

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



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

Intitulé du mémoire
AMENAGEMENT DURABLE DE L'EXTENSION EST DE LA VILLE
DE TIPASA / Projet : Aménagement d'un ilot d'immeubles mixtes

Etudiants: LAHCENE KARIM
OUTAYEB AMIR

Encadreur:
Mr. KACI

Co-Encadreur:
Mr. KARA
Mme. BENTERKI

2014-2015

CHAPITRE I

CHAPITRE II

CHAPITRE III

Remerciements :

Nous tenons à exprimer nos profonds remerciements et notre sincère gratitude à notre encadreur Mr M.Kaci, à qui revient le mérite de ce travail.

Nous remercions aussi nos assistants Mr Kara et Mme Benterki d'avoir partagé leurs savoir et leurs temps précieux et de nous avoir appris énormément de chose.

Nos remerciements à toutes les personnes qui nous ont aidés et ont contribué à l'élaboration de ce modeste travail de près ou de loin.

Toute notre reconnaissance à l'ensemble de l'équipe pédagogique de l'institut d'architecture et d'urbanisme de l'université de Blida.

Nous remercions aussi les membres de notre jury pour avoir accepté d'assister à la présentation de notre projet, prouvant ainsi l'intérêt qu'ils portent à ce travail.

Dédicaces

Je rends grâce à dieu de m'avoir donné le courage et la patience pour faire mon devoir.

Je tiens à remercier particulièrement mes chères parents, ma mère qui ne cesse de m'encourager et mon père qui a toujours été à mes côtés, que dieu tout puissant les garde.

A mes deux frères Lotfi et Ghiles et ma sœur Yasmine pour leur amour et leur soutien
inconditionnel

Je tiens particulièrement à dédier ce travail à ma cousine (coco) pour sa présence et la
précieuse aide qu'elle m'a apporté

Et enfin je saisis cette occasion pour éprouver ma gratitude envers toute personne ayant
collaboré à l'élaboration de ce travail que ce soit avec des conseils ou un soutien moral. Je
cite en particulier mon ami et binôme Amir

LAHCENE Karim

Dédicaces

Je dédie ce travail à mes parents qui ont consacré leurs vies à veiller à ma réussite et m'ont donné toute leur affection, bénédiction que dieu tout puissant les garde.

A mon oncle Mustapha qui a été toujours à mes côtés et sans qui je ne serai pas arrivé là où j'en suis.

A mes amis et camarades pour leur soutien inconditionnel.

A toute personne ayant contribué à ce travail de prêt ou de loin et à tous ceux qui nous ont aidé et encouragé, et à mon ami et binôme karim et toute sa famille.

OUTAYEB Amir

TABLE DES MATIERES :

REMERCIEMENTS

DEDICACES

Chapitre I :CHAPITRE INTRODUCTIF

1.1 INTRODUCTION GENERALE	01
<u>1.1.1.</u> Introduction à la thématique générale du master.....	03
<u>1.1.2.</u> Introduction a la thématique d'intervention	04
<u>1.1.3.</u> Presentation succincte du cas d'étude	04
1.2. PRESENTATION DE LA PROBLEMATIQUE	05
<u>1.2.1.</u> Problématique général de l'aire d'étude.....	05
<u>1.2.2.</u> Présentation du site d'intervention	06
<u>1.2.3.</u> Problématique spécifique du site d'intervention.....	07
1.3.APPROCHE METHODOLOGIQUE	07

Chapitre II : ETAT DE L'ART

2.1. INTRODUCTION :	08
2.2. LE DEVELOPPEMENT DURABLE	09
<u>2.2.1.</u> Définition	09
<u>2.2.2.</u> Enjeux et objectifs du développement durable.....	10
<u>2.2.3.</u> La notion de ville durable.....	10
<u>2.2.4.</u> L'aménagement du territoire	10
2.3. VILLE ET PEREPHIRIE	11
<u>2.3.1.</u> Les causes de l'étalement urbain.....	11
<u>2.3.2.</u> Enjeux de l'étalement urbain et problématique engendrées.....	11
2.4. ANALYSE D'EXEMPLE	12
<u>2.4.1.</u> Croissance urbaine durable en Gironde	12
<u>2.4.1.1.</u> Aperçu historique du projet	
<u>2.4.1.2.</u> Présentation du site	12
<u>2.4.1.3.</u> Enjeux du projet.....	13
<u>2.4.1.4.</u> Les Principes d'aménagement	14
2.5. CONCLUSION	18

Chapitre III : CAS D'ETUDE : VILLE DE TIPASA

3.1 GENESE ET EVOLUTION	18
<u>3.1.1.</u> Présentation de la ville	18

<u>3.1.2.</u> Situation territoriale.....	18
<u>3.1.3.</u> Relief.....	19
<u>3.1.4.</u> Processus de formation et de développement de la ville de Tipaza.....	20
<u>3.1.5.</u> Synthèse.....	29
3.2 LECTURE MORPHOLOGIQUE DES ELEMENTS DE COMPOSITION URBAINE	31
<u>3.2.1.</u> Les limites.....	33
<u>3.2.2.</u> Les Portes.....	32
<u>3.2.3.</u> Les Parcours.....	34
<u>3.2.4.</u> Les places, les jardins et les plantations.....	35
<u>3.2.5.</u> Les équipements.....	36
<u>3.2.6.</u> Découpage des ilots.....	36
3.3 LECTURE TOPOLOGIQUE DU CARDE BATI	41
<u>3.3.1.</u> Synthèse.....	45
<u>3.3.2.</u> Bilan et diagnostique.....	46
<u>3.3.3.</u> Recommandations.....	46
3.4. OPTION D'AMENAGEMENT	48
3.5. INTERVENTIONS ARCHITECTURALES	55
<u>3.5.1.</u> Analyse d'exemple.....	55
<u>3.5.1.1.</u> Présentation.....	55
<u>3.5.2.</u> Le projet.....	58
<u>3.5.2.1.</u> Genèse de la forme....	59
<u>3.5.2.2.</u> Les plans.....	59
<u>3.5.2.3.</u> Les coupes.....	62
<u>3.5.2.4.</u> Les façades.....	63
<u>3.5.2.5.</u> Vues en 3D.....	65
4. CONCLUSION GENERALE	66

INDEX DES FIGURES ET PHOTOS

BIBLIOGRAPHIE

INDEX DES FIGURES ET PHOTOS

Table des figures

Figure 1.1 : Carte de localisation de la ville de Tipasa.....	4
Figure 1.2 : Identification de la zone d'étude.....	5
Figure 1.3 : Identification du site d'intervention.....	6
Figure2.4 : Développement durable.....	9
Figure2.5 : La croissance urbaine en Gironde.....	12
Figure2.6 : La croissance urbaine en Gironde.....	13
Figure2.7 : Articuler le nouveau projet à la structure urbaine existante	14
Figure2.8 : Quartier en entrée de ville	15
Figure2.9 : Constituer une nouvelle polarité urbaine à l'échelle de la commune.....	16
Figure2.10 : Deux fronts bâtis et un espace paysager centrale.....	16
Figure2.11 : Perméabilité du tissu et ouverture de l'axe urbain sur un espace naturel	16
Figure2.12 : Structurer le territoire autour d'un boulevard urbain.....	17
figure 3.13: Situation géographique de la ville.....	18
Figure 3.14 : Profile de Tipasa.....	18
Figure 3.15 : Relief de Tipasa.....	19
Figure 3.16 : Chenoua a Tipasa.....	19
Figure 3.17 : Carte de Tipasa à l'époque préhistorique.....	20
Figure 3.18 : Carte de Tipasa à l'époque phénicienne.....	21
Figure 3.19 : Carte de Tipasa à l'époque maure.....	22
Figure 3.20 : Carte de Tipasa à l'époque Romaine.....	23
Figure 3.21 : Carte de Tipasa à l'époque Romaine (deuxième noyau).....	23
Figure 3.22 : Carte de Tipasa à l'époque Romaine (deuxième noyau).....	24
Figure 3.23 : Carte de Tipasa à l'époque Française (Projet DEMONCHY)	25

Figure 3.24 : Carte de Tipasa à l'époque Française 1861.....	26
Figure 3.25 : Carte de Tipasa à l'époque Française 1925.....	26
Figure 3.26 : Carte de Tipasa à l'époque Française 1948.....	27
Figure 3.27 : Carte de Tipasa de 1959-1962 (Cité oued Merzoug).....	27
Figure 3.28 : Carte de Tipasa post indépendance	28
Figure 3.29 : Logique de croissance période romaine.....	29
Figure 3.30 : Logique de croissance période Française.....	30
Figure 3.31 : Logique de croissance période post colonial	30
Figure 3.32 : Schéma de synthèse de l'évolution de Tipasa (logique de développement)	31
Figure 3.33 : Limites administrative de la ville de Tipasa.....	32
Figure 3.34 : Carte des limites naturelles de la ville de Tipasa	32
Figure 3.35 : Carte des portes de Tipasa	33
Figure 3.36 : Carte des parcours de Tipasa.....	34
Figure 3.37 : Carte des places de la ville de Tipasa.....	35
Figure 3.38 : Carte des équipements de la ville de Tipasa.....	36
Figure 3.39 : Comparaison entre deux types d'implantation.....	37
Figure 3.40 : Façade Nord, Sud et Ouest de l'ilot 2.....	38
Figure 3.41 : Carte de l'ilot colonial français.....	38
Figure 3.42 : Ilot post colonial.....	39
Figure 3.43 : Ilot post colonial.....	39
Figure 3.44 : La cité oued merzoug.....	39
Figure 3.45 : Coupe sur l'axe Nord/Sud.....	39
Figure 3.46 : Carte des extensions du tissu urbain.....	40
Figure 3.47 : Carte des tissus de la ville de Tipasa.....	42
Figure 3.48 : Entité d'habitation 200 logts.....	43
Figure 3.49: Coupe sur la voie principale.....	43
Figure 3.50 : Coupe sur la voie secondaire.....	43

Figure 3.51 : Plan de la cité.....	44
Figure 3.52 : Plan de structure urbaine	45
Figure 3.53 : Proposition du C.N.E.R.U (POS AU3).....	47
Figure 3.54 : Carte des voies projetées.....	49
Figure 3.55 : Logique d’implantation.....	50
Figure 3.56 : Cartes des places et jardins projetées.....	51
Figure 3.57 : Cartes des équipements projetées.....	52
Figure 3.58 : Schéma d’aménagement.....	53
Figure 3.59 : Plan d’aménagement.....	54
Figure 3.60 : Plan du 1 ^{er} sous-sol.....	56
Figure 3.61 : Plan du rez supérieur, commerces.....	56
Figure 3.62 : Plan du 1 ^{er} étage de logements.....	57
Figure 3.63 : Coupe	57
Figure 3.64 : Plan de masse	58
Figure 3.65 : Plan sous-sol -3.00.....	59
Figure 3.66 : Plan RDC 0.00.....	59
Figure 3.67 : Plan premier étage +5.00.....	60
Figure 3.68 : Plan étage courant +9.00.....	60
Figure 3.69 : Plan sixième étage +24.00.....	61
Figure 3.70 : Plan septième étage +27.00.....	61
Figure 3.71 : Coupe A-A.....	62
Figure 3.72 : Coupe B-B.....	62
Figure 3.73 : Façade Principale.....	63
Figure 3.74 : Façade arrière.....	63
Figure 3.75 : Façade latérale gauche.....	64
Figure 3.76 : Façade latérale droite.....	64
Figure 3.77 : Vue en 3d sur la façade principale.....	65

Figure 3.78 : Vue en 3d sur la façade principale.....65

Table des photos :

Photos 1, 2, 3 : Les aménagements en entré de ville.....	15
Photos 4, 5, 6 : Structurer le territoire autour d'un boulevard urbain.....	17
Photo 7 : Photo des ruines romaine (Ouest) de Tipaza.....	41
Photo 8 : Photo des ruines romaine (Est) de Tipaza.....	41
Photos 9, 10, 11 : Différentes vue sur l'ensemble du bâti.....	43
Photos 12, 13, 14 : Différentes vue sur l'ensemble du bâti.....	44
Photo 15 : Place du centre-ville de Bruges.....	51
Photo 16 : Lyon (Rue de la république).....	51
Photo 17 : Façade principale.....	55
Photo 18 : Façade arrière.....	55
Photo 19 : Aire de jeux.....	56
Photo 20 : Cour central.....	56

1.1 Introduction générale :

1.1.1 Introduction à la thématique générale du master ‘architecture et projet urbain’

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

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

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.

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 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.

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

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

Cette tentative d'actualiser les mécanismes et les techniques qui ont permis de produire les villes, débouche ici sur des indications très pragmatiques et pratiques (tracés, trames, dimensionnements, découpage, terminologie...).

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

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

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

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

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

M.Zerarka

Porteur du master « Architecture et Projet Urbain »

1.1.2 Introduction à la Thématique d'intervention

L'environnement peut être l'ensemble des éléments qui entourent l'individu ou une espèce et dont certains contribuent directement à subvenir à ses besoins ou encore l'ensemble des conditions naturelles et culturelles susceptibles d'agir sur les organismes vivants et les activités humaines.

La notion de développement durable, largement répandue par la vague écologique dans les domaines de la santé et de l'alimentation, ouvre la voie de l'architecture durable pour des constructions offrant une meilleure qualité de vie tout en préservant l'environnement d'où la notion de la ville durable.

La ville durable, c'est la ville de demain. Celle qui se construira dans le respect du développement durable pour, ainsi, s'inscrire dans l'avenir. Les villes actuelles sont développées selon le schéma suivant : les habitations, les lieux de travail et les commerces se situent souvent dans des endroits différents, d'où le recours aux transports pour se rendre d'un lieu à un autre. Du fait de l'extension des périphéries, les immeubles ont remplacé de nombreux espaces verts. Les centres villes sont aujourd'hui accessibles plutôt à des populations aisées. Les transports publics se sont beaucoup améliorés et étendus ces dernières années mais certaines grandes banlieues ne disposent pas de services fréquents et

bien maillés ; les populations dépendent alors de la voiture pour de nombreux déplacements. Ainsi, beaucoup de questions se posent autour d'une ville durable : quel aménagement urbain concevoir, comment développer des transports qui conviennent à la constante croissance urbaine, mais qui soient également écologiques, comment faciliter l'accès à des logements économes en énergie à tous les habitants ? Cette question de l'urbanisme durable préoccupe de plus en plus compte tenu de la croissance urbaine en augmentation permanente

Plusieurs phénomènes tendent en effet à démontrer que la croissance des villes est un phénomène inévitable. La ville, qui était le lieu de civilisations par excellence, bien être et liberté, est aujourd'hui cernée par une périphérie trouble et incertaine.

Elle est structurée désormais comme des zones éparses, les unes des autres, abritant des groupes de populations qui ne se côtoient plus.

- Sur ce notre thématique d'intervention est :

Ville et périphérie et durabilité

Notre intervention aura donc pour préoccupation d'être conçu en respect de l'environnement et de l'écologie tout en évitant de retomber dans les problèmes causés par le développement accéléré et incontrôlé des périphéries de la ville.

1.1.3 Présentation succincte du cas d'étude :

Le choix de notre étude s'est porté sur la ville de Tipasa.

Après l'indépendance et comme la majorité des villes Algériennes, Tipasa a vu son tissu se densifier pour répondre aux différents besoins de la population, et plus précisément le besoin de logement. Mais le grand problème est apparu lors de l'urbanisation rapide et accélérée de la ville suite à son passage du statut de chef-lieu de daïra à celui de chef-lieu de wilaya ce qui a engendré une négligence des caractères de l'urbain ainsi que la rupture avec le noyau historique de la ville (problème de zoning).

Cette négligence a induit la dévalorisation des potentialités touristiques de la ville de Tipasa ainsi que ses sites historiques.



Figure 1.1 : Carte de localisation de la ville de Tipasa

1.2. Présentation de la Problématique

1.2.1. Problématique générale de l'aire d'étude :

« La crise de la ville contemporaine sera renforcée petit à petit par la dégradation de l'espace urbain et l'anarchie planifiée de sa croissance» **Albert LEVY**

Comme première constatation on peut dire que la ville de Tipasa se présente sous formes de plusieurs entités distinctes qui ne sont pas en communication forte entre elles et qui ne se côtoient plus. Ces dernières ont eu naissance dans un processus plus ou moins régulier sauf en ce qui concerne la période post-indépendance :

- Les sites archéologiques : dotés d'un tracé assez régulier et significatif
- Le noyau colonial : avec sa structure hiérarchisé
- La cité Oued Merzoug : qui s'est dégradé surtout durant la période post-indépendance mais pour lequel le PDAU prépare des programmes de réaménagement
- L'extension post-indépendance : elle représente la plus grande lacune de la ville, car elle a eu naissance dans des circonstances de développement des programmes d'urgence ce qui a engendré une croissance démesurée, mal contrôlée et ne régissant a aucune stratégie d'aménagement. C'est un ensemble d'habitations dépourvues d'équipements et d'espaces publiques
- Les nouvelles extensions : sous forme de POS, ZET, cités administratives et des actions de réaménagement.

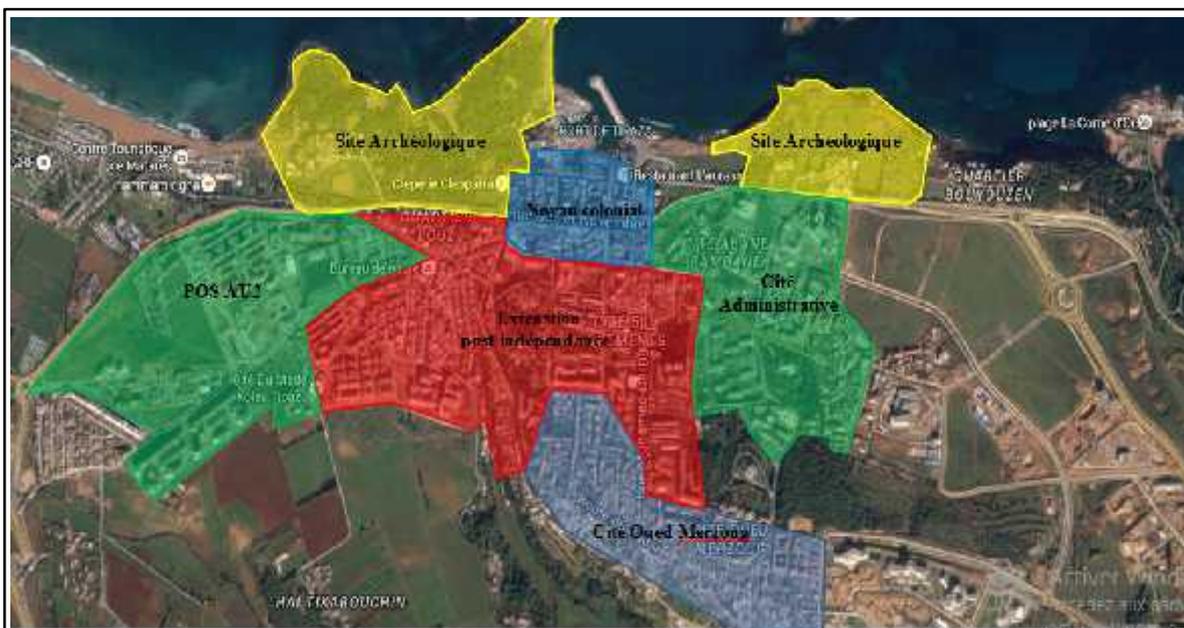


Figure 1.2 : Identification de la zone d'étude

La problématique de la ville de Tipasa consiste à révéler et valoriser ces différentes dimensions : en tant que chef-lieu de Wilaya, et en tant que ville historique, culturelle et touristique. Les programmes élaborés se conjuguent pour atteindre cet objectif, mais ils répondent d'avantage à une approche sectorielle de la ville qu'à ses besoins de restructuration, réaménagement et requalification. Dans le cadre de notre intervention pour

le développement et l'extension de la ville, nous nous posons la question de savoir **par quel biais, le projet urbain pourrait offrir à la ville une alternative d'aménagement qui va renouer avec sa structure initiale ?**

1.2.2 Présentation du site d'intervention :

D'après la brève étude que nous avons faite, on a pu identifier les différentes parties qui constituent la ville ainsi que les problèmes qu'elles contiennent. Notre choix s'est donc porté sur le POS AU3 qui est situé au côté est de la ville, et qui est en cours d'exécution. Cette partie rentre dans le cadre de l'extension et le développement de la ville vu le grand potentiel d'aménagement qu'elle représente, elle va accueillir un programme diversifié avec de grands espaces publics, de nouveaux équipements et un programme riche d'habitations.

Le site offre une vue panoramique sur la mer, sur les parcs archéologiques ainsi que la forêt de la ville. Par conséquent il doit être intégré dans la structure de la ville afin de participer à sa dynamique et sa réanimation.

La zone de notre étude se trouve à l'entrée est de la ville de Tipasa, et elle est limitée :

- Au nord par la route nationale N.11
- Au sud par Oued Merzoug
- A l'est par le chemin de wilaya N.106
- A l'ouest par le tissu urbain de la ville

Le site couvre une superficie d'environ 230 hectares



Figure 1.3 :

Identification du site d'intervention

1.2.3 Problématique spécifique du site d'intervention :

Notre intervention consiste à proposer une planification urbaine cohérente qui réponde aux exigences de la ville tout en évitant de retomber dans les problèmes soulevés, et cela en créant une zone multifonctionnelle qui donnera une nouvelle image à la ville et renforcera la liaison entre ces deux dernières.

La problématique réside donc dans l'enjeu de pouvoir traduire cet aménagement qui rehaussera l'attractivité de la ville et lui donnera une nouvelle image de ville durable tout en offrant un contre-exemple de l'état actuel de la ville. Ceci en optant pour un aménagement urbain durable.

1.3 Approche méthodologique :

La morphologie urbaine comme outil de compréhension de la crise urbaine s'appuie sur les différents niveaux constituant le tissu urbain dont : la rue, l'îlot et la parcelle et donc ne tient pas compte du simple aspect architectural. C'est sur cette réflexion que nous aborderons la ville, mais plus précisément le projet de son renouveau, et cela sur deux échelles :

- L'échelle territoriale décrivant la croissance qu'a vécu la ville depuis sa naissance, s'appuyant sur son territoire en développant des parcours, places, portes et équipements.
- L'échelle urbaine de la ville qui consiste en une décomposition du tissu urbain décrivant les éléments de ce dernier (rue, îlots, parcelles...) afin de faire ressortir les problèmes et les dysfonctionnements, puis proposer des solutions afin d'agir en contre-exemple.

Notre travail sera structuré en trois étapes :

- 1- Phase de prise de connaissance avec la ville et le site par la lecture du tissu urbain afin de développer une problématique spécifique, et cela par des visites sur site, relevé et reportage photographique, recherche et documentation.
- 2- Phase d'analyse du plan de structure actuel pour développer un schéma d'aménagement global
- 3- Phase opérationnelle de la maîtrise du projet.

1.1 INTRODUCTION GENERALE :

1.1.1 Introduction à la thématique générale du master 'architecture et projet urbain'

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

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

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.

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

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

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

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

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

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

Dans la démarche du master 'Architecture et Projet Urbain', le passage analyse-projet a constitué une préoccupation pédagogique majeure dans l'enseignement du projet architectural et urbain. Dans ce registre, on citera Albert Levy et Vittorio Spigai [1989] dans leur 'Contribution au projet urbain', qui privilégieront la dimension historique pour assurer le passage entre analyse et projet : la continuité historique devant permettre d'assurer la 'conformation' du projet à (et dans) son milieu.

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

L'histoire des villes, quant à elle, nous enseigne la permanence des tracés (voieries, parcellaires...) et l'obsolescence parfois très rapide des tissus. Il convient donc à partir de la production courante d'aujourd'hui (types, programmes, financements et procédés constructifs habituels des maîtres d'œuvre moyens) de travailler dans une perspective nouvelle qui intègre dès l'origine une réflexion sur les évolutions et les transformations possible, d'origine publique et privée.

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

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

Cette tentative d'actualiser les mécanismes et les techniques qui ont permis de produire les villes, débouche ici sur des indications très pragmatiques et pratiques (tracés, trames, dimensionnements, découpage, terminologie...).

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

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

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

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

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

M.Zerarka

Porteur du master « Architecture et Projet Urbain »

1.1.2 Introduction à la Thématique d'intervention

L'environnement peut être l'ensemble des éléments qui entourent l'individu ou une espèce et dont certains contribuent directement à subvenir à ses besoins ou encore l'ensemble des conditions naturelles et culturelles susceptibles d'agir sur les organismes vivants et les activités humaines.

La notion de développement durable, largement répandue par la vague écologique dans les domaines de la santé et de l'alimentation, ouvre la voie de l'architecture durable pour des constructions offrant une meilleure qualité de vie tout en préservant l'environnement d'où la notion de la ville durable.

