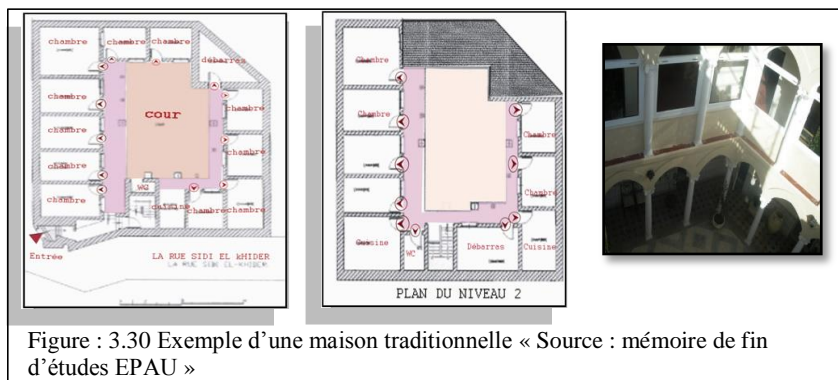
Leur organisation se fait par une hiérarchie bien définie.

Wast Eddar est une cour rectangulaire entourée de galeries qui dessert les pièces éclairées par des ouvertures donnant sur la cour

Le deuxième niveau :

La galerie est remplacée par un couloir périphérique qui dessert les chambres qui possèdent des fenêtres qui donnent sur la cour.

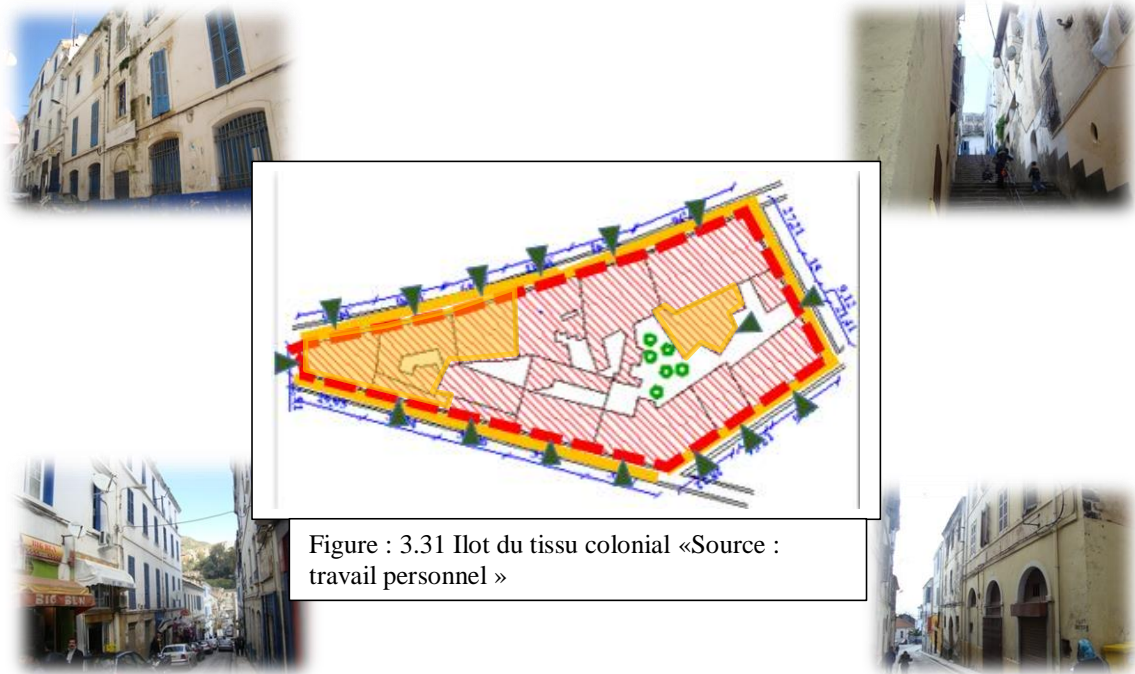
La terrasse est couverte en tuile

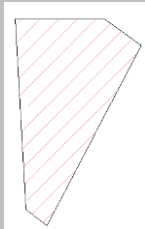
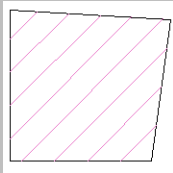



Habitat colonial :

En deuxième lieu nous allons passer à l'analyse de l'ilot colonial :

L'ilot colonial est délimité par des rues qui le définissent. De forme irrégulière, (qui est le résultat de la superposition sur la structure portante du sol), cet ilot est à caractère résidentiel avec intégration de quelques commerces du à sa position dans la trame urbaine et les voies qui le bordent. Et l'accès se fait par les voies extérieures.



parcelle			
position	À l'angle donnant sur la rue	Une façade donnant sur la rue	enclavé
forme	triangulaire	régulière	irrégulière
accès	De l'extérieur	De l'extérieur	Rue- impasse- cour
Activité	Habitat Bureau administratif	Habitat Commerce	Habitat

Coté architectural nous retrouvons :

- Une densité plus au moins forte, COS=0.86
- Une forte mitoyenneté ce qui accentue la notion du voisinage.
- Le gabarit est de R+2 et R+3 et est marqué par un dégradé, vu la topographie du site.
- Un alignement par rapport aux rues, avec commerces au rez de chaussé.

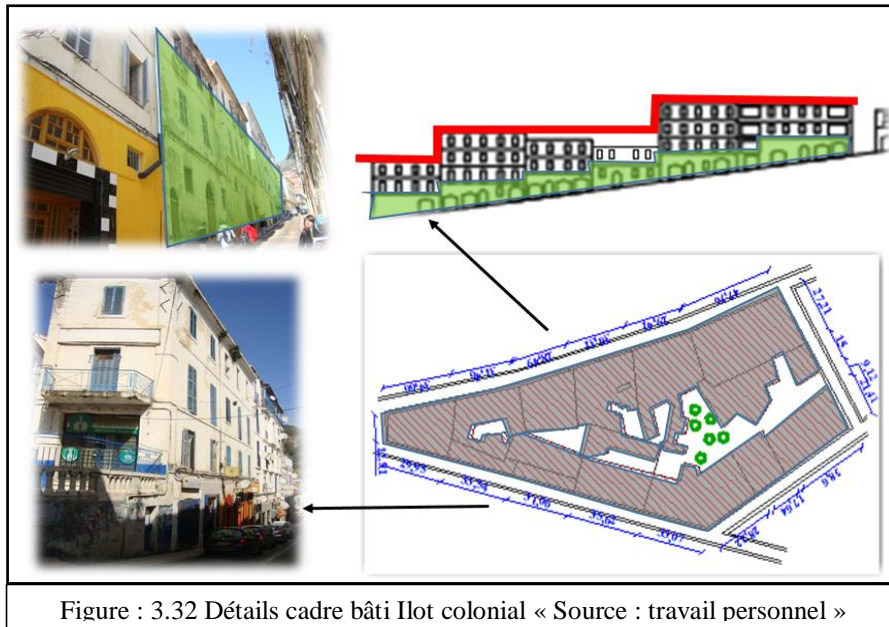


Figure : 3.32 Détails cadre bâti Ilot colonial « Source : travail personnel »

Habitat moderne (les grands ensembles) :

Dans cette partie, nous allons analyser un exemple « La cité Amimoune » :

Elle a été construite au profil de la population algérienne, elle se situe au-dessus du quartier *Sidi Sofi*, longeant l'enceinte Nord-Ouest de la ville qui est délimitée par le cimetière. En plus de l'habitat elle regroupe des commerces de proximité au R.D.C des barres.



Figure : 3.33 image de la cité « Source : Google »

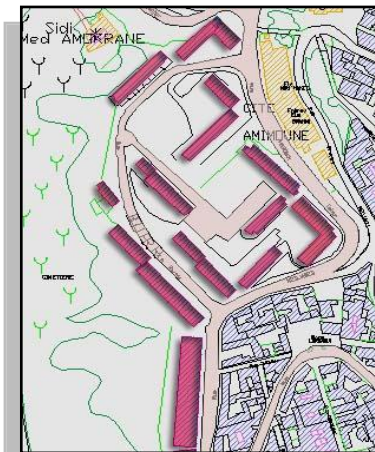


Figure : 3.34 Plan de la cité « Source : Mémoire d'étudiants »

Elle est composée de plusieurs barres de R+8 qui sont organisées selon deux types :

Organisation linéaire : sous forme de barres qui constituent les limites de la cité et qui sont caractérisées par leurs toitures en tuiles. Ces barres sont composées de plusieurs variantes de type F1, F2, F3 qui sont distribués par une cage d'escalier.

Organisation autour d'une cour : les barres s'organisent autour d'une cour, formant un espace privé pour la cité, ces dernières sont composées de logements de type F2 desservis par une coursive.

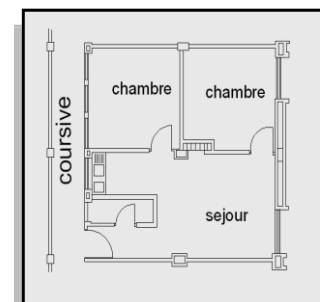


Figure : 3.35 Exemple d'un logement desservi par une coursive

CHAPITRE 3 : CAS D'ETUDE « VILLE DE BEJAIA »

L'ensemble est composé des cellules de dimensions réduites, avec des façades qui se limitent à la répétition d'un seul module, ce qui provoque le dépouillement de la façade.