La ville durable, c'est la ville de demain. Celle qui se construira dans le respect du développement durable pour, ainsi, s'inscrire dans l'avenir. Les villes actuelles sont développées selon le schéma suivant : les habitations, les lieux de travail et les commerces se situent souvent dans des endroits différents, d'où le recours aux transports pour se rendre d'un lieu à un autre. Du fait de l'extension des périphéries, les immeubles ont remplacé de nombreux espaces verts. Les centres villes sont aujourd'hui accessibles plutôt à des populations aisées. Les transports publics se sont beaucoup améliorés et étendus ces dernières années mais certaines grandes banlieues ne disposent pas de services fréquents et

bien maillés ; les populations dépendent alors de la voiture pour de nombreux déplacements. Ainsi, beaucoup de questions se posent autour d'une ville durable : quel aménagement urbain concevoir, comment développer des transports qui conviennent à la constante croissance urbaine, mais qui soient également écologiques, comment faciliter l'accès à des logements économes en énergie à tous les habitants ? Cette question de l'urbanisme durable préoccupe de plus en plus compte tenu de la croissance urbaine en augmentation permanente

Plusieurs phénomènes tendent en effet à démontrer que la croissance des villes est un phénomène inévitable. La ville, qui était le lieu de civilisations par excellence, bien être et liberté, est aujourd'hui cernée par une périphérie trouble et incertaine.

Elle est structurée désormais comme des zones éparses, les unes des autres, abritant des groupes de populations qui ne se côtoient plus.

- Sur ce notre thématique d'intervention est :

Ville et périphérie et durabilité

Notre intervention aura donc pour préoccupation d'être conçu en respect de l'environnement et de l'écologie tout en évitant de retomber dans les problèmes causés par le développement accéléré et incontrôlé des périphéries de la ville.

1.1.3 Présentation succincte du cas d'étude :

Le choix de notre étude s'est porté sur la ville de Tipasa.

Après l'indépendance et comme la majorité des villes Algériennes, Tipasa a vu son tissu se densifier pour répondre aux différents besoins de la population, et plus précisément le besoin de logement. Mais le grand problème est apparu lors de l'urbanisation rapide et accélérée de la ville suite à son passage du statut de chef-lieu de daïra à celui de chef-lieu de wilaya ce qui a engendré une négligence des caractères de l'urbain ainsi que la rupture avec le noyau historique de la ville (problème de zoning).

Cette négligence a induit la dévalorisation des potentialités touristiques de la ville de Tipasa ainsi que ses sites historiques.



Figure 1.1 :

Carte de localisation de la ville de Tipasa

1.2. Présentation de la Problématique

1.2.1. Problématique générale de l'aire d'étude :

« La crise de la ville contemporaine sera renforcée petit à petit par la dégradation de l'espace urbain et l'anarchie planifiée de sa croissance» **Albert LEVY**

Comme première constatation on peut dire que la ville de Tipasa se présente sous formes de plusieurs entités distinctes qui ne sont pas en communication forte entre elles et qui ne se côtoient plus. Ces dernières ont eu naissance dans un processus plus ou moins régulier sauf en ce qui concerne la période post-indépendance :

- Les sites archéologiques : dotés d'un tracé assez régulier et significatif
- Le noyau colonial : avec sa structure hiérarchisé
- La cité Oued Merzoug : qui s'est dégradé surtout durant la période post-indépendance mais pour lequel le PDAU prépare des programmes de réaménagement
- L'extension post-indépendance : elle représente la plus grande lacune de la ville, car elle a eu naissance dans des circonstances de développement des programmes d'urgence ce qui a engendré une croissance démesurée, mal contrôlée et ne régissant a aucune stratégie d'aménagement. C'est un ensemble d'habitations dépourvues d'équipements et d'espaces publics
- Les nouvelles extensions : sous forme de POS, ZET, cités administratives et des actions de réaménagement.

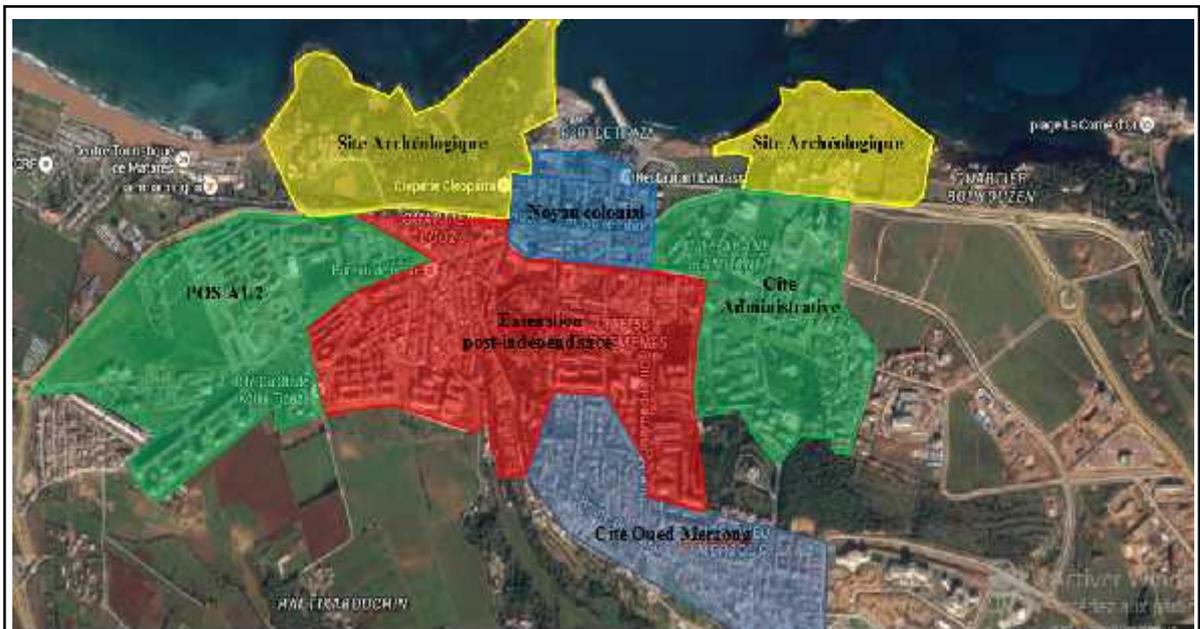


Figure 1.2 : Identification de la zone d'étude

La problématique de la ville de Tipasa consiste à révéler et valoriser ces différentes dimensions : en tant que chef-lieu de Wilaya, et en tant que ville historique, culturelle et touristique. Les programmes élaborés se conjuguent pour atteindre cet objectif, mais ils répondent d'avantage à une approche sectorielle de la ville qu'à ses besoins de

1.2.3 Problématique spécifique du site d'intervention :

Notre intervention consiste à proposer une planification urbaine cohérente qui réponde aux exigences de la ville tout en évitant de retomber dans les problèmes soulevés, et cela en créant une zone multifonctionnelle qui donnera une nouvelle image à la ville et renforcera la liaison entre ces deux dernières.

La problématique réside donc dans l'enjeu de pouvoir traduire cet aménagement qui rehaussera l'attractivité de la ville et lui donnera une nouvelle image de ville durable tout en offrant un contre-exemple de son état actuel. Ceci en optant pour un aménagement urbain durable.

1.3 Approche méthodologique :

La morphologie urbaine comme outil de compréhension de la crise urbaine s'appuie sur les différents niveaux constituant le tissu urbain dont : la rue, l'îlot et la parcelle et donc ne tient pas compte du simple aspect architectural. C'est sur cette réflexion que nous aborderons la ville, mais plus précisément le projet de son renouveau, et cela sur deux échelles :

- L'échelle territoriale décrivant la croissance qu'a vécu la ville depuis sa naissance, s'appuyant sur son territoire en développant des parcours, places, portes et équipements.
- L'échelle urbaine de la ville qui consiste en une décomposition du tissu urbain décrivant les éléments de ce dernier (rue, îlots, parcelles...) afin de faire ressortir les problèmes et les dysfonctionnements, puis proposer des solutions afin d'agir en contre-exemple.

Notre travail sera structuré en trois étapes :

- 1- Phase de prise de connaissance avec la ville et le site par la lecture du tissu urbain afin de développer une problématique spécifique, et cela par des visites sur site, relevé et reportage photographique, recherche et documentation.
- 2- Phase d'analyse du plan de structure actuel pour développer un schéma d'aménagement global
- 3- Phase opérationnelle de la maîtrise du projet.

2.1. INTRODUCTION :

Dans ce chapitre, il est question de faire un état de l'art sur toutes les recherches effectuées concernant notre thème développé, qui est : Ville et périphérie et durabilité.

- L'étude de l'espace périurbain (périphérie urbaine), dont le sens étymologique signifie autour de la ville, est liée étroitement à la présence d'une ville. Certains projets font de ce constat un concept en réalisant un lien ou une connexion avec la ville. Réalisation d'aménagements en périphérie qui se veulent en continuité avec la ville d'où ils sont originaires. La croissance des agglomérations, et par conséquent la localisation des activités, de l'habitat, des équipements, dans des franges urbaines de plus en plus éloignées des centres villes, a donné lieu à de nombreuses études. Les chercheurs ont, en effet, marqué une attention particulière à ce phénomène dans la mesure où les facteurs économiques et sociaux - à l'origine de l'installation des fonctions urbaines, non seulement résidentielles mais aussi commerciales et industrielles, sur un territoire de plus en plus vaste - sont très complexes.

Les analyses se sont ainsi multipliées, chacun des auteurs définissant ses propres méthodes de recherche et quelquefois le champ territorial de l'analyse. Certaines de ces approches peuvent être citées à titre d'exemple.

- Le phénomène de la périurbanisation est vu par M. Berger⁵ dans une perspective dynamique, comme un processus de croissance urbaine. Cette conception présente l'espace urbain comme un pôle et décrit la relation ville-campagne comme univoque l'espace rural dépend étroitement de l'espace urbain. Dans ce schéma organisé hiérarchiquement, l'espace péri-urbain n'est qu'un produit de l'espace urbain.

- B. Prost⁶ nous parle "d'espaces flous" aux marges du système urbain. "Les espaces flous" sont l'expression d'un "marginalisme territorial" dans lequel s'affrontent systèmes urbain et rural. "Le système rural déstabilisé se désagrège face au système urbain conquérant. La recomposition territoriale qui s'opère conduit à la périurbanisation".

- Pour d'autres, le péri-urbain est moins clairement défini. Il peut s'agir de l'ensemble des zones où "l'on observe des phénomènes de croissance démographique ... où l'on enregistre une production de logements neufs sous des formes variées ..." Lors d'une étude sur la région Midi-Pyrénées, J.-P. Laborie avait intitulé son article : "Des banlieues partout ... en Midi-Pyrénées"⁷, expression illustrant parfaitement ce second type d'analyse.

- "l'aménagement des milieux péri-urbains constitue l'une des tâches les plus difficiles qui soient pour deux raisons : d'une part, ce sont des zones de conflits entre l'urbain et le rural et, par conséquent, elles sont particulièrement fragiles et instables ; d'autre part, les superficies concernées sont plus vastes et donc difficiles à contrôler ..." ⁸

- En fait, plus que maîtriser l'expansion urbaine, il s'agit aujourd'hui de trouver une solution permettant une meilleure gestion de ces territoires. Deux éléments paraissent essentiels dans toute démarche planificatrice : d'une part, raisonner sur des espaces plus vastes que le simple territoire communal ou même l'agglomération, d'autre part, favoriser et multiplier les démarches partenariales. "Il faut, au minimum, penser agglomération et même, le plus souvent, beaucoup plus large". ⁹

⁵ :berger (m.), fruit (j.-p.), plet (m.-c.), robic (m.-c.) : à propos d'un type d'espace : l'espace "rurbain", réflexion critiques sur l'ouvrage de g. bauer et j.-m. roux. communication aux journées rurales, université d'amiens, 1977.- 9 p.

⁶ :PROST (B.) : Aux marges du système urbain : les espaces "flous" et leur évolution. Méditerranée n° 1-2, 1993.- pp. 37-40 (*)

⁷ :LABORIE (J.-P.) : Des banlieues partout ... en Midi-Pyrénées. Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest t. 53, fasc. 1, 1983.- pp. 187-199

⁸ : STEINBERG (J.) : Décideurs, acteurs, usagers : la planification et les formes d'urbanisation concertées en zones péri-urbaines. La péri-urbanisation en France. SEDES, 1991.- pp. 191-211 (*)

⁹ : LANDRIEU (J.) : Lorsque les logiques économiques remettent en question les logiques planificatrices. Les dossiers de l'observatoire n°1, 1991.- pp. 9-12 (*)

2.2. LE DEVELOPPEMENT DURABLE :

Le développement durable est une conception du bien commun développée depuis la fin du 20^e siècle. Considérée à l'échelle de la planète, cette notion vise à prendre en compte, outre l'économie, les aspects environnementaux et sociaux qui sont liés à des enjeux de long terme. Selon la définition donnée dans le rapport Brundtland en 1987, le développement durable est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre à leurs propres besoins.

2.2.1. Définition :

Pour l'AFNOR en 2012, un état est dit « durable » si les composantes de l'écosystème et leurs fonctions sont préservées pour les générations présentes et futures¹⁰. Dans cette définition, les composantes de l'écosystème incluent, outre les êtres humains et leur environnement physique, les plantes et les animaux. Pour les êtres humains, le concept sous-entend un équilibre dans la satisfaction des besoins essentiels : conditions économiques, environnementales, sociales et culturelles d'existence au sein d'une société¹¹.

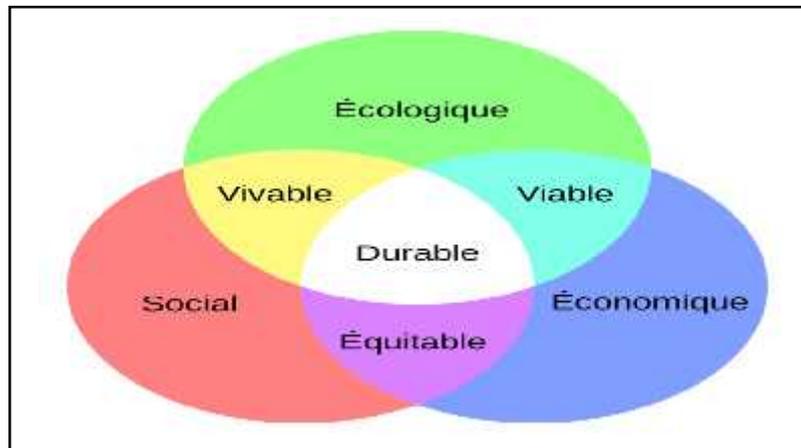


Figure2.4 : Développement durable

2.2.2. Enjeux et objectifs du développement durable :

Crise écologique et sociale : Le développement actuel étant consommateur de ressources non renouvelables et considéré par ces critiques comme très gourmand en ressources compte tenu de la priorité donnée aux objectifs patrimoniaux à courte vue, tels que la rentabilité des capitaux propres, voire inéquitable, une réflexion a été menée autour d'un nouveau mode de développement, appelé « développement durable ».

- Ñ Responsabilité à l'égard des générations futures : Il s'agit pour les générations présentes de veiller, non aux droits des générations futures, mais à leur obligation d'existence. Veiller à l'obligation des générations futures d'être une humanité véritable est notre obligation fondamentale à l'égard de l'avenir de l'humanité, dont dérivent

¹⁰ : projet de norme NF P 14-010-1 : Aménagement durable - Quartiers d'affaires, 3.12 page 8 [archive] lesenr.fr, 30 juillet 2012.

¹¹ : Projet de norme [archive] P 14-010-1 sur l'« Aménagement durable des Quartiers d'affaires » ; AFNOR n°P 14-010-1 (1^{re} d'une série de trois normes) sur l'« Aménagement durable des Quartiers d'affaires », soumise à enquête publique, de mai 2012 à fin juillet 2012

seulement toutes les autres obligations à l'égard des hommes à venir¹². Le problème du développement durable ne se pose donc pas sous l'angle des droits, mais des obligations et des devoirs.

Ñ Une nouvelle démarche : « agir local, penser global »

La formule « agir local, penser global », employée par René Dubos au sommet sur l'environnement de 1972, est souvent invoquée dans les problématiques de développement durable. Elle montre que la prise en compte des enjeux environnementaux et sociaux nécessite de nouvelles heuristiques, qui intègrent le caractère global du développement durable. Elle fait penser à la philosophie de Pascal, plutôt qu'à celle de Descartes, celle-ci étant davantage analytique. En pratique, elle devrait se traduire par des approches systémiques¹³.

Trois piliers : écologique, social, économique

Trois types d'acteurs : les entreprises, les autorités publiques et les représentants des associations et des Organisations non gouvernementales.

Répondre aux besoins des générations actuelles et à venir : « Le développement durable est un mode de développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs ». Rapport Brundtland

2.2.3. La notion de ville durable

Ville durable est une expression qui désigne une ville ou une unité urbaine respectant les principes du développement durable et de l'urbanisme écologique, qui cherche à prendre en compte simultanément les enjeux sociaux, économiques, environnementaux et culturels de l'urbanisme pour et avec les habitants par exemple au travers d'une architecture HQE, en facilitant les modes de travail et de transport sobres, en développant l'efficacité du point de vue de la consommation d'énergies et des ressources naturelles et renouvelables. Ce sont souvent des *éco-villes* ou *écoquartiers* cherchant à diminuer leur empreinte écologique en compensant leurs impacts et en tendant à rembourser leur « dette écologique »¹⁴.

2.2.4. L'aménagement du territoire

Les villes sont confrontées à l'étalement urbain et aux phénomènes de fragmentation écologique et urbaine. La multiplication des périphéries favorisées par le développement routier et des centres commerciaux périphériques, la multiplication des centres de loisirs, l'extension des zones d'activités, la recherche d'un habitat individuel à la campagne nous conduisent vers une ville dispersée, consommatrice de sol et génératrice de déplacements. L'appel aux énergies renouvelables n'est pas une réponse unique ni suffisante à tous les torts causés à l'environnement. L'aménagement du territoire doit être repensé dans les villes d'aujourd'hui et dans les éco villes nouvelles, ainsi que la mobilité¹⁵.

¹² Hans Jonas, *Le Principe responsabilité*, Champs Flammarion, p. 89-94

¹³ Jacques Ellul, Ellul par lui-même. Entretien avec Willem H. Vanderburg (1979), La Table Ronde, coll. « la petite vermillon », 2008, p. 52. Voir note 16 p. 172 sur la paternité de cette expression.

¹⁴ Comment définir une ville durable [archive]

¹⁵ Marya Aquachar-Charpentier, « Le peri-urbain » note de synthèse.

2.3. VILLE ET PERIPHERIE :

Un nouveau type d'espace est apparu dans les années 60 qui n'est ni la ville, ni la campagne : l'espace périurbain. C'est un espace qui s'est développé dans la périphérie des villes avec une urbanisation lâche dont il est difficile de dessiner les frontières. Il ne marque pas de rupture entre urbain et rural. C'est un tissu composite, qualifié de « rurbain » ou de « suburbain » pour signifier son caractère métis. L'expression retenue aujourd'hui pour désigner ces extensions urbaines est celle de « périurbain »

2.3.1. Les causes de l'étalement urbain¹⁶ :

- ✓ **Spéculation foncière** : la principale cause de l'étalement est le prix des loyers en ville qui est issu essentiellement du processus de spéculation immobilière. Il en résulte, qu'un nombre important de personnes décident de choisir des habitats en périphérie, et ce afin d'échapper à ses flambées des cours du logement en zone urbaine.
- ✓ **Cadre de vie plus agréable** : la recherche d'un meilleur cadre de vie est elle aussi source d'étalement urbain. Les bâtiments résidentiels s'étant plus espacés, la densité au km² est réduite. Cela permet d'échapper à l'entassement urbain dans les villes qui est source de stress et d'agressivité.
- ✓ **Le développement des transports** : le développement des transports modernes, la voiture individuelle et le développement des réseaux routiers sont également des raisons de l'étalement urbain. Ce dernier peut également être mis en parallèle avec l'augmentation des activités commerciales en périphérie
- ✓ **Les villes source d'emploi** : dans les sociétés d'aujourd'hui tournées vers l'industrie et les services, les villes sont devenues les principales sources d'emploi ce qui a pour cause directe l'exode rural.

2.3.2. Enjeux de l'étalement urbain et problématiques engendrées :

- ✓ **Impact sur la ruralité** : Dans certains cas l'étalement urbain n'est pas issu d'une augmentation directe de la population. En effet un étalement urbain avec une faible densité de population implique que pour desservir cette même population dispersée, il en résulte de forte hausse des dépenses en termes de constructions, infrastructure, moyen de transport...etc.
- ✓ **Questions environnementales** : en construisant des routes et des habitations plus grandes, les surfaces de terres agricoles, forestières et autres espaces naturels finissent par se réduire.
- ✓ **Une entrave au développement durable** selon le rapport Brundtland « c'est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la possibilité, pour les générations à venir, de pouvoir répondre à leurs propres besoins ». Cette définition en elle-même montre que l'étalement urbain est une entrave au développement durable puisqu'il s'agit là d'une annexion de la terre par la ville, en d'autres termes une urbanisation faisant reculer la ruralité¹⁷.
- ✓ **Apparition de zones éparses et rupture avec la ville** : l'urbanisation en périphérie de la ville peut engendrer un étalement épars de celle-ci et créer un problème de zoning, exemple : créer une annexe à la ville à caractère administratif, ou industriel.

¹⁶ Akram El Harraqui, « Aménagement en périphérie des villes » p.3-4

¹⁷ Marya Aquachar-Charpentier, Le péri-urbain, note de synthèse. p.24-27

2.4. ANALYSE D'EXEMPLE :

D'un point de vue général, il n'y a pas de solution unique en tant que telle et applicable pour résoudre le problème dans son ensemble mais il y a en revanche différentes manières qui dépendent de plusieurs critères qui permettront le bon fonctionnement des aménagements :

- a- La gestion économe de l'espace
- b- La mixité sociale
- c- Le développement durable

Dans cette partie nous allons procéder à une analyse d'exemple d'un projet similaire au notre car cette façon de faire est souvent intuitive et résulte d'une longue expérience et d'un savoir-faire qu'acquière l'architecte au fil du temps. Néanmoins, la réutilisation de solutions éprouvées nécessite parfois des adaptations ou de légères modifications pour une meilleure efficacité.

2.4.1. Croissance urbaine durable en Gironde :

2.4.1.1. Aperçu historique du projet

A partir des années 1970, la croissance urbaine de la Gironde s'est accélérée sous l'effet conjugué de la forte attractivité du département, du dynamisme de la construction individuelle et de l'utilisation massive de la voiture dans les déplacements. Le développement des réseaux de voirie et l'élargissement d'une offre foncière relativement bon marché ont enclenché un processus d'urbanisation extensif, de plus en plus consommateur d'espace, au détriment de zones agricoles et naturelles situées à la périphérie des agglomérations. Resté centré sur l'agglomération bordelaise et le sud-ouest du département jusqu'en 1999, ce phénomène s'est ensuite généralisé sur l'ensemble des territoires girondins.

2.4.1.2. Présentation du site

La Gironde fait partie de la région Aquitaine. Elle est limitrophe des départements des Landes, de Lot-et-Garonne, de la Dordogne et de la Charente-Maritime. Elle est le plus vaste département métropolitain de France. Elle est traversée par la Dordogne et la Garonne qui se rejoignent pour former la Gironde qui rejoint l'Océan Atlantique. Son estuaire est le plus grand d'Europe.

Son territoire se structure en quatre entités distinctes : le littoral, la forêt, le bordelais et le bazadais



Figure 2.5 : La croissance urbaine en Gironde

2.4.1.3. Enjeux du projet

Au premier plan des préoccupations, l'augmentation et l'allongement très sensibles des déplacements automobiles constatés ces dernières années ont des effets qui dépassent largement l'aspect environnemental. Cette dépendance très forte à la voiture individuelle a induit une augmentation des coûts qui se mesuraient jusqu'à présent sur les finances publiques mais qui touchent aujourd'hui de plein fouet les ménages déjà fragilisés par les surcoûts liés au logement.

Les réflexions sur le développement des territoires girondins ont également mis l'accent sur la consommation excessive de l'espace urbanisable. Ce phénomène d'étalement, de mitage et d'éclatement urbain s'opère au détriment des espaces naturels et agricoles.

. Le nombre d'acquisitions de terres agricoles par des non-agriculteurs est en nette progression. Cet accroissement de l'urbanisation s'est réalisé ces dernières années sur un mode opératoire peu soucieux des caractéristiques des sites et de la configuration des bourgs ou quartiers préexistants : raccord au maillage viaire succinct, généralement en impasse ou en boucle, lotissements « géométriques », disparition de la trame et du couvert végétal, maisons individuelles standardisées... Le développement des secteurs économiques a aussi contribué, bien que dans des proportions plus faibles, à cette surconsommation du foncier.

Les prévisions pour les années à venir, en matière environnementale et énergétique notamment, ne laissent aucun doute quant à la nécessité de promouvoir une approche plus durable du développement des territoires et d'adapter nos comportements aux évolutions prévisibles. Dans cette perspective, chaque collectivité peut contribuer à construire un nouveau projet d'accueil, de revalorisation du cadre de vie et contribuer avec l'ensemble des acteurs concernés à un meilleur respect des grands équilibres, des ressources et des paysages des espaces girondins. La plupart des élus s'accordent aujourd'hui sur ces éléments de constat et sur la volonté d'agir.

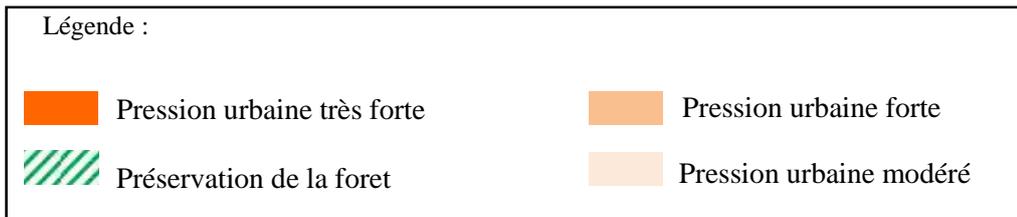
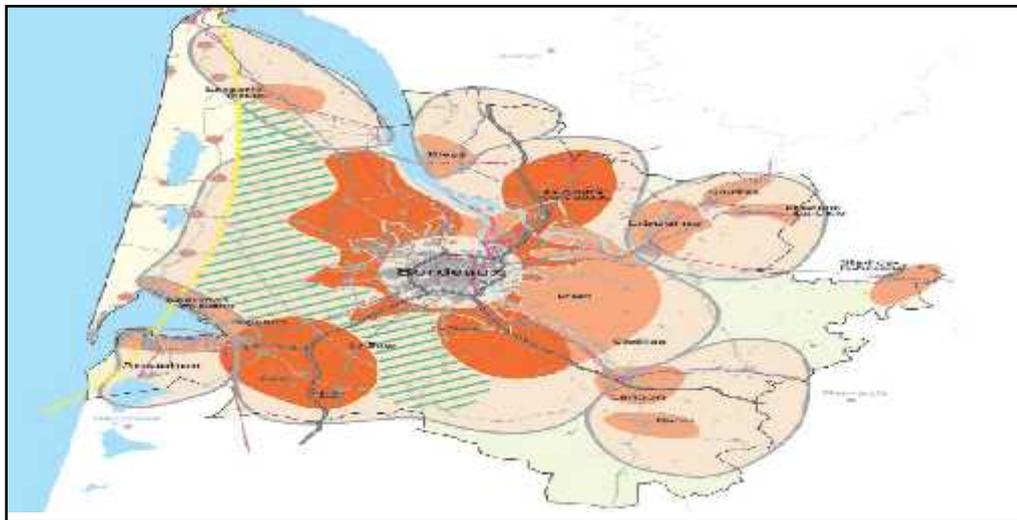


Figure2.6 : La croissance urbaine en Gironde

2.4.1.4. Les principes d'aménagement

- Créer de nouveaux quartiers en périphérie pour promouvoir la construction de quartiers durables :

L'essentiel des nouvelles capacités d'accueil des villes se situent dans les quartiers périphériques des centres. Ces capacités foncières importantes se présentent sous forme de terrains résiduels ou de recyclage d'activités devenues obsolètes. Elles représentent donc un enjeu majeur par rapport à l'objectif de lutte contre l'étalement urbain.

Il convient aujourd'hui de se réinterroger sur la vocation et la forme urbaine de la couronne périphérique et sur l'opportunité de créer de véritables centralités secondaires. L'objectif de renforcer la densité oblige à réfléchir à de nouveaux projets jouant sur la variation des échelles et des gabarits pour favoriser la mixité sociale et fonctionnelle.

Ces territoires font souvent aujourd'hui l'objet de projets plus ambitieux, encourageant la réalisation de quartiers durables, nouveaux pôles de vie et de proximité, préservant un équilibre entre ville et nature.

- Articuler le nouveau projet à la structure urbaine existante :
 - Comment assurer la couture avec la trame urbaine existante : continuités viaires, tracés structurants, espaces de transition ?
 - Comment garantir l'accessibilité aux équipements, services et commerces, transports en commun ?
 - Comment anticiper les besoins en équipements ? Comment optimiser leur usage à une échelle communale ou de proximité ?
 - Quelle organisation du bâti privilégier : implantation, traitement du « velum », comment gérer les transitions d'échelle ?

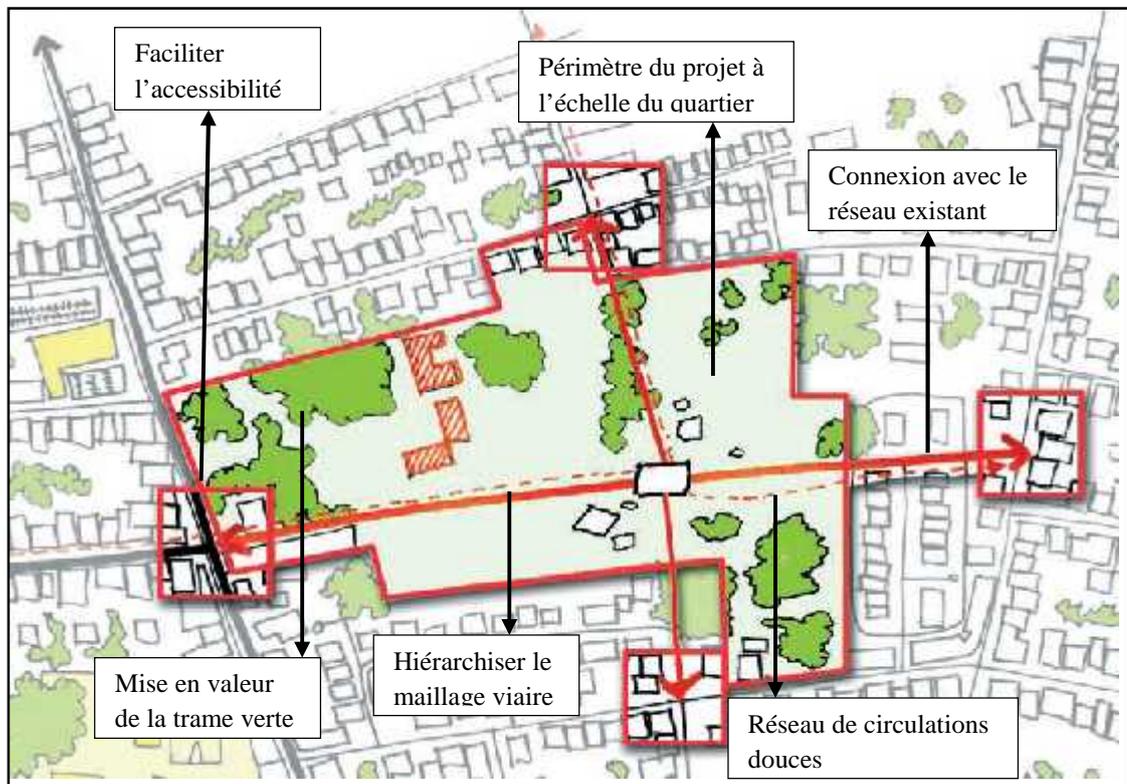


Figure 2.7 : Articuler le nouveau projet à la structure urbaine existante

- Valoriser l'entrée de la ville avec des quartiers périphériques :

Urbanisées de façon sporadique, souvent désordonnée et sans contrainte architecturale, les entrées de ville sont aujourd'hui, pour un grand nombre d'entre elles, des zones commerciales hétéroclites et peu lisibles. Elles ont été progressivement occupées par des commerces de grande taille sous la forme de « boîtes à vendre » et de zones d'activités plus ou moins organisées.

Un des facteurs déterminants de ces choix de localisation est la proximité de ces zones d'entrées de ville avec une infrastructure de transport importante (comme un échangeur autoroutier ou une nationale) permettant un accès facile. L'absence d'aménagements routiers adaptés, la monofonctionnalité et l'absence de qualité urbaine et architecturale font de ces entrées de ville des zones au paysage peu attractif qui forment des limites floues entre la ville et les espaces naturels et agricoles environnants.

L'objectif global de renforcement des centres urbains passe aussi par un travail sur ces zones de « transit » afin de les transformer en véritables quartiers, habités et attractifs, supports de l'image et du dynamisme de la commune.

Des outils existent (notamment l'amendement Dupont) pour encadrer ce type de démarche. Ils prônent des aménagements de qualité au niveau architectural, urbain et paysager, ainsi qu'une prise en compte des nuisances et des problèmes de sécurité liés à la présence d'axes routiers importants. Potentiel identitaire fort de la ville, ces zones peuvent être pensées de façon globale, organisées et pérennes, en lien étroit avec les espaces urbanisés voisins et dans le respect des espaces naturels ou agricoles proches.

- Comment projeter un nouveau quartier en entrée de ville ?

- Quelles fonctionnalités développer en matière d'activités (commerciale, tertiaire, artisanale, voire industrielle), de logements et d'équipements ? Quel degré de mixité envisager ?
- Comment organiser les flux (TC, véhicules professionnels, véhicules privés, modes doux) ? Quelle hiérarchie pour le maillage viaire ?
- Comment mutualiser les équipements (transport et stationnement notamment) et les services entre les différents programmes ?
- Comment favoriser l'urbanisation en profondeur pour une utilisation optimale de l'espace ? Comment gérer les franges et les interfaces ?
- Quel traitement pour les parkings, l'affichage publicitaire, les enseignes, etc. ?



Figure 2.8 : Quartier en entrée de ville



Photos 1, 2, 3 :

Les aménagements en entrée de ville

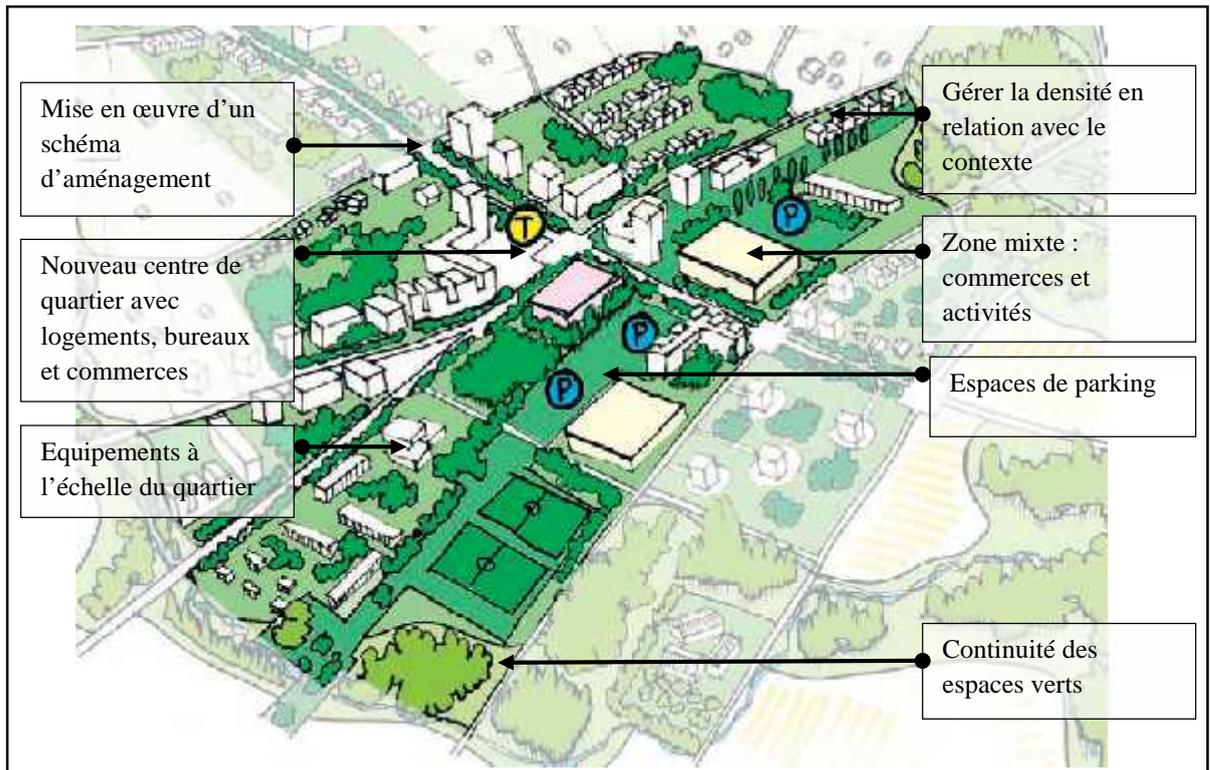


Figure 2.9 : Constituer une nouvelle polarité urbaine à l'échelle de la commune

- Organiser le lien avec le centre-ville :
 - Comment créer ou conforter une continuité urbaine et transformer une voie routière en boulevard urbain ?
 - Comment renforcer le caractère urbain de la voie : traitement du front bâti, mobilier urbain, traitement des stationnements, espaces piétons ?
 - Quelles options choisir en matière de transports en commun et de modes de déplacements doux ?
 - Comment gérer les nuisances et les conflits d'usage pour les constructions implantées à proximité d'une infrastructure routière importante (bruit, pollution atmosphérique et visuelle...) ? Quels aménagements envisager pour les limiter ?

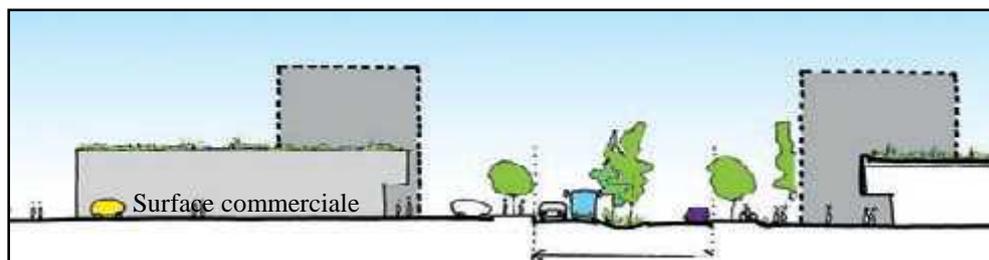


Figure 2.10 : Deux fronts bâtis et un espace paysager centrale

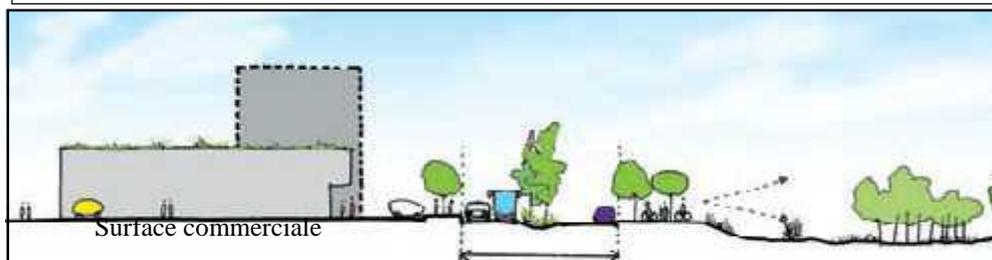


Figure 2.11 : Perméabilité du tissu et ouverture de l'axe urbain sur un espace naturel



Figure 2.12 : Structurer le territoire autour d'un boulevard urbain



Photos 4, 5, 6 : Structurer le territoire autour d'un boulevard urbain

2.5. CONCLUSION :

Dans ce deuxième chapitre, il était question de faire un résumé sur les recherches entreprises autour du thème « ville, périphérie et durabilité » afin de montrer l'importance et la maîtrise du bon développement des périphéries de villes. En fait, plus que maîtriser l'expansion urbaine, il s'agit aujourd'hui de trouver une solution permettant une meilleure gestion de ces territoires. Deux éléments paraissent donc essentiels dans toute démarche planificatrice : d'une part, raisonner sur des espaces plus vastes que le simple territoire communal ou même l'agglomération, établir un plan qui prend en considération la ville préexistante.

3.1. GENESE ET EVOLUTION :

3.1.1. Présentation de la ville :

-Tipaza ou Tipasa (en arabe : تيبازة, en tefinagh : ⵜⴰⴳⴷⴰⵢⵜ), est une ville berbère côtière et une commune algérienne de la wilaya de Tipasa dont elle est le chef-lieu, située à 50 km à l'ouest d'Alger.

-Créée en 1984, sur une bande côtière de 123km ; la Wilaya de Tipasa se présente comme un long quadrilatère qui longe la côte de l'ouest d'Alger.

3.1.2. Situation territoriale :

La wilaya de Tipasa se situe au Nord du tell central. Elle est limitée géographiquement par :

- la mer méditerranéenne au Nord
- la wilaya de Blida au Sud
- la wilaya d'Alger à l'Est
- la wilaya de Chlef à l'Ouest
- la wilaya d'Ain Defla au sud ouest



FIGURE 3.13 : Situation géographique de la ville

3.1.3. Relief :

Le territoire de la wilaya de Tipasa couvre une superficie de 1707 km² qui se répartie en :
Montagnes : 336 km², collines et piémonts : 557 km², plaines : 611 km², autres 183 km²

Au Nord-Ouest de la wilaya la chaîne de montagnes comprenant :

Atlas Blidéen laisse la place a deux importants ensembles

Les Monts du Dahra et du Zaccar.

Le Monts de Chenoua 900m d'altitude

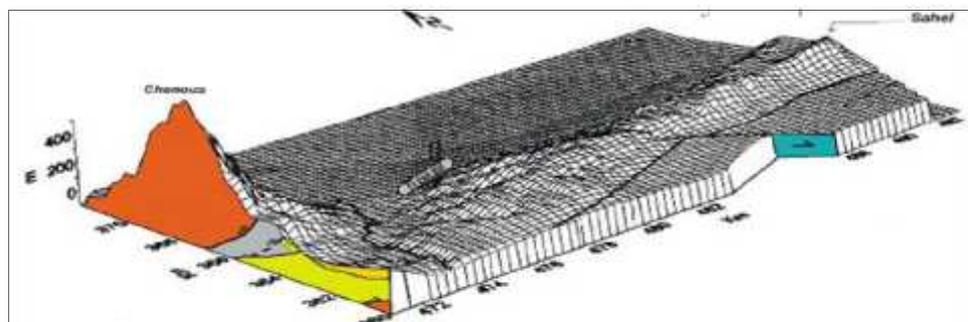


Figure 3.14 : Profile de Tipasa

CAS D'ETUDE : VILLE DE TIPASA

Au Nord-Est, la Mitidja s'étendant essentiellement sur la wilaya de Blida se trouve limitée au niveau de la wilaya de Tipasa par le bourrelet constitué par le Sahel « Altitude moyenne 230 »

Au Nord du sahel un cordon littoral présente un rétrécissement et élévation graduelle d'Est en Ouest jusqu'à disparition par endroit à Tipasa.

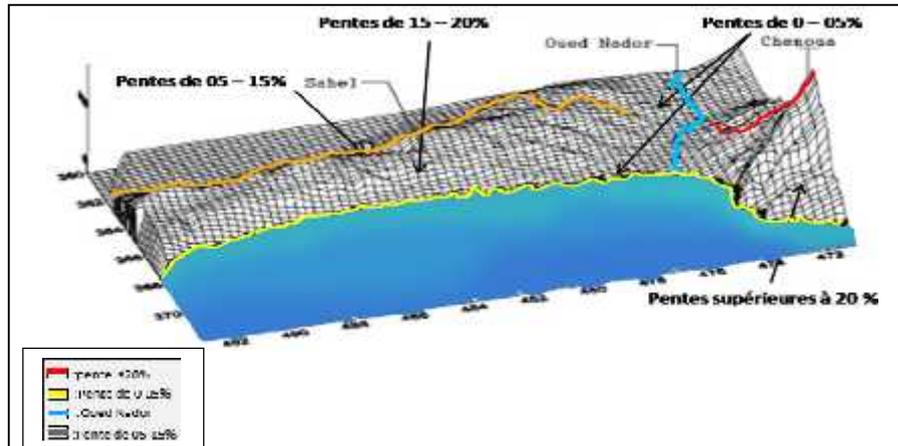


Figure 3.15 : Relief de Tipasa

Et dans le Daira de Cherchell et Sidi Amar ou le relief très accidenté autour du mont Chenoua présente des escarpements important en bordure de la mer.



Figure 3.16 : Chenoua a Tipasa

3.1.4. Processus de formation et de développement de la ville de Tipasa :

« L'étude de la structure urbaine d'une ville ne se conçoit que dans sa dimension historique, car sa réalité se fonde dans le temps sur une succession de réactions et de croissance, à partir d'un état antérieur »¹⁸. La ville n'est pas un objet mais un processus qui génère puis altère des objets, de façon progressive.

« Pendant près d'un millénaire, Tipasa a joui d'une situation privilégiée au bord de la mer méditerranéenne, et ses ruines, étendues sur plusieurs centaines de mètres, le long du littoral demeurent le reflet de son importance dans l'antiquité. Elle offre l'une des plus grandes superficies de nécropoles antique connues autour de la méditerranée »¹⁹.

Comme le reste du Maghreb, la région de Tipasa a connu, avant l'apparition des civilisations ayant laissé des documents écrits, les grandes phases des civilisations préhistoriques. Des travaux de recherche, ont fourni des datations précises grâce au Radiocarbone (C14), ont permis de faire des progrès considérables dans la connaissance de ces périodes lointaines.

Tipasa à l'époque préhistorique (au milieu du 3ème millénaire AV.JC) :

Les hommes se sont abrités dans les grottes du littoral, à l'Est comme à l'Ouest de Tipasa, à proximité des rivages. Ce choix leur permettait de combiner à la fois : la chasse dans la montagne, et la récolte des produits de la mer à des fins alimentaires ou esthétiques. Un peu plus tard, du 4^e au 3^e siècle avant J-C, ils commençaient à s'intéresser aux terres fertiles, ce qui a permis de développer par la suite la technique d'agriculture.

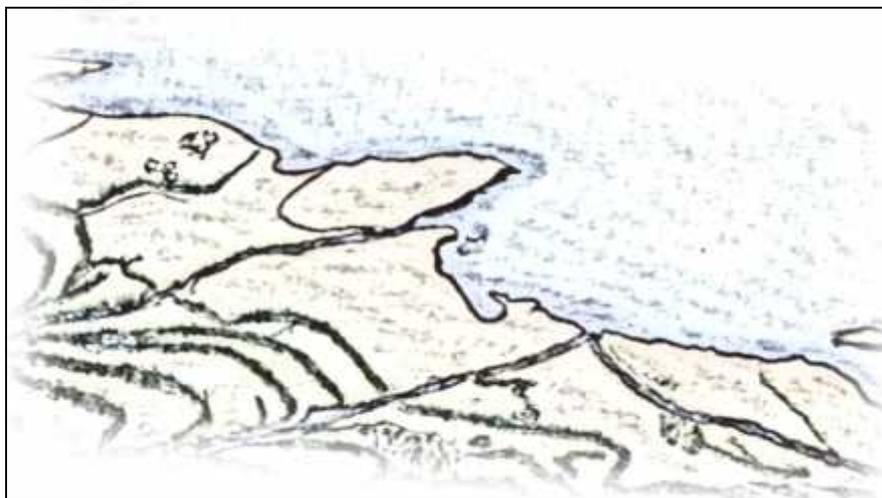


Figure 3.17: Carte de Tipasa à l'époque préhistorique

¹⁸: G.Caniggia, Lecture de Florence, p 27

¹⁹: Mounir Bouchenaki, Tipasa (site de patrimoine mondial), p 12

Tipasa a l'époque phénicienne (1^{er} siècle AV-JC) :

A cette époque, Tipasa n'est pas restée en dehors du mouvement d'expansion phénicienne à travers le bassin méditerranéen .Au début, elle était une escale parmi d'autre, échelonnée tous les 30 à 50 Km sur la cote méditerranéenne située entre ICOSIUM (ALGER) et IOL (CHERCHELL) ; d'où est l'origine de son appellation ainsi que le rôle primitif de son établissement. Elle devient par la suite un comptoir maritime. De cette époque, toutes les traces d'urbanisation avaient disparues, et seules les nécropoles demeurent témoins de celles-ci.

S'appuyant sur des arguments techniques et sur la présence de vestiges répartis le long de la cote nord africaine, nombreux sont les historiens qui soutiennent que les escales du type de Tipasa étaient échelonnées sur le littoral tous les 50Km environs.

L'établissement des phéniciens à Tipasa se résume en quatre phases :

***Phase de découverte, observation et choix du site:** Grâce à sa situation stratégique (de défense militaire) et à la fertilité des terres et présence de sources d'eau.

***Phase de pré installation:** caractérisée par la construction du port primitif au niveau des deux îlots.

*** Phase d'installation :** établissement d'un petit comptoir d'échange. (Situé au niveau du promontoire central, prêt du phare actuel)

***Phase d'occupation :** caractérisée par un comptoir plus pratique et plus important, attesté par la présence des nécropoles Est et Ouest.