Avec l'étude de cette cité qui est caractéristique du plan de Constantine on constate plusieurs ruptures avec l'ancien noyau :

- Rupture d'échelle (la grandeur et la masse des barres).
- Disparition de l'îlot et de la parcelle.
- Disparition des trois composantes de la façade, avec l'absence de la mise en valeur de l'entrée qui se réduit à une simple ouverture dans la façade.
- Rupture du tracé urbain, de l'îlot à la barre.

L'habitant ne participe plus à la production de l'espace et se trouve désorienté dans un espace non hiérarchisé.

3.4. SYNTHÈSE :

La Structure urbaine désigne la forme urbaine ou son étude (formation, évolution, transformations, strates, structure...).

La morphologie urbaine est le résultat des conditions historiques, politiques, culturelles (et notamment architecturales) dans lesquelles la ville a été créée et s'est agrandie. Elle est le fruit d'une évolution spontanée ou planifiée par la volonté des pouvoirs publics.

Les notions voisines de "structure urbaine", "forme urbaine", "morphologie urbaine"... ne sont pas toujours claires et les définitions varient souvent d'un auteur à l'autre.

A travers l'étude morphologique des espaces de communication sociale: (*Les rues et les places*), nous avons vu comment ces éléments structurent la ville en donnant une hiérarchie à celle-ci.

3.4.1. Bilan et diagnostic :

- Présence d'un patrimoine naturel de grande qualité paysagère qui est le parc national de Gouraya et la mer.
- Vétusté des anciens quartiers.
- Rupture morphologique et typologique entre les différentes entités (traditionnelle et coloniale).
- Présence des risques d'écroulements d'anciennes maisons traditionnelles.
- zone portuaire qui ferme la mer à la ville.
- Présence d'un patrimoine architecturale et archéologique consistant.

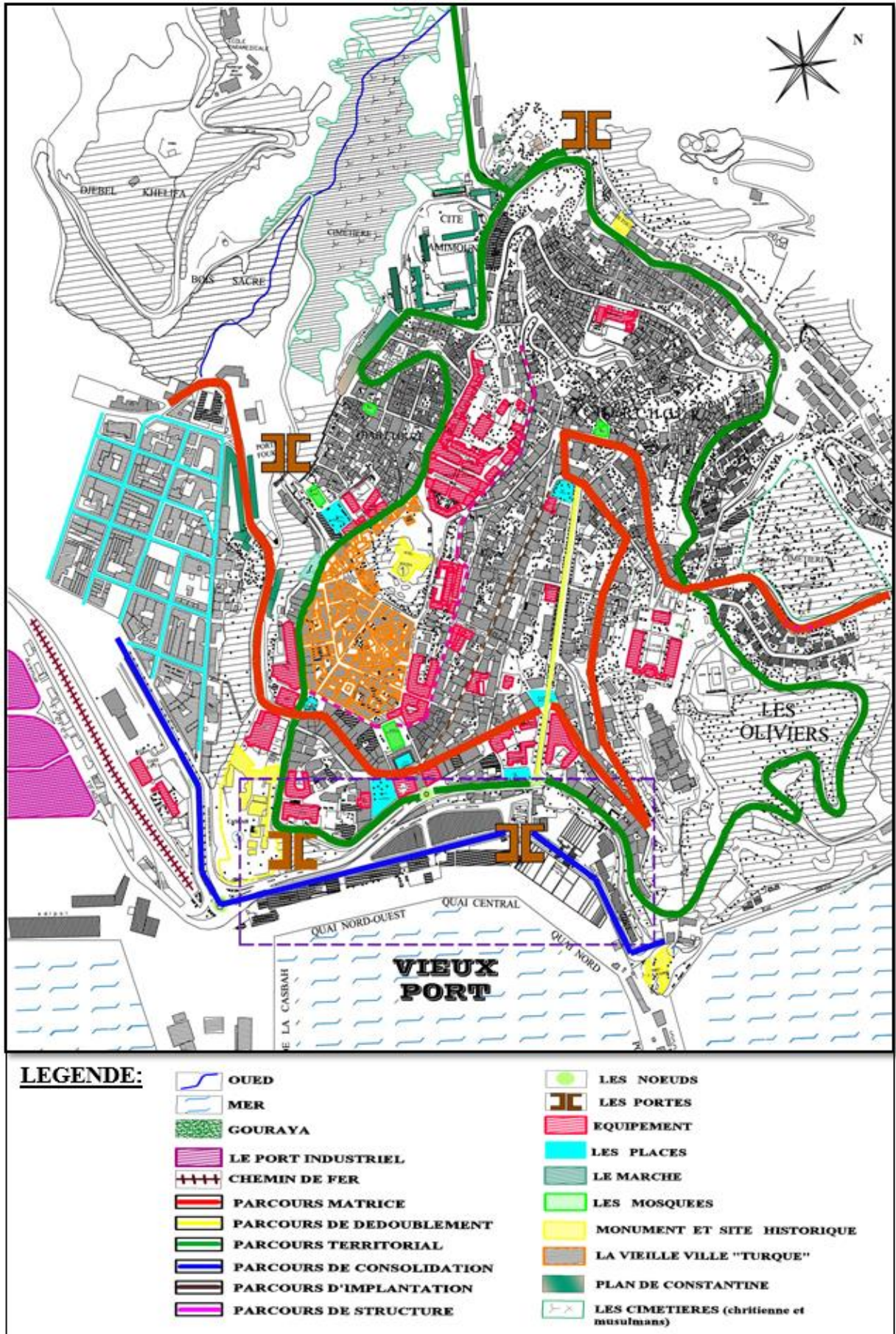


Figure 3.36 Plan de structure de la ville de Bejaia « Source : travail personnel »

3.4.2. Actions et recommandations :

- 1 Préserver la médina avec ses quartiers anciens et les monuments historiques.
- 2 Rendre la ville à son site (mer et ville) en récupérant la friche urbaine «vieux port» afin de rompre la rupture.
- 3 Création d'espaces publics assurant la liaison avec la mer.
- 4 Préserver la façade maritime.
- 5 L'existence de la gare SNTF et la gare maritime ainsi que le port de pêche nous conduit à garder la structure existante et la renforcer avec des activités d'accompagnement.

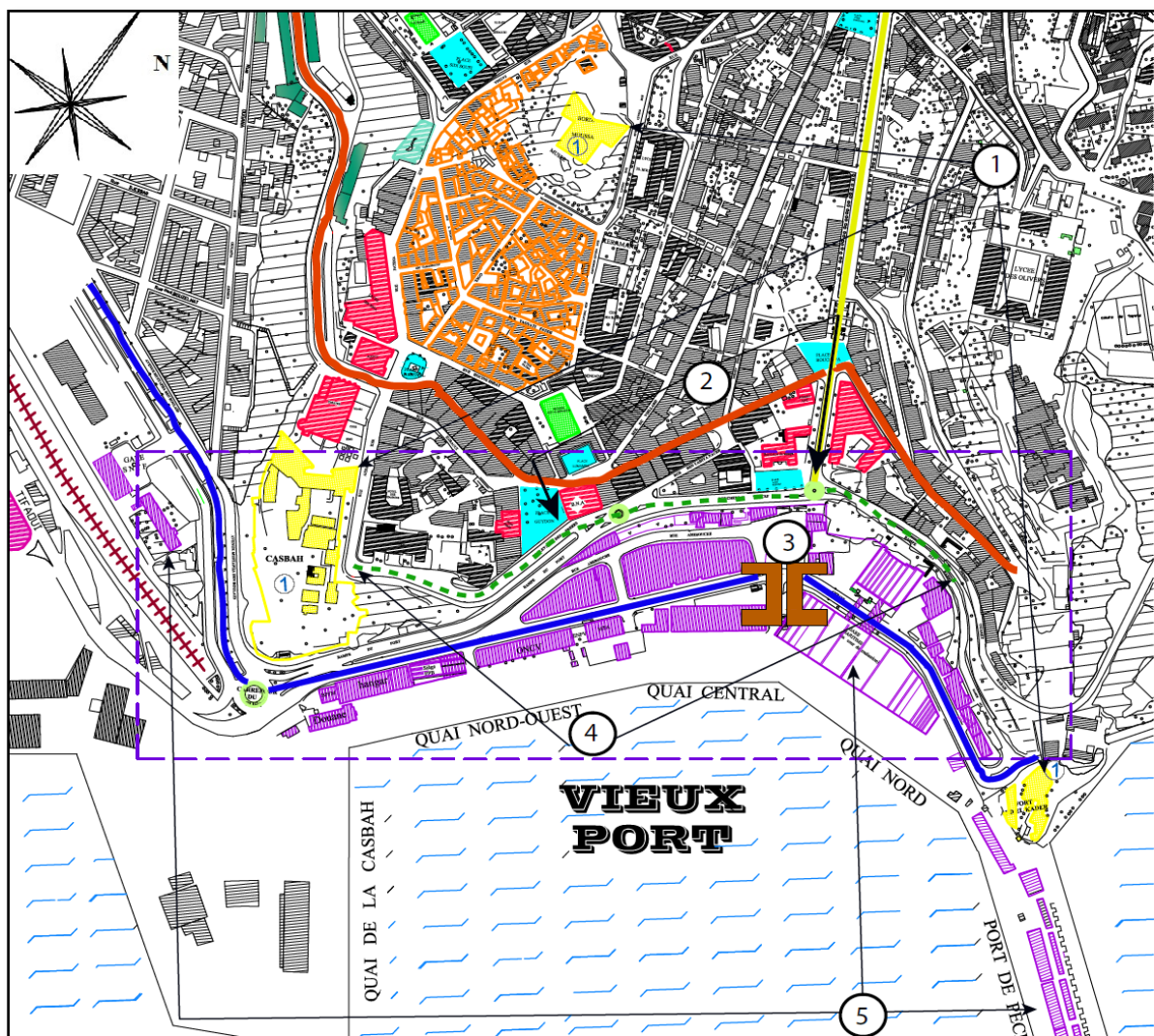


Figure 3.37 Schéma de structure de la ville de Bejaia « Source : travail personnel »

LEGENDE :	
	MONUMENT ET SITE HISTORIQUE
	LA VIEILLE VILLE "TURQUE"
	EQUIPEMENT
	LES PLACES
	PARCOURS MATRICE
	PARCOURS DE DEDOUBLEMENT
	PARCOURS DE CONSOLIDATION
	SITE D'INTERVENTION
	LES NOEUDS

3.5. OPTION D'AMENAGEMENT :

« Le projet urbain vise à la mise en place d'un ensemble de normes d'un cadre élargit qui supporte et contrôle les actions de transformation et/ou de conservation des structures architectoniques. Il ne s'agit pas d'un produit fini mais, d'un processus d'élaboration d'un instrument normatif pour le contrôle de la forme urbaine... ».³²

3.5.1 Etapes d'élaboration du plan d'aménagement :

Par apport au constat établi dans lequel nous avons relevé les principales situations relatives à la ville de Bejaia, notre travail consiste à apporter des alternatives. Le but principal est d'arriver à une meilleure image sur le plan urbain et architectural, et donc de lui donner son image touristique.