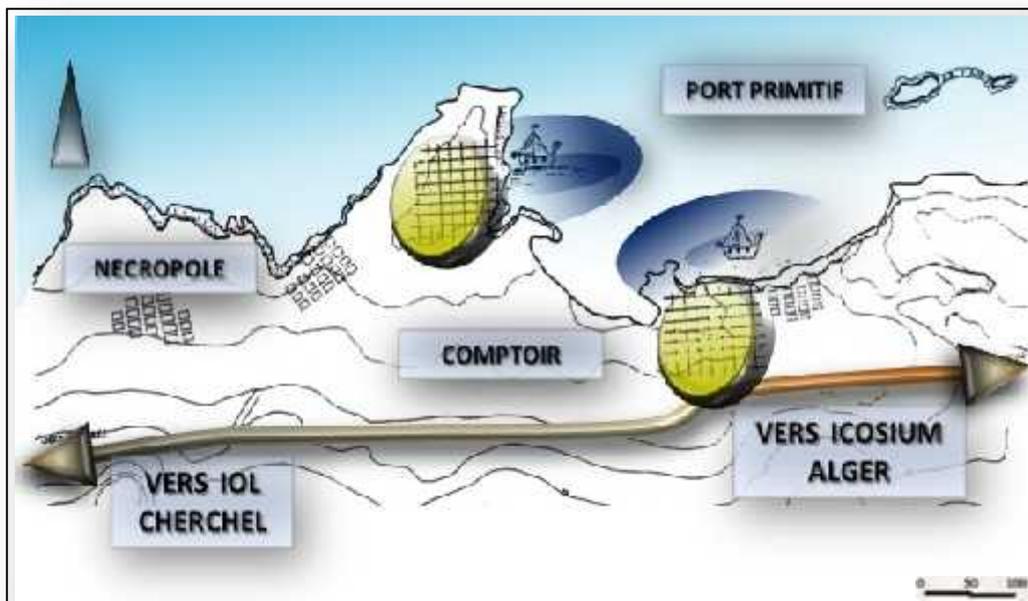


Figure 3.18 : Carte de Tipasa à l'époque phénicienne

Tipasa à l'époque des royaumes indépendants Mauritaniens :

-A ce moment-là, on double la route maritime des caboteurs par une route côtière terrestre venant d'IOL et rejoignant ICOSIUM (l'actuel tracé du bord de mer).

Cette route fut le grand axe de la Maurétanie pendant longtemps et à travers laquelle Tipasa devient un centre de transit et de négoce. Le choix d'établissement avait porté cette fois définitivement sur le promontoire du Forum, où la nécropole ouest en est un excellent indice . En ce moment, on note, la subsistance de l'axe littoral est-ouest, sans qu'il y soit une relation forte avec l'arrière-pays .

-Ainsi, naît et se fixe sur le promontoire du Forum un établissement préexistant, dont l'enceinte d'Antonin le Pieux en est un fort indice de lecture de ce premier noyau urbain.

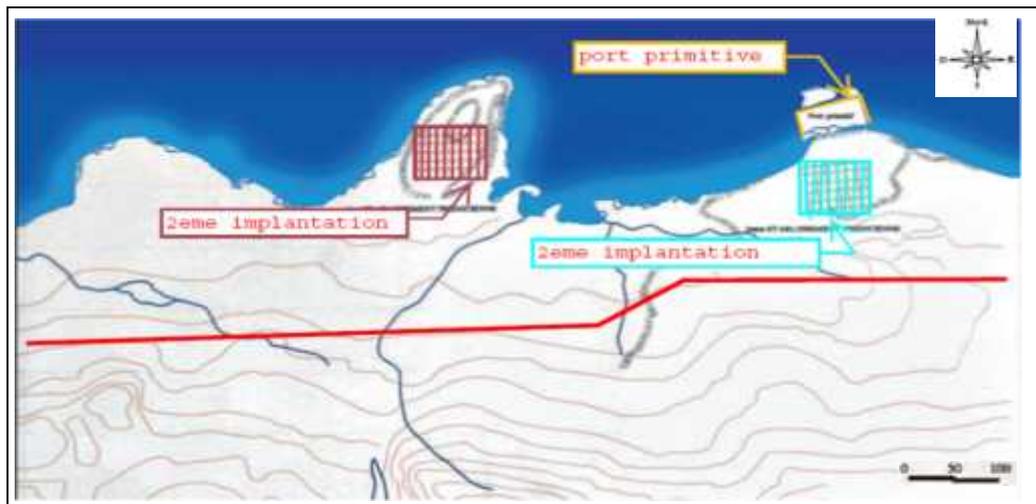


Figure 3.19 : Carte de Tipasa à l'époque maure

Tipasa a l'époque romaine : (40 AV-JC -450 AP-JC) :

Les romains ont détruit tout ce qui était Carthaginois en effaçant ainsi les traces de toutes les périodes précédentes. Juste après son annexion, les Romains ont réussi à établir une paix relativement durable avec les autochtones.

Premier noyau 40avant JC-150apres JC:

La ville romaine primitive s'est installée en 46 après JC, la ville est alors confirmée au niveau du promontoire centrale, les romains se sont établis sur le comptoir phénicien, son tracé à épousé celui de la ville préexistante. Son enceinte était caractérisée par deux axes principaux, le CARDO MAXIMUS et le DECUMANUS MAXIMUS.

Elle est dotée d'une enceinte avec des édifices d'intérêts communs édilitaires et de spectacles, qui sont : L'enceinte ; Le forum ; La basilique judiciaire ; Le capitolé ; Le curie.



Figure 3.20 : Carte de Tipasa à l'époque Romaine

Deuxième noyau "150 après JC 450 après JC:

Entre 145- 150 après J.C, Tipasa fût élevée au rang de colonie « Aelia Tipasinis » et se voit dotée d'une autre enceinte de 2200 m de longueur.

L'accroissement de population a engendré une croissance de la ville dans 03 directions (sud, est, ouest) en dépassant la clôture primitive, et la construction d'un nouveau rempart doté de 03 portes (est, ouest et sud)

La construction de quelques édifices publics Nymphée ; L'aqueduc ; Les thermes; Le théâtre.



Figure 3.21 : Carte de Tipasa à l'époque Romaine (deuxième noyau)



Figure 3.22: Carte de Tipasa à l'époque Romaine (deuxième noyau)

L'avènement du christianisme :

Transformation des édifices Idolâtres (les temples) en édifice religieux, aussi la constriction d'autres édifices : La grande basilique de l'évêque Alexandre - La basilique Pierre et Pau.

Epoque vandale (430 après J.C) et byzantine (533 après J.C :)

Les tribus Vandales occupèrent la ville de Tipasa et détruisirent le rempart pour faire de celle-ci une ville ouverte.

Quand à l'époque Byzantine, elle n'a laissé que peu de traces. Le port de Tipasa n'a pu connaître qu'une occupation temporaire, certaines basiliques (Sainte Salsa et St Pierre et Paul) ont fait l'objet de remaniements pouvant être attribués aux Byzantins.

Epoque musulmane :

Du IXe au XVe siècle, Tipasa fait partie des dynasties locales : les Rustumides, les Fatimides, les Zirides puis les Abdelwadites, dont la contribution au développement urbanistique de Tipasa est inexistante sur le terrain, ce qui amena trois hypothèses possibles :

- Utilisation des vestiges de la cité romaine trouvés d'une façon sporadique.
- Rajout de structures minimales aux structures romaines qui avaient disparu avec le temps.
- La cité de Tipasa ne fut pas occupée par les musulmans, mais son territoire fut simplement géré par le pouvoir des dynasties qui se sont succédé en Afrique du Nord.

Tipasa a l'époque d'occupation Française 1853-1962:

Se compose de 4 phases essentielles:

Phase (I) : 1853-1861: Naissance du village agricole :

- Projet de DEMONCHY : en 1853 l'administration française décide par décret, la création d'un village français sur l'emplacement de la ville romaine de Tipasa. Le plan établi présente une surface de 9.8 ha, divisée en cinq ilots, le lotissement a pris le grand axe central Nord-Sud comme axe de symétrie qui divise les quatre ilots rectangulaires de dimension (106 x 78) m², dont chacun dispose de 8 parcelles de surface égale 1100m²
- L'identification de village de colonisation à moitié réalisé à cause des idées conservatrices.
- l'apparition du tracé agricole comme un système hiérarchisé avec une direction dominante, celle de l'axe nord-sud.
- l'emplacement privilégié prévu pour l'église, traduit les valeurs politiques de cette période (le pouvoir de clergé).

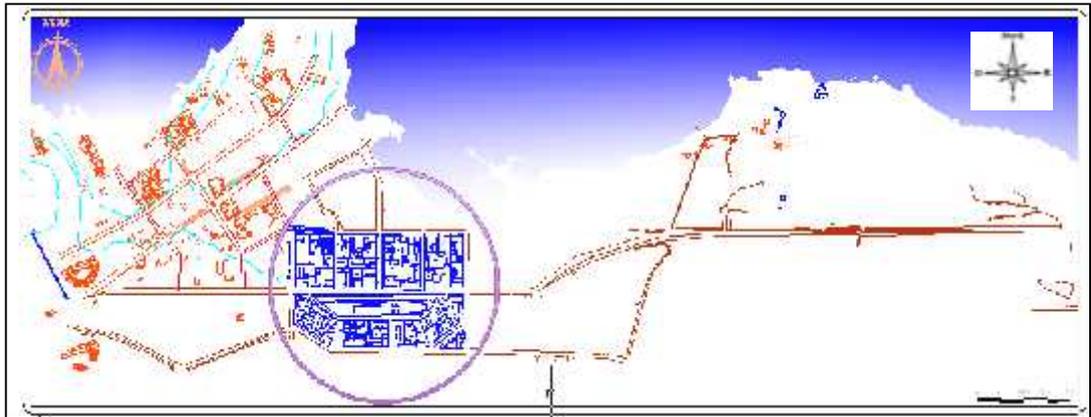


Figure 3.23 : Carte de Tipasa à l'époque Française (Projet DEMONCHY)

Phase (II). 1861-1887 : À cette époque le village connaît des extensions du noyau de base. Elles se sont réalisées comme suit :

- En 1864 : L'extension vers le Nord-Ouest par la construction de l'Ilot industriel CHAIX TREMAUX.
- L'aménagement du port

CAS D'ETUDE : VILLE DE TIPASA

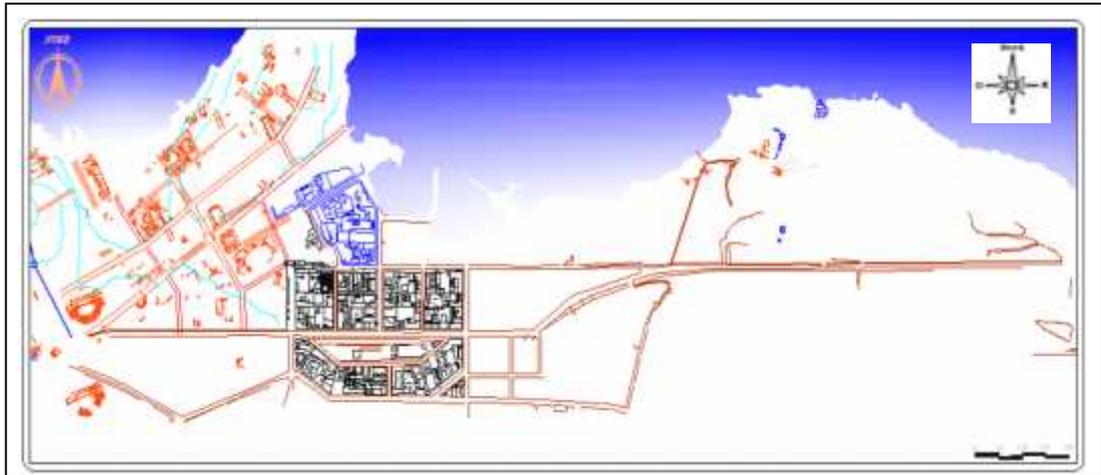


Figure 3.24 : Carte de Tipasa à l'époque Française 1861

Phase (III). 1887 -1958 :

En 1925 : Le noyau ancien de Tipasa avait connu un développement des réseaux routiers reliés aux différentes directions grâce a ce développement l'extension vers le Sud-ouest se concrétise par un ilot « BOURGARD » comprenant une quinzaine de bâtiment a vocation administrative suivie d'une extension vers l'Est.



Figure 3.25 : Carte de Tipasa à l'époque Française 1925

En 1948 : la construction du port marque une dernière extension vers le Nord. Tout en suivant la même trame et en respectant les limites des sites antiques.

*la construction d'une mairie sur l'emplacement de l'église qui a été décalée pour venir positionner à coté de celle-ci (le passage du pouvoir évangélique au pouvoir laïc).

CAS D'ETUDE : VILLE DE TIPASA



Figure 3.26 : Carte de Tipasa à l'époque Française 1948

De 1953 à 1959 : la morphologie de la ville permet de fixer le port au Nord et les terres agricoles au Sud.

Phase (IV). 1959 -1962 :

En 1959 : le mode de croissance change car il prend la direction Sud avec la création de la cité Oued Merzoug et la cité HLM dans le cadre du plan de Constantine (1958-1962).

Cette rupture s'explique par l'hypothèse, qu'on ait choisi le lieu le plus favorable par sa position au sommet qui permet de dominer la mer, par son orientation différente des autres exposés aux vents d'hiver.

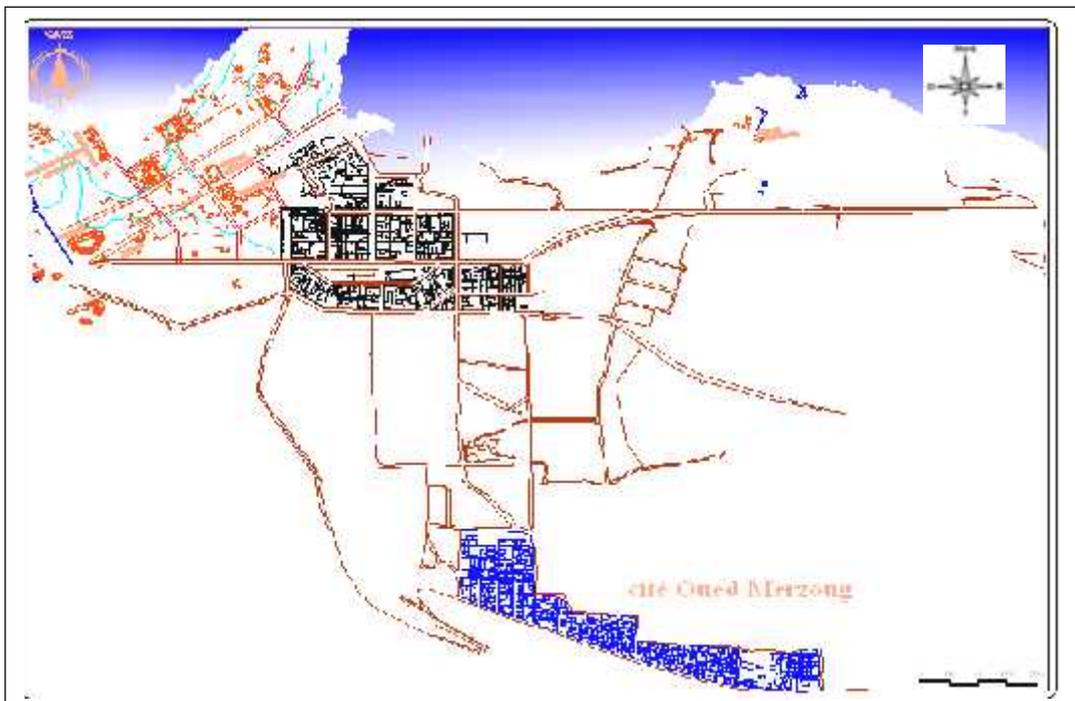


Figure 3.27 : Carte de Tipasa de 1959-1962 (Cité oued Merzoug)

Epoque post Indépendance (de 1984 a nos jours) :

A partir de 1962 jusqu'à 1984, la ville de Tipasa a connu une expansion et une densification des Ilots à l'intérieur du village.

Les cours intérieures ou les jardins avaient constitué une véritable réserve foncière qui a été franchie par des chemins d'accès. Edification d'une grande mosquée sur la place des martyrs.

Après 1984 la ville est promue chef lieu de wilaya. La nouvelle agglomération urbaine s'est réalisée par la construction de plusieurs cités d'habitat de type HLM et d'autres cités administratives aux caractères semi préfabriqué afin de répondre aux besoins nouveaux du chef lieu de wilaya.

En termes d'implantation de sièges de directions et d'habitat pour les fonctionnaires et d'équipements d'accompagnement.

*Cette nouvelle agglomération avait pris la direction des hauteurs du site au vu des contraintes archéologiques et leurs zones de servitudes qui se présentaient sur toute la zone du littoral

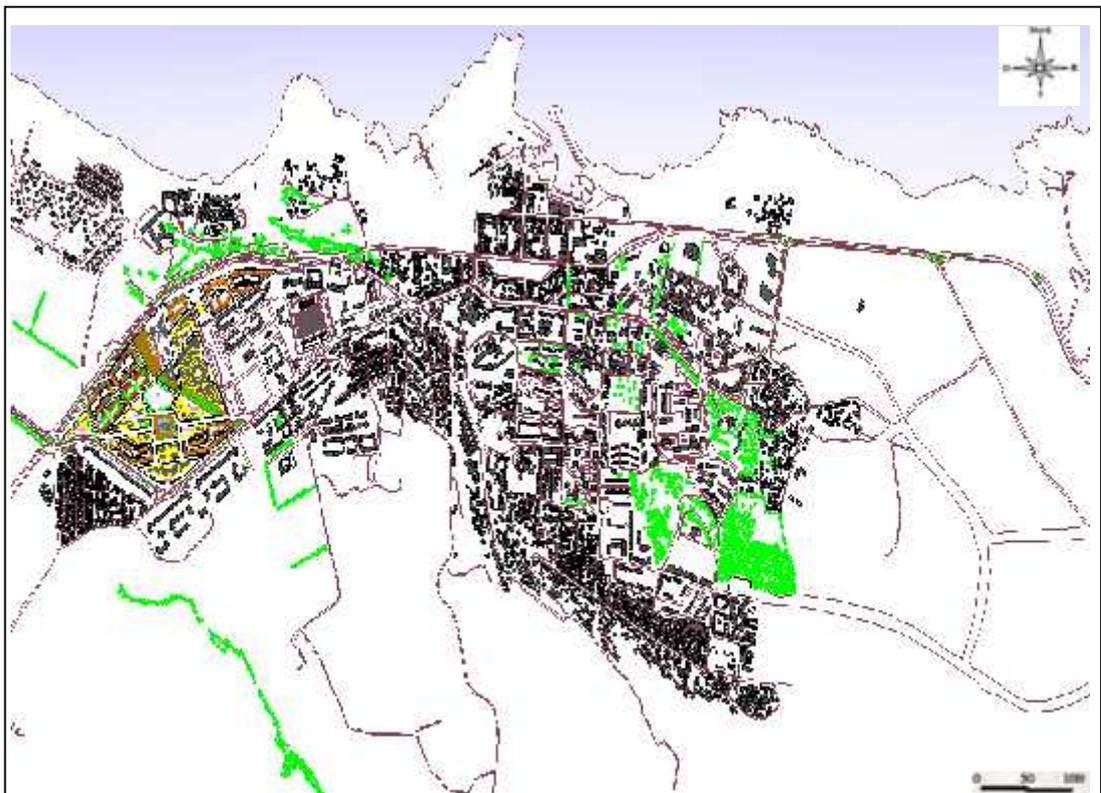


Figure 3.28 : Carte de Tipasa post indépendance

3.1.5 : Synthèse :

Après l'analyse du processus de formation et de transformation de la ville de Tipasa nous avons fait ressortir les mécanismes qui ont dictés sa formation et son développement, ce qui nous a permis de déterminer la logique de sa croissance.

1^{ère} phase de croissance (période romaine) :

Les Romains se sont installés sur les comptoirs phéniciens, ils ont rasé toutes les traces de la période précédente. Le développement de la ville romaine c'est fait suivant deux axes principaux le CARDO et le DOCUMANUS, le noyau primitif se situait sur le promontoire central puis la ville a connu un premier dédoublement vers l'EST et l'OUEST matérialisé par la création d'une nouvelle enceinte. Ce dédoublement a été suivi d'un second vers le sud.



Figure 3.29 : Logique de croissance période romaine

2^{ème} phase de croissance (période française) :

Dans le noyau colonial, la ville s'organise selon une logique qui se caractérise par :

- Un module qui se dédouble de part et d'autre du parcours matrice et un autre module qui se dédouble vers les parcs, d'où les sous entités, ce qui donnera une unité de base du dédoublement qui va s'opérer sur l'extension.
- Le dédoublement des sous entités jusqu'à la production d'une entité finie qui sera considéré comme l'entité achevée.
- Une structure urbaine claire intégrée à la structure territoriale et naturelle, c'est-à-dire des limites naturelles portées par un parcours territoriale, et au croisement des deux parcours matrices et d'implantation on retrouve la configuration de l'espace public majeur de la ville (qui a des proportions monumentales).
- Une répartition cohérente et hiérarchisée d'activités, d'équipement et de l'habitat.
- Le développement de la ville sur le plan urbanistique et architectural s'est fait en tenant compte des particularités du littoral
 - Un tracé avec percées sur la mer.
 - Prise en considération de l'existant (les sites archéologiques)

CAS D'ETUDE : VILLE DE TIPASA

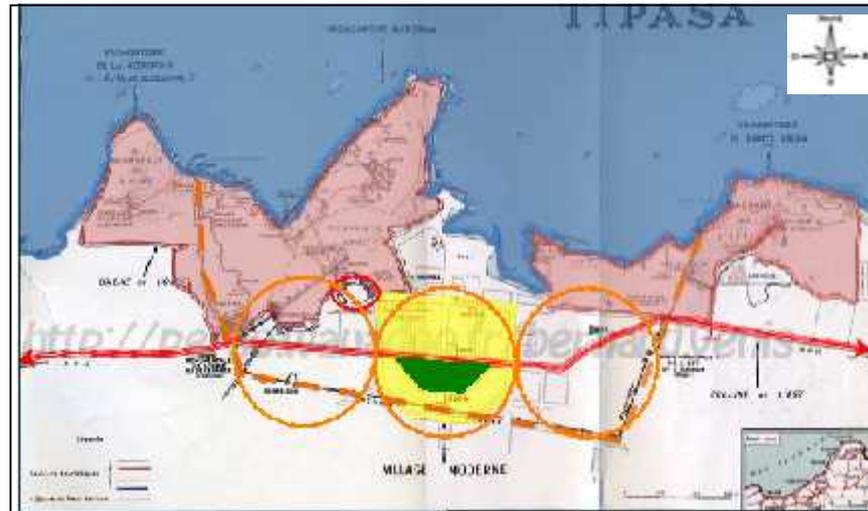


Figure 3.30 : Logique de croissance période Française

3^{ème} phase de croissance (période post coloniale) :

La croissance du tissu urbain post indépendance s'est faite d'une manière anarchique et incontrôlée, et cela par des additions successives d'opérations ponctuelles, soit en grandes opérations de logement tel que les cités d'habitat du type HLM et d'autre cités administratives aux caractères semi préfabriqué ,ou d'équipement , soit par des intervention ponctuelles d'édifices juxtaposés sans qu'il y ait une logique et cohérence d'ensemble. Ces extensions répondent beaucoup plus aux besoins d'urgence : les spécificités du littoral sont peu considérées. Cependant et malgré l'absence d'une stratégie et d'une planification permettant une bonne croissance urbaine, on a pu ressortir une logique de dédoublement engendré par le module de base de la phase précédente.

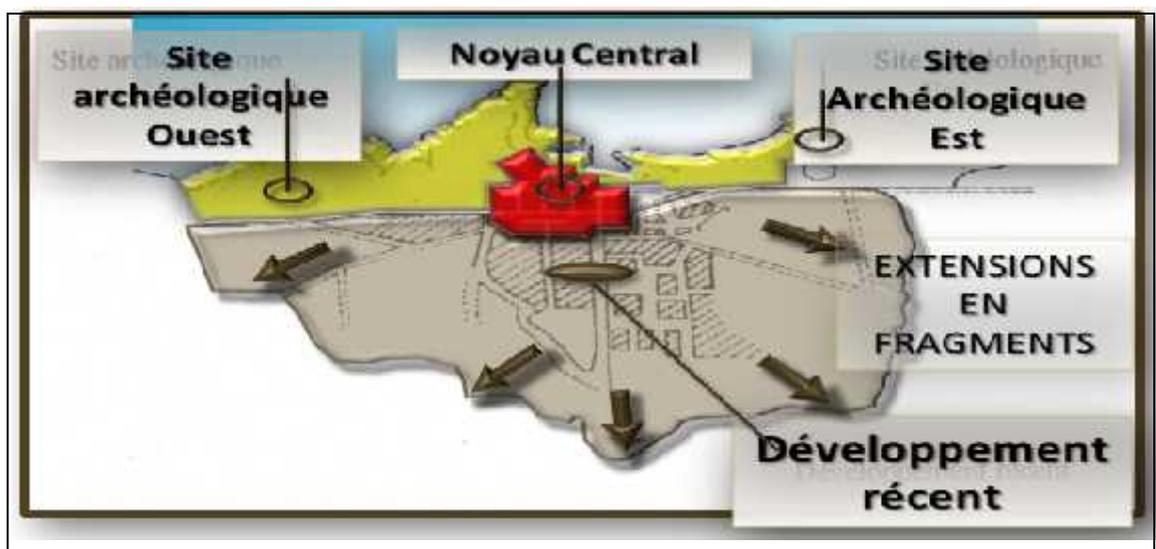


Figure 3.31 : Logique de croissance période post colonial



Figure 3.32 : Schéma de synthèse de l'évolution de Tipasa (logique de développement)

L'entité originelle se dédouble en deux fois vers le SUD ainsi que vers l'EST et l'OUEST, les axes de dédoublement sont clairement identifiable au alentour du noyau central ces derniers sont prolongé par des parcours dont les figures urbaine ne sont pas achevé ou a l'état de naissance et toute cette organisation a été conditionnée et orienté par les lignes du relief.