Après avoir identifié les problèmes, à travers une synthèse de la lecture de notre site et afin de répondre à nos problématiques et élaborer un schéma de principe d'aménagement, nous avons optés pour un certain nombre d'actions urbaines, telles que :

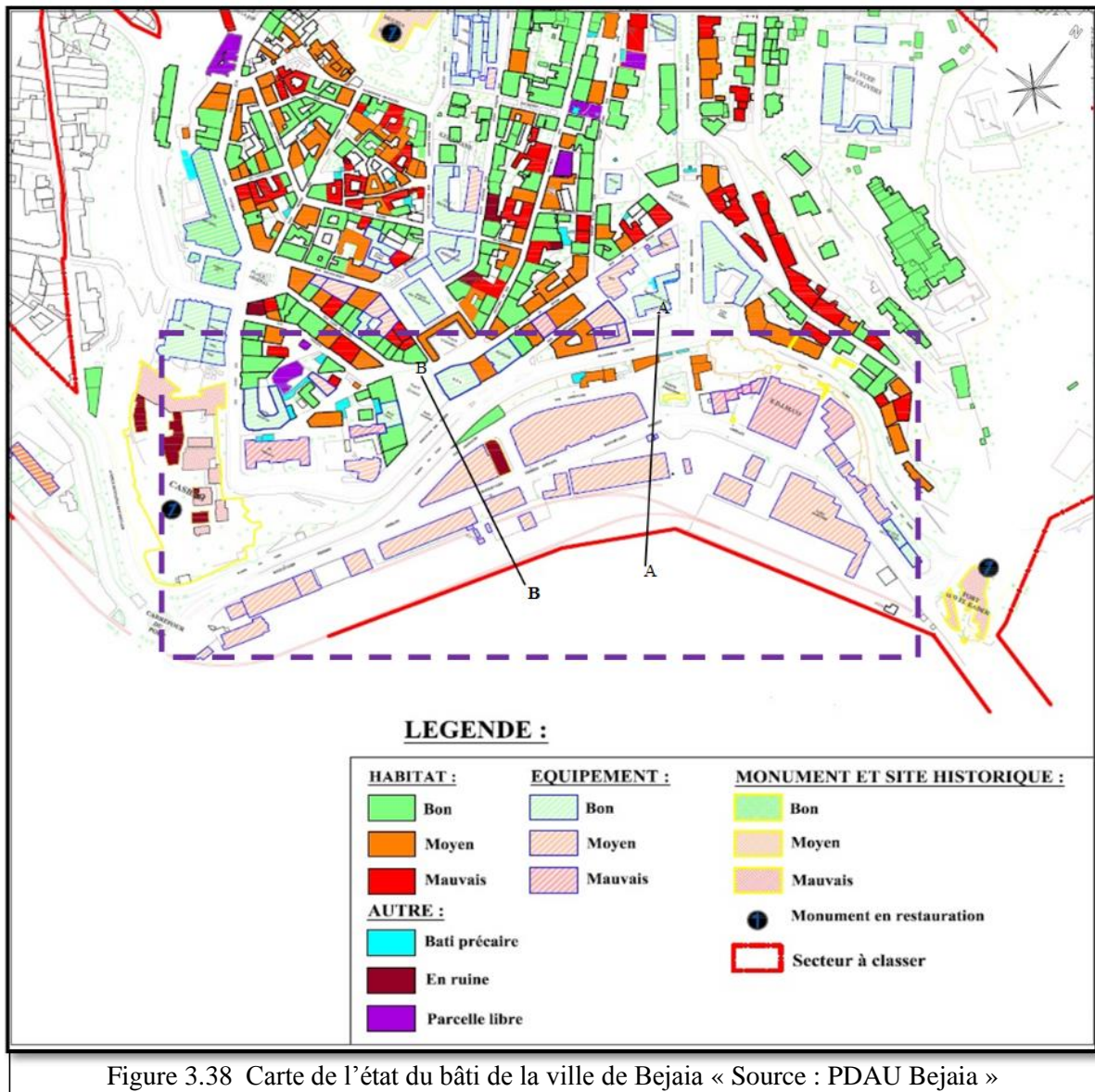
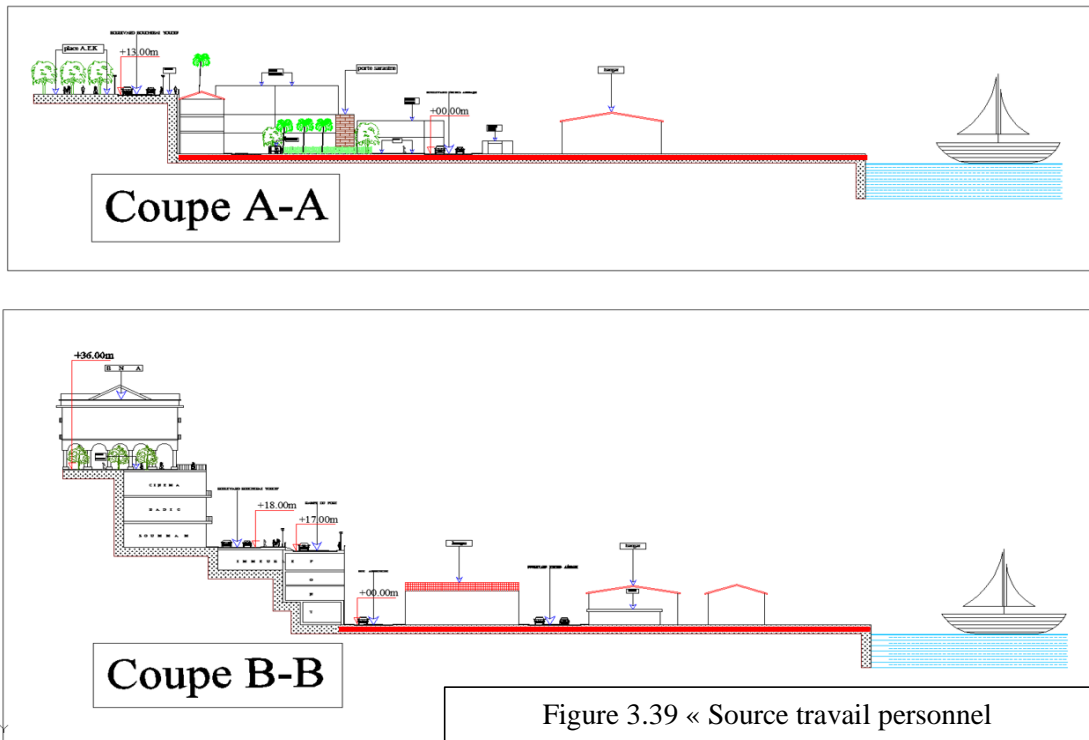


Figure 3.38 Carte de l'état du bâti de la ville de Bejaia « Source : PDAU Bejaia »