Au niveau global, Tipasa se présente sous forme de deux entités bien distinctes: la ville intramuros qui constitue le centre historique, formellement compact et unifié, et la ville extra muros qui constitue la périphérie fragmentée, formée d'agréations de barres et d'habitats épars sans aucune continuité morphologique avec les structures historique préexistante.

3.2. LECTURE MORPHOLOGIQUE DES ELEMENTS DE COMPOSITION URBAINE :

3.2.1. Les limites :

« Ligne séparant deux pays, deux territoires, deux terrains contiguës » LAROUSSE

D'après Kevin Lynch « Les limites sont les éléments linéaires que l'observateur n'emploi pas ou ne considère pas comme des voies. Ce sont les frontières entre deux phases, les solutions de continuité linéaire, rivages, tranchées de voies ferrées limites d'extension, murs, elles servent de références latérales plutôt que d'axe de coordonnées. De telles limites peuvent être des barrières plus ou moins franchissables, qui isolent une région d'une autre, ou bien elles peuvent être des coutures, lignes le long desquelles deux régions se relient et se rejoignent l'une à l'autre ». ²¹

²¹ : Kevin Lynch, Analyse urbaine de la ville de Tipasa, p 19

CAS D'ETUDE : VILLE DE TIPASA

Les limites administratives :

- Au Sud par les Communes de Sidi Rached et de Hadjout.
- A l'Est par la Commune d'Aïn Tagourait.
- A l'Ouest, par la Commune de Cherchell et Nador.



Figure 3.33 : Limites administrative de la ville de Tipasa

Les limites naturelles :

- Du Nord : la mer méditerranée
- Du Sud : les terres agricoles
- De l'Est: le parc archéologique est
- De l'Ouest : le mont de CHENOUA



Figure 3.34 : Carte des limites naturelles de la ville de Tipasa

CAS D'ETUDE : VILLE DE TIPASA

Dans la ville de Tipasa on a pu identifier les deux types de limites ou barrières comme a dit Kevin Lynch.

- Les obstacles géographiques : La mer méditerranéenne, les forêts, oued Merzoug, les terres agricoles et les terrains accidentés.
- Les obstacles construits : les deux parcs archéologiques, ainsi que la RN11.

3.2.2. Les portes :

Selon Charles-Augustin d'Aviler, une porte de ville « c'est une porte publique à l'entrée d'une grande rue, qui prend son nom ou de la ville voisine ou de quelque fait ou usage particulier. »²²

Avant l'époque moderne une porte faisait partie des fortifications d'une ville. C'était 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 contre des attaques ennemies. Après la disparition des remparts et avec l'évolution des villes les portes sont devenues un symbole pour marquer l'entrée d'une ville et sont généralement matérialisée par des ronds-points, des éléments...etc.

Par exemple on prend l'entrée EST de la ville de Tipasa, elle est matérialisée par un rond-point avec en son milieu une colonne romaine. Ainsi que par de large voies bordées d'arbres d'un côté et de l'autre côté on retrouve des équipements important tel que le tribunal et le nouveau musée archéologique.



Figure 3.35 :

Carte des portes de Tipasa

²² : Selon Charles-Augustin d'Aviler ,

3.2.3. Les parcours :

Selon le dictionnaire Larousse « un parcours c'est l'ensemble des étapes par lesquelles passe quelque chose » ou bien un « Itinéraire à suivre ou trajet suivi par quelqu'un, un véhicule, un animal ...etc »

D'après Kevin Lynch « Les voies sont les chenaux le long desquels l'observateur se déplace habituellement, occasionnellement, ou potentiellement. Ce peut être des rues, des allées piétonnières, des voies de métropolitain, des canaux, des voies de chemin de fer »²³

Dans un premier lieu nous allons ressortir les parcours primaire ; matérialisé par les parcours territoriaux et les chemins de wilaya ; ainsi que les parcours secondaire ou de desserte servent de liaison entre les parcours primaires.

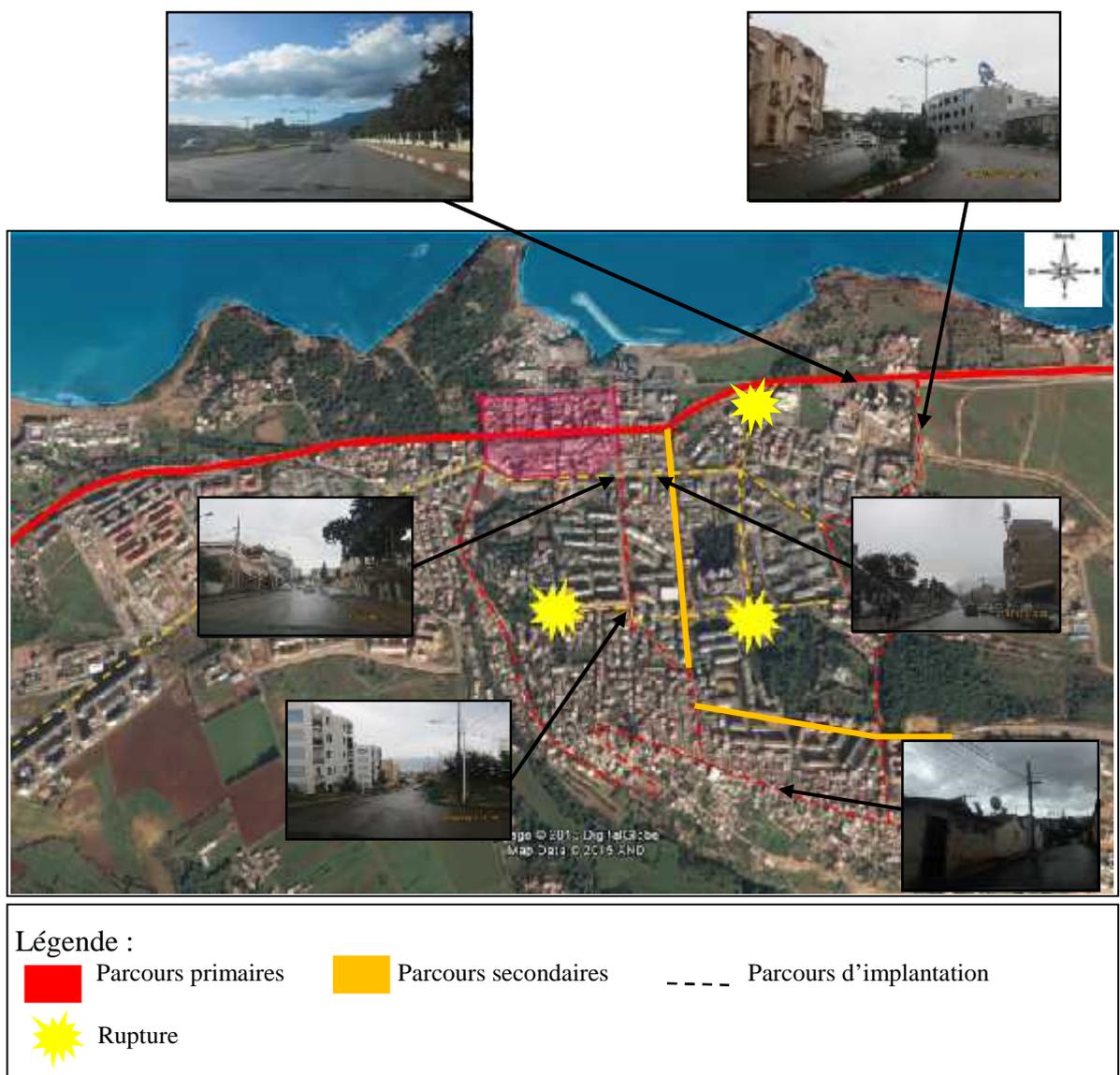


Figure 3.36 : Carte des parcours de Tipasa

²³ : Kevin Lynch, Analyse urbaine de la ville de Tipasa, p14

3.2.4. Les places, jardins et plantations :

D'après le dictionnaire Larousse :

-Une place est un « Espace public découvert, entouré de construction, dans une agglomération : Petit place de village

-Un jardin est un « Espace aménagé pour la promenade ou le repos, dans un souci esthétique, portant des pelouses, des parterres, des bosquets, des plans d'eau ».

-Une plantation est un « Arbre ou arbuste en pleine terre ».

Après l'analyse effectuée sur les places publiques on a constaté un manque considérable de ces derniers surtout dans la partie SUD de la ville où on trouve aucun aménagement et aucune place hors-mi des forêts sauvages. « Les places ne sont pas des espaces clos indépendants des rues ».²⁴

Les seules places qui existent se trouvent dans la partie NORD de la ville ou en trouve deux places publiques dans le noyau colonial (la place de la liberté et la place du port) et une troisième dans la cité administrative (la place de la radio).



Figure 3.37 :

Carte des places de la ville de Tipasa

²⁴ : L. Bénévolo ; « L'histoire de la ville », p 169.

CAS D'ETUDE : VILLE DE TIPASA

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.

Dans cette partie nous allons localiser les différents équipements présents dans la ville de Tipasa.

Nous avons constaté que la distribution des équipements dans l'extension qu'a connue la ville de Tipasa n'est pas faite de manière hiérarchisée et ne répond à aucune stratégie, on retrouve dans ces extensions des tâches d'équipements qui ne sont pas réparties d'une manière réfléchie et cela est dû au développement accéléré qu'a connu la ville qui a engendré un phénomène de zoning monofonctionnel. Contrairement au noyau colonial qui répond plus au moins au caractère urbain de la ville.

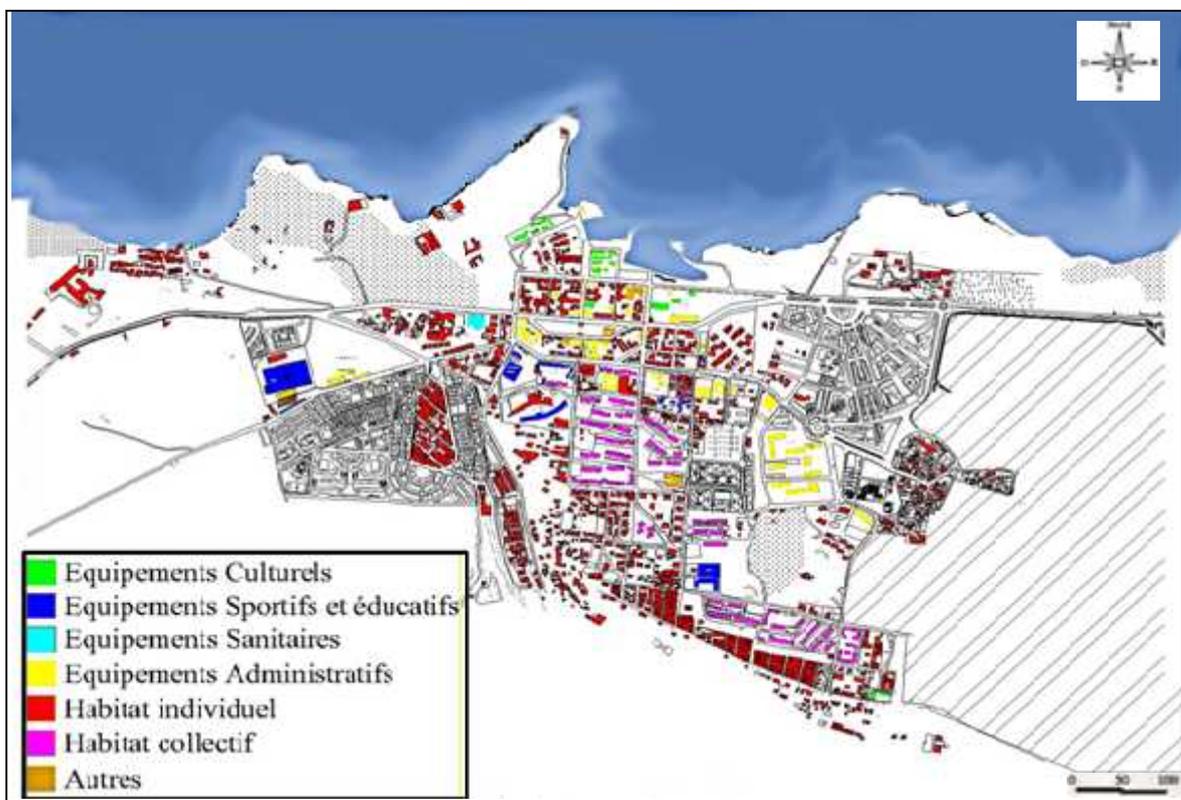


Figure 3.38 :

Carte des équipements de la ville de Tipasa

3.2.6. Découpage des îlots :

L'îlot : c'est la plus petite unité urbaine matérialisée par une portion de terrain en milieu urbain délimité par des voies (minimum 3) ; composant le bâti et le parcellaire.

Dans cette partie nous avons analysé deux types d'îlots, l'un appartenant au tissu de l'époque coloniale française et l'autre de la période post coloniale.

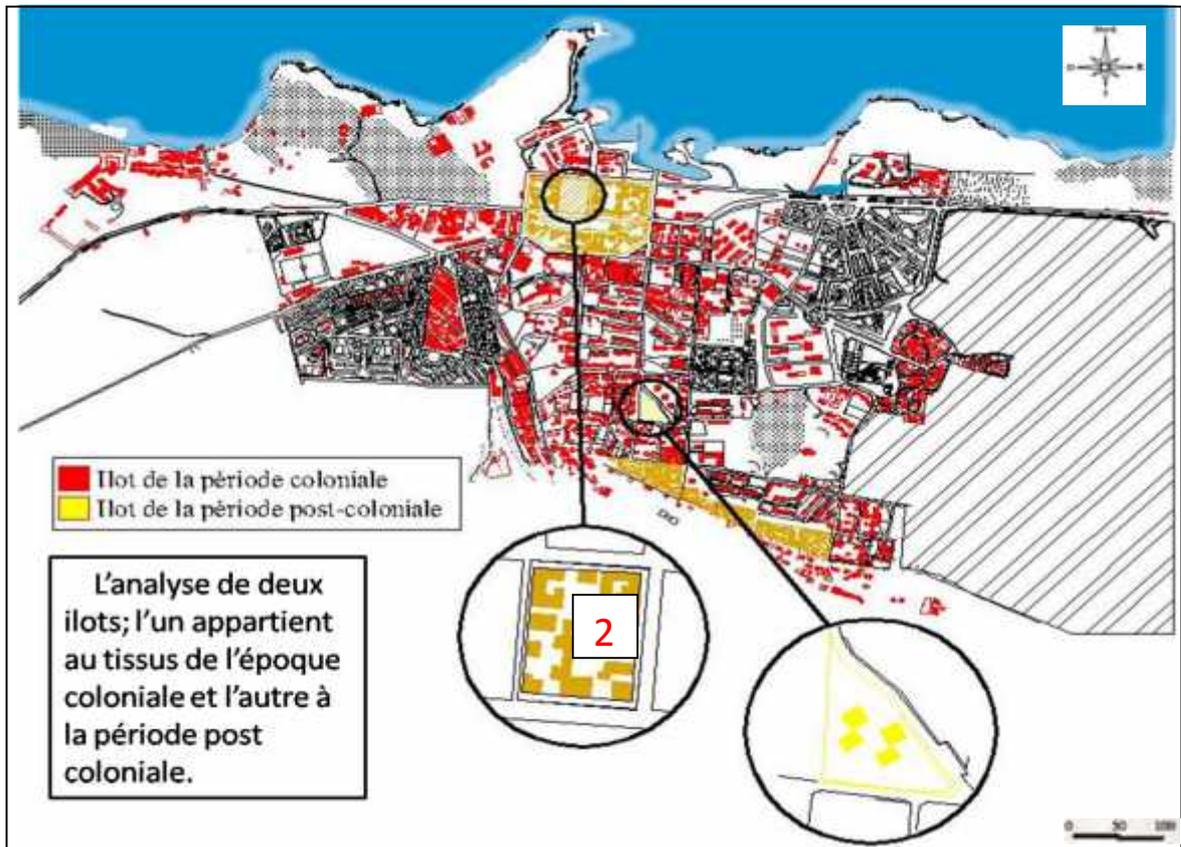
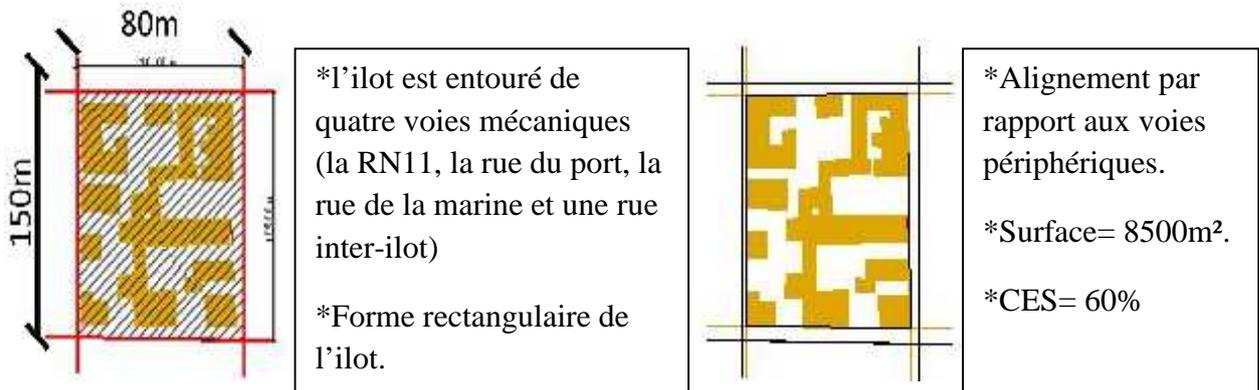


Figure 3.39 : Comparaison entre deux types d'implantation

L'ilot colonial :

Une étude est faite sur l'ilot N 02, qui est Situé dans le Nord – Ouest du centre historique, limité par : la route nationale N°11 au Sud, la rue du port au Nord.



CAS D'ETUDE : VILLE DE TIPASA



Figure 3.40 : Façade Nord, Sud et Ouest de l'îlot 2

La ville coloniale :

Elle se caractérise par une symétrie du réseau viaire. Cette trame Orthogonale suivant les axes nord-sud, et est-ouest.

- Environ 81% des constructions ne dépassent pas R+1,
- maisons individuelles avec une toiture en pente de type villa, à étage avec commerce au RDC.

La place du marché qui constitue le cœur de la ville (mosquée, mairie, place des martyrs...etc.) est à l'intersection des deux grands axes majeurs: la RN11 et la rue de la marine



Figure 3.41 : Carte de l'îlot colonial français

La ville post coloniale :

Elle se présente comme un grand chantier en désordre, constituée de :

- implantation non alignée, occupation lâche.
- un ensemble d'entités individualisées tant par leurs formes, et par leurs contenus.
- des grands ensembles d'habitation. (Habitat collectif type appartement a couloir ; Habitat collectif type appartement a hall) l'implantation d'une nouvelle typologie qui est celle des barres.

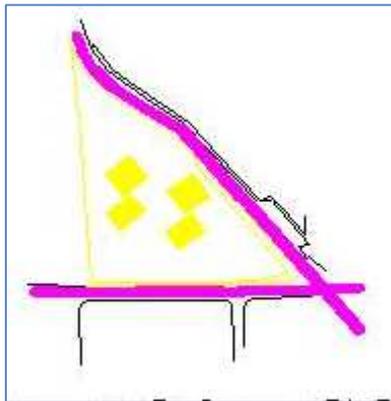


Figure 3.42 : Ilot post colonial

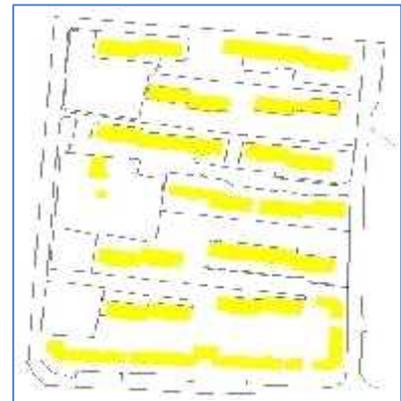


Figure 3.43 : Ilot post colonial

Les autres types de tissu :

La cité Oued Merzoug :

Elle a été construite sur la ligne de crête, la limite visuelle par rapports au noyau coloniale, sur un plateau très haut de 90-130 m par rapport au niveau de la mer.



Figure 3.44 : La cité oued merzoug

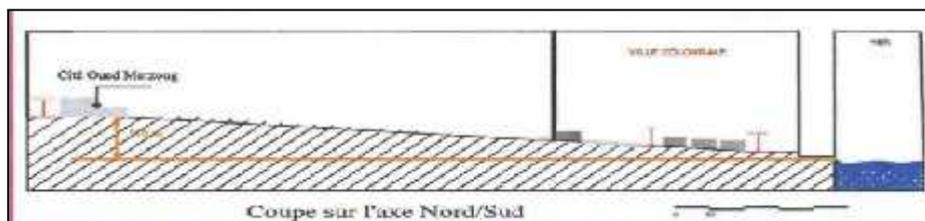


Figure 3.45 : Coupe sur l'axe Nord/Sud

Le lotissement « Hai El Gharbi » :

Elle est délimitée à l'Est comme à l'Ouest par le passage des Oueds. Au Sud par les terrains agricoles. Ces lotissements regroupent des maisons individuelles et rigides.

Le tracé des rues obéit à la configuration de la topographie, les rues sont tracées parallèlement au sens des courbes de niveaux. Les rues ne sont pas hiérarchisées par les dimensions

Douar «Rabta »

L'habitation illicite « Douar Rabta » : Construite à la périphérie sud de la ville, cette assiette n'a connue aucune programmation ce qui a induit à la prolifération des habitations illicites.

Le schéma que présente le système viaire du douar est issu du passage quotidiens des habitants, ce qui crée une anarchie d'après le flux de passage, rue d'accès au Douar, rue de distribution, rue d'accès au logement sont tous de la même importance.

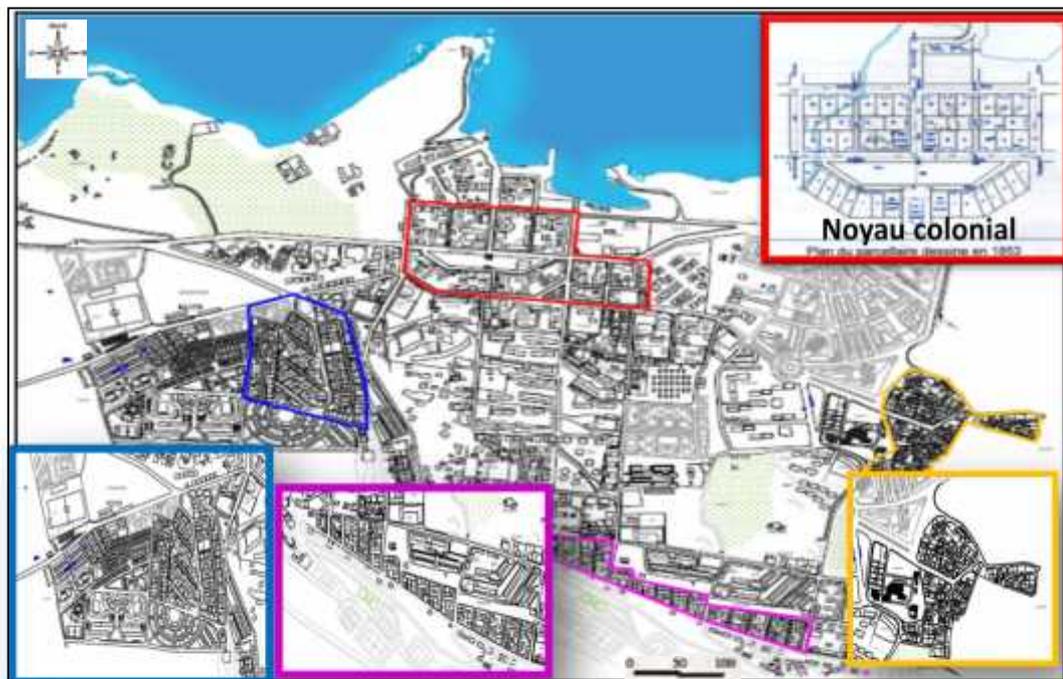


Figure 3.46 :

Carte des extensions du tissu urbain

3.3. LECTURE TYPO MORPHOLOGIQUE DU CADRE BATI :

La typologie est l'étude dans un milieu urbain donné; pour bien comprendre l'organisation des espaces publics par rapport aux espaces bâtis et le processus de la disparition de l'espace public dans la ville, et extraire la réponse de cette question est-ce que la ville est construite à partir de l'espace public ou la ville est construite à partir de l'architecture ?