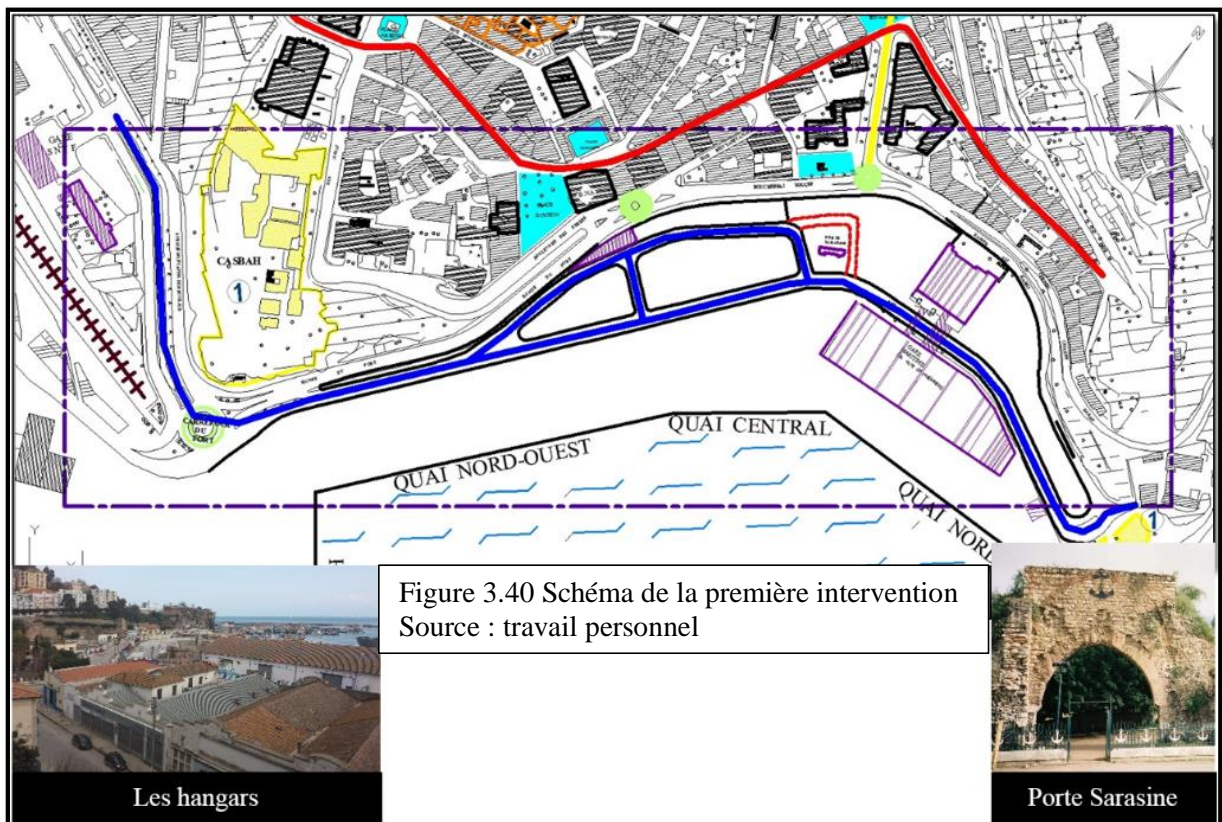
³² Albert Levy et V. Spigai "le plan et l'architecture de la ville". P76.

CHAPITRE 3 : CAS D'ETUDE « VILLE DE BEJAIA »



*Première intervention:

En premier lieu faire table rase du site des hangars désaffecté avec préservation de la structure existante, la gare maritime en cours de réalisation ainsi que la porte « sarasine »

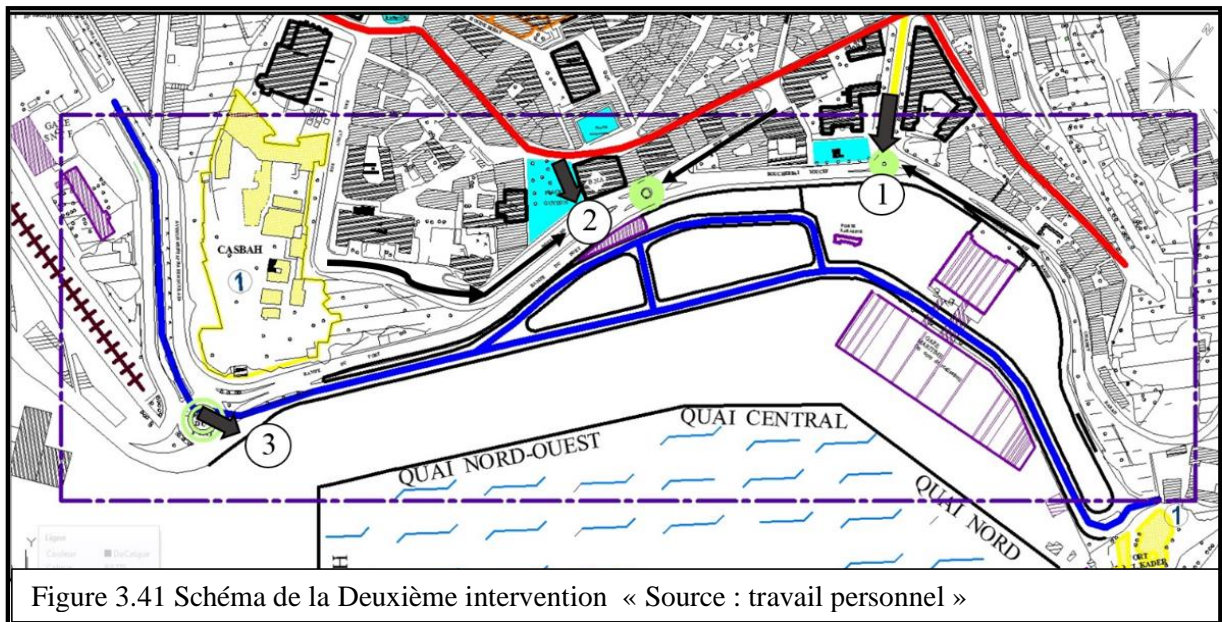


*Deuxième intervention:

La 2eme intervention consiste à répondre à la problématique la plus importante et c'est celle de relier la ville à son port.

La liaison va se faire à partir de trois nœuds important

- ① A partir du parcours de dédoublement « bd BOUINA » un escalier monumental vas faire la liaison et qui débouchera sur la porte sarasine.
- ② Le 2eme point de liaison ce feras à partir de la place Guyedon avec une passerelle pas directement de la place mais cela discrètement sans tué la place avec un ascenseur sur le coté qui descendra au niveau +22,00 mètre, la passerelle sera à ce niveau la qui assurera la traversé vers le site.
- ③ Le troisième point de liaison sera l'accès direct à l'esplanade.



*Troisième intervention:

Dans Cette étape on va affecter les activités dans chaque ilot qui le correspond le mieux:

- ① Délocalisation des directions existante sur le site à l'immeuble bureau créé collé à l'immeuble pont.
- ② Comme cité au paravent un escalier monumental vas faire la liaison entre la ville et le port qui débouchera sur la porte sarasine, en plus de sa un espace public valorisera la porte et lui rendra sa vrai fonction de porte sur la mer.

③ Un arrêt de bus important est présent à côté de la porte sarasine sur le trottoir ce qui a engendré l'insalubrité de l'espace, ainsi que la présence d'un réseau de transport important « la gare SNTF et la gare maritime » nous pousse à proposer une station de bus dans l'îlot au RDC et un centre commercial à l'étage.



④ Une problématique qui revient dans toutes les villes du monde qui est le stationnement, Bejaia n'est pas une exception vu le site sur lequel on travaille, la proximité du centre ancien ainsi que la concentration des réseaux de transports nous mènent à intégrer un parking à étage relié à la station de bus par une passerelle.

⑤ Puisque on est en présence d'un port de plaisance et à proximité le port de pêche avec un manque d'activité d'accompagnement, il faut les renforcer en créant une école de sport nautique et de formation de pêche.

⑥ *En plus de l'école une grande surface sera consacrée à une galerie commerciale à double niveau qui offrira une diversité de magasins.

La partie proche de l'école sera spécialisée dans les articles de pêche, d'accastillage...

La partie centrale accueillera des ateliers d'artisanat et boutique souvenirs

La dernière partie sera pour différentes activités

*l'étage sera réservé à la consommation cafétéria, restaurant spécialisé en poissons ouvert sur une grande terrasse.

⑦ L'aboutissement de l'intervention sera l'esplanade, une grande surface bien aménagée ouverte sur la mer

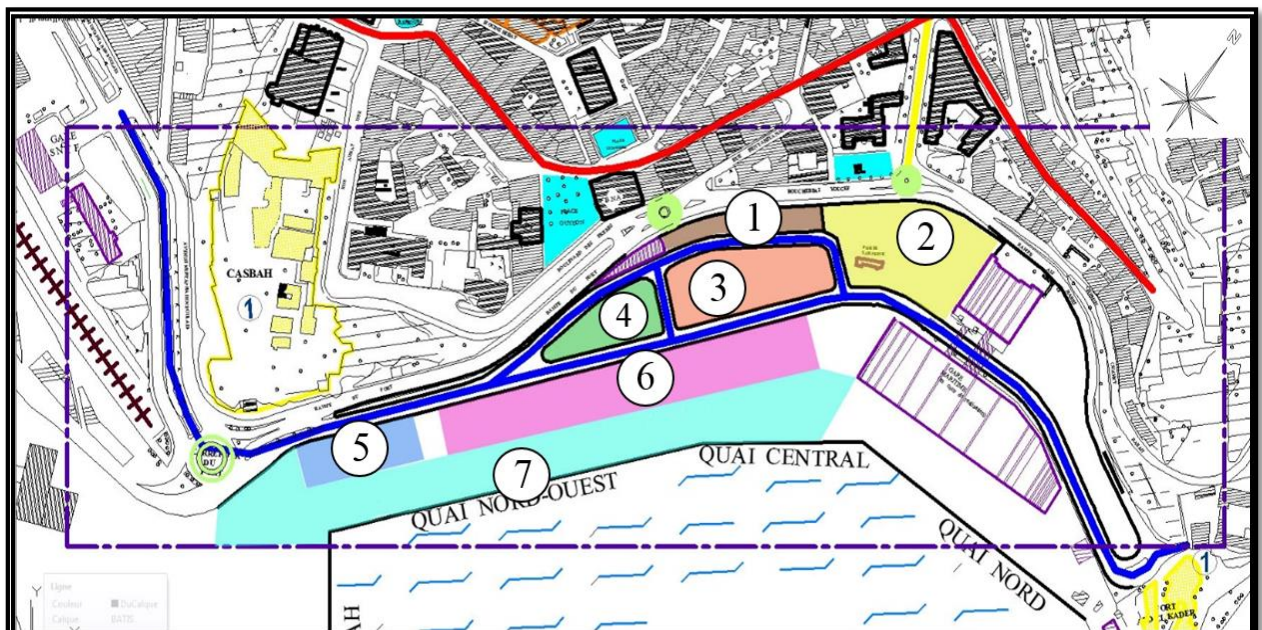


Figure 3.42 Schéma de la troisième intervention « Source : travail personnel »

*Quatrième intervention:

Assurer la descente en cascade avec respect du gabarit et tout en préservant la façade maritime et cela avec l'exploitation des terrasses des bâtiments et les relier avec des passerelles.

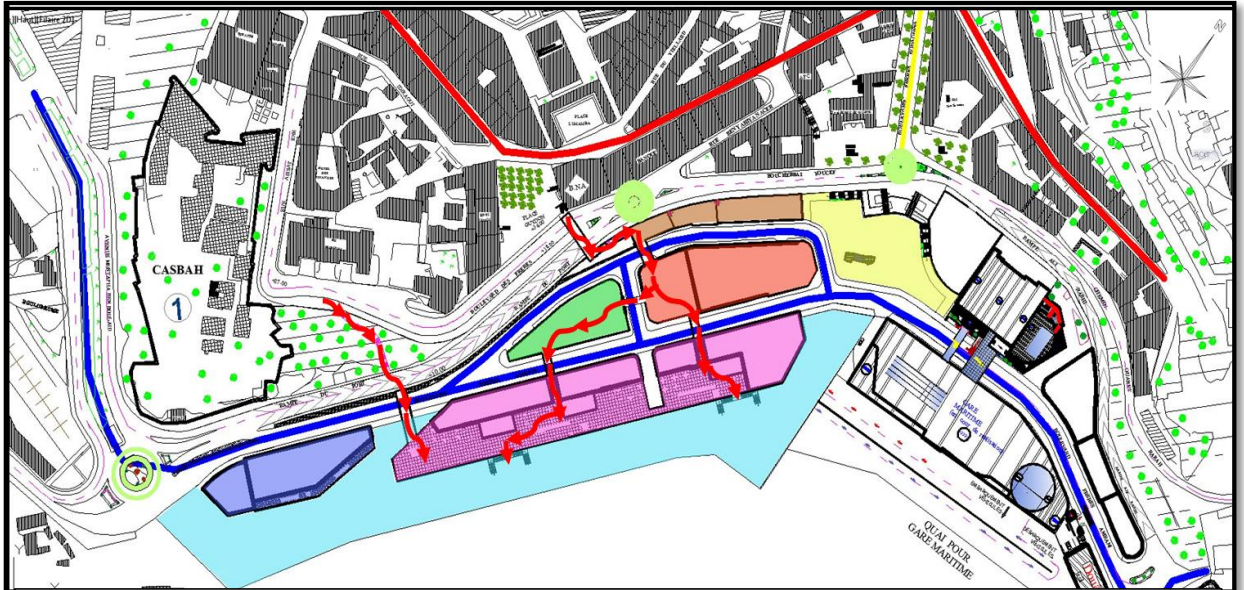


Figure 3.43 Schéma de la Quatrième intervention « Source : travail personnel »

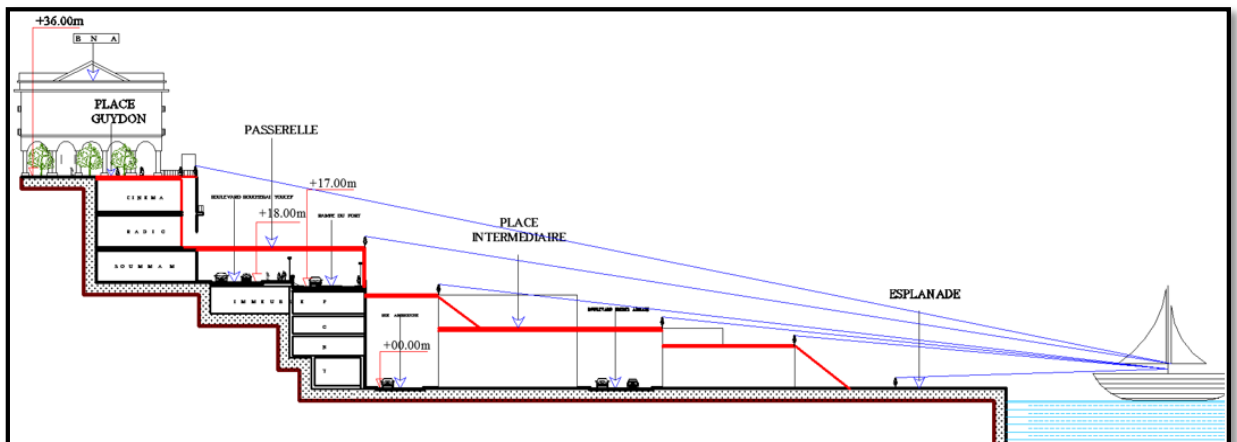


Figure 3.44 Coupe schématique sur la descente en cascade « Source : travail personnel »

3.5.2 Plan d'aménagement :

-Afin de permettre un meilleur aménagement global de la ville ; nous avons proposé un plan d'aménagement qui illustre toutes les actions et interventions qu'on a cité plus haut :

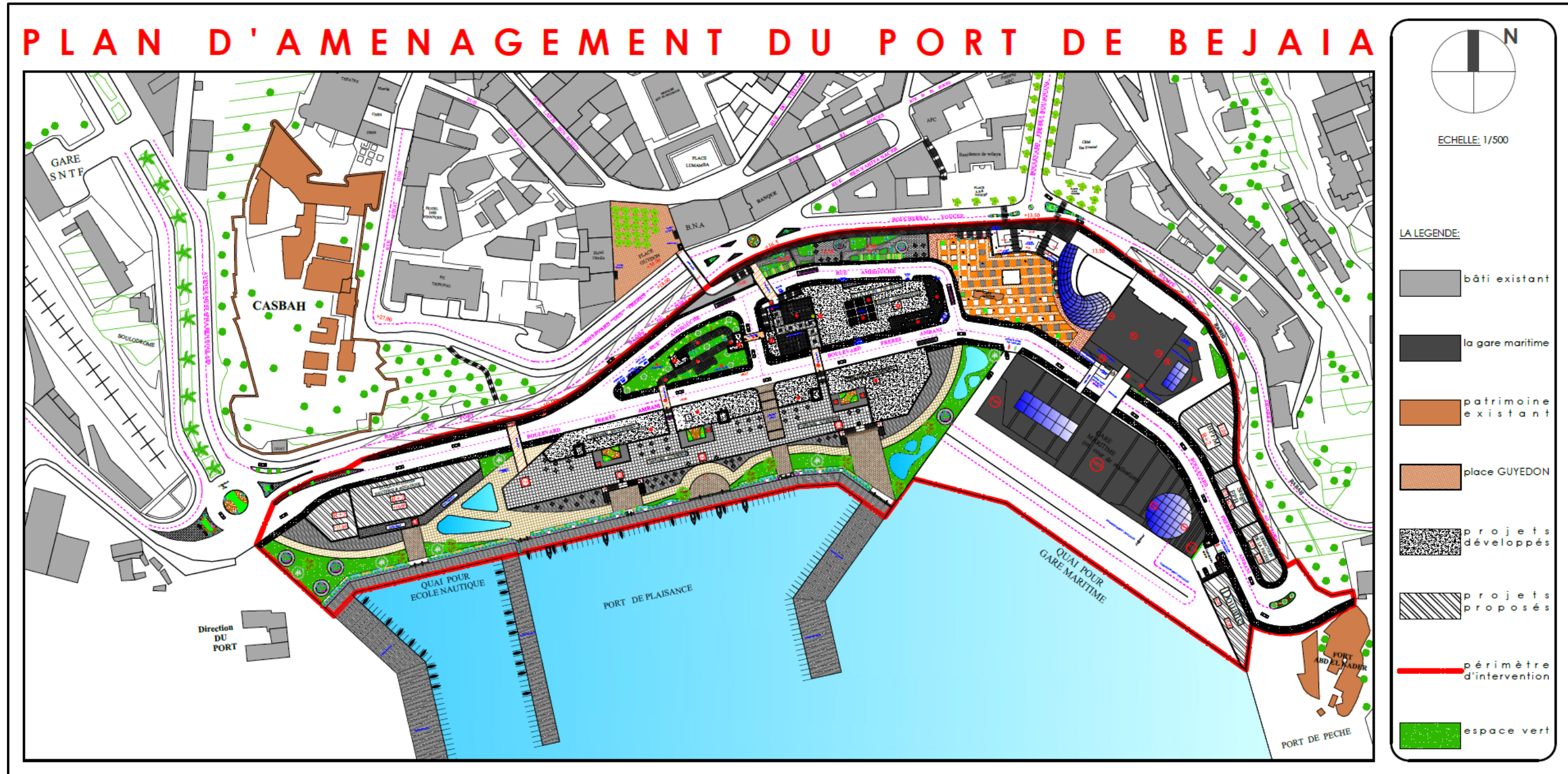


Figure 3.45 PLAN D'AMENAGEMENT « Source : travail personnel »



3.5.3 Intervention Architectural :

- Pour notre intervention architecturale nous avons choisi de développé trois projets :

« 1/Station Suburbaine – 2/Parking à étages – 3/Galerie commercial »