Dans cette partie nous allons identifier la typologie du cadre bâti dans la ville de Tipasa ; en montrant différents exemples, comme suit :

En premier lieux nous allons nous intéresser aux ruines romaines composées de bâtiments publics se dressant dans un réseau dense de maison privées ; constitué d'une typologie diffusée (domus).



Photo 07 : Photo des ruines romaine (Ouest) de Tipasa



Photo 08 : Photo des ruines romaine (Est) de Tipasa

Le cite archéologique de Tipasa avec son mausolée royal a été classé sur la liste du patrimoine mondial de l'humanité le 17 décembre 1982.

Le cite archéologique de Tipasa revêt une singularité géologique, écologique, historique et de culture agraire qui sont intégrés dans un milieu naturel de façon à former une entité représentative. Telles furent les critères selon lesquelles le cite a été porté sur la liste du patrimoine universel.

Ensuite nous sommes passés à l'analyse du tissu colonial français qui rassemble des caractéristiques qu'on a résumées comme suit :

- Environ 81% des constructions ne dépassent pas R+1,
- maisons individuelles avec une toiture en pente de type villa, à étage avec commerce au RDC.
- La dominance des équipements et de l'habitat urbain sur les voies principales, et du coté de la rive on retrouve des petites maisonnettes style colonial niveau RDC avec jardin.

CAS D'ETUDE : VILLE DE TIPASA

Cette partie représente un changement totale et historique du tissu de la ville matérialisé par une révolution dans la forme urbaine .Un nouveau type de logement complètement différent du tissu préalable conçu d'une manière bien structuré et organisé selon une trame régulière et suivant une logique dans la disposition et l'agencement des équipement et de l'habitat , du vide et du plein ,du gabarit ...etc.

Et en troisième lieu nous avons essayé d'identifier les typologies du tissu post colonial qui représente la deuxième rupture du tissu de la ville.

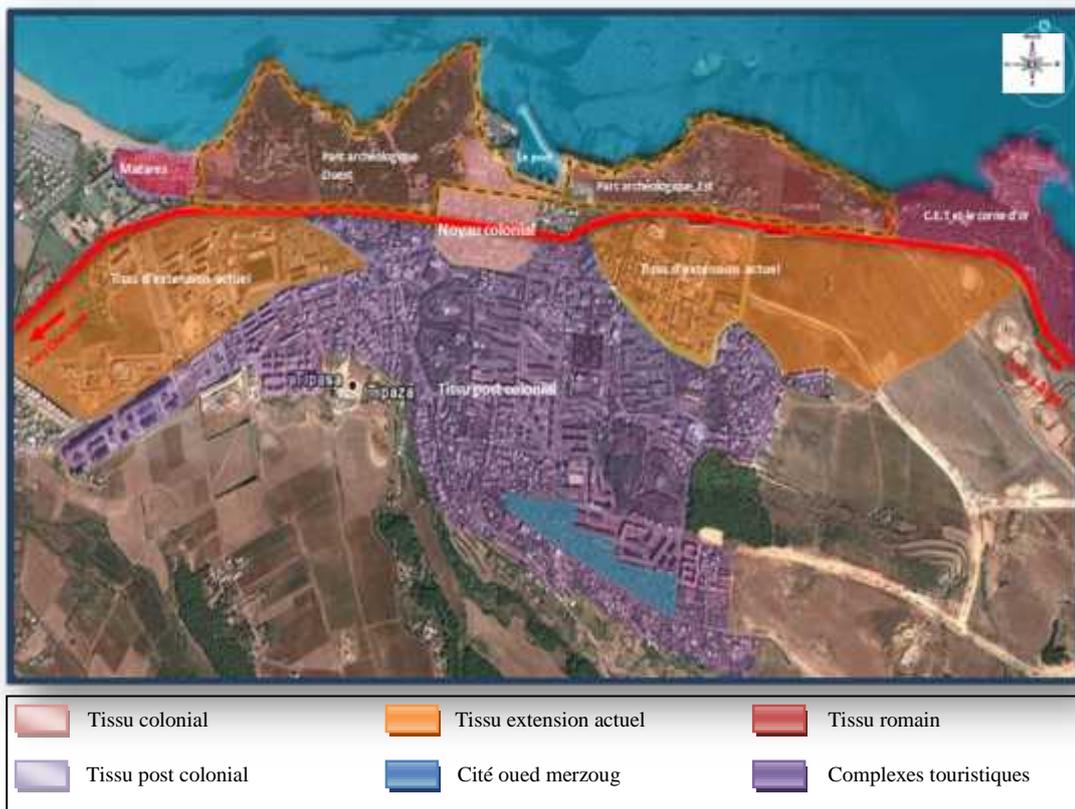


Figure 3.47 : Carte des tissus de la ville de Tipasa

Après avoir effectué une analyse de la ville de Tipasa, nous avons constaté que cette dernière se compose de 5 tissus différents: Les ruines romaines (site archéologique), le noyau colonial (français), la cité de oued merzoug, la ville post coloniale et l'extension actuelle dont chaque entité présente une organisation urbaine et des composantes propres à elle.

Pour comprendre la façon dont est organisé le bâti de la ville de Tipasa nous nous sommes intéressés à deux exemples d'entités d'habitation qui reflètent la typologie du cadre bâti postcoloniale

1^{er} Exemple : Cette cité est de forme rectangulaire, composée de barres donnant par les pignons sur la voie principale, et les façades principales sont identiques et donnent sur les

CAS D'ETUDE : VILLE DE TIPASA

voies secondaires. Voir Photos (09-10)

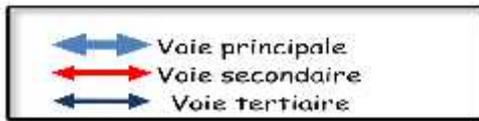
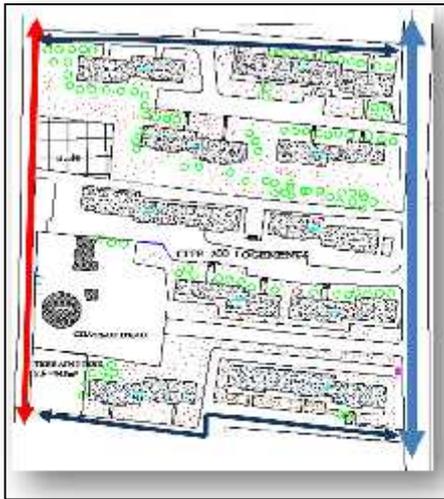


Figure 3.48 : Entité d'habitation 200 logts

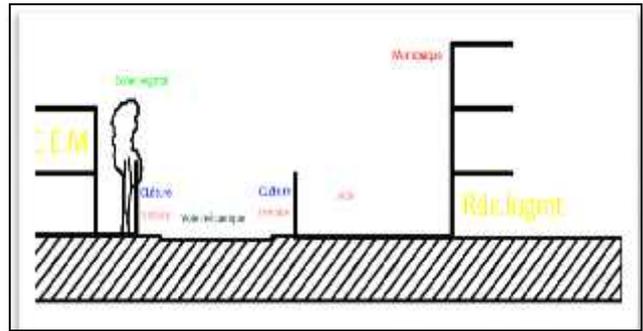


Figure 3.49 : Coupe sur la voie principale

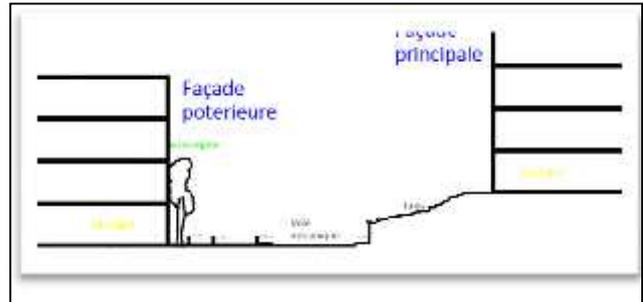


Figure 3.50 : Coupe sur la voie secondaire



Photos 09-10-11 :

Différentes vue sur l'ensemble du bâti

2^{ème} Exemple : Cette cité se présente comme une entité fermée sur elle-même avec une absence de relation avec le reste de la ville dont le bâti dessine un espace clos au centre (espace vert) et le bâtiment produit par répétition du même plan sans rapport à la position. Le non bâti n'est pas traité. Le traitement se fait uniquement par les trottoirs pour les piétons. Le rez de chaussé est occupé par des commerces.

CAS D'ETUDE : VILLE DE TIPASA

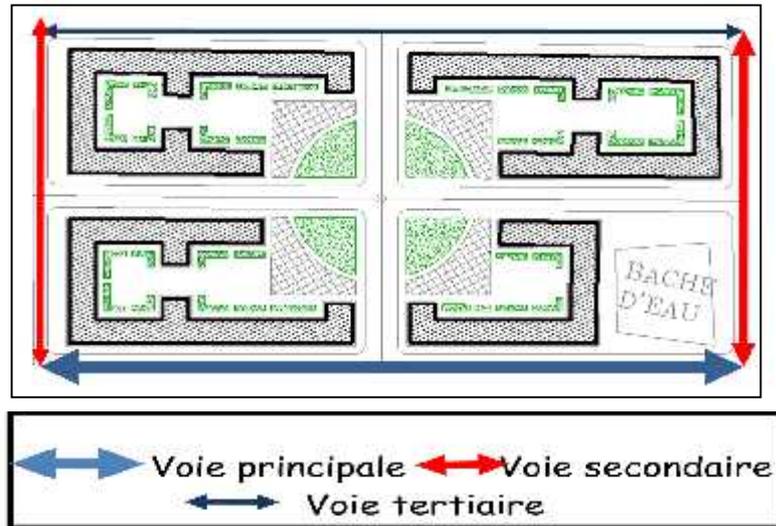


Figure 3.51 : Plan de la cité



Photos 12-1-14 :

Différentes vue sur l'ensemble du bâti

La ville post coloniale se présente comme un grand chantier en désordre, constitué des grands ensembles d'habitations dont l'implantation est non alignée avec l'apparition d'une nouvelle typologie qui est celle des barres, ce qui a engendré une rupture flagrante entre l'espace du centre ville et la ville postcoloniale.

L'observation de l'espace public au niveau de la ville post colonial montre qu'il n'y a pas un règlement précis concernant la construction des espaces non bâtis.

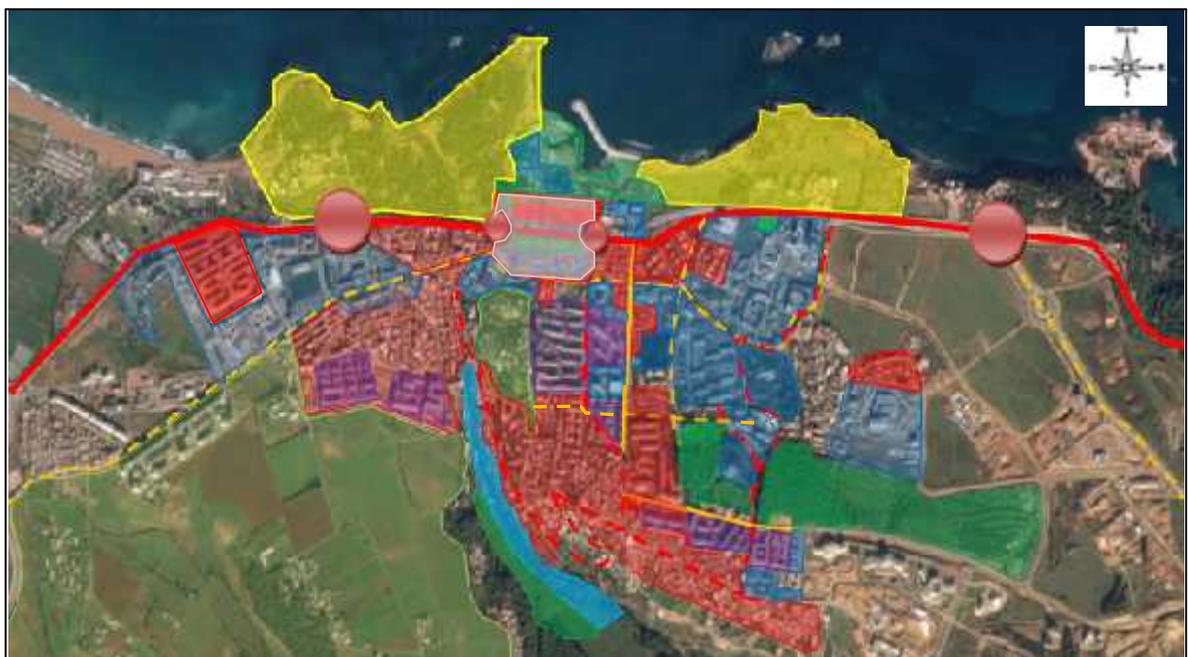
3.3.1. Synthèse :

La structure urbaine est « l'Agencement, entre des éléments constitutifs d'un ensemble construit, qui fait de cet ensemble un tout cohérent et lui donne son aspect spécifique »²⁵.

La structure urbaine de la ville de Tipasa a été présidée par son parcours matrice qui est matérialisé par la RN 11 qui longe la cote de la ville, de ce derniers ont découlé les parcours d'implantation à caractère territorial qui ont porté l'extension de la ville en amont.

Le noyau colonial est au croisement de deux parcours d'implantation et du parcours matrice.

L'extension de la ville ne reprend aucune logique de répartition des équipements et des activités on retrouve des entités incohérentes et mal structurés contrairement au centre ancien.



Légende :

	Parcours principale		Parcours d'implantations		Parcours secondaires
	Entité originelle		Portes actuels		Anciennes portes
	Zone d'équipements		Zone d'habitats individuels		Zone d'habitats collectifs
	Parcs archéologiques		Places et espaces verts		Terres agricoles

Figure 3.52 :

Plan de structure urbaine

²⁵ : Pommier, Colères, 1844, p. 26

3.3.2. Bilan et diagnostique :

Suite à notre analyse de la ville de Tipasa nous avons décelé les principales carences de sa structure urbaine.

- La prédominance du zoning mono fonctionnel.
- L'absence d'une stratégie de gestion de la croissance urbaine.
- Le manque de place et de jardin dans la nouvelle extension.
- Le manque de coordination entre le noyau central et les autres parties de la ville.

3.3.3. Recommandations :

« Pour garantir un rapport de continuité du système urbain entre ses parties, en dépassant la fragmentation actuelle, le projet urbain doit identifier et reconnaître les structures existantes avant d'opérer par substitution partielles ou totales. Il faut éviter toutes présentation dans la formation de la ville »²⁶.

Pour reprendre aux différents problèmes posés auparavant on a ressorti les grandes lignes de notre proposition qu'on peut résumer comme suit :

- Projeter un nouveau centre au niveau du site en continuité avec le centre ancien et les structures préexistante dans la ville.
- S'inspirer des typologies développé et du patrimoine historique-culturelle.
- Développer le coté touristique de la ville en profitant du potentiel que possède la zone et projeter des équipements d'accueil.
- Répondre aux besoins de la ville en logements et services en développant l'habitat mixte dans la proposition comme étant l'élément constitutif du tissu urbain.

²⁶ : LEVY.A.SPIGAL.V, Le plan et l'architecture de la ville.

CAS D'ETUDE : VILLE DE TIPASA

Avant d'entamer notre élaboration du schéma de structure urbaine nous nous sommes penchés sur la proposition du C.N.E.R.U.

Proposition du C.N.E.R.U :

Zone d'extension du chef lieu prévue à l'EST de la ville ; créé spécialement dans l'objectif de :

-Rehausser l'image de Tipasa en tant que chef lieu de Wilaya avec une ambition de rayonnement régional, international et universel par l'implantation d'équipements structurants de niveau supérieur.

-Contribuer à l'émergence et au renforcement et au développement d'un pôle d'excellence stratégique

-Affirmation, renforcement et consolidation du caractère du patrimoine culturel et touristique de Tipasa par la programmation d'un certain nombre d'équipements a caractère de services et tourisme pour une plus grande jouissance économique du site

-Conjuguer entre le développement de Tipasa en tant que chef lieu de Wilaya et la préservation de son patrimoine historique, culturel et naturel.

-Favoriser la préservation et la valorisation des espaces naturels et aménager des espaces de loisirs.



Figure 3.53 : Proposition du C.N.E.R.U (POS AU3)

Programme du PDAU :

- | | |
|--|-------------------------------------|
| 1 - Ecole nationale du tourisme. | 10 - Gare routière. |
| 2 - Ecole nationale d'archéologie. | 11 - Pôle d'équipements culturels. |
| 3 - Ecole méditerranéenne d'archéologie. | 12 - Théâtre en plein air. |
| 4 - Cite universitaire. | 13 - Cinéma et Salle de spectacles. |
| 5- Hôpital. | 14 - Circuit auto-école. |
| 6 - Centre de rééducation. | 15 - Auberges de jeunes. |
| 7 - Zone touristique. | 16 - Ecole paramédicale. |
| 8 - Parc urbain. | 17 - Grande mosquée. |
| 9 - Musée marin (aquacole). | |

Critiques de la proposition du PDAU :

Malgré que les objectifs soient très ambitieux dans cette proposition nous avons remarqué que cette dernière ne répond pas aux problèmes soulevés auparavant.

- Leur proposition ne va pas résoudre le problème du zoning monofonctionnel.
- Le manque de places public.
- La topographie du site n'a pas été prise en considération dans l'élaboration des voies.
- Rupture formel et fonctionnel avec le noyau central.

3.4. OPTION D'AMENAGEMENT :

« L'urbaniste ne doit prendre son crayon qu'après avoir terminé son enquête de monographie locale et l'avoir judicieusement conduite : un problème bien posé est déjà près l'être résolu...»²⁷

Depuis les premiers tracés de villes, «la composition urbaine a eu pour rôle de définir l'organisation de l'espace de la ville ou du quartier à aménager. »

Ses objectifs sont:

«-fournir une image globale,
-fixer des règles relatives à la localisation, l'implantation et à l'élaboration des projets successifs de construction».²⁸

Pour répondre au problème soulevé dans la ville et après réflexion nous avons pu déterminer les concepts d'aménagement et d'urbanisme à mettre en œuvre pour l'élaboration du schéma de structure urbaine.

²⁷ : René Dange, Cours d'urbanisme, p 28

²⁸ : J.P.Lacaze, Les méthode de l'urbanisme, p 57

Genèse et principe de composition:

Etape 1: Relier le site d'intervention à la ville

Relier le site avec le tissu du noyau central en prolongeant des axes constituant l'ossature de la structure urbaine existante :

-Axe rue des écoles comme axe urbain important qui est aussi un axe d'extension urbaine et qui va servir de liaison entre la ville et notre site, ce prolongement constitue le boulevard principal de notre intervention caractérisé par :

- Un aménagement paysager avec la plantation d'arbre et de palmiers.
- Création d'une double voie avec des territoires assez large (2.5m).
- Création d'un terreplein afin d'assurer la continuité de l'existant.

Ce boulevard est relié aux axes existants (la RN11 et le chemin wilaya N°109) par deux axes de liaison.

-Un axe secondaire qui relie entre l'axe de dédoublement Nord/Sud et le chemin de wilaya N°109.Son intersection avec le boulevard principale est matérialisé par un nœud, ce dernier traverse la partie Sud de notre site et il marque la limite de notre intervention.

-Un troisième axe (Nord /Sud) a été créé, perpendiculaire au boulevard principale en référence aux axes CARDO et DOCUMANUS. Son intersection avec ce dernier est matérialisé par le nœud le plus important de notre intervention. Un axe créé pour marquer le troisième dédoublement de la ville vers l'Est.

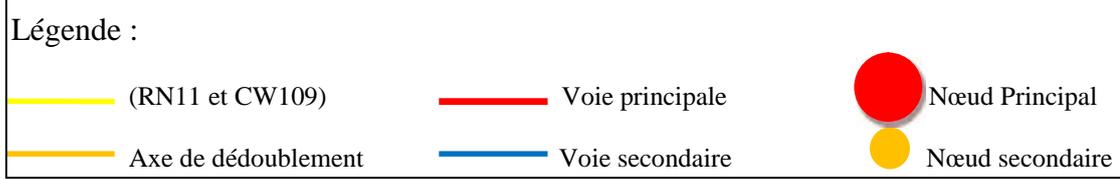


Figure 3.54 : Carte des voies projetées

Etape 2 : Aménagement de la zone en continuité avec la ville

L'aménagement de la zone en continuité avec la ville et son patrimoine historique et culturelle nécessite «...d'interroger son histoire, ses origines, ses mythes de fondation, ses tumultes, dévastation et renaissance, ses révolutions...etc.»²⁹
 « ...chaque époque laisse une empreinte sur la physionomie d'une ville... »³⁰

Après avoir projeté les voies principales nous sommes passés au découpage des ilots. En essayant d'aménager la zone en continuité avec le centre historique, il nous a semblé logique de reprendre la même organisation afin d'avoir un ensemble harmonieux. Ce qui a résulté d'un tracé régulier matérialisé par des ilots de forme régulière caractérisée par une symétrie du réseau viaire. Une trame Orthogonale suivant les axes Nord-Sud, et Est-Ouest.

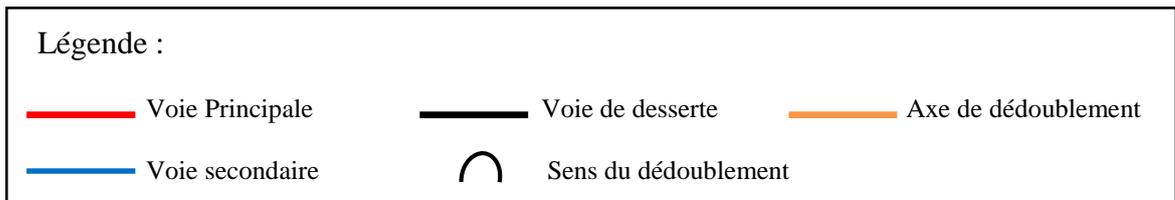


Figure 3.55 : Logique d'implantation

Etape 3 : Aménagement des espaces publics :

L'espace public urbain définit l'ensemble des espaces délimités par le bâti et libres d'accès. Ces espaces sont constitués d'objets et de dispositifs techniques dont l'assemblage forme un espace appropriable aux usages civils. On peut considérer aussi l'espace public comme la partie du domaine public non bâti qui rassemble la différente architecture de la ville.

La place ; lieu de passage, de rencontre et de convivialité .Elle joue un rôle majeur dans le bon fonctionnement de la ville, elle contribue a l'amélioration du cadre de vie des citoyens.

²⁹⁻³⁰ : Architecture à l'aquarelle, Bibliothèque E.P.A.U

CAS D'ETUDE : VILLE DE TIPASA

Exemple de référence :



Photo 15 : Place du centre ville de Bruges



Photo 16 : Lyon (Rue de la république)

Après avoir déterminé la structure viaire nous sommes passés à l'aménagement de place publique.

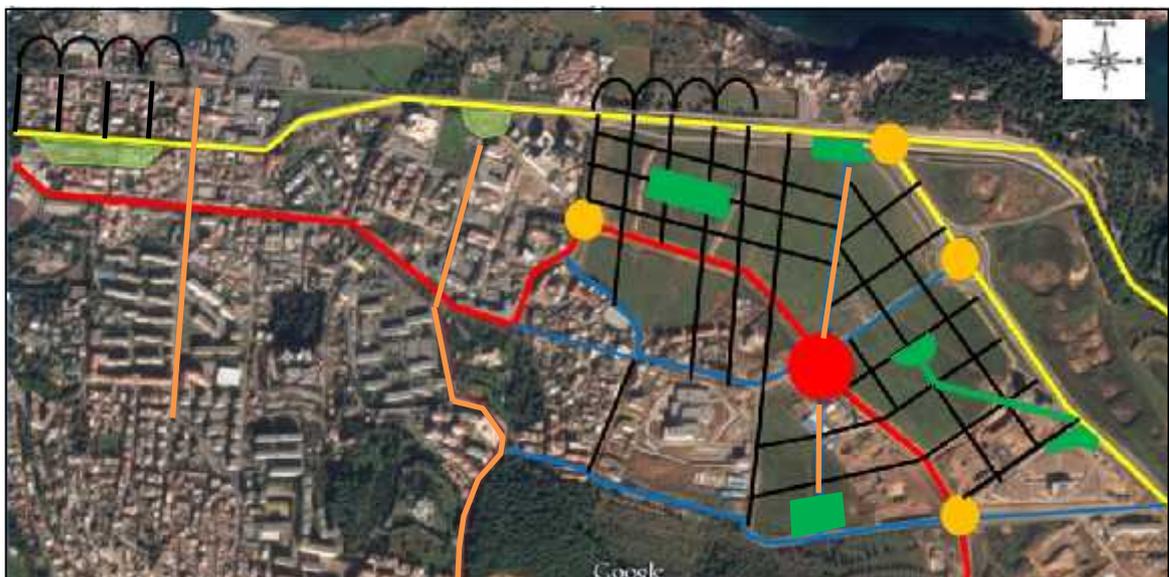
En grande ligne nous avons essayé de reproduire les mêmes espaces publics existants dans la ville en les adaptant à notre terrain.