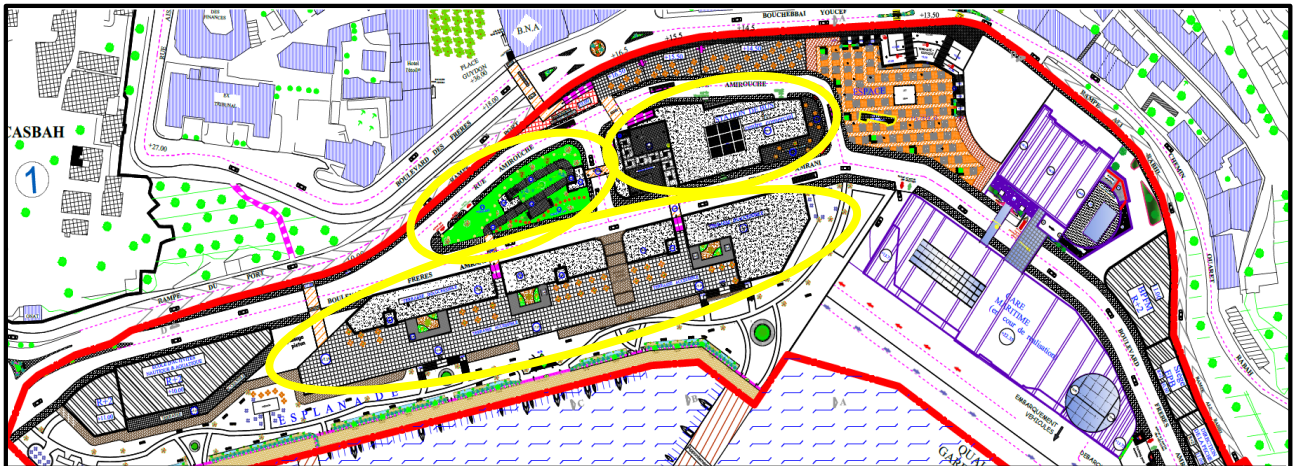


Figure 3.46 Schéma des projets choisie « Source : travail personnel »

1/Station Suburbaine :

Au RDC on retrouve la station avec huit quais, un accès pour les bus et une sortie en sens unique.

Un espace d'accueil et d'information et les guichets.

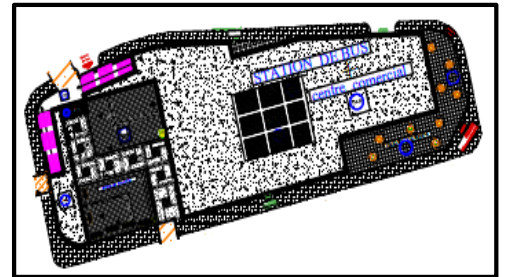
Un espace de d'attente, des sanitaires et des espaces de consommation.

A l'étage on a un centre commercial sur deux niveaux avec patio.

Le 2eme niveau on retrouve une place aménagé avec des kiosques

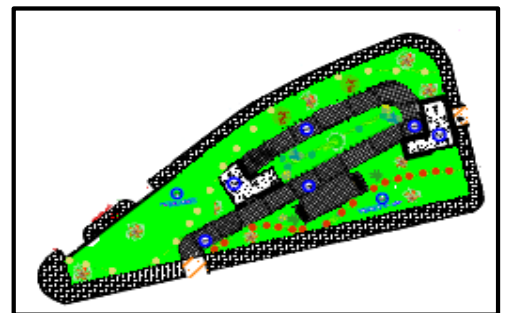
pour toujours rappelé la place Gueydon, et un restaurant avec

terrasse qui donne sur l'espace public.



2/Parking à étages :

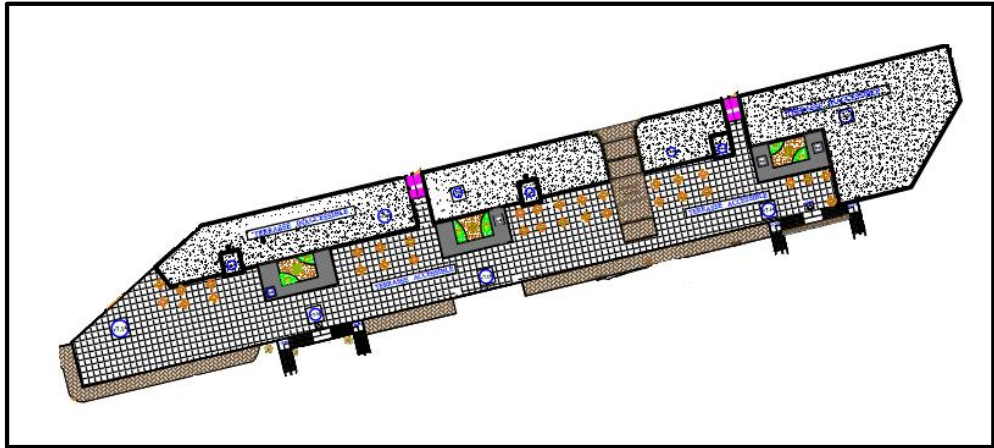
Le parking à étages prend 160 places sur quatre niveaux avec une terrasse végétalisé relié à la place avec une passerelle.



3/Galerie commercial :

Au RDC on a une grande galerie à double hauteur longent toute l'esplanade avec 72 boutique avec des patios pour marquer le changement d'espace entre une activité et une autre.

A l'étage le privilège est à la détente et à la consommation, restaurant spécialisé en poisson et des cafétérias sur une terrasse an face de la mer.



3.5.4 Dossier graphique « Plans-Coupes-Façades-Perspectives »:

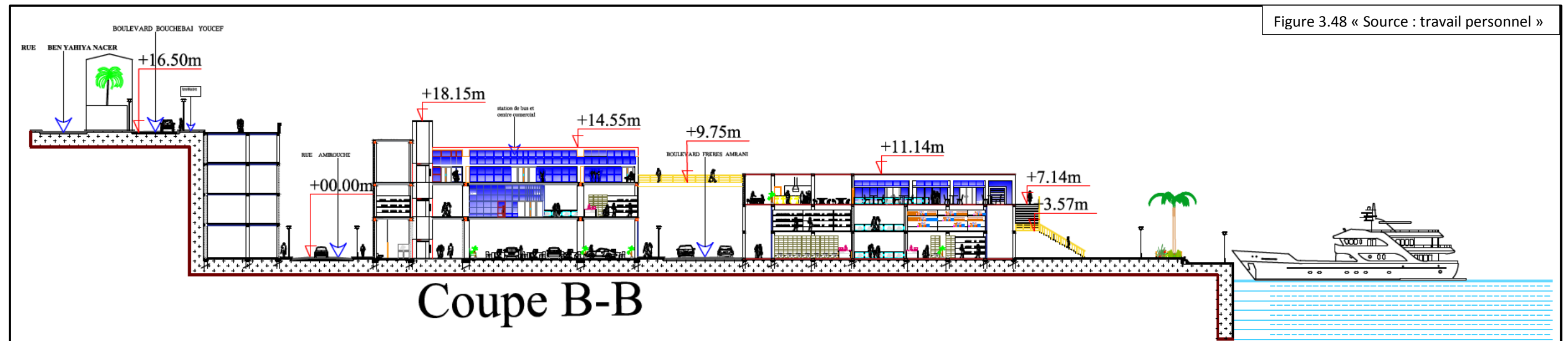
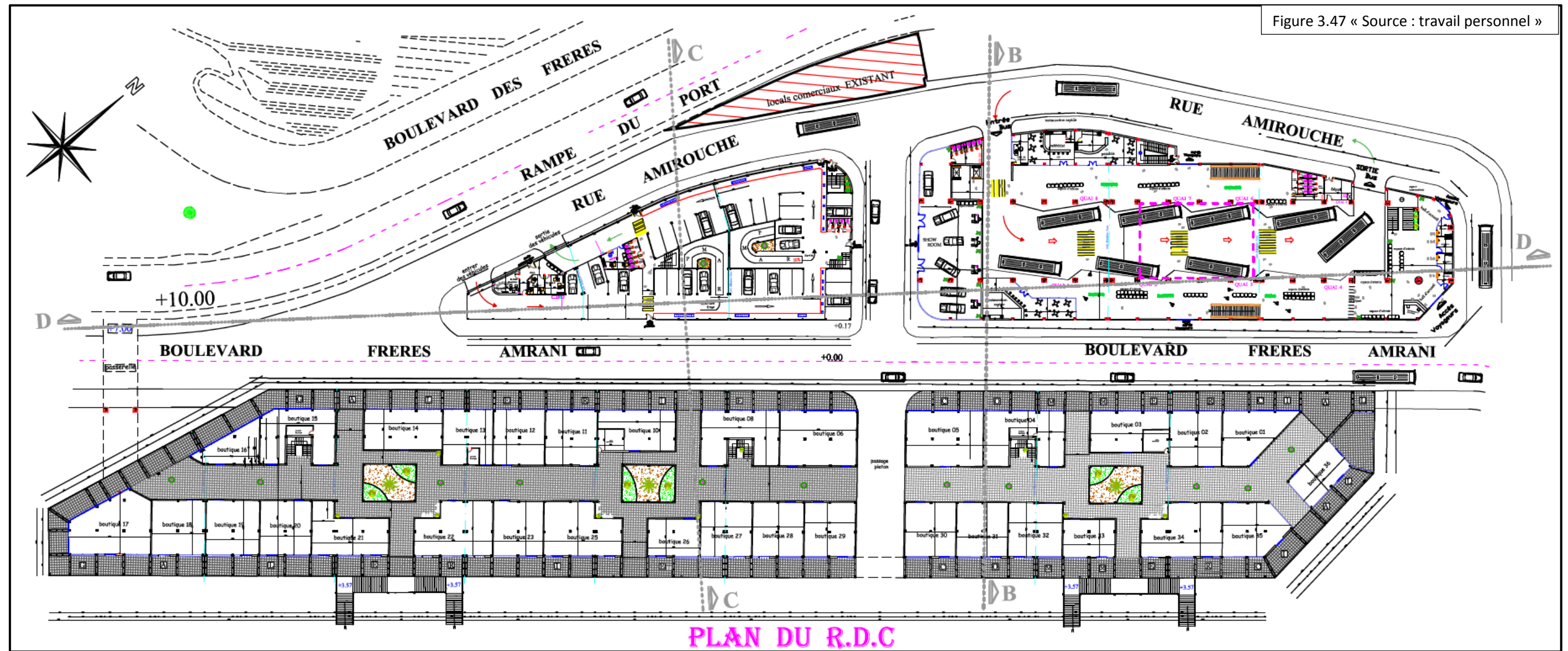