-Création d'une place qui donne sur la RN 11 en référence à la place de la radio pour marquer le rythme de dédoublement vers l'Est.

-Aménagement d'un jardin à coté de la forêt afin de diffusé cette dernière dans la ville.

-Aménagement d'une grande place publique au cœur des îlots coté Ouest.

-Aménagement de la place de la gare routière au Sud Est de notre site, une place qui marque le début d'une promenade matérialisé par un passage piéton qui relie cette dernière a une autre place au cœur des îlots.



Légende :

 Espaces publics existants

 Espaces publics projetés

Figure 3.56 :

Cartes des places et jardins projetées

Etape 4 : Programme d'équipements :

Afin de répondre au problème majeur de la ville qui est le zoning, nous avons mis en place un programme diversifié, en y projetant de l'habitat mixte et des équipements à caractère multifonctionnel :

Equipement administratif : Siège de l'APW - Archives - Centre de recherche (CRAPC)

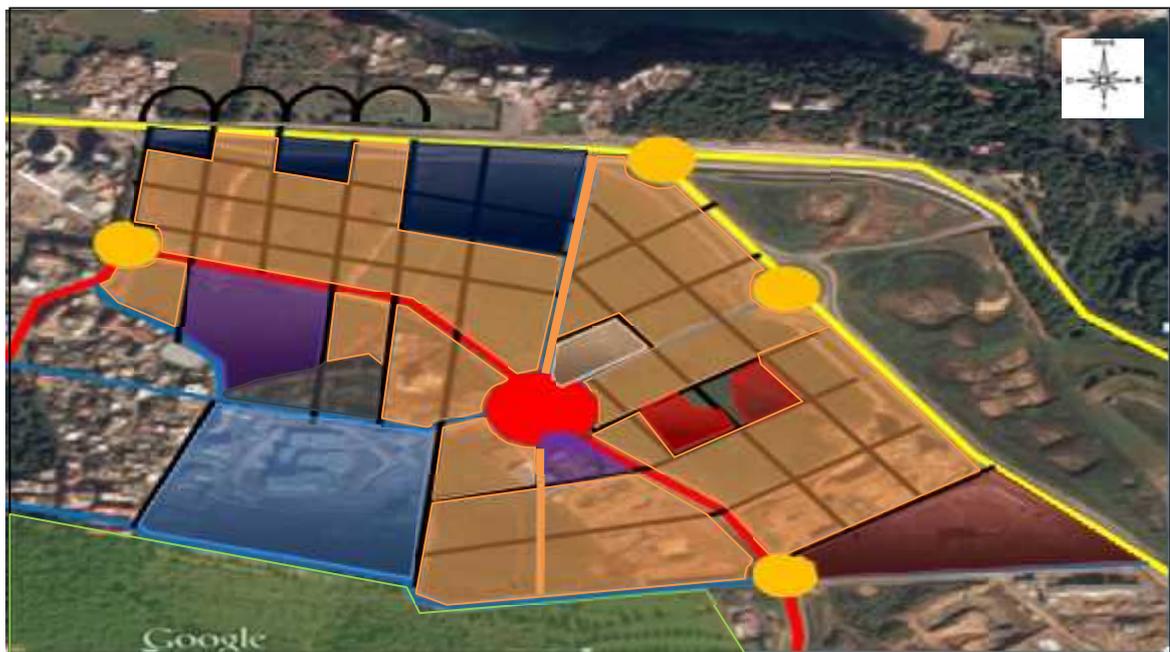
Equipement éducatif : CEM - Ecole primaire.

Equipement sanitaire : Hôpital - Cliniques.

Equipement touristique : Hôtel - Musés.

Equipement public : Gare routière - Mosquée.

Et le reste des ilots est consacré à un programme riche d'habitat mixte.



Légende :

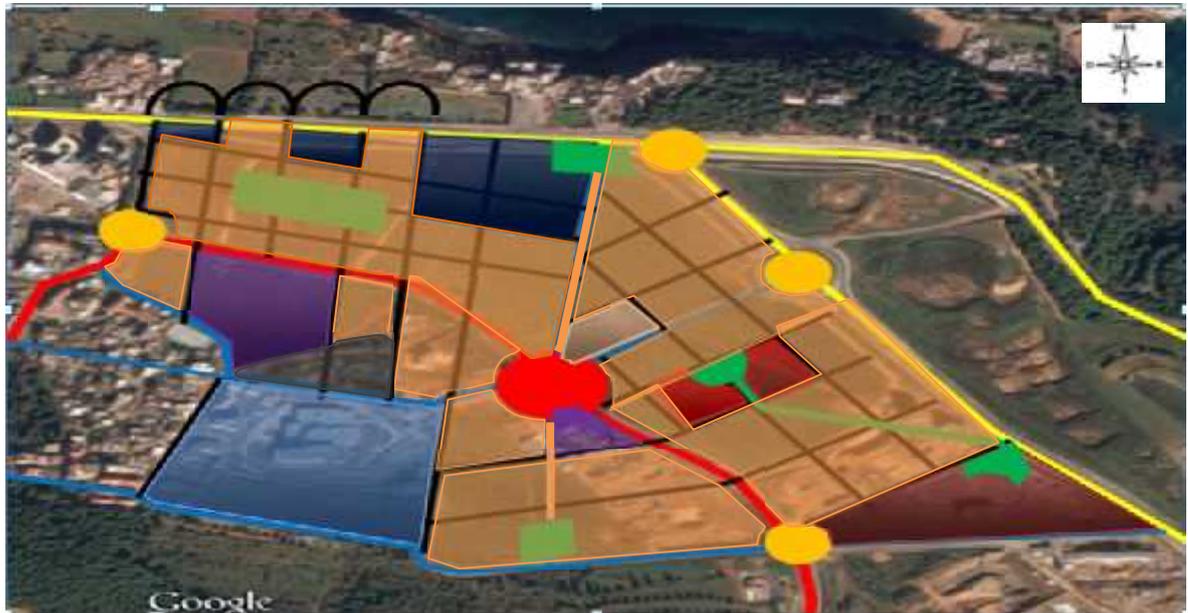
	Equipements touristiques		Equipement sanitaire		Mosquée
	Equipement administratif		Equipement de transport		Equipement éducatif
	Habitat projeté		Habitat existant		

Figure 3.57 :

Cartes des équipements projetées

Schéma d'aménagement :

Après avoir fait ressortir les concepts de notre proposition nous avons pu mettre en place un schéma de structure qui résume l'intention de notre intervention :



Légende :

 (RN11 et CW109)	 Voie principale	 Nœud Principal
 Voies de desserte	 Voie secondaire	 Nœud secondaire
 Axe de dédoublement	 Habitat	 Places publique
 Equipements touristiques	 Equipement sanitaire	 Mosquée
 Equipement administratif	 Equipement de transport	 Equipement éducatif

Figure 3.58 :

Schéma d'aménagement

Une fois le schéma de principe arrêté nous allons le traduire en un plan d'aménagement dans lequel seront détaillées nos différentes actions.

Ce plan a été élaboré suivant des principes tirés après avoir analysé la ville de Tipasa et cela pour essayer de répondre aux différents problèmes soulevés.

« Contre la forme amorphe des zones fonctionnelles ou des unités de voisinage modernes, le quartier représente un organisme social d'une grandeur physique précise. Il intègre les activités urbaines, le travail, la culture, les loisirs, les résidences dans des unités urbaines complexes. Le quartier est une véritable ville dans la ville. »³¹

31 : Léon Krier : Architecture Rationnelle la reconstitution de la ville européenne, p 24

Plan d'aménagement :

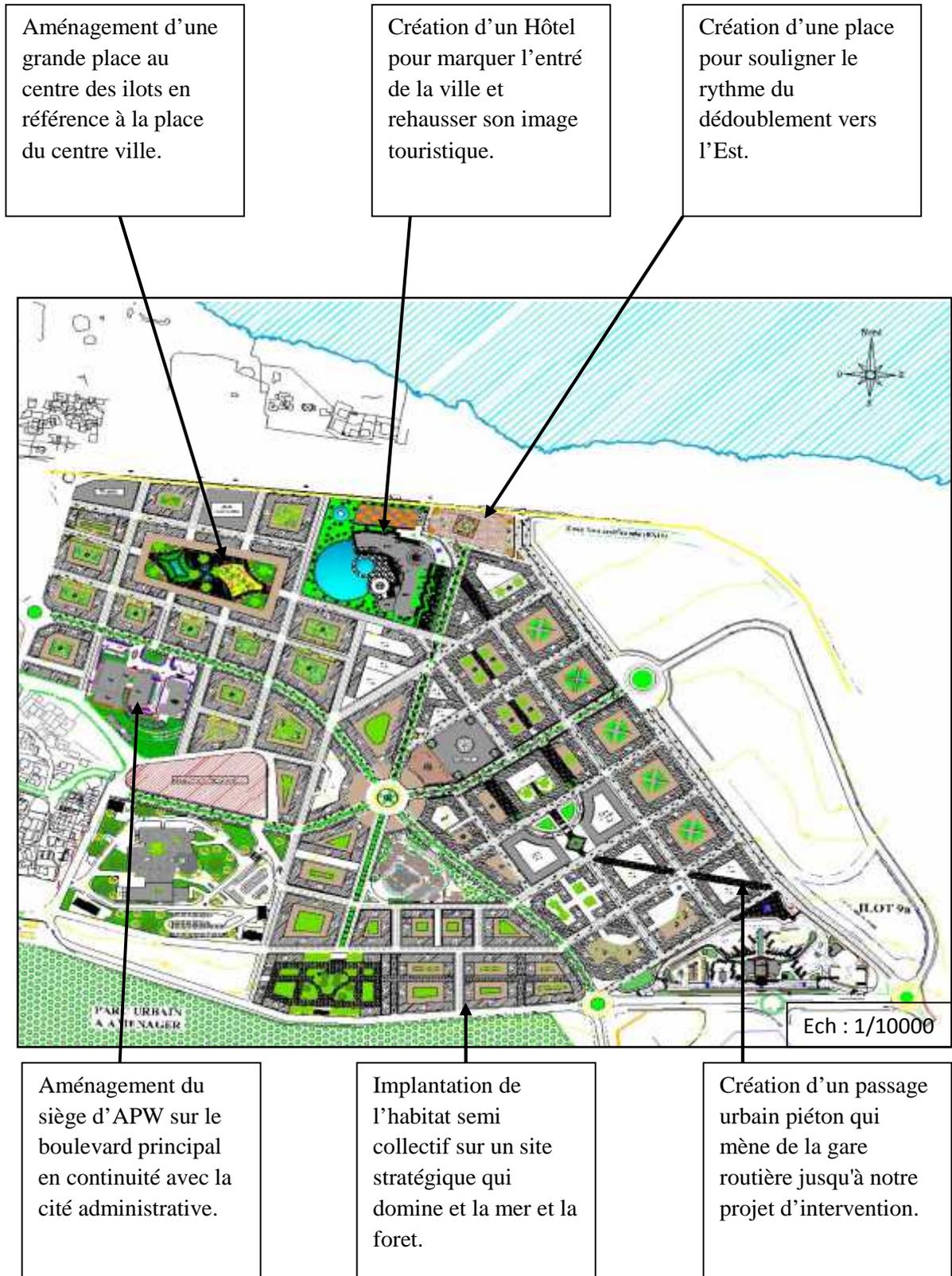


Figure 3.59 :

Plan d'aménagement (Ech : 1/10000)

3.5. INTERVENTION ARCHITECTURALE :

Pour notre intervention architecturale nous avons choisi de développer un îlot d'immeuble d'habitat mixte.

Qu'est ce qu'un immeuble mixte ?

« Un immeuble mixte est un bâtiment qui contient plusieurs unités d'exploitation. Une unité peut servir à des fins de logement individuel, logement collectif, cabinet de profession libérale, bureaux ou commerce.

Dans certains cas un logement peut être intégré dans une unité d'exploitation d'une activité professionnelle ou de commerce ».³²

« L'immeuble mixte est l'un des nouveaux équipements dans la planification urbaine d'aujourd'hui. Son but est d'assurer une amélioration constante à l'usage et la qualité de son fonctionnement. Sa dynamique économique, ses relations sociales, la qualité des espaces publics, le paysage et de l'environnement urbain ».³³

Les immeubles mixtes sont les lieux de rencontres; un lieu de loisirs de travail et de commerces, ou on peut trouver des boutiques, des bureaux, des salles de cinémas et des restaurants et cafétérias. (Introduction de la continuité des espaces publics de la ville dans le bâtiment).

3.5.1. Analyse d'exemple :

Avant d'établir le programme et d'entamer la phase architecturale de notre projet, il est impératif de faire une étude sur des exemples existants :

3.5.1.1. Présentation :

Complexe d'habitation de 181 appartements Midi Coindet à Vevey, Nyon, Suisse



Photo 17 : Façade principale



Figure Photo 18 : Façade arrière

³²: Alex Bodry Bourgmestre, Fédération Nationale des Corps de Sapeurs-Pompiers

³³: Eberhard H.Zeidler , Architecture multifonctionnel

CAS D'ETUDE : VILLE DE TIPASA

Un complexe à triple affectation, formé de quatre bâtiments, le complexe présente une architecture homogène, exprimée dans chacune de ses entités par des façades aux percements bien rythmés et parfaitement calibrés. Disposés de telle manière qu'ils définissent les côtés

D'un rectangle, les bâtiments déterminent entre eux un espace extérieur de tranquillité et de détente, équipé de jeux d'enfants. Cette aire, aménagée en toiture du garage souterrain, constitue un élément majeur de la composition, ouvrant, dans un environnement typiquement urbain, une zone semi-privative accessible directement de chacun des immeubles.



Photo 19 : Aire de jeux



Photo 20 : Cour central

Vaste gamme de logements, combinée avec des surfaces commerciales modernes et une galerie marchande. Si l'on excepte ses caractéristiques principales, qui s'expriment par l'importance des surfaces et logements mis à dispositions, le complexe Midi-Coindet se distingue par sa nature structurante, apte à répondre de façon appropriée au double problème du logement locatif et des surfaces commerciales modernes.

Ainsi, au delà des 182 appartements mis sur le marché, du centre commercial MM qui étend ses surfaces de vente sur quelques 5'000 m² et des 18 commerces installés dans la galerie marchande, la réalisation du projet permet de définir les mesures appropriées pour la régulation du trafic automobile dans le secteur. En imposant un giratoire au droit du complexe, on solutionne en effet la question de la régulation du flux automobile, ainsi que celle de l'accès au garage souterrain de 315 places qui peut se pratiquer, tout comme la sortie, par insertion tangentielle dans le trafic, sans rupture des sens de circulation.

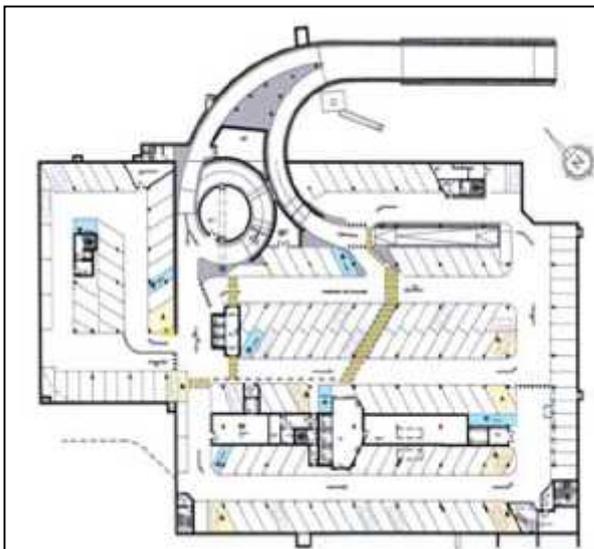


Figure 3.60 : Plan du 1^{er} sous-sol



Figure 3.61 : Plan du rez supérieur, commerces

CAS D'ETUDE : VILLE DE TIPASA

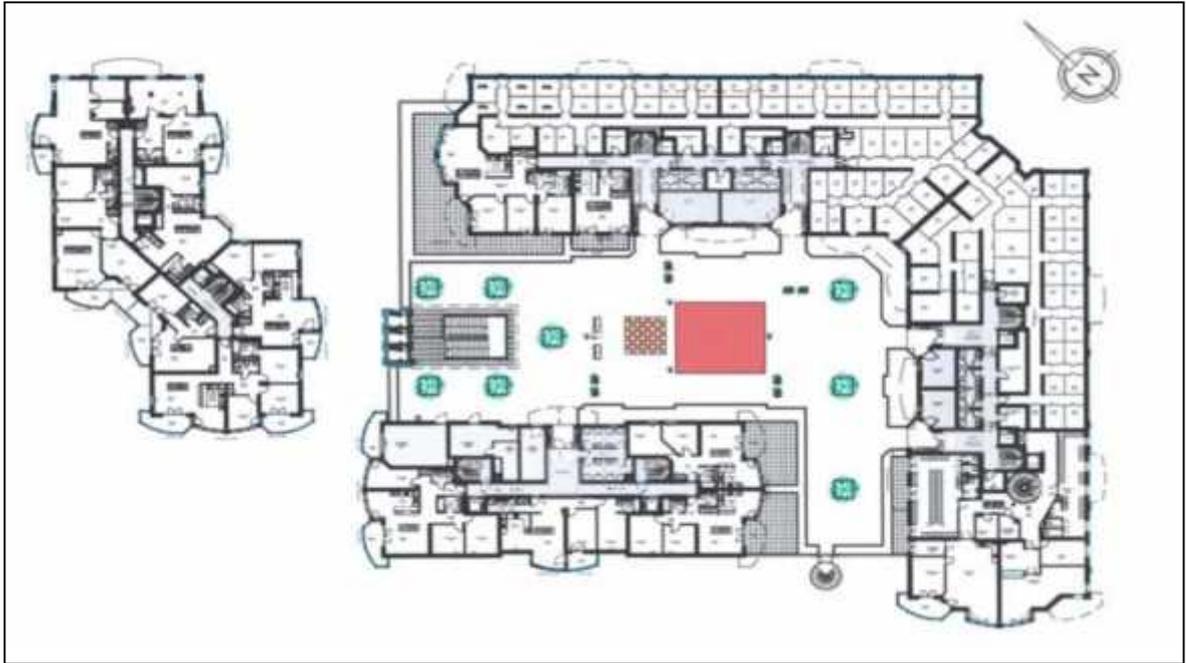


Figure 3.62 :

Plan du 1^{er} étage de logements

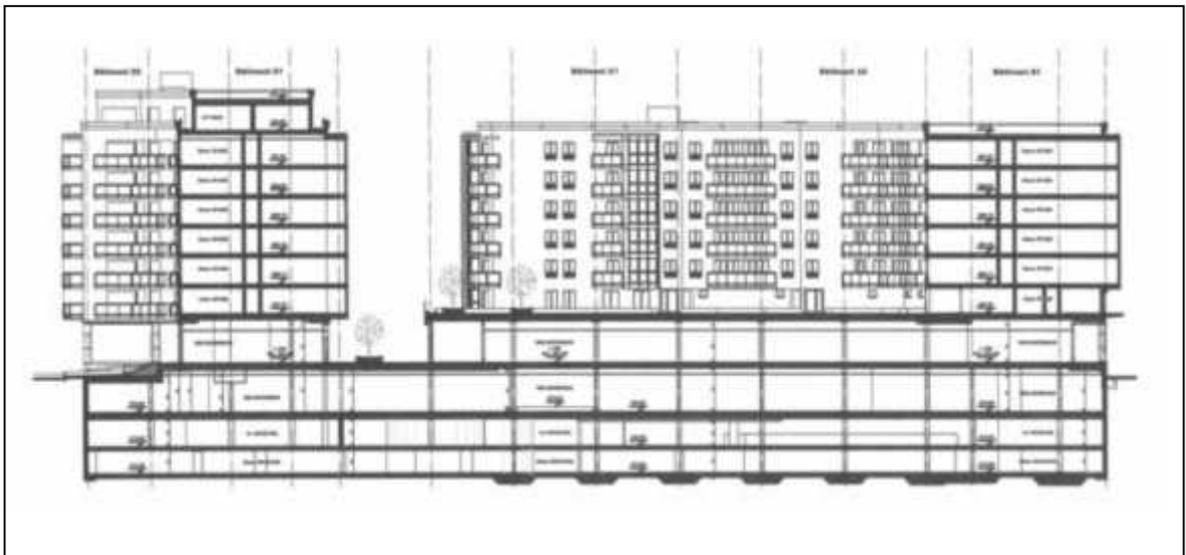


Figure 3.63 :

Coupe

Deux des immeubles, le A et le B, les plus importants, Les deux constructions, reliées entre elles par une articulation marquée de hauts vitrages en façade, proposent six niveaux au-dessus d'un rez supérieur et d'un rez inférieur. Ces deux étages abritent respectivement la galerie marchande accessible de plain-pied à partir du trottoir.

Les deux sous-sols accueillent les locaux techniques et de service, ainsi que le garage dont les places sont réparties d'une part à l'usage des locataires et de l'autre, à celui des usagers du centre commercial.

3.5.2. Le projet :

Une fois que la forme urbaine est définie, l'espace urbain matérialise sa qualité et son rapport avec le contexte. A ce moment, l'architecture intervient comme étant un mode d'expression scientifique afin de donner l'image d'apparence et vie de la forme urbaine en se basant sur les concepts suivant: **l'Alignement, l'échelle, la continuité, l'articulation.**

3.5.2.1. Genèse de la forme :

Pour respecter l'alignement, nous avons implanté les immeubles sur les quatre voies qui entourent le terrain ce qui a donné naissance à un îlot fermé de forme régulière. Le cœur d'îlot va accueillir des terrasses et des jardins pour conjuguer le rapport entre l'échelle urbaine et l'échelle du quartier car elles seront accessibles pour les habitants et aussi pour le public. Nous avons créé un passage urbain qui traverse longitudinalement notre îlot afin de marquer l'articulation du projet avec son contexte urbain et marquer la continuité de ce dernier vers la mer.

La mixité fonctionnelle du projet va contribuer à son intégration :

- le rez-de-chaussée va accueillir les commerces qui vont booster la dynamique du boulevard principale.
- Le premier niveau sera réservé aux services d'accompagnement
- A partir du deuxième niveau vont commencer les logements ; pour cette partie, nous avons opté pour des logements de standing qui sont à l'image de la ville
- Le dernier niveau est réservé au duplexes qui vont bénéficier de terrasses ainsi qu'une vue sur la mer.