Figure 3.49 « Source : travail personnel »

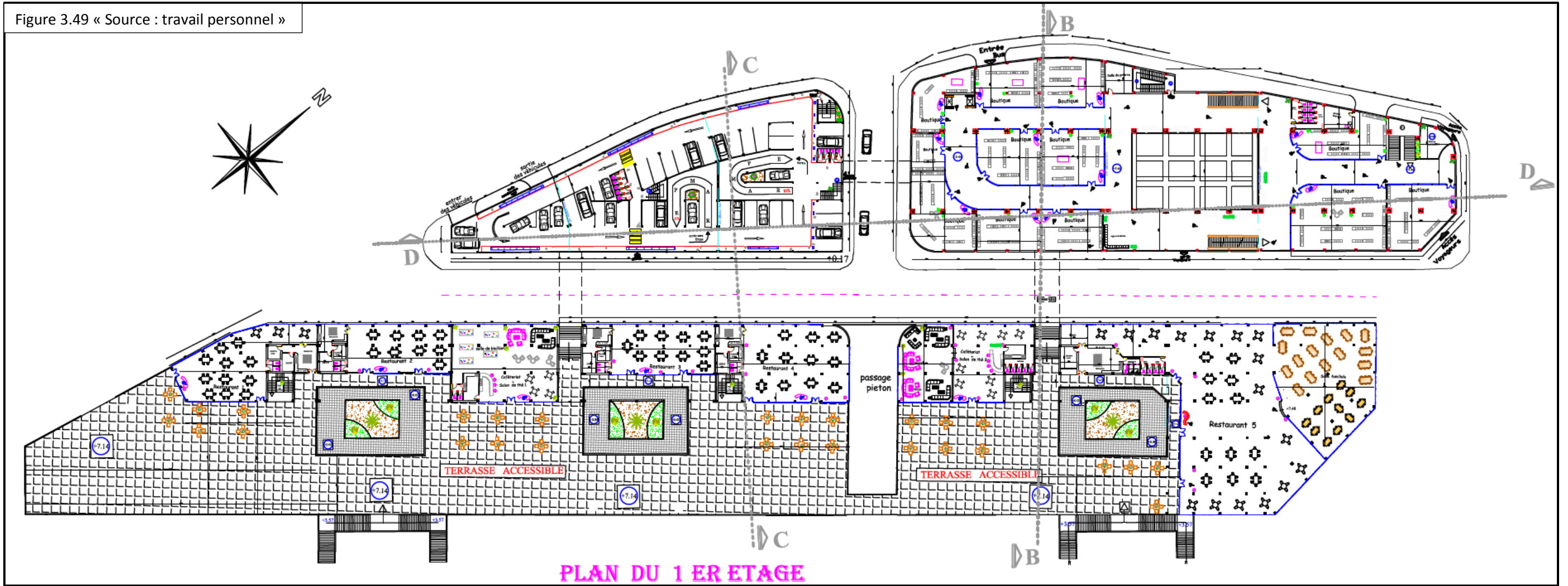


Figure 3.50 « Source : travail personnel »

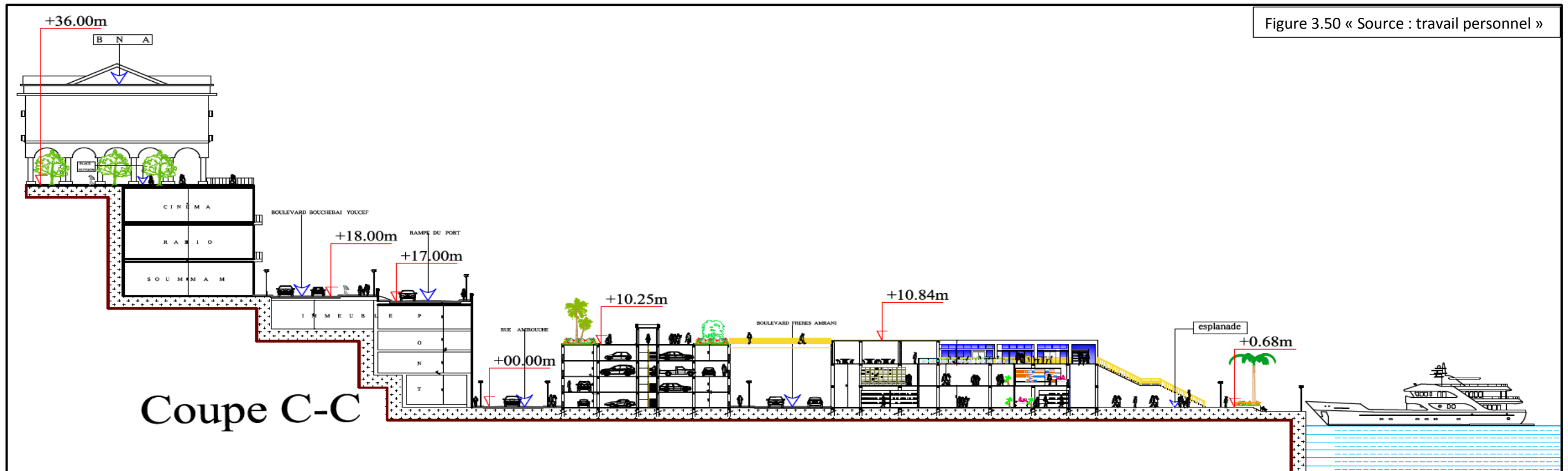


Figure 3.51 « Source : travail personnel »

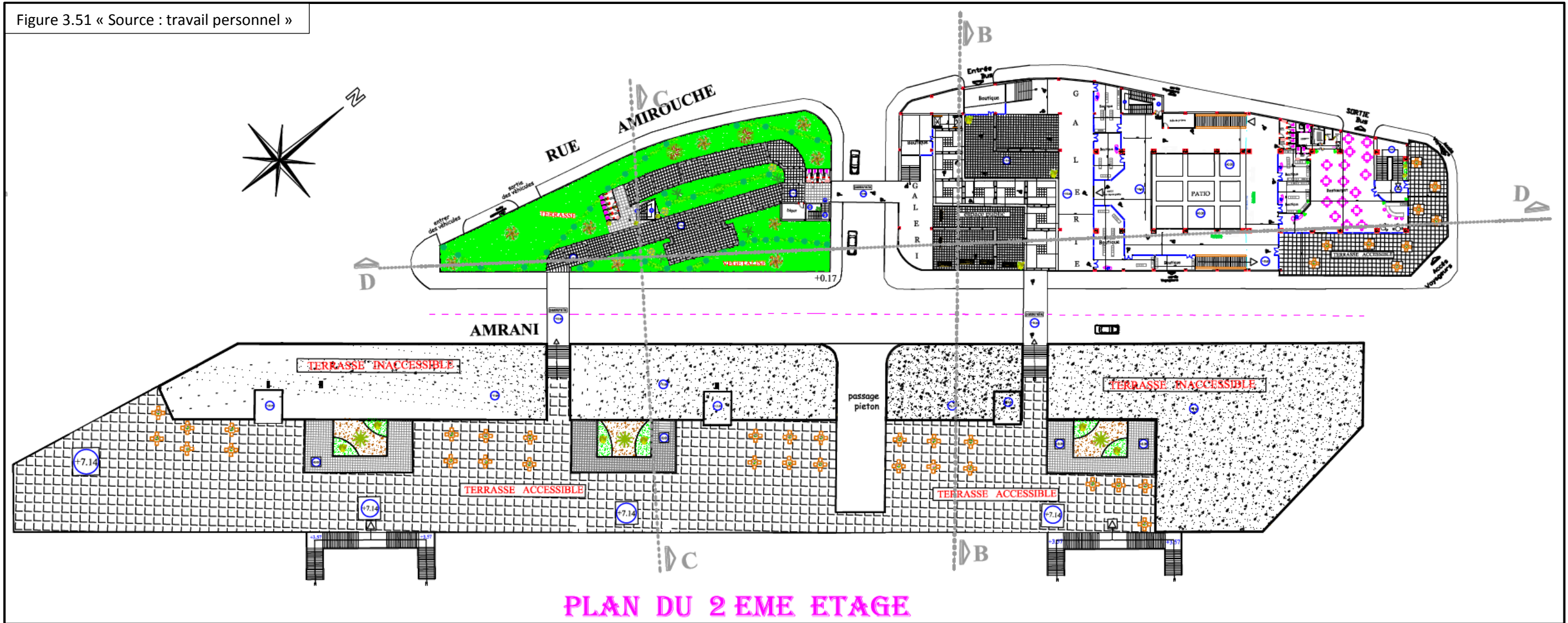


Figure 3.52 « Source : travail personnel »

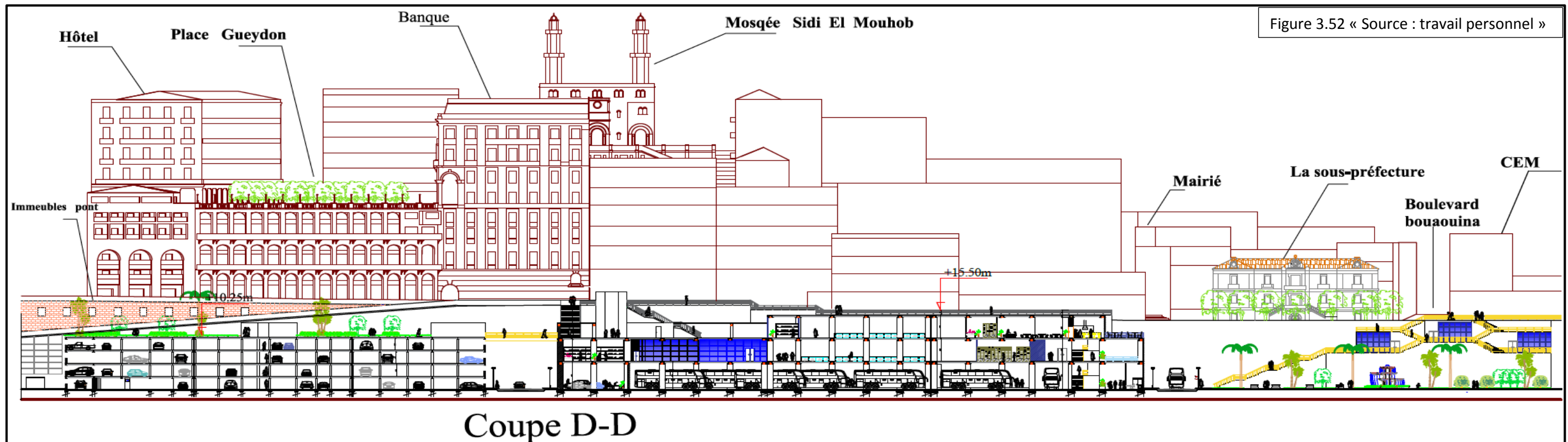


Figure 3.53 « Source : travail personnel »

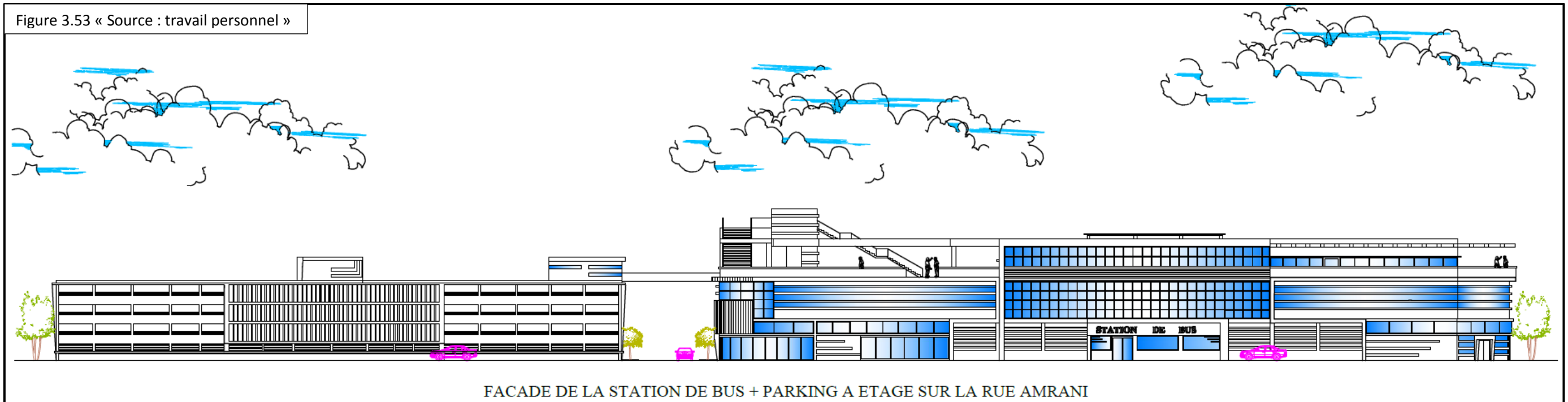
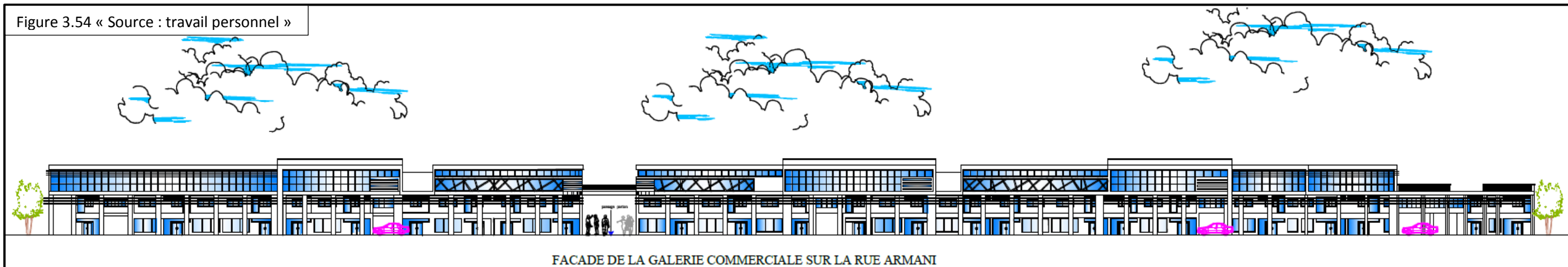


Figure 3.54 « Source : travail personnel »



Perspectives :



CHAPITRE 3 : CAS D'ETUDE « VILLE DE BEJAIA »



CHAPITRE 3 : CAS D'ETUDE « VILLE DE BEJAIA »



4. CONCLUSION GENERALE :

Notre objectif dans cette intervention consiste à repenser l'espace urbain dans sa globalité jusqu'à l'échelle architecturale, tout en restant fidèles au principe du renouvellement urbain plus précisément le renouvellement urbain dans en ville portuaire ancienne « Bejaia ».

Cette opération nous a permis de répondre aux problématiques posées dans le constant qui est en premier lieu de rendre à la ville son port et cela en s'intégrant au site discrètement sans caché la façade maritime, avec un aménagement qui permet une descente naturel de la ville au port et valorisation du patrimoine, ainsi la ville portuaire retrouvant unité et cohérence.

Ce travail représente le fruit de notre cursus universitaire dont nous avons été animés d'un certain réalisme et d'une constante volonté d'aboutir à un projet réalisable.

« On ne construit pas sur le site, mais avec le site »

5-BIBLIOGRAPHIE :

-Livres :

-Philippe pannerai, Projet urbain.

- **Philippe Panerai in « les formes urbaines, de l'îlot à la barre » Ed DUNOD**

- Glossaire Ministère de l'habitat et de l'urbanisme en Algérie.

-Thèses :

- Mr. BOUDRA Messaoud, mémoire de MAGISTERE EN URBANISME, pour un meilleur renouvellement du centre de Guelma.

- Mr AMIRECHE Toufik, mémoire de magistère en faits urbains, Approche des espaces publics urbains.

-Colloque *Philosophie & Architecture* Clermont-Ferrand, avril 2001, Philippe Madec, 2002

- Mme Benameur Amina hadia, mémoire de magistère en architecture et urbanisme, pour une approche de renouvellement urbain cas des grands ensembles.

-Mémoire de magistère QUEL PROJET URBAIN POUR UN RETOUR DE LA VILLE A LA MER

- La composition urbaine, note et essai bibliographique, Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme, Centre de Documentation de l'Urbanisme

Les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euroméditerranée Magali Henry 2006

-Webographie :

-Google image

-Google scholar

-<https://urbanisme.irisnet.be/lesreglesdujeu/les-plans-daffectation-du-sol/le-plan-regional-daffectation-du-sol-pras/prescriptions/1.-glossaire-des-principaux-termes-utilises-dans-les-prescriptions-urbanistiques#P>

-<http://docum1.wallonie.be/DOCUMENTS/SSC/Hainaut/53053-SSC-0001-01-PRES-01-01.pdf>

-http://www.commune-de-montreux.ch/fileadmin/documents/commune-de-montreux.ch/pdf/Urbanisme/PDcom_4_structure_urbain.pdf

-<http://norois.revues.org/899?file=1>

http://editionsparentheses.com/IMG/pdf/p154_analyse_spatiale_cartographie_et_histoire_urbaine.pdf

-<http://www.cty.ch/index.php/fr/restaurant>

- <http://mappemonde.mgm.fr/num21/articles/art09101.html>

- http://www.faire-territoire.fr/2012/20121029_nature_en_ville_vegetal.php

- <http://etudesbalkaniques.revues.org/227>

- [http://www.lafabriquedelacite.com/fabrique-de-la-cite/data.nsf/6A1514CA05AF858FC1257B8200445CDB/\\$file/synthese_barcelone_espaces_publics.ppd](http://www.lafabriquedelacite.com/fabrique-de-la-cite/data.nsf/6A1514CA05AF858FC1257B8200445CDB/$file/synthese_barcelone_espaces_publics.ppd)

- <https://echogeo.revues.org/12191>, Nature urbaine et urbanité dans la station touristique de Salou (Espagne), au travers de l'étude : d'un parc-promenade, d'un paseo, d'un parc urbain

- <http://vertigo.revues.org/12670>, Évolution de la place du végétal dans la ville, de l'espace vert à la trame verte.

-Wikipédia

-Dictionnaire Larousse