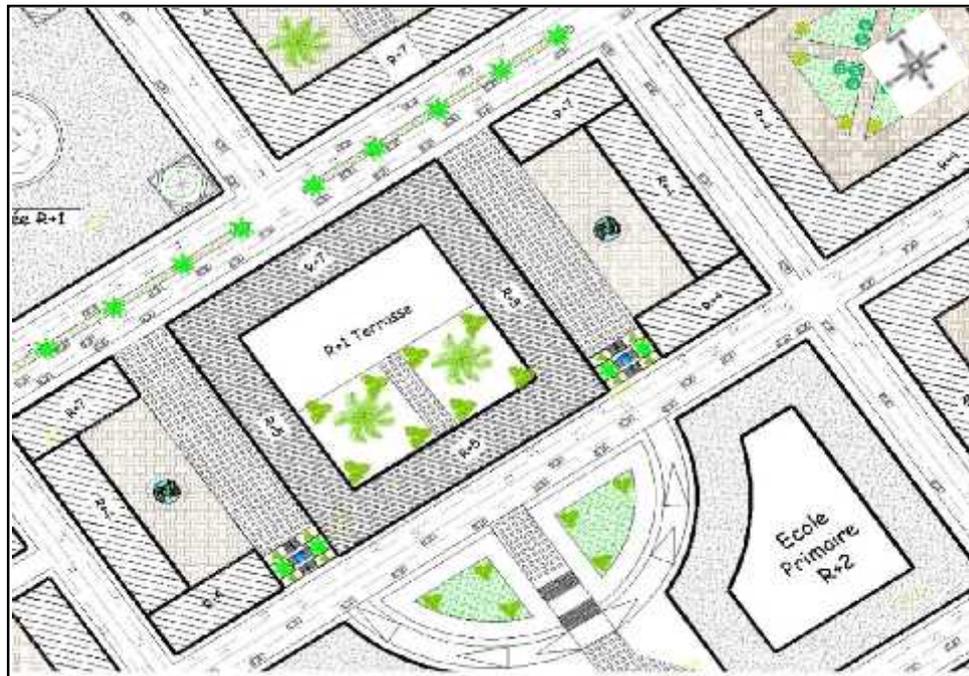
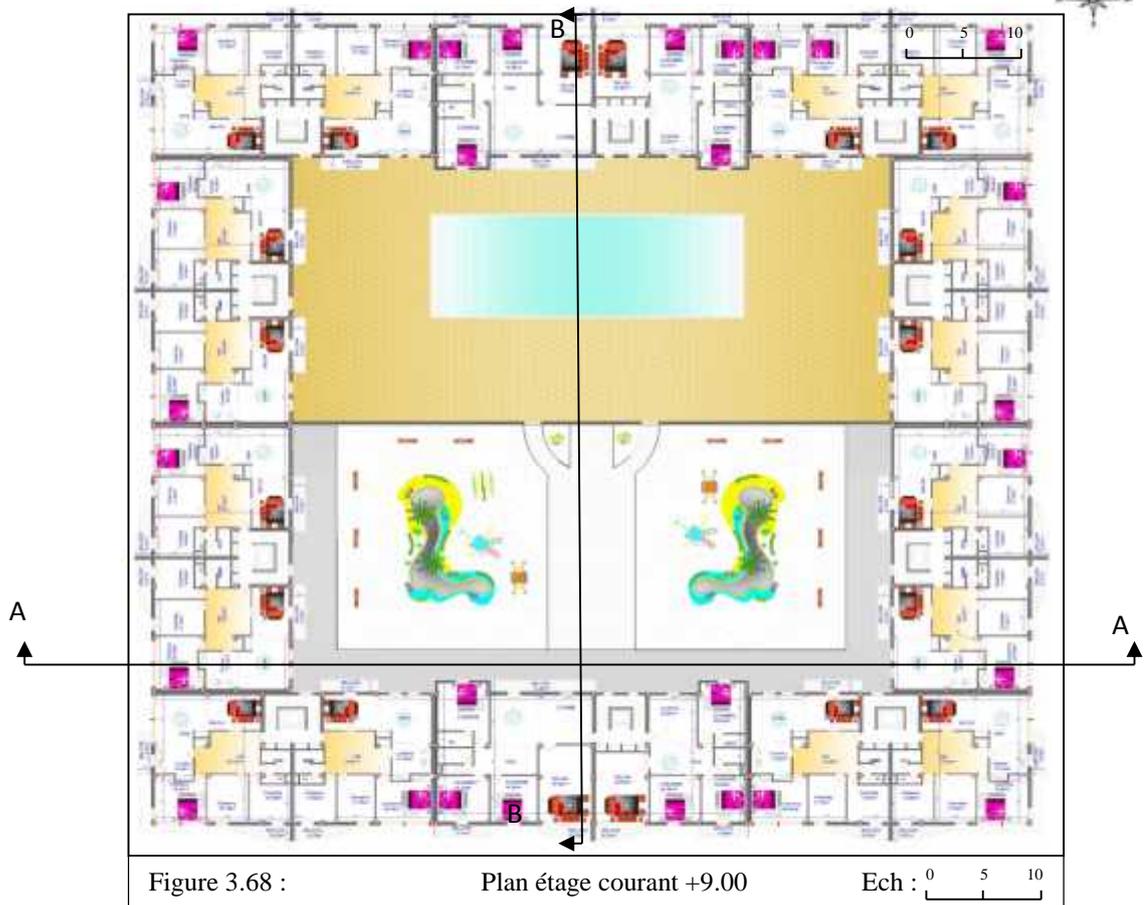
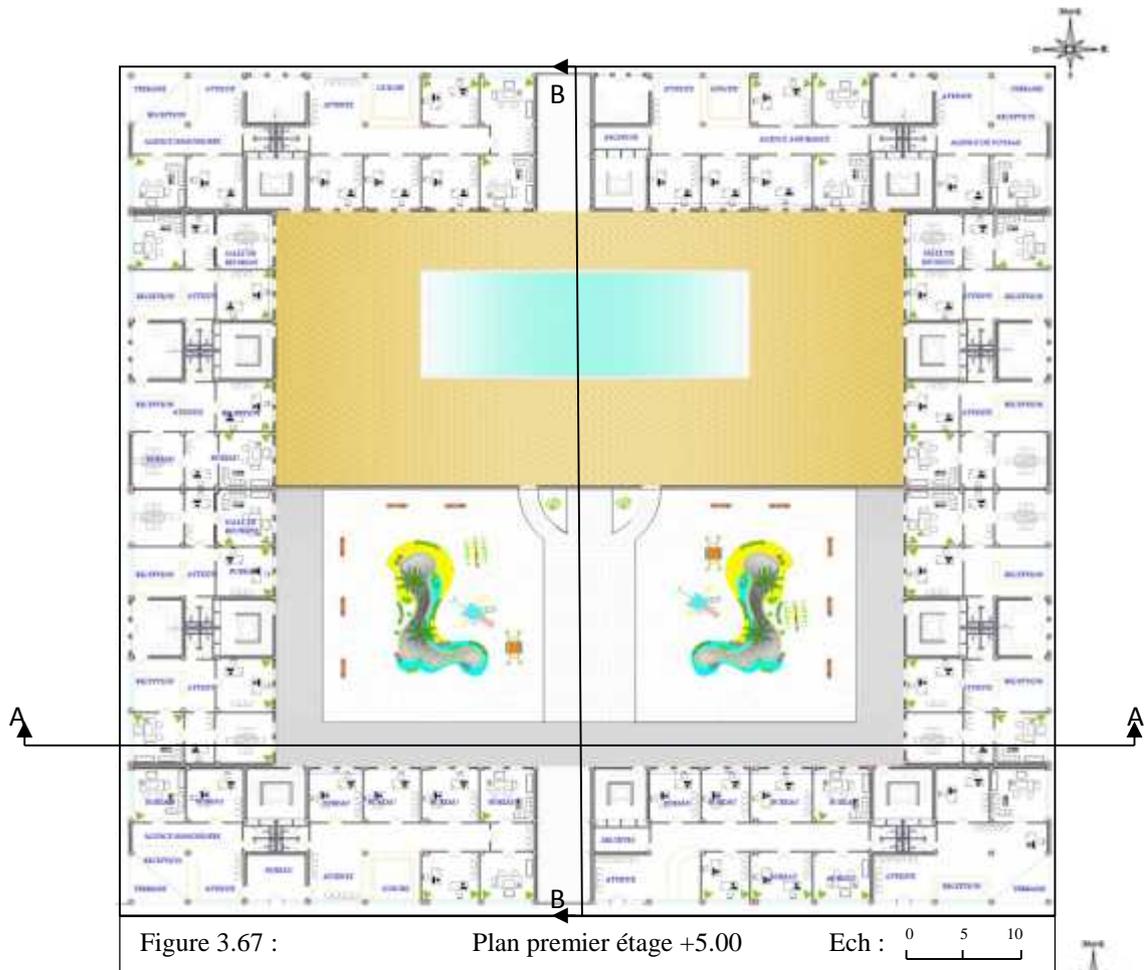


Figure 3.64 :

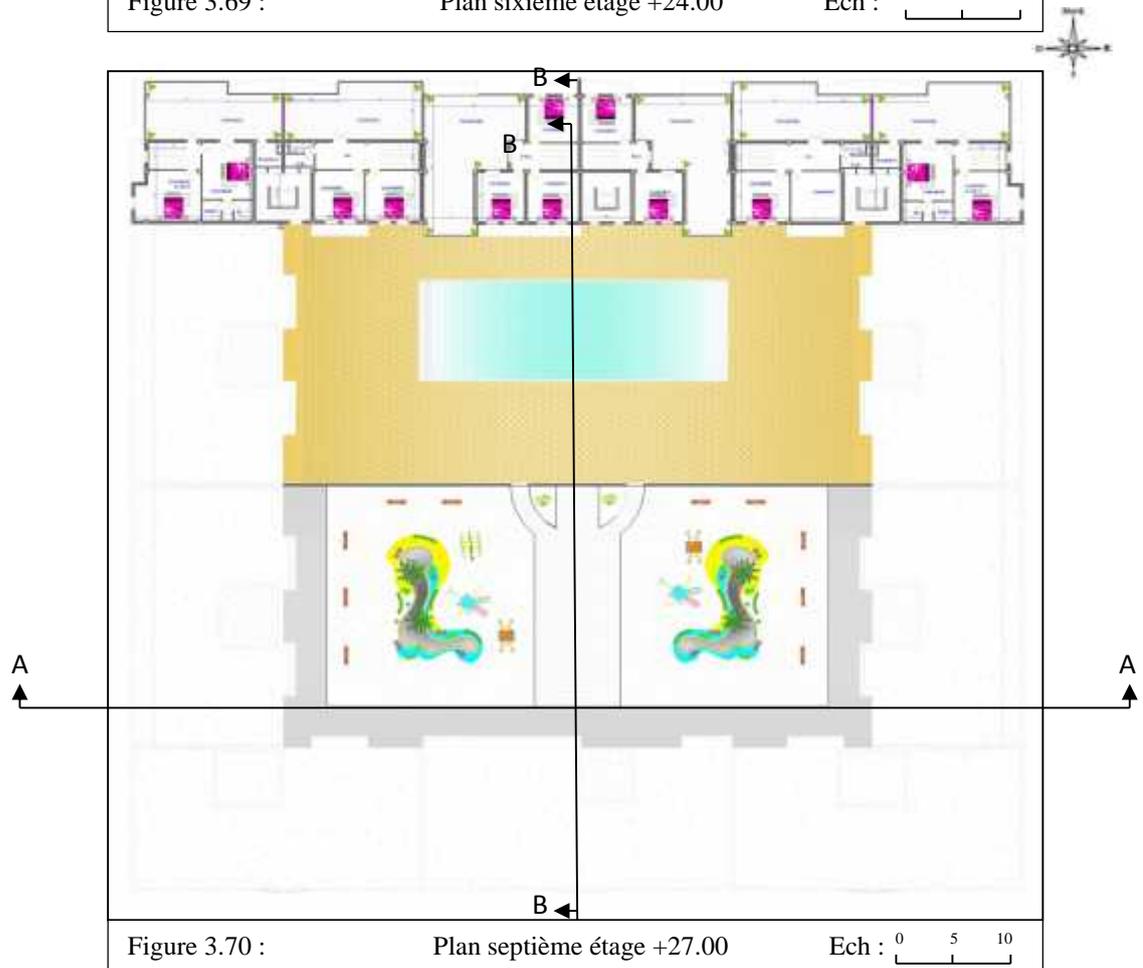
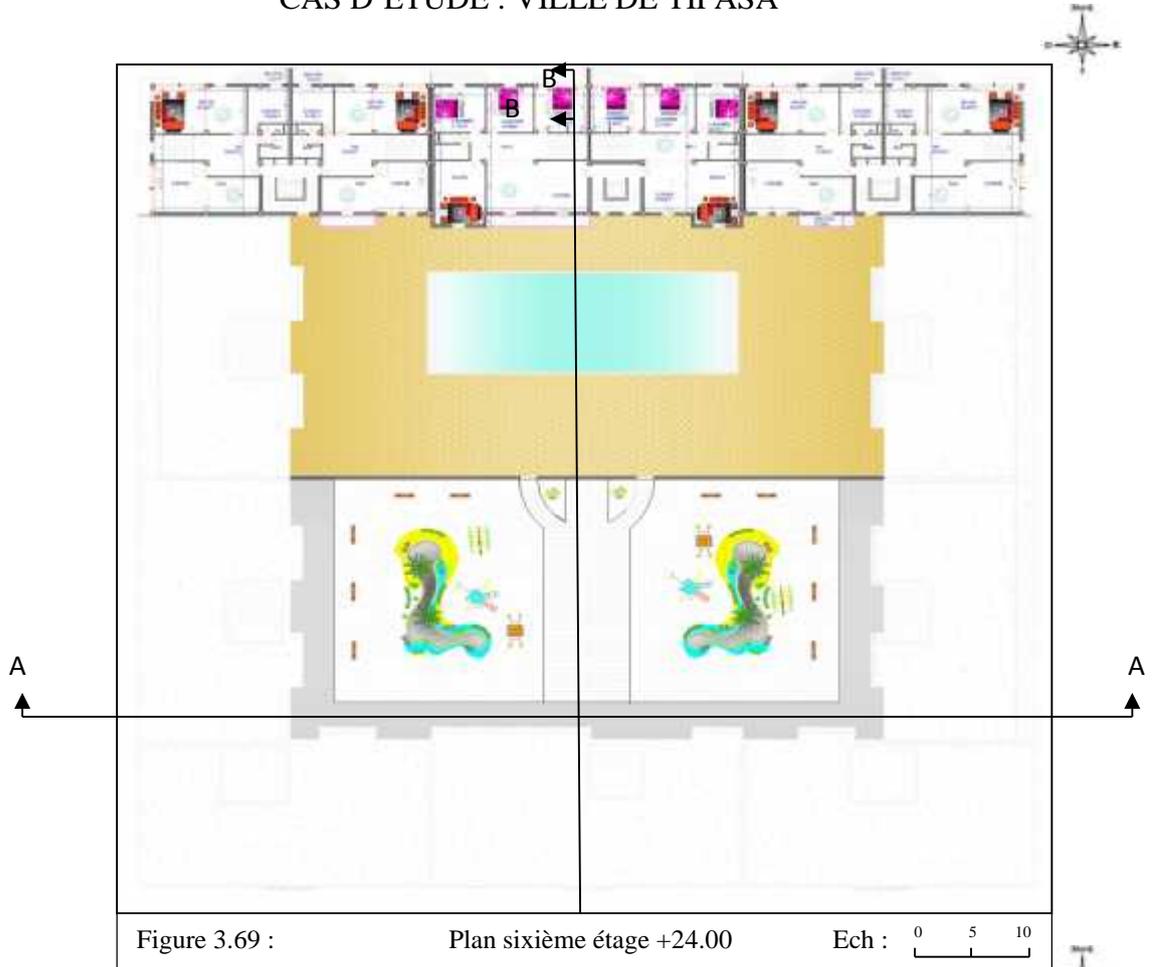
Plan de masse

Ech : 1/2000

CAS D'ETUDE : VILLE DE TIPASA



CAS D'ETUDE : VILLE DE TIPASA



CAS D'ETUDE : VILLE DE TIPASA

3.5.2.3. Les coupes :

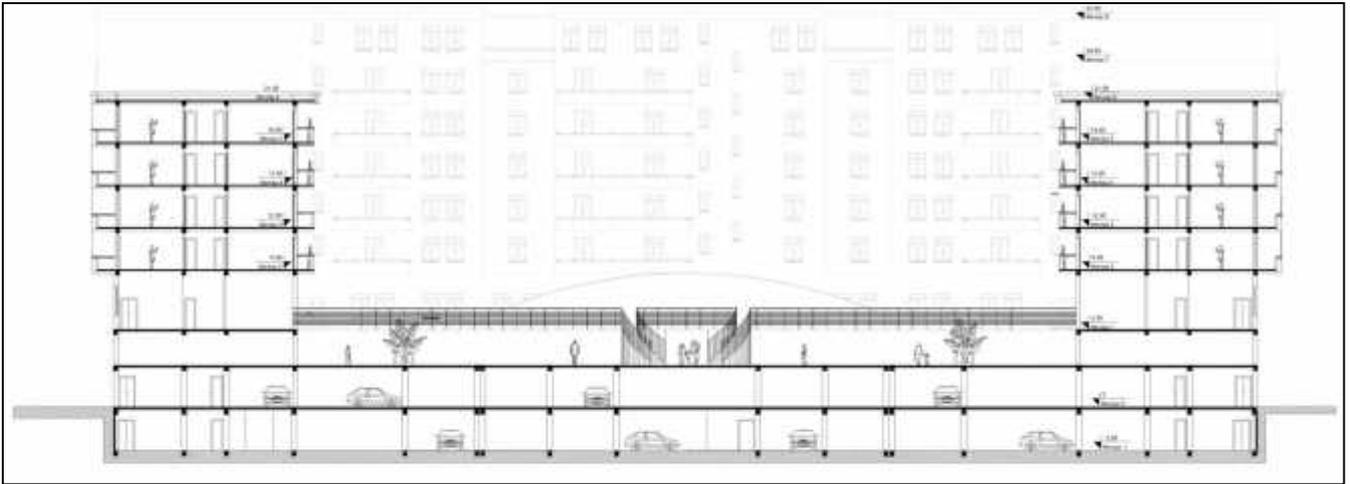


Figure 3.71 :

Coupe A-A

Ech : 0 5 10

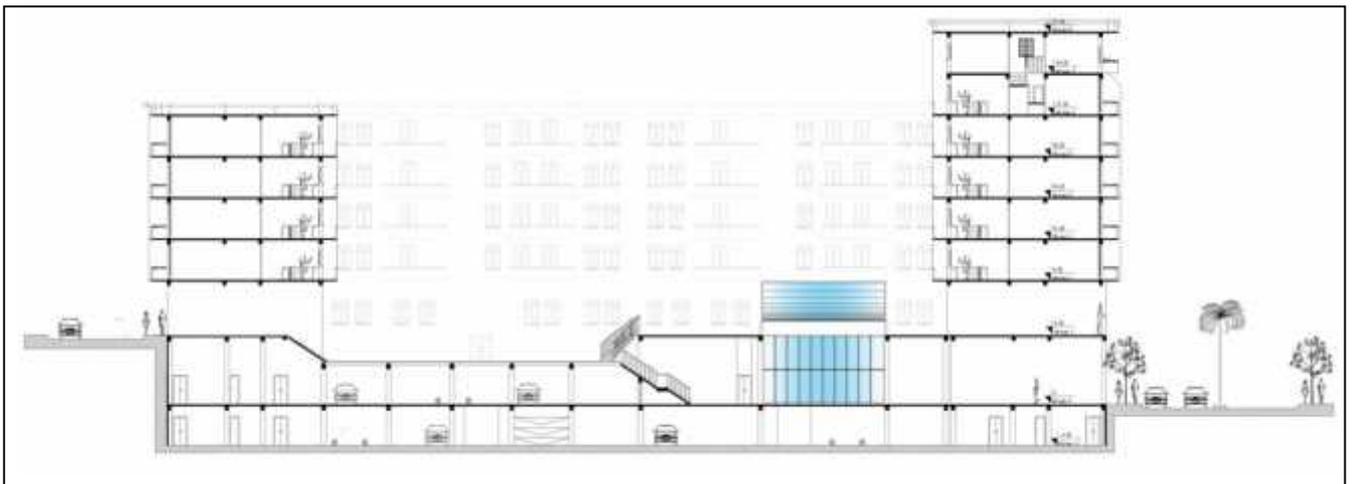


Figure 3.72 :

Coupe B-B

Ech : 0 5 10

3.5.2.3.Les Façades :



Figure 3.73 :

Façade Nord

Ech : 0 5 10



Figure 3.74 :

Façade Sud

Ech : 0 5 10

CAS D'ETUDE : VILLE DE TIPASA



Figure 3.75 :

Façade Est

Ech : 0 5 10



Figure 3.76 :

Façade ouest

Ech : 0 5 10

CAS D'ETUDE : VILLE DE TIPASA

3.5.2.4. Vues en 3D :



Figure 3.77 :

Vue en 3d sur la façade principale



Figure 3.78 :

Vue en 3d sur la façade principale

4. CONCLUSION GENERALE :

Au terme de cette étude, nous pouvons retenir que la confrontation de la ville avec son étalement est une réalité auquel il faut prêter beaucoup d'attention dans la mesure où elle fait l'objet de nombreux litiges. Dans le cadre du développement durable des villes, l'extension et la périphérie urbaine ne doit pas figurer comme une tumeur sans forme définie et sans limites apparentes mais au contraire elle doit faire partie intégrante de la ville en suivant son histoire et sa structure.

A travers l'analyse de l'état des lieux nous avons mis à nu les défaillances et les inconvénients de l'urbanisation accéléré et mal gérée qu'a connus la ville de Tipasa. Le diagnostic nous a permis également de déterrer les atouts et les avantages de cette dernière ce qui nous a permis de mieux connaître la ville.

Face a la complexité des problèmes rencontrés (problème d'ordre structurel, morphologique et fonctionnel) nous avons essayé d'apporter et d'une manière profonde et durable les solutions les plus adéquates, pour garantir une urbanisation en continuité avec l'existant et de manière à répondre aux besoins de la ville en termes de logements, d'équipement et d'espaces publique tout en assurant sa durabilité.

Notre intervention est l'aboutissement de tout un processus de recherche, d'analyse et de lecture ce qui a permis la compréhension des paramètres qui régissent l'organisation de l'espace et du paysage bâti et non bâti dans la ville de Tipasa. Par ce fait nous avons réalisé qu'un bon projet nécessite une intégration judicieuse avec son environnement.

Bien que la conception d'un projet urbain ne peut jamais être fini nous avons tenté a travers notre intervention d'éviter de retomber dans les mêmes problèmes qu'a connus la ville de Tipasa et d'agir de manière a donner une meilleure image à cette ville.

Ce n'est pas en une année ou en cinq années que nous pouvons atteindre l'apogée...

En l'expression de votre bonne compréhension Vous Nos Grands Guides; nous vous laissons l'initiative de nous juger, nous qui sommes en perpétuelle formation et notre travail reste très modeste entre vos points de vue. Cependant, il nous a été sans doute un labeur parsemé d'efforts, de réflexion et de beaucoup de recherches.

Notre souci permanent a pour objectif la perfection et le succès.

Bibliographie :

Livres :

- Bonillo J. L., L'analyse morphologique et le projet urbain dans Intergéo-Bulletin, 1995,
- A.LEVY/ V.SPIGAI ; Le plan et l'architecture de la ville.
- G.Caniggia, Lecture de Florence.
- Mounir Bouchenaki, Tipasa (site de patrimoine mondial)
- L. Bénévolo ; « L'histoire de la ville ».
- J.P.Lacaze, Les méthodes de l'urbanisme.
- Léon Krier : Architecture Rationnelle la reconstitution de la ville européenne.
- Eberhard H.Zeidler, Architecture multifonctionnel.
- Hans Jonas, *Le Principe responsabilité*, Champs Flammarion.
- Camagni.R et Gibelli.M.C, Développement urbain durable : quatre métropoles européennes, Ed.Dunod, Paris, 1997.

Mémoires :

- Mémoire pour l'obtention du diplôme de magister option urbanisme, la stratégie de la reconstruction de la ville sur la ville analyse d'un cas d'étude : Constantine sous la direction de : Dr SAFFIDINE ROUAG DJAMILA M.C. Université de Constantine.
- Akram El Harraqui, « Aménagement en périphérie des villes »
- Mr AMIRECHE Toufik, mémoire de magistère en faits urbains, approche des espaces publics urbains.
- Mémoire PFE Melle. DOUADI NOUR EL HOUDA, Composition Architecturale et Urbaine, Intervention Urbaine dans la ville de Tipasa.
- Mémoire PFE Mr.Kebir, Aménagement du port de Tipasa.
- La composition urbaine, note et essai bibliographique, direction de l'architecture et de l'urbanisme, centre de documentation et de l'urbanisme.
- Kevin Lynch, Analyse urbaine de la ville de Tipasa.

Revue et Articles :

- Alex Bodry Bourgmestre, Fédération Nationale des Corps de Sapeurs-Pompiers.
- Architecture à l'aquarelle, Bibliothèque E.P.A.U.
- Pommier, Colères, 1844.
- berger (m.), fruit (j.-p.), plet (m.-c.), robic (m.-c.) : **à propos d'un type d'espace : l'espace "rurbain"**, réflexion critiques sur l'ouvrage de g. bauer et j.-m. Roux. Communication aux journées rurales, université d'Amiens, 1977
- PROST (B.) : **Aux marges du système urbain : les espaces "flous" et leur évolution.** Méditerranée.
- LABORIE (J.-P.) : **Des banlieues partout ... en Midi-Pyrénées.** Revue géographique des Pyrénées et du Sud-ouest t. 53, fasc. 1, 1983.
- LANDRIEU (J.) : Lorsque les logiques économiques remettent en question les logiques planificatrices. Les dossiers de l'observatoire n°1, 1991.
- STEINBERG (J.) : **Décideurs, acteurs, usagers : la planification et les formes d'urbanisation concertées en zones périurbaines.** La périurbanisation en France. SEDES, 1991.

CAS D'ETUDE : VILLE DE TIPASA

- Projet de norme NF P 14-010-1 : Aménagement durable - Quartiers d'affaires, 3.12 page 8 [archive] lesenr.fr, 30 juillet 2012.
- Projet de norme [archive] P 14-010-1 sur l'« Aménagement durable des Quartiers d'affaires » ; AFNOR n°P 14-010-1 (1^{re} d'une série de trois normes) sur l'« Aménagement durable des Quartiers d'affaires », soumise à enquête publique, de mai 2012 à fin juillet 2012
- Marya Aquachar-Charpentier, « Le périurbain » note de synthèse.
- Jacques Ellul, Ellul par lui-même. Entretien avec Willem H. Vanderburg (1979), La Table Ronde, coll. « la petite vermillon », 2008, p. 52. Voir note 16 p. 172 sur la paternité de cette expression.

Webographie :

- L'encyclopédie ENCARTA 2004
- Google Earth
- www.wikipedia.com
- www.googleimage.com
- www.urbandesigne.com
- www.fifas.com
- www.aires.asso.fr
- www.google.fr
- www.arte-tv.com
- www.archdaily.tumblr.com
- www.iam-architect.com
- www.designdaily.us